

PIONEROS

de la Aviación Española

Cuadernos de Historia Aeronáutica

Distribución digital no venal: Círculo Aeronáutico JESÚS FDEZ. DURO



dlb

Pioneros de la Aviación Española

QUERIDO LECTOR

PIONEROS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA llega a su fin. En esta entrega número 53 haremos repaso de las primeras exposiciones internacionales de aviación, de algunas curiosidades del mundo aeronáutico y recordaremos a los primeros caídos.

El lustro abarcado desde el año 1909 a 1913, fue la época de los pioneros aéreos de nuestro país, unos “aerotrastornados” que lo arriesgaron todo por un único ideal, volar.

dlb

HITOS:

- Primera gran exposición internacional de aviación
- Primera boda en aeroplano
- Primer paracaídas acoplado al aeroplano efectivo
- Primer fallecido de la aviación



Antonio Fernández a los mandos. Fuente: La Belle-Époque des Pionniers de Port-Aviation.

ENTREGA N.º 53

CONTENIDO:

Las Exposiciones Aeronáuticas	321
Curiosidades Aéreas	330
Los Mártires de la Aviación	336

En la 1ª Exposición Internacional de Locomoción Aérea de París se dieron cita los constructores de los aeroplanos más avanzados del mundo. Las últimas novedades de una ciencia aún en pañales.

En aquellos comienzos se podía ver casi de todo, dando pie a extravagancias y curiosidades dignas del más alocado pionero del aire.

Un último recuerdo para aquellos que persiguiendo su sueño se quedaron por el camino, mostrando la fragilidad del hombre y su máquina.

Hombres que dieron todo para lograr el éxito y que la suerte les negó días de gloria, como Antonio Fernández, aunque él también fue indudablemente uno de los **PIONEROS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA.**

El autor de estos CUADERNOS DE HISTORIA AERONÁUTICA es el cántabro **DAVID LAVÍN BORDAS**, miembro del Círculo Aeronáutico *Jesús Fernández Duro*, colaborador habitual de la Revista RESCATE de Historia y Cultura Aeronáuticas; y componente del Aula CAJASTUR del citado Círculo, para el estudio, investigación y divulgación de la historia del vuelo. Es Ingeniero de Grado en Tecnologías de Telecomunicación; Ingeniero Técnico de Sistemas Electrónicos; Técnico Superior de Mantenimiento Aeromecánico y LMA B2. Actualmente trabaja como Especialista de Navegación Aérea en el Aeropuerto de Santander.

**Fotografía de portada: El biplano de Antonio Fernández en la 1ª Exposición Internacional de Aeronáutica. Fuente: Internet*

38. LAS EXPOSICIONES AERONÁUTICAS

Las primeras exposiciones aeronáuticas con presencia masiva de aeroplanos, aparecieron como complemento de las de automoción. A medida que la aviación iba siendo más popular, comenzaban a existir espacios específicos para mostrar los adelantos que se iban consiguiendo en esta materia.

El primer vuelo en Europa conseguido por Santos Dumont en 1906, seguido de los realizados con aparatos *Voisin*, *Blériot* y *Esnault-Pelterie* el año siguiente, significaron el comienzo de una imparable evolución de la aviación, mayormente en Francia.

La primera gran exposición fue inaugurada el 24 de diciembre de 1908 en París, la *XI Exposition Internationale de L'Automotive du Cycle et des Sports et I Exposition Internationale de L'Aeronautique*. Con una nutrida representación de fabricantes, significó el primer gran esfuerzo en dar a conocer la evolución de la aviación, aunque no fue la única.

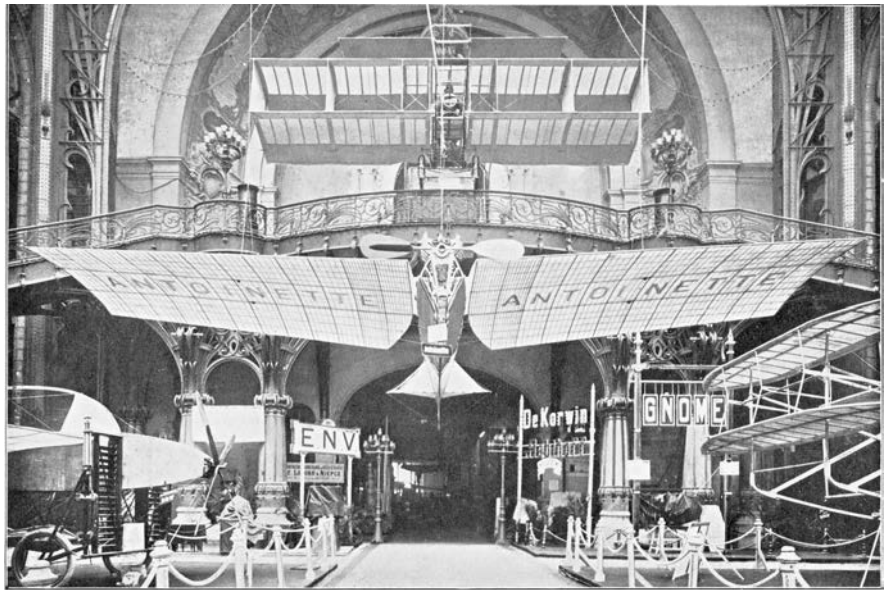


38.1. Cartel del Primer Salón de Aeronáutica de París ⁷⁰⁰



38.2. El Avion 3 de Clément Ader en la Exposición de 1908 ⁷⁰¹

En el *Grand Palais* de París se pudieron contemplar los aeroplanos *Voisin*, *Delagrangé*, *Farman*, *Blériot*, *R.E.P.*, *Kapferer*, *Antoinette*, *Breguet*, *Wright*, y un sin fin de nuevos fabricantes que habían trasladado allí sus más modernas invenciones. Cabe destacar la exposición del *Avion* (el número 3) de Clément Ader, la primera máquina que se elevó por sus propios medios el 9 de octubre de 1890 en el parque de Château d'Armainvilliers, al sureste de París.



38.3. El modelo *Antoinette* de Levavasseur en el Salón de 1908 ⁷⁰²

En varios de los países europeos que ya habían visto volar los primitivos aparatos franceses, se comenzaba a desarrollar una pequeña industria de máquinas y componentes para la aviación, así como diseños pro-

pios de aeroplanos, que si bien estaban un poco lejos de los avanzados logros galos, comenzaban a despuntar. No obstante, franceses y alemanes iban a la cabeza en lo referente a la aviación.



