

En la bahía de la Concha.

EXPERIENCIAS DE AVIACIÓN

27 MARZO

LA mañana de ayer se ha despejado y está magnífica.

El sol relumbra como el alma anhelante de la multitud que espera la salida del aeroplano.

Son las 12'28 cuando Le Blon hace su primera arrancada. Recorre unos cien metros del campo y se detiene sin haber perdido tierra. Á no dudarlo, se trata de un ensayo que hace el aviador para cerciorarse de la seguridad de su máquina.

El aeroplano es llevado al mismo punto de partida, sin descender el aviador de su puesto.

Llega, por fin, el ansiado instante. Son las 12'32 cuando Le Blon emprende su segunda salida, con velocidad mayor que antes.

El aparato se desliza sobre sus ruedas por el campo, pareciendo un ave enorme, herida por el plomo del cazador y acosada por los perros.

El pájaro inmenso, como si hubiese recobrado sus agotadas energías, se separa de la tierra y sube y avanza dulcemente.

La muchedumbre prorrumpe en aplausos cerrados, en fuertes bravos y en exclamaciones de asombro.

Le Blon se eleva unos 30 metros y sigue sensiblemente la curva que describe el paseo de la Concha, hasta el parque de Alderdi-Eder.

Allí hace un viraje admirable y emprende el regreso casi por la misma trayectoria, un poco más hacia el mar y en ondulaciones soberbias.

Inicia el descenso y creemos todos que va á tocar tierra en la playa. Pero no es así. El aparato se remonta nuevamente, toma rumbo hacia el aeródromo, y con asombro y admiración de todos, vira á la derecha

primorosamente y se interna en el mar, cruzando la bahía, que está llena de barquillas y vapores, cuyos tripulantes aclaman reciamente al bravo piloto.

Le Blon marcha hasta las proximidades de la terraza del Gran Casino, cuajada de concurrencia, y siguiendo su viraje abierto y espléndido, toma otra vez la curva de la Concha para enderezar el aeródromo.

Entra en éste y desciende con una facilidad pasmosa. Las ruedas del aparato tocan tierra, y brincan gallardamente, como si obedecieran á la elasticidad de sus gomas. Avanza un poco más el ave gigante, y se posa definitivamente, como si viniera á morir con el corazón traspasado.

Son las 12'37. El vuelo, por lo tanto, ha durado 5 minutos, y ha sido soberbio, magistral, para dejar satisfechos a los más exigentes.

El público corre a rodear al aviador ovacionándole y queriendo casi comérselo. Mil manos se le tienden para estrechar las suyas. Él quiere rehuir estas manifestaciones de entusiasmo, pero no le dejan andar.

El ministro de Fomento se acerca á Le Blon, y le felicita calurosamente.

Enseguida entra el aeroplano en el hangar.

La gente lo contempla llena de curiosidad, y luego desfila por la Concha en la más brillante de las procesiones.

28 Marzo.

*
* *

Después de entrar esta Revista en máquina (29 Marzo), nos ha sorprendido el percance de M. Le Blon. Sentimos no poder dar detalles. En el número próximo nos ocuparemos detenidamente.



En la bahía de la Concha.

EXPERIENCIAS DE AVIACIÓN

El primer accidente de la jornada.—Le Blon y su aparato caen en el mar. (29 Marzo.)

Preparativos.

EL aviador Le Blon y sus mecánicos se pasaron todo el día de ayer ocupados en las operaciones de montaje del aparato Bleriot, con objeto de utilizarlo en las experiencias que debían hacerse por la tarde.

Le Blon estaba muy satisfecho de poder lanzarse á los aires con este aeroplano, fundándose esa satisfacción en varias circunstancias que no son para mencionarlas de momento, pero que pueden resumirse en dos: la calidad superior de su aparato y el dominio que sobre él tiene adquirido.

Esto justifica el afán con que el aviador y sus operarios trabajaron durante el día de ayer para que hacia las cinco quedase todo preparado.

Pero el hombre propone y las contrariedades disponen. El aparato de Le Blon estaba montado á las cinco, y poco después se le sacaba del hangar, poniendo el motor á prueba.

La delicada máquina, que por cierto es preciosa, no respondía. Numerosas intentonas para ponerla en marcha resultaron infructuosas. Las explosiones no se provocaban al impulso inicial de la hélice y hubo que cambiar dos ó tres veces el magneto. Logróse, por fin, el resultado apetecido, viéndose que el motor funcionaba perfectamente.

En este momento se izó la bandera roja, señal de que se iba á vo-

lar. Francamente dicho, nos pareció que, al hacerse esta señal, se procedía con alguna precipitación.

La expectación era igual que en los anteriores días. La Concha, el Muelle, la barandilla del Monte Ruso, el Gran Casino y todos los puntos de observación estaban cuajados de gente.

Todo el mundo esperaba ver remontarse el aparato en los aires de un momento á otro.

Cambio de aparato.

El aeroplano de Le Blon fué colocado en el punto de arranque. Después de varios intentos se consigue poner en marcha el motor, que lo hace divinamente. Dos veces abrió y cerró el aviador los gases, y en ambas respondió el motor á la maniobra. Todos esperábamos ansiosamente el momento de la partida, porque Le Blon hubiera hecho mucho más que los anteriores días.

Pero el aparato, sintiendo, sin duda, las fatigas de su azaroso viaje desde el Cairo, estaba de malas, y cuando nuevamente le quiso poner en marcha para empezar la experiencia, otra vez dijo que no quería funcionar. Los mecánicos se cansaron de tanto darle y darle á la hélice.

Eran las seis y media de la tarde. La muchedumbre tenía que estar impaciente. Algunas de las personas que se hallaban en el aeródromo, iniciaron la retirada. Fuera del campo ocurriría lo mismo, pues la espera había sido muy larga. La tarde declinaba y no tardarían en flotar las primeras sombras de la noche. Ó había que volar pronto, ó tenían que suspenderse las experiencias.

Con otro aviador que no fuera Le Blon, la solución hubiera sido la última. Pero Le Blon es excesivamente campechano, trabajador de suyo, y todos sus afanes van encaminados á quedar lo mejor posible con la Comisión de Fiestas y con el público. El simpático piloto se determinó, pues, á volar con el aparato de los días anteriores.

