

Un chileno en Madrid el aviador Page



El aparato en que Page vuela actualmente en el Aeródromo de "Cuatro Vientos".

Recuerdos de una juventud vigorosa. — Andanzas en Europa. — Un oficio peligroso durante la Gran Guerra. — Rapto y fuga en avión. — Page y el ex Rey Alfonso. — Un raid fantástico.

Por **LUIS ENRIQUE DELANO**

(Corresponsal de "Zig-Zag" en Europa)

MADRID. Es en la glorieta de San Bernardo, en una casa vendedora de camiones norteamericanos. Allí, al frente de las ventas, está un chileno un poco olvidado tal vez, pero la sola enunciación de cuyo nombre lleva al lector un cúmulo de recuerdos: Luis Page. Es decir, el aviador Page, aquel que en el año 1913, cuando en Europa la aviación estaba en pañales, volaba en Chile en unos aparatos elementales, rudimentarios y realizaba en el aire las más arriesgadas acrobacias. Page, el mismo que una noche se elevó en el "aeroplano iluminado", como se llamó a su aparato; el mismo que una vez, en Valparaíso, creyendo que no había hecho todavía bastantes locuras, raptó en su avión a una bailarina española. ¿Recuerdan ustedes? Ha sido un verdadero precursor, pues, si mis noticias no me engañan, fué aquel el primer rapto por los aires. Bien. Aquí está. Y es en su mismo despacho donde una de estas tardes hemos conversado larga y cordialmente, él recordando, a ratos jovial, a ratos emocionado; yo ávido de hurgar en el hondo pozo de sus recuerdos.

UNA JUVENTUD VIGOROSA

—Ahora, sólo ahora que he cumplido 44 años, dice Page (que es hombre de regular estatura, fornido, moreno, de espesas cejas, correcto en el vestir y en el hablar), ahora sólo comienzo a abandonar la idea de que no nací para hombre tranquilo. Algunos nacen para quedarse toda su vida detrás de un escritorio; otros nacen para



Una fotografía histórica: Page, (el de sombrero de paja), en compañía de Boizo Laura, alumno de la Escuela Militar de Chile, y luego Director de la Escuela de Aviación del Uruguay. Esta foto fué tomada en Etemps, Francia, dos horas antes de que Boizo Laura realizara el vuelo que le ocasionó la muerte.

no parar nunca de andar en una forma irregular, como yo: haciendo saltos y con la cabeza para abajo... Mi primer viaje lo hice a los 14 años. Acababa de terminar brillantemente el primer año de mecánica en la Escuela de Artes y Oficios, y en vez de matricularme en el segundo, me embarqué, sirviendo como camarero, en el vapor "Palena", y me fui a Panamá. Estuve en ese país varios meses, aporreándome de lo lindo, hasta que me aburrí y regresé a Chile. En 1913 entré a la naciente Escuela de Aviación (soy alumno fundador) con el capi-



tán Avalos, y aprendí lo suficiente para armar, desarmar y guilar un aeroplano. Lo demás, es decir, las acrobacias, son cosas que no se aprenden, que se hacen solas cuando uno le ha perdido el miedo a la muerte. Por aquel año de 1914 hice exhibiciones de vuelo y acrobacia en todas las ciudades de Chile, en el sur, donde las ancianas se persignaban al ver pasar ese pajarraco enorme; en el norte, donde los campesinos subían a los cerros para verme volar, no hasta la cumbre, claro está, porque temían que la cola del avión los derribara... Estuve en el Perú y en Bolivia, donde gané mil libras en una semana, mil libras que así como llegaron se fueron. Fui el primer aviador que voló sobre el altiplano. Luego, esa juventud tan ardiente que yo tuve, inquieta, atrabilaría, fué la causante de que el dinero ganado se esfumara y de que contrajera deudas... Hasta ir a dar con mis pobres huesos en la cárcel. Pero no tengo vocación para presidario, y así fué como un día, después de engañar a los carceleros, me fugué en mi propio avión.