38.4. Aspecto de la zona dedicada a la Aeronáutica de la Exposición de 1908 en París ⁷⁰³

Así lo demostraba la gran variedad de adelantos presentados en la Exposición Aeronáutica de Fráncfort en agosto de 1909. Numerosos *stands* con los desarrollos, sobre todo de motores, como los conocidos *Daimler*. También se mostraba mucho equipo para dirigibles, pues tradicionalmente Alemania apostaba por el uso de dirigibles de gran tamaño como los conocidos Zeppelines.



38.5. Interior de la nave en la que se realizó la Exposición Aeronáutica de Fráncfort 704

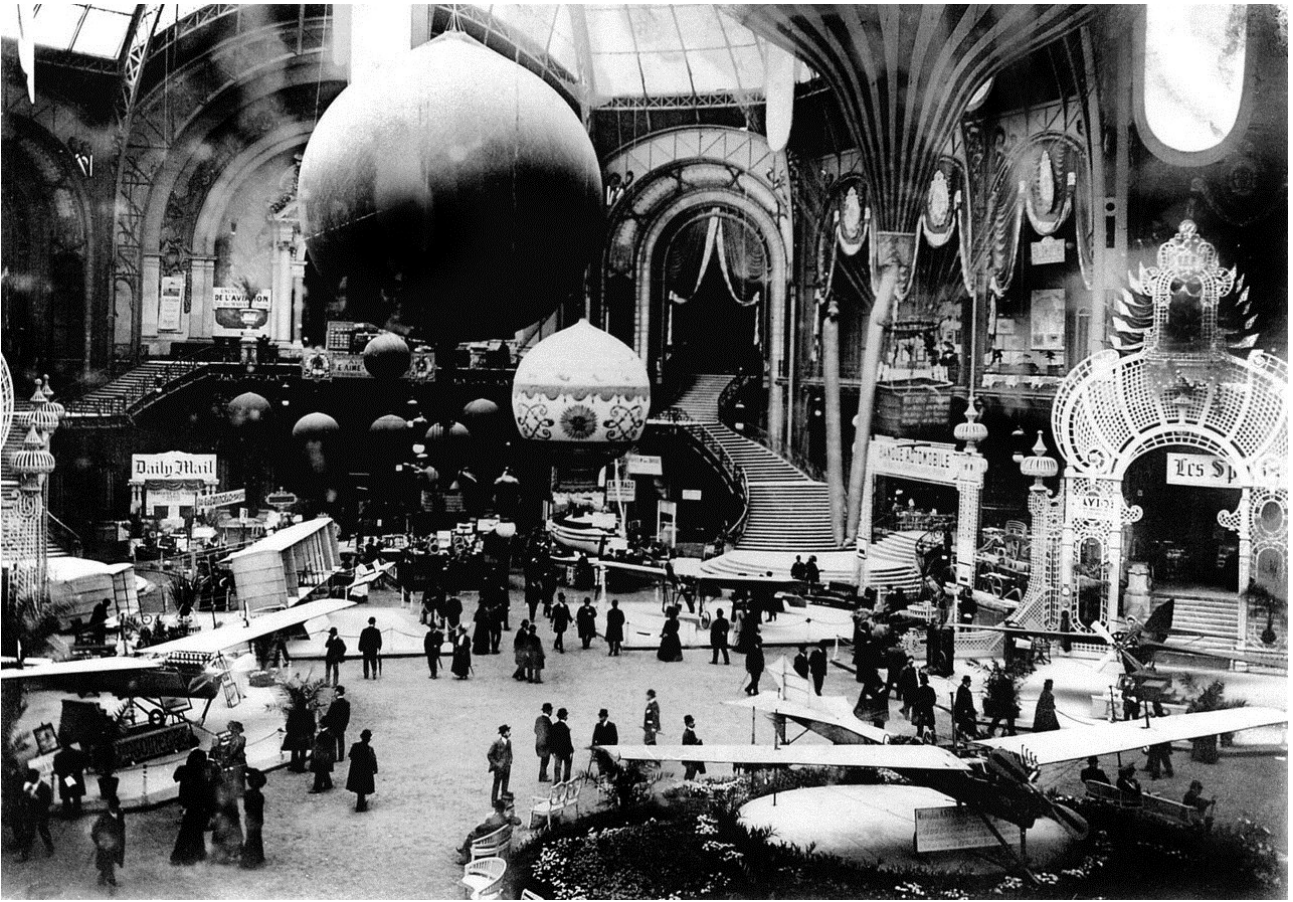
Pero no fue hasta septiembre de 1909 que en París se organizó la *Première Exposition Internationale de Locomotion Aérienne*, de nuevo en el *Gran Palais*, dedicada única y exclusivamente a los progresos de la aeronáutica.

Este primer Salón de la aviación contó entre otras cosas con la exposición del revolucionario aeroplano de Louis Blériot, el monoplano *Blériot XI* con el que había logrado consumar la primera gran gesta de la aviación dos meses antes.



