

La Gran Copa de Sevilla de 1910

primera manifestación aerodeportiva de España

JUAN ANTONIO GUERRERO MISA

Con el éxito de Louis Blériot al atravesar en vuelo por vez primera el Canal de la Mancha, el 25 de julio de 1909, un fantasma recorre Europa, el fantasma de las exhibiciones aéreas. En Reims, Bruselas, Tournai, Spa, Amberes, en todas las ciudades importantes y en otras muchas que no lo son tanto pero tienen deseos de modernidad se celebran *meetings*, exhibiciones —algunas incluso “Semanas Aéreas o de Aviación”— adonde acuden aviadores de todos los países, atraídos por los premios y la fama. En Gran Bretaña, la primera será la de Blackpool, mientras que en América, los Wright han cosechado un enorme éxito, con más de un millón de espectadores en New York. El año siguiente, la gran ocasión será el primer *meeting* de Los Ángeles, del 10 al 20 de enero.

En España, tras el corto vuelo —apenas un salto a dos palmas del suelo y con un recorrido de unos 50 m— que en Paterna (Valencia) había realizado el aeroplano que el ingeniero catalán Gaspar Brunet ha proyectado y construido para el Juan Olivert, que pasa casi desapercibido, será Barcelona la primera ciudad española en ser testigo del progreso de la aviación: como anticipo de lo que será



Cartel de la Feria de Abril de Sevilla de 1910. Como puede verse, la Feria englobaba por entonces tanto los festejos primaverales propiamente dichos como las procesiones de Semana Santa y otras celebraciones religiosas. Foto: Fototeca Municipal de Sevilla.

la 1ª Exposición de Aeronáutica en España, prevista para los meses de marzo y abril de 1910, el aviador francés Julien Mamet, con un monoplano Blériot XI, realizará su primera exhibición aérea el 11 de febrero, hazaña que repetirá los días 17 y 20 del mismo mes y luego volverá a completar en la capital del Reino, el 23 de marzo.

...Y SEVILLA

Pero en Sevilla, para sus celebrados festejos de primavera, se prepara algo grande.

Del expreso de la mañana del 26 de marzo de 1910 descendieron en la estación de Córdoba, Sevilla, los señores Alfonso Gildemeisler y los célebres aviadores Jan Olieslagers —apodado «el demonio belga», campeón motociclista antes que aviador y cuyo apellido y nombre escriben algunos como Jean, Jan o Ian y Oleislagers—, el también belga Jules Tyck —que a veces aparece en la prensa de la época con nacionalidad francesa y apellidado Tick—, y los galos Louis Kuhling —escrito en ocasiones como Kulling, Kulhing y hasta Kuhlinsky— y René Ba-



nos Blériot XI, idénticos a los utilizados, no hacía ni un año, por su celeberrimo diseñador y constructor Louis Blériot para el cruce del Canal de la Mancha. No son más que unas frágiles estructuras de madera, tubo, tela y cables movidos por un motor de tres cilindros en abanico y 25 caballos de potencia que accionaba una hélice bipala de madera «estriada» tipo Chauvière y que solía alcanzar velocidades de hasta 80 km/h.

El fuselaje era una simple celosía de listones de maderas flexibles y resistentes como el fresno, el nogal y abeto rojo o picea, reforzada para soportar las cargas por alambres tensados diagonalmente en su interior. La parte delantera hasta la mitad de la estructura estaba revestida de tela de lino y soportaba asimismo una estructura de tubos metálicos —conocida como *cabanne* o *cabaña*— en la que se sujetaban los cables tensores del ala, situada en la parte superior de la célula. Como ésta era única —una fórmula no muy habitual en la época, en la que predominaban los aparatos con dos o más superficies sustentantes— el avión era un monoplano, entre cuyas más interesantes características se encontraba el hecho de no disponer de alerones —un invento de hacía sólo dos años— sino que para inclinar el avión en vuelo, permitiéndole virar, utilizaba la torsión del ala mediante cables: al tirar del intradós (parte inferior) de una semiala, el cable tiraba asimis-

rrier o Barrière, según los gustos, profesor de la Escuela Blériot de Mourmelon.

