

EL PAJARO AMARILLO EN OYAMBRE

de Carmen Cabezon

(extraits)

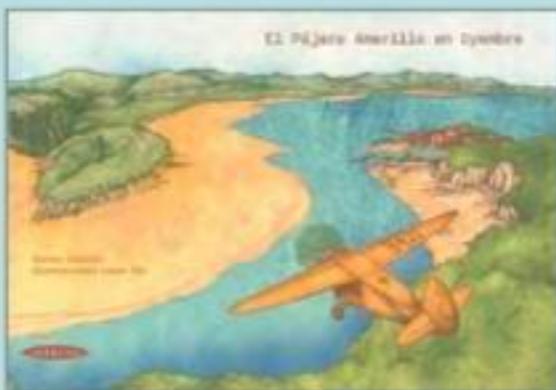
Ouvrage réalisé en partie à partir de la page

Jean Assollant, pilote de l'Oiseau Canari (www.bibert.fr)

EL PÁJARO AMARILLO EN OYAMBRE. Carmen Cabezón, ilustraciones Laura Súa. Volumen de 94 páginas de 24x16 cm. Colección "Hitos de la Historia de Cantabria". Edita Creática. www.creatica.es

Tras la Guerra Europea 1914/1919, se vivió una década prodigiosa desde el punto de vista aeronáutico. En efecto, la aviación había tenido un gran desarrollo en la confrontación bélica y una vez que cesaron los combates, los participantes aéreos

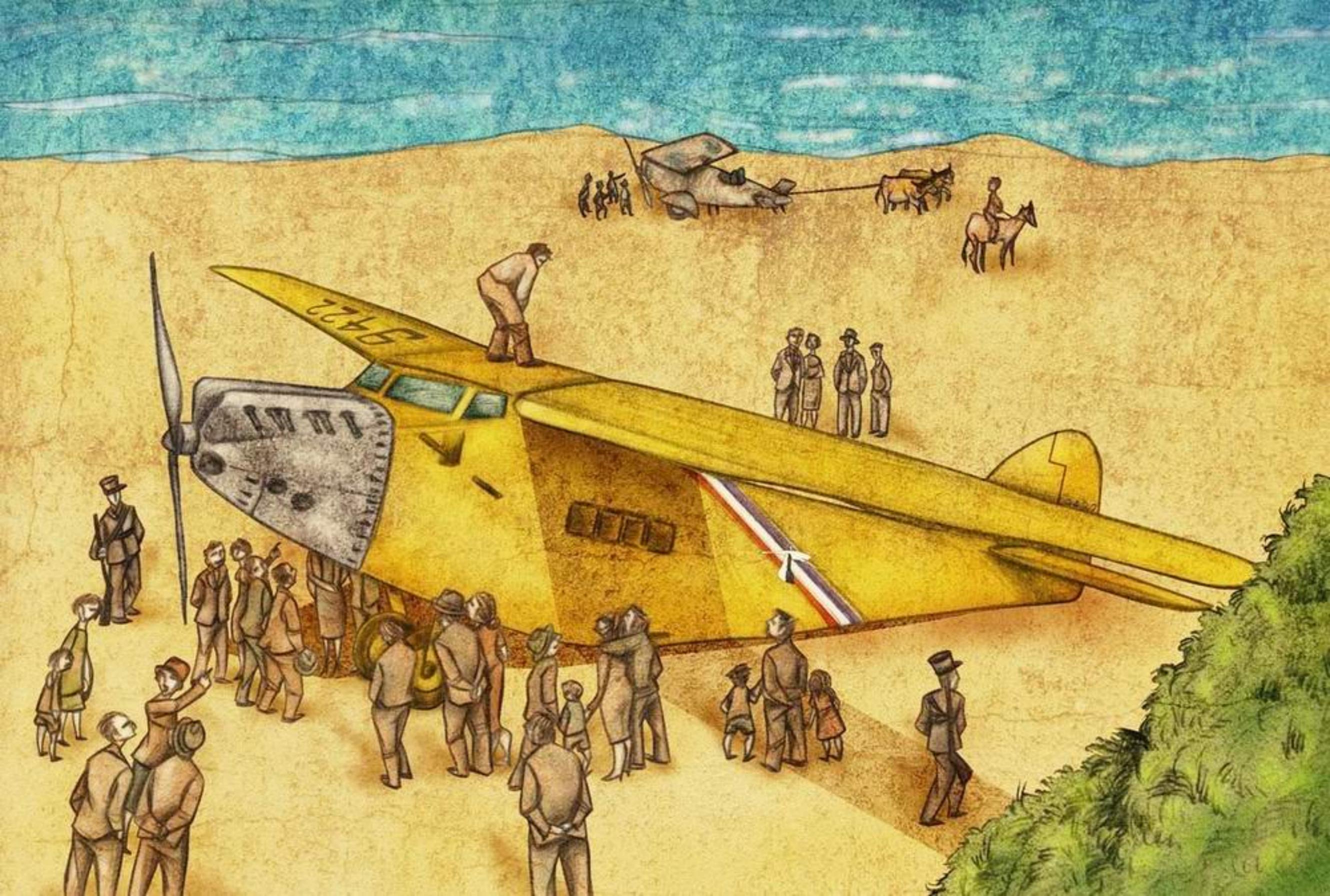
desmovilizados se volcaron totalmente en el desarrollo de la Aviación Civil. Sus mayores esfuerzos se dirigieron hacia la perfección de los aeroplanos y a alcanzar mayores recorridos o



