

# EL PRIMER VUELO de un aeroplano en ASTURIAS

ANTONIO G. BETES, Coronel de Aviación

“Se cree que el primer vuelo de un aeroplano en Asturias tuvo lugar el 4 de septiembre de 1910, a las 17,45 horas, en el campo de las Praderías de Gijón...”

## Precursores asturianos de la aviación

**A**sturias es una región de gran belleza natural, donde se alternan el verde de sus prados con el pardo de las montañas, y los ríos con las tierras de labor. Los agrestes y majestuosos Picos de Europa, con sus más de 2.000 metros de altura, descienden suavemente hacia las embravecidas aguas del Cantábrico. Su difícil meteorología la tuvo largo tiempo aislada por tierra y aire, y el mar de nubes que comienza en las cercanías del Puerto de Pajares constituyó siempre una barrera aérea, sin embargo, tiene su pequeña historia de la aviación.

Posiblemente hasta los mismos de la región desconocen que un asturiano fue el primer cronista aeronáutico. Cuentan las crónicas que en una relación, escrita en verso y con notas en prosa (hoja que se publicaba alternando con los periódicos en el siglo XVIII y en que se daban noticias), se decía:

“Canto, que en elogio de la brillante intervención del globo aerostático y famosos viajes aéreos ejecutados por los célebres viajeros franceses en dos días, 21 de noviembre y 1.º de diciembre de 1783, escrita por CYPARISO, labrador de las frondosas riberas del río Narcea en 1784...” (1).

Se ignora quién fue CYPARISO, aunque se sospecha que bien pudo ser el Conde de Toreno o el poeta ciego Merás, personajes de la época de la Ilustración Asturiana.

Es más sabido que un asturiano, Jesús Fernández Duro, fue el creador de la aerostación civil y llegó a ser una de las grandes figuras de la aviación. De espíritu emprendedor, aventurero y deportista, con ese calor que ponen los asturianos en todo lo que hacen: sea bailar, comer, discutir o trabajar, y disponiendo de medios económicos, se interesó en uno de los inventos del siglo XX, el automóvil, y con él realizó el recorrido Asturias-Moscú.

Se hizo popular y en 1905 obtuvo en Francia el título de piloto de globo. Habiendo adquirido uno que bautizó con el nombre de “Alcotán”, realizó con éxito varias ascensiones en Madrid donde conoció a otro “monstruo” de la aviación, Pedro Vives, y juntos fundaron el Real Aero Club de España que fue inaugurado por el Rey el 18 de mayo de 1905. Participó Fernández Duro en el festival de la inauguración con el globo “Aeroclub n.º 2”.

En 1906 y en pleno mes de enero, las nevadas cumbres de los Pirineos fueron testigo del paso del globo de Fernández Duro, que había despegado de Pau (Francia) y aterrizaría en Guadix, después de invertir el apasionado aventurero 21 horas en su recorrido.

Su muerte por enfermedad en el verano de 1906, dejó un vacío insustituible, perdiéndose con él la gran oportunidad de promocionar la aviación asturiana.

Pero el objeto principal de este artículo, fue un acontecimiento ambicioso, interesante y entrañable, el primer vuelo de un aeroplano en Asturias.

(1) De la conferencia pronunciada por Jesús Evaristo Casariego, en la inauguración de la Hemeroteca Provincial de Gijón, el 1 de diciembre de 1972.

La primera experiencia humana con un globo tuvo lugar en Francia, con un Montgolfier, el 5 de julio de 1783. La primera ascensión en España tuvo lugar en Aranjuez, el 4 de julio de 1784.

## Asturias, Gijón y la Aeronáutica

**E**n el verano de 1910, como en otros, Gijón ofrecía un aspecto alegre y desenfadado debido al ambiente que creaban los numerosos veraneantes que acudían a la orilla del mar.

