

Aquellos primeros aviadores en España

VICENTE GARCIA DOLZ
Coronel de Aviación

Enunciando la cuestión quizás de modo exageradamente reduccionista, con gran esfuerzo de síntesis, se podría afirmar que la aviación, como fenómeno sociológico, penetra en España desde junio de 1909, a través de Cataluña, procedente de Francia y de la mano de la burguesía catalana. Casi al unísono se abren nuevos núcleos aviatorios en Madrid, Sevilla y San Sebastián, fundamentalmente. Entre 1909 y 1911, la aviación se implanta totalmente en España. Los pioneros de la Aviación en España dejaron su impronta en 1910.

LOS BURGUESES AVIADORES DE BARCELONA

EL 18 DE DICIEMBRE DE 1908 EL GOBIERNO CIVIL DE BARCELONA aprobaba los estatutos de la *Asociación de Locomoción Aérea (A.L.A.)*, creada «con el objeto de estudiar y fomentar el desarrollo de la locomoción aérea en todas sus formas». La *Asociación* tenía por finalidad organizar conferencias, exposiciones, congresos, concursos y experiencias científicas y deportivas, todo ello relativo a la *locomoción aérea* (denominación de inequívoca procedencia francesa). Los socios de número debían satisfacer 15 pts. anuales y los vitáticos adquirirían tal carácter mediante un desembolso único de 300 pts. En el domicilio social de la *Asociación* —la llamada *casa Riba*, sita en el número 20 de la barcelonesa Plaza de Cataluña— estaba prohibido tanto el juego como las discusiones políticas y religiosas. Allí sólo se podía hablar de locomoción aérea (aviación y aerostatos) y nada más que de «locomoción aérea», la nueva religión superadora de toda discrepancia ideológica (1).

Está documentado que muchos socios de la A.L.A. pertenecían a *Solidaridad Catalana*, órgano activo de la fuerza regionalista y autonomista catalana, patente entre 1901 y 1907, hija legítima de los planteamientos decimonónicos de la red caciquil catalana organizada en torno de Cánovas y Sagasta; eran los hijos morales de Pi y Margall, Almirall... Hacia principios del siglo XX la burguesía catalana, introductora de la aviación en España, estaba alimentada ideológicamente por Prat de la Riba, Cambó y Carner.

Los catalanes amantes de la aviación, fundadores de A.L.A., eran ricos industriales y comerciantes: Comas Solá, conde de Belloch, Vilar Carmona, Sardá Ballester, Enrique Riba, Martí Sardá (2)... su mar-

chamo social era el de la gran burguesía y las clases medias catalanas que, junto con las del resto de España, había recorrido en el ochocientos un calvario de indigencias, navegantes pérdidas en el inmenso mar de las agudas luchas de clase. Hacia principios del siglo XX, los empresarios, profesionales, empleados públicos y comerciantes españoles —en mayor medida los catalanes— comportaban dos estadios bien diferenciados: *gran burguesía* y *pequeña burguesía*, o lo que es lo mismo, una fracción aproximada al 10 % del cuerpo social, próxima a las altas capas de la minoría dirigente, y otra del 20 al 40 % que rechaza el status de las clases obreras, aunque sin poder pertenecer a los estratos superiores de la pirámide social. Son estas las clases sociales más activas de la España de los siglos XIX y XX: allí estuvieron los revolucionarios de 1868 y la I República, la generación de Costa y el 98, los regeneracionistas y los reformistas de 1901-1914... y los catalanistas de la barcelonesa y aviadora A.L.A.

En el terrible ambiente de la semana trágica de Barcelona (finales de julio de 1909) y sus funestas consecuencias (represión sangrienta y ejecución de Ferrer Guardia) se publican los primeros números de la *Revista de Locomoción Aérea*, órgano oficial de A.L.A. Esta publicación quincenal estaba inspirada en las parisinas *L Aéroneute*, *L Aérophile*, *La Revue Aérienne*, *L Aéro*, *L Aviation Illustrée*, etc. La revista acogía en sus páginas publicidad de los aeroplanos Wright, de los automoviles de la Hispano-Suiza, de los talleres de construcción de aeroplanos de la *Sociedad Riba*, etc., etc.

El primero de mayo de 1910 aparecía, también en Barcelona, la segunda revista española especializada en temas aeronáuticos: se llamaba *Aviación, Ilustración Quincenal*. Constaba de 36 páginas a tamaño 34 X 25 cm. profusamente ilustradas; su contenido se dedicaba a información gráfica relativa a «los adelantos, fiestas, concursos y proyectos de aviación y aeronáutica». La revista, con períodos de interrupción, apareció hasta bien entrados los años 30.



*Para ilustrar el ambiente de la aviación en Barcelona, desde 1907 su prensa publicaba frecuentemente dibujos humorísticos con motivos aeronáuticos, muchos de ellos ambientados en la Francia de la época. Aquí tenemos un dibujo del catalán Xaudaró, publicado en *El Diario de Barcelona* el día 8 de junio de 1908. Su pie está redactado del modo siguiente: PARIS DENTRO DE POCO. El aviador: —¿Voy bien para la Bolsa? El guardia: — No, señor; va usted a ese paso para el manicomio de Charenton.*

(1) *Revista de Locomoción Aérea* (R.L.A.), Barcelona, 15 de junio de 1909, pp. 13-14.

(2) *Ibid.*, p. 12.

En la primera quincena de julio de aquél año 1909 marchaban a Issy-les-Moulineaux los Srs. Comas Solá, del Villar y conde de Belloch. El 4 del mismo mes Sommer batía la marca de duración, en manos de Wilbur Wright hasta entonces, volando en Chalons durante 2 horas y 27 minutos, a bordo de un *Farman III*. El día 18 Paulham batía el récord mundial de altura, pilotando un biplano *Voisin*, elevándose en Douai hasta una altura de 150 metros. El 25 del mismo mes Blériot atravesaba el Canal de la Mancha pilotando su monoplano XI. Nuestros catalanes bebieron aquél ambiente aviatorio, conocieron a varios pilotos franceses que participaban en el concurso de Reims y regresaron a España. En la sesión de A.L.A. del 5 de agosto se proyectó la celebración de la *Semana de Aviación de Barcelona* (3).

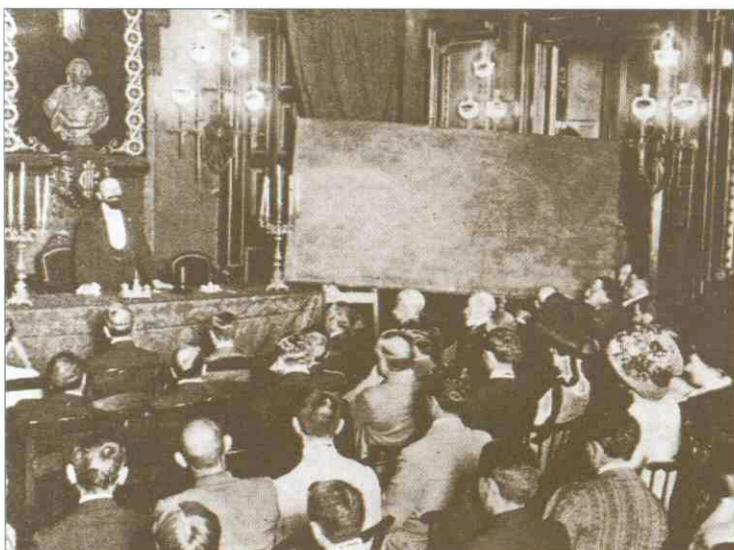
Hacia finales de agosto de 1909 la A.L.A., mediante un convenio celebrado con el *Real Polo Club* y la *Sociedad Hípica de Barcelona*, convertía en aeródromo el hipódromo de Prat de Llobregat. Se trataba de un espacio rodeado de palcos y tribunas, a los que se añadía un depósito de materiales, un taller, dos hangares y un depósito de combustible.