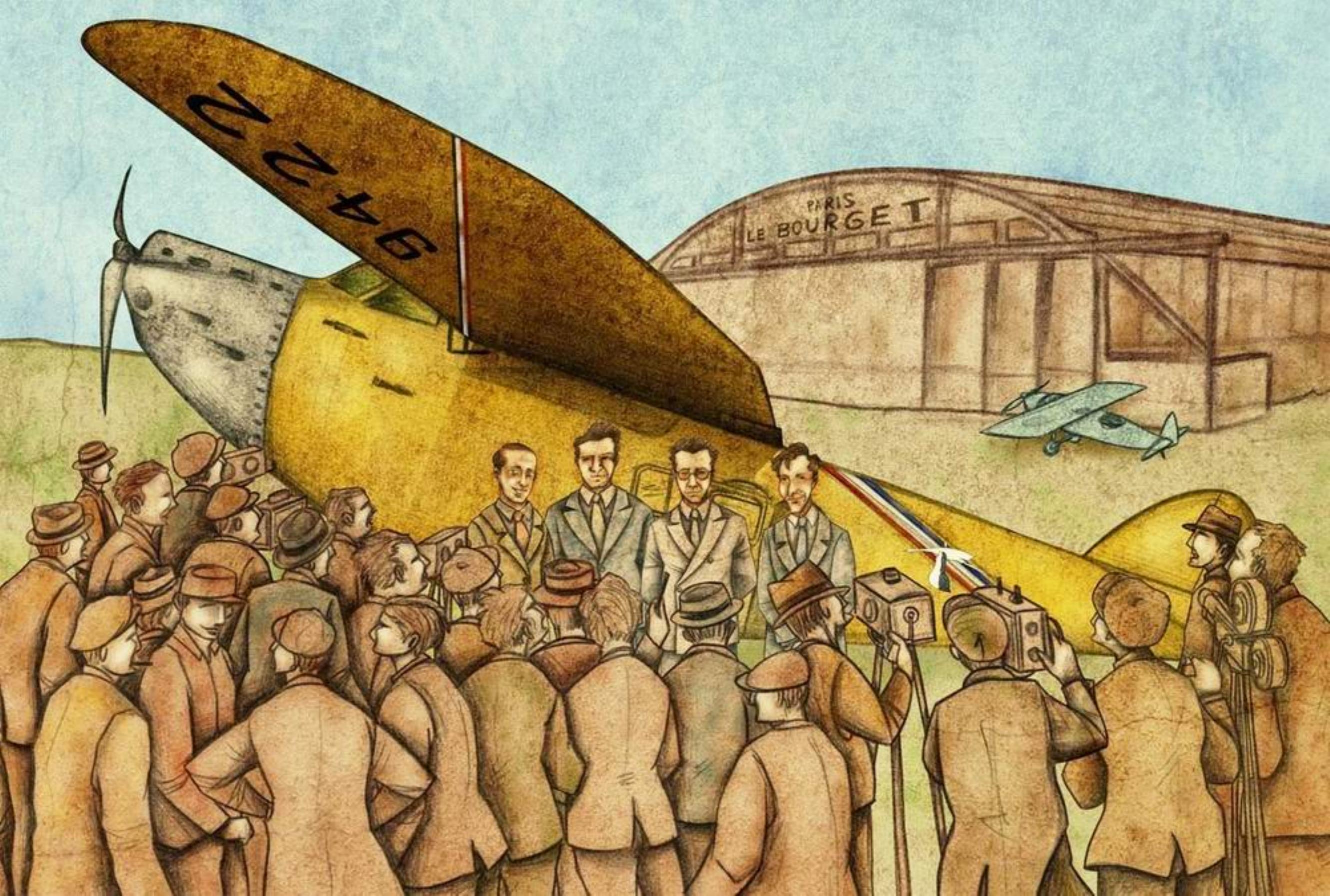
alturas. El Atlántico Norte se intentó cruzar una y otra vez, con éxito unas veces y fracaso en otras, por aquellos intrépidos aviadores. Uno de estos vuelos, para intentar batir un record en esta zona del planeta, fue el que realizaron en 1929 tres aeronautas franceses y un polizón americano a bordo del avión L'Oiseau Canari El Pájaro Amarillo, que partiendo de la Costa Este americana, después de cruzar el Atlántico Norte y recorrer casi seis mil kilómetros, aterrizaron en la playa cantábrica

