

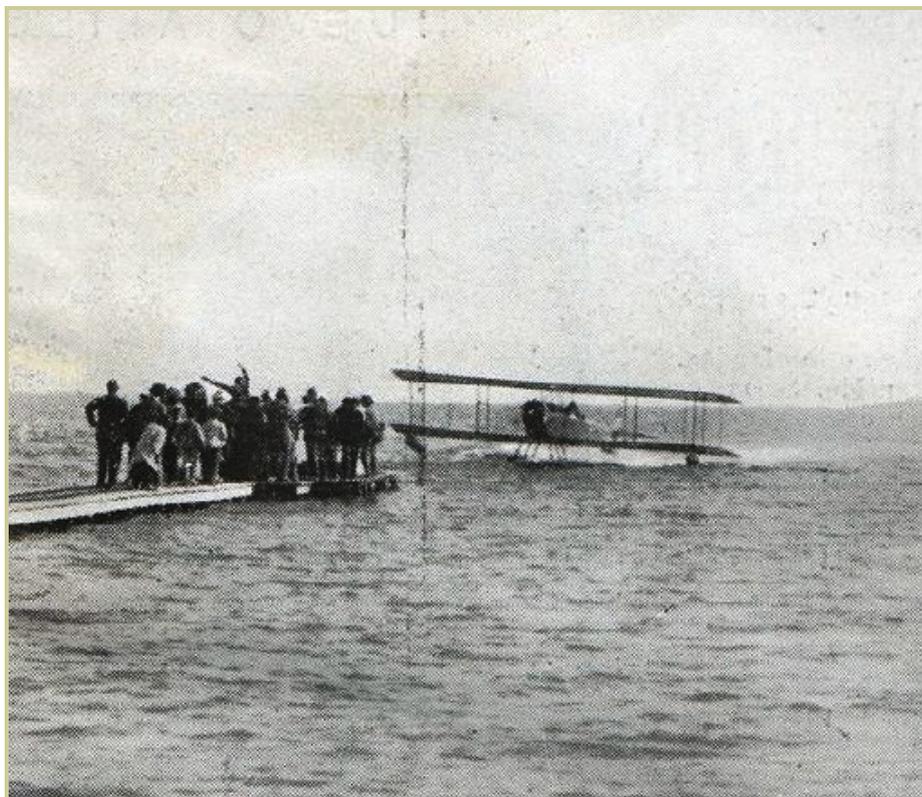
46

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:

- Segundo miembro de la Armada en hacerse piloto
- Primer Jefe del aeródromo mixto de Los Alcázares
- Primer piloto en volar en Salamanca
- Primer piloto en hacer exhibiciones nocturnas con un aeroplano iluminado con bombillas

En la entrega 46 de **PIONEROS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA**, dos nuevos militares se suman a la creciente lista de pilotos del Real Aero-Club de España. Ambos aprendieron a volar juntos, pero luego sus vidas discurrieron en distintas direcciones.

También conoceremos de primera mano las peripecias de un aviador francés de gira por España. Pionero en vuelos nocturnos en nuestro país, realizó interesantes exhibiciones por toda la geografía.

dlb



Hidroavión Curtiss JN-2 pilotado por José Valencia Fuente: Periódico ABC

ENTREGA N.º 46

CONTENIDO:

Félix Chereguini Buitrago	181
José Valencia Fernández	187
Los vuelos de Maurice Poumet	195

El segundo miembro de la Armada en convertirse en piloto fue **Félix Chereguini Buitrago**. Alternando la aviación con la navegación, llegó a convertirse, con la creación de la Aeronáutica Naval, en Director de la Escuela Aeronaval.

Por su parte, **José Valencia Fernández**, participó en la guerra de Marruecos para pasar después a ser uno de los profesores

de la Escuela Naval, casi hasta su fallecimiento en accidente aéreo en 1921.

Maurice Poumet, fue un piloto francés que voló brillantemente, no solo en la península ibérica, sino que también fue uno de los pioneros en Canarias. Famoso por realizar vuelos nocturnos con su aeroplano iluminado por decenas de bombillas, hizo las delicias del público español.

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 Aeronáutica; 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 hidroavión de José Valencia amerizando en Alicante. Fuente: Revista La Semana*

19. FÉLIX CHEREGUINI BUITRAGO

Félix Chereguini Buitrago nació el 10 de febrero de 1885 en San Fernando, en el seno de una familia vinculada con la Armada española desde 1732. Apellido de origen italiano, el primer *Chiereghini* llegó a Cartagena en 1713, adoptando la variante “españolizada” Chereguini.

Félix solicitó tomar parte en las oposiciones para el ingreso en la Escuela Naval flotante que se realizarían el 15 de junio del año 1900. Tras sus primeros años de estudios, obtuvo una de las 10 plazas ofertadas incorporándose en septiembre de 1903, una vez alcanzada su mayoría de edad. Aprobado su primer año de Guardia Marina, embarcó en la Escuadra de instrucción el primero de septiembre de 1907. Ascendió a Alférez de Fragata al año siguiente ingresando en la Escuela de Aplicación, y en septiembre de 1909 alcanzó el grado de Alférez de Navío. En febrero de 1910 fue destinado al cañonero *Marqués de la Victoria*, pasando unos meses después al crucero *Carlos V* para cumplir el tiempo de embarco en buque de primera clase.



19.1. Félix Chereguini Buitrago ⁴²⁵



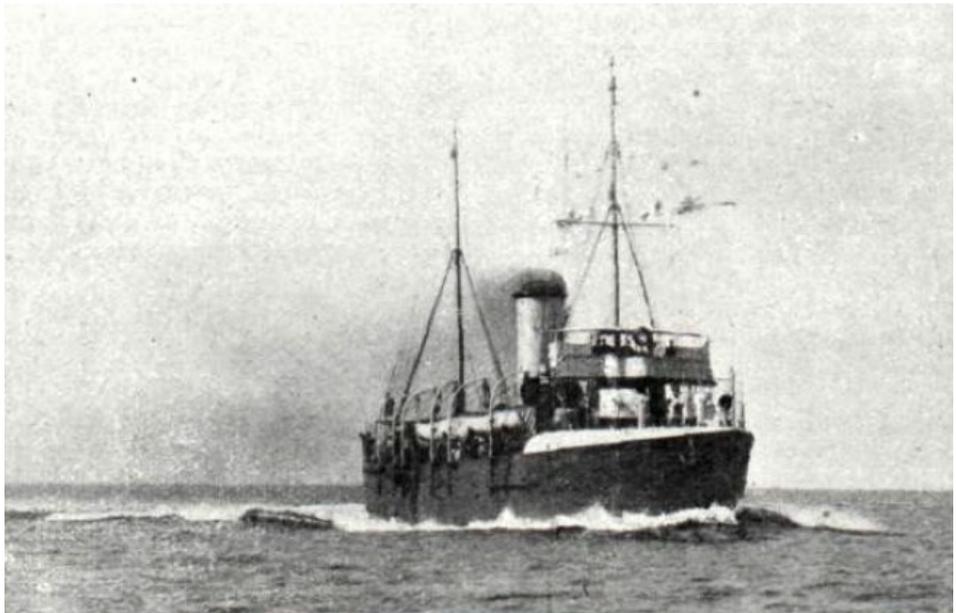
19.2. Dotación de oficiales del *Laya*. Chereguini, de pie, tercero por la izquierda ⁴²⁶

En 1911 fue destinado al apostadero de Cartagena para formar parte posteriormente de la dotación del cañonero *Laya*. En dicho buque celebró el 420º aniversario de la salida de Colón desde el puerto de Huelva, donde la Sociedad Colombina Onubense organizó un brillante programa de fiestas que comenzó el 2 de agosto de 1912.

El buque, había estado prestando servicio en la costa de África, tomando parte activa en algunos combates de Melilla.

Fue tan brillante el comportamiento de toda la dotación en el combate librado el 27 de diciembre de 1911 a orillas del Kert, que el Gobierno concedió la Cruz del Mérito Militar roja al cañonero.

Pero el joven Chereguini, atraído por la novísima aviación, presentó una instancia para la convocatoria de prácticas previas a la aviación, debiendo incorporarse en Guadalajara el 1 de octubre de 1912. Realizadas dichas prácticas, fue considerado apto, siendo designado en Cuatro Vientos para recibir instrucción. Era la tercera promoción de pilotos, y junto con Juan Viniegra, fueron los primeros miembros de la Armada en convertirse en alumnos de aviación.



