

Pensamiento de un piloto de los primeros tiempos

RAFAEL MURCIA LLORENS
Historiador aeronáutico
Miembro correspondiente del SHYCEA

Durante siglos el sueño de la Humanidad había sido volar. Como los pájaros, según los diseños de Leonardo o construyendo artilugios menos pesados que el aire, varios siglos después que éste. Lo que sentían y pensaban aquellos aeronautas es algo que, quizás, la mayoría de los actuales aficionados o profesionales de la Aviación no habrán antes tenido en cuenta. El aspirante actual a piloto, al sentarse por primera vez frente al tablero de mandos, lleva a su lado a un instructor experto, con suficientes horas de vuelo y, alrededor de él, un avión seguro y evolucionado, cuyo modelo lleva años en uso, del que se conocen todas las particularidades y sus mínimas reacciones, sus debilidades y rendimientos. Todas las aeronaves de hoy vuelan aproximadamente igual, con ligeras diferencias de comportamiento entre ellas. El piloto de un determinado tipo puede soltarse en cualquiera de los otros existentes sin más que un ligero ejercicio de acomodación o, si de un avión grande se trata, un curso teórico, horas de simulador y algo de manos sobre él.

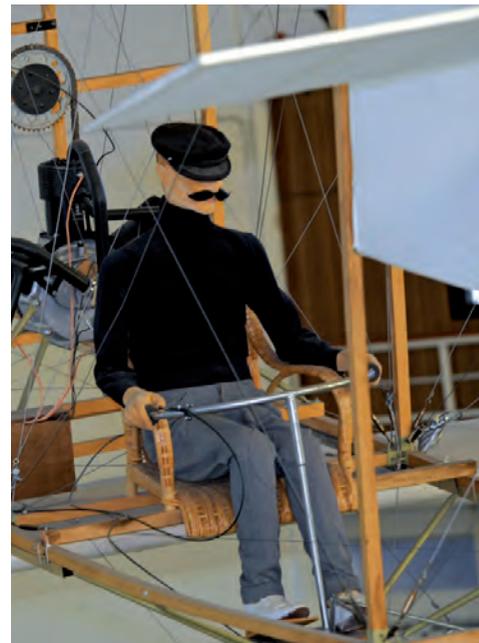
Trasladémonos a los comienzos del siglo XX, cuando los Wright bajaron de sus planeadores para poner en marcha el motor del primer Flyer y dar el pequeño salto inicial en Kitty Hawk, tenían experiencia en dejarse deslizar en aquellos juguetes del viento, pero inmediatamente se dieron cuenta de que llevar una hélice impulsora era diferente cosa, el comportamiento de la máquina voladora no tenía mucho que ver.

Inmediatamente después, en Europa, empezaron a construirse distintos aparatos, cuya aerodinámica variaba notablemente de unos a otros, no hay más que ver las enormes diferencias de diseño, tamaño y colocación de planos de control y sustentación, así como emplazamiento de los motores, sin contar el enjambre de infernales artefactos voladores que eran fruto de la equivocada intuición de sus inventores, cuyas teorías no llegaban a sustentarse, como el propio aerodino, monstruosos y complicados aparatos que al pretender dar el salto al aire se desarmaban estrepitosamente causando enormes cataclismos.

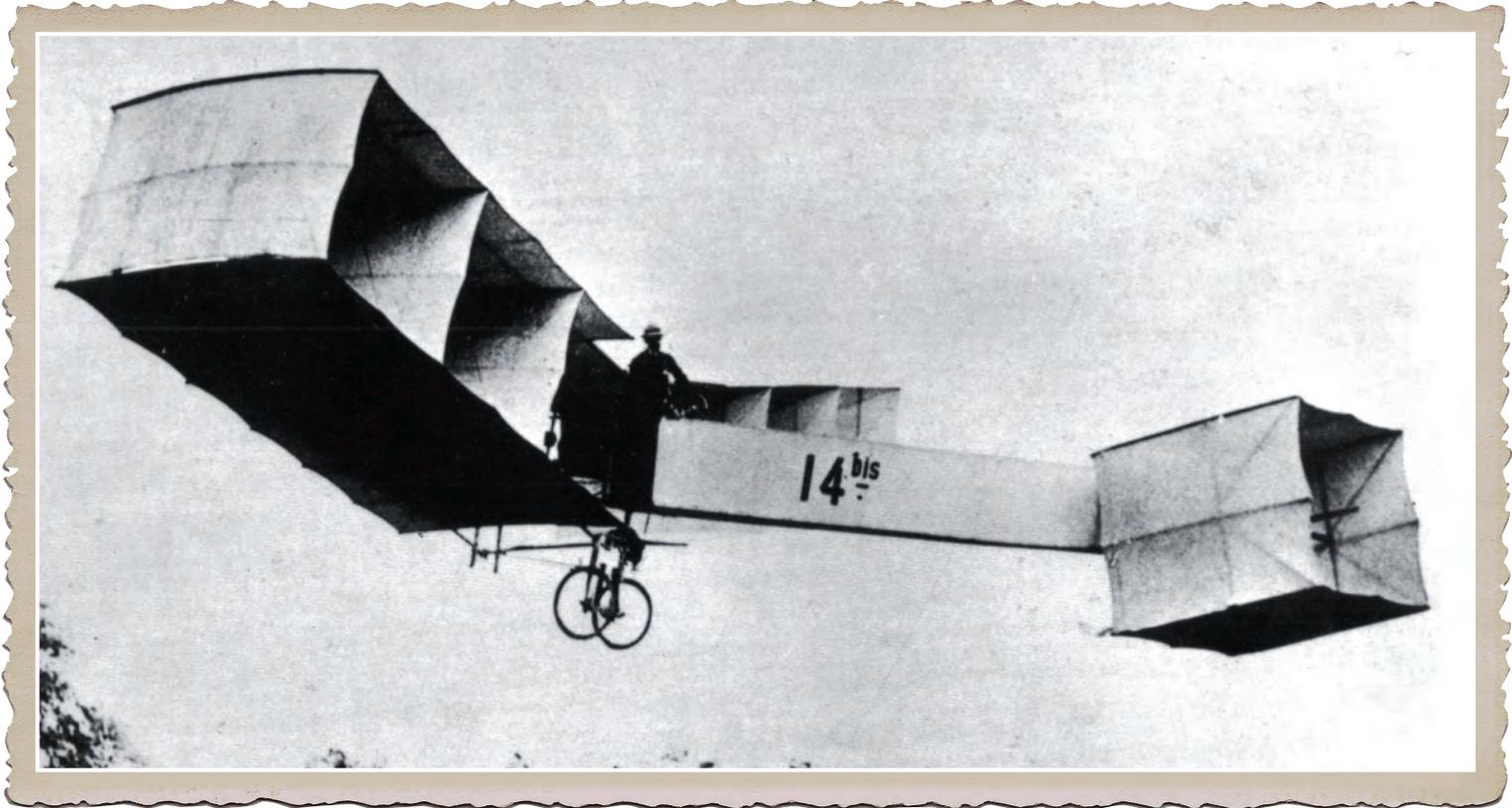
De esta manera, menos de seis años tras el primer vuelo americano de 1903, media docena de tipos de máquinas voladoras, tal como se las denominaba entonces, lograban apenas alzarse del suelo. En 1906, tan sólo treinta años antes, día por día, de la fecha de mi nacimiento (y esto no deja de impresionarme) Santos Dumond protagonizaba el primer salto europeo de unos cuantos metros, con un aeroplano que, visto hoy en fotografía, reunía las peores condiciones que a nadie se le pudiera ocurrir para mantenerse en el aire.

Pero quiero plasmar algo que desde hace mucho me preocupa, y es lo que debía pasar por la cabeza de los hombres encargados de hacer despegar aquellos primitivos engendros voladores, gente valiente y esforzada cuyo desprecio a la vida debía ser su principal defecto, o virtud. Leyes y teorías físicas acerca del fundamento del vuelo de los más pesados que el aire, y las de la propia Aerodinámica, sí eran conocidas, poco o nada en relación con la práctica de las mismas, había que empezar por el principio y avanzar muy poco a poco, el pilotaje se me representa algo tan azaroso como la doma de un potro cerril, aunque en esto sí que había experiencia, todos los potros eran similares y se venían domando desde milenios, dos cosas que, en absoluto, ocurrían con los aeroplanos. Estos, en nada se parecían unos a otros y se ignoraban sus reacciones.

