

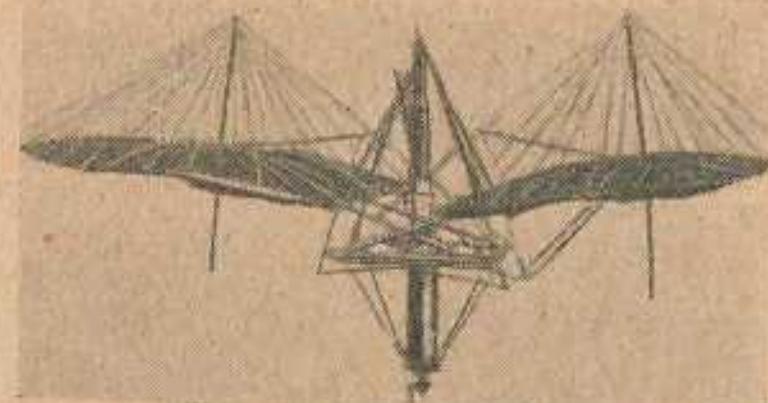
## Las etapas de M. Blériot

23

Ningún discurso sabría expresar de un modo más eloquente que la comparación de nuestros dos primeros grabados, la obra admirable realizada por M. Blériot. Viendo el aparato enorme, grotesco y sin embargo razonado, que su constructor paseaba sobre el minúsculo la go de Enghien, cues ta trabajo pensar que ese mastodonte de tela se haya podido convertir en tres años en la libélula que, a través de los aires, a una velocidad superior a la de los vapores accionados por miles de caballos, ha transportado a su inventor de una orilla a otra del Paso de Calais.

M. Blériot, ingeniero de la Escuela Central, constructor y ensayador de sus propios aparatos, posee sin duda una evidente superioridad respecto de la mayor parte de sus émulos. Sus ensayos le han costado cientos de miles de francos, sacados de su propio bolsillo, y 15, 20 ó 30 aparatos estudiados durante semanas ó meses, rompiéndose ó manifestando su impotencia en pocos minutos: caídas repetidas que habrían debido ser fatales, tal es el balance material de la travesía del Paso de Calais. Para resistir a tantas decepciones, le ha sido preciso un temple excepcional.

Como otros muchos aviadores, M. Blériot creyó al principio que se debía tomar por modelo a las aves. A fines de 1900 construyó un pequeño aparato de alas batientes de 1 m. 50 de envergadura, que pesaba 10 kilos y estaba accionado por un motor de aceite carbónico, de 2 caballos de fuerza. En enero de



Aeroplano reducido (1 m. 50), construido por Blériot en 1900

rado por los dibujos de Wright. El aparato fue destruido por una racha de viento. M. Blériot se entendió entonces con M. Leyavasseur y con M. Voisin. De



