

LA INVESTIGACION DE LOS PRIMEROS VUELOS EN LAS CAPITALS ESPAÑOLAS: PROBLEMAS Y DIFICULTADES

ANTONIO G. BETES.
Doctor Ingeniero Aeronáutico

Introducción

La aviación se introdujo en España al final del primer decenio del siglo actual. El año 1909 puede considerarse como el "año dorado" de la aviación española por ser el del primer vuelo de un aparato construido por dos ingenieros españoles y pilotado por uno de ellos.

Desde 1909 hasta los comienzos de la primera guerra mundial todas nuestras capitales tuvieron el privilegio de contemplar el vuelo del hombre en aparatos más pesados que el aire. Se organizaron vuelos, la mayor parte de ellos durante las ferias y fiestas tradicionales, y así más de medio millón de españoles gozaron ante la oportunidad de ver volar al hombre.

El quinquenio 1909-1913 tiene por tanto un indudable interés histórico y la investigación de este periodo merece todo el esfuerzo.

Este estudio ha planteado una serie de problemas y dificultades cuya exposición sirve de marco a este artículo.

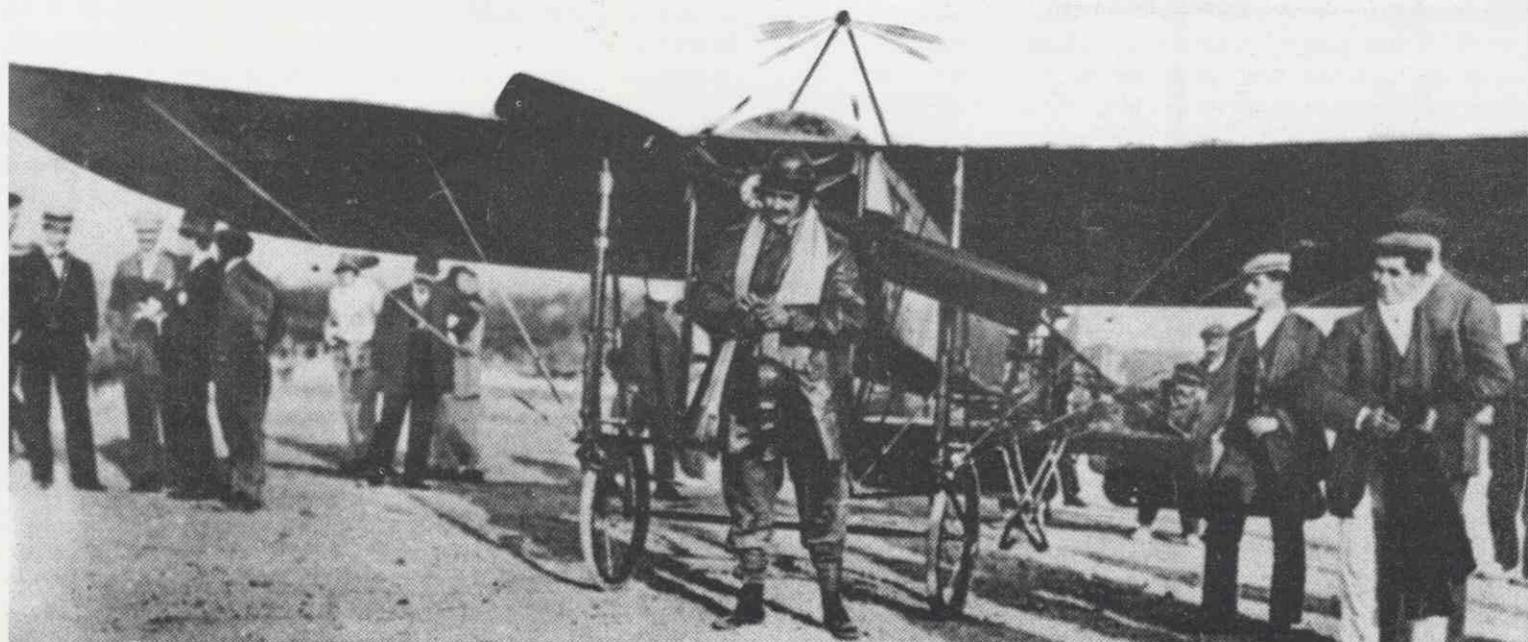
Problemas y dificultades

Al investigar los acontecimientos aeronáuticos del periodo 1909-1913, centrados en los primeros vuelos en las capitales españolas, se han presentado una serie de problemas que en líneas generales surgen al tratar de historiarlos al igual que otros sucesos. La diferencia está en el rigor histórico, más difícil de alcanzar debido a que las narraciones encontradas no son válidas en general, bien por falta de conocimientos o de interés. Es necesario por tanto, reconstruir los hechos que en aquellos tiempos no se recogieron con el necesario rigor.