19.3. Félix Chereguini formaba parte de la dotación del cañonero Laya ⁴²⁷

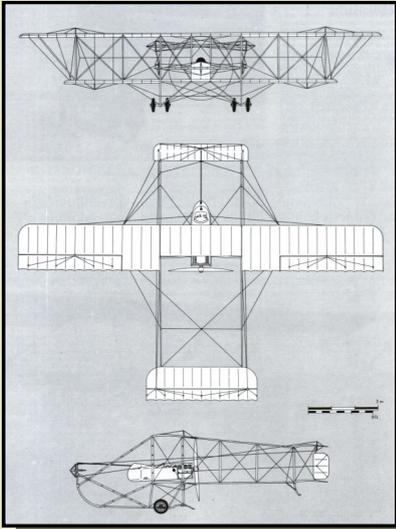
Desafortunadamente Chereguini tuvo que interrumpir su instrucción el 21 de diciembre de 1912 por enfermedad y no retomaría las prácticas hasta el año siguiente, reincorporándose el 3 de mayo 1913 una vez superados sus problemas de salud.



19.4. Chereguini finalizó las prácticas de aviación en un Maurice Farman MF-7 como el mostrado, en Alcalá de Henares ⁴²⁸

M O D E L O S

M A U R I C E F A R M A N M F - 7

19.5. Esquema del MF-7 ⁴²⁹

Maurice Farman (1877-1964), fue al igual que su hermano Henri, un piloto y constructor de aeroplanos francés. Aunque estaba asociado con su hermano, diseñaba sus propios aeroplanos de forma individual.

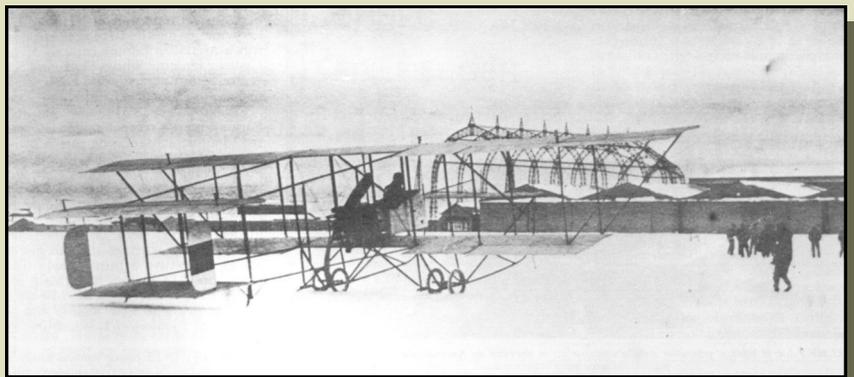
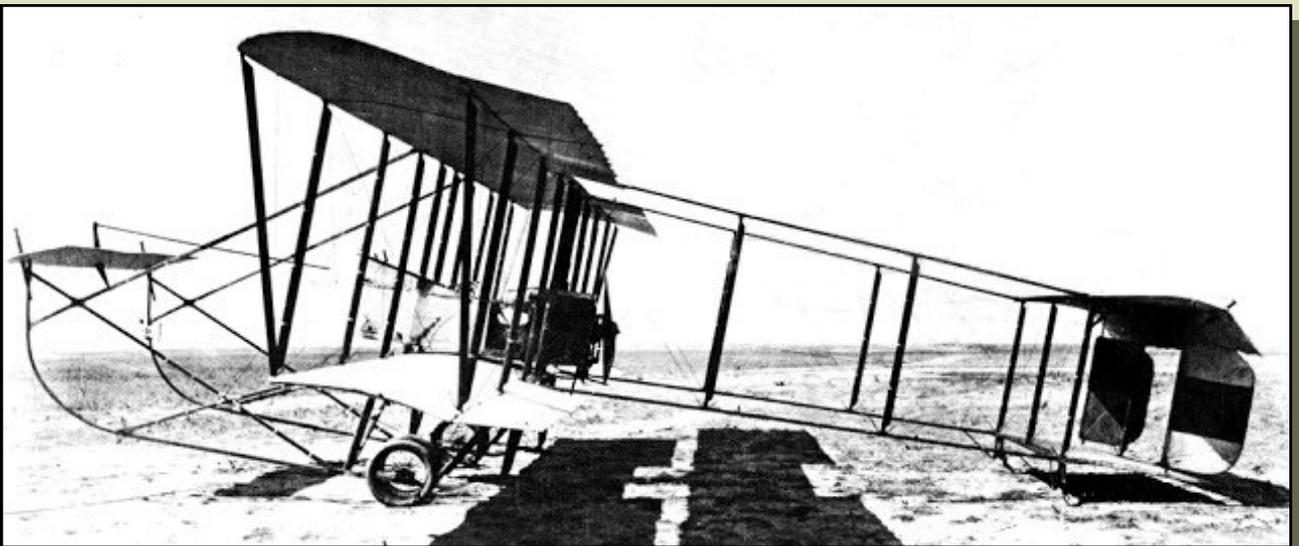
De sus primeros exitosos aeroplanos se llegó en 1912 al desarrollo del *Maurice Farman MF-7*, aparato muy conocido y abundante.

Biplano convencional con motor *Renault* de 70HP situado en la parte posterior, conservaba aun, a diferencia de los aeroplanos de su hermano, el timón de dirección en la parte delantera.

El Servicio de Aeronáutica Militar adquirió 6 ejemplares que fueron entregados en mayo de 1913. Debido a la antigüedad de los primeros *Henri Farman* del Servicio, casi todos los biplanistas comenzaron a utilizar el *MF-7* a partir de septiembre de 1913, incluidos los formados en la Escuela de Alcalá.

Con la adquisición de otros 6 aparatos y la construcción en España de 12 unidades más, el biplano permaneció operativo hasta 1919, participando en la guerra de Marruecos, además de como excelente aparato de escuela. También operó con motores *De Dion-Bouton* de 80HP.

Este biplaza en tándem tenía una envergadura de 15 metros y medio, una longitud de 11,35 metros, superficie alar de 54m² y un peso en vacío de 580 kilogramos, alcanzando una velocidad de 95 km/h.

19.6. Un MF-7 en Cuatro Vientos con abundante nieve ⁴³⁰19.7. Maurice Farman MF-7 ⁴³¹

Pese a ser uno de los que más vuelos realizaron de su promoción en el año 1912 (157 como pasajero y 7 como piloto) fue de los últimos en obtener su *brevet* de segunda categoría por el retraso al que se vio obligado debido a su convalecencia. En esa primera fase de entrenamiento durante el periodo octubre-diciembre de 1912, Félix se vio envuelto en tres incidentes leves con los *Henri Farman*. En los dos primeros como pasajero (2 y 4 de diciembre), con Martínez Baños a los mandos, tuvieron problemas al tomar tierra con la horquilla del tren de aterrizaje. Y en el tercero, ocurrido el 17 de diciembre, volando como piloto y con Kindelán como instructor, tuvo que tomar tierra al quemarse los cilindros por olvidar abrir la llave de engrase.

A su regreso continuó volando en Cuatro Vientos con al menos otro incidente leve el 13 de mayo con Espín.

Posteriormente pasó a la recién creada Escuela auxiliar de Alcalá, donde finalmente se licenció el 4 de octubre de 1913. Desde los primeros días de septiembre, el Capitán Pastor, el Teniente White y Chereguini se habían entrenado en el Campo del Ángel con los biplanos *Maurice Farman* y los tres habían logrado obtener su ansiada licencia. Durante el curso en esta Escuela no había ocurrido accidente ni avería de importancia, y finalmente el Alférez de Navío alcanzaba el número 44 de los pilotos del Real Aero-Club de España.

Continuó volando en el aeródromo de Carabanchel y como a los demás compañeros que siguieron volando allí, le tocó vivir momentos emocionantes. La muerte de Teniente Ramos el 26 de enero de 1914 fue un auténtico mazazo y Félix se sumó al duelo transportando a hombros el féretro con otros compañeros.



19.8. Chereguini con Martínez Baños en un *Maurice Farman MF-7* ⁴³²

No todo iban a ser desgracias, así que el 30 de marzo, recibió alegremente junto a Sousa, Zubia, Baños, Loizu y otros compañeros, la llegada de Marcel Brindejone a Madrid tras un largo vuelo desde Biarritz con escala en Vitoria para participar en el rallye aéreo de Mónaco. El piloto francés fue obsequiado por los oficiales con un almuerzo íntimo, donde les informó que pretendía realizar el itinerario Madrid-Vitoria-Burdeos-Marsella, donde cambiaría su aeroplano por un hidroavión para alcanzar Mónaco sobre el mar.

Apenas una semana después, Félix acompañaba a Ángel Martínez Baños en un *raid* que les llevó a Zaragoza. En sendos *MF-7*, Zubia acompañado por el Capitán Aparici, y el tándem Baños-Chereguini, alcanzaron Valdespartera casi de noche, siendo recibidos por un gran número de personas que esperaban la llegada de los intrépidos aviadores. También partió junto a ellos Pérez Núñez en un *Nieuport*, pero una inesperada avería hizo retrasar su llegada una jornada.

