



PRIMEROS AÑOS DE LA AVIACIÓN EN CUBA

Después de las demostraciones efectuadas por los tres precursores de nuestra aviación Parlá, Rosillo y Jaime González, de hecho se iniciaron los primeros años de nuestra aviación en la finca La Bien Aparecida en Luyanó. Se disponía allí de terrenos suficientemente espaciosos para permitir la salida y aterrizaje de aviones de motores de 60 y de 80 HP. Además, se habían construido suficientes gradas como para acomodar 1 000 espectadores que abonaban \$0.60 por su entrada y \$1.00 por el parqueo del automóvil. En aquel campo de aterrizaje se destacaban, entre otros, los tres cubanos y el más reciente de la promoción, Agustín Díaz, que ya se contaba también entre los mejores. Allí también se admiraba y aplaudía frenéticamente, las emocionantes demostraciones de los aviadores gallegos Salvador Hedilla y Pepe Piñeiro, las del norteamericano Fred Kerr y las del suizo Domenjoz que constituía el terror de los espectadores por sus crispantes descensos en picaña que él denominaba «pájaro herido».

En diciembre de 1914 efectuó Piñeiro en Cuba el primer *looping the loop* o vuelo invertido, lo cual hizo a su vez Rosillo tres veces consecutivas el 27 de febrero de 1915.

Han quedado como fechas memorables en los anales de La Bien Aparecida los grandes concursos que allí se llevaron a cabo. En el primero de éstos, organizado por el periódico *El Día*, el 8 de abril de 1916, participaron exclusivamente Rosillo, Domenjoz y Jaime González. Parlá había partido semanas antes para un curso de perfeccionamiento en Buffalo, Nueva York. El premio fue ganado, tras titánica lucha, por Domenjoz. En dicho evento Rosillo estuvo a punto de perder la vida al chocar contra una palma su avión cuando se vio precisado a un aterrizaje de emergencia por falta de combustible.

Por La Bien Aparecida desfilaron también, como espectadores, grandes pioneros de la aviación tales como Orville Wright, Gleen Curtiss, Lincoln Beachy y dos de las primeras aviatrices, Ruth Law y la francesa Helene Dutrieux. El 9 de octubre de 1915 llegó a La Habana, de paso para su país, el célebre Alberto Santos Dumont. Visitó a nuestro padre en el Automóvil y Aéreo Club y con él asistió a las exhibiciones aéreas que aquí se ofrecían. Aludiendo a un discurso de bienvenida que le fuera ofrecido refiriéndose a la posición de Cuba, dijo que era «un aeródromo situado entre las dos Américas».

Procedente de Barcelona llegó el 15 de agosto de 1917 Theodoro Maldonado, primer aviador de la raza negra graduado en la Escuela de Rosillo en aquella ciudad. El 30 del siguiente mes se le hizo un cordial recibimiento a Santiago Campuzano, teniente aviador del ejército francés que nos visitaba en uso de licencia.

Además de las exhibiciones semanales, a veces diarias, que se continuaban ofreciendo en La Bien Aparecida y que tanto contribuyeron a impulsar nuestra aviación en sus inicios, por breves horas se fijó la atención de los interesados en la conquista del espacio. En la bahía o puerto de La Habana, inesperadamente, acuatizaron a mediados de mayo de 1918 tres hidroplanos procedentes de la Base Naval de Pensacola bajo control de los capitanes Eugene Ely, George C. Sweet y teniente T. S. Ellyson, que emplearon no menos de 2 h en la travesía desde Cayo Hueso. La aviación norteamericana necesitó 5 años para repetir el vuelo que Rosillo hiciera en 1913.

A su llegada manifestaron que eran portadores de 3 cartas oficiales de funcionarios norteamericanos dirigidas al presidente Menocal, al secretario de la guerra general José Martí y al ministro norteamericano míster William González.

La importancia del estrecho de la Florida, uno de los llamados espacios predestinados, muy pronto se puso de manifiesto ante el interés

creciente por mejorar las condiciones y el tiempo invertido en su travesía. El 21 de noviembre de 1921, al mando del entonces comandante George Sweet, se efectuó el viaje de una escuadrilla de 6 hidroplanos que redujo el tiempo del crucero a 1 h y 5 min.

Poco antes de la fecha señalada, la *Primera Guerra Mundial* había entrado en su fase decisiva y se libraban los más violentos combates en todos los frentes. Eran notables los adelantos que se anotaba la aviación a costa de la vida de numerosos aviadores bien conocidos de los cubanos. Supimos que Roland Garros, que estableciera en La Habana un *record* de altura, había muerto al destruir un *Zeppelin* que bombardeaba grandes ciudades; también nos llegaron noticias del trágico fin de Pegoud y Vedrines, condiscípulos de Rosillo y de Jaime González.