Por esas mismas fechas los marqueses de Marianao y de Alella regían el

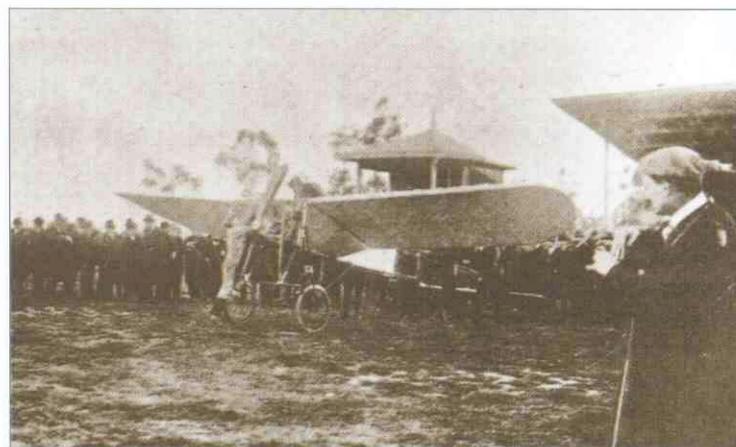
(3) *R.L.A.*, 15 de agosto de 1909, p. 48.



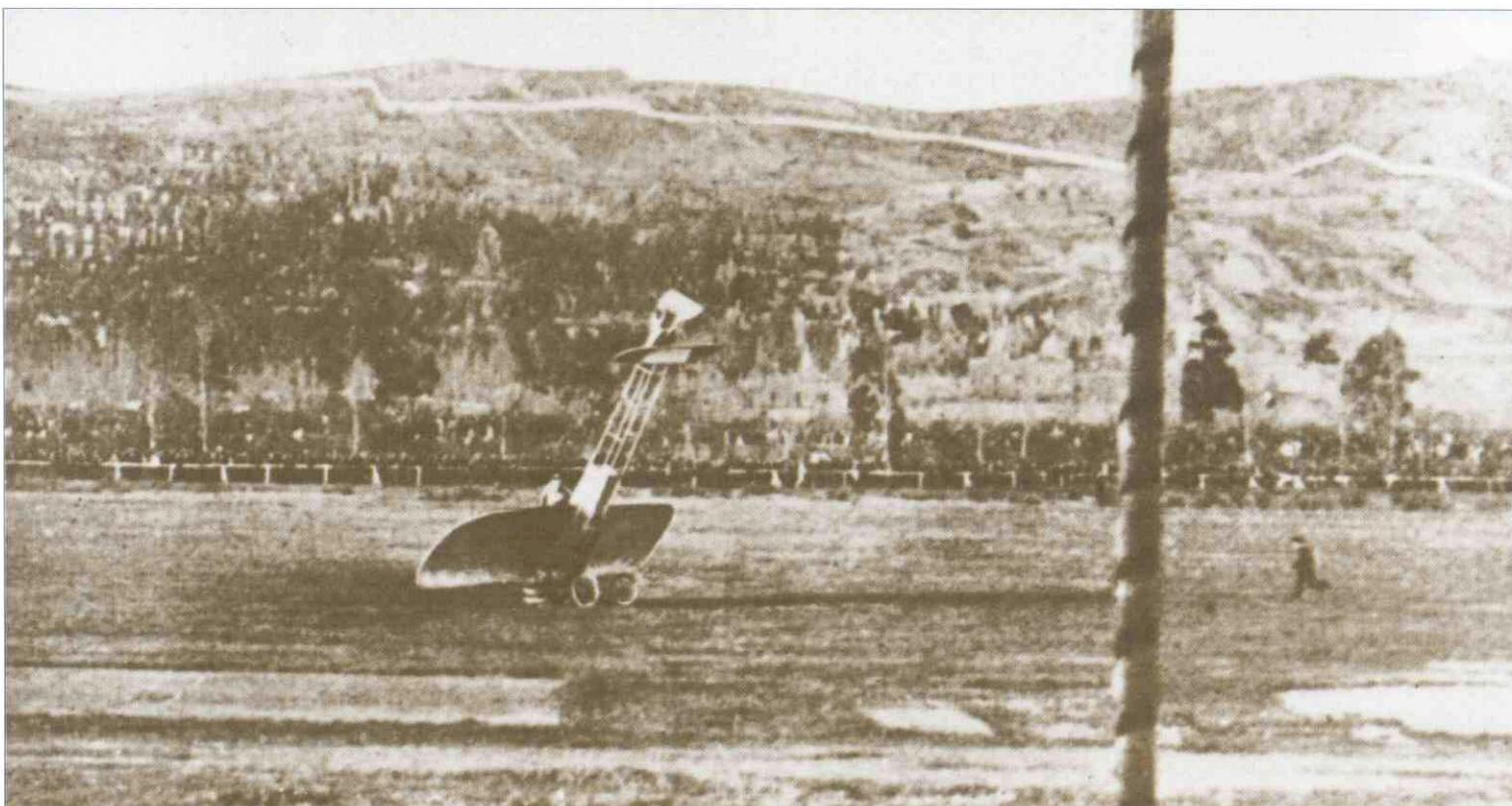
El uruguayo Mario García Cames puso su aeroplano *Blériot XI* a disposición de la *Asociación de Locomoción Aérea*. Con ello se cerró el trato con Julien Mamet para que volara en Barcelona.



Una de las primeras actividades de la *Asociación de Locomoción Aérea de Barcelona* fue la de organizar conferencias sobre Aviación para ser impartidas a los aficionados. En la foto, el francés Bourlet se dirige al selecto público en la *Real Academia de Ciencias de Barcelona*, el día 11 de septiembre de 1909.



Tradicionalmente se ha tenido al aviador francés Julien Mamet como el primero que voló en España, el día 11 de febrero de 1910. No obstante, existe constancia que tal primer vuelo en España fue el realizado en Paterna (Valencia) el día 5 de setiembre de 1909 por el valenciano Olivert, en un aparato diseñado y construido por Gaspar Brunet. En la foto tenemos a Mamet preparando su aeroplano en el aeródromo de el Prat de Llobregat, el día 11 de febrero de 1910.



Monoplano de Mamet accidentado en el despegue, el día 20 de febrero de 1910.

Aero-Club de Cataluña, entidad que adquiriría una extensa zona, también en el Prat de Llobregat. Ambas sociedades, la A.L.A. y el *Aero-Club*, unieron sus esfuerzos a partir de febrero de 1910, con la finalidad de promocionar los primeros grandes certámenes de aviación en España (4).

El capitán de Ingenieros Cañellas, uno de los miembros más activos de la Junta Directiva de A.L.A., piloto de planeadores en su escuela de Valladolid, brillante conferenciante y eficaz gestor, manifestaba incesantemente su voluntariosa impronta castrense animando a sus compañeros ante las crecientes dificultades para convocar la *Semana de Aviación de Barcelona*, prevista su celebración en un principio para el mes de septiembre de 1909. El proyecto no sólo no sería abandonado, pues se añadía al mismo la idea de celebrar una *Exposición de Aviación* en Barcelona.

¿EL PRIMER VUELO DE UN AVION EN ESPAÑA?

EL DÍA 9 DE FEBRERO DE 1910 llegaba a Barcelona, debidamente embalado, procedente de la aduana de Port Bou, el monoplano *Blériot XI*, propiedad del uruguayo Mario García Cames, alumno de la escuela de Pau. El aeroplano, similar al que había atravesado recientemente el Canal de la Mancha — tenía un motor *Anzani* de tres cilindros y 25 caballos, y una hélice construida por Chauviere—, tuvo que ser reparado en los talleres de Enrique Riba y, ya montado, fue exhibido por las calles de Barcelona. El 10 de febrero el monoplano fue llevado al campo del hipódromo de Casa Antúnez, en el Prat de Llobregat.

Por fin, reunidos el día 11 en el campo de aviación la junta directiva de la A.L.A., un buen número de socios de la misma y los periodistas, el aviador francés Julien Mamet —contratado por su fama de compañero y amigo de Luis Blériot—, auxiliado por su hermano y por García Cames, realizó los preparativos para el vuelo. A las cinco de la tarde Mamet despegó en el aeroplano de García Cames, recorriendo a dos metros de altura una distancia que los testigos calcularon de 15 a 30 m., «no muy calmado el viento todavía». Regresó al punto de partida y poco después emprendió otro vuelo, esta vez a unos 60 m. de altura, viró sobre el campo, se alejó hacia el mar y volvió a aterrizar. Este vuelo duró dos minutos y ocho segundos. En vista de su éxito se repitieron las exhibiciones los días 17 y 20 ante un público cada vez más numeroso y entusiasta (5).