Alcanzado el grado de piloto de primera categoría, pasó a situación B (Art. 19 del Reglamento del Servicio de Aeronáutica Militar: «*B. Disponibles. Los pilotos que teniendo otra situación o destino, fuera de la Aeronáutica, se hallan afectos a la misma para movilizaciones y prácticas, dispuestos a incorporarse al primer aviso*»), siendo el 7 de abril de 1916 destinado en comisión al Servicio de Aeronáutica, para prestarla en el aeródromo de los Alcázares, quedando en su cuerpo para eventualidades del servicio en el apostadero de Cartagena.

En 1917 ascendió a Teniente de Navío con antigüedad de 30 de octubre de 1916, y embarcó en el acorazado *Pelayo*. El 14 de mayo de 1920 asistió en comisión al concurso de hidroaviones de Barcelona y en agosto embarcó en el crucero *Río de la Plata*, buque de aprovisionamiento de la Escuela Aeronáutica naval. En septiembre de 1921 embarcó como segundo Comandante en el cañonero *María de Molina*.



19.9. Las tripulaciones de los *MF-7* posan en Zaragoza. Chereguini tercero por la izquierda ⁴³³



19.10. Félix Chereguini en el campo de vuelo ⁴³⁴

En ese navío participó en distintas operaciones de combate en África siendo distinguido con la Medalla Militar de Marruecos y con la Cruz de segunda clase del Mérito Naval con distintivo rojo.

En noviembre de 1922 se le entregó el mando del guardapesca *Delfín* y el 27 de abril de 1924 ascendió a Capitán de Corbeta. En junio de ese año fue nombrado Auxiliar del Jefe del primer Negociado de la Sección de Personal del Ministerio de la Marina, y en septiembre de 1926 al segundo Negociado de Material. Con antigüedad de 28 de diciembre de 1926 le fue concedida la Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

El 4 de mayo de 1927 pasó a situación de disponible en Madrid y Cádiz, y el 30 de julio se le nombró Comandante del cañonero *Lauria* hasta el 25 agosto de 1928 que regresó a la sección de Material. El 17 de abril de 1929 pasó destinado a la Dirección General de Aeronáutica Naval como interino hasta el 25 de enero de 1930, para después asumir la secretaría.

Con antigüedad de 22 de mayo de 1932, fue ascendido a Capitán de Fragata y el 29 de agosto de 1932 dirigió la Escuela de Aeronáutica Naval por dos meses hasta que se convirtió en Jefe de primer Negociado de la Dirección General de Aeronáutica Naval en interinidad al no poseer título de especialidad Aeronáutica naval, hasta 1934. En marzo de 1936 se le nombró segundo Comandante del acorazado *Jaime I*.

Al comienzo de la Guerra Civil, Félix se hallaba en Madrid al haber pedido unos meses de licencia por enfermedad. La mayor parte de los oficiales de la Aviación Naval que allí se encontraban, fueron hechos prisioneros por sospechas de simpatizar con los sublevados o negarse a colaborar con el Gobierno de la República. Pocos meses después, a finales de 1936 el Capitán de Fragata Félix Chereguini Buitrago fue fusilado en Paracuellos del Jarama.



19.11. Félix Chereguini Buitrago ⁴³⁵

20. JOSÉ VALENCIA FERNÁNDEZ

Natural de Orense, José Valencia Fernández vino al mundo el 25 de junio de 1889. Aprobó el examen de acceso a la Academia Militar de Infantería ingresando en la misma el 31 de agosto de 1906 y consiguiendo ascender a Teniente Segundo al terminar el plan de estudios correspondiente tres años después. Destinado al Regimiento Ceriñola Nº 42 y formando parte de la División Ampudia, participó entre otras acciones de combate, durante mayo de 1911, en la ocupación de Taunat-Zay, Taunit Narrich, Harchia y Zoco-El-Arba-Zabuya.

El 10 de julio de 1911 fue ascendido a Teniente Primero y destinado al Regimiento de Melilla Nº 59. La prensa lo trató como un héroe al desalojar a los moros de una posición haciendo 6 prisioneros y cogiéndoles todas sus armas en el combate ocurrido en la toma de las lomas de Talusit el 20 de septiembre de ese año. José y sus compañeros fueron recompensados con la Cruz de 1ª clase del Mérito Militar con distintivo rojo.



20.1. José Valencia Fernández ⁴³⁶

A comienzos de 1912 pasó al grupo de ametralladoras del mismo regimiento para recalar después en el Batallón de Cazadores de Alba de Tormes Nº 8, permaneciendo en África hasta finales de año.

El 17 de febrero de 1913 tuvo la suerte de volar con el francés Perreryon en Cuatro Vientos con un *Blériot*, quedando fascinado y convencido de su futuro como aviador, pues había solicitado ingresar en el Servicio de Aviación. Finalmente fue aceptado para realizar las prácticas previas de aviación, teniendo que incorporarse el día primero de abril de 1913 en Guadalajara. Él y las otras dos decenas de militares seleccionados, formarían la 4ª promoción de pilotos militares.



20.2. José Valencia Fernández ⁴³⁷

Durante las prácticas que realizó destaca una bonita ascensión en el globo *Saturno* el 28 de abril con el Capitán Gautier como piloto, y Cervera, Ruiz de Arcaute y Rojas de compañeros. Se alzaron hasta los 2.100 metros desde Madrid para tomar tierra en Sarracines. Completó unas cuantas ascensiones más como pasajero antes de comenzar la segunda parte de la instrucción, con los aeroplanos en el mes de septiembre, en el aeródromo de Carabanchel.

Valencia obtuvo finalmente su título de aviador el 14 de octubre de 1913 a los mandos de un *Nieuport* de 50HP en Cuatro Vientos, convirtiéndose en el piloto número 45 del Real Aero-Club de España.

Voló en febrero de 1914 de observador con el Teniente Zubia a Toledo junto al tándem Roberto White y Felipe Matanza, en un accidentado vuelo en el que el aparato de los dos últimos golpeó al aterrizar a tres personas por efecto del mucho público aglomerado. El aeroplano sufrió desperfectos y hubo de ser desmontado para repararlo, mientras que el de Zubia y Valencia regresó sin novedad a Carabanchel.

El 14 de mayo de 1914 el buque *Almirante Lobo* fondeaba en Melilla llevando en su interior dos monoplanos *Nieuport* destinados a Zeluán. Para pilotarlos, les acompañaban Carlos Alonso y José Valencia, llevando material y personal complementario.



20.3. Miembros de la Escuadrilla de aeroplanos. De pie, en el centro de la imagen, José Valencia ⁴³⁸

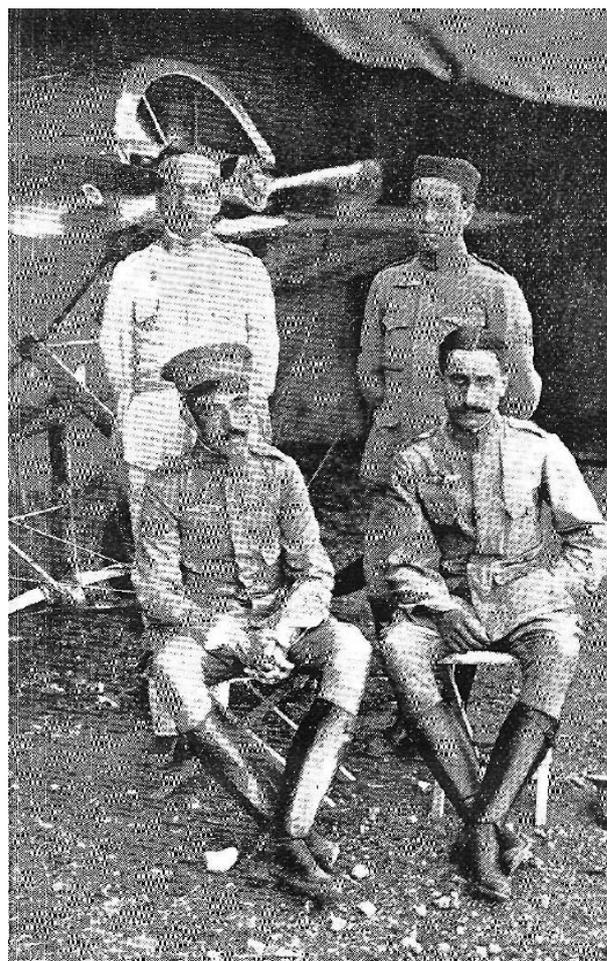


20.4. José Valencia en un Nieuport en Melilla ⁴³⁹

El Capitán Emilio Herrera, profesor de los monoplanistas, había partido de Tetuán a Cuatro Vientos para organizar el nuevo aeródromo de Zeluán y a los pocos días regresaba, logrando reunir en el campo una Escuadrilla con 4 monoplanos *Nieuport*. Los miembros serían los dos pilotos mencionados a los que se había sumado el Médico 1º Antonio Pérez Núñez y el propio Herrera, dos Observadores, un Sargento, un Cabo, 13 Soldados y 5 Servidores del Cuerpo de Tetuán.

