

## El primer vuelo humano.

Entre los locos que, al fin del siglo pasado, estaban obsesionados por resolver el problema del vuelo mecánico, considerado como insoluble por los sabios de aquella época por ser opuesto a la ley del seno cuadrado establecida por Newton, se encontraba un inventor que no era tan loco como parecía: el ingeniero francés Clemente Ader, hombre ilustradísimo, que conocía perfectamente todas las leyes que entonces constituían la incipiente aerodinámica, pero que, llevado de una intuición clarividente, llegó a sospechar que, tal vez, aquellas leyes físicas que se oponían al vuelo mecánico eran falsas y que el hombre estaba capacitado a surcar el aire sobre alas, si no por su esfuerzo muscular como las aves, auxiliado por las fuerzas que su ingenio ha sabido captar a la naturaleza.

Lo mismo que Galileo, a la imposición <sup>en</sup> que la ciencia de su época le obligaba a admitir como dogma indiscutible la inmovilidad de la Tierra, se atrevió a contestar, entre dientes, con un: "e pur si mo'ave"; Ader también contestó a la ciencia oficial que negaba la posibilidad del vuelo ~~humano~~ humano, con un: "y sin embargo volaremos".

Despreciando las burlas de los técnicos partidarios de la aerodinámica clásica, el ingeniero Ader patentó y construyó por sus propios recursos, la primera máquina voladora que, con su piloto a bordo, ha podido despegar del suelo. Es asombroso ver como este ~~aeroplano primitivo~~ al contrario de la mayor parte de los aeroplanos que ~~se~~ <sup>aparecieron</sup> ~~se~~ <sup>extrajeron</sup> a principios del siglo XX, con formas de cajas de pasos, o de jaulas, con o con la cola por delante, o montados

sobre patines; este primitivo ~~aparat~~ <sup>aparat</sup> Ader cuyo <sup>4</sup> peso due a su primitiva máquina voladora la forma que había de imponerse como la mas favorable y que es la dominante en los aeroplanos <sup>ligeros</sup> actuales: la de un monoplano, montado sobre tren de aterrizaje en ruedas, con sus organos de mando posteriores, y un motor central accionando una hélice tractora de dos palas. Las alas, eran parecidas de 30 metros cuadrados de superficie, eran parecidas a las de un murciélago, y el motor, de 20 caballos de potencia, era de vapor en dos cilindros verticales y caldera tubular calentada por petróleo. El peso total, con un <sup>pequeño</sup> piloto y combustible, era de 296 Kgs.

Con los conocimientos aerodinámicos actuales, se ve hoy que este peso de 296 Kgs. ~~se puede hacer con este motor de 20 caballos~~ <sup>se puede hacer con este motor de 20 caballos</sup> ~~hacer~~ <sup>hacer</sup> ~~con~~ <sup>con</sup> ~~un~~ <sup>un</sup> ~~aparat~~ <sup>aparat</sup> de 296 Kgs. de peso con <sup>un</sup> 30 metros cuadrados de alas, ~~obteniendo~~ <sup>obteniendo</sup> una velocidad de ~~60 a 70~~ <sup>60</sup> ~~unos~~ <sup>unos</sup> 60 km. por hora, a pesar del ~~mal~~ <sup>mal</sup> ~~de~~ <sup>de</sup> ~~la~~ <sup>la</sup> ~~forma~~ <sup>forma</sup> ~~rudimentaria~~ <sup>rudimentaria</sup> del perfil de alas de un perfil de forma tan rudimentaria, y esto fue lo que ocurrió en la primera experiencia realizada en un terreno puesto a disposición del inventor por su amigo M<sup>me</sup> Pervire, cerca de Fontainebleau, el 9 de octubre de 1890. El aparato, que <sup>había sido bautizado</sup> ~~había sido bautizado~~ con el pomposo nombre de "Éole" ~~del~~ <sup>del</sup> ~~de~~ <sup>de</sup> ~~los~~ <sup>los</sup> ~~cientos~~ <sup>cientos</sup> ~~de~~ <sup>de</sup> "Éole", recorrió unos 250 metros llegando a dejar de tocar en el suelo en algunos momentos de su carrera. Esta fecha marca el <sup>primer</sup> record de altura del vuelo humano, de algunos centímetros, lo suficiente para hacer desaparecer las huellas de las ruedas sobre el ~~suelo~~ <sup>suelo</sup> terreno en una longitud de unos 50 metros.