El aeroplano "**BLERIOT XI**" con diversos grupos motopropulsores, fue el más utilizado para los **primeros vuelos en España**. En la foto el célebre aviador **Leoncio Garnier** preparado junto a un aparato de ese tipo para emprender un vuelo.



En París y Pau (Francia) se contrataron muchos aviadores que con sus aeroplanos volaron en las capitales españolas. El 21 de Febrero de 1909 el rey de España **Alfonso XIII** visitó Pau para conocer los vuelos que realizaban los **hermanos Wright**.



El primer vuelo en España Paterna (Valencia) 5 Septiembre 1909

EN la revista de Locomoción Aérea del 15 de Junio de 1909 aparecen dos fotografías de un aeroplano español que fue presentado en la Exposición de Valencia.

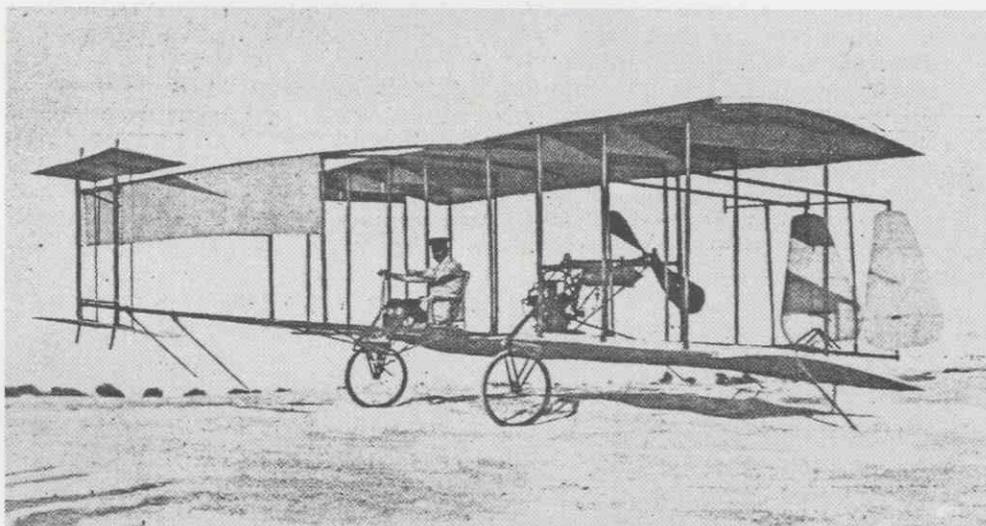
El aeroplano había sido diseñado por el ingeniero catalán Gaspar Brunet y Viandera, con la colaboración del Capitán de Ingenieros Juan Olivert en unos talleres de Barcelona.

Trasladado a Valencia, el día 5 de Septiembre de 1909, el aeroplano fue preparado para unas pruebas de vuelo privadas para el personal del Ayuntamiento que había financiado el proyecto.

El público se enteró por la indiscreción de un periodista que lo publicó y acudió a Paterna, donde había un campamento militar y se pretendía probar el aparato.

Ante este imprevisto, el piloto valenciano Capitán Olivert decidió hacer directamente las pruebas en vuelo y después de comprobar que el motor funcionaba débilmente le sustituyó el encendido, inició el despegue, recorrió unos 30 metros y se elevó recorriendo unos 60 metros sin tocar el suelo. El entusiasmo fue grande entre el público.

Así tuvo lugar el primer vuelo en una capital española, honor que le cabe a Valencia con un aeroplano diseñado, construido en España y pilotado por un español y valenciano.



El primer vuelo en España tuvo lugar el día **5 de Septiembre de 1909** con piloto, constructor y aeroplano españoles. Con esto se deshace la leyenda de que el primer vuelo tuvo lugar en Barcelona en Febrero de 1910.



Benito Loygorry, titular del primer carné de piloto de nuestro país, aparece en esta fotografía fechada el 30 de agosto de 1910.

La tarea de "historiar" lleva consigo la búsqueda y localización de un hecho, aislarlo y hacer el análisis, interpretar y agrupar, alcanzando un conjunto que responda al concepto moderno de la historia, "narración de acontecimientos de los cuales el que escribe tiene noticia por testimonios fehacientes", sin olvidar el preceptivo nexo de unión entre el pasado y el presente.

La búsqueda y localización de los documentos ha sido la tarea que ha exigido más labor y dedicación, como fuentes básicas de los hechos y datos esenciales.

Fuentes documentales

LAS fuentes básicas se hallan en las publicaciones: periódicos, revistas, libros y documentos de archivos y museos.

Para la consulta de las publicaciones periódicas se utilizaron las bibliotecas y hemerotecas, tanto públicas como privadas.

En Madrid surgió la primera y gran dificultad. Con respecto al período considerado, están en sus archivos las colecciones de periódicos y revistas de Madrid y Barcelona pero no las de provincias (1). Se ha consultado mucho la Hemeroteca Municipal, sin duda la mejor, por disponer de una inmejorable colección de publicaciones.

