

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

HITOS:

- Primeros Presidentes del Real Aero-Club de España
- Primer Presidente del R.A.C.E. en repetir mandato
- Primer concurso de hidroaviación de España
- Primer contacto de Alfonso XIII con la hidroaviación

PIONEROS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA dedica homenaje a los primeros presidentes del Real Aero-Club de España, personajes de alta alcurnia que se encargaron de dirigir los designios del organismo más importante en materia de aviación en nuestro país.

También nos acerca al primer concurso de hidroaviación celebrado en España, un evento que logró un importante éxito y supuso dar a conocer una nueva forma de volar, despegando y aterrizando desde el mar.

dlb



Marqués de Alhucemas, Presidente del R.A.C.E. Fuente: Revista España Automóvil y Aeronáutica

ENTREGA Nº 44

CONTENIDO:

Los Presidentes del R.A.C.E.	141
El Concurso de Hidroaviones	147

Durante los primeros años de existencia del Real Aero-Club de España, varios fueron los personajes que presidieron la entidad: **José Saavedra y Salamanca, Alfredo Kindelán Duani, José de la Horga y Posadillo y Manuel García Prieto.**

En estas páginas se les rinde homenaje pues también formaron parte del elenco de PIONEROS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA.

La hidroaviación, una nueva forma de volar que no precisaba de terreno sólido para despegar, se abrió paso poco a poco, mostrando su máximo esplendor en el primer concurso celebrado en nuestro país en la bahía de San Sebastián.

Un plantel con los mejores pilotos de esta especialidad se dieron cita en septiembre de 1913 en la costa cantábrica.

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.

14. LOS PRESIDENTES DEL R.A.C.E.

El 30 de junio de 1913 se celebró un banquete organizado por el Real Aero-Club de España para ensalzar la figura de Manuel García Prieto, Marqués de Alhucemas. El recién nombrado Presidente del R.A.C.E., era la cuarta persona que tenía el honor de presidir el máximo organismo aéreo de nuestro país en sus poco más de ocho años de historia, desde aquel 7 de abril de 1905 en la sede del Real Automóvil Club de España.



14.2. El Marqués de Viana, gran aficionado a la caza ³³⁰



14.1. José Saavedra y Salamanca, Marqués de Viana ³²⁹

Efectivamente, en aquella primera fecha se reunió un grupo de entusiastas capitaneados por el asturiano Jesús Fernández Duro que constituyeron la Junta Directiva de la siguiente forma:

Presidente: Marqués de Viana

Vicepresidente: Alfredo Kindelán

Tesorero: Román Sánchez Arias

Secretario: Juan Rugama

Vocales: Santiago Liniers, Jesús Fernández Duro y el Marqués de la Rodriga.

El primer Presidente de la entidad fue José de Saavedra y Salamanca (ver página 6 del Volumen 2), que lo era también del Real Automóvil Club, y que curiosamente fue el primer español en volar a bordo de un aeroplano el 16 de noviembre de 1908 con Wilbur Wright a los mandos en Le Mans (Francia).



14.3. Alfonso XIII y el Marqués de Viana ³³¹

Apasionado de deportes como el polo, la caza, el automovilismo... entabló una gran amistad con el Rey Alfonso XIII. Voló en el aerostato que llevaba el nombre del monarca el día 18 de mayo de 1905, día de la inauguración oficial del R.A.C.E., con el Teniente Coronel Vives, Rugama y Liniers. El Marqués se mostró muy comprometido con el Aero-Club durante los años que estuvo al frente.

Lamentablemente, un turbio asunto relacionado con la supuesta no inscripción a tiempo de los pilotos españoles en la Copa Gordon Bennett que en octubre de 1907 se disputó en EEUU provocó las quejas de los aeronautas. Al parecer el Aero-Club de América no solo no dio facilidades a la mayoría de los equipos europeos, sino que todo eran trabas. El equipo español, pese a haber pagado la inscripción, no fue admitido, por lo que Aero-Club español rompió relaciones con los americanos. Este episodio, y la apretada agenda del Marqués, provocó su dimisión y la de su Junta Directiva.

Se convocó una Junta general extraordinaria el 26 de noviembre de 1907 quedando la nueva Directiva de la siguiente manera:

Presidente: Alfredo Kindelán Duani

Vicepresidente: Duque de Medinacelli

Tesorero: Román Sánchez Arias

Secretario: Joaquín Caro

Vocales: Esteban Gutiérrez Salamanca, Juan Montojo, José de la Horga y Posadillo (Marqués de Salvatierra y Peralta), Conde de Mendoza Cortina, Alfonso Herrera y Sotolongo.



14.4. Alfredo Kindelán y Duani ³³²

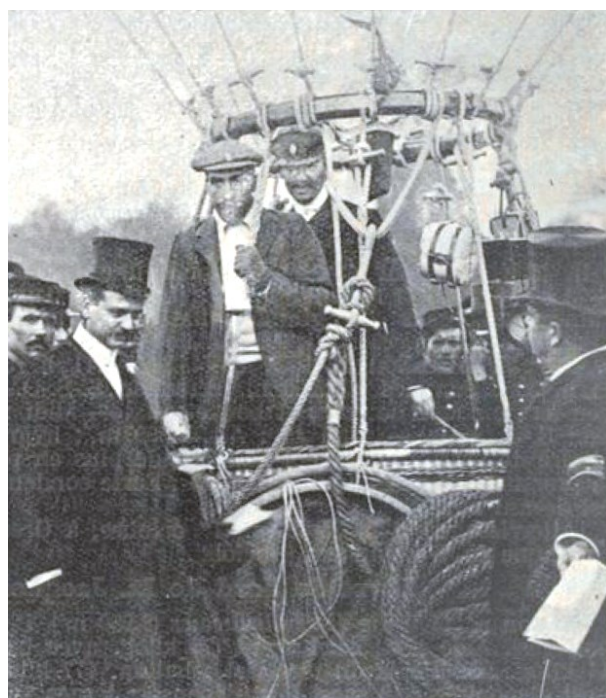
Los miembros entrantes se hicieron cargo de nuevos concursos y retos como la participación en la 3ª edición de la Copa Gordon Bennett que se desarrollaría en Alemania, o el segundo Concurso Internacional de Globos de Barcelona de 1908.

El primer día de diciembre de 1908 se constituyó una nueva Junta Directiva, siendo nombrado Presidente el Marqués de Salvatierra. Además de la renovación del resto de puestos, se crearon dos Comisiones, una técnica y otra deportiva.

Tomó el mando de la sociedad el cántabro José de la Horga y Posadillo, Marqués de Salvatierra y Peralta, siendo el tercer Presidente en ocupar el cargo.