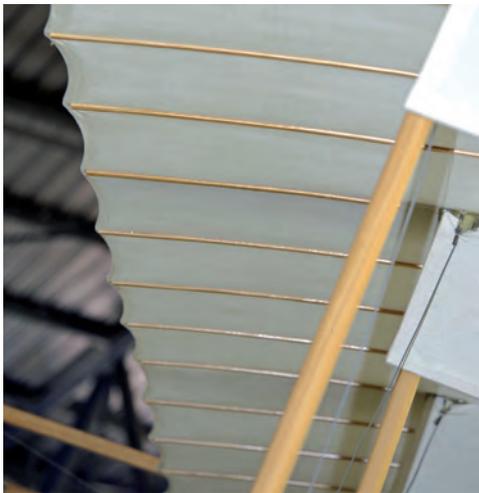
La experiencia humana con las máquinas de transporte o vehículos a motor, en los comienzos del siglo XX, era ciertamente escasa, dejando aparte los ferrocarriles y barcos de vapor, cuyo manejo no tiene parangón alguno con lo que nos ocupa; existían automóviles y motocicletas en número insignificante, siendo los únicos que utilizaban motor de explosión. La fábrica italiana de motocicletas Anzani fue la primera que derivó su fabricación hacia la industria aeronáutica (tras los pioneros Wright, fabricantes de bicicletas), construyendo el famoso motor tricilíndrico que equiparía a la mayoría de los aeroplanos de la época, a pesar de sus innegables limitaciones y falta de fiabilidad. A decir del mecánico jefe de la industria Blèriot, se trataba de “un engendro maldito que escupía aceite por todos sus orificios y juntas y en el que no se podía confiar”, sufriendo el piloto la suciedad e, incluso, las quemaduras.



↓ [Menos de seis años tras el primer vuelo americano de 1903, media docena de tipos de máquinas voladoras, tal como se las denominaba entonces, lograban apenas alzarse del suelo]



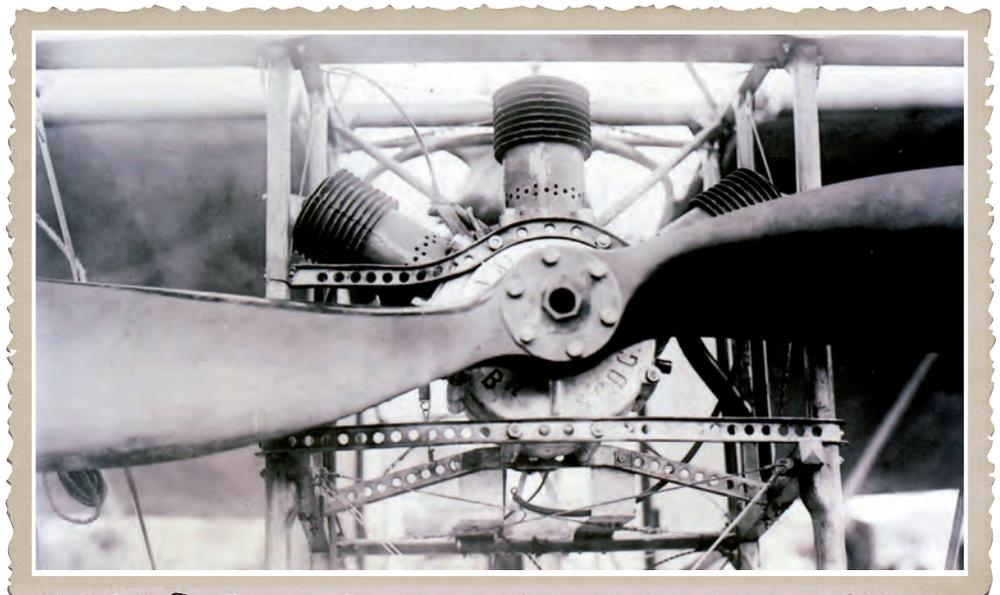
→ Dumont 14 bis, primer vuelo europeo de varios metros de recorrido, 12 de noviembre de 1906.



→ Motor Anzani 25 CV, con hélice Chauvière, que equipó al aeroplano Olivert y a la mayoría de los europeos de la época.

Hasta tal punto el funcionamiento de los motores era poco fiable, que no era posible hacer trepar a los aeroplanos más arriba de los trescientos pies, unos cien metros, pues el régimen de ascenso continuado hasta esta altura era duro castigo que amenazaba con su parada, de esta manera el propio Louis Blériot, al completar el cruce del Canal el 25 de julio de 1909, prefirió buscar un paso inferior en el farallón rocoso de Dover, con el fin de no forzarlo; también se comenta que una lluvia, persistente durante la travesía contribuyó a la refrigeración de la máquina y a que su comportamiento fuera el idóneo, resistiendo así el funcionamiento hasta el final.

Ignoramos, aunque en este tipo de hombres es presumible, si la mayoría de los primeros pilotos tenían alguna previa experiencia en la conducción de vehículos a motor, haciendo notar, sin embargo, la notable diferencia entre el manejo de un vehículo terrestre y un aeroplano, en el primero se puede circular durante un tiempo indeterminado a mínima velocidad, hasta adquirir soltura y experiencia, detener en seco el vehículo en caso de duda o peligro y seguir un camino a marcha moderada, algo intuitivo. Se supone que el piloto novel pasaría un tiempo importante sobre el aeroplano sin más que carreteando por el campo, tan sólo después de innumerales carrerillas se decidiría a aplicar potencia hasta intuir el despegue, si bien abortándolo inmediatamente para evitar irse al aire demasiado pronto. Entre otras razones, porque una vez en él, quizás no se habría sabido como actuar para seguir volando, efectuar virajes y buscar un lugar de aterrizaje, tampoco controlar la



velocidad de pérdida ni de toma, ni el ascenso y descenso utilizando el motor, carente además de instrumentos de vuelo indicadores de la actitud en cada momento. Tanto estas velocidades, como las de crucero, tenían que ser estimadas intuitivamente, siendo desconocidas incluso en un plano teórico, ni qué decir si a esta complicación se añade la influencia del viento, altura, humedad o temperatura reinantes, que nunca faltarían.

En definitiva, comenzar a pilotar un aeroplano se reducía a actuar de forma análoga, dentro de lo posible, a la conducción de un automóvil, no siendo ambas cosas, en modo alguno, comparables. Además, en el automóvil se disponía de instrumentos indicadores de la velocidad y las revoluciones del motor y en el primitivo aeroplano se carecía totalmente de ellos. Aquí volvemos a comparar el pilotaje del aeroplano con la doma del caballo, como cada animal tiene su propia personalidad, así ocurre en los rudimentarios aviones.

Parémonos a pensar, pues, en el estado de ánimo del piloto que, aunque era considerado indiscutiblemente como experto por el resto de sus conciudadanos, en realidad desconocía cómo manejar "su" aeroplano en vuelo, carecía de experiencia práctica y debía enfrentarse al desafío de hacer volar una máquina que nadie antes había experimentado ni comprobado la aptitud para el vuelo, ya que apenas eran válidas las experiencias de los demás aviadores, cada uno con su aparato. Es absolutamente cierto que no había semejanza entre el pilotaje de los Flyer Wright, Curtiss, Deperdussin, Antoinette, Dumont, Bleriot o nuestro Brunet-Olivert, por mencionar unos cuantos modelos que coexistieron durante los diez primeros años de la Historia de la Aviación propulsada a motor.

Una idea del estado de cosas en los primeros tiempos la da el hecho de que los pilotos que probaban los prototipos y hacían las exhibiciones en fiestas y concursos, tras meses de dedicación, acumulaban cantidades irrisorias de tiempos de vuelo. Así, se sabe que los hermanos Wright, tras ciento cinco experiencias en vuelos realizados en sus dos primeros modelos, totalizaron un tiempo de cuarenta y cinco minutos en el aire, esto es, menos de veintiséis segundos de media por vuelo. Estas cifras vienen a corroborar la teoría del aprendizaje con el avión, cada uno con "su" avión, ya que a ningún piloto se le ocurría cambiar de modelo para volver a empezar.

