

El Eco de Cartagena.

Año XXIV.

DIARIO DE LA NOCHE.

NUM. 6947

Precios de suscripción.

CARTAGENA, un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—PROVINCIAS, tres meses, 5 id.—EXTRANJERO, tres meses, 11'25 id.
La suscripción empezará á contarse desde 1.º y 16 de cada mes.

Números sueltos 15 céntimos.
REDACCIÓN, MAYOR, 24.

LUNES 22 SETIEMBRE 1884.

Condiciones.

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro.—La Redacción no responde de los anuncios, remitidos y comunicados, conserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvo el caso de obligación legal.—No se devuelven los originales.

Anuncios á precios convencionales.
ADMINISTRACIÓN, MAYOR, 24.

LOS INVENTORES DE LA NAVEGACION AÉREA.

—0—

La fecha del 9 de Agosto de 1884 será memorable en los fastos de los grandes descubrimientos científicos.

El público, congregado en los salones de la escuela de Meudón, tuvo ocasión de admirar en dicho día la presencia de un globo que fué dirigido hácia un punto determinado y que al poco tiempo regresaba al punto de partida.

Desde entonces quedó demostrado el fenómeno de la navegación aérea y el telégrafo sorprendió al mundo con la estupenda noticia de que al fin era un hecho la dirección de los globos aerostáticos.

El aparato de Meudón ha tenido la gloria de hacer el primer viaje de ida y vuelta, y esto solo basta para inmortalizar los nombres de sus constructores, los ya famosos capitanes Renard y Krebs.

Pero sería injusto olvidar que el nuevo aerostato ha recogido la herencia de los prolongados y costosos trabajos de sus predecesores.

El ingeniero Giffard fué el primero que se lanzó al espacio con un aerostato movido por medio de vapor, abriendo así el camino á los aeronautas del porvenir.

Dupuy de Lome fué el primero que determinó de un modo matemático el trabajo del propulsor aéreo y las condiciones de estabilidad de barquilla.

Finalmente, Tissandier fué el primero que construyó un aerostato eléctrico.

Todos estos hombres tienen derecho á la gratitud de la humanidad, pues todos ellos bajo distintos aspectos son los creadores de la navegación aérea.

HISTORIA DEL INVENTO.

La historia del descubrimiento á que nos referimos es en extremo conmovedora é interesante.

En el año 1872, dos jóvenes oficiales se veían por vez primera en el hospital militar de Arras.

Uno de ellos, teniente de infantería, tenía un pié dislocado; el otro, teniente de ingenieros, la mitad de la cara paralizada. En un movimiento impensado se había metido la punta de la espada por el oído, dañándose el nervio facial.

—¿En qué pensábais cuando os ocurrió ese incidente?—preguntó el de infantería al de ingenieros, hablando de cama á cama.

—Pensaba en la dirección de los globos.

—¿En la dirección de los globos? ¿Creeis en ella?

—Si.

—Pues bien, hemos nacido para entendernos, por que esa es tambien

mi idea fija. Pienso sin cesar en lo que llegará á ser la guerra cuando se puedan dirigir los globos.

—¿La guerra! Es que entonces será impracticable. ¿Qué ejército podrá sostener una campaña cuando le hostigne continuamente una nube de buques aéreos que le sigan como aves de presa?

—Convengo, pero mientras llega la paz universal seria una gran ventaja para nosotros si en la próxima guerra fuésemos los únicos que tuviesen buques aéreos.

—¿Pues manos á la obra.

—Está dicho y sobre la marcha.

Desde aquel día los dos oficiales fueron inseparables, prometiéndose unir sus esfuerzos y su inteligencia para lograr la solución de tan arduo problema.

Como si no dudasen de nada, comenzaron por escribir á Richard Wallare, pidiéndole que ocurriese á los gastos de un ensayo. Naturalmente, la carta quedó sin contestación, y fué seguramente á parar al cesto de proyectos fantásticos de los inventores á caza de fondos.

Al cabo de cinco años de este encuentro la aerostación militar entraba en una nueva fase.

El coronel Laussedat habia recibido encargo del ministerio de la Guerra de organizar y perfeccionar los diversos sistemas que habian permitido, durante la campaña de 1870, comunicar con la plaza sitiada. Acostumbraba confiar cada servicio á oficiales en los que reconocia aptitudes especiales, dejándoles una gran independencia en sus trabajos. Sabia que el capitán Renard y el capitán de la Haye habian trabajado juntos en aerostación y pidió al ministro de la Guerra que este servicio fuese encomendado especialmente á ellos.

De este modo los dos camaradas de hospital se reunieron y vieron realizarse una parte del sueño de su juventud.

En aquella época, los gastos destinados á los experimentos aerostáticos eran casi nulos.

La comisión de aerostación no tardó en elevar al ministro de la Guerra un proyecto de organización, que comprendia la creación de globos libres para las plazas fuertes y cautivos para los ejércitos en campaña. Pedía un terreno extenso para sus ensayos, y que se comenzase á construir un globo dirigible.

El proyecto fué relegado al olvido.