Para atraer a los "forasteros", las autoridades y organizaciones culturales preparaban con gran interés los ya célebres y variados "festejos veraniegos". Sin embargo, ese año, el de 1910, ofrecía una novedad: gracias a la iniciativa del Círculo Mercantil (2), se había incluido una *Semana de la Aviación* "llamada a traer mucha gente forastera". El Ayuntamiento lo patrocinaba con el fin de dar mayor brillantez al festejo.

El 13 de agosto, había regresado de Santander la Comisión del Círculo que había ultimado los detalles con el representante de unos aviadores franceses que volaban máquinas Bleriot. (3)

Las gestiones hechas con tanto interés no dieron el resultado apetecido, y poco después hubo que rescindir el contrato, debido al fracaso de los festejos aéreos en Santander...

### ¿Habría vuelos?

**E**staba muy avanzado el verano pero había mucho entusiasmo. Era el día 25 de agosto cuando llegó a Gijón Julián Juanena, delegado del "Turista Club" de San Sebastián. Venía a proponer un contrato en el que se ofrecían unas demostraciones aéreas, realizadas por los aviadores franceses Garnier (4) y Granell, ambos con aviones Bleriot XI (del tipo Canal de la Mancha). Se hizo un estudio detenido del festival que venía a lograr las aspiraciones que se habían frustrado y se firmó el contrato el día 2 de septiembre.

Ante la expectativa popular, llegaron por ferrocarril a Gijón unas grandes cajas que contenían la máquina Bleriot XI, acompañadas por dos mecánicos montadores. De la estación de F.C. fueron trasladadas al campo de vuelos elegido, que se encontraba en el Campo de las Praderías, en la Guía, a continuación del de las Mestas, donde quedaron almacenadas en el hangar.

Previamente, el Círculo Mercantil había elegido un JURADO para el control de los vuelos a realizar pues así lo especificaban las cláusulas del contrato, donde se estipulaba el pago por servicios prestados.

Componían el jurado:

Presidente: Comandante de Marina (que delegó en el Teniente de Navío Senén Caveda).

Vocales: Sergio Piñole - Náutico.  
José del Castro - Náutico.  
José Freixa - Ingeniero Militar.  
Maximino Lafuente - Ingeniero Militar.  
José Ortiz de la Torre - Ingeniero Militar.  
José Pantica - Ingeniero Mecánico.  
Manuel Cavedo - Ingeniero Mecánico.  
Juan Díaz - Mecánico.

El jurado con el ya citado Juanena fueron los que habían elegido el campo de vuelos donde se hallaba el aeroplano Bleriot. (5).

### Se prepara el festival aéreo.

**E**l día 3 llegó el aviador Garnier, acompañado "de su distinguida y bella esposa", quien visitó por la noche el Círculo Mercantil, donde se programaron los vuelos que darían comienzo el domingo día 4.

(2) Estaba situado en el paseo de Alfonso XII, n.º 26. Esta sociedad tomó la iniciativa de contratar pilotos franceses y organizar vuelos coincidiendo con las fiestas populares.

(3) El primer vuelo en España tuvo lugar en Barcelona, el 11 de febrero de 1910; el piloto fue el francés Mamet.

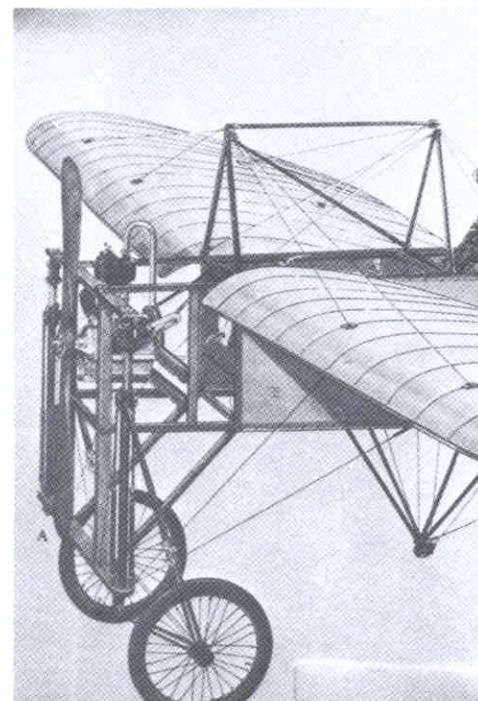
(4) Leonce Garnier nació en París el 28 de marzo de 1888 y tenía el "brevet" de piloto n.º 343 del Aero Club de Francia, obtenido sobre aeroplano Bleriot, curiosamente con fecha 23-12-1910.

