

Aerosteros militares en 1907

# Concurso y tragedia del Real Aero-Club de España

VICENTE GARCIA DOLZ  
Coronel de Aviación

EN marzo de 1905, Jesús Fernández Duro, piloto de globo libre en l'Aéro-Club de France, logró organizar en Madrid el Real Aéreo-Club de España (así se llamaba entonces), tras una serie de ascensiones que realizó durante tres meses con el *Alcotan*, un globo de su propiedad, de 1000 metros cúbicos. En los estatutos de la sociedad se consignaba que su principal objeto era «el fomento y desarrollo de la locomoción aérea, y que a este fin organizará exposiciones, conferencias, congresos y concursos». Fue ofrecido al Ministro de la Guerra todo el material de la entidad deportiva, poniéndolo a disposición de las autoridades militares en cuantas ocasiones lo creyeran necesario. Se consignó asimismo que por lo menos tres individuos de la Directiva habrían de ser precisamente militares.

La presidencia efectiva de la nueva sociedad deportiva recayó en el marqués de Viana, capitán de Artillería; la vicepresidencia fue ocupada por el capitán Kindelan, quien había realizado hasta entonces en España la travesía más larga en globo: de Toledo a Lugo (960 kilómetros sobre el suelo). Fernández Duro, el alma del *Aéreo-Club*, ocupó un modesto puesto de vocal, acompañado por los Sres. Arias, Rugama, Liniers y marques de Rodriga.

El *Aéreo-Club* fue inaugurado oficialmente el 18 de mayo de 1905, con asistencia de D. Alfonso XIII y las Infantas Doña Isabel y Doña Eu-

Legajo nº 71 28 Mayo de 1907  
Al Comdte de Habilitación del Personal de Personal de la 1ª Región Militar.  
En el Real Oficio del Ministerio de la Guerra nº 165 de 17 de Mayo del presente año aparece la R.O. signada: «Comandante de Habilitación del Personal de Personal de la 1ª Región Militar: Inspeccione a la solicitud del Comandante de Personal de Personal de la 1ª Región Militar, que solicita la inscripción de los pilotos y oficiales del Regimiento de Infantería de Marina, al concurso aerostático internacional que ha de celebrarse en Barcelona el día 3 del presente mes de Junio, el Rey (p. d. r.) se ha servido autorizar al Jefe del Regimiento de Infantería de Marina, para que asista a la inscripción, para el número de pilotos y oficiales que sea compatible con la instrucción del mismo y en consecuencia se han acordado y para que insista en globo los pilotos y oficiales sean designados entre los compatibles en la Real Orden de 14 de Enero último, autorizando para efectuar ascensos aerostáticos durante el presente año en un total de 1000 metros cúbicos y en el continente y si los pilotos inscribidos en dicho concurso son los designados del globo, sea por cuenta del Estado y los demás gastos, como los de inscripción, sean cargo al presupuesto del Personal de Personal de este año, para el presente año de 1907. Dado en Madrid a 17 de Mayo del presente año (1907).  
Lo que traslado a V. para su conocimiento y efectos y en virtud de dicha R.O. en el día de mañana, suplico la marcha para el indicado punto donde me encontrará el día de la primera sesión de Comisión.  
Dado en  
Noriega

ESTE documento, guardado en el Archivo General e Histórico del Aire (A.G.H.A.), firmado por Pedro Vives y dirigido al comandante de Habilitación del Personal de Ingenieros de la 1ª Región Militar, nos informa que los aerosteros militares participaban en los concursos deportivos civiles con la finalidad de mejorar la instrucción de los pilotos. El texto es bien explícito: «...y los demás gastos, como los de inscripción, serán cargo al presupuesto de escuelas prácticas de este año». Es decir, el presupuesto era de instrucción. Participaron en este concurso el teniente coronel Vives, como juez, y como competidores, los capitanes Gordejuela y Kindelan, y los primeros tenientes Herrera Linares y Andrés Fernández Mulero. Llevaron a Barcelona el globo *Jupiter*, aunque volaron también en los aerostatos civiles. (A.G.H.A., Sección de Personal, legajo nº 105.593, expediente nº 1.858).