El biplano éste fué sacado del hangar y puesto á la izquierda de Le Blon. Montó éste en su sitio y se puso el motor en marcha, sin esperar á más, ni siquiera á saber si esta marcha inicial podría sostenerse por algún tiempo. Le Blon, en una palabra, no se lanzaba á los aires como director de una fuerza, sino como esclavo de sus buenos deseos.

Según nos ha referido el corresponsal de un periódico extranjero,

Le Blon emprendió su vuelo con el presentimiento de que iba á caer en el mar. Hasta se cambió de botas, poniéndose otras más ligeras, para defenderse mejor de las aguas en caso de necesidad.

Casi nos atreveríamos á asegurar que ese presentimiento lo teníamos casi todos los que estábamos en el campo de aviación. Habíamos observado en los preparativos un algo especial que parecía anunciarnos lo que iba á ocurrir.

Hasta la esposa de Le Blon, buena y sencilla, se nos figuró que no estaba como los anteriores días. Seguía las maniobras preparatorias con los ojos abiertos, muy abiertos. Había en sus pupilas unos diminutos interrogantes. En su alma debía de haber otro interrogante que llegaba de la tierra al cielo.

¿Qué pasará?

La caída.

El monoplano se puso en marcha. Nosotros no somos técnicos, ni tenemos la pretensión de parecerlo. Confesamos honradamente que en estas cosas no entendemos media palabra. Pero no se necesita poseer conocimientos de aviación para advertir todo esto: primero, que el aparato salió con menos velocidad que en las experiencias anteriores; segundo, que por efecto de esta menor velocidad, necesitó recorrer mayor distancia para ponerse en vuelo; tercero, que este vuelo era menos airoso, menos seguro, más lento que los efectuados el domingo y el lunes.

El aeroplano, rasgando el aire sobre el mar y siguiendo sensiblemente la curva de la Concha, llegó á poca altura hasta un poco más allá de la Perla. Viró á la izquierda, pasó otra vez frente al balneario de la playa, y descendiendo cada vez más, fué á caer en el agua, casi en el centro de la bahía.

Á la distancia que nosotros nos encontrábamos, no pudimos ver sino que el aparato había caído al mar, y que sobre él, sobre el aparato en flotación, Le Blon se mantenía derecho.

El público no se emocionó intensamente, y la causa está explicada. El aparato al venirse abajo, no produjo el efecto de una caída, sino la impresión dulce de un ave acuática, de una gaviota que pliega sus alas para sobrenadar mecida por el oleaje. La muchedumbre creyó que el avidor descendía deliberadamente para volar á ras de agua. Cuando los espectadores se dieron cuenta de que presenciaban un accidente,

Le Blon estaba ya de pie sobre la parte alta del aparato, con una serenidad pasmosa. No hubo, por lo tanto, tiempo bastante para que el público se asustara.

El salvamento.

No hay para qué decir el movimiento de ansiedad que se produjo en la muchedumbre. Todos quisimos dirigirnos á la playa para presenciar el salvamento del aviador náufrago.

La canoa automóvil puesta en la bahía para prestar auxilio, puso su motor á toda marcha y pronto llegó á donde Le Blon se encontraba. Después de algunas evoluciones para facilitar el transbordo, Le Blon saltaba sonriente á la linda embarcación. No tardaron mucho en acudir al mismo punto las demás lanchas esparcidas por la bahía.

En el campo de aviación inicióse la desbandada con verdadera pena. La esposa de Le Blon, afectada, pero sin perder su serenidad de ánimo, fué invitada á subir en el automóvil del Sr. Amezttoy para trasladarse á la playa.

Salvado el aviador creyó éste de su deber salvar el aparato, con tanto más motivo, cuanto que no es suyo.

La operación fué no poco costosa, y hasta debió discutirse bastante si el salvamento debía hacerse por la playa ó por el muelle. Le Blon, metido en una lancha, dirigía y ayudaba como si nada le hubiera pasado.

Eran las siete y media cuando el aparato quedaba fuera del mar. Seguidamente se dispuso su traslado á los hangares.

Le Blon y su señora marcharon al Hotel de Londres, seguidos de una multitud que los aclamaba y aplaudía incesantemente.

No fué sólo el aviador quien se mojó hasta las rodillas mientras se mantuvo en el agua sobre el aparato. Otras muchas personas, con necesidad y sin ella, salieron de la playa medio bañadas. La marea estaba subiendo y las olas alcanzaban á los curiosos de primera fila, imposibilitados de retroceder por la gente que había detrás.

Explicaciones.

Anoche interrogamos á M. Le Blon, y aunque no fuera muy explícito por razones bien atendibles, dada su modestia, nos manifestó que la causa de la caída no debe buscarse sino en la poca potencia del motor.

También ha manifestado Le Blon otra cosa que, en realidad, no

hacía falta que saliera de sus sinceros labios para estimarla como cierta. Muchas personas la confirmaban anoche con la impresión que recogieron en los mismos instantes de la caída.

Le Blon, viendo que el motor no funcionaba de modo conveniente para asegurar la estabilidad en el aire, pretendió dirigir el aeroplano hacia la playa de la Concha y descender en ella. La visión de una probable catástrofe le contuvo y optó, como un héroe, por dejarse caer en el mar.

De haberse metido en la playa para hacer en ella su «atterrissage», le amenazaba el peligro de destrozar á dos, tres, cuatro personas de las que allí se encontraban. El bravo Le Blon prefirió su daño al daño ajeno.

Muchas personas se preguntaban ayer cómo no había explotado el motor. Esto lo explican los inteligentes diciendo que el motor está provisto de válvulas de seguridad que lo ponen á cubierto del riesgo de la explosión.

El aparato ha resultado con averías que no se pueden precisar. Una de las alas, cuando menos, está destrozada por los golpes de mar, y la otra también está bastante deteriorada.

Mucho lo sentimos, pero lo esencial es que Le Blon no haya sufrido daño alguno.

30 Marzo.

*
* *

Aviación.—Otro vuelo magnífico. (30 Marzo.)

El día que ayer tuvo Le Blon fué verdaderamente fatigoso. Todo entero se lo pasó corrigiendo el motor, asegurando la fortaleza de las alas y haciendo numerosas operaciones para que el monoplano ofreciera toda clase de garantías. La gente que presenciaba estas operaciones no encuentra palabras con que elogiar la excelente voluntad y el gran amor propio que acompañan al arrojado aviador.