Tras la organización del aeródromo, el 23 de mayo de 1914 despegó el primer avión de Zeluán pilotado por Herrera. Durante ese mes se realizaron pocos vuelos debido al viento, pero en junio comenzaron los reconocimientos y bombardeos sobre las líneas enemigas.

El 24 de julio, Valencia fue protagonista de un curioso incidente. Al elevarse desde la pista, sus compañeros observaron que se le desprendía una rueda al monoplano y le avisaron a voces. Percatado del problema maniobró tomando tierra con gran pericia y evitando romper el aparato, por lo que fue efusivamente felicitado. En agosto, lograba obtener el título de piloto militar de 1ª categoría.

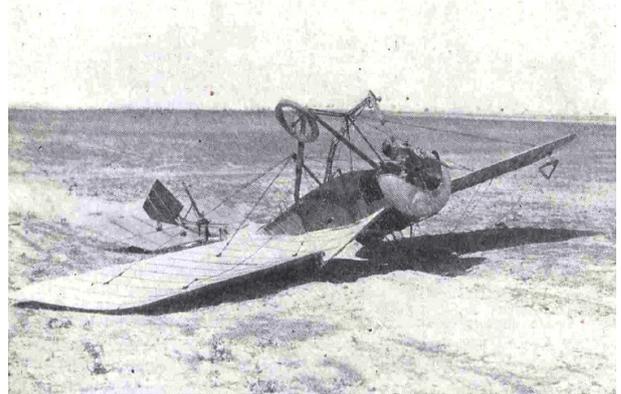


20.5. Valencia (de pie a la derecha) con Emilio Herrera, Pérez Núñez y Luis Gonzalo ⁴⁴⁰

Las operaciones continuaron hasta el 28 de octubre en que fueron suspendidas temporalmente las actividades. El material aéreo y el personal se trasladó a Cuatro Vientos para que los nuevos pilotos fueran formados.

En enero de 1915 pasó destinado al aeródromo de Arcila, donde realizó vuelos de reconocimiento. Por su distinguido comportamiento durante el año en curso y el anterior, le fue concedida la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo (pensionada). Regresó a Cuatro Vientos en abril, donde al parecer tuvo un leve accidente al realizar un aterrizaje forzoso, pero enseguida se le volvió a enviar a Zeluán. Esta vez los equipos los formarían Pérez Núñez-Gonzalo, Valencia-Fanjul y Matanzas-Barceló, y prestarían servicios de exploración, aunque algunas veces también arrojarían bombas sobre las posiciones o campamentos enemigos.

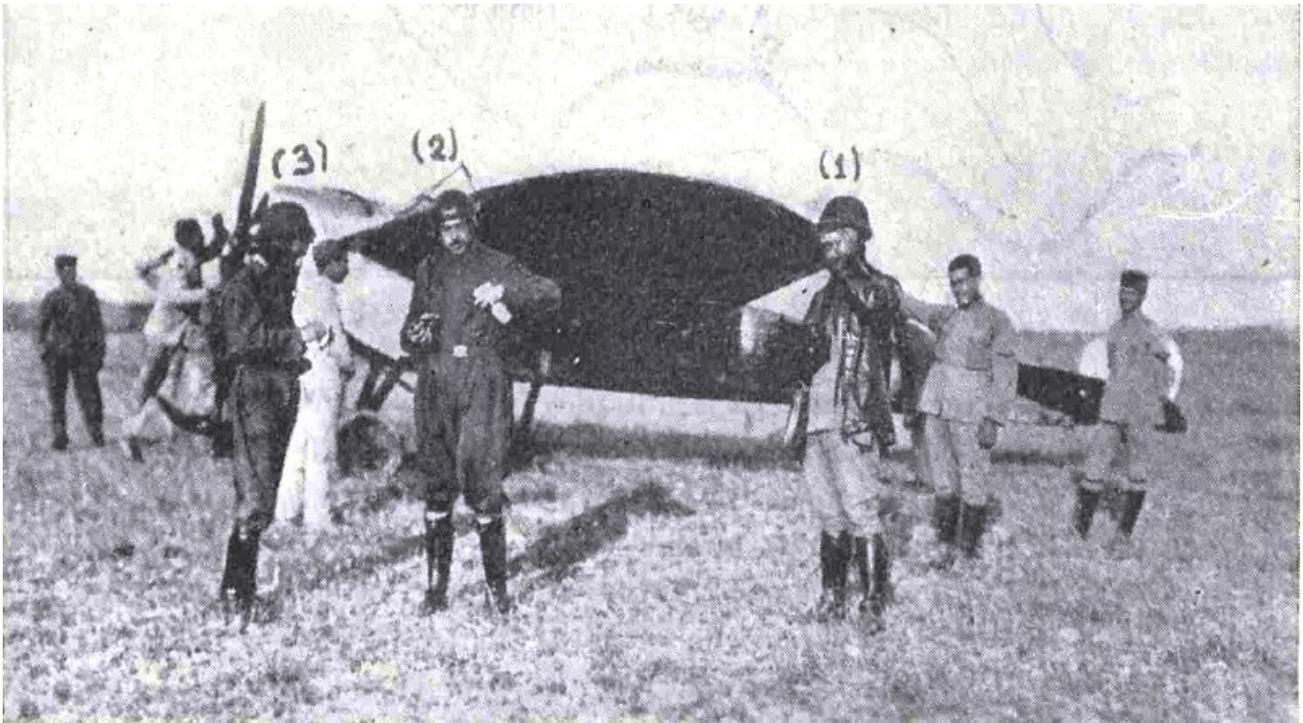
José Valencia fue ascendido a Capitán con antigüedad de 25 de septiembre de 1915 y permaneció en territorio africano, continuando en la Escuadrilla, hasta finales de año.



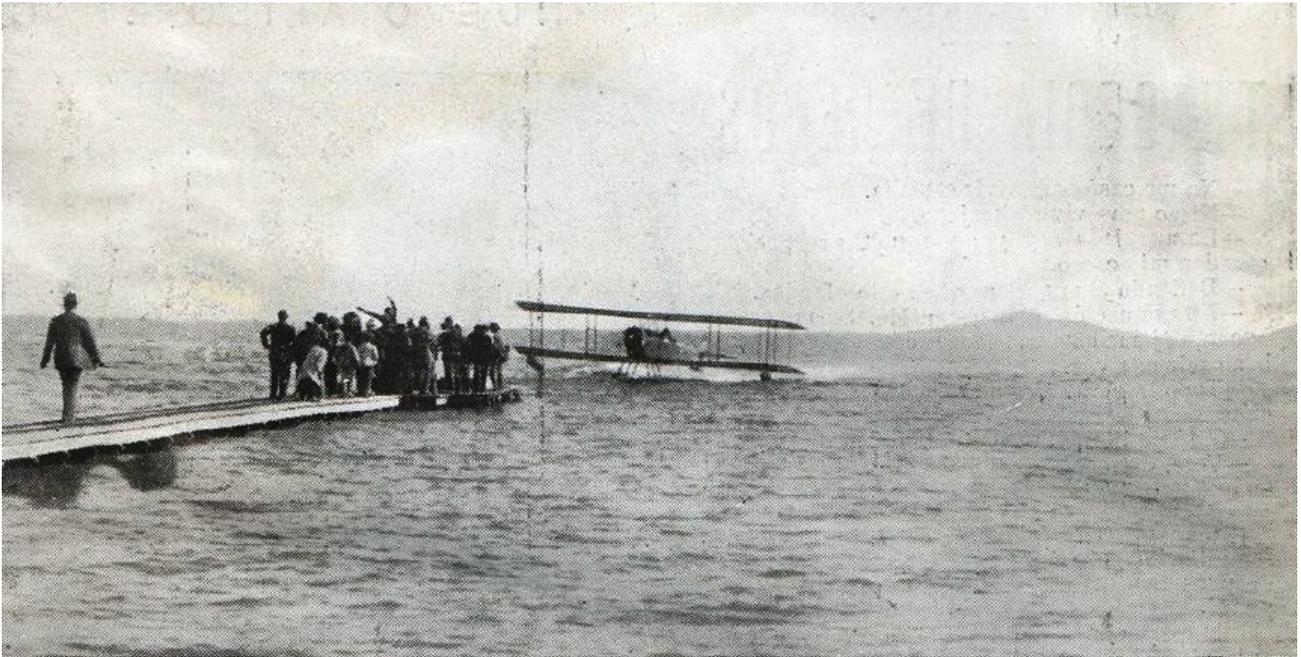
20.6. Capotaje en Cuatro Vientos ⁴⁴¹

Por Disposición Oficial de 30 de diciembre de 1915, el Capitán de Infantería del Regimiento de San Fernando José Valencia pasó a prestar servicio en el aeródromo marítimo de Los Alcázares.