Debido a esta carencia, hubo que considerar las consultas en las hemerotecas provinciales.

En las capitales de provincia se han encontrado estupendas hemerotecas y otras muy deficientes. En general, no existen colecciones completas de los periódicos del quinquenio 1909-1913. Algunas carencias han podido suplirse con las colecciones existentes en los propios periódicos y en algunos casos con las particulares.

En cuanto a libros, se han consultado los que podían contener datos históricos acerca de las capitales y de sus ferias y fiestas que tradicionalmente se celebraban en el mencionado período.

Una vez encontrados los datos de interés, se debe utilizar la reprografía. La experiencia ha demostrado que las fotocopiadoras estropean los periódicos. Al no existir servicios de microfilm, la tarea de copiar es lenta, tediosa y poco satisfactoria.

La carencia de microfilmación se hace notar más cuando se trata de reproducir documentos gráficos.

Es una verdadera suerte encontrar fotos de la época mencionada y una verdadera frustración no poderlas reproducir por falta de medios.

A pesar de las dificultades mencionadas, se han podido obtener los datos esenciales, aunque incompletos, y con ellos se pudo pasar a una segunda fase más concreta, la visita a los archivos para completar los datos relativos a cómo se llevó a cabo el proceso de organización de los festejos, en los que se incluían los festejos de aviación.

Normalmente organizaban las fiestas los Ayuntamientos que contaban con sus comisiones de festejos y el apoyo económico del comercio, la industria y algunos mecenas. Por tanto, es obligado la visita a los archivos municipales y culturales, pudiendo afirmar que en general, su estado es lamentable; en muchos casos porque existiendo los documentos no están disponibles por falta de medios adecuados.

Como honrosas excepciones, hacemos mención de los archivos de Tarragona y Soria, completos, precisos y ordenados.

Las visitas y entrevistas representan un buen complemento para la obtención de datos. No es fácil encontrar protagonistas o testigos de los sucesos que se están historiando y más en un área tan nueva como la aeronáutica; es tarea que exige siempre un conocimiento previo del tema por parte del entrevistador y normalmente conduce a un proceso de contraste. En general los testigos no recuerdan con claridad los hechos.

En los museos se encuentran datos muy concretos sobre aparatos y aviones de la época e incluso perfectas reproducciones. Son lugares de investigación donde se suele encontrar ayuda e interés por parte de todo el personal.

Creemos que brevemente se han expuesto los problemas y dificultades que suelen presentarse al tratar de historiar los primeros vuelos en las diferentes capitales de España (2).

A continuación, veamos algunos resultados concretos de las investigaciones realizadas hasta ahora y que dieron comienzo en el año 1982.

Resultado de las investigaciones: Cronología

COMO hemos dicho, las investigaciones realizadas nos revelan que los primeros vuelos en las capitales españolas tuvieron lugar durante el período 1909-1913.

Se han historiado ya varios de ellos (3): Asturias (Oviedo, Gijón y Pravia), Toledo y Segovia.

Se descubrió, sin lugar a dudas, que el primer vuelo en España tuvo lugar en Valencia, el día 5 de Septiembre de 1909, con piloto, constructor y avión españoles. Con esta investigación aún en curso, se deshace la leyenda de que el primer vuelo tuvo lugar en Barcelona en Febrero de 1910. Lo que no se discute es que en Barcelona se celebró el primer festival aeronáutico.

Se están realizando investigaciones sobre la muerte del primer aviador y constructor español Antonio Fernández, nacido en Aranjuez y que se mató en accidente de aviación en Antibes (Francia) el 6 de Noviembre de 1909, en un avión construido por él mismo (4).

Se ha averiguado que el último primer vuelo en una capital española fue el de Gerona en el año 1913.

Entre Septiembre de 1909 y este último primer vuelo se han encontrado 51 vuelos en total cuya distribución durante los mencionados años es la siguiente:

Año	Nº de Vuelos
1909	1
1910	13
1911	17
1912	12
1913	8
Total	51 vuelos

Como puede observarse cuando más vuelos se celebraron fue durante el año 1911 con un total de 17. A tenor de lo manifestado, los vuelos en Madrid y Barcelona tuvieron lugar en 1910, celebrándose en provincias los 49 restantes que son los que ofrecen dificultades para poder hacer su historia (5).

El aspecto cronológico se puede completar con la distribución por meses y así se puede decir que los más utilizados fueron Junio, Agosto y Septiembre.

Haremos algunas consideraciones sobre la relación entre geografía y cronología.