Ayer tarde, cuando ya todo el público esperaba la salida del aparato, hízose una prueba del motor y marchaba perfectamente; pero algo más debía desear Le Blon, por cuanto el monoplano fué metido otra vez en el hangar, para hacer nuevas rectificaciones.

Eran las seis y media cuando el aeroplano volvió á ser sacado. Nueva prueba del motor, quedando satisfecho Le Blon.

Éste salió á la orilla del campo para observar el estado de la atmósfera, y seguidamente se dispuso á emprender el vuelo.

La tarde estaba despejada y en aquel momento bastante en calma. Corría viento norte suave y fresco.

Colocado el aeroplano en el punto de partida y puesta en marcha la hélice, salió Le Blon por los aires de una manera segura y gallarda. Pronto el aparato tomó altura llegando á 40 metros ó más.

La muchedumbre aplaudía fuertemente al aviador conforme éste iba deslizándose con gran velocidad ante la nutrida masa de personas que lo contemplaba.

La primera vuelta dada por Le Blon fué corta y mucho más abiertas las tres restantes, abarcando con ellas casi todo el perímetro de la bahía.

El viento, aunque ligero, era más sensible que la tarde anterior. Su efecto impulsor sobre el aparato notábase más cuando éste pasaba frente al canal de entrada, entre la isla de Santa Clara y el monte Urgull.

Le Blon ascendía y descendía en soberbias ondulaciones, habiendo momentos en que se creyó en una «reprisse» de lo ocurrido el martes. Es que la gente estaba bajo la impresión del naufragio.

El vuelo resultó brillante y seguro, siendo su duración de 7 minutos 27 segundos. El descenso lo hizo Le Blon de un modo precioso, parando el motor con una precisión maravillosa.

Los aplausos y las felicitaciones que recibió el aviador fueron abundantísimos.

31 Marzo

*
* * *

Las víctimas de la aviación.—Le Blon cae con su aparato y muere.—Profunda impresión de duelo.—Detalles del suceso. (2 Abril.)

Otro mártir.

La aviación, como todas las grandes conquistas del espíritu humano, no podía quedarse sin tener su martirologio. En el historial de sus héroes, que es el historial de sus tragedias, había cuatro hojas escritas con sangre, única tinta con que se escriben estos hechos. Pri-

mero Lefèvre, luego Ferver, más tarde el español Fernández, después Delagrange, encontraron en sus experiencias la muerte de los mártires.

Á San Sebastián le ha cabido la desgraciada suerte de añadir una página más á ese libro doloroso, pero estimable. Ya son cinco las hojas entristecedoras del historial. En la última figura el nombre de Humberto Le Blon, muerto ayer en la misma forma que sucumbieron sus otros cuatro compañeros. De aquí á que los hombres puedan decir orgullosamente que han conquistado las regiones atmosféricas; de aquí á que puedan llamarse con razón pájaros humanos, ¡qué de páginas no han de engrosar ese volumen que ahora empieza á formarse!

Escribimos estas líneas profundamente emocionados. La muerte del intrépido, del simpatiquísimo Le Blon, nos afecta como la muerte de un grande y viejo amigo.

El brillo de nuestras fiestas se ha oscurecido con ese nubarrón tenebroso. Por la ciudad entera corrieron ayer ráfagas de justo sentimiento. Traspasando las fronteras, esas luctuosas ráfagas penetrarán hoy en todos los rincones del mundo. Con Le Blon no muere solamente un hombre, un esposo y un padre: muere también un batallador del progreso, una fuerza propulsora del invento prodigioso que le ha llevado á la tumba.

Lloremos al héroe por sus méritos, por sus cualidades, por sus simpatías. Enviemos el calor reconfortante de nuestro pésame á su bondadosa compañera y á su pobre huerfanito. ¡Buena falta tendrán de reanimarse sus corazones, traspasados hoy por el alfilerazo glacial y cruelísimo de tan tremenda desgracia!

Preliminares.

Reinaba ayer un gran interés por presenciar las experiencias de aviación, á causa de los anuncios hechos por los periódicos locales.

Le Blon, su señora y el capitán Dowes (este capitán es también piloto y propietario del monoplano que cayó con Le Blon á la bahía el martes), se dirigieron al aeródromo poco antes de las tres de la tarde.

Allí estaban ya dos de los mecánicos, pues el tercero, Prevetot, que también es piloto, había salido por la mañana para Burdeos.

Dentro del aeródromo no se encontraban á dicha hora más que el

Sr. Gascue y su señora, y el tesorero del Círculo Mercantil, que lo es á la vez de la Comisión de Fiestas, D. Nicolás Usobiaga.

La tarde no era buena, pero tampoco desesperada. Caía menuda lluvia y soplabá débil el aire. La atmósfera estaba en condiciones de que no le tuviera miedo un hombre tan arriesgado y entendido como Le Blon.

Éste hizo algunas pruebas con el motor de su aparato, sin sacarlo del hangar.

Al ver estos preliminares, el Sr. Usobiaga, no sin alguna extrañeza, preguntó al aviador si se disponía á volar.

—Ah, sí—respondió Le Blon—si amaina un poco la lluvia, saldré á dar unos vuelos.

En seguida fué sacado el aparato del hangar, y el Sr. Usobiaga telefoneó á la población para que fuesen colocadas en los semáforos las banderas rojas, como así se hizo.

Poco después de ocurrir esto, próximamente á las tres y media, Le Blon salía por los aires con su monoplano.

Aunque sea trastornando un poco el orden correlativo de los sucesos, hemos de adelantarnos con algunas aclaraciones á ciertos comentarios que se han hecho y que no se pueden evitar en esta clase de emocionantes acontecimientos.

Porque es rigurosamente exacto, y porque conviene dejarlo establecido en honor de la verdad y de la justicia, debemos afirmar que el ponerse Le Blon á volar á la hora que lo hizo, fué un acto espontáneo suyo, dependiente de su libérrima voluntad y separado en un todo del horario oficial, por así decirlo, que tenía fijado la Comisión de Fiestas.

Le movieron á ello uno de dos impulsos, igualmente lícitos y hasta plausibles: ó quiso hacer unas pruebas previamente, ó quiso dar una sorpresa al público y á la misma Comisión elevándose en los aires cuando nadie lo esperaba.

