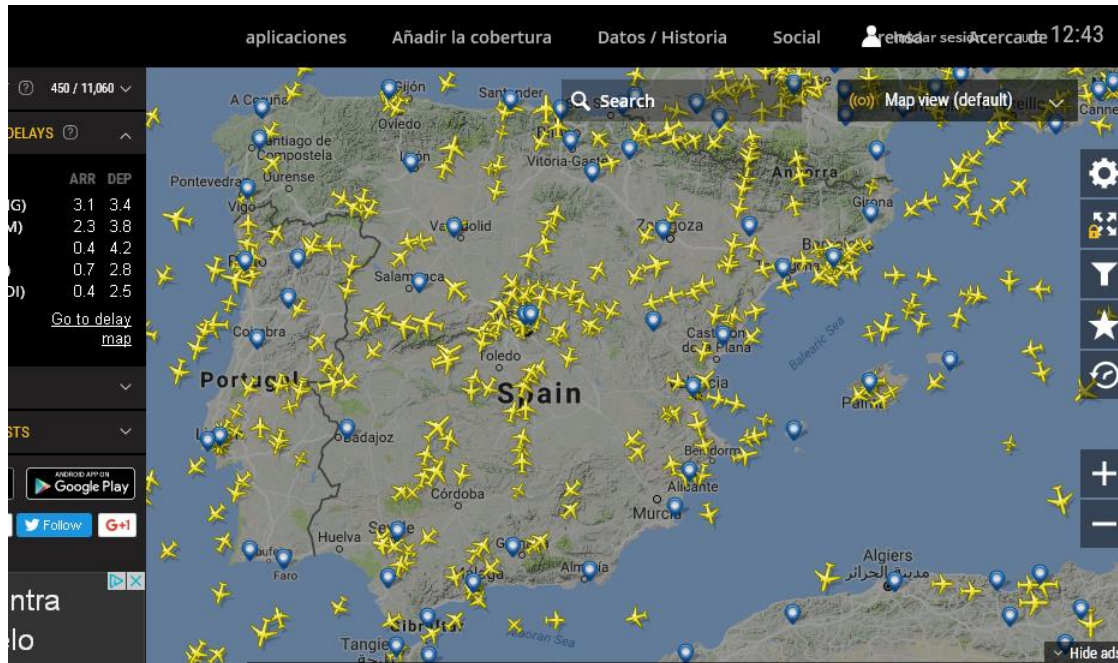


El primer vuelo comercial de la historia de la aviación civil.



La fotografía que aparece sobre estas líneas corresponde a los vuelos comerciales reales sobre la península ibérica, el día 27 de febrero de 2.017 exactamente a las 12:43 horas de Madrid.

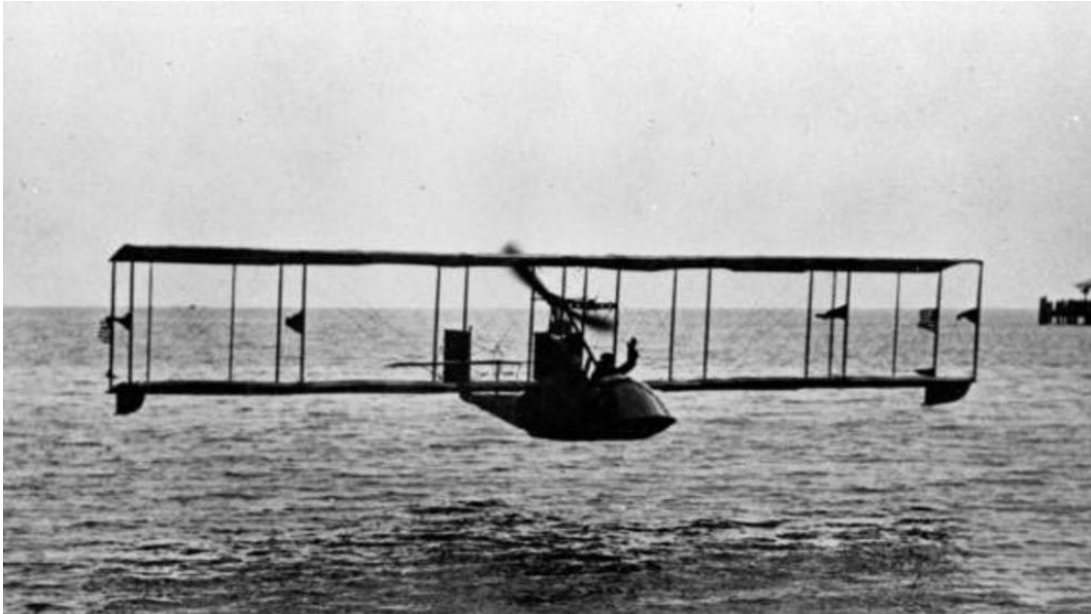
Está tomada de la página web -accesible libremente a quien quiera- www.flightradar24.com , que muestra en tiempo real el tráfico aéreo en todo nuestro mundo. Y esto es un botón de muestra de lo que en todo el globo terráqueo hay un día cualquiera.