FIESTAS DE AVIACIÓN en Tarragona

Organizadas por el Excmo. Ayuntamiento

Días 22 y 23 de Marzo de 1913

(Sábado Santo y Domingo de Pascua)

AVIADORES:

L. DEMAZEL

F. LABATUT

Profesores de la Escuela de Aviación de Issy-les Moulineaux

que realizarán magníficos y emocionantes vuelos de adorno y altura en su moderno **BIPLANO DE CARRERA**, tipo militar, de dos asientos y motor de cien caballos, en el grandioso

CAMPO DE MARTE

convertido en **AERODROMO**.

Para que los espectadores puedan disfrutar, con toda comodidad y seguridades, del imponente espectáculo en todos sus detalles, esto es, desde la preparación y salida del **Biplano** hasta su regreso y aterrizajes, se han establecido los precios siguientes:

Silla de preferencia en la Falsa Braga , que estará convertida en tribuna (sin entrada)	1'00 ptas.
Entrada en la id. id., con derecho a libre circulación	1'00 »
Entrada general en el Campo de Marte (con asiento)	1'00 »
Entrada general en el id. id.	0'50 »
Media entrada en el id. id.	0'25 »

A precios convencionales, los aviadores tomarán pasajeros en el aparato.

Durante las mañanas de los dos días de la Fiesta de Aviación, podrá visitarse el **Biplano** en el **Hangar**, donde los Profesores explicarán el funcionamiento del aparato, mediante el pago de 25 céntimos de peseta por persona.

En lugar contiguo al Campo de Marte, habrá sitio para automóviles y carruajes.

El espectáculo será amenizado por una banda militar.

La casa «Pathé freres» impresionará películas cinematográficas.

Rebajas de precios concedidas por las Compañías de los ferrocarriles del Norte y M. Z. y A.

Reproducción de un programa de mano de las fiestas de aviación en Tarragona organizadas por el Excmo. Ayuntamiento los días 22 y 23 de marzo de 1913.

Un pionero de la Aviación española Antonio Fernández

ANTONIO Fernández Santillana, nació en Aranjuez el día 2 de Febrero de 1876. Se trasladó joven a Francia para ejercer su oficio de modisto de señoras y alcanzó gran prestigio profesional.

Entusiasmado por la naciente aviación, construyó un biplano y lo inscribió en las eliminatorias francesas de la copa Gordon Bennet que tuvo lugar durante la gran semana de aviación de Reims. No pudo actuar por dificultades técnicas.

En Octubre de 1909 volvió a presentar su aeroplano en el Salón Aeronáutico de París (Grand Palais), el aparato tuvo tanto éxito que su licencia de fabricación fue adquirida por Pierre Levaseur. Este construyó dos ejemplares.

Ese mismo año trasladó su negocio a la costa azul, Niza, Antibes, donde esperaba encontrar más facilidades para continuar la experimentación de su aeroplano, con un motor más potente, Antoinette de 55 CV y 8 cilindros.

El 6 de Noviembre se trasladó temprano al aeródromo de La Brague, cerca de Antibes, donde había ya efectuado experimentos con su aparato. Se preparó para volar haciéndole notar su mecánico Lefevre que un cable de mando estaba en malas condiciones. Con prisas se le reparó de fortuna y a las 7,30 despegó, subió a unos 12 metros de altura, recorrió unos 300 metros en línea recta y con un viraje de 180 grados volvió para aterrizar. Encontrándose en la aproximación, a unos 600 metros del hangar, accionó una vez más los mandos, cedió el cable reparado y se precipitó a tierra. Chocó de cabeza contra el suelo y el motor le rompió la columna vertebral. Murió instantáneamente.

Dejó viuda y dos hijos (uno de ellos de un mes).

Fue Antonio Fernández uno de los pioneros de la aviación española que construyó y voló su propio aparato y se mató con él.