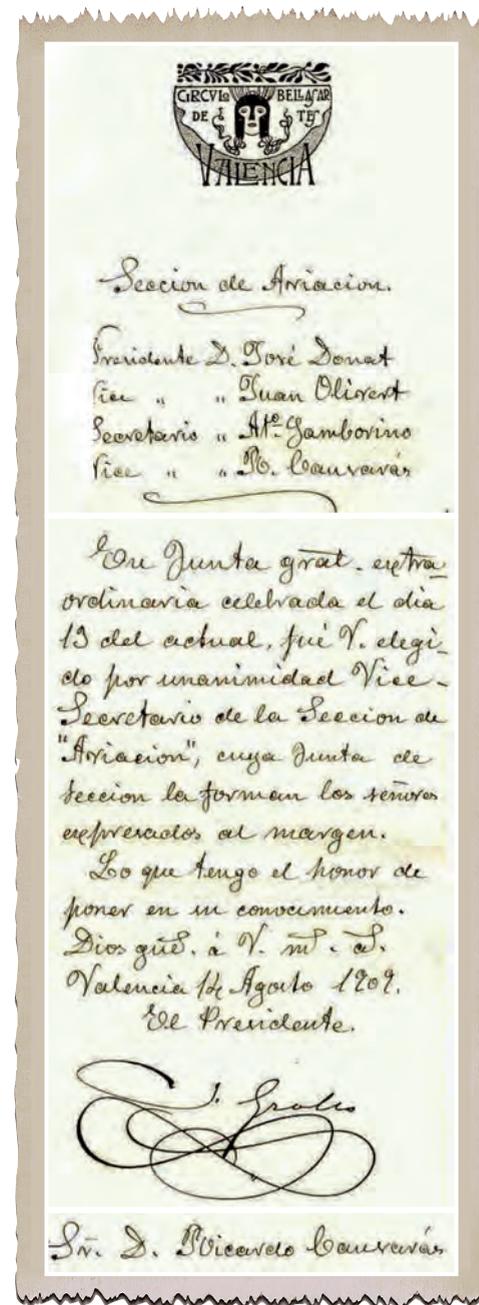
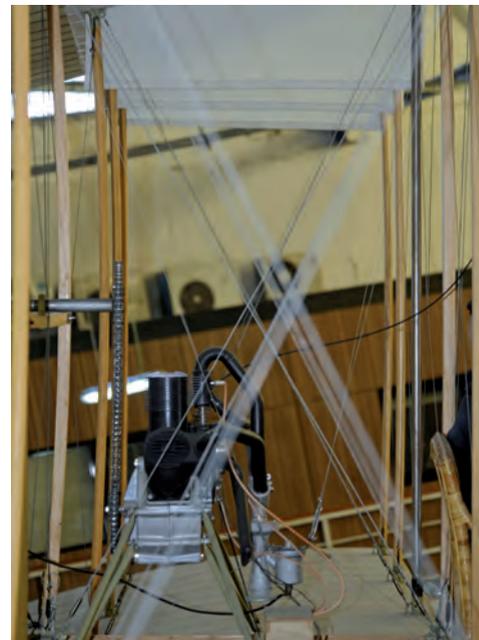
Por otra parte, dado el entusiasmo reinante en todos los países lanzados a la aventura de la Aviación, con las poblaciones acudiendo en masa a contemplar las exhibiciones, los primeros pilotos vivían en loor de multitud y eran admirados y aclamados, mientras ellos mismos eran conscientes y víctimas de su falta de preparación, que trataban de ocultar a los demás; de esta manera el preámbulo de los vuelos se hacía interminable y, en gran parte de los casos, no se conseguía volar, lo que producía la indignación de los espectadores que llegaban, en ocasiones, a promover tumultos públicos con agresiones a los aviadores y destrucción de las aeronaves. Tales hechos ocurrieron, incluso, en nuestro propio País.

Relatamos, a continuación, el hecho bien estudiado del primer vuelo a motor registrado en España, el del valenciano Juan Olivert en la localidad de Paterna (Valencia) el 5 de septiembre de 1909.

Juan Olivert Serra, estudiante de Ingeniería Industrial de veintidós años, joven terrateniente y natural de la localidad de Cullera, Valencia, era un gran aficionado a la Aviación y frecuentaba los medios valencianos dedicados a esta naciente afición, siendo a su temprana edad vicepresidente de la Sección de Aviación constituida en el seno de Asociación Círculo de Bellas Artes de Valencia. Disponiendo, supuestamente, de cierto capital, encargó el diseño y construcción de un aeroplano de corte ciertamente clásico al ingeniero Gaspar Brunet i Viadera, profesor en la Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona, donde Olivert cursaba estudios. Gaspar Brunet, de especialidad textil, fabricaba telares en los talleres barceloneses Rosell y Vilalta, propiedad de su suegro, en los que contaba con los medios industriales para llevar a cabo el proyecto y era, igualmente, un buen aficionado, autor de un compendio técnico, titulado Curso de Aviación, ciertamente avanzado para la época y que había adquirido gran difusión.

Acometer la construcción de un aeroplano es una tarea bastante complicada hoy y, mucho más, entonces, incluso partiendo de un diseño presumiblemente adecuado y probado: se precisa de materiales disponibles localmente (madera, tela, cables y herrajes), ciertamente difíciles de encontrar, además de hábiles carpinteros, que en la tierra catalana y levantina abundaban. El libro de Brunet contiene extensa información, idónea para ser utilizada, incluyendo una amplia sección descriptiva de los herrajes adecuados y otros elementos. En pocos meses el aeroplano Brunet-Olivert quedó prácticamente concluido, a falta de dos elementos fundamentales, cuyo coste hacía prohibitivo el proyecto, elementos que, finalmente, fueron costeados por el Ayuntamiento de Valencia. Se trataba de la hélice de la marca francesa Chauvière, de madera contrachapada, y del motor italiano Anzani, de 25 CV, ya mencionado como el más utilizado en Europa.

El aeroplano, terminado, tenía una atractiva planta y fue exhibido en el Pabellón de Industria de la Exposición Regional Valenciana, promovida por la institución Ateneo Mercantil, entre los meses de mayo a julio de 1909. En su visita de inauguración, S.M. D. Alfonso XIII tuvo ocasión de contemplarlo y recibir cumpli-



→ Acta de nombramiento de los miembros de la sección aeronáutica del Círculo de Bellas Artes de Valencia. Juan Olivert Serra, vicepresidente. 14 de agosto de 1909.



[Una idea del estado de las cosas en los primeros tiempos da el hecho de que los pilotos que probaban los prototipos y hacían las exhibiciones en fiestas y concursos, tras meses de dedicación, acumulaban cantidades irrisorias de tiempos de vuelo]