de Oyambre. Es lo que se nos relata de forma magistral en este volumen. Verdaderamente una historia así, casi siempre resulta muy emocionante, pero es que en este caso está contada de tal manera que su lectura nos obliga a intentar hacerla de un tirón. Por otra parte las ilustraciones están muy logradas, transportándonos a aquella época tan característica. Tanto desde el punto de vista historiográfico, como el literario, nos encontramos con un interesante volumen.











Acabada la primera gran guerra el mundo intenta olvidarse de esa enorme pesadilla. Se suceden los avances aeronáuticos propiciados por la utilización de aviones, por primera vez, en un conflicto. Los vuelos acrobáticos y los especialistas aéreos ocupan las cabeceras de los principales noticieros de la época. La gente se siente atraída por la velocidad y los nuevos desafíos.

La travesía del Atlántico se convierte en el mayor de todos ellos. Gobiernos y empresarios pagan grandes sumas a los audaces que se embarcan en esta peligrosa aventura.

1927 conoce nueve tentativas de vencer al Atlántico. Solo tres de ellas lo consiguen dejando como contrapartida 14 víctimas. En 1928 once nuevos intentos fracasan, nueve de ellos se pierden en el océano.

En 1929 el gobierno francés prohíbe nuevas tentativas de cruzar el Atlántico y suspende su financiación, ya que la publicidad de estos premios había producido más desgracias que beneficios. Las tentativas empiezan a hacerse furtivamente.

En este contexto histórico, tres pilotos franceses se lanzan clandestinamente a una nueva travesía, desde la playa de Old Orchard en Maine (EEUU) a Paris. Accidentalmente, tras 30 horas de vuelo desde Maine, aterrizan en la playa de Comillas (Santander).

Después de casi 6.000 km. de vuelo sin escalas es la cuarta tripulación que consigue atravesar el Atlántico Norte, la primera europea y la primera que une América y España.

los protagonistas



ARMAND LOTTI ; Hijo de una acomodada familia, propietarios del todavía existente Hotel Lotti en la plaza Vendôme de Paris. Vive con emoción la primera travesía que realiza Lindbergh sobre el Atlántico y dedica todos sus ahorros a emular esta proeza comprándose, a escondidas de su familia, un avión Bernard 19, "El Pájaro Amarillo". Como patrocinador de la arriesgada empresa, busca personalmente a sus acompañantes entre los mejores pilotos de la época.