38.6. Los distintos stands que componían la Exposición alemana de principios de 1909 705

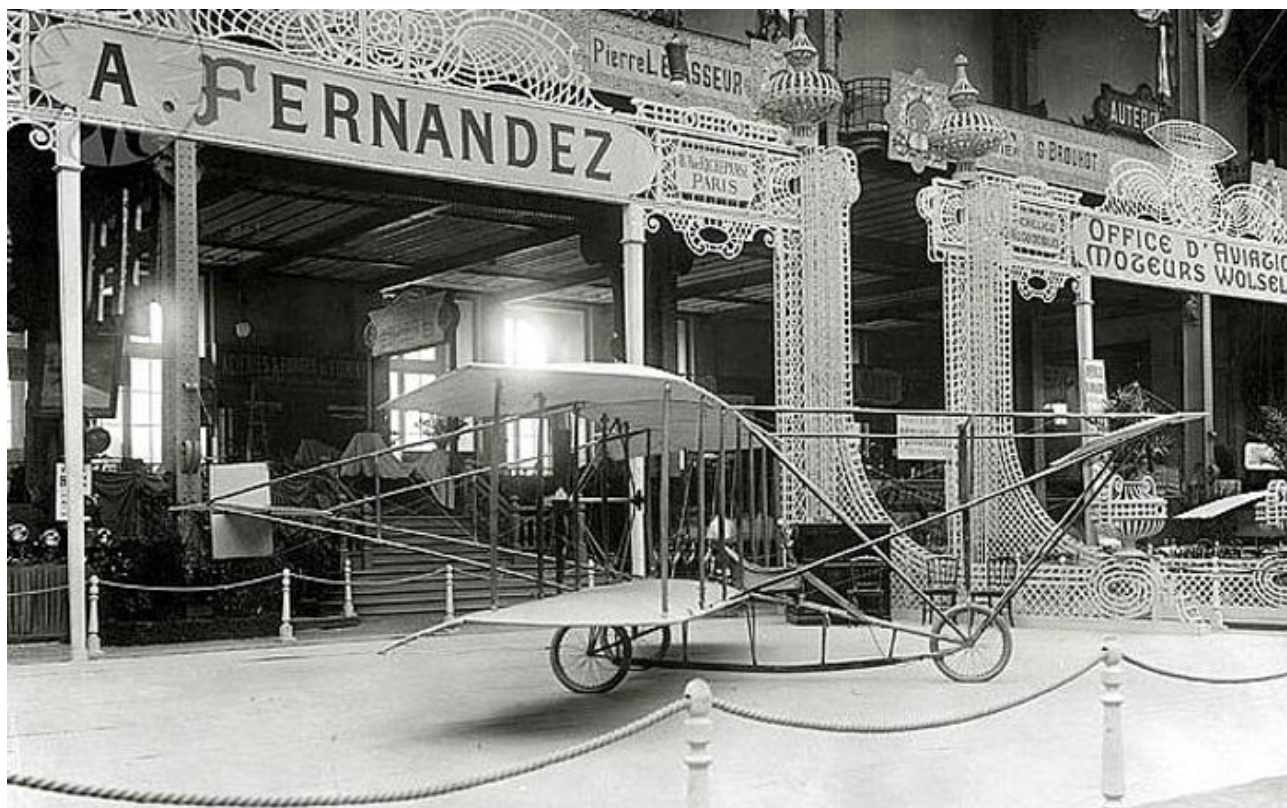
Uno de los *stands* de la exposición tenía un protagonista español, se trataba del madrileño Antonio Fernández Santillana (ver Capítulo 1 del Volumen 1) que había trasladado su nuevo prototipo biplano inspirado en los aeroplanos *Curtiss*. El aparato tuvo buena acogida y sus planos fueron adquiridos por Pierre Levasseur.



38.7. Impresionante aspecto de la 1ª Exposición Internacional de Locomoción Aérea de París a mediados de 1909 ⁷⁰⁶



38.8. Otra vista de la 1ª Exposición Internacional de París de 1909 ⁷⁰⁷



38.9. La representación española en la 1ª Exposición Aeronáutica de París fue este biplano de Antonio Fernández ⁷⁰⁸



38.10. El stand de Antonio Fernández en la 1ª Exposición Internacional de Aeronáutica de París en 1909 ⁷⁰⁹

Un buen puñado de modelos podían ser adquiridos a precios que oscilaban entre los 7.500 francos del *Demoiselle* de Santos Dumont y los 30.000 del biplano de los hermanos Wright. No obstante, el famoso *Blériot XI* se llevaría el gato al agua en cuanto a número de unidades vendidas. Se estima que de los aproximadamente 1.300 aeroplanos construidos en Francia hasta finales de 1913, 800 habían sido de este modelo, cuyo coste era de unos 12.000 francos de la época.

Llegado el año 1910, se organizaron exposiciones en casi todas las naciones europeas, incluida España.

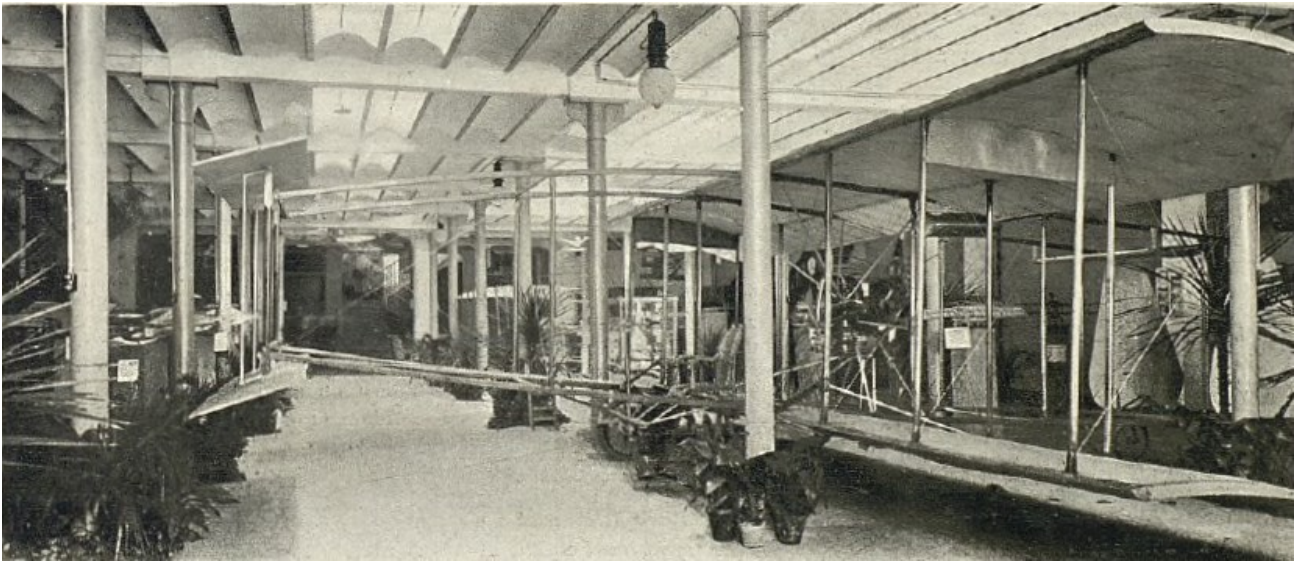


38.11. Zona aeronáutica del Salón belga de 1910 ⁷¹⁰

Precios de los principales aeroplanos en 1909.