Es preciso explicar que aquellos primitivos aeroplanos tipo *Blériot* carecían de superficies articuladas de alabeo, dirección y profundidad. El piloto gobernaba muy precariamente estas variables merced a modificaciones en la superficie de los planos de sustentación, alabeándolos mediante el mando ejercido sobre cables. Naturalmente, era muy difícil corregir vientos cruzados en las maniobras de despegue y aterrizaje. Por otra parte, el mando de profundidad no era nada preciso en los ascensos, maniobras muy comprometidas, acompañadas del continuo e inminente peligro de la entrada en pérdida y subsiguiente barrena. El piloto sólo tenía una muy imprecisa referencia de velocidad, dado que el anemómetro estaba constituido por una varilla flexible

cuya curvatura indicaba muy mal la velocidad sobre una escala graduada. Los cambios de rumbo se efectuaban «al plato» (metiendo pie en el mando de dirección), con escaso mando de alabeo. Además de todos estos inconvenientes, el par motor convertía en peligroso cualquier giro a la derecha. En estas condiciones tecnológicas, era lógico que los pilotos de la época prefirieran volar en ausencia de todo viento, generalmente al amanecer y al atardecer.

Para la generalidad de los historiadores de nuestra aviación este fue el primer vuelo realizado en España con un aeroplano. Esta visión quizás un tanto conformista, no excesivamente crítica ni revisionista, es la que ha prevalecido hasta no hace mucho. Más adelante veremos que el primer vuelo de un avión en España tuvo por piloto a un español, a bordo de una máquina diseñada y construida en España.



Las exposiciones aeronáuticas catalanas constituyeron actividades precursoras de la *Semana de Aviación de Barcelona*. Aquí vemos el cartel de la *1ª Exposición Aeronáutica en España*, celebrada en Barcelona entre marzo y abril de 1910.



Edmond Poillot —primera foto— era un piloto y periodista francés especializado en temas aeronáuticos. Voló en el Prat de Llobregat los días 24 y 27 de marzo de 1910, pilotando un Voisin. Rompió el aparato el primer día y aterrizó forzosamente el segundo. El también francés **Luis Gaudart** voló con gran éxito en Barcelona los días 27 y 28 del mismo mes y año. Lo hizo igualmente en Chamartín poco después.



Mamet finalizó aquél memorable 11 de febrero de 1910 despegando en el campo del hipódromo «con rumbo al Oeste y describiendo una gran circunferencia, aterrizando en el mismo punto de partida, calurosamente ovacionado por los que presenciamos aquél hermoso espectáculo» (6).

El domingo día 13 de febrero debía verificarse la primera fiesta pública de aviación en España. Se reunieron en el hipódromo de el Prat y sus alrededores unos 200.000 espectadores. La aviación demostraba ser ya un auténtico *fenómeno de masas*, uno de los marchamos del nuevo siglo XX. Sin embargo el mal tiempo obligó a suspender y aplazar la fiesta.

El día 15 Mamet logró una altura de 150 m. El día 17 realizó otros dos cortos vuelos y el 20 sufrió un leve accidente por culpa de un fotógrafo que se situó frente al aeroplano en pleno despegue (7).

LOS PRIMEROS CERTAMENES DE AVIACION EN ESPAÑA

EL 15 DE MARZO DE 1910 SE inauguraba en Barcelona la *Primera Exposición de Aeronáutica en España*. Cooperaban en la misma la A.L.A. y los también barceloneses *Club Aeri Santos Dumond*, *Juventud Aviadora Española*, *Sección de Aviación del Ateneo Enciclopédico Popular* y la *Sociedad de Atracción de Forasteros*. El principal objeto de esta exposición consistía en arbitrar recursos para la escuela de aviación que se pretendía crear en Barcelona por la A.L.A.

La *Exposición* procuraba la vulgarización y difusión de los conocimientos aeronáuticos de la época. Había globos, dirigibles, cometas, planeadores, helicópteros, ortópteros y aeroplanos, unos a escala y otros reales, entre los cuales se hallaba el aeroplano de Gaspar Brunet. En la *Exposición* figuraban unos 150 modelos de aparatos voladores. La parte histórica de la misma estaba constituida por reproducciones a tamaño real de los aparatos de Besnier (año 1675) y Blanchard (año 1788). La parte dedicada a maquetas de escala reducida (1/10, 1/5 y 1/25) disponía de las de los aparatos de la época: *Henry Farman*, *Antoinette*, *Demoiselle*, *Blériot XI*, *Wright*, etc., etc. (8).

En agosto el *Centre Català* inauguraba en Sabadell otra exposición de aeronáutica y aviación, con motivo de la Fiesta Mayor local. En esencia, se trataba de una repetición de la exposición barcelonesa de marzo: maquetas y

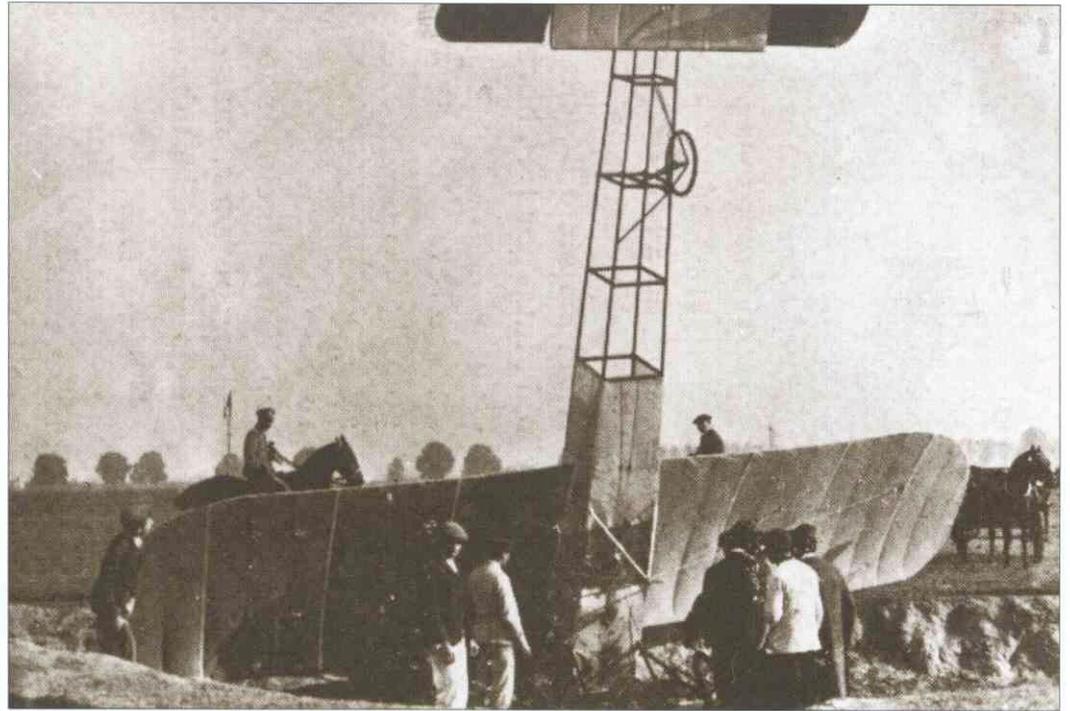
(4) *El Diario de Barcelona*, 4 de febrero de 1910.

(5) *R.L.A.*, 15 de marzo de 1910, pp. 86-87. También *El Diario de Barcelona*, 12 de marzo de 1910.

(6) *El Diario de Barcelona*, 12 de marzo de 1910.

(7) *R.L.A.*, 15 de marzo de 1910, p. 86.

(8) *Ibid.*, p.88.



Tras la *Semana de Aviación* de Barcelona comenzaron a propagarse por España los concursos y exhibiciones aéreas. El belga Olieslaegers —en la primera foto— ganó el primer premio de la *Semana Blériot* en Sevilla, celebrada entre los días 1 y 7 de abril de 1910. En la segunda foto tenemos el aeroplano de Barrier accidentado en este concurso el día 7 de abril de 1910.

dos o tres aparatos reales. Los alumnos de la *Escuela de Artes y Oficios* de la localidad expusieron algunos aeroplanos de su invención, aunque desprovistos de motores: los hermanos Canalias y los Srs. Centellas, Ventura y Durán, mostraron sus inventos, monoplanos tipo *Blériot* y biplanos. Gaspar Brunet volvía a presentar sus inventos, un gran planeador, una hélice y un mando de dirección "múltiple o universal" (9).