14.6. José de la Horga, Marqués de Salvatierra ³³⁴

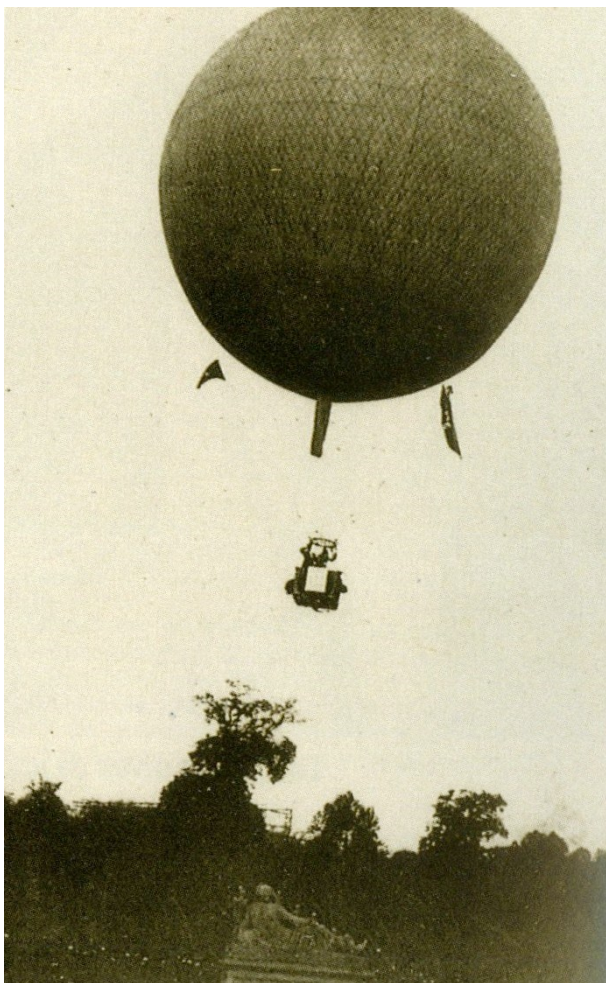


14.5. Jose de la Horga y Kindelán a bordo del aerostato Montañés a su salida de la Gordon Bennett de 1906 ³³³

Apasionado también de los deportes, era socio del Real Automóvil Club y había participado en los concursos automovilísticos de la época donde conoció a Fernández Duro y a Kindelán entre otros, aficionándose a la aerostación.

Destacó por participar en la primera edición de la Copa Gordon Bennett de aerostatos con Alfredo Kindelán en un globo de 2.200 metros cúbicos que había adquirido a los *Ateliers de constructions aéronautiques Maurice Mallet* y al que había llamado *Montañés*, como cariñoso recuerdo de su querida “tierruca”. Ambos fueron los primeros españoles en sobrevolar el Canal de la Mancha, quedando en el 6º lugar de 16 participantes.

José de la Horga ya había entrado a formar parte de la directiva en la Junta celebrada el 7 de enero de 1907 como vocal, y poco más de un año después vencía con Esteban Salamanca en la segunda edición del Concurso Internacional de Globos de Barcelona celebrado el 18 de mayo de 1908.



14.7. El aerostato Montañés (nº 15) ascendiendo con Kindelán y Horga en la Gordon Bennett de 1906 ³³⁵

En octubre viajó con Alfredo Kindelán y con Emilio Herrera para participar en la 3ª Gordon Bennett el día 11 en Alemania. De camino al concurso visitaron Le Mans, donde Wilbur Wright hacía demostraciones de su ingenio volador, quedando los tres realmente entusiasmados. Tanto es así que Horga anunció su intención de adquirir un aeroplano.

Nada más tomar posesión de su cargo a finales de año organizó la Copa Salvatierra, que fue ganada el 19 de diciembre por el suizo afincado en España Alberto Oettli con el aerostato denominado *Gerifalte*.

José de la Horga era agregado honorario de la legación de España en Méjico, por lo que sus deberes al otro lado del charco le impidieron compaginar la presidencia del Aero-Club, por lo que Kindelán la asumió por segunda vez en la Junta celebrada el 2 de julio de 1910. El cántabro cedió su aerostato, que había pasado a ser denominado oficialmente *Montaña*, a la sociedad aérea en un bonito acto de generosidad.

Nadie mejor que Kindelán, experto en cuestiones aeronáuticas, para manejar la transición a la naciente aviación que ya daba sus primeras muestras en la península. Este segundo periodo de Kindelán al frente del R.A.C.E. fue de lo más interesante en su arranque pues vio nacer la aviación, tanto militar como civil, en España. No obstante, tras un periodo de letargo con escasos medios económicos, y subsistiendo merced a una administración modesta, la Junta dimisionaria presentó una nueva candidatura en marzo de 1913 encabezada por la figura del Duque de Santo Mauro.

La elección efectuada en favor del Duque quedó sin efecto por renuncia del mismo, por lo que se presentó como alternativa a Manuel García Prieto.



14.8. Manuel García Prieto, Presidente del R.A.C.E. ³³⁶

Con una amplia votación a favor de más del 90%, quedó resuelta la nueva presidencia el 25 de mayo de 1913 que recayó, como era de esperar, en el Marqués de Alhucemas.

Apenas cinco días después se celebró un banquete al que asistieron la gran mayoría de socios del Real Aero-Club de España, una fiesta que fue la más brillante de cuantas había realizado la Sociedad, demostrando la gran confianza que había depositado el Club en su nuevo Presidente.

Ostentó la Dirección del R.A.C.E. hasta finales de 1917, pues su nombramiento como Presidente del Consejo de Ministros no le permitía dedicar el tiempo necesario a sus deberes como Presidente del Aero-Club, aunque si prometió un apoyo a la Aeronáutica “no como favor que se presta, sino como deber patriótico que se cumple”.



14.9. Manuel García Prieto, Marqués de Alhucemas ³³⁷



14.10. Asistentes al banquete en honor del Marqués de Alhucemas en 1917 ³³⁸

DIVULGACIÓN

REVISTA ESPAÑA AUTOMÓVIL Y
AERONÁUTICA

14.11. Logotipo del R.A.C.E. 339

La revista *España Automóvil y Aeronáutica* comenzó su andadura en agosto de 1907 como *España Automóvil*. En primera instancia era una revista en pro del desarrollo de la industria y el comercio del automovilismo en España, pero incluía de vez en cuando artículos relacionados con la aeronáutica.

En 1908, en el número cinco correspondiente al 15 de marzo, el Real Aero-Club de España acordó en Junta general conceder a la revista la consideración de órgano oficial del R.A.C.E.

Sin embargo no fue hasta el número 11 del 15 de junio de 1911 que se añadió la palabra "Aeronáutica" al nombre oficial de la revista.

Gracias a este medio de publicación quincenal, la Sociedad aeronáutica daba a conocer al público las distintas actividades que tenían que ver con la aerostación, la aviación y todo lo relativo a la navegación aérea, incluyendo artículos profusamente ilustrados y con muy buen contenido técnico.