APARATOS	TIPO	Superficie de sustentación. — Metros ² .	DIMENSIONES		Potencia del motor. — HP	PRECIO — Francos.
			Longitud — Metros.	Envergadura. — Metros.		
Antoinette.....	Monoplano....	35	12	14	50	25.000
A. V. I. A.....	Idem.....	14	7	7,50	30	8.000
Bleriot XI.....	Idem.....	14	7,50	8,60	24	12.000
Bleriot XII.....	Idem.....	27	7,60	9,60	70	26.000
Chauvière.....	Biplano.....	20	6,50	10	35	12.000
Clément-Bayard.....	Idem.....	60	11,65	12	43	17.000
De Dion-Bouton.....	Multiplano....	62	9	12	100	»
Farman.....	Biplano.....	40	12	10	45	28.000
Grégoire-Gyp.....	Monoplano....	22	11	10	40	12.500
Hanriot I.....	Idem.....	24	9,60	9,17	35	20.000
R. E. P.....	Idem.....	21	8,50	10,80	33	30.000
Santos Dumont.....	Idem.....	10	6,20	5,50	25	7.500
Sociedad de Construcción de Aparatos Aéreos.....	Idem.....	20	8	10	25	12.500
Vendôme.....	Idem.....	22	11	11	30	15.000
Vuitton-Hubert.....	Helicóptero...	»	»	»	»	»
Voisin.....	Biplano.....	50	12	11,50	50	25.000
W. L. D.....	Idem.....	50	10	10	60	22.000
Wright.....	Idem.....	50	8,50	12,50	25	30.000

38.12. Precios de los principales aeroplanos en venta en 1909 ⁷¹¹



38.13. El Aeroplano Olivert en el interior de la 1ª Exposición Aeronáutica de España en 1910 ⁷¹²

Efectivamente, el 15 de marzo de 1910 se inauguraba oficialmente en Barcelona la 1ª Exposición de Aeronáutica en España. Aunque no era comparable a la

parisina, supuso una bonita muestra de los avances en materia de aviación en nuestro país (ver Capítulo 5 del Volumen 1).



38.14. Aspecto de la 2ª Exposición Internacional de Locomoción Aérea de París en 1910 ⁷¹³



38.15. 3ª Exposición de París de 1911 ⁷¹⁴



38.16. El torpedo aéreo de Paulham en el 3er Salón de París ⁷¹⁵



38.17. Aspecto de la 3ª Exposición Internacional de Locomoción Aérea de París en 1911 ⁷¹⁶

Durante los años siguientes, la muestra de la capital francesa se convirtió en la más importante del mundo, trayendo cada año los últimos modelos que cada vez eran más evolucionados.

En 1913 se alcanzaría la quinta edición, exponiendo una buena cantidad de aeroplanos militares, antesala de los modelos que más tarde actuarían en la Gran Guerra, poniendo de manifiesto la importancia de la aviación en los conflictos bélicos de comienzos de siglo.



38.18. 4ª Exposición en 1912. En el recuadro un Farman militar armado ⁷¹⁷



38.19. Aspecto del recinto del Grand Palais donde se celebró la quinta exposición Internacional de Locomoción Aérea ⁷¹⁸

39. CURIOSIDADES AÉREAS

El nacimiento de la aviación supuso, además del comienzo de un novedoso sistema de locomoción, una nueva forma de realizar los más inverosímiles actos. El vuelo de un aeroplano implicaba un halo de misterio y expectación en aquellos primeros años que arrastraba masas de curiosos espectadores deseosos de observar el nuevo espectáculo, por lo que avispados empresarios buscaron las formas más curiosas de aprovechar esa inercia.

En 1913, un circo de Berlín exhibía un mono que era capaz de ejecutar un vuelo con un pequeño aeroplano equipado con motor de aire comprimido que movía la hélice, elevándose a alturas superiores a siete metros para deleite del impresionado público.

También a principios de ese mismo año en Alemania, el famoso piloto germano Gustav Otto, celebraba su reciente matrimonio realizando el viaje de boda acompañado por su esposa en aeroplano.



39.1. Mono aviador en un circo de Berlín ⁷¹⁹

Aunque la primera boda en aeroplano de la que se tiene constancia se ofició por el Reverendo S. Goar en el estado norteamericano de Ohio a finales de octubre de 1913.



39.2. Gustav Otto realizando su viaje de boda en aeroplano ⁷²⁰

La joven aviadora Katherine Stinson puso a disposición de William A. Wilson y Mary Carrent su aeroplano para celebrar la unión.

En un mitin de aviación había comenzado su amor y en recuerdo de aquella feliz fecha, decidieron unirse en matrimonio en el aire, por lo que aviadora, contrayentes y sacerdote se elevaron en Cincinnati, resultando una feliz boda que dio mucho que hablar en dicha ciudad.



39.3. La aviadora americana Katherine Stinson ⁷²¹



39.4. Una boda en aeroplano en Cincinnati ⁷²²



39.5. El aviador Grade explicando el funcionamiento del aparato ⁷²³

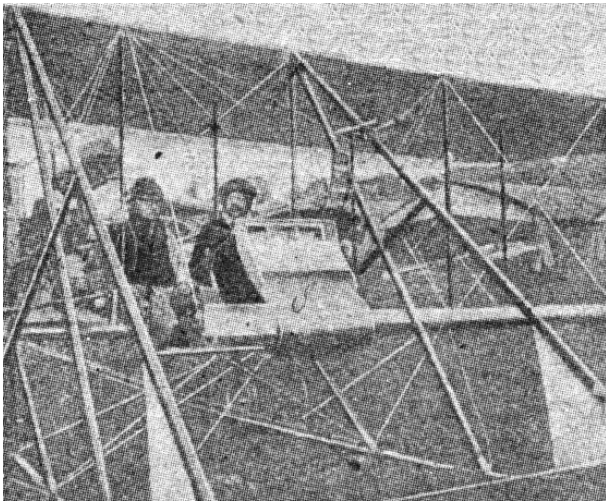
Curiosa fue también la publicación en prensa del viaje aéreo de unos enanos invitados por el piloto alemán Grade, o la superstición del aviador francés Védrines de llevar en su aeroplano el retrato de la Gioconda a la que atribuía su buena suerte.