El día 24 de marzo de 1910 voló Edmond Poillot en el hipódromo de el Prat, con tan mala fortuna que su biplano *Voisin*, con motor *Gnome* de 50 caballos, quedó prácticamente destrozado tras chocar contra un árbol en un aterrizaje. Reparado el aeroplano bajo la dirección de Gaspar Brunet, con la colaboración de los talleres de *Hispano-Suiza* en lo relativo a la parte motorizada, Poillot volvió a volar en el Prat de Llobregat el 27 de marzo, aunque con escaso éxito, al verse obligado a tomar tierra inmediatamente por avería en el timón de profundidad.

El mismo día 27 de marzo de aquél 1910, bajo el patrocinio del *Aero-Club de Cataluña*, volaba en Barcelona Luis Gaudart, pilotando también un biplano *Voisin*. Esta vez era utilizado el llamado *Campo de la Bota*. El día 28 el espacio aéreo urbano de Barcelona era surcado por vez primera por un aeroplano. Gaudart despegó de San Andrés, se internó sobre el mar y dio la vuelta al monumento a Colón. En un vuelo de 40 minutos, el aviador francés recorrió 43 Km., alcanzando una altura de 500 metros (10).

Siguiendo el ejemplo de Barcelona, en marzo de 1910 ya funcionaban sociedades aeronáuticas en Madrid, San Sebastián, Sevilla y Pamplona. El Real Aéro-Club de España, fundado en 1905, organizó una exhibición en Ciudad Lineal a cargo de Julien Mamet, el héroe francés de Barcelona. El 23 de marzo de 1910 Mamet era en Madrid, como lo había sido Gaudart en Barcelona, el primer aviador que surcó sus cielos. Stoekel, que debía volar ese mismo día en Chamartín, no pudo despegar. El 26 de marzo Mamet vuelve a volar en Ciudad Lineal, con fuerte viento; tras un vuelo de 9 minutos, el popular aviador galo aterriza frente a la tribuna de S.M. la Rei-



Hubert Le Blon habíase ganado la voluntad de los donostiarros tras sus exhibiciones de finales de marzo de 1910. Entre la consternación general, el 2 de abril siguiente el simpático y barbudo aviador francés cayó al mar, en La Concha, cuando ganaba altura hacia el monte Igueldo. Era el primer aviador muerto en España.

na Victoria, que felicita al intrépido piloto entre una clamorosa ovación del numeroso público. Mamet repite sus vuelos sobre Madrid los días 28 de marzo y 3 de abril (11).

Sevilla organiza en la dehesa de Tablada la *Semana Blériot*, a celebrar entre los días 1 y 7 de abril de 1910. Están inscritos Olieslaegers, Barrier, Tyck y Kulhing, todos ellos pilotos de monoplano *Blériot XI*. El 29 de marzo el belga Olieslaegers había realizado un hermoso vuelo con una duración de 25 minutos, a 100 metros sobre Sevilla. La meteorología deslució el festival, de modo que el día 2 de abril sólo voló Olieslaegers; los días 6 y 7 compitieron entre sí todos los participantes. El día 7 Barrier sufrió un leve accidente en un despegue, al meter su aeroplano en una zanja. Ganó la *Copa de Sevilla* el piloto belga, por haber volado durante la semana más de una hora. El premio de velocidad se lo adjudicó Kulhing y Thick el de distancia (12).

En San Sebastián el francés Huber Le Blon actuó pilotando su *Blériot* entre los días 27 de marzo y 2 de abril de 1910. Discípulo del también infortunado Délagrange, el barbudo y simpático Le Blon, una vez terminada su contrata en San Sebastián, en obsequio a las cariñosas muestras de aprecio dispensadas por el público donostiarra, quiso realizar un vuelo de regalo. El 2 de abril se dispuso Le Blon a realizar su intento de llegar al monte Igueldo, para saludar al director del observatorio, padre Orcolaga. Cuando el aparato se hallaba a 40 metros de altura se le vio caer en barrena (13). La causa del accidente debió ser la misma que la del que produjo la muerte de Délagrange.

Ambos aviadores cambiaron el motor *Anzani* de 25 caballos que llevaban los *Blériot XI* por el *Gnome* de 50 caballos. Debió fallar la sujeción del motor al aeroplano. Quizás el par motor de aquellos primitivos rotativos no estaba suficientemente contrarrestado por el insuficiente timón de profundidad de los aparatos *Blériot* de la época. La muerte de Le Blon, el primer aviador caído en España, impresionó a la comunidad nacional e internacional.

En abril de 1910 el *Real Aero-Club de España* patrocinó en Madrid la estancia de uno de los más prestigio-

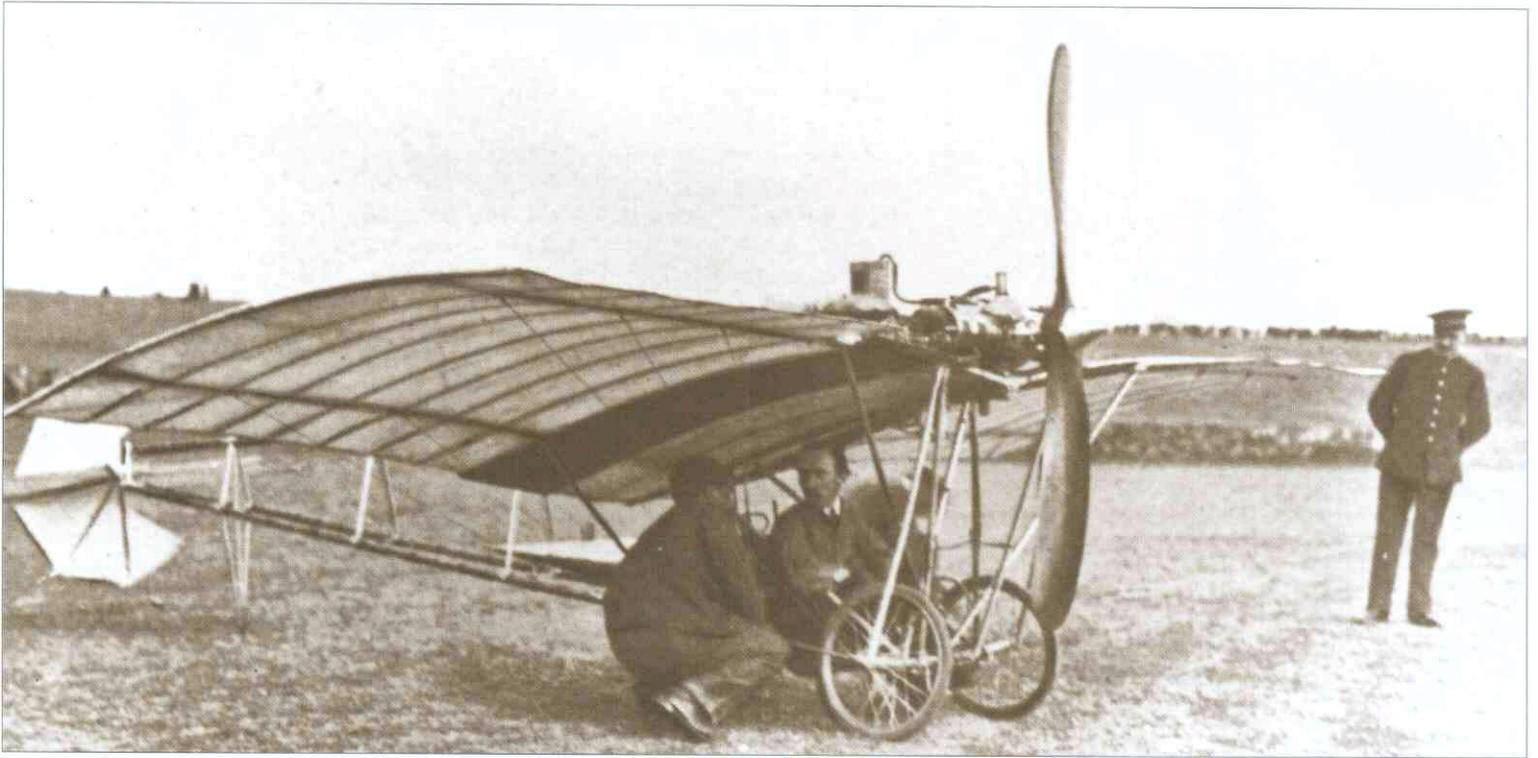
(9) *R.L.A.*, 15 de agosto de 1910, pp. 267-268.

(10) *R.L.A.*, 15 de abril de 1910, pp. 130-131.