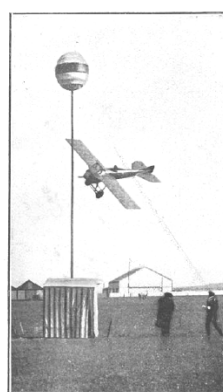


Roland Garros, recordando de la travesía del Mediterráneo.

LA COPA GORDON-BENNETT
DE AVIACIÓN

Por mucho empeño que se ha puesto por los buenos patriotas franceses en impedir que esta manifestación de la intensidad deportiva de Francia se celebre en el campo del estafador, no han podido conseguir su propósito; y por si había dificultades, el nunca bastante alabado mecenas francés (¿por qué no será español?) D. Enrique Deutsch (de la Mourthe) ALQUILÓ por su cuenta el terreno al sándico de la quiebra.

Prévost, el ganador moral de la copa en 1912, colaborador entusiasta del héroe anónimo, del ingeniero M. Béchereau, inventor de los ex Deperdussin, ha renovado su victoria este año, ganándola brillantemente y ratificando así sus excepcionales dotes de piloto incomparable, que en Madrid tuvimos ocasión de admirar cuando vino a hacer demostraciones con su biplaza 80 HP á Cuatro Vientos.



Prévost virando.

14.12. Artículo de la revista *España Automóvil y Aeronáutica* 340

Año V.—Núm. 11.—Madrid, 15 de junio de 1911

España Automóvil
y Aeronáutica

REVISTA PRÁCTICA DE AUTOMOVILISMO Y AERONÁUTICA

ÓRGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB, DEL REAL AERO-CLUB DE ESPAÑA Y DEL CLUB ALPINO ESPAÑOL

Se publica los días 15 y 30 de cada mes.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
Plaza de Isabel II, núm. 5.
Teléfono 1.558.Director: D. JOSÉ GARCÍA BENÍTES
Redactor-Jefe: D. GUILLERMO ORTEGA
Secretario: D. JOSÉ M.ª SAMANIEGOPRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
España: Un año 12 pesetas
Sesla meses 8
Extranjero: Un año 12 francos.
Sesla meses 8

El mal tiempo ha deslucido las pruebas de este concurso, organizado por el R. Ae. C. E., entorpeciendo la planisible labor de nuestro Club y sus generosos esfuerzos.

Aun así, las pruebas de aviación realizadas últimamente en Getafe han sido las más completas, y serían que hemos podido presenciar los madrileños, y por

sus desvelos, celo é inteligencia nos complacemos en tributar nuestra felicitación más cariñosa al Comité organizador, compuesto por los señores:

Presidente, D. Alfredo Kindelán.
Vicepresidentes: D. José Sabater y D. Rafael de Reynot.
Secretarios: D. Salvador García de Pruneda y D. Luis Zozaya.

Vocales: D. Francisco R. Avial, don Ultano Kindelán, D. Guillermo Fels y D. Ramón J. Izquierdo.

Contador, D. Eduardo Magdalena. Comisarios deportivos: D. Carlos Lauffer, D. Francisco del Valle, don José L. Mancisidor, D. Ricardo Maya y D. Alberto Oetli.

Suplentes: D. Antonio Gordojuela y D. Domingo Moreno.

Señaladas las pruebas para los días 3, 4, 5 y 6, se inscribieron los siguientes aviadores:

Loygorri, con un Henri Farman; Mauvais, con un Soumar; Tyck y Grunell, con monoplanos Bleriot; y Laforestier, con un modelo propio.

Primer día.

El concurso fué declarado nulo el primer día, pues, dada la salida por los comisarios, estimaron los aviadores que el tiempo impedía volar, y no intentaron ninguna prueba. Hubo precisión de devolver el importe de las entradas, llegando la exigencia del público hasta el extremo de pretender que se les abonara también el importe del billete del ferrocarril.

Segundo día.

Las pruebas del domingo 4 resultaron animadísimas. Por la mañana fué Tyck al Aeródromo desde el de la Ciudad Lineal, realizando tanto éste como Mauvais y Loygorri pruebas muy interesantes, en una de las cuales sufrió el primero de éstos una caída sin graves consecuencias.

Por la tarde, después de un fuerte chubasco que hizo temer impidiere la continuación de los vuelos, se elevaron Tyck, Loygorri, Grunell y Mauvais, permaneciendo durante largo rato los tres primeros a la vez en el aire, realizando

14.13. Portada de la revista *España Automóvil y Aeronáutica* 341

15. EL CONCURSO DE HIDROAVIONES DE SAN SEBASTIÁN

El concurso internacional de hidroaeroplanos organizado por el Real Aero-Club de España en San Sebastián tuvo un desarrollo perfecto en los días 22 a 26 de septiembre de 1913. El evento reunió un número importante de pilotos y marcas, y pudo haber sido mayor de no haber coincidido con la Copa Gordon Bennett.

La organización publicó un detallado reglamento que no dejaba lugar a dudas. Como ejemplo, incluía la definición de hidroaeroplano en el artículo 3º de la forma siguiente: “Los hidroaeroplanos son los aparatos de la clase C (la clase C comprende los aparatos de aviación con motor, que según el artículo 30 del reglamento general de la F.A.I son los aparatos aéreos cuya sustentación es debida a medios mecánicos y susceptibles de tener una velocidad propia) provistos de flotadores que les permitan navegar, elevarse y posarse en el agua por la sola acción de su motor.”



15.1. Alfonso XIII conversando con el aviador Renaux ³⁴²



15.2. El Aero-Yacht de Divetain sobre la bahía ³⁴³

La playa de Ondarreta se había acondicionado para albergar las tiendas-abrigo proporcionadas por la Aeronáutica militar a los aparatos inscritos. Al comenzar el concurso se hallaban en el campo 6 aparatos:

Número 1. Biplano *Maurice Farman MF-8* pilotado por Eugène Renaux

Número 2. Monoplano *Morane-Saulnier G* pilotado por John Carbery

Número 3. Monoplano *Morane-Saulnier G* pilotado por Edmond Audemars

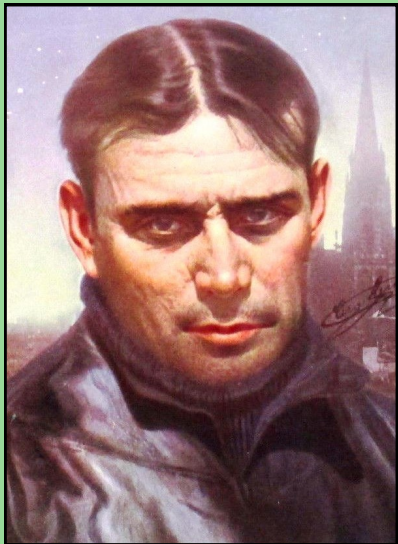
Número 4. Biplano *Sánchez-Besa* pilotado por Paul Rugère

Número 5. Monoplano *Borel* pilotado por George Chémet

Número 6. Monoplano *Borel-Denhaut* pilotado por Pierre Divetain

PROTAGONISTAS

EUGÈNE RENAUX

15.3. Eugène Renaux ³⁴⁴

Eugène Renaux nació en París el 27 de enero de 1877. Amante de los deportes practicó ciclismo, motociclismo, automovilismo... logrando importantes premios.