lialia. Se realizaron cuatro ascensiones: el globo *Avión*, de 450 metros cúbicos, tripulado por su propietario, Fernández Duro, despegó hacia el mediodía; siguió la suelta de amarras del *Alcotan*, de 1000 metros cúbicos, también propiedad de Fernández, tripulado por el capitán Gordejuela y el Sr. Sánchez Arias; inmediatamente abandonó el suelo el *Vencejo*, de 1300 metros cúbicos, tripulado por el capitán Kindelan, el marques de la Rodriga y el Sr. Amezaga; finalmente despegó el *Alfonso XIII*, donado por la Aerostación Militar al *Aéreo-Club*, ocupado por el teniente coronel Pedro Vives y los Sres. Liniers y Rugama.

El *Aéreo-Club* vivió unos cuantos años pujantes. La aerostación constituía una de las primeras preferencias deportivas de las clases acomodadas. En aquella ocasión, los aeronautas militares constituían realmente los mentores de los civiles. Por ejemplo, el teniente Herrera Linares y los hermanos Palacios despegaron de Barcelona en el globo *Vértigo*, el 19 de febrero de 1907, pero se vieron obligados a descender sobre el mar, cerca de Badalona, siendo recogidos por los obreros de una fábrica, quienes acudieron a recogerlos remando en un bote.

El *Aéreo-Club* organizó en Barcelona un gran concurso que debía comenzar a principios de junio de aquel año. El día 1 se iniciaron los preparativos en el Tibidabo. Formaba parte del jurado el teniente coronel Vives. El día 2, hacia el medio-



**E**L pie escrito de esta fotografía, tomada de la prensa de la época, nos informa sobre las características del concurso deportivo barcelonés, celebrado el 2 de junio de 1907.

A pequeños intervalos fueron despegando los siguientes globos: *Vencejo*, tripulado por Alfonso Herrera y Ricardo Miret; *María Teresa* tripulado por el capitán Alfredo Kindelán; *Alfonso XIII* tripulado por el teniente Herrera Linares y Sr. García Guerra.; *Alcotán* tripulado por Eduardo Magdalena.; *Cierzo* tripulado por el Conde de Mendoza

*Cortina*; *Gerifalte* tripulado por los Srs. Herrera y Socías; *Reina Victoria* tripulado por el Sr. Montojo; *Amanda* tripulado por el teniente Andrés Fernández Mulero; *Júpiter* tripulado por el capitán Antonio Gordejuela Causillas; *Norte* tripulado por los Srs. Salamanca y Romero de Tejada. No pudieron elevarse los globos *Asturias* y *Jesús Fernández Duro*, el primero por averías que le produjo el *Alcotán* al comenzar a despegar, y el segundo por desperfectos que sufrió durante las operaciones de inflado.



**J**ESUS Fernández Duro, asturiano de La Felguera era miembro del *Aero-Club* de Francia. Allí compró un globo en 1905. En noviembre de 1905 logró con el teniente Herrera el segundo puesto en el Gran Premio del Aero-Club de Francia, tras viajar de París a Lindenau (1.080 Km.) en 13 horas y 56 minutos. En 1ª noche del 22 al 23 de enero de 1906, en pleno invierno, realizó la travesía de 704 Km. Pau-Guadix (Granada), sobrevolando los Pirineos. En mayo de 1906, con el teniente Herrera, a bordo del globo Huracán, realizó el vuelo Barcelona-Salces (Francia), un gran recorrido sobre el Mediterráneo.

En uno de sus vuelos aterrizó en el Polígono de Aerostación militar de Guadalajara y trabó amistad con Pedro Vives, quien convenció a sus superiores de la importancia de contar con una reserva de pilotos civiles. Con este apoyo, Fernández Duro pudo llegar hasta el Marqués de Viana, montero mayor del Rey, quien acogió favorablemente la idea. En poco tiempo se constituiría el Real Aero-Club de España.