(11) *España Automóvil*, Madrid, 31 de marzo y 15 de abril de 1910.

(12) *España Automóvil*, 15 de abril de 1910.

(13) *R.L.A.*, 15 de abril de 1910, pp. 133-135.



También visitó España Alberto Santos Dumont, brasileño nacionalizado en Francia. Exhibió en vuelo su aparato *Demoiselle* en el campo de golf de Madrid, en abril de 1910.

Los aviadores de la época: Alberto Santos Dumont mostró su famosísimo monoplano *Demoiselle* en el campo de golf, volando durante doce minutos en circuito cerrado, a 50 metros de altura (14).

Al fin se podría celebrar la esperada *Semana de Aviación de Barcelona*, tantas veces demorada. Tendría lugar en el aeródromo del hipódromo, entre los días 1 y 8 de mayo de 1910. Habíase acondicionado el campo de el Prat de Llobregat con un circuito de 5 Km., de 100 m. de anchura. Llegó Luis Blériot como atracción máxima, acompañado por De Lesseps, Olieslagers, Graham-White y Barrier. La fiesta contó con una subvención de 25.000 pts., procedente del Ayuntamiento de Barcelona. Se trataba del primer gran certamen de aviación celebrado en España, en consonancia con los *meetings* extranjeros más famosos: *Concurso de Reims*, *Semana de Cannes*, *Reunión de Aviación de Niza*, *Gran Semana de Aviación de Rouen*, *Semana de Aviación de Lión*, *Concurso Aéreo de Verona*, etc.

Pero los resultados de la *Semana de Aviación* barcelonesa no colmaron las esperanzas depositadas en ella. Se enfocó como una exhibición, no como una competición deportiva. Debido en parte a la mala meteorología, a la nula variedad de aparatos —sólo participaron los *Blériot XI*— y a la falta de estímulos económicos —ausencia de premios—, la *Semana de Barcelona* careció de importancia deportiva, aunque no de interés por parte de un público siempre ávido de emociones. Blériot, el gran maestro, no hizo nada de particular. Graham-White fue sustituido por Simon, dada la indisposición de aquél. Sólo destacaron la exhibición de Olieslaegers, con una prolongado vuelo sobre la zona urbana de Barcelona, y la serie de aterrizajes de precisión de Lesseps. El gran as, Luis Blériot, antes de marchar de Barcelona vendió su monoplano a Léonce Garnier, otro francés, residente en San Sebastián, quien había probado sin éxito un aparato de su invención (15).



Las fachadas barcelonesas y las publicaciones aeronáuticas del mundo comenzaron a exhibir y publicar el cartel oficial de la *Gran Semana de Aviación de Barcelona*. Se inspiraba sin duda en el del *Meeting d'Aviation de Nice*. Ambos aviadores pilotan un *Blériot* —el aeroplano de moda tras su paso del Canal de la Mancha—, extienden sus brazos derechos y tienen a sus pies las respectivas ciudades patrocinadoras.

Barrier y Simon, una vez terminada la *Semana de Barcelona*, se dirigieron a Córdoba para dar una serie de exhibiciones. El 19 de mayo de 1910 Barrier fue el primer aviador que surcó el cielo andaluz, con un vuelo de casi ocho minutos. Al día siguiente volvió a volar, pero una parada del motor *Anzani* le obligó a realizar un accidentado aterrizaje forzoso, con vuelco y rotura del *Blériot XI*. Acto seguido despegó Simon y realizó dos celebrados vuelos, uno de seis minutos y otro de ocho (16).

Mamet prosiguió su peregrinaje por España. El 22 de mayo realizó dos vuelos en la ciudad de Valencia. El día 29 se le paró el motor sobre el mar, planeó hacia la playa y el aparato volcó en el agua, aprisionando al piloto. Los espectadores temieron que siguiera la suerte de Le Blon, pero su hermano y Maertens, el mecánico, con la ayuda de una canoa motora, consiguieron librar al aviador, que se hallaba preso entre los alambres del fuselaje. Ya en tierra, chorreando, Mamet ordenó sacar un segundo *Blériot XI*, aunque el público quiso impedir que volviera al aire. Mamet volvió a despegar y dio otro recital de pasadas sobre el agua, entre el delirio de los espectadores (17).

El 28 de septiembre de aquél 1910, Maurice Tabuteau voló desde Biarritz a San Sebastián. Se trataba del primer vuelo que tuvo como destino una ciudad española (18).



En octubre volaron en Santander Pascal y Moiret; en Logroño, Mauvais; y en San Sebastián, Morane, Tabuteau y Loygorri emocionaron a la multitud. El 23 de octubre Jean Mauvais, un francés amigo de los aerosteros militares españoles, voló de Madrid a Alcalá de Henares y regreso, con una toma de tierra intermedia, tanto a la ida como a la vuelta (19).

El feminismo buscaba en el aire sus victorias: Helene Dutrieux, la segunda aviadora del mundo, amiga de la baronesa

(14) *España Automóvil*, 30 de abril de 1910.

(15) *R.L.A.*, 25 de mayo de 1910, p. 176.

(16) *Aviación. Ilustración Quincenal, Barcelona*, 15 de octubre de 1910. También *R.L.A.*, 25 de octubre de 1910, p.321.

(17) *Ibid.*

(18) *España Automóvil*, 15 de octubre de 1910.

(19) *España Automóvil*, 30 de octubre de 1910.

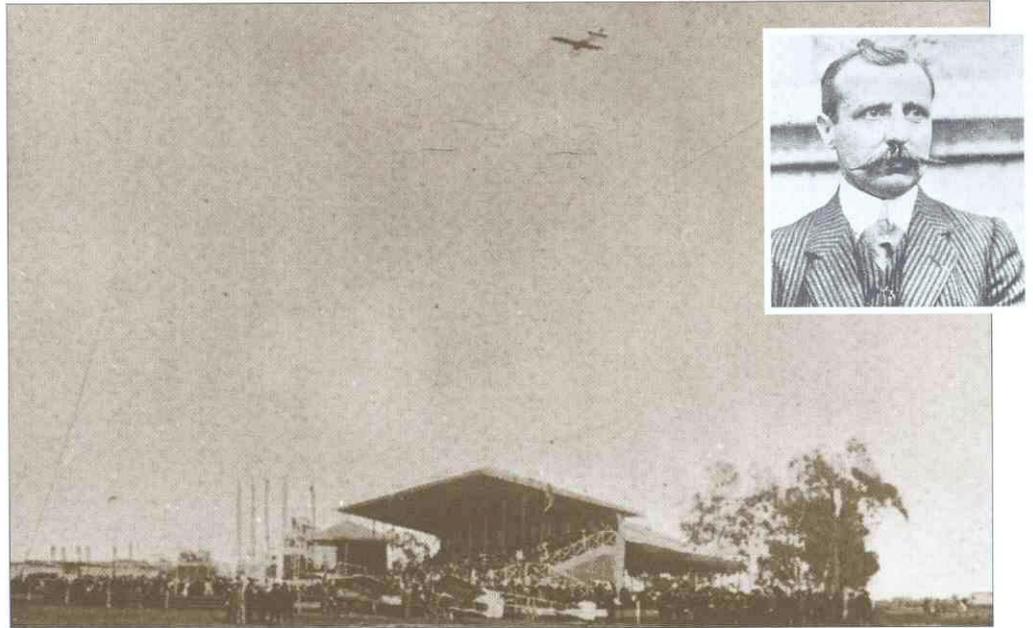
de Laroche (la primera), se presentó en Barcelona, en octubre de 1910, pilotando un *Demoiselle* de Santos Dumont. La dama aviadora causó sensación, aunque, según la prensa de la época, no hizo nada extraordinario, pues «se limitó a despegar, elevarse a unos metros del suelo y recorrer tres veces el circuito del hipódromo» (20). La señorita Dutrieux voló también en el madrileño campo de Ciudad Lineal en Marzo de 1911, en compañía de Mauvais y Garnier.