Distribución geográfica

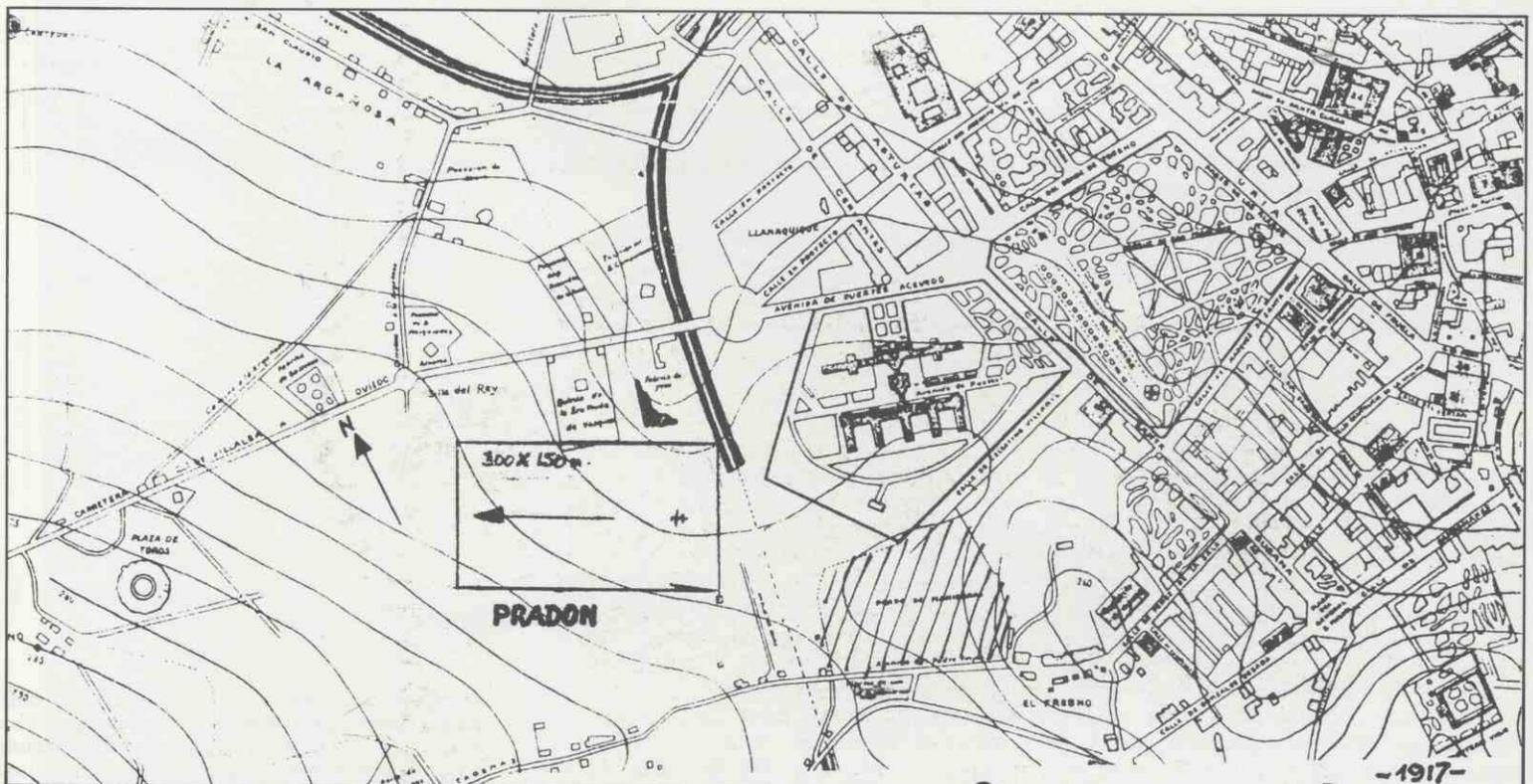
AL relacionar los años en que tuvieron lugar los vuelos y la geografía española, se encuentran curiosas relaciones.

Considerando a Valencia un punto singular, donde la inventiva española quedó de manifiesto, evidenciando esa gloria, se observa que el desarrollo de la aviación en Francia tuvo una influencia decisiva en España. En efecto, se observa una línea de penetración aeronáutica francesa con dos focos muy definidos: París y Pau. Desde ellos partieron casi todos los aviadores y aeroplanos que volaron en las capitales españolas.

Una primera línea de penetración se extiende por las regiones norteñas: Santander, Bilbao, San Sebastián, Pamplona, Logroño, Zaragoza y Barcelona. Otra por la región o zona central: Madrid, Guadalajara y Palma de Mallorca. Una tercera y última zona sureña con Sevilla, Córdoba, Málaga y Granada.

Las mencionadas capitales fueron las "pioneras", ocupando lugar prefe-

Fruto de las investigaciones realizadas en Asturias se ha podido situar sobre un plano de Oviedo el aeródromo donde tuvo lugar el primer vuelo en dicha capital en 1911. Con esta investigación que continúa se espera situar hangares, tribunas y otras instalaciones.



rente Barcelona, donde se celebró el primer festival aeronáutico de España (Febrero de 1910).

San Sebastián es digna de mención por su proximidad con Francia pues sirvió de cauce a muchas actividades aeronáuticas en otras capitales.

Merecen comentarios especiales los primitivos campos de aviación, tan decisivos para nuestra historia de la aviación.

Campos de aviación

ES tarea prácticamente imposible historiar los campos de aviación o aeródromos que se utilizaron para los primeros vuelos en las capitales de España, situarlos con precisión y conocer sus instalaciones.

Se encuentran algunas descripciones periodísticas de cómo eran, quién los eligió y cómo se acondicionaron siguiendo las exigencias de los aviadores contratados que imponían las condiciones que a su juicio debían cumplir —dimensiones— y las instalaciones (hangares, tribunas, perímetro acotado,

Los contratos de aviación: incidencia y responsabilidades

SE publica un modelo de contrato típico que utilizaba el aviador francés Mauvais y parece oportuno comentarlo. El contrato, como puede observarse, contiene una introducción, sobre datos de los contratantes y otra de los servicios y las condiciones en que se prestarán. (Permanencia de 20 minutos mínimo en cada fiesta, con un coste de 2.500 pesetas, más gastos de transporte del aparato y 1.000 pesetas de gastos de alojamiento).

