Antonio Fernández
(Primer piloto español víctima de la Aviación)

RAFAEL G. GRANDA
General de Aviación

EL 11 de septiembre de 1908 se producía el primer accidente mortal de la Aviación mundial. En el improvisado aeródromo de Fort Myer, en Estados Unidos, Orville Wright realizaba exhibiciones con su aeroplano, ante una delegación militar que estudiaba la posibilidad de adquirir el aparato para el Ejército. En uno de los vuelos sobrevino el accidente que costó la vida al Teniente Selfridge, que iba de pasajero, y heridas de consideración al piloto.

Habían pasado cerca de cinco años desde que los hermanos Wright efectuaran sus primeros vuelos en Kitty Hawk, y en Europa, principalmente en Francia, eran varios los hombres que volaban en otros tipos de aeroplanos, sin haber ocurrido hasta entonces ningún otro accidente mortal.

Con anterioridad se habían producido innumerables muertes, tanto de tripulantes de globos aerostáticos, como de inventores que trataban de imitar, con diversos y variados artilugios, el vuelo o al menos el planeo de las aves, lanzándose desde lugares elevados, terminando por lo general con descensos cuya senda de planeo se acercaba mucho a la vertical.

En las relaciones necrológicas que figuran en los textos de Historia de la Aeronáutica no se tienen en cuenta, por lo general, tales accidentes y esas listas comienzan con el del teniente Selfridge y algunas con el primer piloto muerto, el francés Lefevre, que lo fue en el aeródromo de Juvisy, cercano a París, el 7 de septiembre de 1909.

Es decir, transcurrieron casi cinco años desde la fecha considerada como el momento de la invención del aeroplano (diciembre de 1903), hasta que se iniciara la larga lista de víctimas de la Aviación. A partir de ese momento, esa lista creció continuamente y de forma acorde con el incremento de los vuelos en todo el mundo.

Pocos días después (el 22 del mismo mes que Lefebre) perecía el también francés Capitán Ferber en la ciudad de Boulogne. Cabía dentro de la lógica que las primeras víctimas de la aviación fueran franceses, puesto que por estas fechas la mayor parte de los pilotos eran de esa nacionalidad; sin embargo, el tercer piloto muerto, aunque residente en Francia, era español y se llamaba Antonio Fernández, de profesión modisto de señoras y de afición inventor y piloto de aeroplano.

Antonio Fernández, nacido en Aranjuez en 1876.