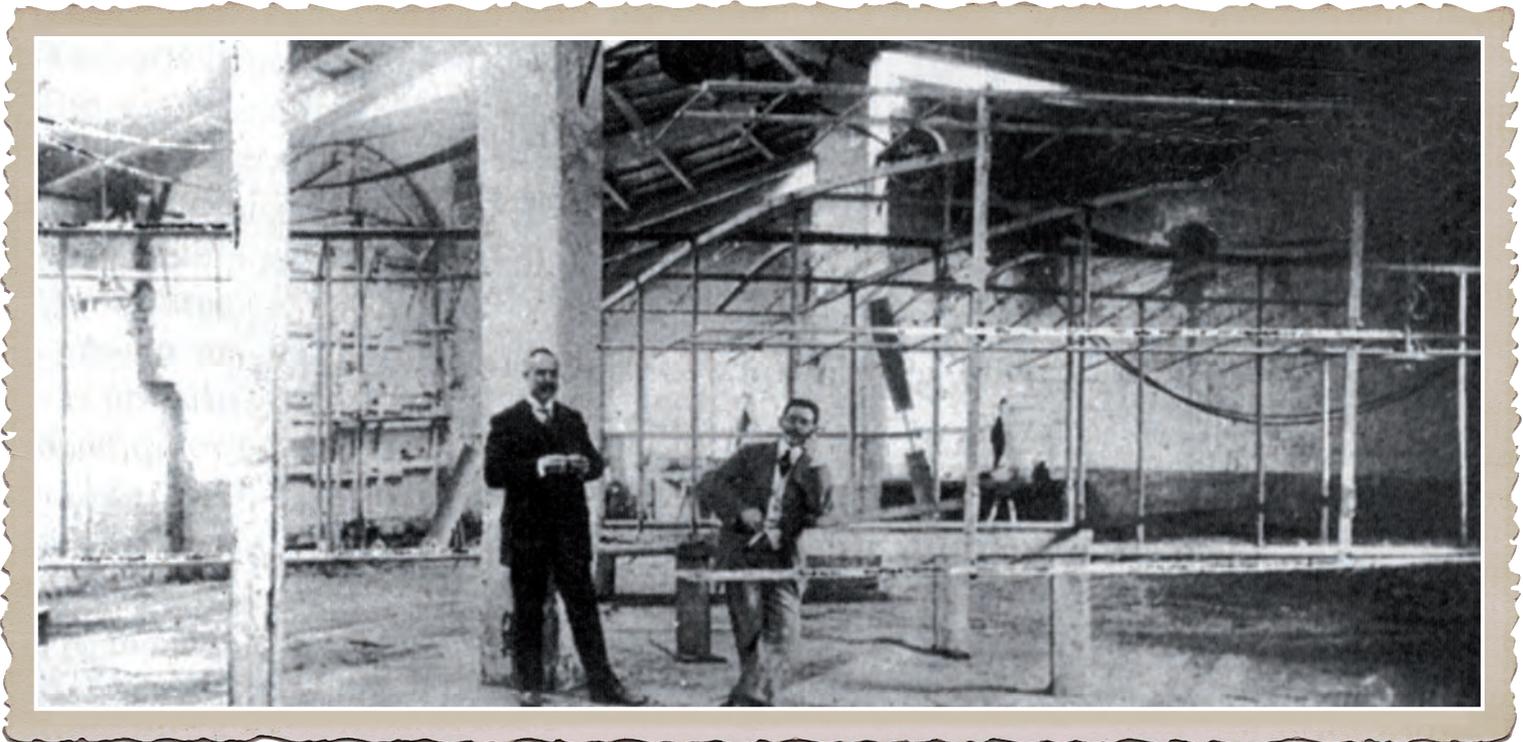


damente las explicaciones del propietario. Unos meses antes, el monarca había visitado en Pau el Flyer Wrigth, en esta ocasión fue Wilbur quien se lo había explicado e invitado a volar con él, invitación que declinó por motivo de seguridad, a pesar de lo mucho que apetecía al Rey.

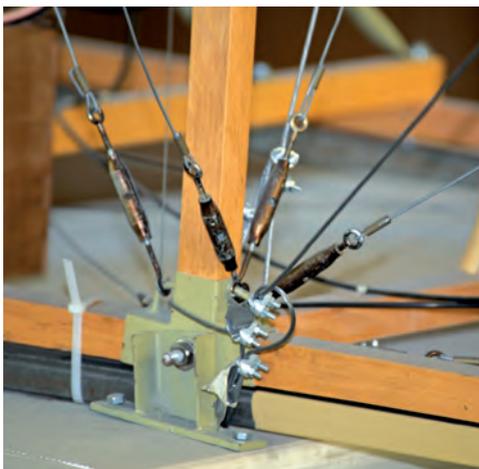
Desde la primavera hasta el mes de septiembre de este año 1909, tuvieron lugar en varios lugares de Europa y América importantes acontecimientos relacionados con la naciente Aviación, que encendieron aún más el entusiasmo de la gente, todos querían asistir a donde vieran volar aviones, lo que en España todavía no había ocurrido, los periódicos llenaban páginas con los acontecimientos de otros países.

El aeroplano Olivert, aún sin clausurarse la Exposición, se desmontó y transportó por ferrocarril al Campamento de Artillería de Paterna, dentro del ambiente de interés y colaboración reinantes en todas las instituciones, el Capitán General de la Región Militar había ofrecido esta dependencia para llevar a cabo las experiencias de vuelo, así como la ayuda del personal militar. Allí fue, finalmente, ensamblado y se instalaron las partes restantes, hélice y motor, quedando listo para las pruebas.

Echemos una mirada sobre la personalidad del designado como piloto, a la vez que propietario, Juan Olivert. Su popularidad había desbordado los ambientes locales y era tratado en los medios como "valeroso y arriesgado piloto", indiscutible as de la Aviación y hombre entendido en estos menesteres. Sin embargo, se daba la circunstancia de que nuestro hombre nunca antes se había sentado a los mandos de aeroplano alguno, incluso ni había llegado a ver, en la realidad, otro que el que se acababa de construir a sus expensas y allí estaba. No había llegado todavía a España filmación cinematográfica alguna de aeroplanos volando, por lo que el flamante piloto valenciano ni siquiera había tenido ocasión de contemplar una imagen de vuelo en acción, Se disponía, pues, a despegar con su avión sin haber-



→ Olivert y Brunet en los talleres Rosell Vilalta, junto a la estructura del aeroplano en construcción.



los visto volar jamás; ciertamente, podría haberse desplazado en meses anteriores a Pau, en el Sur de Francia, pero no consta que lo hiciera, probablemente por sus muchas ocupaciones, ya que debemos hacer notar que simultaneaba la construcción y exhibición de su aeroplano con los estudios de Ingeniería en Barcelona, donde debía asistir a clase y examinarse, además de los compromisos sociales a los que continuamente se vería obligado.

Nos encontramos en los primeros días de septiembre y el aeroplano Olivert espera bajo el chamizo de tejado de cinc del campamento militar el momento de la prueba; nada se sabe, aunque el piloto debía estar presente cuando los mecánicos de Anzani y el mismo Brunet, con la colaboración del maestro armero del Regimiento Guadalajara, pusieron a punto los últimos ajustes. Se cursan invitaciones al Ayuntamiento mecenas y a algunas personalidades, la noticia salta a la prensa local y, de aquí, al público. La Exposición Regional toca a su clausura y se programan fiestas en la misma, el desconocimiento general de la verdadera situación se plasma en los planes de la comisión organizadora del certamen, que solicita del Sr. Olivert su colaboración en el festejo de la siguiente manera: despegar con su aeroplano desde Paterna, dirigiéndose a la Exposición (situada en Valencia, entre el Paseo de la Alameda y el actual estadio de Mestalla, a unos siete kilómetros del punto de despegue) y, evolucionando sobre la misma, causar la admiración del pú-

blico asistente; después, regresar a tomar tierra en el punto de origen o, si lo considera más oportuno, hacerlo en la desierta playa de la Malvarrosa, a la mitad de distancia, por cuestión de autonomía. Nadie se imaginó que, sólo dos años más tarde, el primer aeródromo valenciano se establecería precisamente en esa misma playa, donde subsistió hasta 1933.

Se supone que Olivert no debió responder, ni afirmativa ni negativamente, a la propuesta, pero conocer lo que de él se esperaba debió llenarle de zozobra, mientras se disponía a situarse, por primera vez, a los mandos del aeroplano para, únicamente, hacerlo moverse por el terreno del Campamento. Porque, según su propia manifestación y la que nos ha llegado, escrita, del constructor Gaspar Brunet, era sólo eso lo que se proponía en aquella fecha.

Hay que situarse en la época y el momento precisos para juzgar el ánimo de los que estaban próximos al fenómeno aeronáutico. Siglos de sueños acerca de la posibilidad de que el hombre volara, hacía sólo dos que había logrado alzarse en aerostato, de forma autónoma, del suelo, si bien en un plano puramente estático y azaroso, tan sólo para contemplar la tierra desde la altura, pero a merced



→ Reproducción a tamaño real del aeroplano Olivert-Brunet en el museo de las Ciencias Príncipe Felipe de Valencia.