Prueba de que nadie lo esperaba es, que ni la misma Comisión organizadora tenía conocimiento de los designios de Le Blon. El presidente se hallaba tan tranquilo de sobremesa, y en el preciso momento que ocurría el desastre dirigíanse al aeródromo, en un coche, los Sres. Azcona, Ameztoy y Jorge (D. Emilio), que son los individuos inteligentes en la materia de esa misma Comisión.

Además, el servicio de bahía y playa no estaba todavía montado

completamente. La canoa automóvil andaba por la bahía, pero con un solo tripulante (según se nos ha informado), sin haber empezado todavía su servicio obligatorio.

El público, finalmente, era escasísimo, por no decir nulo, en la Concha y demás puntos de observación. Fueron, por tanto, contadísimas las personas que presenciaron el vuelo.

La caída.

Le Blon salió del campo de experiencias raudo y valiente, siguiendo la misma dirección que los demás días, es decir, la curva que describe el paseo de la Concha.

De una manera gallarda y alcanzando en algunos momentos hasta 60 metros de altura, llegó al lado opuesto de la bahía, ó sea hasta dar frente al Hotel de Londres, para virar á la izquierda y volver casi por el mismo camino.

Cuando ya se acercaba al túnel del Antiguo, debió intentar un segundo viraje para proseguir su vuelo dentro del mar. (Tengan en cuenta los lectores que nuestra información es hipotética, pues el único testimonio exacto sería el de Le Blon, y éste, desgraciadamente, no puede dárnoslo.)

En este momento ocurrió algo terrible, espantoso. Las corrientes de aire, agigantadas en su ímpetu por la velocidad extraordinaria del aparato, hicieron que éste no obedeciera prontamente á la voluntad directriz del piloto.

El Sr. Azcona, que es en esto un técnico, y que iba al aeródromo entonces, presenció el momento culminantísimo de la caída, y dice que vió cómo el monoplano perdía su posición normal en el aire, inclinándose mucho hacia abajo el ala izquierda, mientras la derecha se enderezaba hacia arriba. La estabilidad estaba perdida.

El motor siguió brutalmente su impulso, y sin dominio alguno que lo contuviera, tomó por su voluntad imperiosa la trayectoria vertical y se llevó el aparato y su carga con una velocidad vertiginosa.

El monoplano, que entonces estaría á diez ó doce metros de altura, se precipitó en el espacio como un ave que siente atravesadas sus entrañas en pleno vuelo.

Le Blon y su máquina dieron sobre el agua un batacazo bárbaro, quedando casi sumergidos á poca distancia del embarcadero de Palacio, llamado Pico del Loro.

El aviador pudo recibir en la cabeza, al iniciarse ó al terminarse la caída, un golpe que le privara del conocimiento. En la región frontal, sobre el ojo izquierdo, presenta el cadáver la huella de una fuerte contusión. El cuerpo vulnerante fué quizás una de las barras (la izquierda) ó vigas que van colocadas en la proa del aparato.

El aviador pudo también quedarse privado por el efecto mismo del vertiginoso descenso, ó quién sabe si por la causa (menos probable) que apunta el Sr. Plaissetty en las líneas que más abajo publicamos.

Sea como fuere, parece estar fuera de duda que Le Blon quedó sobrenadando y perdido ya el conocimiento.

Aun en el caso de que se tratase de una conmoción pasajera, el tiempo que estuvo sumergido (doce ó quince minutos) fué más que suficiente para producirse la muerte por asfixia.

Extracción del cadáver.

El primer aviso que pudo recibir Le Blon fué el de la canoa automóvil.

Casi al mismo tiempo que llegaba ésta al punto de la catástrofe, el capitán Dowes se disponía á llegar al aparato salvando á nado la distancia que le separaba de la orilla.

El valiente inglés metióse en el mar vestido como estaba, pero vió que no podía lograr su generoso propósito. Ni era fácil hacerlo, ni se lo consintió el estado de su cuerpo, impresionado por el efecto de la desgracia y por la impresión fría del agua después de estar recientemente comido.

Poco después, la canoa, que necesitaba hombres para intentar el salvamento, subía á su bordo al capitán Dowes.

Para cuando pudieron asir el cuerpo de Le Blon, era ya tarde. El arrojado aviador era cadáver.

Sobre el agua se veían sus largos cabellos, y de ellos tiraron los salvadores.

En esta dolorosa faena fueron ayudados los de la canoa por los tripulantes de otras embarcaciones que habían acudido presurosamente al punto de la caída.

Según afirma el capitán Dowes, el aviador no quedó á la vista después del accidente, sino sumergido con casi todo el aparato.

Dice también este mismo señor, que Le Blon se mantenía sobre el

aparato en su posición normal, esto es, ocupando su asiento tal y como si hubiese continuado dirigiendo el aparato.

Parece lógico que Le Blon al verse caer en el aire, se agarrase fuertemente y merced á este acto instintivo de defensa pudo mantenerse en el puesto donde momentos antes se sentía dueño y señor de la atmósfera.

Extraído el cadáver y colocado en el bote de un Mamelena, se dispuso su traslado al muelle. El bote iba remolcado por un vaporcito.

Para este instante, la noticia se había esparcido por toda la ciudad con la rapidez del rayo.

El muelle se llenó en seguida de gente, y lo propio ocurrió en los alrededores de la Casa de Socorro.

Los médicos municipales Sres. Celaya y Tamés, avisaron al Cuarto de Socorro del Antiguo, creyendo que el cadáver, extraído por la playa de Ondarreta, sería trasladado allí. Al mismo punto se dirigían ellos en un carruaje, pero al pasar por la Concha observaron que Le Blon era conducido al muelle y regresaron á escape para prestar sus auxilios.

Cuando el convoy marítimo y fúnebre llegó al muelle, los marinos que tripulaban el bote del cadáver se resistían á atracar, por encender que necesitaban estar autorizados por el comandante de Marina.

El esconcejal Sr. Elósegui, que era el encargado de dirigir la canoa automóvil, esperaba en las escalerillas la llegada del cadáver, y se esforzó todo lo posible para que los del bote fúnebre cedieran en sus temores.

Esta actitud fué secundada por el nutrido gentío que allí había, y entonces los marineros se resolvieron á atracar.