Incorporado al aeródromo situado a orillas del Mar Menor (Cartagena), se sumó al Teniente Roberto White y al Alférez de Navío Fernando Navarro con quienes comenzó a volar los *Curtiss JN-2s*. El Capitán Valencia asumió el mando convirtiéndose en el primer Jefe del aeródromo de Los Alcázares.



20.7. Regreso de un bombardeo. (1) Capitán Gonzalo Vitoria, (2) Emilio Herrera y (3) José Valencia ⁴⁴²



20.8. Momento de amerizar el hidroavión del Capitán Valencia en aguas de Alicante ⁴⁴³

Los tres pilotos hicieron sus primeros pinitos con el biplano americano, y de forma autodidacta aprendieron a manejar el aparato convirtiéndose en los primeros profesores de hidroplanos miliares de España.

Los sucesivos vuelos a Alicante, aunque de escasa distancia y duración, permitían a los aviadores tomar práctica. Algunas veces con algún que otro susto, pero afortunadamente, sin lamentar ninguna desgracia.



20.9. El Capitán Valencia navegando con el Curtiss JN-2s por el puerto de Alicante ⁴⁴⁴



20.10. Los Curtiss JN-2 y JN-2s junto a los hangares de Los Alcázares ⁴⁴⁵

En el aeródromo se había levantado un hangar de tres cuerpos (mampostería, madera y techo de zinc) con un sencillo pabellón adosado a todo lo largo de sus traseras y lateral que daba cara al mar.

En noviembre de 1916, Valencia realizó un interesante vuelo en honor de los exploradores de Murcia y la Unión que le llevó hasta la cercana Comunidad Valenciana donde amerizó sin ningún contratiempo, demostrando su cada vez mayor dominio del JN-2s.

En abril de 1917 se le concedió licencia para contraer matrimonio con Juana Wandosell Martínez, sobrina del Marqués de Arneva, y pasando la luna de miel en Orihuela, donde sus suegros disponían de una bonita finca.

De vuelta a sus quehaceres, la Dirección del Servicio de Aeronáutica Militar le encargó la prueba de hidroaviones para ser armados, mientras continuaba como profesor en la Escuela elemental de pilotos que convocó su primer curso el 10 de febrero de 1920.

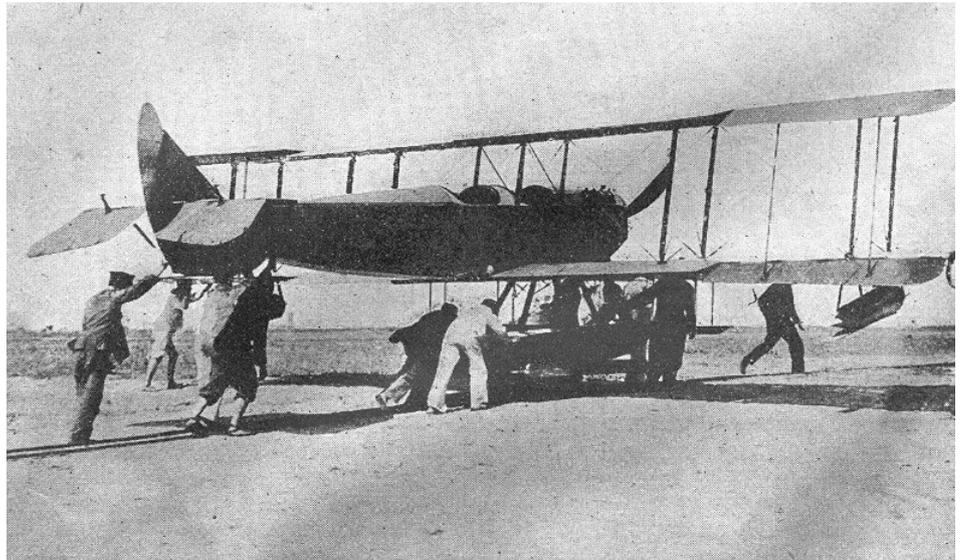


20.11. Los biplanos Curtiss hidros y terrestres en Cartagena ⁴⁴⁶

El Jefe de la Escuela era el Capitán José González Camó y como profesorado se sumaban a Valencia, el Capitán White y el francés Michel Sainz.

En uno de los vuelos de instrucción realizado el 16 de abril de 1920, el aparato pilotado por José Valencia sufrió un avería al poco de despegar, teniendo que descender violentamente rompiéndose la hélice y una de las alas, pero resultando ileso el piloto y el alumno Teniente Gómez que lo acompañaba.

El 11 de agosto de ese mismo año tuvo que lamentar, como Jefe del campo de aviación, la muerte en accidente de uno de sus alumnos. Cuando el único cartagenero de la escuela, el Sr. Torres Aguilar llevaba recorridos unos 500 metros y a 20 aproximadamente de altura, intentó virar para volver al campo, cuando de



20.12. Transportando un Curtiss JN-2s de los hangares al mar ⁴⁴⁷

pronto perdió velocidad y estabilidad. El aparato que pilotaba se estrelló irremediamente contra el suelo, siendo la primera víctima del aeródromo murciano.

De los 18 alumnos convocados que permanecieron hasta marzo de 1921, solamente lograron la *brevet* 8 por resultar el material de vuelo escaso. Apenas un puñado de *Caudron G.3* y *Avro 504K* junto a los mil veces reparados *Curtiss* eran los aeroplanos en vuelo.



20.13. Además de los Curtiss se disponía para la instrucción de biplanos terrestres Avro 504K y Caudron G.3 ⁴⁴⁸

Acabado el curso abandonó Los Alcázares y se incorporó a la Escuela de Aviación de Guadalajara en julio. Desgraciadamente un grave accidente ocurrido el 31 de agosto iba a deparar un triste final a su carrera.

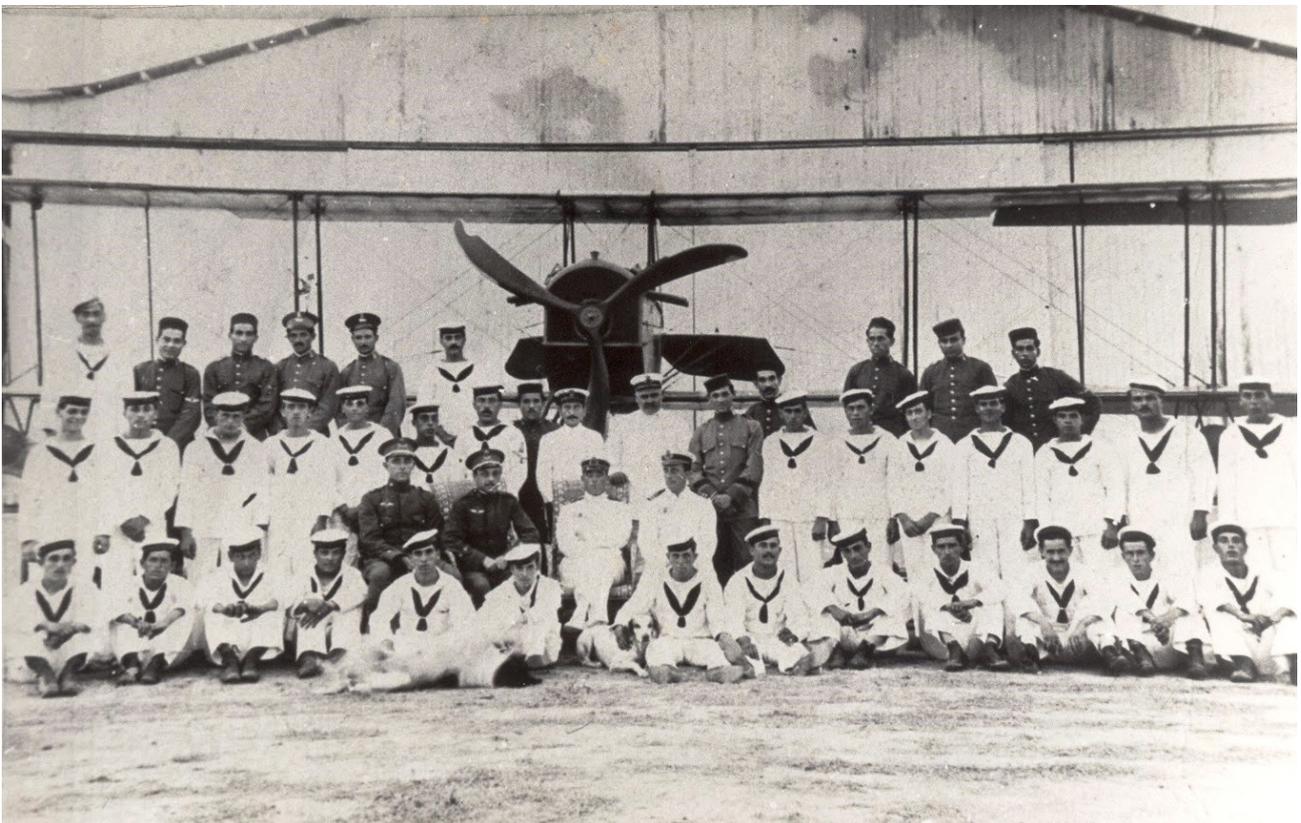
Pilotando un *De Havilland*, con el alumno Tomás Utrilla, entraron en barrena al hacer un viraje ceñido tomando tierra violentamente. El choque fue tan brutal que el alumno murió en el acto, quedando gravemente herido el piloto, con fractura de la columna y de ambas piernas.