Según la **ATAG**, "Air Transport Action Group"- único órgano mundial de la industria aeronáutica que reúne a todas las ramas de esa industria- el año 2.014 -último del que hay estadísticas- se logró por primera vez en la historia superar los **100.000 vuelos diarios en el mundo**, exactamente **102.465**.

En el año citado hubo, siempre según la ATAG, 37,4 millones de vuelos -un millón más que el anterior año 2.013- y las casi 1.400 líneas aéreas de todo el mundo transportaron **2.790 millones de pasajeros** a lo largo y ancho de las cerca de **50.000 rutas aéreas** en todo nuestro mundo.

¿Y cómo empezó todo este lío?. Pues corriendo las primeras horas del ya lejano año 1.914 un piloto norteamericano, de nombre **Antony Habersack Jannus** - que trabajaba como piloto de pruebas para la empresa Benoist, en Sain Louis, Misuri- tuvo el honor de haber pilotado el primer vuelo comercial de la historia en la aviación civil mundial.

Estamos hablando de una época tan solo distante apenas 11 años del primer vuelo de la historia, en 1.903. Este vuelo se realizó el día de año nuevo de 1.914 y fue el primero que transportó, en un hidroavión Benoist-14, a un pasajero de pago entre las ciudades de Tampa y San Petersburgo, en el estado de Florida.



Hidroavión biplano BENOIST-14, con tan solo 8 metros de largo por 13 de envergadura y un motor de 75 cv de seis cilindros que apenas alcanzaba los 100 km/hora. Todo él –costillas de las alas, largueros y el propio casco- eran de madera de abeto. Sus alas estaban revestidas de tela encerada y tenía la cabina abierta con dos plazas, la del piloto y la del pasajero.

El afortunado pasajero era un personaje famoso, nada menos que el ex alcalde de la ciudad de San Petersburgo, Abraam Pheil que había logrado el billete para este vuelo tras ganar en una subasta, muy reñida por cierto pues pujaron muchos ricos contra él que también lo era, este honor de ser el primer pasajero de pago de la historia de la aviación.

Claro que la broma no le salió barata ya que pagó la astronómica cantidad-para aquella época- de 400 \$ - (haciendo una aproximada conversión teórica del valor de aquellos 400\$, alguien ha dicho que se acercarían a los casi 10.000 \$ de hoy). ¡Ese fue el primer billete de avión expedido -y cobrado- en el mundo por una línea aérea i.

El vuelo se desarrolló sobre la bahía de Tampa, de donde despegó hacia San Petersburgo. Separaban ambas poblaciones, en línea recta, unos 27 kms y 38 si se hacía por tierra, bordeando la bahía.

El Benoist-14 cubrió el trayecto en 23 minutos de vuelo a una altura de unos 5 pies de altura-como metro y medio- casi rozando las olas, pues no subía más. El vuelo resultó normal, es decir todo lo normal para la época, pues a medio camino el Benoist-14 tuvo que amerizar porque se le paró el motor. Bien es verdad que, a tan poca altura no tuvo problemas para amerizar y, una vez

sobre el agua, el motor arrancó enseguida sin mayores problemas y con otro despegue logró llegar a destino. Un familiar cercano del exalcalde, Betsy Pheil, manifestó años más tarde que, cuando llegó el hidroavión a San Petersburgo, en cuanto se paró y el piloto apagó el motor, salió de aquella estrecha e incómoda cabina para estirar las piernas y lo primero que dijo fue " por favor desabrochadme el abrigo". Atendió brevemente al numeroso grupo de periodistas que le rodeaban con los que departió unos minutos y les contó que en ningún momento había estado nervioso, ni había pasado miedo y los dejó con la palabra en la boca para dirigirse al teléfono más cercano y llamar a su familia y decirles que **había llegado sano y salvo**.