JEAN ASSOLANT ; Obtiene la licencia de piloto a los dieciocho años, en contra de la voluntad familiar, que le quería alejar de esta actividad. Con diecinueve, recibe la Medalla y Cruz de Guerra en la campaña de Marruecos. A pesar de su juventud participa en varios "raids" y en la consecución de diversos records aéreos de distancia. Está considerado un as de la aviación francesa. Será el comandante del "Pájaro Amarillo".

RENÉ LEFEVRE ; Ocupó el cargo de navegador aéreo en la travesía del Atlántico del "Pájaro Amarillo". Ya con 25 años tiene una larga experiencia en "raids" aéreos, entre ellos el primer vuelo Paris-Saigón en un avión bimotor. Participa con Assolant en diversos records de resistencia protagonizando junto a él variadas hazañas.

ARTHUR SCHREIBER ; Cuarto tripulante del Pájaro Amarillo, su nombre ha quedado unido a la historia de la aviación como el primer polizón aéreo. Tiene 25 años cuando se embarca clandestinamente en "El Pájaro Amarillo". Los periodistas españoles le retratan en sus crónicas como un joven simpático y extrovertido. A su llegada a París, después de la euforia de los primeros días, fue acusado de poner en grave riesgo la vida de los pilotos franceses. Armand Lotti, de su propio bolsillo, le paga el billete de vuelta a los Estados Unidos donde cae en el olvido. En 1979, vuelve a Francia, esta vez con los papeles en regla, para participar junto a Lotti en la conmemoración de los 50 años de la travesía del Atlántico, en Mimizan.





el avión

Un modelo Bernard 19 que fue comprado por Armand Lotti al fabricante de aviones de esa misma casa. Lotti ocultó en un principio su interés en la compra del avión, alegando que representaba a un rico cliente de su hotel. Consiguió reunir 300.000 francos, vendiendo los títulos de su sociedad y los fondos de su cuenta bancaria, para la compra del avión.

Fabricado en 1928 y equipado con un motor V12 Hispano Suiza, considerado en esos momentos como el mejor del mundo, es denominado por la empresa como 191 GR (Gran Raid). De este tipo de avión solo se fabricaron tres unidades, todas ellas destinadas a cubrir grandes rutas aéreas.

Pintado enteramente de amarillo intenso, para facilitar un fácil reconocimiento en caso de accidente, es un avión de ala alta y gran robustez.

El avión fue puesto a punto por el ingeniero Raoul Leroy, empleado de la firma Hispano Suiza, que viajó a América con los pilotos, garantizando la preparación del avión antes de atravesar el Atlántico.

Llevaba dibujado a ambos lados del fuselaje una cigüeña, emblema de La Hispano Suiza, la cual a cambio patrocina el vuelo, proporcionando sin coste alguno el motor valorado en 100.000 francos.

El Bernard 191 GR estaba equipado con cuatro depósitos y una capacidad total de 4.200 litros, cantidad necesaria para cubrir grandes distancias, lo que por otra parte lo hacía tremendamente pesado. Los depósitos se dispusieron a ambos lados del fuselaje ocupando el espacio destinado a las plazas de los pasajeros.