Continúa con el artículo 7º, que abre la negociación sobre la construcción de un hangar, el arreglo del campo y la vigilancia del aeroplano.

La delimitación de responsabilidades se establecen en los artículos 3º, 8º y 9º. Los artículos 10º y 11º tratan los casos de suspensión y fuerza mayor.

No extraña este elaborado tipo de contrato y la cobertura de riesgos, sobre todo si se tienen en cuenta los incidentes que habían acontecido, y la experiencia obtenida de los mismos.

Así en Durango (Bilbao), en Abril de 1910 se había organizado una fiesta de aviación. El público defraudado ante la suspensión, apedreó el hangar, lo incendiaron después y se perdieron dos aeroplanos valorados en 60.000 Pts. Un desastre financiero para los aviadores.

En Valladolid en Septiembre del mismo año, se había contratado a un aviador francés para la fiesta de aviación, pero fue detenido cuando huía a Francia. Le sustituyó Mauvais, pero llegado el día de la fiesta, el motor del aeroplano no funcionaba bien y se suspendió la misma. Aunque se anunció la devolución del importe de las entradas, el público se amotinó y destrozó vallas, sillas y palcos del aeródromo. Hubo heridos y cuatro detenidos. La fuerza pública tuvo que proteger al aviador y a su familia. El contrato suscrito protegía al aviador.

Pero el suceso más grave ocurrió en Madrid en Marzo de 1911. Fue así: La Sociedad Franco Hispano Americana —cuyo objetivo era fomentar la aviación— organizó una fiesta de aviación en el antiguo hipódromo de la Castellana, con 25.000 pesetas en premios y la "Copa de Madrid" donada por el Ayuntamiento. El campo de aviación no parecía muy adecuado, campo de polo del citado hipódromo.

Voló Garner sin problemas. A continuación lo intentó Mauvais pero con tan mala fortuna que nada más despegar el aeroplano se desvió y cayó sobre un grupo de 30 ó 40 personas matando a Petra Miguel Valle —primera víctima inocente de la aviación española— e hiriendo a varias de ellas.

El revuelo fue épico y naturalmente intervino la justicia para esclarecer los hechos y delimitar responsabilidades. El Real Aero Club se había dirigido días antes a la Jefatura de policía para establecer su responsabilidad, solo técnica, no organizativa. Mauvais fue condenado en un sonado juicio.

Copiamos de una revista especializada de la época el siguiente comentario, sobre el accidente anterior:

"No volverá a celebrarse pruebas de esta índole, que no son por cierto cosas de titiriteros, sino cuestiones del más alto interés científico, sin una intervención técnica eficaz, que por otra parte, hasta en las corridas de toros se exige.

De este modo no se le quebrarán los negocios tan magistralmente planteados desde el punto de vista financiero a ninguna Empresa, ni estas hermosas manifestaciones del ingenio humano volverán a convertirse en bochornosas capeas".

etc.). Estos datos servían a los entonces arquitectos para elegir los terrenos —llanos y despejados— cerca de las poblaciones y con buenas comunicaciones.

Normalmente se elegía para campo de aviación un rectángulo de 300 x 150 metros, orientado su lado mayor en dirección del viento dominante.

Para situar un campo de vuelo, es necesario buscar previamente un plano de la capital de principios de siglo. En un 70% de los casos es prácticamente imposible encontrarlos. Caso de existir un plano idóneo, no figura el enclave en el mismo por estar en los alrededores de la ciudad. Si existen fotografías, como en el caso de Oviedo, es posible obtener una aproximación razonable, con las descripciones y testigos. Como muestra ofrecemos la figura 1, "Primer campo de aviación en Oviedo". Es necesario continuar la investigación para situar hangares, tribunas y otras instalaciones.

Veamos por el contrario el caso del primer vuelo que tuvo lugar en Madrid en 1910, en Ciudad Lineal. Casi simultáneamente se utilizaron terrenos en Chamartín de la Rosa y el Hipódromo del final de la Castellana. Agradecería que si algún lector de este trabajo pudiese ayudar a dibujar el

Primicia histórica, reproducción de un contrato típico para fiestas de aviación. Este entrañable documento contiene detalles completos sobre costes, deberes y obligaciones entre las partes contratantes.