Observación acerca del cuadro de José Clemente Esquerdo

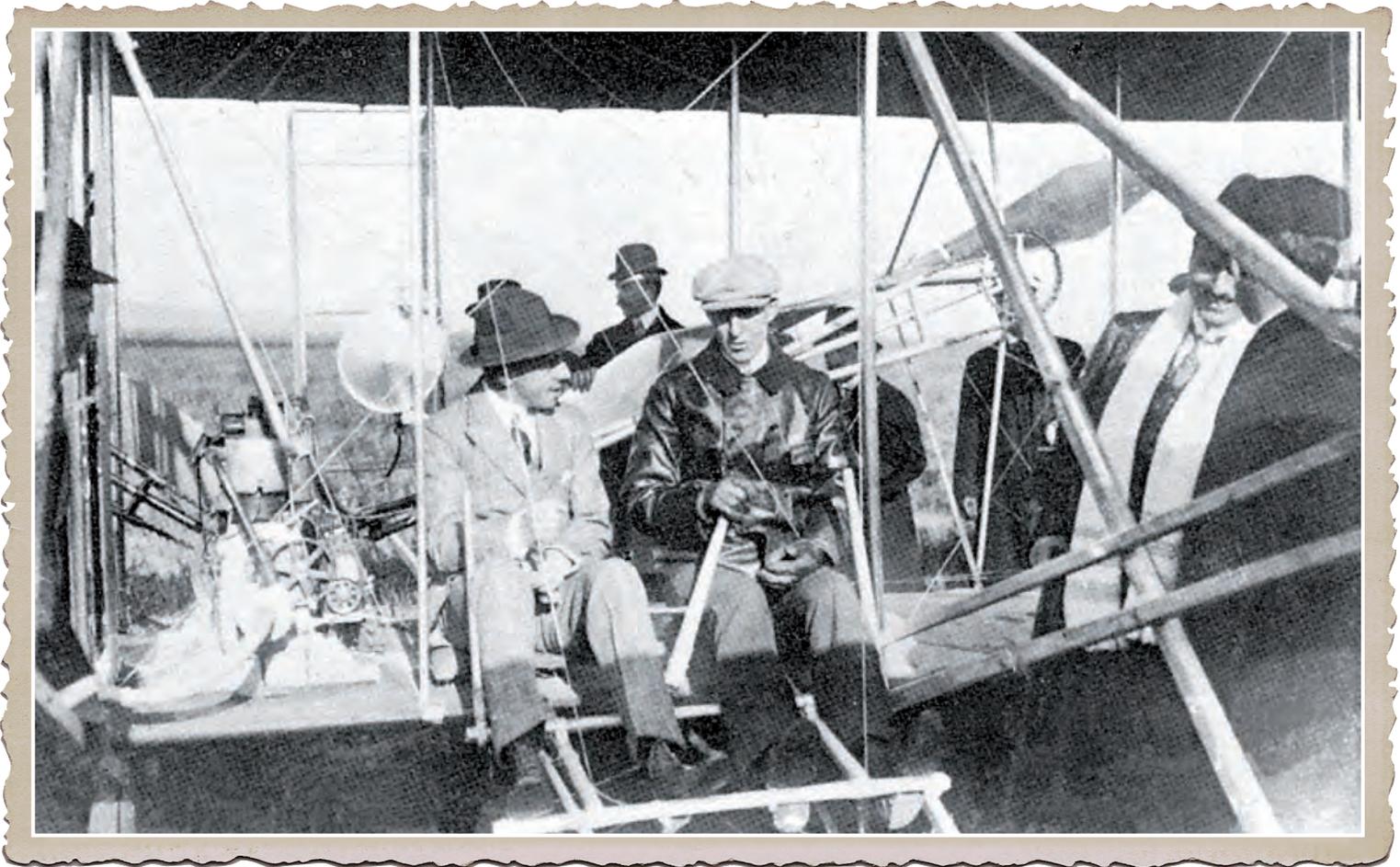
Corresponde a la inauguración de la Exposición Regional Valenciana de 1909. El avión Olivert-Brunet estuvo expuesto en el Pabellón de Industria, a falta del motor y la hélice, elementos costosos que no se habían podido adquirir con el presupuesto disponible del promotor del proyecto, el valenciano Juan Olivert Serra. El monarca, consciente del interés del asunto, recomendó en el lugar al alcalde de Valencia, D. José Maestre y Laborde Boix, una ayuda municipal para completar el logro, lo que se tradujo en una subvención de 20.000 pesetas, cantidad muy importante en la época, que fue aprobada por el consistorio siete días después. Con esta cantidad, se adquirieron los elementos restantes, por lo que debe atribuirse a la directa mediación del Rey el que se llevara a cabo el hecho del primer vuelo español.

→ Cuadro de José Clemente Esquerdo, representando la visita de inauguración de S.M. Alfonso XIII a la Exposición Regional valenciana el 22 de mayo de 1909.

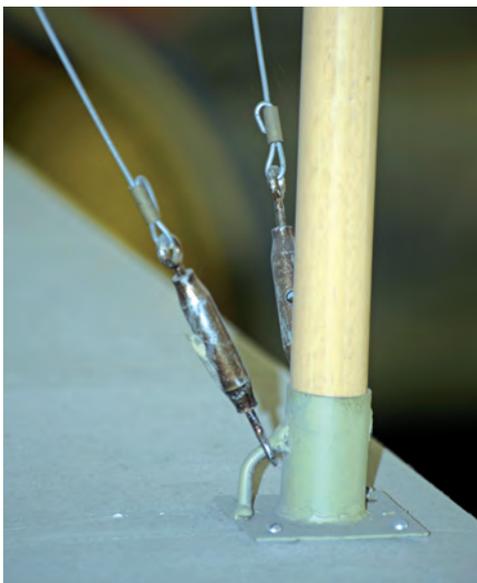


[Echemos una mirada sobre la personalidad del designado, como piloto, a la vez que propietario, Juan Olivert. Su popularidad había desbordado los ambientes locales y era tratado en los medios como “valeroso y arriesgado piloto”, indiscutible as de la Aviación y hombre entendido en estos menesteres]

del capricho de los vientos, sin poder hacer nada para dirigirse a voluntad. Da Vinci y otros muchos intentaron plasmar sus sueños en imaginativos diseños, más o menos apoyados en la precaria Física que manejaban, pero hasta ahora casi nadie había logrado materializar el invento y los continuos intentos abocaron invariablemente en el fracaso. Pero hacía cinco años, tan sólo cinco, que la antigua quimera cobraba visos de realidad, mes a mes se conseguían logros indudables. Particularmente, el año 1909 había sido fructífero, funcionaba una escuela de Aviación en Francia, otras comenzaban a abrirse en otros países, en ellas había aeroplanos que volaban casi a diario y se enseñaba a pilotarlos, en el mes de julio Louis Blériot lograba cruzar el canal de la Mancha en treinta y siete minutos, llegando a las Islas Británicas por aire. Dos días más tarde, los Wright demostraban prácticamente al ejército estadounidense la idoneidad de su invento, al efectuar un vuelo en el que se cumplían todos los requisitos solicitados, por



→ Alfonso XIII, en la escuela Wright de Aviación de Pau (Francia), sigue las explicaciones de Wilbur Wright acerca del manejo y funcionamiento del modelo 2, en febrero de 1909.



primera vez se impresionaron secuencias cinematográficas del aeroplano volando, que el mundo podría ver, se admiraron las evoluciones del modelo Wright Military sobre la base militar de Fort Myer. Las máquinas voladoras ya eran manejables y se podía llegar con ellas casi a donde se propusiera.

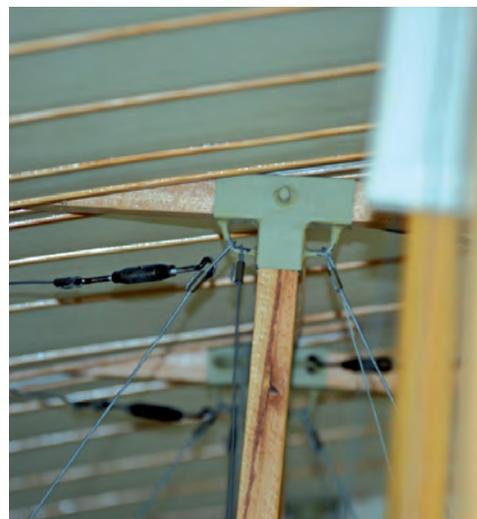
La última semana de agosto de 1909 (22 a 29) tiene lugar el magno festival de Reims, donde se dan cita la práctica totalidad de los modelos existentes, acuden espectadores de toda Europa y se barajan cifras cercanas al millón de visitantes. Los periódicos de todo el Mundo cuentan y no acaban de los adelantos ocurridos en la Aviación, concediéndose cuantiosos premios: Glenn Curtiss, a la velocidad de 80 km/h, Henry Farman, a la distancia de 180 km, recorridos en tres horas, Hubert Latham, por alcanzar 115 m. en altura.

Mientras tanto, en Valencia se comenta todo esto, acontecido en la semana, y el ensayo previsto el domingo próximo, 5 de septiembre, en Paterna, la hazaña que se espera protagonice el valeroso deportista Olivert, como se le adjetiva en los periódicos. Muchos han visto su máquina en la Exposición y la posibilidad de que aquello sea capaz de volar intriga e interesa a todos. Llega el día y un impresionante gentío confluye, desde Valencia y pueblos cercanos al recinto militar, los trenes de cercanías a rebosar, algunos coches de motor y otros de caballos, gente caminando. Antes de las cinco de la tarde ya no cabe una persona más.