Ya algunas naciones latinoamericanas se encontraban, al menos simbólicamente, representadas en el frente de batalla y se anotaban algunos éxitos los aviadores brasileiros, argentinos y otros, al frente de sus respectivas escuadrillas.

Se estimó con razón que nosotros podíamos hacer otro tanto, y a mediados de 1918 se decidió el envío al frente occidental de una escuadrilla de aviadores cubanos, que nos representaría en el frente Aliado.

En abril de ese mismo año llegaba a La Habana ostentando muy preciadas condecoraciones el teniente del ejército francés Panchito Terry y Sánchez, cubano de nacimiento que se distinguió en los frentes de batalla de Francia y Rumania como compañero de Guynemer, Fonk y otros ases de la aviación de guerra.

Por la ley de 15 de mayo de 1918 se autorizó al Presidente de la República para constituir una escuela de aviación y, después del debido entrenamiento de un grupo de jóvenes, se integró una escuadrilla que voluntariamente marcharía hacia el frente de batalla.

Era preciso rodear todo aquello del ambiente necesario a cuyo efecto debía iniciarse una activa propaganda. El 10 de junio Agustín Parlá y Jaime González volaron, espectacularmente sobre La Habana y más tarde sobre Matanzas, Cienfuegos y Camagüey lanzando miles de volantes y hojas impresas exhortando a alistarse en dicha escuadrilla. Días después informaba el periódico *La Prensa* que 800 miembros del Ejército había solicitado su ingreso en la misma, siendo dicha cifra reducida a 100.

El 12 de agosto Panchito Terry fue nombrado capitán jefe de la escuadrilla cubana, y el 24 de septiembre a Santiago Campuzano y al francés Alberto Claude Bernard se les designó como instructores. El 12 y el 26 de agosto Parlá y Jaime González, respectivamente, sin previa explicación fueron declarados cesantes.

Retornó al campamento de Columbia la mayor actividad aérea, como terreno más apropiado para una Escuela de Aviación, pero no obstante continuaron por algún tiempo los vuelos en La Bien Aparecida que desaparecía, a partir de 1921, ante el avance del urbanismo que se iniciaba por aquella zona.

Con la firma del Armisticio el 11 de noviembre, quedó *ipso facto* disuelta la Escuadrilla Aérea Cubana que se entrenaba para combatir contra los imperios centrales europeos, pero se abrió al instante la primera oportunidad para el transporte aéreo con propósitos de paz, manteniéndose la Escuela de Aviación de Columbia que ha persistido hasta el presente bajo distintos nombres. El 12 de mayo de 1919 inauguró la Escuela su edificio propio y se bautizó el primer avión propiedad del Estado cubano volando en él el capitán Terry, que se elevó a 7 100 *pies* de altura.

El primer curso iniciado en la Escuela fue sacudido por un trágico accidente ocurrido el 2 de julio que les causó la muerte a dos distinguidos alumnos, José Manuel Díaz y Santiago Alemán, cuando el avión en que volaban sobre el Campamento se incendió. El 5 de septiembre visitó nuestra capital nuevamente Santos Dumont, en viaje hacia Francia, pronunciando en esa oportunidad palabras de encomio hacia nuestra primera Escuela de Aviación.



PRIMERA DEMOSTRACIÓN DE AVIACIÓN DE ALTA ESCUELA

Ya hemos hecho mención a la visita que hiciera a Cuba el aviador André Bellot, quien en 1910 llevó a cabo el primer vuelo de un aeroplano en nuestra Isla. Nos visitó de nuevo años más tarde formando parte esta vez del grupo de aviadores franceses bajo la dirección del capitán Charles Nungesser. A su regreso, en entrevista de prensa, nos dramatizó el desagradable contratiempo que experimentó sobre el antiguo hipódromo de Almendares hacía 14 años, lo que atribuyó, según sus propias palabras, a «ser cogido en una tormenta de viento formidable (?) cayendo en medio de una selva donde fue rescatado después de dos horas» (sic).

En ocasión de su segunda visita pudo exponernos, junto a sus compatriotas, toda la habilidad y pericia de alta escuela de aviación francesa de que hiciera gala, lo que le permitió rescatar su fama.

En los últimos días del mes de enero de 1924 se anunciaba la llegada del famoso as de la aviación francesa capitán Charles Nungesser, acompañado de los pilotos André Bellot y Maurice Weiss, estos últimos con un historial muy distinguido durante la *Primera Guerra Mundial*. Cada uno de dichos pilotos llegaron con sus respectivos aparatos modelos Henriot y Newport.