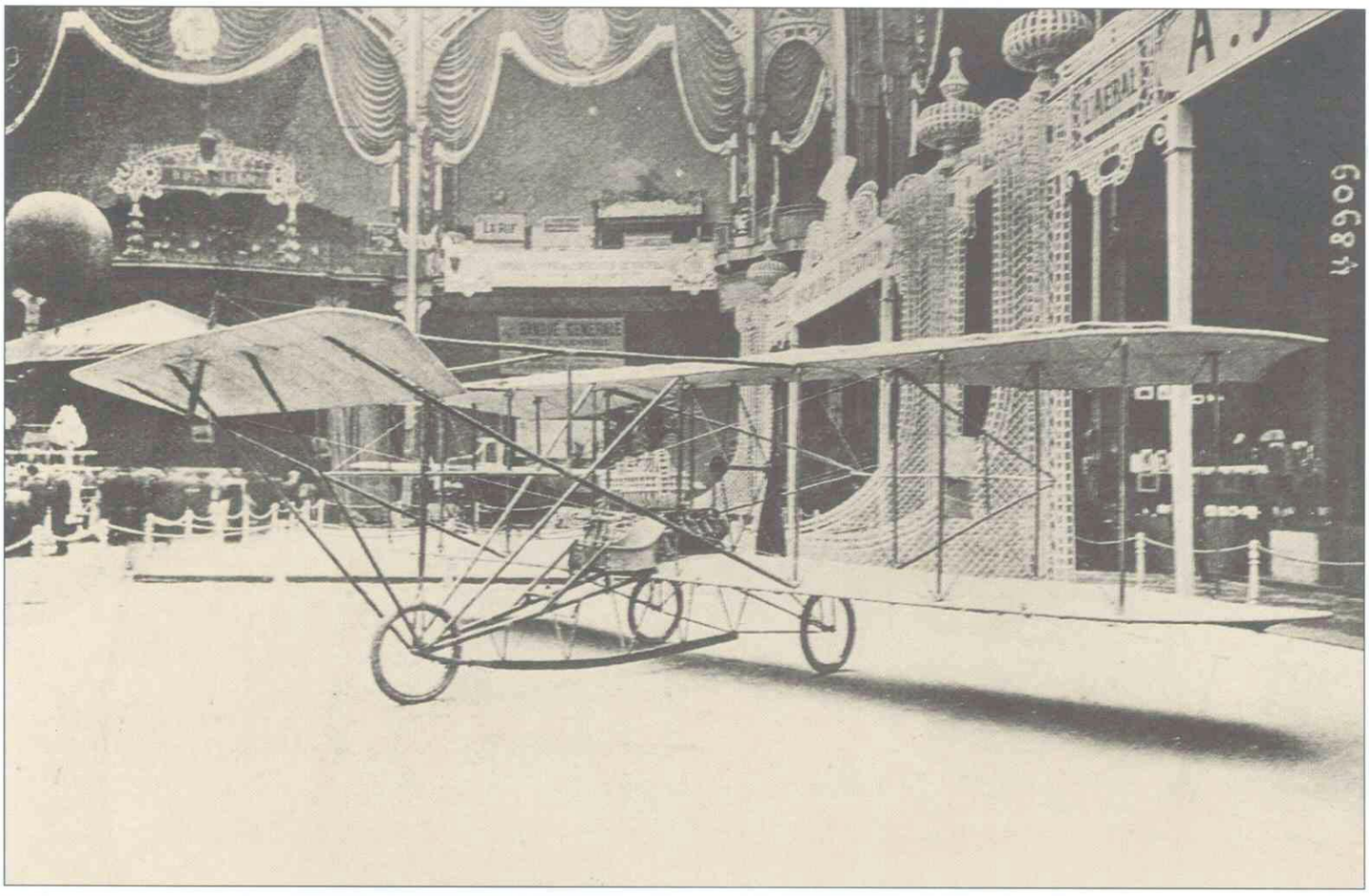
En el momento de su muerte tenía Fernández treinta y tres años, había nacido el día 2 de febrero de 1876, en Aranjuez. El deseo de progresar en su profesión de «sastre de señoras», le llevó a trasladarse a París, centro mundial de la moda de entonces, donde se estableció y progresó en el negocio. Un año antes de su muerte se trasladó a Niza, donde estableció un nuevo taller y su residencia. Estaba casado con una francesa y tenía dos hijos, el segundo de los cuales había nacido un mes antes de su muerte. Se decía de él que «era hombre culto, muy soñador y entusiasta de los inventos de la aerostación».

Desde su nueva residencia asistió a las pruebas y exhibiciones que realizaba Wilbur Wright en la región, despertándose en él la afición por la aviación, lo que le llevó a un cierto abandono de su negocio, para dedicarse casi por completo a la construcción de un aeroplano, con tan gran entusiasmo y fe, que le llevó a declarar, aun antes de efectuar prueba alguna, que su aparato «sería el mejor y más perfecto de cuantos habían hendido los aires».

Al parecer esta afición de Fernández era bien vista por su esposa, que según las crónicas «estaba enamoradísima de él y se forjaba grandes ilusiones con el invento de su marido».

El aeroplano tenía cierto parecido con el de los Wright, y en la realización de los planos y su posterior construcción, le habían ayudado uno de los cortadores de su taller de modisto y el afamado mecánico Lefebre, que naturalmente no era el Lefevre (con «v») piloto ya fallecido por estas fechas.

Una vez terminada la construcción de su aeroplano, efectuó las primeras pruebas en las llanuras de La Gragüe, entre Niza y Antibes, al parecer con poco éxito. Más tarde, en el mes de septiembre, Fernández expuso su aeroplano en el Salón Aeronáutico de París, donde fue examinado por otros constructores y pilotos, de los que recibió muestras de aprobación y algunos consejos y asesoramiento para mejorarlo. También lo presentó al público en la «Gran Semana de Aviación de Reims», uno de los mayores acontecimientos aeronáuticos de aquellos tiempos, aunque no llegó a participar en ninguna de las pruebas. Esta presencia de Fernández con su aeroplano, parece un tanto precipitada por su parte, puesto que aún no había logrado volar con su aparato, y a la Semana de Reims acudieron los más notables aviadores con los mejores aeroplanos conocidos y de las pruebas se batieron innumerables «récords» de



Aeroplano construido por Fernández ayudado por el afamado mecánico Lefebre.

altura, velocidad, distancia y permanencia en el aire.