El acontecimiento había sido patrocinado por un magnate local -un adinerado vendedor de motores navales de Tampa llamado Percival Fansler- y estaba incluido el espectáculo dentro de las fiestas del día de año nuevo del año 1914, ante una audiencia de más de tres mil espectadores en Tampa y casi otros tantos a su llegada a S. Petersburgo, que asistían ansiosos de ver ese increíble hecho de que un artefacto nuevo llamado avión iba a realizar aquella proeza de cruzar desde Tampa a S. Petersburgo a través de la bahía.

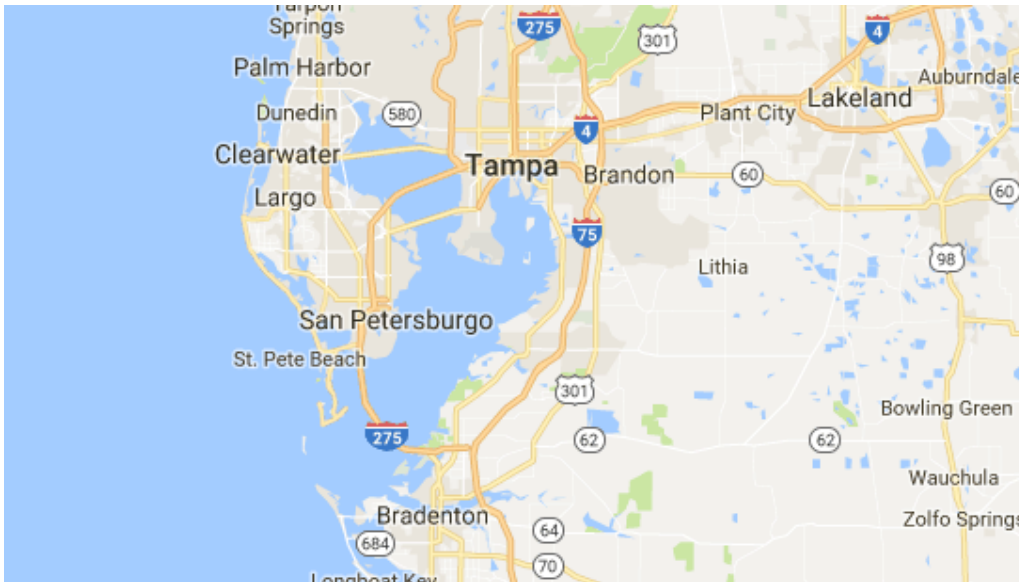
Con este vuelo quedaron inaugurados los vuelos entre Tampa y S. Petersburgo por la recién creada compañía aérea "San Petersburgo Tampa Airboat". Sus servicios entre ambas ciudades ofrecían una programación de dos vuelos diarios en ambos sentidos, excepto los domingos, con salidas de S. Petersburgo a las 10:00 y a las 14:00, horas locales.



IZQUIERDA: El piloto-el del centro de esta foto- y el ex alcalde a su vera antes de iniciarse el despegue con la multitud de espectadores detrás de ellos inundando los muelles del puerto de Tampa. DERECHA: Tony H. Jannus, el piloto del Benoist-14.

La cámara de comercio de San Petersburgo se involucró aportando el 50% de los gastos de la aerolínea los tres primeros meses de funcionamiento. Pasados

unos días de la inauguración el negocio iba bien, por lo que ampliaron los vuelos a otras poblaciones vecinas como Bradenton, Sarasota y algunas más. El precio del vuelo era de 5 \$ por pasajero. Como también ofrecieron el servicio de carga, se estableció la misma tarifa de 5 \$ para mercancía de hasta 100 libras de peso. El comienzo había sido prometedor, por lo que se incorporó un segundo hidroavión y un segundo piloto, que resultó ser un hermano de Tony Jannus.



Mapa actual de la bahía de Tampa. En 1.914 no existían carreteras, solouna sinuosa línea de tren y los barcos.