(5) La otra máquina de Granell había sufrido unas averías que estaban siendo reparadas con urgencia y se esperaba llegase a tiempo. En realidad no llegó nunca.



Mando de campana del Bleriot XI.

Vista parcial de un avión Bleriot XI. Obsérvese la posición que debe ocupar el piloto, sentado entre las alas.



## FIESTAS DE AVIACION

Organizadas por el Círculo Mercantil en el campo de las Praderías los días 4 al 15 de septiembre.

Aviadores: MR. GARNIER y MR. GRANELL aplaudidos y celebrados en diversos "meetings", tales como Biarritz y otros.

Máquinas: Bleriot (último modelo "Canal de la Mancha" núm. XI).

### IMPORTANTE

Se practicarán diversas pruebas de lanzamiento, giro y evoluciones, altura y maniobras de estabilidad en el aire.

Al objeto de evitar desencantos al público y viajes inútiles al aeródromo se izará una bandera en sitio visible de la población, cuyo color determinará si el vuelo se puede llevar a cabo.

Bandera blanca, no se vuela; idem azul, probable; idem roja, se vuela.

Precio de las localidades:

Palco con 6 entradas, 50 ptas.; banco, 2 ptas.; circulación 10 pesetas; niños menores de 10 años, una peseta.

### ADVERTENCIAS

Si a causa del mal tiempo hubiera de suspenderse la fiesta anunciada, se realizará al día siguiente. En caso de desgracia de los aviadores o avería de los aparatos, o descomposición de los motores, en que fuera imposible su arreglo inmediatamente el público no tendrá derecho a la devolución del importe de las entradas.

Los billetes se expenderán frente al bazar B. Piquero y Compañía y después en las taquillas del Aeródromo.

## INFORME

Gijón 4-9-1910

Sr. Presidente del Círculo de la Unión Mercantil, Industrial y de la Propiedad, de Gijón.

Presente

Muy Sr. nuestro: Como consecuencia de su requerimiento tengo el honor de manifestarles que, la deficiencia observada en los vuelos que han debido verificarse hoy por el Sr. Garnier, ha sido ocasionada, a juicio del Jurado, por falta de funcionamiento en uno de los cuatro cilindros del motor del aeroplano, cuya interrupción no ha sido posible reparar por el momento dada la hora avanzada de la tarde.

Somos de usted muy atentos seguro servidor q.b.s.m. Por el Jurado del Festejo de Aviación,

José Freixa.

## INFORME DEL ACCIDENTE

Gijón 7 de septiembre de 1910

Sr. Presidente del Círculo Mercantil de Gijón.

Muy Sr. nuestro: Como consecuencia del último aterrizaje efectuado por el aviador Sr. Garnier en las pruebas que para volar efectuó en la tarde del día de ayer, el mismo público pudo apreciar que el aeroplano sufrió averías que nosotros consideramos eran de importancia, pero que no podíamos precisar hasta después de efectuar un reconocimiento. Verificado éste, como además de otras roturas, existe la de una de las alas del monoplano que obligaba a la sustitución total por otras nuevas y como el tiempo necesario para traerlas sería de 15 días, según manifestaciones del mismo Sr. Garnier y que nosotros consideramos como posibles y aceptables, nos creemos obligados a manifestárselo a usted para que pueda ser considerado como irrealizable con este aparato el festejo de aviación durante el plazo fijado en los programas dados al público.