El aviador Page presenta a su mecánico, al Rey Alfonso XIII, en la fábrica de aviones de Guadaluajara, en 1926.

virgen, sin haberse despegado nunca de tierra. Si la construcción fallaba, uno se venía redondamente al suelo. En las noches me sentía agotado: me había elevado cinco o seis veces en el día a 4 y 5 mil metros. Durante esos años tuve ocasión de conocer a muchos "ases" de la aviación francesa, para quienes Blériot construía aparatos de caza. Fui amigo de Guynemer, que murió después de derribar 68 aviones enemigos. Fué el creador del avión-cañón, y más de una vez se enfrentó con tremendos pilotos alemanes, como ese terrible Richthofen...

Cuando terminó la guerra, me contrató la casa Hispano-Suiza, de España, para realizar una tarea parecida. Entretanto, no perdía yo mi tiempo, y cada vez que podía hacía exhibiciones acrobáticas, que me dejaban cada una, 7, 8, 10 y hasta 12 mil pesetas. Algo muy respetable. En 1919 tomé parte en un concurso internacional al que se presentaron 40 aviadores de todos los países del mundo. Obtuve el primer premio, que consistía en una copa y un cheque por cien mil pesetas.

EN EUROPA

—El año 14 me vine a Europa, a Francia, con uno de los hermanos Copetta. No estuve mucho tiempo y marché luego a la Argentina, donde dirigí la Escuela de Aviación Civil de Villalugano, en Buenos Aires. Tampoco allí eché raíces y en 1916, durante la guerra, regresé a Francia, contratado por la Casa Blériot como "météur au point" de todos los aviones de caza que se construían para el ejército francés. Labor bien delicada, créame Ud. Había que probar cada avión que salía de los talleres.

PAGE Y EL EX REY ALFONSO

—Durante mis exámenes hacía pruebas que, francamente, ahora me asombran hasta a mí mismo. Entre las emociones más fuertes que guardo, figura la de unas acrobacias que realicé en el aeródromo de Cuatro Vientos, de Madrid, si no el más grande, por lo menos el más completo de Europa. Había acudido el entonces Rey Alfonso, deseoso de conocer al "chileno", como me llamaban, chileno que tenía la virtud de dejar vacías las plazas de toros cuando volaba. El "chileno". En Madrid se olvidó

mi apellido y sólo fui el "chileno", el chileno en Madrid, como en la novela de Edwards Bello. Bien. Mientras realizaba unos "loopings" y otras pruebas a escasa altura, siento de pronto que el motor falla. Figúrese usted, estaba a diez metros sobre la cabeza del Rey de España... Iba ya a estrellarme cuando, ¡zas!, el motor vuelve a funcionar, y a cuatro metros sobre el gentío, que gritaba de terror, enderezo y planeo elegantemente... Me llevaron donde el Rey, y don Alfonso me dijo:

—Hombre, me habían dicho que eras bruto, pero nunca creí que llegarías a tal extremo... Y luego ordenó jovialmente: —Que le pongan al "chileno" una pareja de guardias civiles para que no vuele hasta que yo salga del aeródromo.

Era muy simpático don Alfonso. Dos veces me invitó a comer a su mesa. ¡Pensar que estuve a punto de estrellarme sobre el Rey de España. Otra vez, el día de su santo, volé a veinte metros sobre el Palacio Real y dejé caer un ramo de flores. El público huía en todas direcciones, creyendo que se trataba de una bomba...

—Pero — le digo — tanta barbaridad en los

poquíssimos. Luego aquello se prostituyó, pasó a ser como un número de circo cualquiera, y, con tantos competidores, no hubo ya el orgullo de ser único ni el aliciente de ganar dinero. Fué preciso abandonar eso. La aviación no, naturalmente. La sigo practicando con mucho entusiasmo. No hace mucho llegó aquí el representante de una casa inglesa, trayendo una

El aviador Page, en compañía de su madre, en el Aeródromo de El Bosque, en diciembre de 1912.

aires no quedaría siempre impune, ¿verdad? Más de una vez se habrá usted caído...