El hidroavión Benoist era de cabina abierta -estamos todavía en 1.914 y todos los aviones eran así- y con solo dos asientos el del piloto y el del pasajero. El Benoist-14 era un hidroavión, biplano, muy pequeño, hecho de madera de abeto en su mayor parte, incluido el casco. Sus alas, como era costumbre en aquel entonces, iban cubiertas con tela encerada. Tenía un peso de menos de 600 kg y tenía una velocidad de unos 100/105 km/hora.

El magnate que había patrocinado el primer vuelo se constituyó en el director de la compañía aérea, echándole mucho entusiasmo en su arranque. Montó una campaña publicitaria anunciando por la radio el eslogan de **"no hay más riesgo de accidente en uno de nuestros aviones que en un automóvil. Nuestro hidroavión apenas se separa más de metro y medio del agua"**. También destacaba en sus mensajes que el vuelo apenas llegaba a 24 minutos entre Tampa y S. Petersburgo, ahorrándole al cliente las inevitables 6/7 horas si lo hacía por tierra -en tren- o dos horas y media si lo hacía por barco. En 1.914 no había todavía carreteras para los coches, eran caminos de tierra en muy mal estado, pues estaba hechos para carretas tiradas por animales.

La línea aérea, en principio, funcionó razonablemente -contando con la subvención- pues entre enero y abril de ese año, transportaron a 1.205 pasajeros sin problemas, pero en el mes de mayo la clientela cayó en picado

-quizás influyera en ello el hecho de que muchos americanos con residencia en el norte del país, que pasaban el invierno en la benigna Florida, regresaron a sus lugares de origen a partir de mayo-

La cuestión fue que la compañía cerró en mayo con tan solo algo más de cuatro meses de actividad. Al quedarse sin trabajo Tonny Jannus fichó por la compañía "Curtiss Aeroplane Company" propiedad de Glenn Curtiss -un piloto y constructor de aviones muy acreditado- como piloto de pruebas.

Voló allí el prototipo del Curtiss J-3 en el verano de 1.915. Este Avión fue el precursor del famoso Curtiss JN-4 "Jenny", el avión norteamericano que formó a casi todos los pilotos americanos y canadienses que intervinieron en la primera guerra mundial. A finales de ese año Glenn Curtis envió a Tonny Jannus a Rusia en calidad de piloto de pruebas y de instructor de vuelo para los pilotos rusos que volaban los aviones Curtiss con los que los rusos estaban combatiendo en la pgm.

El 12 de octubre de 1.915- un año después de su llegada a Rusia- falleció durante la ejecución de un vuelo de instrucción sobre el mar Negro, en las inmediaciones de Sebastopol. Tuvieron problemas con el motor y se estrellaron contra el mar. En el accidente se mataron él y los dos pilotos rusos. Nunca se ha podido recuperar su cuerpo.

Y así fue como comenzó aquella sencilla actividad de la que, ni a soñar que se pusieran sus protagonistas de aquel entonces, imaginarían que llegaría a alcanzar el nivel que hoy hemos alcanzado con casi 42.000 aeropuertos (datos finales del año 2.014) -civiles y militares- repartidos a lo largo y ancho de nuestro mundo, en los que cada día más de ocho millones de seres humanos utilizan el avión como medio de transporte con la mayor naturalidad y máxima seguridad del mundo.



Sobre estas líneas se muestra una fotografía de una reproducción exacta del biplano **Benoist-14** con el que se inauguraron las actividades comerciales en el mundo de la aviación civil. Está permanentemente expuesto en el aeropuerto "Clearwater" de la ciudad de S. Petersburgo en homenaje al gran piloto que fue Tony Jannus y en memoria del primer vuelo de pago de la historia de la aviación civil.



Y una prueba palpable del desarrollo adquirido por aquella incipiente aventura del primer vuelo de pago de la historia, está en la fotografía -sobre este texto- en la que se muestra una imagen de satélite con el tráfico de un día cualquiera de nuestro tiempo. Los aviones en vuelo son los puntos amarillos y ya se ve que la vieja Europa y los EE UU de América ganan por goleada. Nótese que la fotografía está enfocada hacia el horario diurno de Europa, América y África. En la derecha de la foto aparece Asia y Oceanía en horario nocturno y por ello, con muchos menos vuelos. Tal vez haya calado en el personal que el avión sigue siendo el vehículo más seguro de todos los que el hombre utiliza para viajar.

miguel ángel simón del fraile

marzo de 2.017