Fernández Duro falleció de tífus en agosto de 1906, cuando contaba tan sólo 28 años de edad.

dia, comenzaron a salir, con breves intervalos, los doce globos participantes. Todos ellos aterrizaron a pocos kilómetros de Barcelona, a causa de que el gas tenía escasa fuerza ascensional (no se utilizaba hidrógeno, propio solo de los globos militares). El jurado del concurso emitió el siguiente fallo: premio de honor del Rey, al globo *Gerifalte*, tripulado por los Srs. Herrera y Socías; premio del príncipe Carlos, al *Jupiter*, pilotado por el capitán Gordejuela; premio del Real Aéreo-Club de España, al *Alcotán*, ocupado por Eduardo Magdalena. Premios de compensación: 9.000 pts., al *Reina Victoria*, tripulado por Juan Montojo; 4.000 pts., al *María Teresa*, pilotado por el capitán Kindelán; 1.500



**T**RES participantes militares en el concurso de Barcelona de junio de 1907 eran los capitanes Antonio Gordejuela y Alfredo Kindelán, y el teniente Emilio Herrera.

Gordejuela ya era en este año un prestigioso aeronauta deportivo y científico. Había organizado en agosto de 1905 las maniobras de salida de los tres globos que realizaron en Burgos las observaciones del eclipse de sol. En mayo de 1906 ganó el cuarto premio del concurso de aerostación realizado con motivo de las bodas reales. Gordejuela falleció a los 31 años de edad, en enero de 1912, víctima de una pulmonía.

Alfredo Kindelán había realizado hasta finales de 1906 más de una

treintena de ascensiones libres. Había ganado el primer premio del concurso de Madrid, de 1903, recorriendo los 500 Km. del trayecto Madrid-Setubal (Portugal) en 29 horas. En 1904 realizó el recorrido Toledo-Lugo en 22 horas y media. En 1906 detentaba el *récord* español de altura, con una ascensión de 5.100 metros.

Emilio Herrera, gran amigo de Fernández Duro, había realizado hasta finales de 1906 diecisiete ascensiones libres. Con Fernández Duro voló de Saint Cloud (Francia) a Lindenau (Moravia), ganando el segundo premio del Aero-Club de Francia de 1905. Atravesaron juntos el Mediterráneo de Barcelona a Salces (Francia). Herrera había pilotado en 1905 el globo *Marte*, observando en Burgos el eclipse de sol.

pts., al *Amanda*, ocupado por el Sr. Herrero.

Acabó el concurso y se fueron todos, aerosteros y globos. Pero el día 6, el *Cierzo*, que no había logrado premio alguno, se elevó de la fábrica

de gas de Lebon, pilotado por el conde de Mendoza Cortina y acompañado por su hermano, el teniente de navío Bada y una dama. Cuando soltó amarras el globo, se agarraron dos hombres al travesaño inferior de

la barquilla, quedando suspendidos en el aire. Uno de ellos se soltó desde una altura de 8 metros y cayó sin dañarse. Pero el otro, un joven de veinte años, Emilio Robert, de oficio vidriero, desoyendo las voces que le daban, siguió sujeto al travesaño y acabó agarrándose a la cuerda de arrastre. El globo, aliviado de peso, ascendió rápidamente hasta una altura de 200 metros. Los aeronautas, conscientes de la tragedia que se avecinaba, lanzaron una cuerda al infeliz polizón, quien la sujetó con la boca, para acto seguido abrir los brazos y precipitarse en el vacío. El pobre joven cayó en Pueblo Nuevo. Su cadáver era una masa informe. La prensa de la época comentó que «Aquel temerario obrero tenía la pretensión de realizar la ascensión ávido de una sensación nueva» ■



**E**STEBAN Gutiérrez de Salamanca, uno de los primeros pilotos de esférico del Real Aero-Club de España, tenía unas treinta ascensiones libres hacia finales de 1906.

En 1905 y principios de 1906 recorrió los trayectos Madrid-Albacete, Madrid-León y Madrid-Carlet (Valencia).

En septiembre de 1906 participó en la copa Gordon-Bennett (el equivalente al campeonato del mundo de aerostación), formando parte del equipo de España, con Kindelán y Herrera. Logró el decimosegundo puesto, con el recorrido Paris-Dives (Calvados), de 184 Km.