La misma crónica que nos señala la presencia de Fernández en Reims dice que, hasta la fecha, «Fernández no obtuvo ningún resultado de su aparato, pues nunca pudo pasar a pleno vuelo de la línea de partida».

No obstante el aeroplano de Fernández no era fruto de un sueño ni una fantasía; estaba bien proyectado y basado en los conocimientos que entonces se tenían de la técnica aeronáutica y tenía las condiciones precisas para volar como afirmaban personas entendidas que lo habían examinado, entre ellos el industrial francés Levavaseur, buen conocedor de cuestiones aeronáuticas que, aun antes de que Fernández llegase a volar, le compró la licencia y más tarde fabricó dos ejemplares que prestaron buen servicio como aeroplanos de escuela.

Después de la Exposición de París y de su «estática» intervención en la Semana de Reims, Fernández efectuó algunas pruebas de potencia y despegue, con cortos vuelos, en uno de los cuales llegó a elevarse 20 metros, pero una inoportuna ráfaga de viento rompió una de las alas, cayendo violentamente al suelo, sin más consecuencia para el piloto que algunas magulladuras.

Todas las pruebas las llevaba a cabo en las llanuras que ya hemos nombrado, situadas a siete kilómetros de Niza, lugar en el que le sobrevino la muerte el día 6 de diciembre de 1909, cuando se hallaba realizando la prueba que él consideraba como definitiva.

Al amanecer de ese día, se encontraban presentes, ayudando al inventor, su gran admirador también español Pablo Figueira, el mecánico Lefebre y el cortador de su taller de modisto que le ayudó en el proyecto y del que sentimos desconocer su nombre.

De las declaraciones realizadas a la prensa por algunos de los presentes podemos relatar lo ocurrido de forma resumida, destacado entre comillas algunas de las frases textuales de tales declaraciones.

A primera hora de la mañana, los tres personajes nombrados más arriba, ayudaron a Fernández a preparar su aparato para el vuelo y revisar sus mecanismos. Pasada una hora aproximadamente, pusieron en marcha el motor y Fernández se puso a los mandos de su aeroplano, despegando casi de inmediato y alcanzando muy pronto unos 30 metros de altura. El despegue había sido casi perfecto, el motor funcionaba con toda regularidad y los mandos obedecían al piloto.

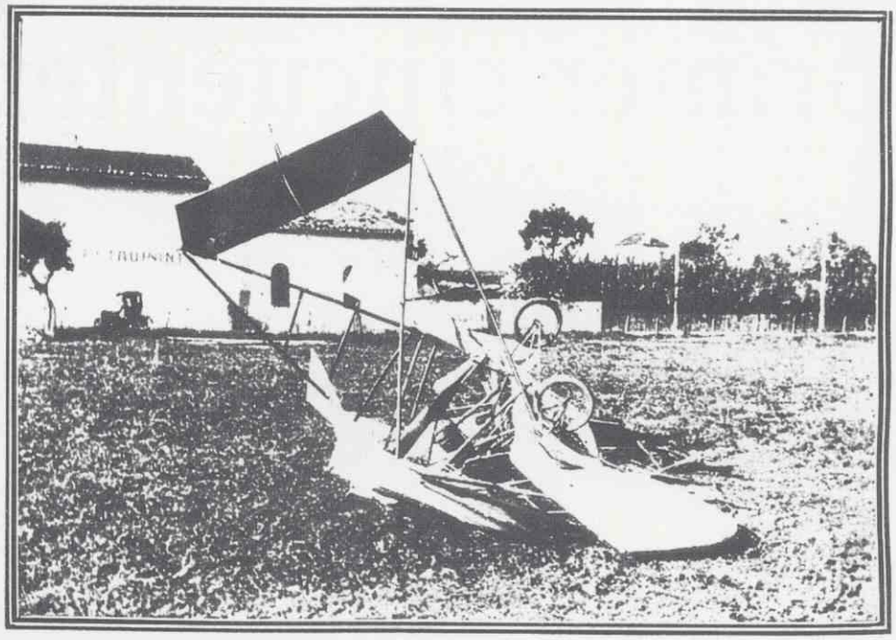
Cuando había recorrido en el aire unos 300 metros y al querer hacer un viraje, «el biplano comenzó a retroceder con sobresaltos y estremecimientos muy irregulares, hasta que parándose de repente, cayó pesadamente al suelo».