Renard pidió entonces una audiencia al general Berthaut, á la sazón ministro de la Guerra. Su solicitud no llegó hasta él, y aun fué apercibido para que en adelante se abstuviese de gestiones personales, bajo pena de arresto.

M. de la Haye concibió, en vista de

este resultado, la idea de dirigirse á la señora del ministro, haciendo que llegara á sus manos una Memoria en la que estaba indicado el papel que desempeñarían los globos en campaña en cuanto se llegase á darles dirección, y se afirmaba que no era difícil llegar á semejante resultado.

Mme. Berthaut hizo leer la Memoria á su marido, y éste, impresionado favorablemente, exclamó: «Después de todo, ¿por qué ha de ser imposible?» Hizo llamar al coronel Laussedat, y después de una larga conferencia, quedó convencido de que la dirección de los globos era cosa perfectamente realizable. Se dieron las órdenes convenientes, el parque de Chalais quedó á disposición de la comisión aerostática, y se consignaron fondos para comenzar los ensayos.

Entonces surgió como por encanto la escuela de Meudón, en la que los capitanes Renard y de la Haye pudieron, bajo la dirección del coronel Laussedat, estudiar todas las cuestiones relativas á los globos.

Una vez terminados ciertos trabajos preparatorios y después de haberse realizado varios experimentos importantes, fué presentado á la comisión un proyecto de globo dirigible, trazado bajo la dirección de Renard. Al proyecto iba unida una petición de crédito.

Pero desgraciadamente ya no era ministro el general Berthaut, y su sucesor no estaba al corriente de la cuestión. La solicitud fué rechazada, y los trabajos sufrieron la consiguiente paralización por falta de dinero.

Esto ocurría á principios de 1878.

Una circunstancia casual hizo que el capitán de la Haye se avistase con Gambetta, el cual ofreció su decidido apoyo al inventor.

Después de haber sido consignada en el presupuesto de la Guerra la cantidad de 200.000 francos, destinados á aerostación, los capitanes Renard y de la Haye solicitaron comenzar inmediatamente la construcción de un globo dirigible.

A esta demanda se les contestó que la comisión de presupuestos se habia equivocado al votar un crédito no previsto y que por lo tanto se daría á éste otra aplicación.

La respuesta era categórica, y no solo acusaba fuerza de inercia, sino una oposición resuelta á toda tentativa de trabajos para la dirección de los globos.

El capitán Renard quedó aterrado. Esta vez lo creyó todo perdido.

—No hay que perder la esperanza—le dijo de la Haye—Hemos visto ya lo bastante para estar blindados contra el desaliento. Esperadme dos dias nada más.

¿Qué pasó en aquellos dos dias?

M. Martin Feuillée, ponente entonces de la subcomisión del presupuesto de la Guerra y ministro de Justicia lo cuenta. Gambetta se encendió en ira, y anunció que iba á interpellar al ministro de la Guerra. Todo cedió ante su cólera, y la comisión de aerostación fué autorizada para continuar sus trabajos, recibiendo íntegros los 200.000 francos.

En el ministerio de la Guerra rugía una sorda irritación contra aquellos dos hombres, cuya fé en el porvenir habia triunfado contra la omnipotencia administrativa.

Se trató de enviar al capitán Renard á un destino subalterno, en un pueblecillo del Este, pero no se atrevieron á tanto. En cuanto á su colaborador recibió orden de incorporarse inmediatamente á su regimiento, que estaba de guarnición en una provincia. Comprendió que su papel habia concluido y que en vez de conducir un dia con su amigo Renard un globo dirigible, no le quedaba más perspectiva que la de un campo de ejercicios.

El choque fué rudo y se tradujo por una fiebre cerebral, que le puso á dos dedos de la muerte. Cuando se restableció, la primera salida que hizo fué para Chalais, donde halló su puesto ocupado por un antiguo compañero de colegio, el teniente Krebs, que él habia presentado al coronel Laussedat, pidiendo su colaboración.

El capitán de la Haye pasó su licencia de convaliente en aquellos talleres aerostáticos, de donde no podía arrancarsele.

Una mañana, dos gendarmes fueron á llamarle á la realidad. Llevaban la orden de invitarle á que se incorporase inmediatamente á su cuerpo.

La era de los peligros habia pasado, y el problema estaba planteado oficialmente.

EN QUE CONSISTE EL DESCUBRIMIENTO.

Pocos son los que conocen los detalles relativos al prodigioso invento que hoy ocupa la atención de las gentes, pues se ha guardado la mayor reserva sobre el particular.

El cronista científico del "Journal des Debats," Enrique de Parville, ha suplido por medio de la inducción lo que no le ha sido posible ver, y ha averiguado los principios y los procedimientos de que se han valido los inventores del nuevo aparato.

Los capitanes Renard y Krebs han tomado por base de sus estudios los trabajos prácticos-teóricos hechos de 1870 á 1872 por M. Dupuy de Lôme. En sus experimentos se propusieron, por lo tanto, llenar las siguientes condiciones. 1.ª Estabilidad en la marcha obtenida por la forma del globo y la disposición del timón.