Nos repetimos de usted aftmo. s.s.q.b.s. Por el Jurado de aviación: El Presidente, José Freixa.

## DATOS DEL AEROPLANO BLERIOT XI

- Monoplano, Bleriot XI "Canal de la Mancha", cuyo precio de adquisición era de unos 26.000 FF.
- Tenía una longitud de 8,6 metros y una envergadura de 7,20 m. El perfil del ala tenía 2 metros de longitud, flecha máxima de 150 mm/m. La incidencia del ala era de 7°.
- El peso vacío era de 200 Kgs. y el máximo de despegue de 300 kgs.
- La velocidad de despegue era de 70 Kms/hora y la carrera de despegue de unos 60 metros.
- El motor era de la marca Picard, de 4 cilindros, refrigerado por agua, dando una potencia máxima de 40 H.P. Motor derivado del automóvil; engrase por aceite mineral; sistema de encendido "Dory" a base de magneto.
- La hélice tipo Chauviere integral, bipala, tenía un diámetro de 2,10 metros y un peso de 4,5 Kgs. La velocidad periférica máxima era de 180 metros por segundo.
- El fuselaje era de sección cuadrada delante y triangular detrás. Largueros de pino, con montantes y travesaños de fresno, arriostrados con tensiones y alambres de acero.
- Los mandos del piloto eran de "campana" que controlaba la torsión del ala —para el alabeo— y los timones de profundidad. Un volante en la parte superior controlaba el timón de dirección y en la parte inferior del volante llevaba los mandos de gases, avance de encendido y mezcla del motor.
- El tren de aterrizaje con ruedas delante y patín trasero, era muy sencillo a base de resortes de goma a tracción. Las ruedas se movían al unísono y siempre perpendiculares al eje del aeroplano, gracias a una cruz de tirantes con dos poleas y un resorte. (Ver dibujo.)

La prensa local informó: "Mr. Garnier es más que un profesional, es un sportman cuya afición es grandísima. Viene a Gijón más que por interés de empresa por amor al deporte y en su deseo de hacer cartel —digámoslo así—".

"Aprendió la aviación él sólo, construyendo su aparato él mismo con elementos propios. Efectuó sus primeros vuelos en Pamplona sufriendo en uno de ellos un accidente, que por poco le cuesta la vida". (6).

### El primer vuelo

**L**a entrada al Campo de Aviación se hacía por el "restoran" (en el original) "Recreo Madrileño".

Se había fijado las 4 de la tarde para el comienzo de las pruebas, pero se hacía la salvedad de que la puntualidad no era aplicable al igual que en una "corrida de toros". En las experiencias "aviatorias", había sucesos ajenos a la voluntad del aviador, por tanto el público debía "dominar las naturales impaciencias y comprender las dificultades que ha de vencer el aviador para lanzarse a los aires majestuosamente".

Debido a esta inseguridad era necesario algún medio para avisar al público, por tanto se instalaron unos semáforos (con banderas) en el quiosco de Dámaso (calle de los Moros) y en un mástil de la Imprenta del Comercio (calle Corrida). Los colores indicarían si había o no vuelos: Bandera blanca, no se vuela; idem. azul, probable; idem. roja, se vuela. Y para que el público "no tuviese que estar mirando continuamente las banderas" se emplearían también "señales ruidosas" (como de aviso a domicilio): tres cohetes seguidos, vuelo probable; seis idem., vuelo seguro.

Debemos reconocer que por una peseta que valía la entrada a general no se podían tener más atenciones con el público. Cuando el día 4 de septiembre apareció la bandera roja, seguida de los seis "cohetazos", el público utilizando tartanas, automóviles y tranvías (iservicio especial!), empezó a dirigirse al aeródromo de la Guía.