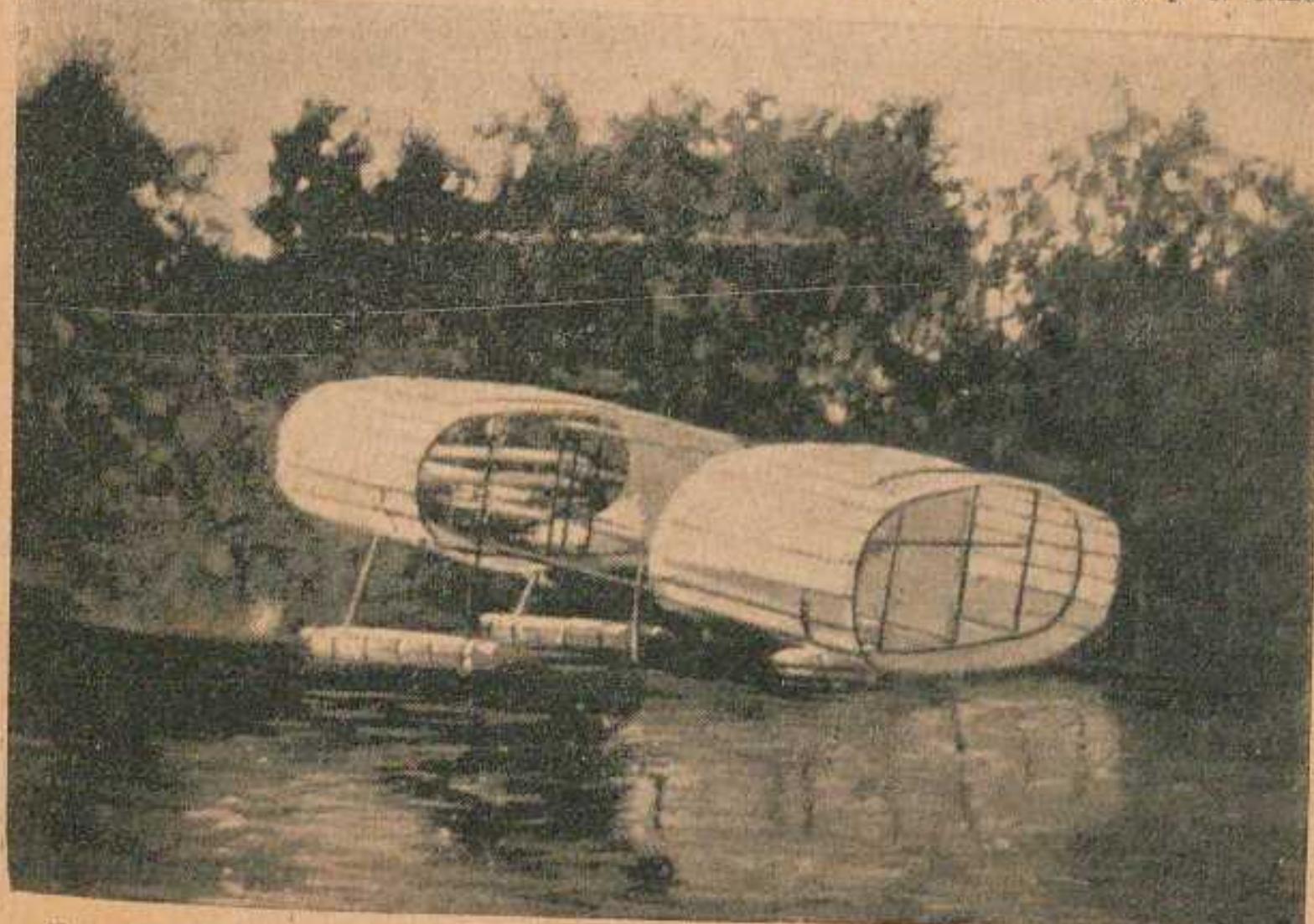
Dirección estabilizadora Blériot

metros. M. Blériot volvió a trabajar solo y construyó su primer monoplano llamado el *Canard*, de una forma extraña en su género. Como en el biplano 14 de Du mont, la hélice estaba atrás y el timón

1901 este juguete fracasó. Otra máquina semejante, con un motor metálico, nuevo, de 100 caballos, estalló, costando al inventor más de 100.000 francos. Entonces M. Blériot renunció a la aviación.

Volvió de nuevo en 1905, bajo los auspicios de M. Archdeacon e hizo construir el *Blériot 3*, gran biplano inspirado

en los dibujos de Wright. El aparato fue destruido por una racha de viento. M. Blériot se entendió entonces con M. Leyavasseur y con M. Voisin. De esta colaboración nació el aeroplano llamado *Blériot 4*, formado de dos elipses de tela aplastadas, formando una especie de canal que debía impedir las pérdidas marginales del aire llamado a sustentar el aparato. El aeroplano de 400 kilos de peso, con 40 metros cuadrados de superficie, estaba provisto de un motor de 24 caballos. Sostenido por tres flotadores de tejido engomado evolucionó sobre el lago de Enghien, sin manifestar la menor tendencia a elevarse. Se hicieron varias modificaciones, siempre con resultado negativo. Se ensayó en tierra, montándole sobre ruedas en Bagatelle, y el 19 de noviembre de 1906, mientras Santos Dumont ganaba el premio Archdeacon,



Ensayando uno de sus aparatos en septiembre de 1906, sobre el lago de Enghien

(Sigue en la pág. 25).