Conducido al Hospital Militar, se hallaba tranquilo a pesar de su gravísimo estado y tuvo lucidez suficiente para explicar como se produjo el lamentable accidente. Al ser el aparato de doble mando, y no poderse desconectar en vuelo, quiso el profesor corregir la maniobra del aspirante a piloto, pues obstinado éste en ir a la izquierda pudo más que Valencia intentando llevarlo a la derecha, lo que propinó el accidente.

De la terrible experiencia se observó la necesidad de instalar un mecanismo que pudiera dejar sin mando al alumno para que no se produjesen situaciones similares que pudieran derivar en tragedia.

A consecuencia de las heridas producidas en el accidente, el joven Capitán José Valencia Fernández falleció días más tarde, el 5 de septiembre de 1921.

El día siguiente se dio sepultura al finado, siendo el entierro una extraordinaria y espontánea manifestación de duelo. El féretro fue envuelto en la bandera española, y se depositaron sobre la carroza coronas de la familia, del Real Aero-Club de España y de los Jefes y Oficiales de Aviación. Sobre la comitiva volaron los compañeros del malogrado aviador en aparatos *Avro* y *De Havilland* que llegaron desde el aeródromo de Alcalá de Henares. El Capitán Valencia fue enterrado al lado del Teniente Tomás Utrilla, muerto en el desgraciado accidente.



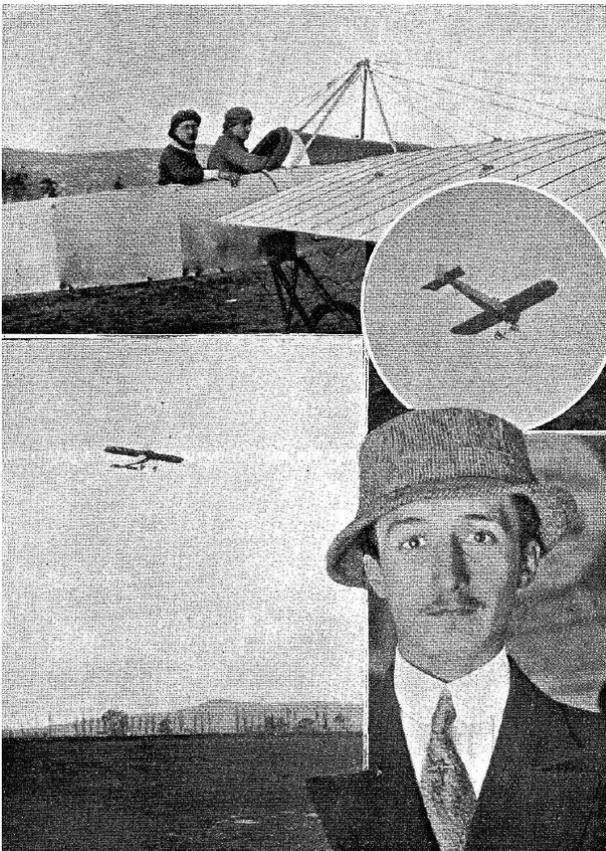
20.14. Escuela de Los Alcázares en 1917. Sentados en sillas por la izquierda los profesores White y Valencia ⁴⁴⁹

21. LOS VUELOS DE MAURICE POMET

El piloto galo Maurice Pomet realizó un buen número de exitosos vuelos a lo largo y ancho del territorio español durante el año 1913.

Ya había volado en alguna ocasión en la península: sin mucha suerte en el *raid* Salamanca-Valladolid en septiembre de 1911; y ganando los premios de velocidad sin pasajero, de aterrizaje y la prueba de circuito, consiguiendo 10.000 pesetas de la época, en el Gran Mitin de Aviación de Barcelona celebrado en el mes de junio de 1912 (ver Capítulo 17 del Volumen 2).

En marzo de 1913 comenzó una serie de exhibiciones aéreas, que lo llevaron a exponer su aeroplano en el Salón del Automóvil de Barcelona. Fue el único *stand* dedicado a la aeronáutica, pero uno de los más visitados, pues la casa Borel, constructora del monoplano que pilotaba, había cosechado numerosos éxitos.



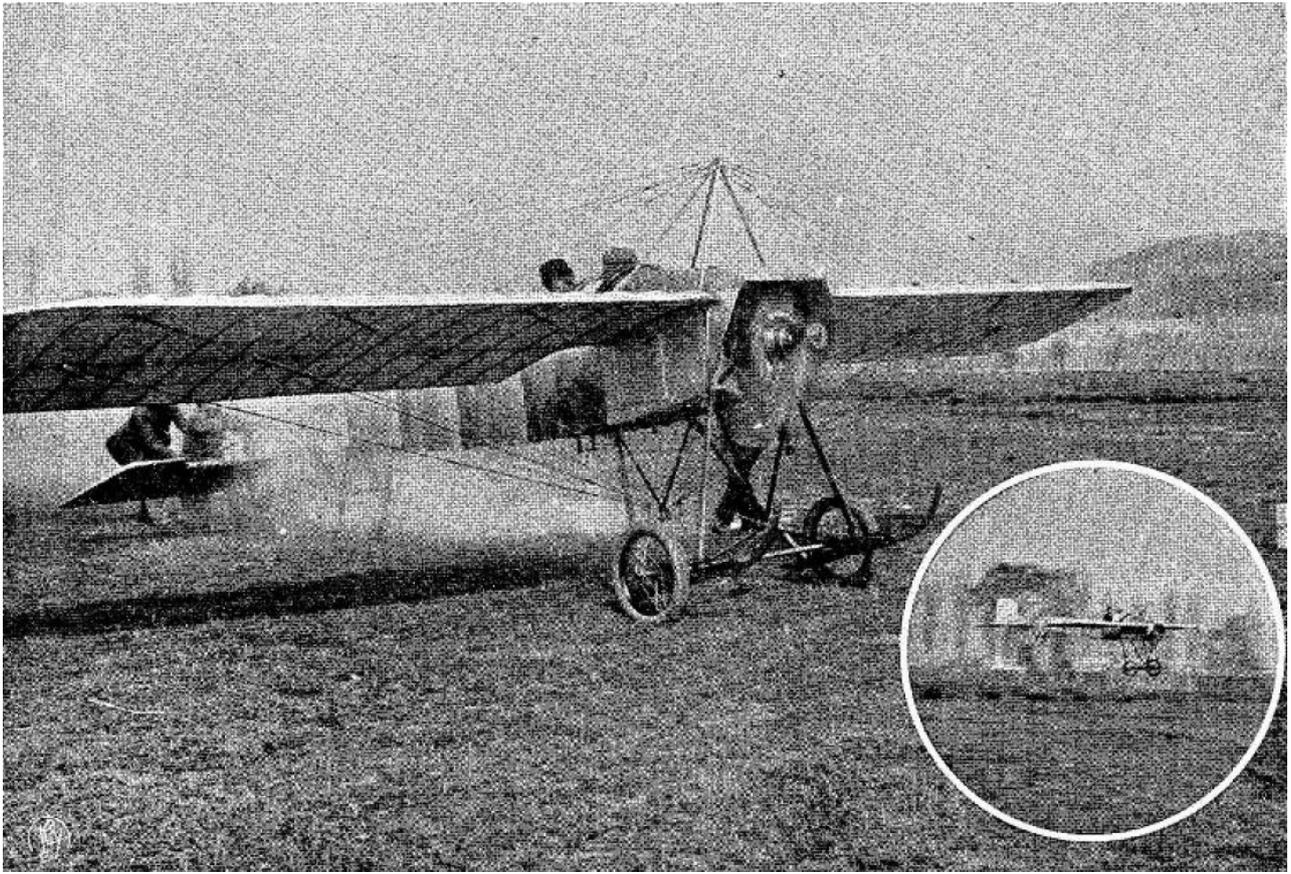
21.2. Composición fotográfica sobre Pomet ⁴⁵¹



21.1. Maurice Pomet ⁴⁵⁰

El piloto realizó un sinnúmero de viajes aéreos llevando de pasajeros a miembros distinguidos de la sociedad barcelonesa y a numerosos amigos y aficionados.