Desde por la mañana, que habían llegado a Gijón los primeros trenes de la provincia, empezó a notarse un gran movimiento en las calles, acusador de la afluencia de forasteros. Sólo el tren de Oviedo, había llegado con 21 vagones y mucho de este público empezó a dirigirse al aeródromo desde las tres de la tarde. Por tanto, se calculaba que a la hora del comienzo del festival aéreo se habían congregado unas 4.000 personas. El cronista local describió: "las vistosas y elegantes toillettes femeninas de claros colores dan una nota brillante y alegre a palcos y tribunas".

Hacia las cinco y media, cuando el público empezaba a impacientarse, salió del hangar con gran pompa el aeroplano Bleriot XI, con Garnier sentado en su puesto entre las dos alas. La expectación subió de punto: "Puesto en marcha el motor da principio la prueba de lanzamiento que ha de servir a la vez a Mr. Garnier de reconocimiento del terreno".

"El monoplano recorrió el campo de aviación de extremo a extremo, repetidas veces, diez o doce, y en casi todas ellas logró elevarse algunos metros. Pero claramente notaba el público que apenas iniciado el vuelo, el aparato no obedecía y caía nuevamente a tierra".

Garnier abandonó los intentos y volvió al hangar después de estas pruebas infructuosas y previa consulta con el "jurado" se dieron por suspendidos los vuelos del día.

El informe —que figura en un recuadro— muestra la seriedad del festejo y analiza las causas que impidieron a Garnier realizar unos vuelos más sustanciosos.

Así fue el primer vuelo realizado por un aeroplano en Asturias. El cronista dijo de Garnier:

"Que vuela y sabe volar lo demostró, aun con todas las deficiencias de las pruebas".

(6) En la sesión del Ayuntamiento del día 3, presidida por el Teniente Alcalde Moriyón, se comentó la llegada de Garnier.

## Epílogo

**A** l día siguiente muy de mañana, Garnier ayudado por el mecánico Juan Díaz, procedió a desmontar el motor para examinar la causa de la falta de potencia. En dos cilindros estaban rotos los aros de los pistones (uno de ellos en ocho pedazos). Repararon inmediatamente el motor y el día 6 pudo efectuar Garnier varios lanzamientos o rodajes sin alcanzar más que unos metros de altura, demostrando que la máquina funcionaba correctamente.

Otra vez habría vuelos, y alertado nuevamente el público por medio de banderas y cohetes, volvió a congregarse la multitud en el aeródromo.

Siguiendo al cronista, decía:

“Garnier efectuó de nuevo varios rodajes por el campo sin alcanzar más que unos metros de altura, y por fin lanzóse viniendo hacia el hangar y proximamente a la mitad del campo levantó vuelo sosteniéndolo algún tiempo más que los anteriores y alcanzando mayor altura, 20 ó 25 metros. Pensaba dirigirse al campo de las Mestas y tomar tierra allí, pero de pronto se le paró el motor, picó, aterrizó en emergencia y chocó con los árboles del final del campo, a la entrada derecha del aeródromo”.

Sustos y carreras de los espectadores. El monoplano quedó con la hélice y las alas rotas. ¡A Garnier no le acompañaba la suerte en Asturias! .

En el informe correspondiente se dan los detalles del accidente. El director del “Turista Club” pidió una prórroga del contrato hasta el día 15, que le fue concedida, pero fracasó el nuevo intento y se dieron por terminados los festejos de aviación.

Es necesario hacer resaltar la gran paciencia que demostró el público asturiano, que sin decaer el entusiasmo supo esperar hasta el año siguiente, el verano de 1911, cuando volvió Garnier a Gijón para “sacarse la espina” y por cuestión “de honrilla”, consiguió sonados éxitos.

Panorámica actual de Gijón, donde se encuentra el Campo de las Praderías, en la Guía, junto a las Mestas.