En febrero de 1910 conoció a Maurice Farman que le introdujo en la incipiente aviación y le vendió un biplano *Farman III*. El 19 de julio de 1910 obtuvo la licencia de piloto nº 139 después de solo 6 vuelos de entrenamiento. Apenas unos días después participó en la reunión aeronáutica de Caen.

Ese mismo año participó también en Nantes, Dijon, Liège y La Rochelle. Su mayor logro fue ganar el 7 de marzo de 1911 la *Copa Michelin* embolsándose los 100.000 francos de premio.

Eugène Renaux murió el 25 de noviembre de 1955.

15.4. Renaux sobre un Maurice Farman ³⁴⁵

PROTAGONISTAS

JOHN GEORGE EVANS-FREKE (LORD CARBERY)

John George Evans-Freke, el 10º Lord Carbery, nació el 10 de Mayo de 1892 y obtuvo la licencia de piloto en Francia el 5 de septiembre de 1913 con el número 1.437 del Aero-Club de Francia.

Carbery compró un monoplano *Morane-Saulnier* y fue el primer Lord en cruzar el Canal de la Mancha. En julio de 1914 cayó al Canal cuando regresaba de la prueba Londres-París-Londres.

Falleció en 1970 en Sudáfrica.

15.5. John Carbery sobre un aeroplano ³⁴⁶

PROTAGONISTAS

EDMOND AUDEMARS

15.6. Brevet de Edmond Audemars ³⁴⁷

De origen suizo, Edmond Audemars nació el 3 de diciembre de 1882. Practicó ciclismo consiguiendo grandes éxitos como el campeonato mundial amateur de los 100 kilómetros de Copenhague.

Pronto fue seducido por la aviación y adquirió un *Demoiselle* a Santos-Dumont. Con este pequeño monoplano obtuvo la licencia número 100 del Aero-Club de Francia el 10 de junio de 1910.

Después de una gira por Sudamérica, brilló en Francia con el *looping the loop*. Fue piloto de pruebas de Morane-Saulnier y en 1916 batió el *record* mundial de altura, 6.700 m.

Abandonó la aviación y dirigió una fábrica de dispositivos para aviones.

Falleció el 4 de agosto de 1970.

15.7. Edmond Audemars a bordo de un aeroplano ³⁴⁸

PROTAGONISTAS

PAUL RUGÈRE

15.8. Postal de Rugère en vuelo con el Voisin Hydro Canard ³⁴⁹

Paul Rugère nació el 17 de octubre de 1880 en París. Experto ciclista se hizo muy famoso en Alemania. Se convirtió en piloto de carreras y finalmente piloto de aviación.

El 14 de enero de 1912 sufrió un accidente cuando chocó al aterrizar, durante su aprendizaje con el avión de Hanouille. Ese marzo participó en el concurso de Mónaco con un Voisin Hydro Canard.

Falleció en accidente de aviación el 19 de diciembre de 1914.

PROTAGONISTAS

GEORGE THÉODORIC CHARLES CHEMET

15.9. Geo Chemet ³⁵⁰

Más comúnmente conocido como Geo Chemet, este aviador francés nació el 12 de junio de 1891.

Titular de la licencia nº 159 del Aero-Club de Francia, que obtuvo el 9 de agosto de 1910, comenzó su carrera a los 18 años en Reims con un aeroplano *Voisin*, antes de convertirse en piloto de la escuela de aviación de Louis Paulham.

El 21 de diciembre de 1912 realizó el doble cruce del Adriático con un hidroplano *Borel* y el 24 de agosto de 1913 logró la victoria en la carrera París-Deauville.

Comprometido con la aviación durante la Gran Guerra, sirvió en el 2º Grupo de Aviación. Se ahogó en el Rin durante un intento de fuga el 27 de septiembre de 1917.

15.10. Chemet sobre su monoplano Borel preparándose para partir ³⁵¹

PROTAGONISTAS

PIERRE DIVETAIN

Pierre Divetain nació en Cherbourg el 21 de enero de 1893. De familia adinerada hizo sus primeros pinitos en Juvisy con un *Goupy* y obtuvo la licencia francesa número 456 el 7 de abril de 1911.

Realizó diversos vuelos de importancia en varios *raids* hasta la Gran Guerra, incorporándose en la escuadrilla de hidroaviones.

Al finalizar la guerra abrió una oficina de cambio en su tierra y murió de una enfermedad en 1926.

15.11. Pierre Divetain en Cherbourg con el Aero-Yacht ³⁵²

Actuaron como cronometradores, después del oportuno examen, Vicente Asuero, Ángel Azqueta y Antonio Vivar, y como comisarios José Quiñones de León, Presidente de la Comisión deportiva del R.A.C.E.; José Sabater, Vicepresidente de la técnica; Eduardo Magdalena, piloto aerostero civil; Juan Viniegra, Alférez de Navío y piloto aviador; Carlos Uchagón, Concejal del Ayuntamiento de San Sebastián; Emilio de Jorge y R. Ruiz Ferry.

El día 22 de septiembre los aparatos fueron inspeccionados por la mañana por los comisarios y por la tarde comenzaron las pruebas. Ese primer día se consumaron las pruebas de “totalización de tiempo (a)” y “totalización de vuelos (b)” que fueron simultaneas.

Todos los aparatos concursaron, destacando Renaux con 15 vuelos y un tiempo de 120 minutos. El curioso hidroplano número 6 de Divetain hubo de regresar remolcado por una embarcación hasta la costa por quedarse sin combustible a 6 millas de distancia.



15.12. Alfonso XIII examinando los hidroaeroplanos ³⁵³

El día siguiente comenzaron las pruebas compitiendo en *a* y *b*. Renaux logró el mayor número de vuelos, 28, aunque le superaban en tiempo Carbery y Chemet.



