

Flyer I:



(Kitty Hawk, Carolina del Norte, 17 de diciembre de 1903)

Reconocido por la FAI como el primer vuelo sostenido en una aeronave más pesada que el aire.

Kitty Hawk, Carolina del Norte **17 de diciembre de 1903**, Orville Wright

voló 12 segundos. En el cuarto vuelo del día Wilbur voló 59 segundos. El avión, bautizado Flyer I era un biplano canard propulsado por un motor de cuatro cilindros en línea con **12 CV** de potencia diseñado por Charly Taylor, mecánico y amigo de los Wright.

Obtuvieron información del Smithsonian Institute acerca de las enseñanzas de Cayley y de Lilienthal y contactaron con Chanute que les dio todo su apoyo. Tuvieron también colaboración de su más próximo rival en la consecución del vuelo, Samuel Pierpont Langley, secretario del Smithsonian y constructor del “Aerodrome” que, por dos veces, en octubre y noviembre de 1903, fracasó en su intento de volar con Charles Manly a los mandos. El Servicio Nacional de Meteorología les aconsejó Kitty Hawk como lugar ideal para sus ensayos. El alabeo lo hicieron mandando con los pies la torsión de las puntas de los planos, para posteriormente cambiarlo por un corsé mediante el cual mandaban el alabeo con la torsión de su propio cuerpo. El timón de profundidad, delantero, lo mandaban mediante una palanca. Hicieron más de 1000 vuelos con los dos primeros planeadores, sufriendo tantos accidentes que, tras uno de ellos, repetían una vez tras otra: “...*tendrán que pasar más de mil años para que el hombre pueda volar*”.

Animados por Chanute continuaron los estudios pues sospechaban errores en los cálculos de Lilienthal. Hay que reconocer que derrochaban ingenio ya que inventaron un sistema para el estudio de los perfiles alares mediante una rueda de bicicleta montada horizontalmente delante del manillar, en la que sujetaban

verticalmente en un lado un perfil sin curvatura y en el otro los distintos perfiles a estudiar. Había que pedalear mucho y era poco concluyente, lo que los llevó al túnel de viento. Con él descubrieron que la curvatura circular uniforme del perfil alar (Lilienthal) era menos efectiva que una curvatura parabólica con su punto más alto en el primer cuarto de la cuerda.

Siguiendo estas pautas construyeron el planeador N° 3 que voló mucho mejor que los anteriores. Cambiaron los timones de dirección fijos por otros móviles con lo que lograron control en los tres ejes y evitar los resbales. Chanute los animó a incorporar motor y dado que ningún constructor se comprometió a construir un motor que pesase menos de 90 kg y diera, al menos 8 CV de potencia, lo hicieron con su mecánico Charly Taylor. (Según Paul Karlson en “El hombre Vuela”, en 1900 hacían falta 50 kg de peso para 1CV de potencia) También construyeron las hélices, dotadas de un perfil similar al alar.

El nuevo avión, similar al tercer planeador, llevaba el motor sobre el ala inferior, en la parte derecha y el piloto tumbado a la izquierda. Las hélices, contra rotatorias para evitar el torque, las hicieron impulsoras para evitar sus turbulencias. Para lanzarlo construyeron unos railes de 20 metros de longitud sobre los que iba un soporte con ruedas en el que apoyaban los patines del avión. Pero también necesitaban la ayuda de viento en cara. El 14 de diciembre hicieron un intento fallido. El 17 tuvieron éxito e hicieron los cuatro primeros vuelos. El cuarto terminó bruscamente debido a una racha de viento y se rompió el soporte del timón de profundidad. Mientras se tomaban un descanso antes de iniciar la reparación, otra racha levantó el Flyer y lo arrastró destrozándolo. Le seguirían el Flyer II y el III y... ya es otra historia.