EL PRIMER VUELO DE UN AEROPLANO EN ESPAÑA Y LOS PRIMEROS AVIADORES ESPAÑOLES

EL INGENIERO INDUSTRIAL CATALAN GASPAR Brunet y Viadera construyó y presentó en la Exposición de Valencia de 1909 un biplano que mereció la curiosidad general así como la atención y beneplácito de Don Alfonso XIII. El diseño, obra del valenciano Juan Olivert, Capitán de Ingenieros, fue realizado en Barcelona, en los talleres de los Srs. Rosell y Vilalta, en el primer semestre de 1909. Construido en madera de haya y fresno, se trataba de un biplano de 40 metros cuadrados de superficie alar, 10,30 metros de envergadura, con un doble timón de profundidad delantero, dos superficies verticales traseras «para encebar los virajes» y un peso en vacío de 350 Kg. La inclinación necesaria para los virajes se obtenía por alabeamiento de los timones de profundidad, unido al movimiento de los timones de dirección y, además, por reacción de los planos delanteros situados en alto. El motor era un *Anzani* de tres cilindros y 25 caballos, que movía una hélice impulsora tipo *Chauvière*, de 2,25 m. de diámetro. Presentaba la novedad de un mando único, una especie de manillar de bicicleta que, moviéndose de delante a atrás, accionaba el timón de profundidad; con un movimiento circular a derecha o izquierda se movía combinadamente la dirección y el alabeo. En el puño de la derecha el piloto disponía del mando de gases y en el de la izquierda tenía «el interruptor de alumaje» (magneto) (21).

Construido el aeroplano mediante financiación del Ayuntamiento de Valencia, aquél fue probado en Paterna (Valencia) el día 5 de septiembre de 1909. No se trataba exactamente de una presentación al público. Sucedió que algunos periodistas se enteraron del acontecimiento y, consiguientemente, se presentaron en el campo unos cuatro mil espectadores, deseosos de admirar

(20) *Ibid.*
(21) *R.L.A.*, 25 de septiembre de 1909, pp. 295.

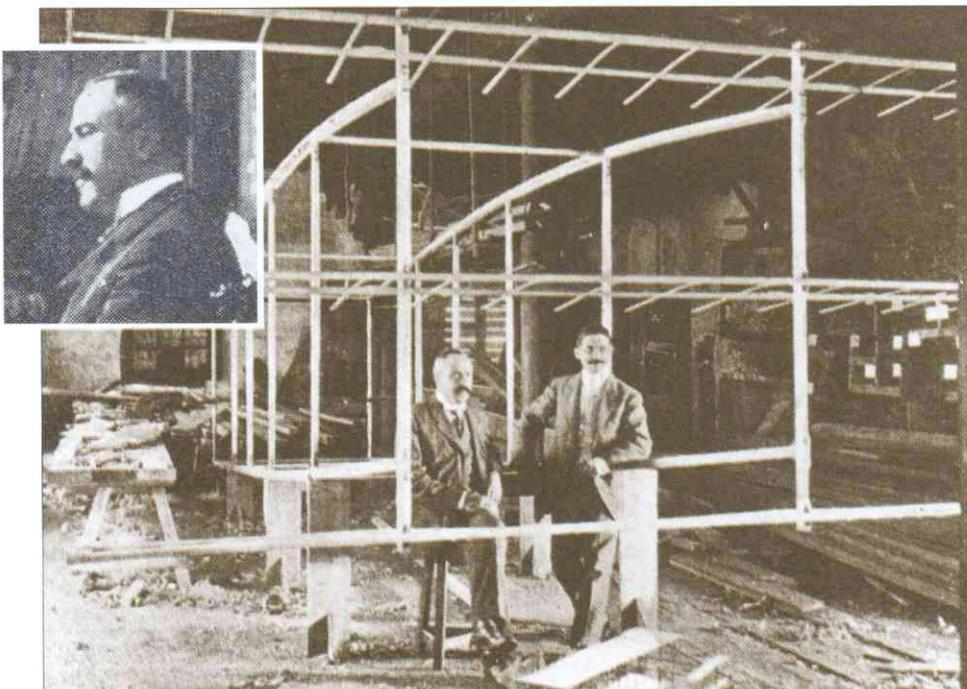


La Gran Semana de Aviación de Barcelona no constituyó el éxito esperado, en parte debido a la mala meteorología, en parte a causa de la ausencia de premios. Luis Blériot (en la foto superior) no hizo nada de particular. Sólo el pundonoroso Olieslaegers (sobrevolando con su aeroplano las tribunas de El Prat de Llobregat) arrancó sinceros aplausos de los barceloneses.

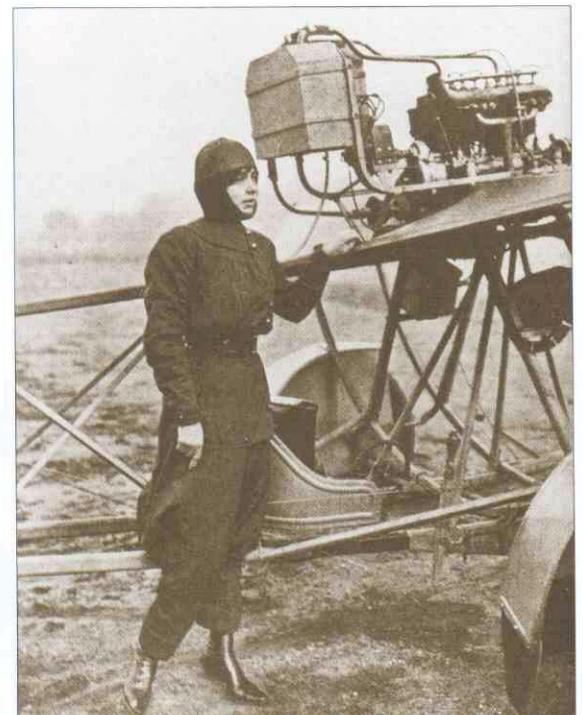
cualquier acontecimiento que pudiera tener relación con la naciente ciencia de los aeroplanos.

El mismo Gaspar Brunet narra el acontecimiento del primer vuelo realizado en España, el del valenciano Juan Olivert:

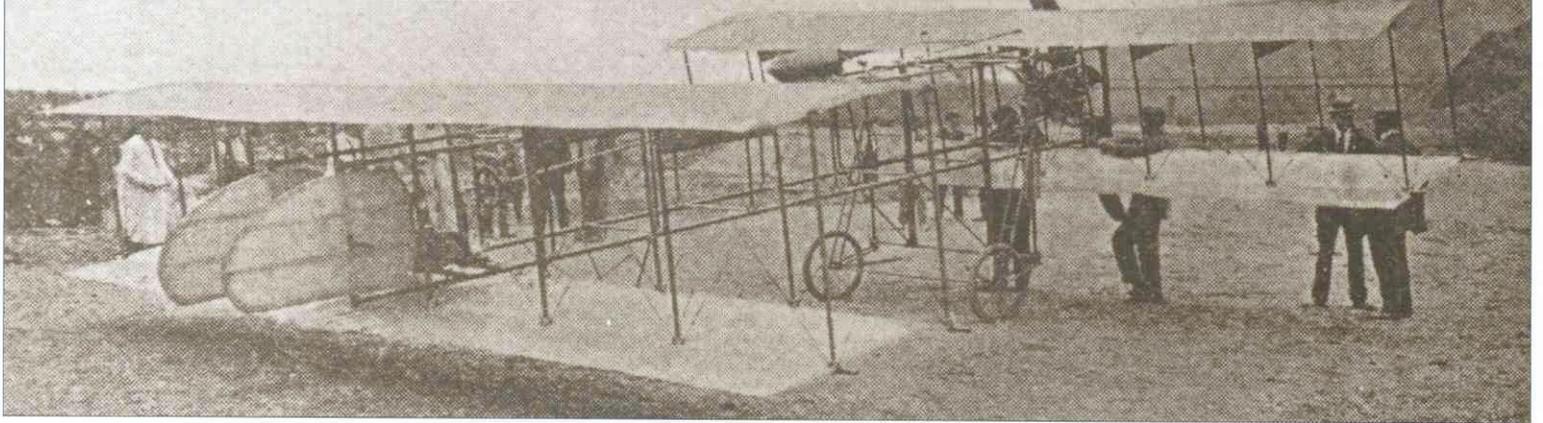
«El Sr. Olivert hizo primero una corrida por el campo, en la cual rodó unos 100 metros, viéndose que el motor funcionaba débilmente. Ordené se cambiaran los acumuladores de la inflamación y se lanzó por segunda vez el aparato que retenían, por detrás, dos operarios, soltándolo a la voz que dio el Sr. Olivert cuando el indicador del motor le marcó 750 revoluciones. El aparato levantó inmediatamente la cola, marchando sobre las ruedas delanteras unos 30 metros, después de los cuales se levanto por completo, marchando suavemente sin tocar el suelo unos 40 o 50 metros con buena velocidad; entonces el Sr. Olivert, temiendo tropezar con unos algarrobos, cortó bruscamente el alumaje, tomando tierra el aparato, que rodó velozmente por el suelo, hasta que la rueda de la derecha se metió en un hoyo, haciendo dar media vuelta al aparato y torciendo, en consecuencia, la citada rueda. El entusiasmo fue grande entre los que pudieron ver el aparato correr sin tocar el suelo y todos lamentaban la excesiva curiosidad e imprudencia de algu-



Durante el primer semestre de 1909 el ingeniero Gaspar Brunet –foto superior– construyó un aeroplano, encargado por el valenciano Olivert y subvencionado por el Ayuntamiento de Valencia. En la segunda foto tenemos a Brunet y Olivert en el taller, con el aparato en construcción. A sus pies puede verse el modelo reducido a escala 1/10.