EL COMIENZO

Armand Lotti renuncia a su acomodada vida burguesa y tras un infortunado accidente de caza en el que pierde la visión de un ojo decide, como prueba de superación, hacerse piloto, actividad imposible debido a su minusvalía. La llegada de Lindbergh a París después de atravesar el Atlántico le causa una fuerte impresión que le empuja a la compra de un avión de raid. Al no poder pilotarlo se encarga de buscar una tripulación, los experimentados pilotos Assolant y Lefèvre, con la única condición de ir a bordo en la travesía. Comienzan los preparativos del vuelo y la primera salida en falso en mayo de 1928. Deciden intentarlo de nuevo, volando hasta Casablanca y Senegal para desde allí atravesar el Atlántico Sur. Desde Brasil volar hasta New York e intentar llegar a París siguiendo la ruta abierta por Lindbergh. Una imprevista avería les hace dejar el avión en Casablanca y desistir del intento. Tienen que esperar un año para volver a intentarlo. Tiempo en el que Assolant se especializa en vuelos sin visibilidad haciendo la ruta Paris-Praga, como piloto comercial, al ser obligado a dejar el ejército. En 1929 la muerte en accidente aéreo del primer ministro francés y la continua pérdida de vidas hace que Francia prohíba la salida de nuevos raids.

Lotti consigue, en una rocambolesca aventura, sacar clandestinamente el avión de Francia con la excusa de un vuelo de pruebas , embarcar el avión desarmado en Southampton, y llegar a New York para desde allí intentar en junio la travesía.



LLEGADA A EEUU. LOS PREPARATIVOS

Montaje del avión y primeros ensayos de vuelo en el aeródromo de Roosevelt-Field, que por el largo recorrido que necesita "El Pájaro Amarillo" para poder despegar debido a su peso, es descartado.

Deciden trasladar el avión a Old Orchard, Maine, que tiene una larga playa, desde donde se habían realizado ya varias travesías. Una vez allí tienen que esperar varios días a que las condiciones meteorológicas les sean favorables. El avión es matriculado como *avión en pruebas* para permitirle la salida desde EEUU. Por fin el 13 de junio la climatología mejora y junto a otro avión americano, el "Green Flash", que ha compartido los largos días de espera en la playa, intentan la salida. Sólo el "Pájaro Amarillo" lo consigue ya que el "Green Flash" se estrella en la arena en su despegue.



ATERRIJAZE EN OYAMBRE

Los pilotos pensaron que habían aterrizado en una playa desierta, rodeada de dunas, hasta que la presencia de dos lugareños les hizo albergar cierta esperanza. El pueblo más cercano Comillas, se encuentra a cuatro kilómetros, y los paisanos, desconfiados, prestan a Lotti una bicicleta para ir en busca de ayuda. En la localidad hay un escritor francés que sirve de interprete ante el alcalde y que conoce de la salida del avión desde Old Orchard. Los pilotos fueron recibidos como verdaderos héroes, permaneciendo dos días en la ciudad cántabra, a la espera de que llegara desde Madrid el combustible que necesitaban para continuar su viaje. Al día siguiente ya hay dos aviones más en la playa venidos desde Madrid. En uno de ellos, un Breguet con el nombre de "Jesús del Gran Poder", se trasladan los pilotos Jimenez e Iglesias que el año anterior habían atravesado el Atlántico Sur. La noticia fue cubierta por prácticamente todos los diarios locales y nacionales y hasta Comillas de desplazaron los principales noticieros, como Pathé y Paramount, para ser testigos del acontecimiento. El 16 de junio el avión despegaba "describiendo una circunferencia sobre Comillas y perdiéndose sobre el horizonte del mar", según cuenta el corresponsal de "El Cantábrico" en su crónica de aquel día.



LLEGADA A LE BOURGET (PARIS)

A las 20.47 del 16 de junio el avión aterriza ante una muchedumbre que les esperaba en Le Bourget desde el día anterior. Los guardias apenas pueden hacer nada para impedir que el gentío se acerque a los aviadores y les lleven a hombros hasta un hangar donde son recibidos por las autoridades, familiares y amigos. A partir de ese día, los tres pilotos y el pasajero clandestino, pasan de ser ciudadanos anónimos a héroes populares. Durante los días posteriores se suceden los homenajes. Son recibidos en el Palacio del Elíseo por el presidente de la República, el Ayuntamiento de Paris ofrece una recepción en su honor y días más tarde en Le Bourget son nombrados caballeros de La Legión de Honor.









Los aviadores franceses en el aeródromo americano de Roosevelt Field.