Parémonos a considerar el ánimo de nuestro piloto. Una popularidad ganada día a día en los últimos meses, depositario del entusiasmo del pueblo, convertido involuntariamente en el indiscutible protagonista de la jornada. Él, indudablemente, no esperaba esta aglomeración de público, quizás algún miembro del concejo municipal y algún periodista sin nada mejor que hacer, unas docenas de vecinos cu-



→ Juan Olivert y Gaspar Brunet en el aeroplano de su construcción el 5 de septiembre de 1909, campamento militar de Paterna, poco antes del histórico vuelo.

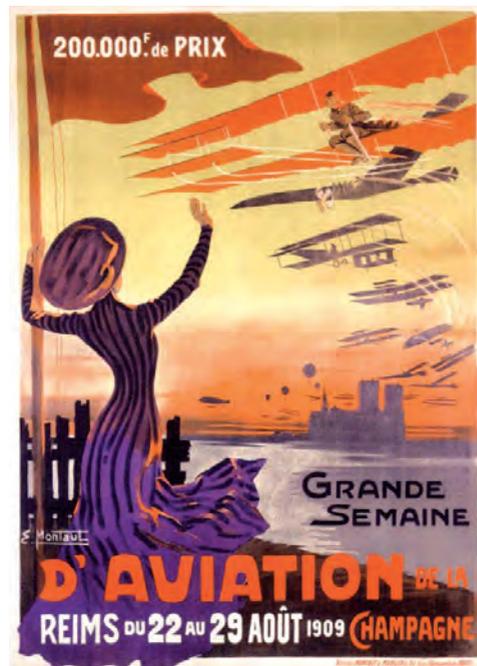


riosos. Ante todos ellos, pondría en marcha el motor y experimentaría como éste tiraba del aeroplano, arrancando y parando, así se podía pasar un buen rato y emplear la tarde. Experimentación y análisis de resultados, de momento, más adelante habría tiempo para intentar despegar si todo marchaba correctamente, volar, lo que se dice volar, tendría que venir en el futuro. Había que dar una excelente imagen a los espectadores, esto es muy de la época, la indumentaria elegante y adecuada, cuidada en los menores detalles, él era, ante todo, un caballero de buena sociedad. Por otra parte, el indudable miedo al fracaso y al ridículo, en el pueblo valenciano-parlante del futuro aviador ya comenzaba a circular cierto chocante apodo, el de *El Volaoret (Voladorcito)* que algunos envidiosos de su creciente popularidad estaban extendiendo.

El aeroplano es sacado del cobertizo por unos soldados, nadie es consciente de que están viviendo un acontecimiento histórico que, sin embargo, no será considerado como tal hasta noventa años después; nadie de los presentes tiene en cuenta que es la primera vez que se pone en marcha el motor de un avión sobre territorio español, absolutamente todos ignoran lo que en los siguientes años representará este juego o deporte de la Aviación en todo el Planeta. Algo imposible de intuir.

Giro manual de la hélice y petardeo del escape, ésta gira velozmente pero no adquiere régimen suficiente, el funcionamiento del motor no se redondea. La chispa de las bujías se saca directamente de la batería mediante un mecanismo productor de descarga de alto voltaje, todavía no se utilizan magnetos para lo que ellos llaman, en su jerga, "allumage". Se cambian baterías por otras recién cargadas y el motor gira mejor. Según esto, la autonomía dependerá de dos cosas: gasolina y reserva de electricidad.

Para un piloto de hoy es inconcebible volar sin instrumentación. En aquel tiempo, no siempre y como mucho, se contaba con un medidor de las revoluciones del motor, todo el control del vuelo se basaba en esta lectura, el resto era cuestión de vista y sensaciones corporales. Viajar entre ciudades se hacía siguiendo las vías del tren, estar a pleno aire a una velocidad cercana a los 60 km/h dificultaba la consulta de mapas durante el vuelo. Aunque la brújula era utilizada en la navegación marítima desde la Edad Media, a nadie se le había todavía ocurrido subirla al avión, Blériot en el cruce del Canal no la llevaba, así como medidores de tempe-



→ Cartel del festival de Reims, 22-29 de agosto de 1909.



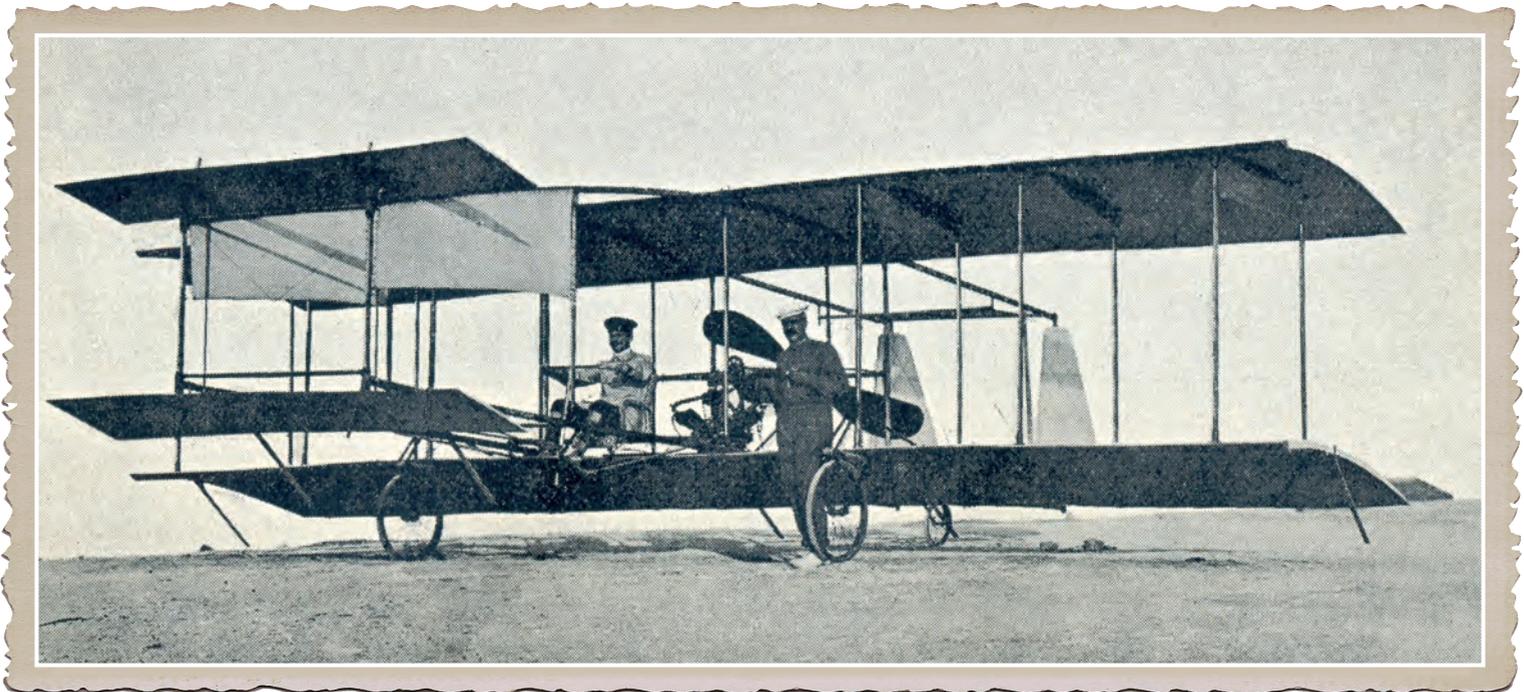
[La última semana de agosto (22 a 29) de 1909 tiene lugar el magno festival de Reims, donde se dan cita la práctica totalidad de los modelos existentes, acuden espectadores de toda Europa y se barajan cifras cercanas al millón de visitantes]



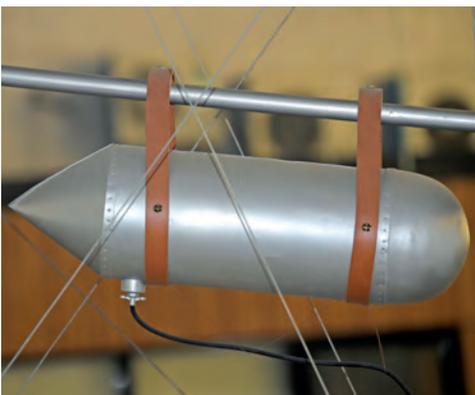
ratura o presión, tampoco existían los aforadores de combustible, se conocía aproximadamente el consumo horario, aunque con muy relativa aproximación. Como medida fundamental se controlaba el tiempo, algunos aeroplanos disponían de un receptáculo con fijación, en el que el piloto podía colocar su propio reloj de bolsillo para ser consultado durante el vuelo.