Alojados en el lujoso Hotel Oriente, en la céntrica Plaza Nueva, los viajeros descansaron del largo viaje y al día siguiente, a las doce, fueron recibidos por el Alcalde, señor Halcón, que les acogió, según la prensa, de forma «cariñosísima» y a quien prometieron poner todo de su mano para que la esperada «Semana de Aviación» fuese un éxito y «supere en great attraction» —así, en inglés, lo escribirá el periódico *El Correo de Andalucía* del 27 de marzo de 1910, en una nota intitulada «La semana de aviación»— las expectativas de los sevillanos.

A primeras horas de la tarde visitaron Tablada, donde se había establecido con anterioridad el aeródromo y «quedaron contentísimos de las inmejorables condiciones que el mencio-

nado lugar reúne para campo de aviación». Cientos de sevillanos, como viene ocurriendo desde entonces, se sintieron ya atraídos por la ciencia y la magia del vuelo, hasta el extremo de que la Sociedad organizadora, que había recibido numerosas peticiones para poder examinar de cerca los aeroplanos, decidió la venta de entradas especiales al nada módico precio de cien pesetas —de las de entonces, que gozaban de robusta vida— mediante las cuales los curiosos pudieran visitar los cobertizos donde se alojaban los «curiosísimos aparatos» y el aeródromo durante toda la semana, a placer. Eso sí, «el impuesto del timbre correrá a cargo del público», faltaría más.

LOS APARATOS

Los afamados aviadores habían traído consigo sendos monoplano-

El Blériot XI, tras el cruce del Canal de la Mancha, se había convertido en un verdadero éxito comercial, produciéndose muchísimos ejemplares que no dejaban de estar presentes en cualquier meeting aeronáutico que se preciase.

mo del extradós (parte superior) de la otra semiala, lo que da lugar a que la primera se eleva y la segunda baja, inclinando el aeroplano como si se tratara de una motocicleta en una curva. Naturalmente, resultaba muy difícil, dado lo limitado de la torsión —por el riesgo de rotura— corregir vientos cruzados en las maniobras de despegue y aterrizaje. Otra innovación del Bleriot XI es su tren de aterrizaje, situado muy adelantado y que constaba de sendas patas independientes dotadas de bandas elásticas verticales que amortiguaban los choques al «atterissage». Un patín o rueda, situado en la cola, mantiene al aparato en posición correcta para el vuelo una vez en tierra. El timón, en el extremo trasero, gira en su parte delantera, accionado con una barra oscilante, el palonier, que el piloto controla con los pies. Finalmente, el Bleriot XI dispone de una estrecha superficie sustentante horizontal en la cola, cuyo extremos pueden girar hacia arriba o abajo obligando al avión a bajar la parte trasera, ascendiendo, o a subirla para descender, operando por tanto como mandos de altura, pero a la escasa velocidad de vuelo no eran muy eficaces en los ascensos.. Toda una maravilla tecnológica.

El riesgo de la pérdida de sustentación —la temida «entrada en pérdida»— estaba siempre muy presente, dado que la única e imprecisa referencia de velocidad la proporcionaba una varilla flexible sobre una escala graduada. El «par motor» —esto es, el efecto



Logotipo de la Semana de Aviación, tal y como aparecía en el Programa de las Fiestas de Primavera. Inicialmente la competición aérea estaba prevista para los días 1 al 7 de abril, pero el mal tiempo la prolongaría hasta el domingo, día 10. Reproducción del Archivo Municipal de Sevilla.

de contrarrotación creado por el giro de la hélice o por el del motor cuando era de tipo rotativo— hacía muy peligroso los giros a derecha. Es natural que el viento fuese el mayor enemigo de los aviadores, que se niegan a volar al menor indicio de el temido meteoro.