Desde luego fue el auténtico protagonista con su espectáculo denominado vuelo del “Pájaro de fuego”. Consistía en surcar el aire de noche con su monoplano Morane-Borel iluminado con multitud de luces eléctricas de diversos colores, encendiéndose y apagándose a voluntad del aviador, formando diversas combinaciones que arrancaban aplausos unánimes de todos los espectadores. Pomet había comenzado los vuelos a las cuatro y media de la tarde del 9 de marzo demostrando un gran dominio del aeroplano, serenidad y maestría. Primero uno de 11 minutos y luego otro de 10 minutos y medio.



21.3. Maurice Poumet despegando en Barcelona con su Morane-Borel ⁴⁵²



21.4. Maurice Poumet en El Ferrol ⁴⁵³

Seguidamente se procedió al montaje de las bombillas en el aeroplano y se colocó al extremo del campo, esperando que acabara de anochecer. Una vez encendidas unas fogatas para iluminar el campo, remontó el vuelo y apenas había alcanzado los 30 metros de altura, encendió las luminarias produciendo tal efecto que el público irrumpió en un gran aplauso, resultando el espectáculo originalísimo. Después de seis minutos de viaje tomó tierra admirablemente sin ningún contratiempo en la semioscuridad del aeródromo.

Trasladado su aeroplano a tierras gallegas, protagonizó junto al piloto local José Piñeiro, una exhibición aérea el 6 y 7 de mayo con motivo de la botadura del acorazado *Alfonso XIII*. El día 6, el gallego realizó su temeraria acrobacia del “vuelo de la gaviota”, pero con tan mala suerte que acabó impactando contra el agua rompiendo su aeroplano (ver pág. 266 y 267 del Vol. 2).



21.5. Pomet posando con su aeroplano en Puerto de la Cruz ⁴⁵⁴

Desgraciadamente el francés corrió similar suerte al día siguiente, día de la botadura, al destruir su aeroplano en otro accidente. Después, el piloto manifestó que no debía de haber volado con fuerte viento, pero en su afán de agradar al público durante el lanzamiento de la embarcación, intentó tan difícilísimo vuelo.

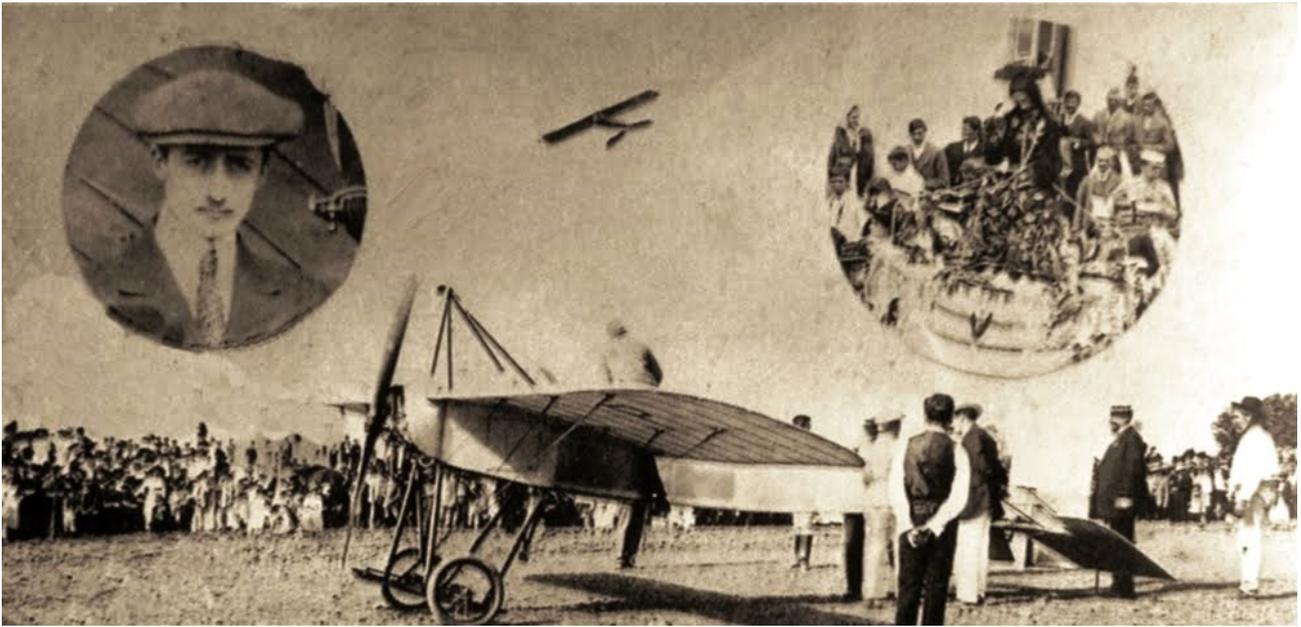
Cuando iba a aterrizar, una fuerte ráfaga de viento hizo descender la cola del monoplano, el cual se echó sobre unos cables de telégrafo, cayendo aeronave y piloto desde una altura de cuatro metros, lastimándose el francés. Afortunadamente, solo sufrió heridas leves en ambas piernas.



21.6. Pomet con los organizadores de la fiesta de aviación canaria ⁴⁵⁵

El francés no pudo participar en la fiesta de aviación de Toledo, donde había sido contratado, al romper su aeroplano. Pero si voló en Segovia y en Burgos los meses de junio y julio respectivamente.

En Burgos compartió cartel con Piñeiro y el famoso Védrines. La rivalidad con su compatriota derivó en un reto para determinar quien era mejor piloto, emplazándose para ello semanas después.



21.7. Composición de la época de la fiesta de aviación de Puerto de la Cruz ⁴⁵⁶

Parece ser que la apuesta se desarrollaría en agosto, probablemente en Santander que se había ofrecido a organizar el desafío, pero parece ser que nunca llegó a realizarse.

Después de dejar buen sabor de boca en tierras burgalesas, Maurice Poumet puso rumbo a las Islas Canarias. Llegó a Tenerife el 15 de julio junto a su mujer y su mecánico, José Fons.

Las fiestas del Gran Poder de Dios estaban programadas para los días 12, 13 y 14, pero ante la imposibilidad de llegar a tiempo la fiesta de aviación se retrasó al día 20. Ese día causó gran admiración entre los asombrados espectadores, cuando despegó desde el Barranco de San Felipe con su *Morane-Borel* en un primer vuelo de ocho minutos de duración.

En un segundo viaje, de 20 minutos de duración, hizo las delicias del público con virajes estupendos y bajadas en espiral.

Los del día siguiente fueron más notables alcanzando, en una primera exhibición de 25 minutos, una fantástica altura de más de 2.000 metros. Poumet fue fuertemente ovacionado.



21.8. Momento en el que el aeroplano de Poumet es puesto en marcha ⁴⁵⁷



21.9. Poumet en pleno vuelo ante la expectación de los asistentes ⁴⁵⁸

De vuelta a tierras gallegas, el 1 de agosto realizó el *raid* Coruña-Santiago en 25 minutos. Al llegar a Oroso, una nube le ocultó la carretera, obligándole a hacer virajes de descenso para orientarse. Cuando apareció sobre el aeródromo el público le aplaudió con entusiasmo, pero al aterrizar tuvo la desgracia de tropezar con un valla que delimitaba el campo rompiendo el ala derecha y sufriendo heridas leves.

Reparado el aeroplano se elevó en Santiago los días 17 y 18 con un temporal de lluvias bastante pertinaz, efectuando el viaje Santiago-Coruña el día 19 de agosto.

El 3 de septiembre voló en Palencia, quedando el público muy complacido y para los días 14 y 16 de septiembre se le esperaba en Jerez de la Frontera, aunque parece ser que no llegó a volar, regresando a Francia.



21.10. Programa de Fiestas en Jerez de la Frontera con la participación de Poumet ⁴⁵⁹

DIVULGACIÓN

LA APREHENSIÓN DEL PILOTO

«¿Ha soñado Ud. que volaba? Uno se siente ligero, planea fácilmente por encima de los demás mortales; siendo una sensación exquisita, el verse desembarazado de la ley de la gravedad.

¿Lo ha soñado Ud. ya? ¿Si? Pues bien, es Ud. aviador.