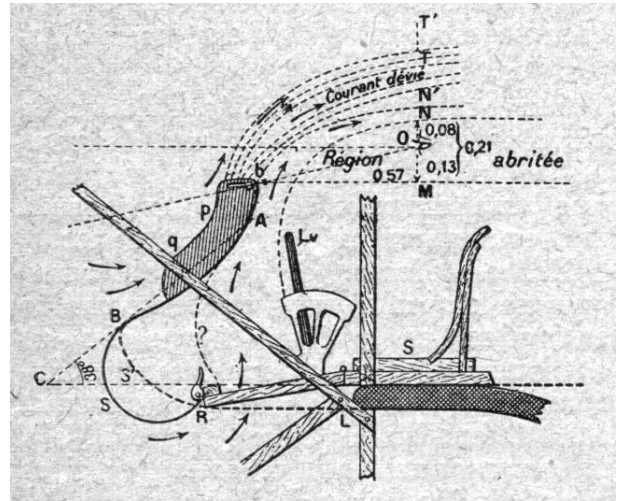
39.6. Los ilustres invitados en el aeroplano ⁷²⁴



39.7. La Gioconda en el aeroplano de Védrines ⁷²⁵



39.8. Salta-viento instalado en un aeroplano ⁷²⁶



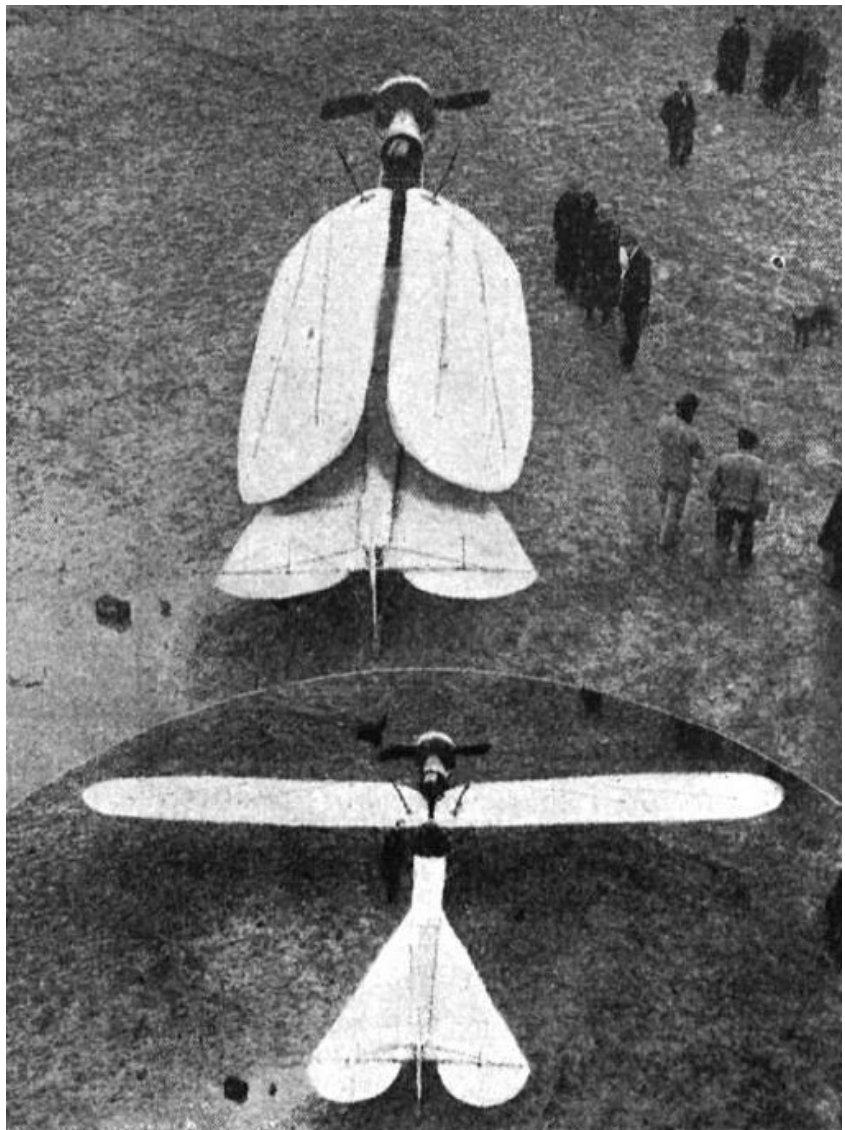
39.9. Esquema del salta-viento en un biplano Wright ⁷²⁷

Era aquel un tiempo de avances y diseños, encontrando desarrollos curiosos que pretendían mejorar el funcionamiento y las prestaciones de los distintos modelos.

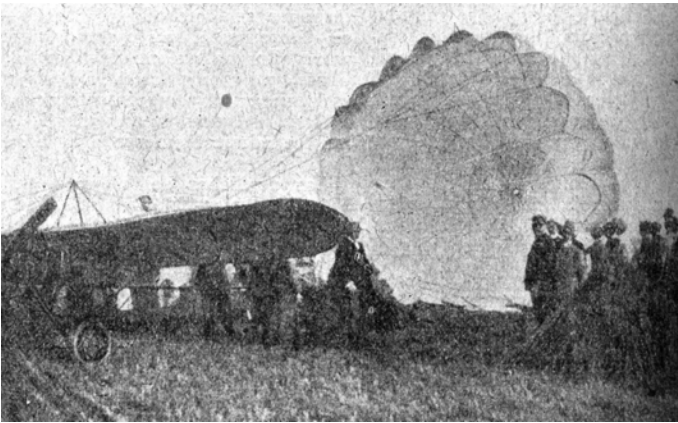
A medida que los aeroplanos ganaban en velocidad el viento incidente resultaba molesto al piloto por lo que Mr. Eysséric resolvió el problema con un artilugio denominado *salta-viento*. El aparato servía tanto para automóviles como para los aeroplanos.

El ingenio se componía de una gran superficie cóncava e inclinada en la parte inferior, y en la superior un elemento más pequeño ligeramente cóncavo que podía girar a charnela alrededor de un punto permitiendo establecer una inclinación deseada.

En el campo de las aeronaves apareció también un curioso monoplano articulado de alas plegables denominado *Monoplano Marcey* que tenía un aspecto muy particular, siendo apodado el “aeroplano-abeja”.