EL PRIMER VUELO

El día 28 los aviadores lo pasan en Tablada, donde se está procediendo al montaje de los aviones. Con ellos acudieron unas doscientas personas que «casualmente» se encontraban en el lugar, ya que no se había notificado públicamente ninguna actividad. Su curiosidad se vio gratamente recompensada, ya por la tarde, con los primeros dos vuelos realizados en Andalucía. Ambos fueron protagonizados por el belga Olieslagers que, en su primera prueba, volando su Blériot XI, alcanzó

unos 20 metros de altura, atravesando el Guadalquivir para virar en redondo y volver al punto de partida. La segunda «ascensión» resultó aún más espectacular, pues el monoplano del belga se mantuvo en el aire durante unos ocho minutos, en vez de los tres escasos del primer intento, y subió hasta un centenar de metros. A su regreso a tierra, el intrépido aviador fue recibido con muestras de entusiasmo por el público que había tenido la suerte de presenciar sus evoluciones. Se trata del primer vuelo en Sevilla y por ende, en Andalucía, una efeméride histórica que se celebrará indudablemente este año en la capital hispalense.

UN AMBIENTE FESTIVO

La ciudad se había preparado con antelación para celebrar la anunciada Semana de Aviación, dentro de los festejos de primavera. Se habían anunciado, incluso en el programa oficial en el que, por cierto, los aviadores previstos eran otros: Graham, Lesseps, Carrier y Planchat, contratados por la Sociedad Española de Aviación —de la que desconocemos casi todo—, en colaboración con la Societé Aerienne de París, según rezaba el mismo programa.

Los festejos de aviación se habían convertido en casi una moda ese año de 1910 y poco antes se habían celebrado vuelos en Madrid y Barcelona y en San Sebastián el 2 de abril se mataría Hubert Le Blon, un aviador galo,



Detalle del cartel de la Feria de 1910. Además del Miserere y Monumento en la Catedral, cabalgata Alegórica, corridas de toros, exposición de ganado, fuegos artificiales, juegos florales y batallas de flores, se celebraban también carreras de automóviles y de caballos, partidos de foot-ball, tiro de pichón y la Semana de Aviación. Foto: Fototeca Municipal de Sevilla.

mientras por las mismas fechas, de nuevo en la capital de España, volaría el celeberrimo brasileño Alberto Santos Dumont. Al mes siguiente volvería a haber espectáculo en Barcelona, nada menos que con el mismísimo Louis Bleriot, quien antes de regresar a Francia vendería su aparato a Léonce Garnier, otro galo residente en San Sebastian que antes había intentado volar con un aparato de su invención.

En cualquier caso, lo de Sevilla fue una verdadera fiesta, el primer acontecimiento aerodeportivo de España, con cuatro aviadores y cuatro aviones — eso si, todos iguales — compitiendo por sendos premios en distintas especialidades y durante toda una semana de concurso. Un auténtico espectáculo, precursor de los muchos que el campo de vuelo sevillano presenciaria a lo largo de su prolífica historia y que, siempre, como la primera vez, contaron con el favor de un público entusiasta y entusiasmado.

LOS CAPRICHOS DE LA METEOROLOGÍA

La Semana de Aviación se había anunciado del 1 al 7 de abril, pero ya el día 29, tras conocerse los vuelos de la tarde anterior, el campo de aviación se vio concurridísimo, llegando hasta el mismo numerosos automóviles y carruajes. Entre la distinguida concurrencia se encontró el duque de Orleans, acompañado por un aristócrata francés y a quienes el representante de la empresa, señor Borel ofreció sus respetos pero no pudo complacer en sus deseos manifestados de ver algún vuelo, por encontrarse los monoplanos desmontados. Obviamente, las pruebas de Olieslagers encontraron algunas cosas que corregir. La decepción fue clamorosa, pero peor fue los días siguientes, pues el tiempo empeoró, aumentando el temido viento, un mortal enemigo de aquellos frágiles, poco ágiles y nada potentes aeroplanos. El día 1 de abril, fecha prevista para el inicio de las exhibiciones y concurso, a las siete y media de la mañana, Tablada volvía a estar concurrida con los numerosos redactores de la prensa, los corresponsales fotógrafos de los periódicos ilustrados. También se encontraban presentes el capitán general Delgado Zuleta y otras personalidades de la vida sevillana. Esta vez fue el turno de Kuhling, quien realizó un vuelo en el que alcanzó una altura máxima de unos cincuenta metros, atravesando, como Olieslagers en sus primeras pruebas, el



Así reprodujo El Correo de Andalucía de Sevilla del 8 de abril, los reñidos vuelos de la competición por la Gran Copa de Sevilla. No son muy numerosas las fotografías de aquellos trepidantes días en Tablada. Foto: El Correo de Andalucía.