Algo que resulta de todo punto inconcebible era el carecer de cinturones de amarre o seguridad para el piloto o el pasajero; es escalofriante una filmación de los primeros tiempos, a los que nos estamos refiriendo, en la que se ve salir despedido, al espacio, al piloto en un giro violento del avión, estando éste a unos cincuenta metros de altura. Aunque no desde el principio de la Aviación, sino poco después, se comenzó a utilizar cascos de cuero y gafas, análogos a los que ya usaban los motoristas y los automovilistas, sin embargo el piloto de Paterna aparece el día de la prueba con deportiva y náutica gorra de plato y lentes ligeros, sin montura, dos cosas que no hubieran resistido más allá del despegue. Este detalle no es posible que denote desconocimiento en la materia, sí reafirma la idea de que la intención no era, ni mucho menos, emprender el vuelo. Otra cosa absurda, que denota enorme desconocimiento, es el asiento del piloto, que no habría resistido un aterrizaje medianamente violento, aunque tampoco las finas ruedas de bicicleta que apenas podían sostener, parados, los trescientos kilos de madera y tela que soportaban.

Pero volvamos a Juan Olivert, con su motor en marcha después de reemplazadas las baterías, sentado en su sillón de caña y mimbre y con la vista al frente, tal como le captó la única cámara que perpetuó su imagen aquel día. El gentío, rodeándole todo, las autoridades y varios periodistas cerca y pendientes de sus movimientos, ¿qué es lo que tenía en su cabeza? Debía vivir una situación límite, la multitud esperaba el acontecimiento y él tenía que proporcionárselo, a los veintidós años y en esas circunstancias puede perderse fácilmente la noción de lo conveniente. De todas formas, había llegado el momento que tanto esperaba, tras meses de lucha y trabajo su gran ilusión iba a plasmarse en realidad, aquello estaba en condi-



→ Olivert y Brunet preparándose para el despegue del aeroplano. Paterna, 5 de septiembre de 1909.



ciones de funcionar y él tenía una enorme curiosidad por conocer el resultado; había que comprobar que su aparato volaba, todo lo demás carecía de importancia.

Aplicados gases a fondo, se inicia la carrera, ganando velocidad segundo a segundo, el aeroplano abandona la inclinación hacia atrás y traquetea con la irregularidad del terreno, tres segundos más y la vibración cesa de improviso, se ha perdido el contacto con el suelo. Olivert está pendiente del espacio al frente, no puede mirar hacia abajo, ve figuras que corren hacia todos lados entorpeciendo su marcha, el terreno despejado delante de él va disminuyendo y el secano de algarrobos se aproxima rápidamente. Entre las muchas cosas que desconoce del vuelo y del aeroplano están la velocidad de despegue y régimen de ascenso, potencia para mantener ascenso positivo, en definitiva, el espacio necesario para rebasar en altura los árboles frente a él. Demasiadas cosas para que un neófito resuelva en segundos, en un aeroplano de prestaciones desconocidas.

Y surge la reacción instintiva ante el terreno que se agota al frente, el viraje, tal como lo haría en un automóvil, gira el manillar ciclista para cambiar de dirección y el avión, bien construido, obedece y comienza a virar, alabeando hacia el lado del giro; desciende la rueda y se encuentra con el suelo, el golpe es rotundo y rompe el an-

Descripción por el ingeniero constructor Gaspar Brunet i Viadera (transcripción literal)

AEROPLANO DE LOS SRES. OLIVERT Y BRUNET PRIMERAS PRUEBAS REALIZADAS CON EL MISMO EN EL CAMPO DE PATERNA (VALENCIA)

Con completo éxito se ha verificado la primera prueba del aeroplano que he construido para el aviador valenciano, Sr. Olivert, gracias á la valiosa protección del Excmo. Ayuntamiento de Valencia.

El domingo 5 del corriente, con el señor Olivert habíamos invitado al Alcalde y algunos concejales para presenciarse privadamente el ensayo de la tracción de la hélice y del motor, pensando hacer correr un poco el aparato por el campo y demostrar se levantaba bien. Un periodista tuvo noticia casualmente de ello, y no vaciló en anunciarlo en su periódico, á pesar de la reserva que habíamos recomendado á la prensa, acudiendo, á causa del aviso, una concurrencia de tres á cuatro mil personas en el campo de Paterna, por lo cual nos vimos obligados a tratar de hacer volar el aparato, prescindiendo de las otras pruebas que teníamos proyectadas.

El Sr. Olivert hizo primero una corrida por el campo, en la cual rodó unos 100 metros, viéndose que el motor funcionaba débilmente. Ordené se cambiaran los acumuladores de la inflamación y se lanzó por segunda vez el aparato que retenían, por detrás, dos operarios, soltándolo á la voz que dio el Sr. Olivert cuando el indicador de velocidad le marcó 760 revoluciones. El aparato levantó inmediatamente la cola, marchando sobre las ruedas delanteras unos 30 metros, después de los cuales se levantó por completo, marchando suavemente sin tocar al suelo .unos 40 ó 50 metros con buena velocidad; entonces, el Sr. Olivert, viendo que iba á lanzarse contra numerosas personas, que por la natural curiosidad no se apartaban y que para evitarlos debía tropezar con unos algarrobos, cortó bruscamente el alumaje, tomando tierra el aparato, que rodó velozmente por el suelo, hasta que la rueda de la derecha se metió en un hoyo, haciendo dar media vuelta al aparato y torciendo, en consecuencia, la citada rueda. El entusiasmo fue grande entre los que pudieron ver el aparato correr sin tocar al suelo y todos lamentaban la excesiva curiosidad é imprudencia de algunos, verdadera .causa de la pequeña avería que impidió la continuación de la experiencia y que él aparato se levantara más.

De todos modos, la prueba fue concluyente, el aparato dejó tierra con gran suavidad y, á menos de 3/4 de la potencia del motor, tomó automáticamente la posición de vuelo, de modo que hace proveer es un tipo de aeroplano de gran estabilidad y de muy fácil manejo. .



→ Réplica del avión de Oliver /Brunet que se conserva en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica del Ejército del Aire en Cuatro Vientos.

DESCRIPCIÓN DEL AEROPLANO

El aparato es un biplano de 40 m² con 10'30 m. de envergadura, lleva delante timón de profundidad doble de 3'70 x 0'70, y dos superficies verticales en la parte superior, para encañer los virajes, detrás lleva cola compensadora y doble timón de dirección equilibrado, motor de tres cilindros á refrescamiento de aletas, 25 caballos de fuerza á 1.600 revoluciones por minuto. Hélice Chauviere de 2'25 m. diámetro á 1.000 revoluciones, transmisión por cardan, aparato construido con maderas de fresno y haya convenientemente curados y desecados, aterrizaje por tres ruedas de bicicleta con resortes especiales de caoutchouc. La dirección, confiada a un manillar de bicicleta, con movimiento de delante atrás para reglaje de la altura y estabilidad longitudinal y giratorio lateralmente para los virajes a la derecha, al lado del puño un autolito para reglar el avance del motor, el carburador es automático, en el puño de la izquierda interruptor de alumaje. Lleva, además, un pedal levanta-válvulas para asegurar la parada del motor.

La estabilidad transversal es automática por medio de seis semicélulas de 0'30 de altura, tres á cada lado, dispuestas en forma de válvula en la parte superior de los montantes, cuyas válvulas, abriéndose del centro á los extremos, producen un aumento de presión en el lado hacia donde se inclina el aparato y una disminución en el lado contrario; aparte de numerosos detalles de construcción originales, esta es la parte verdaderamente nueva del aparato. La inclinación necesaria para los virajes se obtiene por alabeamiento del timón de profundidad unido al movimiento del timón de dirección, y además, por reacción de los planos delanteros colocados en alto con el esfuerzo de los timones de dirección, cuyo centro de presión cae bajo.