Juan Mauvais
Director de la Casa Bruns y Mauvais
Piloto Aviador
Serrano, 8 - Madrid

Contrato para Fiestas de Aviación que se celebrarán
en l día de 19

Los abajo firmantes

.....
y D. Juan Mauvais, con título de piloto aviador n.º 144, expedido por el Aero Club de Francia, domiciliado en Madrid, convenimos lo siguiente:

- 1.º El Sr. Mauvais, de acuerdo con
se compromete á tomar parte en fiestas de aviación que se celebrará en
..... l día de
- 2.º Dicho Sr. Mauvais, se compromete á permanecer en el aire durante veinte minutos como mínimun en cada fiesta, ya en una ó en varias ascensiones, dependiendo el número y duración de los vuelos del estado atmosférico.
- 3.º Caso de accidente, ya al aviador, ya al aparato, durante el manejo de este por el Sr. Mauvais, éste no tendrá derecho á reclamar indemnizaciones de ningún género.
- 4.º El Sr. Mauvais, remitirá su aparato á con tiempo suficiente para que estando todo dispuesto en dicha población, no se retrase la fiesta.
- 5.º La cantidad estipulada que percibirá el Sr. Mauvais es la siguiente:

Por una fiesta (mañana ó tarde)	2.500 pesetas
» dos fiestas	3.750 »
» tres »	5.000 »

.....
.....
más los gastos de transporte del aparato en un solo vagón á razón de 0,60 el kilómetro, en gran velocidad, desde el punto donde se halle y su envío al lugar donde el Sr. Mauvais tenga el siguiente compromiso, así como la descarga y acarreo desde la estación al campo de aviación y viceversa—y además los gastos de estancia del Sr. Mauvais y de su mecánico—ó bien, si conviniese más á la Empresa, una cantidad fija de 1.000 pesetas.

- 6.º A la firma de este contrato, recibirá el Sr. Mauvais la cantidad de 1.000 pesetas, como adelanto de la cantidad convenida.
- A. A la llegada del aparato, el Sr. Mauvais ó en su ausencia, su mecánico recibirá el importe de los gastos de transporte del aparato á la ida—ó bien la cantidad de 500 pesetas.
- B. La cantidad restante, hasta completar la convenida, será percibida por el Sr. Mauvais en tantas partes iguales como fiestas se hayan convenido y al fin de cada una de estas.
- C. Los gastos de estancia y transporte del aparato al regreso se abonarán al Sr. Mauvais á la terminación de todas las fiestas—ó bien la cantidad de 500 pesetas, según el convenio.
- 7.º Serán de cuenta de
la construcción de un hangar para el aparato, que tendrá las dimensiones siguientes, si está destinado solamente al aparato del Sr. Mauvais: 9 metros de largo, 10 de ancho, 3,50 de alto; el arreglo del campo donde se verifiquen las fiestas y la vigilancia del aparato en el hangar durante la ausencia del aviador y de su mecánico.
- 8.º El aviador no se hace responsable de los accidentes que pueda causar á terceros, ni de los daños que podría hacer si por una parada de motor ó un desgraciado accidente, tuviera que tomar tierra ó cayese en algún campo, ó por no permanecer el público en el sitio que le corresponde, aunque él de por, si procurará hacer todo lo posible para evitarlo.
- 9.º Si durante la celebración de alguna de las fiestas, el aparato resultase por un accidente cualquiera con desperfectos tales que su reparación no fuera posible en el plazo de tiempo que media entre ellos, ó el piloto quedase imposibilitado por heridas, tendrá éste derecho á conservar las cantidades percibidas, así como á cobrar la correspondiente á la fiesta en que tuviera lugar el accidente, desde el momento en que haya hecho un vuelo de cualquier duración que sea.
- 10.º En caso que la Empresa se viera obligada á suspender una ó varias de las fiestas por prohibición gubernativa ú otra causa cualquiera independiente del Sr. Mauvais ó de su aparato, dicho Sr. Mauvais, tendrá derecho á conservar como indemnización las cantidades recibidas anteriormente y á exigir la cantidad restante hasta el total de la convenida, si contra su voluntad el retraso en la celebración, fuese superior á cinco días.
- 11.º Si el Sr. Mauvais por una fuerza mayor tal que rotura de aparato ó enfermedad no pudiese tomar parte en las fiestas á que este contrato se refiere, no tendrá más obligación que devolver la cantidad recibida como anticipo, ofreciendo sin embargo hacer todo lo posible para enviar un piloto que le sustituya en las mismas condiciones.
- 12.º Este contrato, podrá elevarse á escritura pública, si alguna de las dos partes lo creyera conveniente, siendo por su cuenta los gastos que esto origine.

primer aeródromo de Madrid en Ciudad Lineal, lo hiciese. Creemos que está situado el lugar, pero falta delimitarlo y dibujar sus instalaciones.