**THE
HAZZARD SHOE FLYING CORP.**

BIDDEFORD 151 MAIN ST.
THE



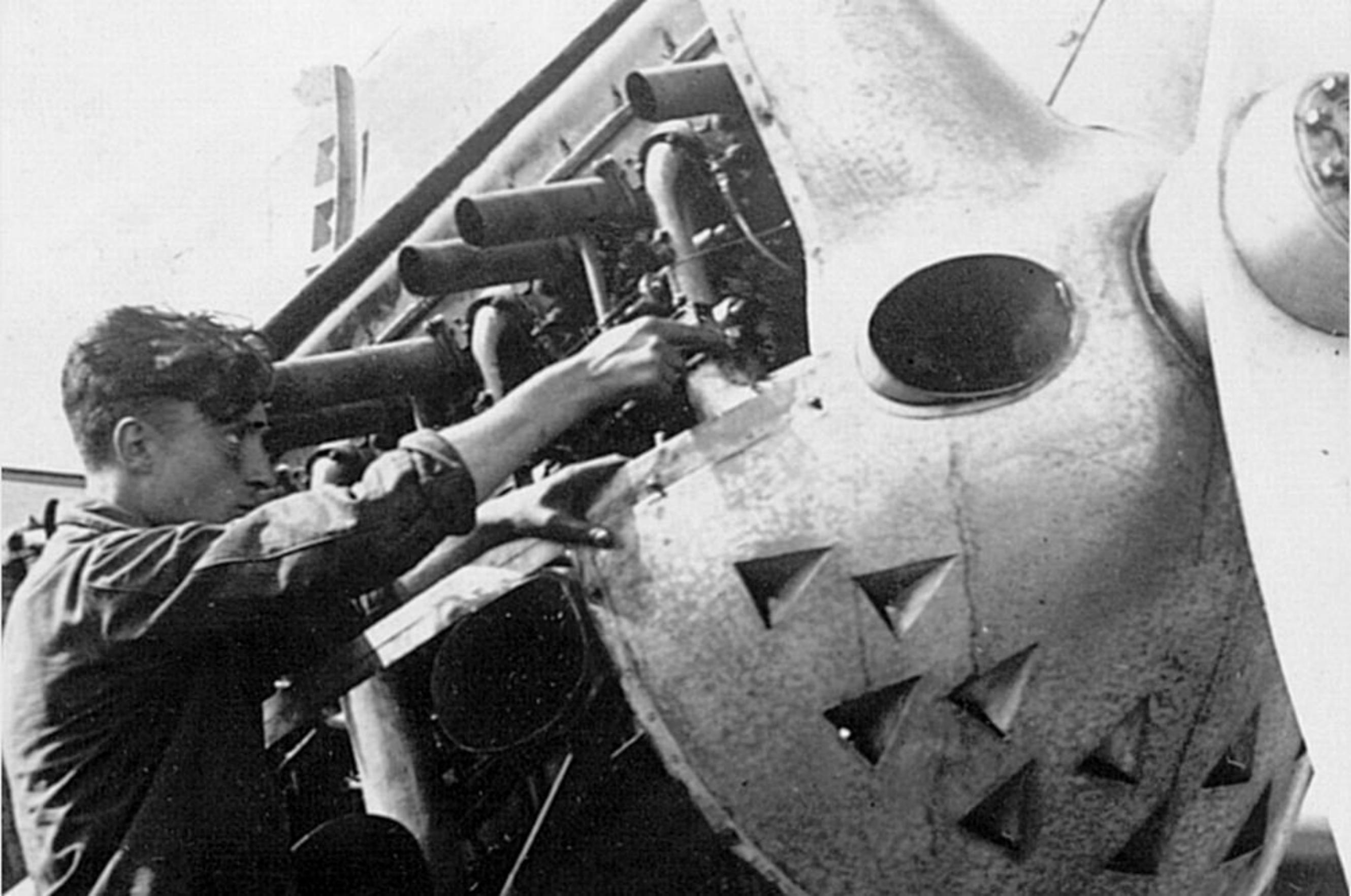
The MAN BEHIND

