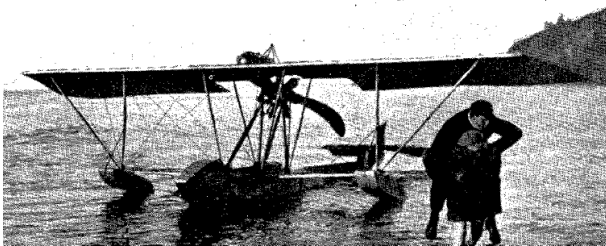
15.13. Los comisarios reconociendo los aparatos del concurso ³⁵⁴



15.14. El Borel de Chemet en la playa ³⁵⁵



15.15. Uno de los aeroplanos navegando por el mar ³⁵⁶



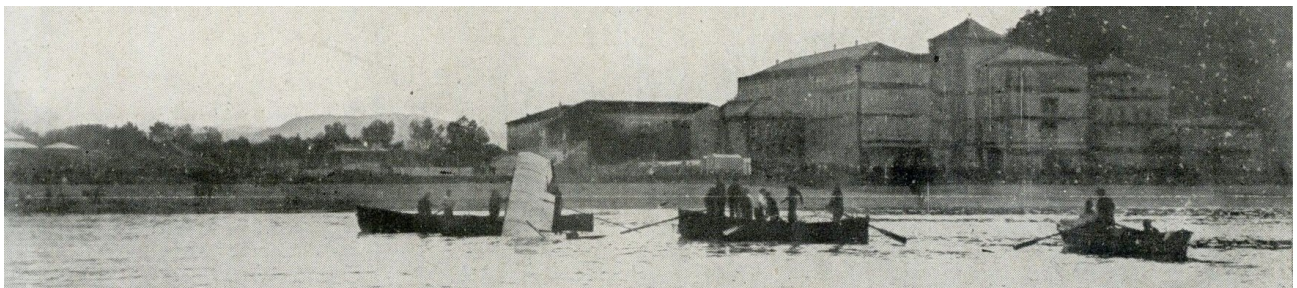
15.16. Divetaín y su Aero-Yacht ³⁵⁷



15.17. Salida del Morane-Saulnier de Carbery ³⁵⁸



15.18. El Sánchez-Besa de Paul Rugère en vuelo sobre la playa en la que se encuentran varios de los aparatos ³⁵⁹



15.19. El biplano de Rugère quedó inutilizado y medio sumergido al romper uno de sus flotadores al amerizar ³⁶⁰



15.20. Audemars aprovisionando de combustible su hidroplano ³⁶¹

Pierre Divetain no pudo participar en estas pruebas, pero si en las de “despegar del agua (c)” y “navegar alrededor de un triángulo (d)”. Esta primera prueba consistía en sumar la distancia de despegue de dos ensayos. El más hábil fue John Carbery con su *Morane-Saulnier* que consiguió un total de 100 metros de suma, muy por debajo de los otros cinco pilotos.

La prueba *d* consistía en trazar un triángulo formado por tres boyas que flotaban en el puerto, siendo de nuevo Carbery quien hizo el mejor papel logrando el recorrido en sólo 2 minutos y 39 segundos. Divetain y Renaux fueron descalificados por equivocarse el recorrido.

Finalizadas éstas primeras pruebas volvieron a sumar puntos en las de *a* y *b*, esforzándose especialmente Rugère en tratar de alcanzar a Renaux, pero un exceso de ímpetu hizo que el piloto gallo rompiera el flotador izquierdo del biplano *Sánchez-Besa* al amerizar demasiado en picado, quedando fuera de combate.

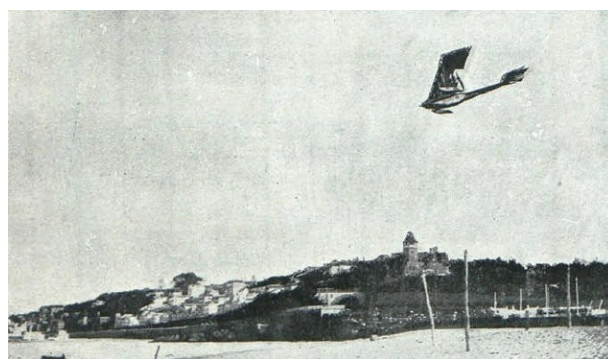


15.21. El *Sánchez-Besa* de Rugère semihundido ante el paso del *Farman* de Renaux ³⁶²

15.22. Georges Chemet en vuelo ³⁶³

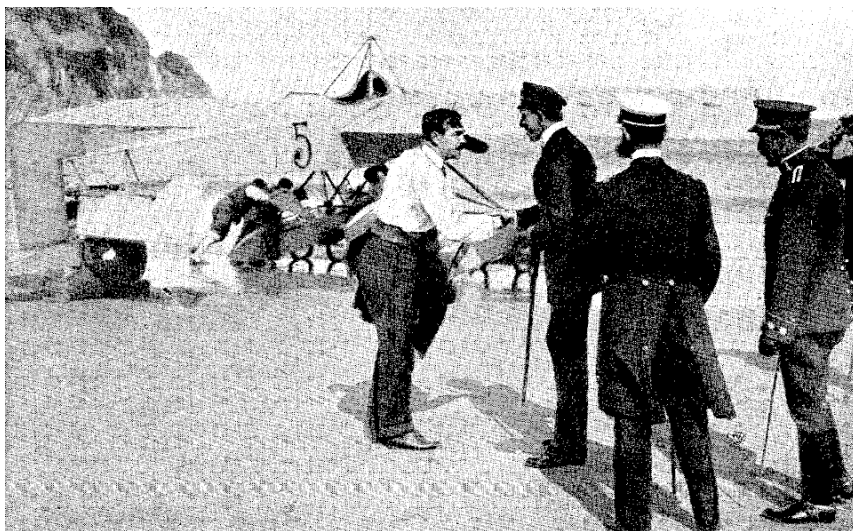
Los 5 aeroplanos restantes, pues el aparato de Rugère no pudo volver a volar lamentándolo el aviador enormemente pues había salido indemne del percance, lucharon por la clasificación de las pruebas *a* y *b* el tercer día de concurso, que seguía dominando Renaux con su *Farman MF-8*.

En la mañana del día 25, solo Renaux se dedicó a sumar tiempo y vuelos, pues el resto de pilotos ponían a punto sus motores para intentar ganar la prueba de navegación (*c*). La prueba tenía dos modalidades, la primera realizada el segundo día de concurso, y la segunda siguiendo un recorrido propuesto por los comisarios. Esta segunda modalidad consistiría en recorrer dos veces navegando y cuatro volando un circuito representado por un cuadrilátero de 10 kilómetros.