39.10. Monoplano Marcey de alas plegables ⁷²⁸



39.11. Pruebas en tierra del paracaídas Bonnet ⁷²⁹



39.12. Pégoud y Bonnet el 16 de agosto de 1913 ⁷³⁰

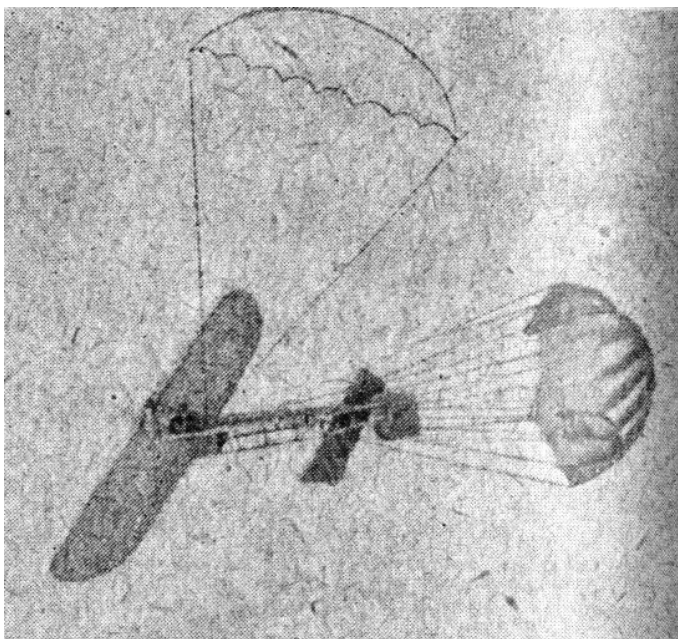


39.13. Paracaídas Bonnet plegado sobre el aeroplano ⁷³¹

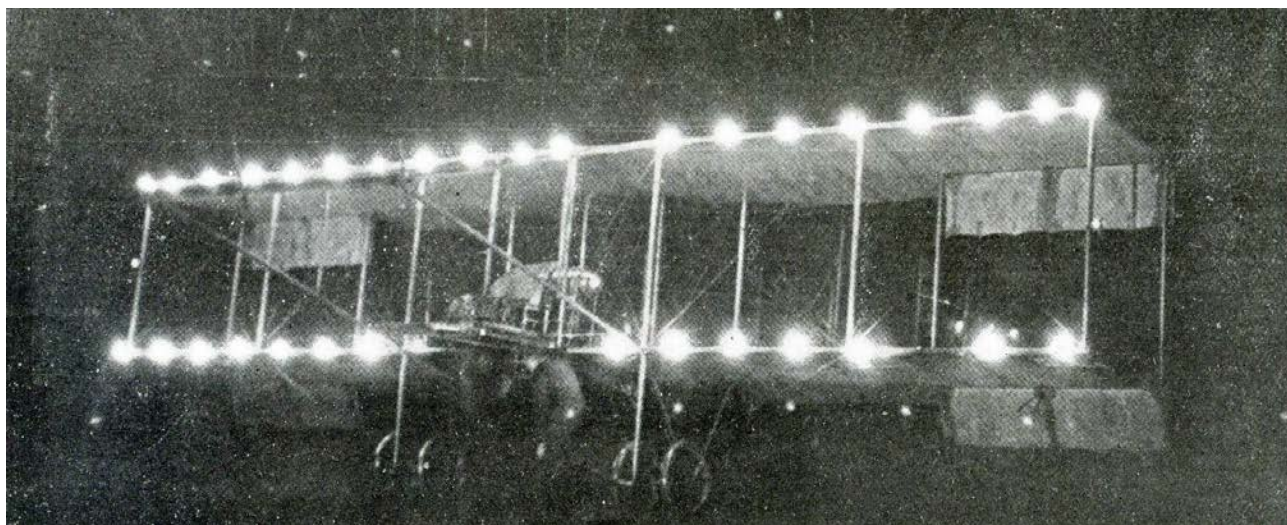
Los paracaídas estaban en pleno desarrollo, por lo que no solo se derivaban esfuerzos para los denominados paracaídas individuales, sino también se buscaba un método de salvamento en los propios aeroplanos.

Este dispositivo iría plegado y sujeto al aparato, y en caso de accidente debía de desplegarse y sostener en el aire al piloto. Uno de los paracaídas más célebres fue el del tipo *Bonnet*, y fue ensayado por el aviador francés Pégoud en agosto de 1913, empleando un viejo monoplano *Blériot XI* que sería sacrificado. El paracaídas llevaba un dispositivo especial merced al cual se desplegaba inmediatamente en caso necesario. Este tipo de artilugios estaban basados en el inventado por Gaston Hervieu.

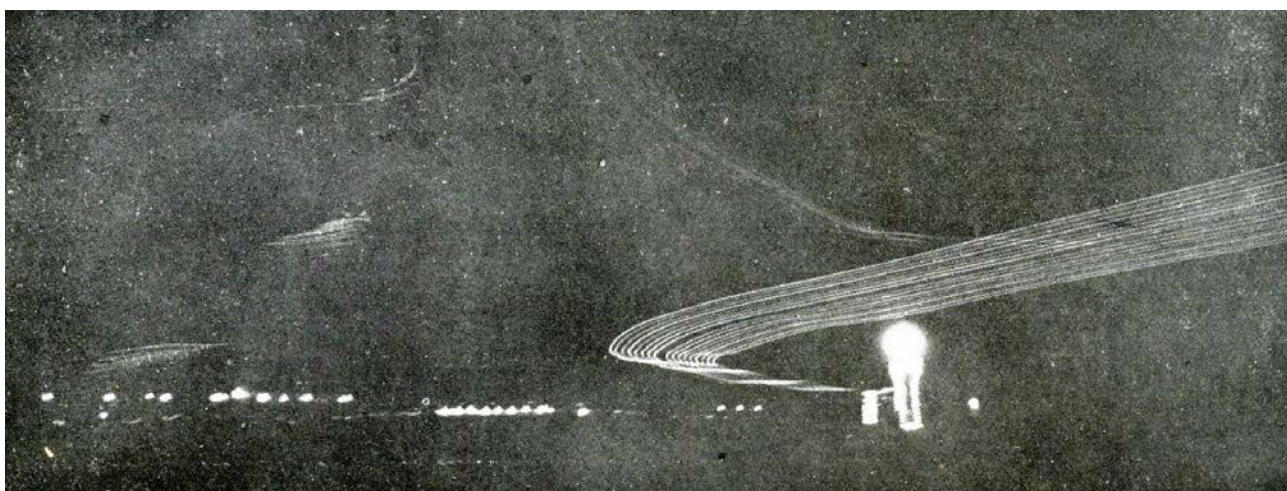
Otra preocupación que inquietaba a los fabricantes y pilotos de aeroplano era el vuelo nocturno. Por ello en noviembre de 1913 se realizaron unas pruebas en Hendou a cargo de los aviadores Noel, Carr y Mantan. La prueba consistía en realizar un vuelo nocturno con un aeroplano equipado con bombillas recorriendo 6 millas. Venció el primero empleando un tiempo de 8 minutos y 40 segundos. El objetivo de las pruebas consistía en bombardear de forma simulada un buque de guerra, poniendo de manifiesto la importancia de los aeroplanos como máquinas de guerra.