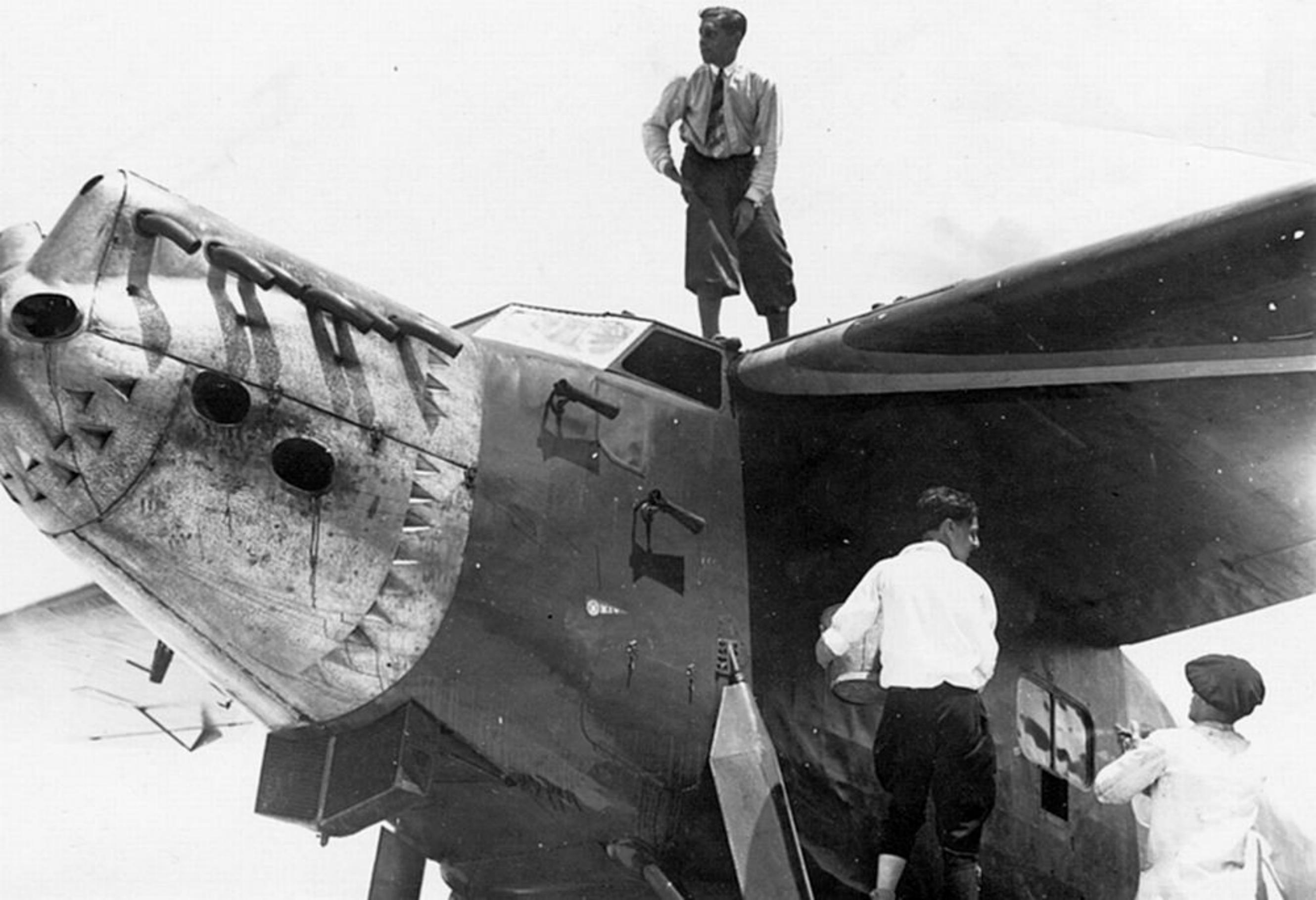
















MIMIZAN-les-BAINS — « L'Oiseau Jaune » - Assolant, Lefèvre et Loti

Photo Poumeyrau