—Más de una, claro. Treinta y cinco veces me he venido al suelo. Una de ellas, en París, me dejaron por muerto. Los médicos se retiraron, convencidos de que nada sacarían con trepanarle. Y ya ve usted como aquel muerto goza de buena salud...

CAMBIO DE PROFESION. — REGRESO AL AIRE

—Y ahora, ¿sigue usted volando? ¿Está al tanto de los últimos adelantos? ¿Por qué abandonó la acrobacia?

—Es muy sencillo, responde Page, alargándome un enorme cigarro puro, realmente delicioso. —Yo hice acrobacias cuando éstas eran un ramo que practicábamos



avioneta, último y perfecto modelo, para exhibirla a la aviación militar española. Este inglés me había conocido en Francia y tuvo la gentileza de ofrecerme la avioneta para que hiciera un vuelo. Agradezco con verdadera emoción. Hacía dos años que no volaba solo y nunca había pilotado un aparato tan perfecto... Subí, temblando casi, y despegué. Ya arriba, me sentí dueño del avión y de mí mismo, como en mis mejores tiempos; volé cerca de una hora, lejos del campo de aterrizaje, y volví... Antes de bajar, me tenté, y a 300 metros comencé mis maromas... El inglés, a quien le habían dicho entretanto, que yo era un loco, temblaba al ver los arriesgados "loops" y los "tirabuzones" fantásticos. Temía que la avioneta se viniera al suelo... ¡Qué panorama para él! Un montón de palos y unos despojos sangrientos... Y luego la expulsión de la casa constructora... Me recibieron, cuando aterricé, con una verdadera ovación...

Bien. Cuando abandoné las piruetas, hace ya varios años, entré a trabajar en camiones. Llegué a Subdirector de la General Motors en España. Me retiré para trabajar por mi cuenta, perdí dinero, ingresé a la casa Reo, y aquí me tiene, como jefe de ventas, tranquilo, pero no tanto como parece a primera vista. Le voy a contar que tengo un proyecto tan fantástico...



El aviador Page, antes de dirigirse al extranjero.

UN RAID FORMIDABLE

—¡Sí!

—Sí, nada menos que la vuelta al mundo en una avioneta. Tenía un socio, un muchacho español, muy rico, que desgraciadamente murió. Si no, ya habríamos emprendido el viaje. Imagínese, lo vengo preparando desde varios años, ayudado por el coronel Herrera, jefe de la Escuela Experimental de Aviación de España, y por el teniente coronel Cubillos, jefe de los Servicios Meteorológicos. Además, Lindbergh y Post, con quienes mantengo correspondencia, me han dado datos preciosos. Mi raid es el siguiente: España, Argel, Cairo, Indias Holandesas, Madras, Rangoon, Shangai, Corea, Japón, Vladivostock, Mar de Bering, Alaska, Vancouver, Chicago, Nueva York, Antillas, Costa del Pacífico, Chile, Buenos Aires, Montevideo, Bahía, Pernambuco, Dakar, Canarias, España.

Tengo para este raid cuantos datos necesito. Sólo me falta completar el dinero que demandaría el viaje y la avioneta... Unas ciento cincuenta mil pesetas. Créame, no pasará mucho tiempo sin que se sepa que he emprendido este viaje... Necesito ayuda, es decir, ayuda moral de mi país. Este viaje es muy serio, y si triunfo, ¡qué diablos!, se hablará mucho de Chile, de mí y de mi avión, que se llamará posiblemente, Caupolicán. En todo caso, sería un buen remate a todas las locuras que he hecho en mi vida, ¿no cree usted?

L. E. D.