*Helene Dutrieux, expresión del feminismo militante, pilotó en España un aeroplano *Demoiselle*, primero en Barcelona (octubre de 1910) y después en Madrid (marzo de 1911).*



El aeroplano de Brunet, pilotado por el valenciano Olivert (foto superior), voló unos 50 metros en Paterna (Valencia) el día 5 de setiembre de 1909. Este sería el primer vuelo de aeroplano realizado en España. La foto grande nos ofrece una vista del segundo aeroplano de Brunet, en Moncada (Valencia). No consta que llegara a volar.

nos, verdadera causa de la pequeña avería que impidió la continuación de la experiencia y que el aparato se levantara más. De todos modos, la prueba fue concluyente, el aparato dejó tierra con gran suavidad y, a menos de 3/4 de la potencia del motor, tomó automáticamente la posición de vuelo...» (22).

Debiéramos reputar y proclamar este vuelo —y no el del francés Mamet en Barcelona, el 11 de febrero de 1910— como el primero de los realizados en España por un aeroplano. Y no se trata de vano patriotismo. Al fin y a la postre es preciso tener presente que las marcas de la época registran distancias semejantes a los 40 ó 50 metros de los que nos informa el propio Gaspar Brunet en la prensa de la época. Por ejemplo, Orville Wright recorrió con su aeroplano *Flyer* menos de 40 metros, en aquél primer vuelo que registra la Historia de la Aviación, en las playas de Dayton el 17 de diciembre de 1903; Santos Dumont sólo alcanzó la distancia de 50 metros con su *De-moiselle*, el 24 de octubre de 1906, etc. (23).

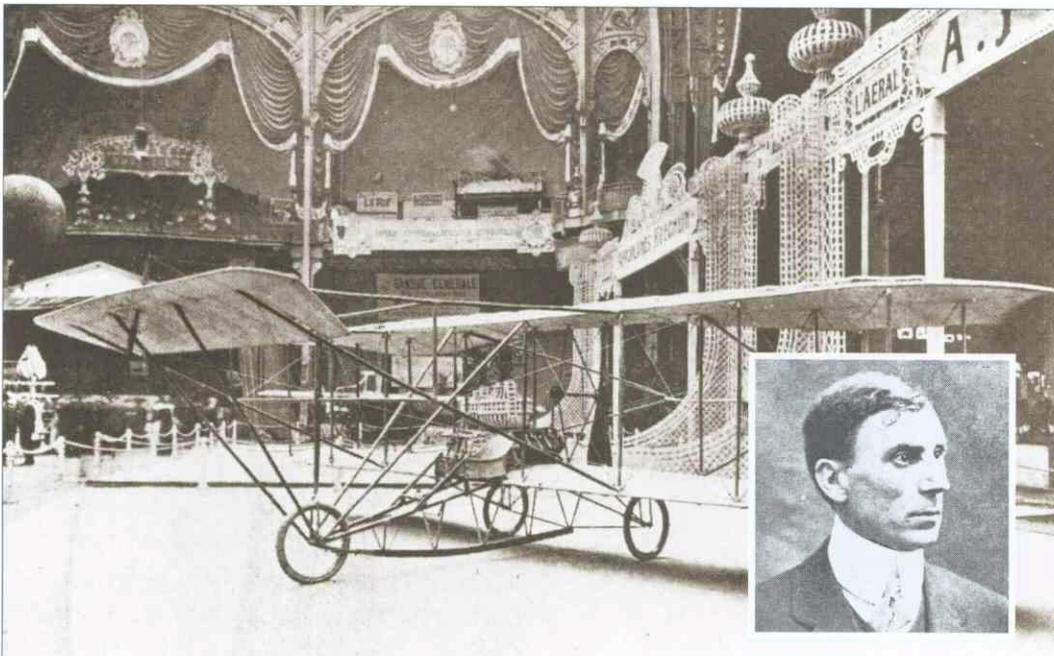
Gaspar Brunet proyectó y construyó otro aparato. Ahora se trataba de un "doble biplano", con motor tractor delantero y puesto del piloto trasero. El 8 de

(22) *Ibid.*, p. 296.

(23) A este respecto, ver el artículo de Antonio G. Betes en esta Revista, N° 5, p. 15.

octubre de 1910, en un campo próximo a Moncada (Valencia), fue probado el segundo aeroplano de Brunet por el piloto Ravelli, quien no logró despegar. Experimentado nuevamente el aparato el día 19, tampoco fue capaz de irse al aire. No existe constancia de que este aeroplano llegara a volar (24).

Antonio Fernández Santillana fue el primer inventor de aeroplanos del mundo que murió a bordo del suyo. También fue el segundo aviador español, aunque sus vuelos no los realizara en su patria. Natural de Aranjuez, sastre de moda femenina, se estableció en Niza, ciudad en la que vivió durante 25 años, hasta el final de sus días. Su breve vida constituyó un prodigio de entusiasmo idealista hacia la aviación. Vendió sus bienes y se dedicó en cuerpo y alma a proyectar y construir un biplano que presentó en el *Salón Aeronáutico de París*, abierto en septiembre de 1909. El aparato podría catalogarse como un tipo intermedio entre el aeroplano *Wright* y el *Curtiss*. Excepto el motor (un *Antoinette* de 24 caballos), todo el aeroplano era obra manual de su inventor. Se trataba de un biplano de 8,50 m. tanto de longitud como de envergadura, con un peso en vacío de 215 Kg. (a efectos comparativos, el *Blériot XI*, por ejemplo, pesaba 350 Kg) y una hélice propulsora tipo *Chauvière* de 2 m. de diámetro (25).