La sensación del vuelo no es lo que se cree. La aprehensión es lo sólo desagradable. Una vez desprendido del suelo uno se siente seguro, no sufriendo ningún vértigo, pues el vértigo nace de la inmovilidad.

La sensación del vuelo, cuando el tiempo es bueno, es agradable hasta el extremo. Nunca la idea del peligro; jamás el pensamiento de un accidente os viene a turbar. Y esta seguridad, desgraciadamente, es la causa de muchos accidentes:

uno acaba por tener demasiada confianza y se efectúan las peores imprudencias.

Dije antes que la aprehensión, era sólo lo desagradable. Y es verdad. Esta aprehensión es inevitable hasta en los más grandes pilotos. Ningún aviador puede sustraerse a ella. Todos los aviadores la poseemos, hay que confesarlo, en más o menos alto grado, y cuando este grado es demasiado alto, es intolerable. Por esto muchos, y a menudo de los mejores pilotos, abandonan.

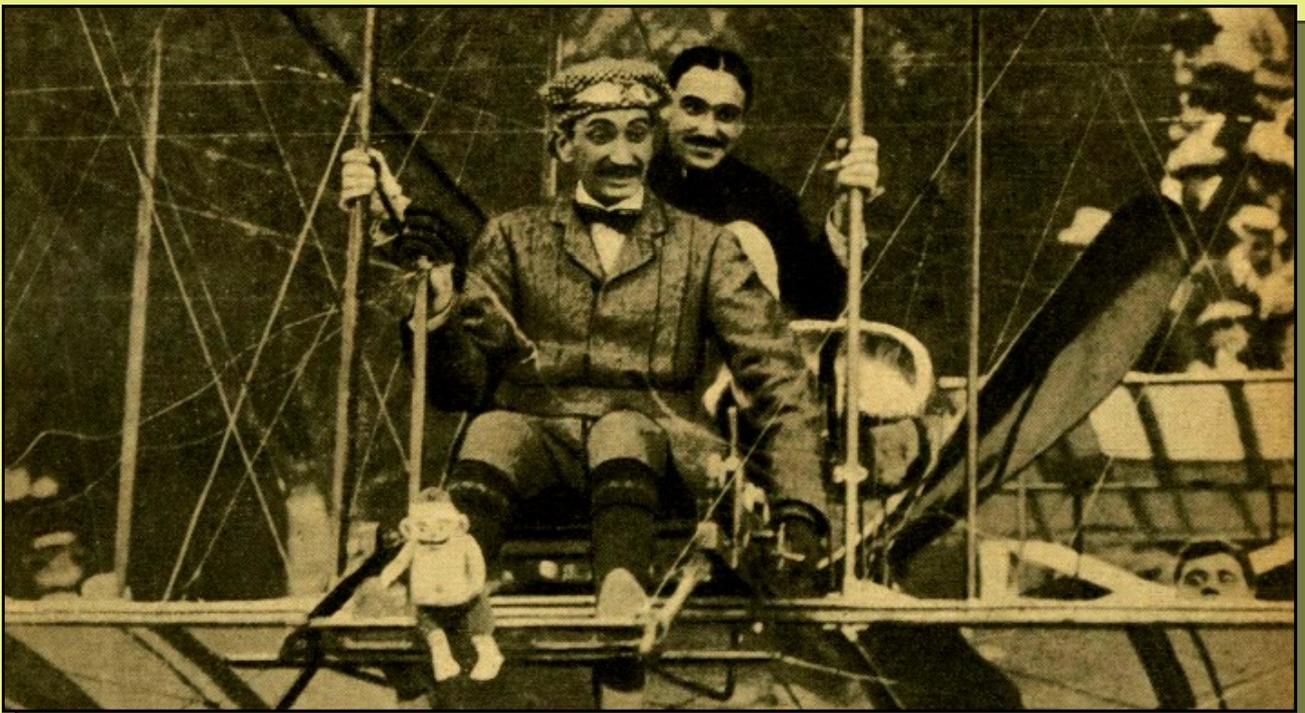
Observad a un aviador cuando debe elevarse. Está silencioso, enervado, os contesta apenas y busca la soledad. Algunos, antes de las grandes carreras, toman estimulantes.

Yo conozco, que se dan inyecciones de morfina; muchos beben, y deben al alcohol su nombradía.

De la aprehensión nace la superstición. Este no se elevará sin su casquete verde; aquel sin el traje con el cual pasó su título de piloto y que no es ya sino un pingajo. Otro pondrá sobre su aparato una muñeca y antes de cada vuelo, le apretará el vientre para que haga "güe güe". (...)

No sería justo confundir la aprehensión con el miedo, como es injusto el confundir la audacia con el coraje. Y si la imaginación es el enemigo de las grandes invenciones, la aprehensión es el adversario encarnizado de los hechos gloriosos.

Maurice Poumet 1913»



21.11. Un muñeco en el aeroplano de Benito Loygorri en su primera participación en un concurso en España ⁴⁶⁰

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

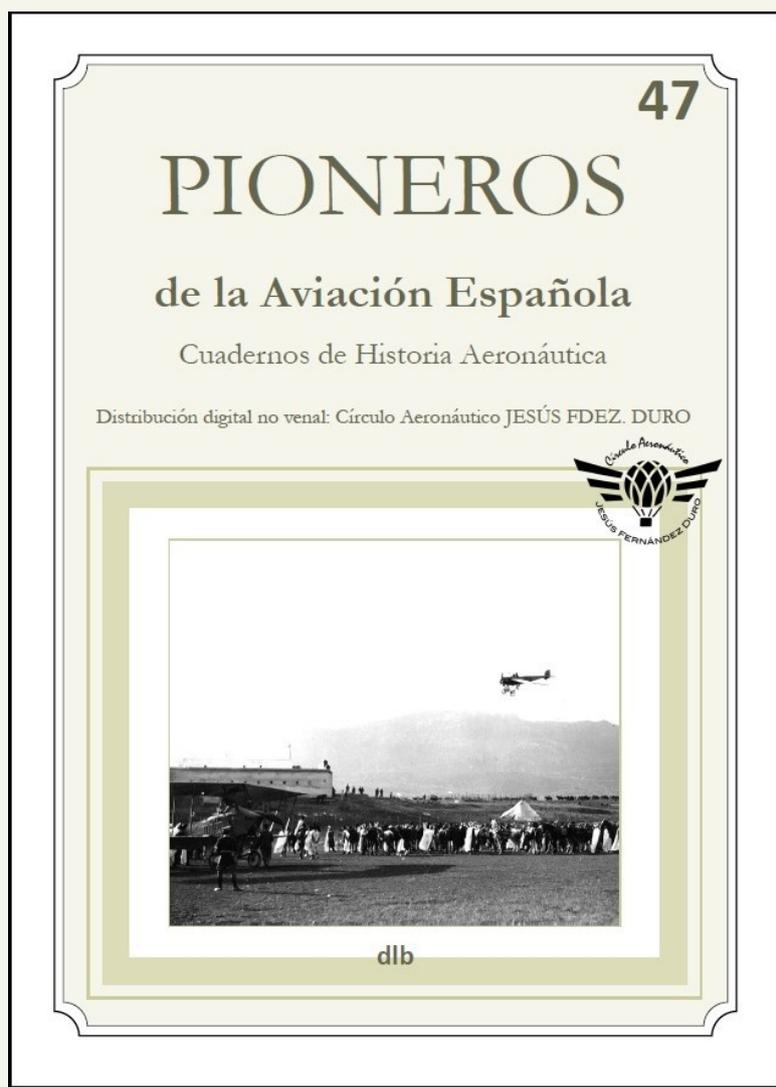
- | | | |
|---|---|---------------------------------------|
| 425 Revista España Automóvil y Aeronáutica | 436 Revista España Automóvil y Aeronáutica | 444 Periódico ABC |
| 426, 427 Revista Vida Marítima | 437 Revista Blanco y Negro | 445, 446, 447, 448, 449, 450 Internet |
| 428, 429, 430 Aviones Militares Españoles. IHCA | 438 Revista Tele-Radio | 451, 452 Revista Stadium |
| 431 Internet | 439 Revista La Ilustración Artística | 453 Revista Mundo Gráfico |
| 432 Revista Aeroplano | 440 Revista La Unión Ilustrada | 454, 455, 456, 457, 458, 459 Internet |
| 433 Periódico El Heraldo de Aragón | 441, 442 Historia de la Aeronáutica Española.
José Gomá Orduña | 460 Revista Novedades |
| 434 Revista Aeroplano | 443 Revista La Semana | |
| 435 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



LUIS MONTESINO ESPARTERO
EL PRIMER VUELO EN MELILLA
LA AVIACIÓN MILITAR EN MARRUECOS