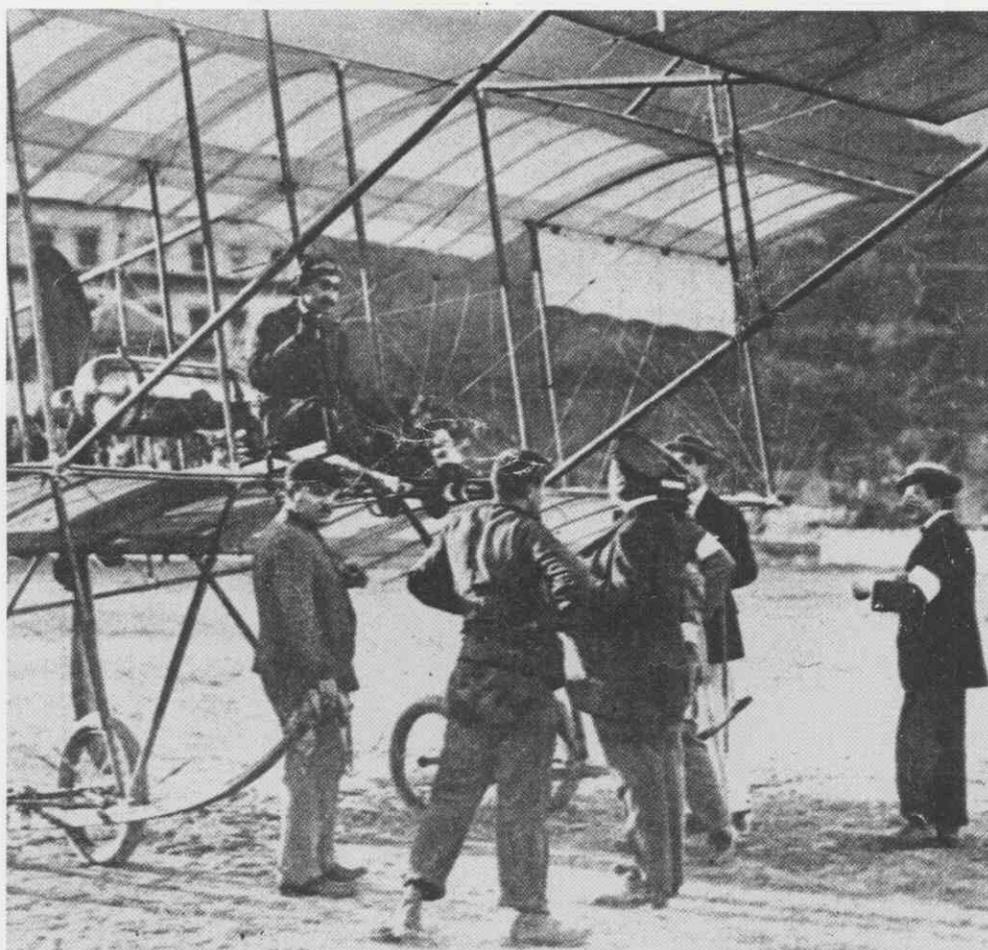
Y por último haremos unos comentarios relativos a los aeroplanos utilizados y los pilotos que los volaron.

Otros comentarios

LOS aeroplanos y motores utilizados y los aviadores que intervinieron son motivo de historia si queremos ser rigurosos. En este aspecto, el trabajo es muy gratificante. No tiene más dificultad que el tiempo a dedicar. Se pueden obtener hasta planos de construcción pues muchos de estos aeroplanos se han reproducido en museos europeos (París, Bruselas, Londres, Washington, etc...) e incluso algunos están en vuelo.

Las biografías de los aviadores no ofrecen grandes dificultades, se encuentran en las revistas profesionales de la época.

Solamente intervinieron dos aviadores españoles: Olivert y Loygorri; los demás fueron franceses: Le Blon, Garnier, Poumet, Barrier, Tyck, etc... y un belga: Oleslager.



*Durante el quinquenio 1909-1913 todas las capitales españolas tuvieron el privilegio de contemplar el vuelo humano en aparatos más pesados que el aire. En la foto el piloto español **Benito Loygorry Pimentel** durante unas fiestas de aviación.*

Epílogo

LOS primeros vuelos en las capitales españolas tienen gran atractivo histórico y espero con este artículo, haber puesto de manifiesto la problemática y las dificultades de la tarea. ■

Notas

1. Esta carencia llega hasta el año 1923 en que se creó la Hemeroteca Municipal.
2. Las dificultades mencionadas influyen apreciablemente sobre el costo de las investigaciones, extremo importante cuando no se dispone de becas u otras ayudas a la investigación.
3. "Primer festival aeronáutico en Asturias (1910)". Revista fiestas de Sta. Ana. Grado. 1982.
"El primer vuelo de un aeroplano en Asturias". Aeroplano nº 1. Junio 1983.
"El primer vuelo de un aeroplano en Toledo" Aeroplano nº 2. Octubre 1984.
"75 años después del primer vuelo de un aeroplano en Asturias". La Nueva España. 21 Septiembre 1986.
Artículos en "La voz del Tajo" y "Adelantado de Segovia". Junio 1987.
4. "L'Aerophile". Diciembre 1909.
5. El Archivo Municipal de Madrid no posee documentos que cubra los años estudiados.