El traslado del cadáver á tierra fué un acto emocionante. Los pechos latían bajo su penosa impresión, y en muchos ojos se asomaban las lágrimas.

Los médicos antes citados, intentaron reanimar aquel cuerpo que ya no pertenecía al mundo de los vivos. Inyecciones, tracciones rítmicas de la lengua, movimientos de brazos y piernas: todo inútil, todo tristemente infructuoso.

El cadáver fué trasladado al Cuarto de Socorro de la calle de San Marcial, en una camilla. Su paso por las calles producía una impresión profunda de sentimiento.

Las primeras autoridades y los miembros de la Comisión de Fiestas, asistieron contristados á todos estos actos.

Registradas las ropas de Le Blon, halláronse varios objetos y papeles. Entre los primeros se hallaba su reloj, cuyas agujas, paralizadas como la existencia de su dueño, marcaban las 3 y 29 minutos, hora exacta de la caída.

Reconocido el cadáver, y después de las primeras diligencias judiciales, se le trasladó al Hotel de Londres en otra camilla. Eran las seis de la tarde.

Opinan los médicos que la muerte ha sobrevenido por asfixia.

¡Pobre señora!

La esposa de Le Blon, tan simpática y tan amable como él, es, á no dudarlo, la figura que más compasión inspira en este trágico acontecimiento. De ella se acuerdan en estos instantes, todos los donostiarras.

Nosotros conversamos ayer con la señora de Le Blon, y de todos los justos lamentos pronunciados por ella, los que más adentro nos llegaron fueron los que tuvo para su hijo, pobre criatura de seis años de edad.

—¿Qué voy á decirle yo—exclamaba—cuando llegue á mi casa y me pregunte dónde está papá?

Las manifestaciones de sentimiento recibidas por esta pobre señora, no se pueden anotar, en fuerza de ser tan numerosas y expresivas.

Causa del accidente.

Hemos llegado al punto más difícil de nuestro trabajo. ¿Qué explicación técnica tiene el accidente que le ha costado la vida á Le Blon?

Nosotros no sabemos dar la respuesta. Pero los entendidos en cosas de aviación están de perfecto acuerdo en que la causa de la catástrofe es la misma que determinó la caída de Delagrangé.

Éste, como su asociado Le Blon, habían modificado el monoplano tipo Bleriot, aplicándole un brioso motor Gnome de 50 caballos, con el que pueden alcanzarse velocidades de 90 y 95 kilómetros por hora. Á un agente propulsor tan formidable, corresponde un aparato también potente, cuyos planos sustentadores ó alas desarrollen unos

50 metros de superficie, para que la estabilidad esté racionalmente asegurada.

El aparato de Le Blon, exactamente igual al de Delagrange, está provisto de alas cuya superficie no excede de 25 metros cuadrados. Con esta desproporción los aparatos así modificados se deslizan en el aire como flechas, siendo necesaria para efectuar los virajes, una prontitud extraordinaria que no siempre puede lograrse.

Le Blon, dirigiendo audazmente su monoplano, marchaba ayer á esa velocidad de 90 ó 95 kilómetros. Quiso virar en un punto, según parece peligroso, porque ya los días anteriores había notado que las corrientes de aire, resbalándose por la superficie cóncava de la playa llegaban arremolinadas, como en pequeños vórtices, á su aparato, siendo más notable este efecto en las proximidades del Pico del Loro. Intentado el viraje, según antes decimos, el monoplano negóse á ir por donde su piloto lo mandaba. Entre dos fuerzas antagónicas, la de resistencia que opone el aire, y la impulsora del motor, el triunfo fué de esta última. Venció en toda la línea el progreso industrial, pero rompióse el equilibrio de la dinámica aérea, provocando la catástrofe que todos lloramos.

Estas son nuestras impresiones, recogidas oyendo á unos y á otros. Pero considerando que esto no es bastante para saciar la curiosidad del público, invitamos al aviador Plaissetty para que nos diese por escrito su opinión.

Accediendo á nuestro ruego, el joven aviador nos ha honrado con las siguientes líneas:

«El accidente que acaba de arrebatarnos al desgraciado Le Blon, ha sido, en mi concepto, debido, como el que le ocurrió al pobre Delagrange, á la excesiva fuerza del motor.

»El motor Gnome—50HP, es bueno para los grandes aparatos, como los Voisin, los Farman, etc, pero no para un aparato como el Bleriot, construído para soportar la trepidación de un motor de 24 caballos.

«Le Blon debió ser, además, víctima de una congestión, por haber montado demasiado pronto después de su almuerzo.

»El choque ó golpe que recibiera por la gran velocidad con que cayó su aparato, tuvo que producirle un desvanecimiento que le impidió todo movimiento y la congestión debió sobrevenirle en seguida.

»Ha sido una deplorable desgracia, porque no solo Le Blon era un hombre amabilísimo é inteligente, sino además un piloto muy sobresaliente, que marchaba en las avanzadas de la aviación.

»Es una gran pérdida que el Progreso acaba de sufrir y todos debemos deplorar este horrible accidente.

»Yo me siento por él profundamente herido, y saludo, desde mi pequeñez, al que acaba de morir en su puesto de honor.— *René Plaissetty*.

Otros detalles.

Después de ser llevado Le Blon al Cuarto de Socorro, se intentó hacer el salvamento del aparato, teniendo que abandonar la operación por haberse ido el monoplano al fondo.

Hoy se intentará extraerlo por medio de buzos.

El cadáver de M. Le Blon quedó depositado en uno de los salones del Hotel de Londres, convertido en capilla ardiente.

Descansa en una cama cubierta de blancos paños y rodeada de guirnaldas de rosas blancas, que embellecen el triste lugar.

Le Blon, en traje de smoking, conserva la plácida serenidad de su rostro simpático, que no ha perdido apenas el color, y sólo en sus manos cruzadas, que parecen de cera, se retrata la muerte.

Á su cabecera velan su viuda desolada, el capitán Dowes, sus mecánicos y los individuos todos de la Comisión de Fiestas, que no abandonarán el cadáver hasta que penetre en su país.

Por la capilla ardiente han desfilado las autoridades todas y muchísimas personas de San Sebastián, que testimoniaron á la señora viuda la expresión de su sentimiento y le reiteraron sus ofrecimientos.