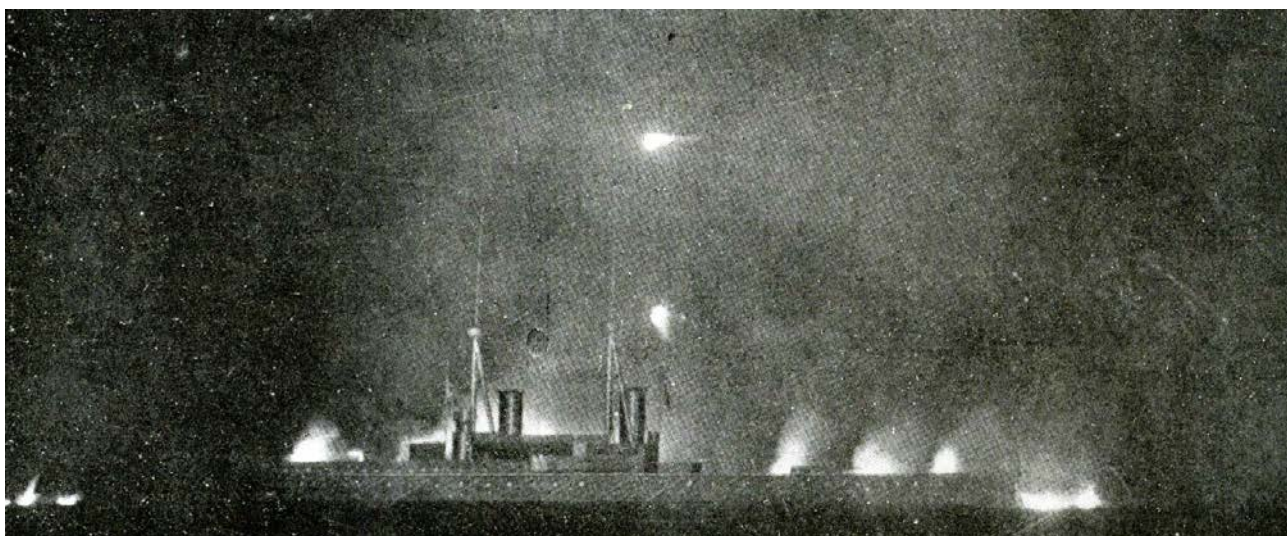
39.14. Como se despliega un paracaídas en vuelo ⁷³²



39.15. Biplano iluminado dispuesto a emprender el vuelo ⁷³³



39.16. Recorrido del aeroplano conseguido al aumentar el tiempo de exposición ⁷³⁴



39.17. Buque de guerra empleado para el bombardeo simulado ⁷³⁵

40. LOS MÁRTIRES DE LA AVIACIÓN

Los comienzos de la aviación no estuvieron exentos de problemas y desgracias. Algunos pagaron un alto precio por ser los primeros en disfrutar del nuevo arte de volar.

La primera víctima de la aviación fue el Teniente del ejército norteamericano Thomas E. Selfridge. En el mes de septiembre de 1908 un comité formado por 5 oficiales fue nombrado para evaluar el biplano de los hermanos Wright. El departamento de guerra americano buscaba la manera de aprovechar militarmente el nuevo artilugio volador, y para ello, el aparato debía de ser capaz de transportar 350 libras incluyendo dos tripulantes y combustible para poder volar 125 millas a una velocidad superior a 40 millas por hora.

Selfridge formaba parte del comité que comenzó las evaluaciones del aeroplano en Fort Myer. Los primeros vuelos los realizó Orville Wright en solitario demostrando que la máquina funcionaba correctamente para después pasar a volar con los oficiales.



40.1. *Thomas Etholen Selfridge* ⁷³⁶

El 17 de septiembre de 1908 le tocó el turno a Thomas Selfridge, que meses antes se había convertido en el primer militar en pilotar un aeroplano, el *White Wing* durante 100 yardas a 10 pies de altura.



40.2. *Thomas E. Selfridge con Orville Wright antes de comenzar su fatídico vuelo* ⁷³⁷

El biplano despegó y comenzó a dar vueltas a un circuito cerrado a 100 pies de altura. Cuando se completaba la quinta vuelta un chasquido en la parte posterior del aparato presagiaba lo peor. Una de las hélices se había roto y el aeroplano caía, mientras Orville trataba de controlarlo. Lamentablemente no pudo nivelarlo estrellándose contra el suelo.

Ambos tripulantes yacían ensangrentados entre los restos del aparato. Orville fue sacado primero consciente pero muy magullado. Selfridge no tuvo tanta fortuna, porque aunque sobrevivió al accidente nunca recobraría la consciencia falleciendo a las pocas horas y convirtiéndose en la primera víctima de la aviación.



40.3. Los restos del aeroplano Wright en el que perdió la vida Selfridge ⁷³⁸

No fue hasta casi un año después que el francés Eugène Lefebvre fallecía a los mandos de un biplano *Wright*, al caer desde 20 pies de altura en un vuelo de prueba en Juvisy.



40.4. Selfridge es atendido en el suelo inconsciente ⁷³⁹

Lefebvre había participado en el primer festival aéreo internacional, la *Grande Semaine d'Aviation de Reims*, y posteriormente fue seleccionado junto a Louis Blériot y Hubert Latham para representar a Francia en la *Gordon Bennett* del 22 de agosto de 1909.

El 7 de septiembre de 1909 Lefebvre tuvo el desgraciado honor de convertirse en el primer piloto a los mandos fallecido en el mundo.

Apenas dos semanas después, el oficial militar francés Ferdinand Ferber figuraría como el primer oficial piloto fallecido a los mandos de un aeroplano en el mundo al estrellarse con su biplano *Voisin* en Boulogne. Su muerte fue muy sentida pues era un verdadero pionero de la aviación francesa que desarrolló diversos modelos desde 1901 siguiendo los trabajos de los padres de la aviación, Lilliental y Chanute.

La cuarta víctima mundial de la maldita lista de los caídos por la aviación corresponde al español Antonio Fernández Santillana.



40.5. Eugène Lefebvre ⁷⁴⁰



40.6. El accidentado biplano Wright en el que perdió la vida Lefebvre ⁷⁴¹

El de Aranjuez, fue además el primero en fallecer al accidentarse con un aeroplano construido por él mismo. Efectivamente, el 6 de diciembre de 1909, Antonio Fernández se estampaba contra el suelo con el biplano de su invención. Un cable de mando del timón de profundidad se había roto (ver Capítulo 1 del Volumen 1).



40.7. Ferdinand Ferber subido en uno de sus prototipos ⁷⁴²

Americano, franceses y español, formaron el martirologio de la nueva ciencia que se llevaba a 4 pioneros de la aviación desde el primer vuelo de los hermanos

Wright el 17 de diciembre de 1903, hasta fin del año 1909.