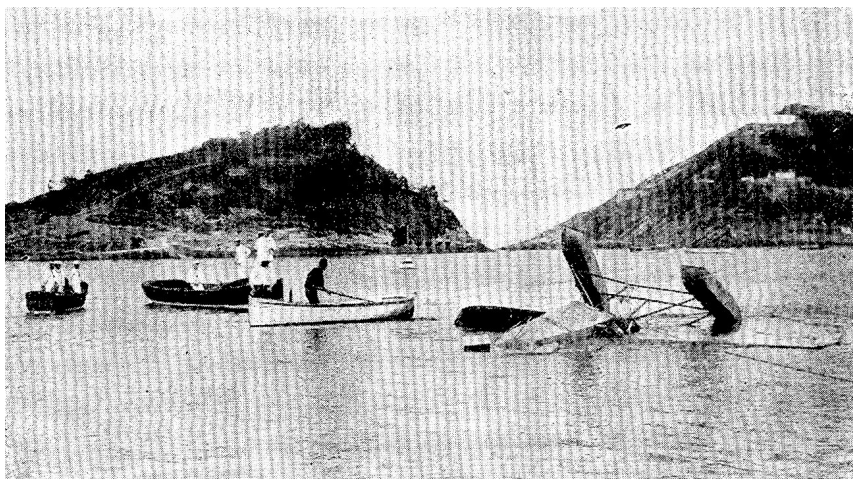
15.23. El Aero-Yacht de Divetain sobrevolando la bahía ³⁶⁴15.24. Uno de los biplanos sobre el palacio de Miramar ³⁶⁵15.25. Los mecánicos de Rugère se afanan en reparar el Sánchez-Besa mientras Renaux sobrevuela la bahía ³⁶⁶

El circuito comenzaba en la boya de Ondarreta, pasaba por la boya de la caseta regia, salía por la boya de la boca del puerto, entre el monte Urgull y Santa Clara, saliendo a la derecha hacía Ulía, virando a la izquierda en la boya y en línea recta, yendo hasta frente a Igueldo; virar a la izquierda y enfilar nuevamente la boya del puerto, para virar a la derecha y dirigirse de nuevo a la boya de Ondarreta. La primera y cuarta vuelta, navegando sin despegar; y la segunda, tercera, quinta y sexta, volando.

Solo se pusieron en marcha Reanux, Divetaín y Audemars. A la ausencia de Rugère que no había logrado reparar su biplano, y el fallo mecánico de la magneto de Carbery, hubo que añadir el accidente sufrido por Geo Chemet al realizar un vuelo de prueba y caer con su *Borel* desde cierta altura al agua frente a la playa de Gros. Al parecer un fuerte remolino de viento desestabilizó el aparato.



15.26. Geo Chemet saludando a Alfonso XIII antes de partir ³⁶⁷



15.27. El Borel de Chemet boca abajo en el mar ³⁶⁸



15.28. Sacando el accidentado monoplano de Chemet del agua ³⁶⁹

El bonito Borel había caído boca abajo y aunque no hubo que lamentar ninguna desgracia, el piloto no pudo continuar el concurso. El aparato fue remolcado hasta la playa.

Eugène Renaux salió únicamente por participar, pues al ser el *Farman* un aparato muy pesado no tenía posibilidades de ganar. Realizó las 6 vueltas pero en las de vuelo dejó siempre la segunda boya a su derecha, quedando descalificado.

Divetain regresó de la primera vuelta navegando con un flotador roto y se tuvo que retirar, y poco después Audemars sufrió la rotura de un cilindro. El piloto de origen suizo tuvo que retirarse también al no tener repuestos. La mala suerte se cebó con el menudo piloto que tenía todo de cara para ganar la prueba.

En este punto del concurso solo quedaba en vuelo el Farman de Renaux y la posibilidad de que Carbery pudiera volar el día siguiente, última jornada del certamen donostiarra.



15.29. El Borel en la arena, detrás un Morane-Saulnier ³⁷⁰



15.30. La canoa-automóvil del Giralda recogiendo a Audemars y a su aeroplano ³⁷¹



15.31. Remolcando el aeroplano hasta la playa ³⁷²

Lamentablemente, el inglés no pudo tener reparado su *Morane-Saulnier* el quinto día de competición, retirándose. Ante éste panorama, el Jurado dio por concluido el concurso, y Renaux se dedicó durante el resto del día a pasear amigos, llevando por la mañana al Sr. Ameztoy, secretario de la delegación guipuzcoana del R.A.C.E., y a Antonio Vivar, uno de los cronometradores del concurso, entre otros. Por la tarde hizo unos cortos vuelos llevando al fotógrafo Sr. Martín, a Eduardo Magdalena y a Ruiz Ferry. Todos ellos quedaron encantados de poder contemplar las excepcionales vistas que desde el biplano se tenían de la ciudad de San Sebastián y de su hermosa bahía.

La clasificación final y la adjudicación de premios quedó de la siguiente manera:

Prueba a. Primero Eugène Renaux; y segundo John Carbery.

Prueba b. Primero Eugène Renaux; y segundo Edmond Audemars.

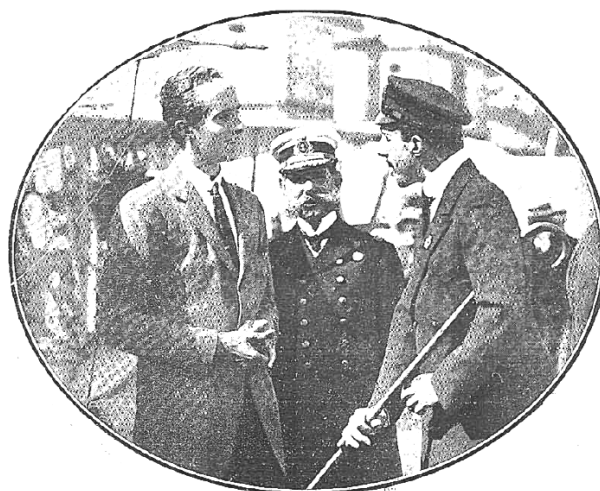
Prueba c. Primero John Carbery; y segundo Eugène Renaux.

Prueba d. Primero John Carbery; y segundo Georges Chemet y Edmond Ardemars.

Consolación. Paul Rugère y Pierre Divetain

Finalmente, el gran triunfador del concurso fue Renaux que se embolsó 19.000 pesetas; Carbery sumó 9.500; Audemars 3.500; y Chemet, Rugère y Divetain se llevaron 1.000.