3 Abril.

*
* * *

La muerte de Le Blon.—Demostraciones de sentimientos.—El resultado de la autopsia. La manifestación de despedida. (3 Abril.)

El sentimiento.

Excusamos decir que, durante el día de ayer, no se habló en San Sebastián de otra cosa que de la muerte de Le Blon. Era la conversación obligada de cafés, grupos y tertulias.

Durante todo el día no cesó el desfile de personas por el Hotel de Londres y el Círculo Mercantil, para firmar en los pliegos colocados al efecto. Muchos momentos hubo en que se formaban largas colas.

Todas las clases sociales, desde las más elevadas á las más humildes, se asociaron á esta muda, pero expresiva, manifestación de duelo.

Entre los miles de firmas que se estamparon, algunas van precedidas de sentidos y levantados pensamientos en honor de esta nueva víctima del Progreso.

El aeroplano.

Ayer, á primera hora de la mañana, se hicieron los preparativos para proceder al salvamento del aeroplano sumergido en la bahía.

Para realizar la operación se dispuso un gabarrón del puerto y un bote, con el buzo de Pasajes, Felipe Lizarralde, y cinco marineros. Á bordo del gabarrón iba la bomba de suministrar aire al buzo y los aparejos necesarios.

Al frente del personal iba el tesorero del Circulo Mercantil, señor Usobiaga, muy entendido en cosas de mar.

La primera dificultad con que se tropezó fué la de encontrar el punto donde estaba fondeado el monoplano. Los marineros que anteayer intentaron hacer el salvamento se habían fijado lo mejor posible en el fondeadero, pero sin dejar señal alguna.

Puede decirse que el aparato denunció su presencia por sí mismo, pues la gasolina escapada del motor emergía en el agua y denotaba que allí estaba la máquina voladora.

Eran las nueve de la mañana cuando comenzó la faena, en muy malas condiciones por el temporal que se estaba desarrollando.

El buzo tuvo que bajar dos veces al fondo, consiguiendo á la segunda amarrar un chicote al eje del aparato.

Conseguido esto, se pidió el concurso, muy eficaz por cierto, de un vaporcito que por allí andaba haciendo pruebas, y que remolcó hasta el muelle el gabarrón y el aeroplano.

Eran las doce y media cuando éste llegaba á la rampa de Cai arriba.

En este momento se presentaron los Sres. Amezttoy y Azcona y uno de los mecánicos de Le Blon, que contribuyeron con sus disposiciones al término de la faena.

Para sacar el aparato hubo que utilizar la grúa de mano que allí existe, y sería la una de la tarde cuando la operación quedaba terminada.

Todas estas maniobras fueron presenciadas por numeroso público á pesar de lo muy desapacible que resultaba la estancia en el muelle.

El aparato estaba tan averiado, que daba lástima verlo. La máquina, que el día anterior avanzaba raudamente en el aire, habíase reducido á un artefacto estrujado é inservible.

Una de las alas y la hélice habían desaparecido. La otra ala estaba deshecha y roto por varios sitios el «fuselage» ó cola del aparato.

Veíanse también doblados los ángulos de hierro que van en la parte antero-superior del aparato, y que sirven para fijar los arriostamientos ó tensores de las alas.

El motor es lo que menos ha sufrido, y aunque indudablemente necesitará reparaciones, puede considerarse salvado.

Á las cuatro fueron conducidos al hangar los restos del monoplano, quedando allí á disposición del Juzgado.

La autopsia.

La autopsia se llevó á cabo á las cinco de la tarde, con todas las formalidades de rigor.

A ella asistieron el juez instructor, Sr. González Besada; el actuario, Sr. Paternina; un escribiente y un alguacil del Juzgado.

En calidad de forenses intervinieron los médicos Sres. Celaya (don José) y Tamés, presenciando el acto como curiosos sus compañeros de profesión Sres. Uzcanga, Egaña, Huici y Lerchundi.

Principiada ya la diligencia llegó al Hotel el señor presidente de la Audiencia, pero no penetró en el cuarto habilitado para el caso.

Este cuarto es uno próximo al salón convertido en capilla ardiente.

La operación duró de una hora á cinco cuartos.

Los médicos están acordes en sus apreciaciones, que confirman la opinión emitida «á priori» por los facultativos que certificaron del fallecimiento.

En el hábito exterior del cadáver se advertían tres contusiones: una en la línea media é inferior de la región frontal; otra más extensa en el lado izquierdo de la misma, y la tercera en la región epigástrica.

Ninguna de estas tres lesiones tuvieron transcendencia en los órganos internos, que se hallaban en perfecto estado de integridad.

La cavidad craneana aparecía completamente intacta. Ni siquiera

se notaba el más pequeño desprendimiento de la lámina interna del cerebro. Había, sí, conmoción.

En la caja torácica tampoco había alteración alguna, si se exceptúa la congestión de los pulmones. Dentro de éstos existía una pequeña cantidad de agua.

El estómago estaba en plena digestión, bien repleto de materias alimenticias y con agua abundante.

Del examen practicado deducen los médicos que la muerte de Le Blon se produjo de una forma mixta: la fuerte congestión sufrida completó su efecto letal con la ayuda que vino á prestarle la asfixia por sumersión en el agua.

El desgraciado Le Blon, después de caer en el agua, respiró todavía, pero por un tiempo limitadísimo, que pudo ser de medio á un minuto. Faltóle el aire, suspendiéronse los movimientos respiratorios y murió por falta de aire, como muere el pájaro en el vacío de una campana neumática.

De aquí se colige otra afirmación, que la hacemos por nuestra propia cuenta: si la canoa ó el bote de salvamento hubiesen tardado no más que dos minutos en recoger el cuerpo del aviador, la muerte de éste no se hubiese evitado tampoco. Para poder devolverlo á la vida, hubiérase hecho preciso que se le sacara del agua á los pocos instantes de sumergirse en ella.

Si Le Blon cae en tierra y no en el mar, es claro que probablemente se hubiera hecho tortilla. Pero cayendo Le Blon fuera del agua y recibiendo una conmoción de la misma intensidad que la que tuvo el valiente aviador, podría estar ahora vivo.

Fueron, en resumen, dos causas conjuntas las que determinaron su muerte: la pérdida del conocimiento por una congestión intensa y la asfixia por sumersión en el agua.