Este vuelo y otros que siguieron con el mismo aparato y con igual resultado, fueron presenciados por escaso número de personas, esperando el inventor perfeccionarla ~~con~~ <sup>con</sup> ~~el~~ <sup>el</sup> ~~avanzajo~~ <sup>avanzajo</sup> con el cambio de su caldera y perfeccionarla en su manejo, antes de hacer los vuelos oficiales, pero, en uno

de estos despegues, el "Eolo" cayó de estado y se rompió, haciéndose necesario construir otro para proseguir los ensayos, lo que presentaba un gasto excesivo para los recursos del inventor.

Afortunadamente, a pesar de la oposición de la ciencia oficial, el ministro de la Guerra M. de Freycinet se interesó en estas experiencias y logró conceder a Ader una subvención de 650 000 francos para construir y ensayar un nuevo aparato. Este fue de tipo análogo al anterior, también monoplano, pero bimotores, con dos helices motores de vapor de 20 caballos cada uno y en hélices de 4 patas. A pesar de su doble potencia, como el peso había aumentado <sup>ya</sup> <sup>importante</sup> sin aumento de superficie, las condiciones de vuelo <sup>en este aparato</sup> eran muy superiores a las del anterior, y, para darle nombre, el inventor, ~~tuvo el buen acuerdo de desecharse el pretencioso nombre~~ ya convencido que su aparato no estaba destinado a luchar con los tempestades en las altas regiones de la atmósfera, sino a la modesta misión de demostrar la posibilidad del vuelo humano <sup>con solo levantarse</sup> ~~levantándose a un centímetro del suelo~~, abandonó el nombre del dios de los vientos y le bautizó con el nombre, que se ha perpetuado y universalizado, de "Avion".

El terreno designado para los primeros vuelos oficiales fue una pista circular en los alrededores <sup>del campo de</sup> de Satory y cerca de Versailles, en donde, en los días 12 y 14 de octubre de 1897, se hicieron los ensayos en presencia de los representantes de la ciencia oficial. Estos, colocados en el punto de partida del "Avion", no podían apreciar si el aparato dejaba o no de tocar en el suelo durante su carrera, y solo pudieron certificar que, en el segundo día de experiencias, el aparato, se escapó tangencialmente de su pista circular, por efecto de la fuerza centrífuga y por el viento lateral, y fue a destrozarse 300 metros más allá.

Este resultado, devastador para el éxito material de la experiencia, pero que demostraba lo que se trataba de demostrar, o sea que el "avión" había volado realmente, puesto que sus ruedas le hubieran impedido marchar transversalmente si hubieran estado en contacto con el suelo, fue, sin embargo, aprovechado por los representantes de la Ciencia oficial para decretar la victoria de esta sobre los soñadores que, como Ader, se atrevían a poner en duda, se <sup>le</sup> suprimió la subvención para continuar estos ensayos y se encargó que cayera en el olvido la experiencia que había <sup>concebido y ejecutado</sup> realizado, una de las más importantes realizadas por el género en la historia de la Humanidad: la del primer vuelo humano.

35 años más tarde, a los 84 años, moría en Toulouse Clemente Ader, olvidado "el padre de la Aviación", olvidado de todos, viéndolo, con un legítimo orgullo, pero con la amargura de haber sido víctima de incomprensiones y envidias, como los ~~aviones~~, ~~blancos~~ millares de aviones, ~~de~~ monoplanos, monomotoros y bimotores, llevando el nombre <sup>con</sup> que él había bautizado a las máquinas creadas por su genio, con iguales formas y <sup>basados en los mismos principios</sup> características, y únicamente perfeccionados <sup>en la guerra</sup> permitieron los adelantos de la técnica durante el tiempo Francés, surcaban los aires de todos los países, salvaban los grandes altos cordilleros y atravesaban los océanos, <sup>desafiando</sup> con toda clase de vientos y tempestades, a velocidades que el propio Eolo, dios del aire, <sup>podido</sup> no había nunca imaginado.  
(que dio su nombre al primer avión)