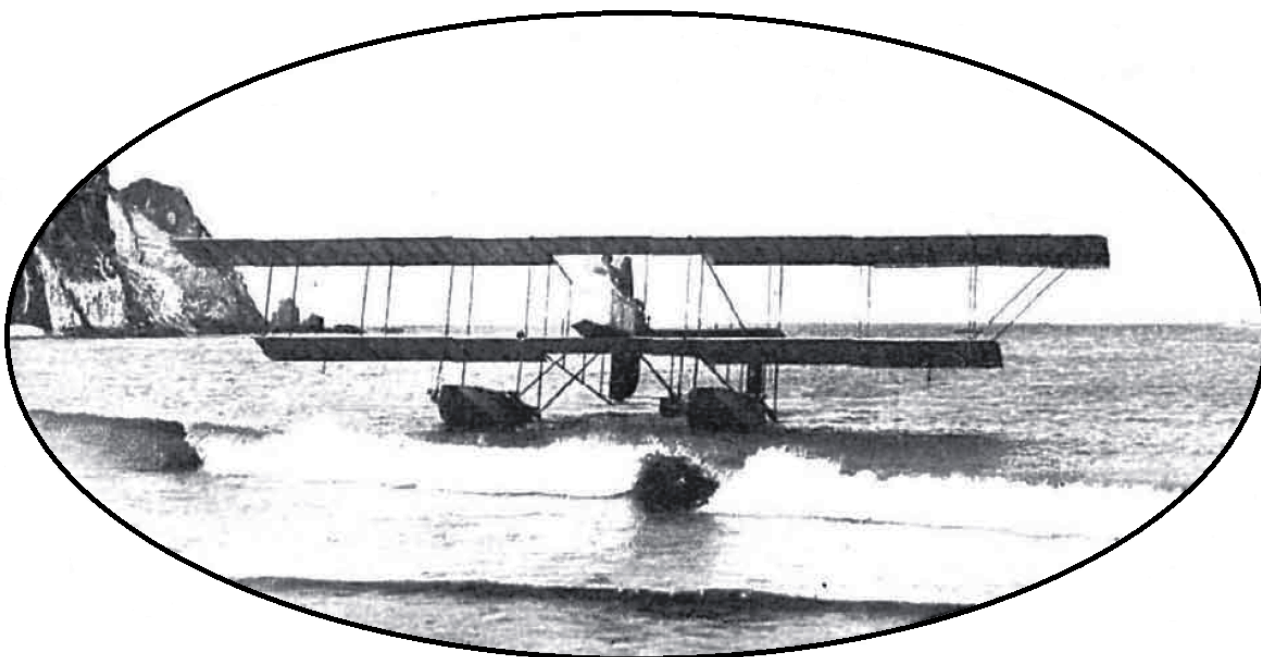
Todos ellos fueron amablemente felicitados por el Rey Alfonso XIII que presenció atentamente todas las pruebas de un concurso resultando ser un verdadero éxito.



15.32. El Rey Alfonso XIII conversando con Carbery ³⁷³

Durante las 4 jornadas se realizaron un total de 145 vuelos, permaneciendo los pilotos casi 32 horas en el aire. Se estimó una distancia recorrida de 3.345 kilómetros, aproximadamente el perímetro de la Península Ibérica, considerándose el hidroavión un medio eficaz para la vigilancia de las costas españolas.

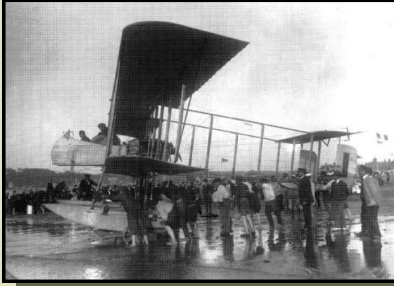
El de San Sebastián fue el primer concurso de hidroplanos celebrado en España.



15.33. Renaux al amerizar con su Farman cerca de la playa ³⁷⁴

M O D E L O S

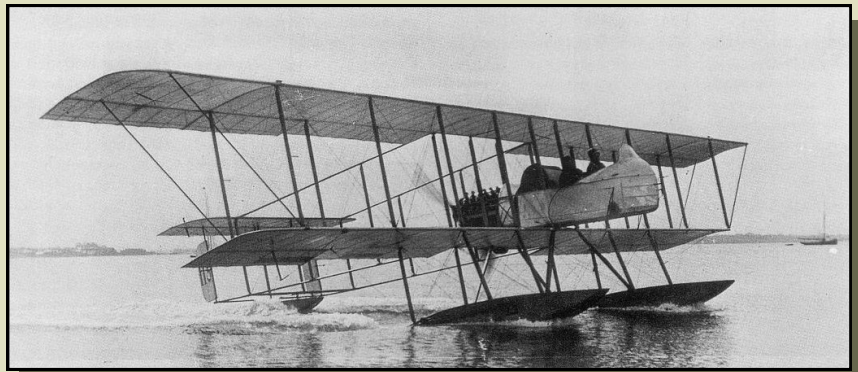
M A U R I C E F A R M A N M F - 8

15.34. Maurice Farman MF-8 ³⁷⁵

En 1913, al famoso biplano francés *Maurice Farman MF-7* se le añadieron unos voluminosos flotadores convirtiéndose en hidroavión y pasando a denominarse *Maurice Farman MF-8*.

Este hidroplano biplaza de turismo montaba un motor de aviación *Renault 8C* de 110HP de potencia. Tenía una envergadura de 19 metros, una longitud de 9,7 metros, y

sus planos alcanzaban una superficie alar superior a los 80 metros cuadrados. Con un peso de 1.350 kilogramos conseguía alcanzar los 100 Km/h.

15.35. Biplano Maurice Farman MF-8 ³⁷⁶

M O D E L O S

M O R A N E - S A U L N I E R G H Y D R O P L A N E

15.36. Roland Garros con Morane-Saulnier G Hydroplane (motor Le Rhône) ³⁷⁷

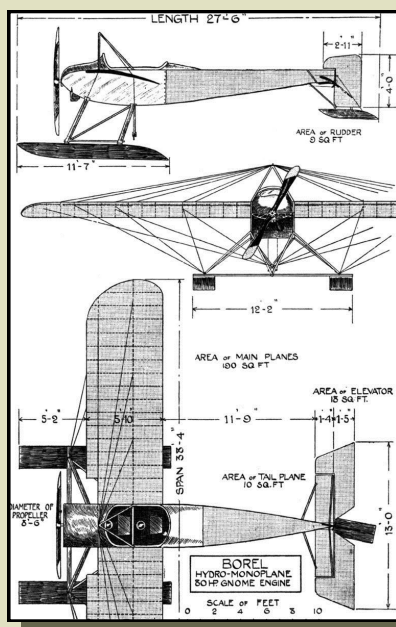
Basado en el *Morane-Saulnier G* este hidroplano propulsado por motor *Gnome/Le Rhône* de 80HP se convirtió en un popular monoplano pilotado por Roland Garros en el concurso de hidroplanos de Mónaco de 1913 (con motor similar de tipo *Le Rhône*).

Con una longitud de 6,5 metros, 10,28 metros de envergadura, una superficie alar de unos 15 metros cuadrados y un peso en vacío de casi 300 kilogramos, alcanzaba una velocidad de 125 kilómetros a la hora.

En San Sebastián los *Morane-Saulnier G* quedaron segundo y tercero

MODELOS

BOREL HYDRO-MONOPLANE

15.37. Esquema del Borel ³⁷⁸

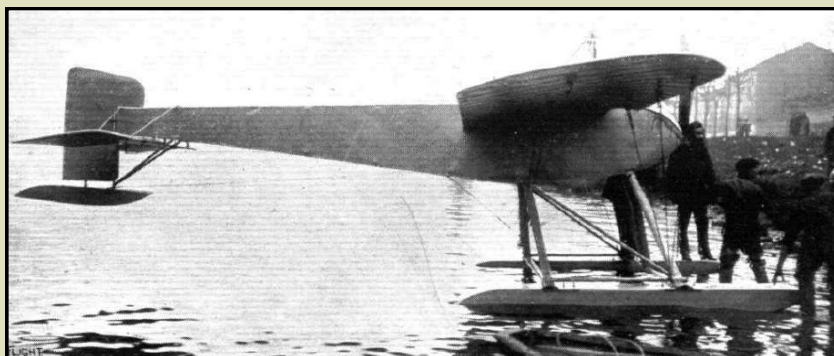
Los aeroplanos *Borel* habían demostrado ser uno de los mejores monoplanos ligeros franceses de la época. Sus buenas cualidades habían sido reconocidas no solo en Francia, sino también en Italia e Inglaterra, por poner algún ejemplo, donde se habían adquirido varios ejemplares hidroplanos.