¿Cuándo quedó privado el piloto? En pleno vuelo? Al emprender el descenso? En medio del camino? Al chocar en el agua?

Respuesta es ésta que no pueden darla ni los médicos ni nadie.

El acto de hoy.

Durante el día de ayer no cesaron de funcionar el teléfono y el telégrafo, ya con París, ya con Madrid, para obtener de los respectivos gobiernos la debida autorización para el traslado del cadáver á Francia.

Aunque se tropezó con algunas dificultades, todo fué resuelto satisfactoriamente.

El cuerpo de Le Blon será conducido á Villencourt, pueblo de su residencia cercano á París.

La marcha de los restos mortales del infortunado aviador promete ser un acto grandioso, de duelo intenso, de franca y popular simpatía. En la manifestación de duelo, que se organizará en el Hotel de Londres, á las diez y cuarto, se espera tome parte todo San Sebastián.

La circunstancia de ser día festivo contribuirá á la mayor solemnidad del acto.

Los gobernadores civil y militar y el alcalde, han aceptado con gusto los primeros puestos en la presidencia del duelo.

En la comitiva formarán todas las bandas de música existentes en esta ciudad, sin excluir la militar del regimiento de Sicilia.

La comitiva se dirigirá á la estación del Norte, para la hora del exprés, por la Avenida de la Libertad, Paseo de los Fueros y puente de María Cristina.

4 Abril.

*
* * *

El cadáver de Le Blon.—Imponente manifestación de duelo.—El cadáver y la viuda son despedidos por todo el pueblo. (4 Abril.)

La conducción.

Desde las nueve y media de la mañana empezaron á animarse los alrededores del Hotel de Londres.

Poco á poco fué engrosando el número de curiosos, y á las diez era casi imposible dar un paso por aquellos lugares.

Á esta hora no había más que recorrer las calles del itinerario para penetrarse de que la conducción del cadáver de Le Blon iba a ser un acto grandioso.

La Avenida de la Libertad, el paseo de los Fueros y el puente de María Cristina, iban siendo invadidos por una muchedumbre compacta que procuraba ocupar los mejores puestos para ver el paso de la comitiva.

Conforme iba acercándose la hora de la partida, llegaban al Hotel de Londres las representaciones de las sociedades, gremios y organismos que querían asociarse á la demostración de sentimiento.

Quisimos hacer un trabajo de detallada información, pero hubimos de abandonar nuestro propósito. Era imposible el anotar, no ya los nombres de personas, pero ni aun siquiera los de dichas entidades. De habernos metido en esta tarea, hubiésemos tenido que reproducir aquí todas las inscripciones que, en virtud de la ley de Asociaciones, figuran en los registros del Gobierno civil.

El carácter predominante de la manifestación fué el de la espontaneidad, y con esto expresamos que todo el mundo acudió á la conducción sin necesidad de estímulos de ningún género.

Cerrado el comercio en general mientras duró el acto, la medida contribuyó á engrosar el cortejo y á darle mayor seriedad.

Durante el mismo tiempo quedó también suspendida la circulación de coches y tranvías. Haberla continuado era imposible, dada la aglomeración enorme de público.

Para cuando llegó el clero del Buen Pastor á la casa mortuoria, ya estaba el cadáver colocado en su doble féretro de plomo y caoba y sellado éste por el cónsul de Francia, según disponen las leyes.

Serían las diez y media cuando el cadáver de Le Blon era sacado y puesto sobre el coche fúnebre, que iba tirado por seis caballos.

Sobre la carroza, y cubriéndola hasta el punto de quedar oculto el féretro, se colocaron nueve hermosas coronas, cuyas dedicatorias, que copiamos á continuación, expresan las entidades que las han regalado:

«La Comisión general de Fiestas á su querido amigo el intrépido y malogrado aviador M. Le Blon.»

«Aux corageux aviateur Hubert Le Blon ses compatriotes de Saint-Sébastien.»

«El gremio de hoteleros al infortunado aviador.»

«Al aviador Le Blon, el Club Ciclista de San Sebastián.»

«Á M. Le Blon, la Real Sociedad de Foot Ball de San Sebastián.»

«El Orfeón Donostiarra al malogrado M. Le Blon, mártir de la Ciencia.»

«La Unión Sportiva Donostiarra á M. Le Blon.»

«San Sebastián Recreation Club á M. Le Blon.»

«El Real Club Automovilista de Guipúzcoa á M. Le Blon.»

El aspecto que ofrecía el coche, así ornado, no podía ser más severo.

En marcha.

Después de cumplido el rito religioso se puso en marcha la comitiva, yendo á la cabeza los pobres de la Beneficencia con hachones encendidos.

Seguía el clero y á éste la carroza fúnebre, siguiendo inmediatamente las personas que presidían el duelo.

Iban en primer término el sobrino de Le Blon y á la izquierda de éste el mecánico y piloto Prevetot.

La actitud de ambos, correcta y dolorosa, impresionaba á todo el público.

Á continuación iban el gobernador civil, teniendo á su derecha al cónsul de Francia, Sr. Baudin, y al presidente de la Comisión de Fiestas, Sr. Albizu, y á su izquierda el alcalde y el tesorero de dicha Comisión, Sr. Usobiaga.

Al lado de la presidencia, y como completándola, veíase á los otros dos mecánicos de Le Blon.

Venía después el acompañamiento, para cuya formación no establecióse orden alguno.

En las manifestaciones populares, como fué la que nos ocupa, el orden de colocación no tiene validez alguna.

Grandes y chicos, encumbrados y plebeyos, todos formaban en aquella masa inmensa de gente.

La comitiva avanzaba con gran lentitud entre dos murallas de personas.

El golpe de vista que ofrecía la Avenida era soberbio.

El día, que no era nada bueno, tuvo su mejor rato durante la conducción.

Además del gentío que invadía la calle, los balcones y miradores se encontraban también llenos.

La muralla humana seguía tan compacta hasta las mismas puertas de la estación.

En medio de este verdadero canal hecho con personas, ancho en unos puntos, estrecho en otros, se destacaba severa y elegante la carroza, cuyas hermosas cintas iban sostenidas por los siguientes señores: D. Enrique Pérez Egea, como presidente de la subcomisión de Aviación; el capitán Dowes y los Sres. D. Felipe Azcona, D. Emilio

Jorge, D. Vicente Ameztoy, D. Eduardo Dupouy, D. Francisco Otín y D. Juan Bautista Herce.