Dado el peso, que es de 350 kilos sin el aviador, el aparato demostró tener un buen coeficiente a lo cual puede ayudar el ataque del aire, que es correctísimo, conduciendo todo el aire debajo la vela y teniendo un corte vivo y liso, gracias á una guarnición de plancha de aluminio en la arista del ala. La disposición de estabilidad lateral, a pesar de su gran eficacia en el vuelo recto, no dificulta para nada la inclinación en los virajes, sino que al contrario, al querer el aparato tomar, deriva saliendo por la tangente, la misma disposición estabilizadora, ayuda a la inclinación justa hasta el límite necesario, pues si éste fuera sobrepujado, obrarían entonces las válvulas estabilizadoras del lado contrario, de modo que resulta una estabilización automática horizontal en el vuelo recto, con la inclinación adecuada a la curva que se describe en los virajes.

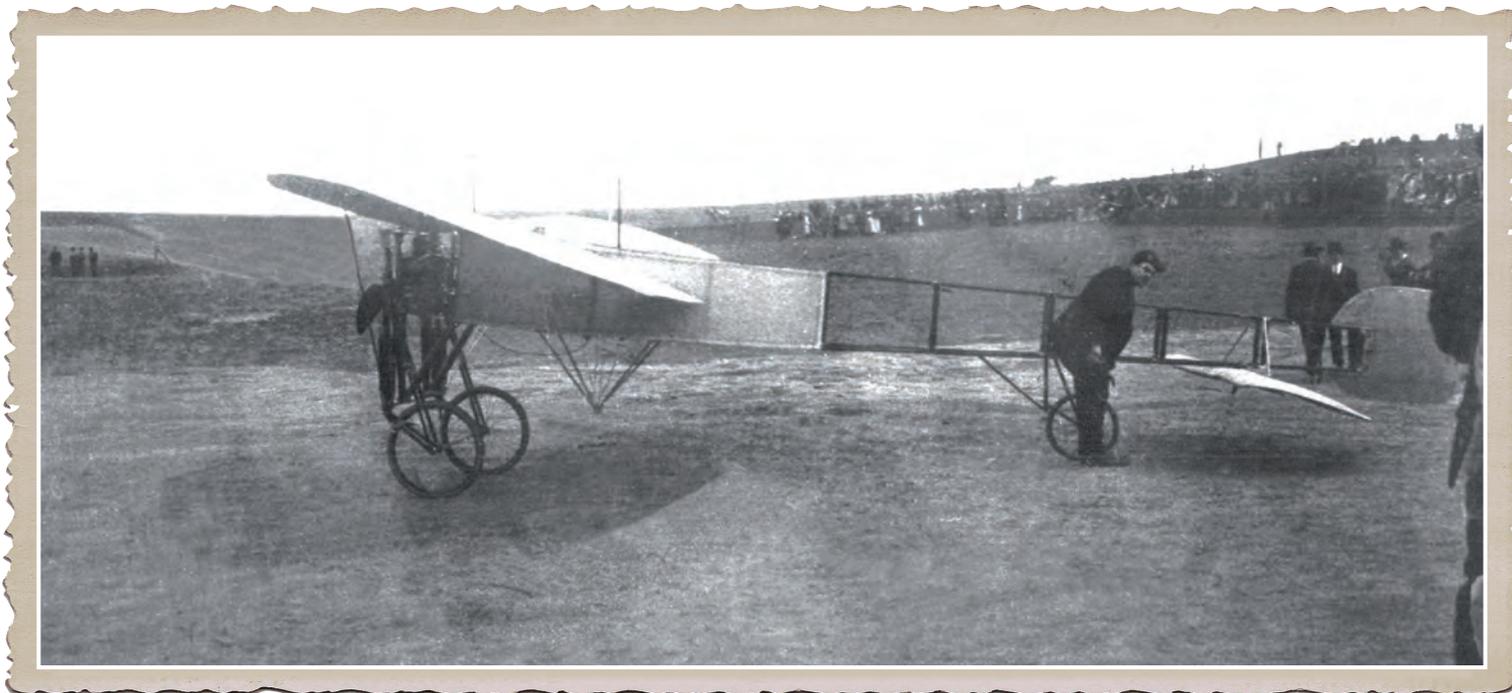
La pequeña avería de la rueda quedó reparada al día siguiente. Hemos logrado se nos permita trasladar el campo de operaciones á la playa de Nazaret, sitio llano y mucho más á propósito para los primeros vuelos, que el campamento de Paterna, en donde, en cambio, tenían el valioso auxilio y amable acogida del elemento militar, que con tanto entusiasmo ha acogido el primer aeroplano español que ha volado.

Hemos demostrado puede construirse en España aparatos con toda perfección, y quizás un importantísimo progreso en la seguridad de los aeroplanos.

GASPAR BRUNET. Ingeniero



↓ [Para un piloto de hoy es inconcebible volar sin instrumentación. En aquel tiempo, no siempre y como mucho se contaba con un medidor de las revoluciones del motor, todo el control del vuelo se basaba en esta lectura, el resto era cuestión de vista y sensaciones corporales]



→ **Julien Mamet junto al avión Bleriot XI, el 23 de marzo de 1910, disponiéndose a efectuar el primer vuelo en Madrid, desde el hipódromo de la Ciudad Lineal.**



claje, la parte inferior del plano arrastra un trecho por el suelo. Al notar el impacto el piloto ha actuado rápido el mando de corte de ignición del motor, que tiene a mano en el manillar, la compresión de los cilindros sin chispa lo detiene instantáneamente.

Los más próximos acuden presurosos, él permanece inmóvil en su asiento, algo inclinado hacia delante, asiendo firmemente el manillar, el rostro crispado por la tensión todavía mantenida. Su pensamiento fluctúa entre el fastidio por el percance y el orgullo por protagonizar un accidente sin consecuencias, que le eleva a la categoría de piloto con historia. Ha conseguido hacer volar su aeroplano y evitado un mal mayor, su comportamiento ha sido digno de un piloto experimentado, al menos así lo habrán considerado cuantos han sido sus testigos y lo recordará la posteridad. Por un instante aparece en su mente la imagen de otra posibilidad, la de no haber encontrado obstáculo en el recorrido hacia delante y que el aeroplano hubiese ganado progresivamente altura, la emoción de verse ascendiendo le hubiera impedido ralentizar el motor, habría continuado volando pero ¿hacia donde, cómo, de qué manera hubiera seguido? Prefirió no seguir pensando en ello.

Los periódicos del día siguiente contaban la hazaña y sus propias impresiones de la aventura, sus seguros comentarios de piloto frustrado por un golpe de mala suerte en el camino de la gloria, estaba decidido, aquello seguiría adelante a pesar de todo.

Pero no siguió, ignoramos la razón, posiblemente hubo muchas diferentes causas, quizás una de ellas era que los pilotos que conseguían volar alto y lejos tardaban demasiado en lograrse, que los aeroplanos se rompían casi cada vez que intentaban volar, que una reparación tras otra representaban mucho coste económico. Aún faltaba camino por recorrer y en España no existía la costumbre de que el Estado allanara y cementara los caminos del progreso con sus presupuestos. Y así nos quedaríamos aún, por largo tiempo.

En otros países iban más despacio, en Inglaterra se voló por primera vez, en Doncaster, el 15 de octubre de este mismo año, con un aeroplano no inglés, Barcelona y Madrid unos meses después, aeroplano y pilotos franceses, poco después de estas fechas en Valencia, playa de la Malvarrosa, donde subsistió el aeródromo hasta 1933, año en que le sustituyó el actual Manises.

CONCLUSIÓN EN EL SIGLO XXI

Nuestra mirada de hoy hacia un siglo atrás está cargada de admiración y benevolencia, cien años en la Historia no son nada y en Aviación han rebasado las más calenturientas imaginaciones. Nuestros antepasados de entonces jamás lo hubieran podido suponer, Wright, Bleriot u Olivert era imposible que pudieran soñar con una aviación comercial de pasajeros a las pocas décadas, años 30, compañías aéreas prestando servicios regulares, el Jumbo, Concorde o el Airbus 380 surcando los océanos, mucho antes de los cien años después de sus tímidos primeros saltos, o con superpotentes y omniautomáticas máquinas de guerra. O caprichosos turismos espaciales, como los que ya se están ofreciendo al mundo.

Hoy, nuestra vista vuelta hacia atrás hace que personas que han vivido una parte importante de este trayecto de progreso se solacen con la vuelta a los primeros tiempos, vuelvan a construir lo que entonces intentaron, aplicando nuevas técnicas y procedimientos, haciendo fácil y seguro lo que fue casi imposible y temerario, mucho antes de los primeros cien años que, hace poco, conmemorábamos.