El fuselaje era lo suficientemente ancho para acomodar a piloto y pasajero y en su parte delantera montaba un propulsor *Gnome* de 80HP de potencia que lo convertía en un aparato versátil y rápido. Un característico capot de aluminio protegía el motor en su parte superior que le daba un estilizado aspecto al bonito hidroplano

Tras el parabrisas ocupaba el piloto su lugar de pilotaje, yendo el pasajero en tándem detrás. Disponía de doble mando lo que permitía al pasajero tener el control del monoplano.

Los flotadores principales estaban contruidos con tubos de acero revestidos, al igual que el trasero, aunque éste iba solidario con el timón de dirección. Esta disposición de los flotadores le daba mucha estabilidad al aparato en el agua.

Medía 8,5 metros de largo y sus flotadores principales tenían una longitud de 3,5 metros. Con una envergadura de 11,70 metros disponía de más de 17 metros cuadrados de superficie alar. El diámetro de la hélice alcanzaba los 2,62 metros.

15.38. Vista lateral del Borel Hydro-Monoplane ³⁷⁹15.39. Borel Hydro-Monoplane sobre el agua ³⁸⁰

M O D E L O S

B O R E L - D E N H A U T A E R O - Y A C H T

Louis Borel se interesó por la aviación desde 1909, trabajando con diferentes diseñadores como Léon Morane o Raymond Saulnier.

En 1913, con la colaboración de François Denhaut, construyó el denominado *Borel-Denhaut Aero-Yacht*. Denhaut ya había construido en 1912 otro aeroplano anfibia conjuntamente con Gaston Desvignes que fue destruido en un accidente en Bellegarde en septiembre.

El hidroavión, un monomotor sesquiplano de ala alta, fue una hidrocanoa ligera con motor *Anzani* de 50HP. Se construyó una nueva versión equipada con motor *Gnome* de 80HP y fue probada por el piloto Pierre Divetaín en Cherbourg. Alcanzaba 120 Km/h con una envergadura de 9,5 metros, 8 metros de longitud y un peso de 250 Kg. Posteriormente se creó una evolución más potente.



15.40. Borel-Denhaut Aero-Yacht ³⁸¹



15.41. Navegando junto a la playa ³⁸²



15.42. Evolución potenciada y con nueva cola del Aero-Yacht ³⁸³

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 advirtiéndolo 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

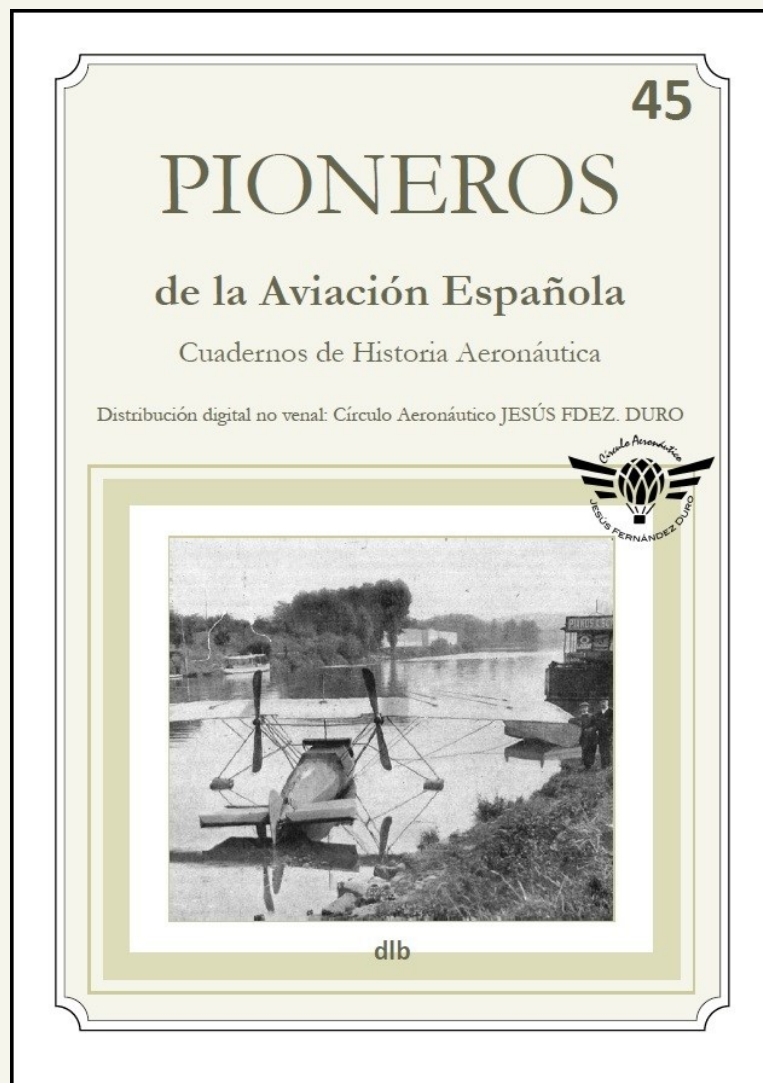
329 Revista Alrededor del Mundo	344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352 Internet	366 Revista La Hormiga de Oro
330, 331 Internet	353 Revista Mundo Gráfico	367, 368 Revista Blanco y Negro
332 Revista España Automóvil y Aeronáutica	354 Revista España Automóvil y Aeronáutica	369 Revista La Hormiga de Oro
333 Revista L'Aérophile	355 Revista Blanco y Negro	370 Revista Novedades
334 Revista Respetable Público	356 Revista Novedades	371, 372 Revista Blanco y Negro
335 Internet	357 Revista Blanco y Negro	373, 374 Revista Nuevo Mundo
336 Revista España Automóvil y Aeronáutica	358 Revista Novedades	375, 376, 377 Internet
337 Revista El Proteccionista	359, 360 Revista La Actualidad	378, 379, 380 Revista Flight
338 Revista El Heraldo Deportivo	361, 362 Revista Novedades	381, 382, 383 Internet
339, 340, 341, 342 Revista España Automóvil y Aeronáutica	363, 364 Revista España Automóvil y Aeronáutica	
343 Revista Novedades	365 Revista Novedades	

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



EL PRIMER HIDROAVIÓN ESPAÑOL
ÁNGEL PASTOR VELASCO
ROBERTO WHITE SANTIAGO