Nota simpática fué la que ofrecieron los alumnos de las Escuelas francesas, que, con su flamante bandera al frente, formaban, á una con toda la colonia francesa, una parte principalísima de la manifestación.

En todo el trayecto no cesaron los fotógrafos de impresionar placas, obteniéndose también, á la salida del puente de María Cristina, una película de cinematógrafo.

Las cuatro bandas de música, la municipal, la militar, la Iruchulo y La Unión, colocadas á distancia entre la imponente manifestación, lanzaban á los vientos las tristes notas de sus marchas fúnebres.

El desfile resultó brillante y emocionador.

Veíase llorar á muchas mujeres, y no serían pocos los hombres que tuvieran que contener y aun limpiarse las lágrimas,

En La estación.

Creíamos que la demostración del pueblo terminaría al traspasar las puertas de la estación del Norte; pero estábamos equivocados.

Si en el patio exterior era nutrido el concurso, no lo era menos dentro.

Los andenes estaban total y absolutamente invadidos por miles de personas que esperaban con ansiedad la llegada del féretro.

Éste fué bajado del coche y trasladado á la parte interior por varios señores que se prestaron gustosos á ello.

En la vía principal se hallaba el furgón donde iban á viajar los restos mortales del intrépido volador.

El féretro fué colocado en dicho furgón, cuyo suelo había sido cubierto de flores por orden del jefe Sr. Borrajo. El carruaje se rodó en seguida hasta el punto conveniente para colocarlo á la cabeza del tren.

Poco después de esta maniobra, llegaba á la estación la atribulada viuda, ocupando un coche con las señoras de Ameztoy y Azcona y la sobrina de D. Eduardo Dupouy, que no se han separado de aquella desde que ocurrió la desgracia.

La señora de Le Blon, aplanada por el sentimiento y la continuada vigilia, apenas si podía andar por sí sola. Sus ojos, anegados en llanto, querían decir muchas cosas á la multitud que la observaba.

Al entrar en las salas de espera, se produjo en todas partes un

movimiento de profunda expectación. Todos querían ver á la pobre dama, todos la compadecían en el mismo grado.

Entre lágrimas y consuelos de unos y otros, llegó el momento de entrar el tren, que tuvo que hacerlo muy pausadamente para no causar alguna desgracia. Los agentes de la guardia municipal, Guardia civil y miqueletes no podían contener aquella formidable avalancha.

Instantes antes de partir el tren, salió la viuda de la sala de espera, siendo llevada por sus acompañantes hasta el departamento de primera en que había de hacer el viaje.

En el mismo subieron las antedichas señoras, los caballeros que habían llevado las cintas, los Srea. Albizu y Usobiaga y el capitán Doves, así como el sobrino de Le Blon.

En este momento, la viuda hizo subir al alcalde, al gobernador y á otros señores, despidiéndose de ellos en forma emocionante y dando a todos efusivas gracias por todo lo hecho en honor de ella y de su finado esposo.

Cuando partía el tren, y en todo el trayecto ocupado por la muchedumbre, ésta saludaba con silencio profundísimo, y la viuda inclinaba la cabeza en la más rendida de las demostraciones.

Fueron éstos unos instantes de grave, de profunda solemnidad.

En el viaje.

Al paso del tren expreso, las estaciones del trayecto hasta la frontera estaban animadas de público, que había salido con objeto de hacer acto de presencia en honor del cadáver y de la viuda.

En la estación de Pasajes se hallaba la Banda municipal, que tocó una marcha fúnebre, siendo muy agradecida por la señora de Le Blon esta prueba de simpatía.

En los andenes de la estación de Hendaya se encontraba el alcalde, Sr. Vic, que dió el pésame á la viuda en nombre de toda la villa.

El cadáver fué trasladado al furgón del tren francés, siendo presenciada la operación por numeroso público.

El acompañamiento permaneció allí hasta la partida del cadáver, regresando á San Sebastián en el tren de las 3'27 de la tarde.

Con los miembros de la Comisión de Fiestas vino también el aviador Plaissetty, que había ido á Hendaya para recibir los restos mortales de su desgraciado compañero.

Agradecimientos.

La Comisión de Fiestas nos envía las dos siguientes cartas, que publicamos con suma complacencia.

Señor Presidente de la Comisión de Fiestas.

Presente.

Muy distinguido señor mío: En medio de la indecible pena que la trágica muerte de mi querido esposo ha desgarrado mi alma, me han servido de inestimable consuelo las pruebas cariñosas de afecto con que la nobleza del pueblo de San Sebastian viene abrumándome desde el momento en que comenzó mi desgracia.

No encuentro frases con qué elogiar tal comportamiento, ni la gratitud que guardaré toda mi vida podrá compensar las solícitas atenciones de que se me ha hecho objeto.

Mi estado de dolor no me permite, en los actuales momentos, extenderme en las demostraciones de reconocimiento que yo deseara, por lo que me permito rogar á usted transmita á todos, autoridades, prensa, sociedades y, en fin, al pueblo en general, la expresión de mi más rendido agradecimiento.

De San Sebastián guardaré eternamente un cariñoso recuerdo, tanto mayor cuanto que irá unido estrechamente al de mi infortunado esposo.

Gracias anticipadas y queda de usted afectísima y agradecida segura servidora q. s. m. b.

Viuda de Le Blon.

4 de Abril de 1910.

*
* *

Comisión general de Fiestas de 1910.— La unanimidad con que el pueblo todo de San Sebastián ha respondido al llamamiento de esta Comisión, acudiendo en masa al entierro del infortunado M. Le Blon, ha confirmado una vez más la elevación de sus sentimientos y su hospitalidad nunca desmentida.

Esta Comisión se complace en hacer presente a todo el vecindario el testimonio de su más vivo agradecimiento, por la respetuosa y sen-

tida manifestación de duelo con que ayer despidió el cadáver del desgraciado aviador, y que tan alto habla en favor de la cultura de que siempre dió gallardas pruebas este querido pueblo.

La Comisión.

5 Abril.

* * *

Por falta material de espacio, y en contra de nuestra voluntad, nos hemos visto obligados á dejar de anotar muchísimos detalles.—
(N. DE LA R.)