40.8. Antonio Fernández Santillana a bordo de su biplano. El madrileño tendría el desgraciado honor de ser la cuarta víctima de la aviación mundial, primer piloto en fallecer en accidente de vuelo con un aeroplano construido por el mismo ⁷⁴³

DIVULGACIÓN

LOS PRIMEROS AVIADORES CAÍDOS

Para mediados del año 1912 el número de víctimas de la aviación ascendía a 167, de los que 53 eran franceses, 22 americanos, 35 alemanes, 13 italianos, 12 ingleses, 12 rusos, 5 belgas, 3 austriacos, 3 suizos, 3 españoles, 1 holandés, 1 montenegrino, 1 rumano, 1 peruano y 1 brasileño. De las 167 víctimas 23 eran pasajeros.

Por años, en 1908 solo hubo una víctima mortal, en 1909 hubo 4, en 1910 hubo 29, en 1911 hubo 77 y en el primer semestre de 1912 hubo 56.

Teniendo en cuenta que el número aproximado de pilotos era de 1.563 por aquel entonces se obtiene que 1 de cada 10 pilotos fallecía en accidente de vuelo.



40.9. Composición con algunos de los primeros caídos de la aviación 744



40.10. En el número 41, el español Mariano Pola 745

El primer español desaparecido debido a un accidente de aeroplano fue Antonio Fernández el 6 de diciembre de 1909 en Francia. También fallecería Mariano Pola en Francia el 28 de diciembre de 1910, aunque éste iba de pasajero.

El primer piloto fallecido en territorio español fue el Oficial Militar Celestino Bayo, el 28 de junio de 1912.

A estas primeras víctimas hay que sumar las de los espectadores Petra Miguel Valle y Arturo Villate que murieron como consecuencia de un accidente del aviador Jean Mauvais en Madrid el 3 de marzo de 1911.

Pioneros de la Aviación Española

Descárgalo en:

<http://www.circuloaeronautico.com/>
<http://www.pionerosdelaaviacion.com/>

Contacto:

dlb-2015@hotmail.com



Esta obra se ha realizado sin ningún ánimo de lucro, con el objetivo de rescatar y difundir la historia aeronáutica española.

Pretende ser un trabajo “vivo” en el que el lector puede colaborar aportando nuevos datos y fotografías de los distintos artículos, así como advirtiendo de fallos e imprecisiones en la redacción del texto o incorporación de las fotografías.

Para ello puede remitir la información debidamente contrastada vía e-mail a nuestra dirección de correo electrónico.

dlb

PROCEDENCIA DE LAS IMÁGENES

700, 701, 702, 703, **Internet**

704, 705 **Revista España Automóvil y Aeronáutica**

706, 707, 708, 709 **Internet**

710, 711 **Revista España Automóvil y Aeronáutica**

712 **Revista Aviación**

713, 714, 715, 716, 717, 718, 719 **Revista La Actualidad**

720 **Revista La Unión Ilustrada**

721 **Internet**

722, 723, 724, 725, 726, 727 **Revista La Actualidad**

728 **Revista Mundo Gráfico**

729 **Revista La Actualidad**

730, 731 **Internet**

732, 733, 734, 735 **Revista La Actualidad**

736, 737, 738, 739, 740, 741, 742 **Internet**

743 **La Belle-Époque des Pionniers de Port-Aviation. Francis Bedei y Jean Molveau**

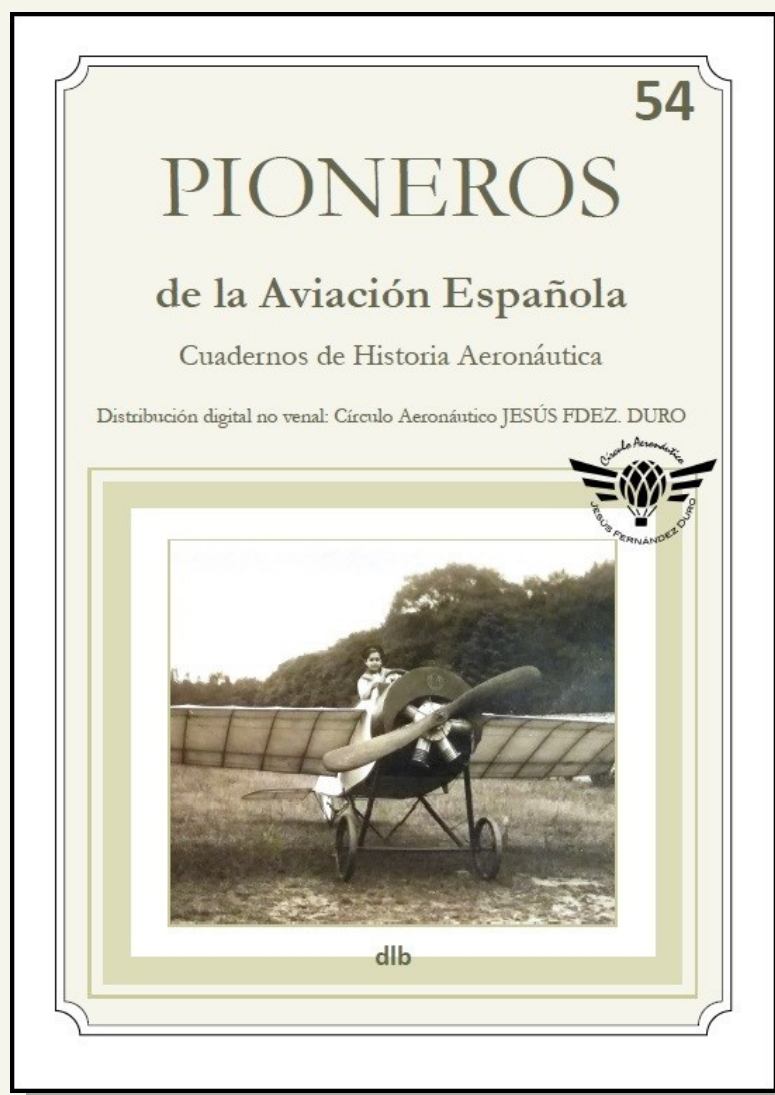
744, 745 **Internet**

En la última entrega se publicará el índice de la obra, así como la bibliografía empleada y una relación completa de la procedencia de la totalidad de las imágenes empleadas para la elaboración de este trabajo.

© 2017, de los textos: dlb

© 2017, de las imágenes: Sus autores

PRÓXIMA ENTREGA



ÍNDICE, BIBLIOGRAFÍA, ETC...