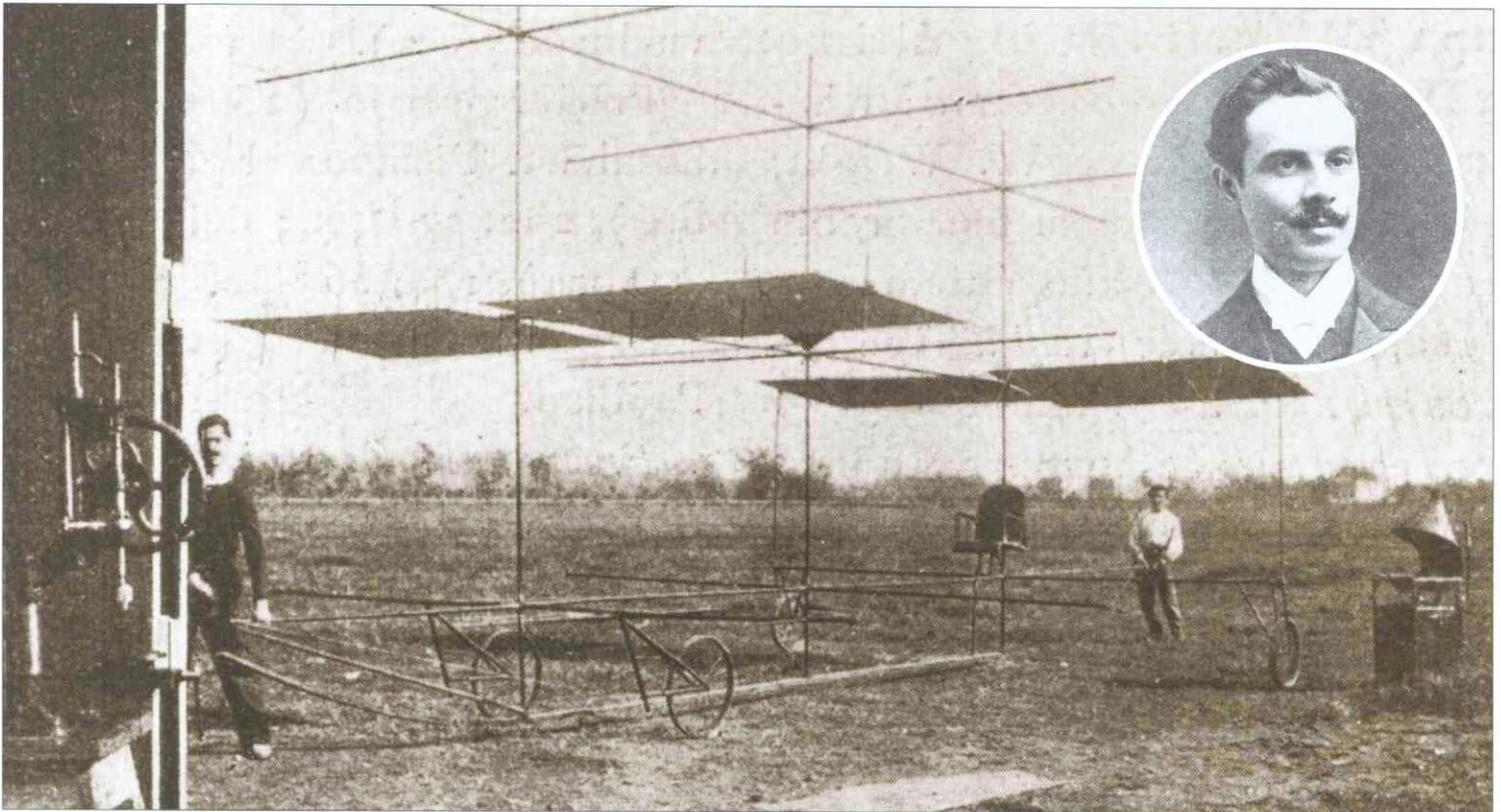
Antonio Fernández, un sastre de ropa femenina nacido en Aranjuez y establecido en Niza, construyó un aeroplano que fue exhibido en la Exposición de París del año 1909. El infortunado inventor murió pilotando su aparato en Antibes el 5 de noviembre de 1909. Se convertía así en la cuarta víctima de la aviación.

El industrial Pierre Levasseur compró la licencia del aeroplano de Fernández y se dispuso a fabricar una serie de ellos. Nuestro inventor y piloto se trasladó con su negocio a Antibes y participó en los concursos de Reims y Blakpool, aunque no consiguió gran cosa, sin duda a causa de la escasa potencia del motor. No se desanimó por ello y habiendo cambiado su antiguo motor por un 8 cilindros *E.N.V.* de 40 caballos, continuó sus experiencias en Niza. Pilotó con éxito su prototipo el 5 de noviembre de 1909. Al día siguiente una ruptura del mando de altura provocó la caída de su aparato y su muerte. Dejó viuda y dos hijos. La municipalidad de Niza tomó por su cuenta las exequias de Fernández y el periódico *L'Eclair* *Nice* abrió una suscripción en favor de su familia (26). A los 33 años de edad, Fernández pasó a constituirse en la cuarta víctima de la aviación. Su biplano le sobrevivió y Levasseur construyó dos ejemplares que prestaron buenos servicios como aeroplanos de escuela.

(24) *R.L.A.*, 25 de octubre de 1910, p. 321-322.

(25) *R.L.A.*, 15 de diciembre de 1909, p. 176.

(26) *Ibid.*, p. 177.



De entre la multitud de intentos para construir y hacer volar aeroplanos en España antes de 1911, podríamos destacar el aparato del catalán Francisco Verdaguer (foto superior). En noviembre de 1909 comenzó a ser montado su original "multiplano" en el campo de El Prat de Llobregat. No consta que llegara a volar.

Hubo en España multitud de inventores que diseñaron aeroplanos, aunque ninguno de ellos llegara a volar. Sí lo hicieron los planeadores de Celestino Bayo Lucía y Heraclio Alfaro Fournier, militar y aerostero el primero, ingeniero civil el segundo. Sus aparatos volaron en 1907 y 1908, respectivamente. El barcelonés y socio de la A.L.A. Francisco Verdaguer diseñó en septiembre de 1909 un curioso prototipo — "aeroplano-multiplano" — formado por tres series de planos, sujeta cada una a un mástil vertical (27).

Benito Loygorri Pimentel fue el primer español con un título de piloto otorgado por la *Federación Aeronáutica Internacional*. Algunos españoles, ante la carencia de escuelas de aviación en España, marcharon a Francia y allí recibieron sus títulos. Loygorri consiguió el suyo con fecha 30 de agosto de 1910, en la escuela de Henry Farman en Mourmelón. Allí adquirió su biplano H.F. tipo *Course*, con motor *Gnome* de 50 caballos. Con él participó en las exhibiciones de San Sebastián durante septiembre y octubre de 1910, en las que alternó con León Morane y Maurice Tabuteau. En uno de tales vuelos llevó como pasajera a María Minondo, la primera mujer que voló en España. Loygorri, representante de la firma *H. Farman* en España, visitaba frecuentemente a sus amigos aerosteros militares de Guadalajara. De algún modo ello influyó en la opinión castrense para que dos de los primeros aeroplanos militares españoles fueran precisamente de la marca *H. Farman*.

Los primeros pasos de la aviación fueron inmediato objeto de atención por parte de los ingenieros militares españoles. Establecida en Francia la escuela de Wilbur Wright, allá acudieron Alfredo Kindelán y Emilio Herrera, quienes pu-



La foto de la izquierda vemos a Benito Loygorri Pimentel, un español nacido en Biarritz, junto a su aeroplano *Henry Farman "de carreras"* en el campo de Ciudad Lineal, en noviembre de 1910. Es el primer español con título de piloto expedido por la *Federación Aeronáutica Internacional*. El segundo piloto español con este título es S.A.R. el Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón (foto derecha).



dieron contemplar el aeroplano de Wilbur en Le Mans, el 2 de octubre de 1908. Durante febrero y marzo de 1909 viajaron Vives y Kindelán en comisión al extranjero para adquirir el dirigible que habría de dotar al Servicio de Aerostación. Al regreso se acercaron a Pau, donde el 1 de marzo Vives estuvo a punto de volar con Wilbur, impidiéndolo una avería en el sistema de lanzamiento. En otro viaje a Pau, Vives pudo volar con el conde de Lambert, alumno de los Wright. De entonces data la memoria que, redactada por Vives y Kindelán, elevaron al Ministro de la Guerra, sugiriendo la adquisición de un aeroplano. Poco después, en diciembre de 1910, el Ministerio de la Guerra, tras las correspondientes discusiones parlamentarias, aprobaba la adquisición de tres aeroplanos, dos *Henry Farman* con motor *Gnome* de 50 caballos y un *Maurice Farman* con motor *Renault*, también de 50 caballos. En el mismo momento, la *Comisión de Presupuestos de Francia* aprobaba un crédito de 1.800.000 francos para la adquisición de aeroplanos militares (28).

El primer militar español que logró el título de piloto de aviación fue S.A.R. el Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón. Obtuvo por su cuenta el título de la *Federación Aeronáutica Internacional* el 27 de octubre de 1910, en la escuela *Antoinette* de Mourmelón. No voló en España hasta que se incorporó al curso de piloto militar de 1912, obteniendo el título elemental en febrero de 1913. En aquél año la aviación española ya se hallaba a semejante nivel de interés y desarrollo que la del resto del mundo. Los pioneros, tanto españoles como extranjeros, habían extendido el fenómeno aviatorio como un reguero de pólvora ■

El primer militar español que logró el título de piloto de aviación fue S.A.R. el Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón. Obtuvo por su cuenta el título de la *Federación Aeronáutica Internacional* el 27 de octubre de 1910, en la escuela *Antoinette* de Mourmelón. No voló en España hasta que se incorporó al curso de piloto militar de 1912, obteniendo el título elemental en febrero de 1913. En aquél año la aviación española ya se hallaba a semejante nivel de interés y desarrollo que la del resto del mundo. Los pioneros, tanto españoles como extranjeros, habían extendido el fenómeno aviatorio como un reguero de pólvora ■

(27) R.L.A., 15 de septiembre de 1909, pp. 89 y ss.

(28) R.L.A., 25 de diciembre de 1910, p. 370.