Aunque en algunos reportajes se decía que el aparato había caído al suelo por «falta de estabilidad», lo que quizás quería significar sustentación, la realidad fue que el accidente sobrevino por la rotura de «una cuerda que maniobraba el timón». Al parecer dicha cuerda era un simple cordel que rozaba contra uno de los pedales de dirección, probable motivo de su rotura, por desgaste. En el libro editado en Inglaterra «Aviation. – The pioner years», se dice que el accidente fue debido a «inadequate repair of controls». Lefebre había llamado la atención de Fernández sobre ese defecto, aconsejándole sustituir la cuerda por un cable metálico, a lo que al parecer el inventor no hizo caso alguno.

Cuando todos los presentes corrieron hacia el lugar de la caída, vieron que Fernández permanecía debajo de los

EL AVIADOR SR. FERNANDEZ MUERTO EN EL ACCIDENTE QUE SUFRIÓ EN NIZA Fot, Rol

La Prensa diaria ha publicado noticias detalladas del terrible accidente de aeroplano sufrido por nuestro compatriota D. Antonio Fernández en Niza, y á consecuencia del cual murió aplastado por su aparato. Publicamos el retrato de la víctima y una fotografía del estado en qne quedó el aeroplano después de la catástrofe.



ESTADO EN QUE QUEDÓ EL AEROPLANO INVENTO DEL AVIADOR FERNÁNDEZ DESPUÉS DEL ACCIDENTE QUE LE COSTÓ Á ÉSTE LA VIDA

Fot. Wold'Graphié Press

restos del aeroplano sin moverse. Pablo Figueira comentaba al día siguiente: «Costó mucho trabajo sacar a Antonio de la posición en que había caído y sólo lo conseguimos tirándole de las piernas. Entonces nos convencimos de que el pobre amigo estaba muerto».

Entre los primeros aviadores los había de las más diversas profesiones y ocupaciones, como ciclistas, escultores, artistas de circo, ingenieros, mecánicos y hasta una notable tiple de ópera, pero creemos que Fernández era el único modisto de señoras, y en su familia no se encontraba ningún precedente que pudiera haber influido en él para adquirir esa afición; sin embargo, podría haber tenido algo que ver con su indiferencia ante el riesgo, el hecho de que «era hermano de los afamados picadores de toros Pepe el Largo, Chano y Chanito, este último de la cuadrilla de Gaona».

En la Historia de la Aviación Española, editada por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas y que podemos considerar por tanto como «historia oficial», se hace mención de Antonio Fernández solamente en un texto de 17 renglones de una columna y, entre otras cosas dice: «... a sus 33 años fue el primer inventor de aeroplanos del mundo que murió a bordo del suyo y la cuarta víctima de la aviación». ¿No era Antonio Fernández español? ¿No fue el primer español muerto en accidente de avión? Es indudable que concurrían en él ambas condiciones, por lo que, además de todo lo dicho, fue también *la primera víctima de la Aviación española.*

Se tiende a considerar al Capitán Celestino Bayo como esa primera víctima y es cierto que lo fue, en suelo español y con aeroplano español y también el primer piloto militar, pero creemos que a Antonio Fernández no se le ha hecho la justicia que se merece y también estamos seguros de que muchos aviadores españoles, civiles y militares desconocen los hechos de Fernández y posiblemente algunos de ellos no habrán oído nunca mencionar su nombre.

Si Antonio Fernández no hubiese sufrido tan prematura muerte, es indudable que figuraría en la lista de los más notables constructores y pilotos de aeroplano de aquella época, al lado de Wright, Santos Dumont, Bleriot, Farman, Voisin y todos los demás grandes aviadores de los gloriosos principios de la aviación.■

Otra vista del fatal accidente.