río para describir una amplia circunferencia por encima de San Juan de Aznalfarache y volver de nuevo al campo de Tablada. El riesgo del vuelo estaba al acecho y cuando el francés se dirgía a tomar tierra, a baja altura, pasó por debajo de los hilos del teléfono tan bajo que «dió con una gavia y quedó parado sobre uno de los portillos de la misma (sic).» No hubo daños, no obstante, ni al avión ni a su piloto, lo que da una idea de las velocidades de los vuelos de entonces, pero el público acudió rápidamente al lugar del accidente sólo para comprobar que no había sucedido ninguna desgracia. Visto que el incidente había sido ocasionado por la desaparición de las banderas de señales coloca-

das previamente para avisar a los aviadores de los posibles obstáculos —unos niños traviesos se las habían llevado— y del riesgo que la muchedumbre incontrolada podía suponer, el general gobernador dispuso que a partir de ese momento un escuadrón de caballería de Villaviciosa asistiera en lo sucesivo a las pruebas todavía por realizar.

UNA TARDE DESLUCIDA... O CASI

El viento y el incidente impidieron la realización de más vuelos ese día y la situación empeoró después, hasta el extremo de que, al día siguiente las banderas colocadas en el Hipódromo y

Monoplano Blériot Type XI



Probable apariencia del Blériot XI de Jan Olieslagers en Sevilla, durante la Semana de Aviación de 1910. Ilustración: J. A. Guerrero.

La historia de este monoplano de ala de implantación media está dominada por la primera travesía del Canal de la Mancha, realizada por su constructor, Louis Blériot, el 23 de julio de 1909 entre Pas-de-Calais, cerca de Calais (Francia) y la pradera cercana al castillo de Douvres (Inglaterra), hazaña que le dio fama mundial y le convirtió en un éxito de ventas. El aparato original se conserva en el Conservatoire des Arts et Métiers de París.

El avión, un monoplano de ala media y mandos de torsión, voló por vez primera el 23 de enero de 1909 propulsado por un radial REP de 30 hp que accionaba una bastante ineficaz hélice cuatripala. En abril, el motor fue sustituido por un Anzani 3 de 22-25 hp y equipado con una hélice bipala Chauvière, eliminando la deriva dorsal primitiva y aumentando el tamaño del timón de dirección, cambiando la función de los "elevones" de la superficies de cola para que actuasen sólo como mandos de altura.

Se fabricaron muchos ejemplares para usos civiles y militares y uno de ellos fue el utilizado por el capitán italiano Piazza para realizar una misión de reconocimiento sobre las tropas turcas de Azizia, el 22 de octubre de 1911; otro ejemplar efectuaría el primer lanzamiento de bombas desde un aeroplano el 1 de noviembre de 1911. Ese mismo año, Roland Garros utilizó un Blériot XI para establecer una marca de altitud al ascender a más de 4.000 m.

Aunque a lo largo de la Gran Guerra, los Blériot resultarían eclipsados por tipos posteriores más avanzados, durante los primeros meses del conflicto demostraron las aptitudes militares de los más pesados que el aire. El Royal Flying Corps británico dispuso de cinco escuadrillas de Blériot XI y recibió más de un centenar de ejemplares en total, que serían modificados de varias formas, algunos de ellos como biplazas, y todos equipados con motores rotativos Gnome de mayor potencia, entre 60 y 80 hp, pudiendo alcanzar así velocidades de más de 100 km/h.

Cuatro ejemplares del Blériot XI, de los que ignoramos las motorizaciones y cualquier otro detalle técnico, fueron utilizados para celebrar el certamen «Copa de Sevilla». Al parecer fueron adquiridos por los organizadores del Certamen, pero, de momento, no hemos encontrado rastro de su posterior destino.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Tipo: Monoplano de estructura mixta y revestimiento textil.

Planta motriz: Un motor Anzani de 3 cilindros en abanico y 25 cv o un REP en estrella de 30 cv.

Dimensiones: Envergadura 8,53 m; longitud 7,8 m; superficie alar 23 m².

Pesos: En vacío 350 kg.

Actuaciones: Velocidad máxima 125 km/h; autonomía 2h 45 min.

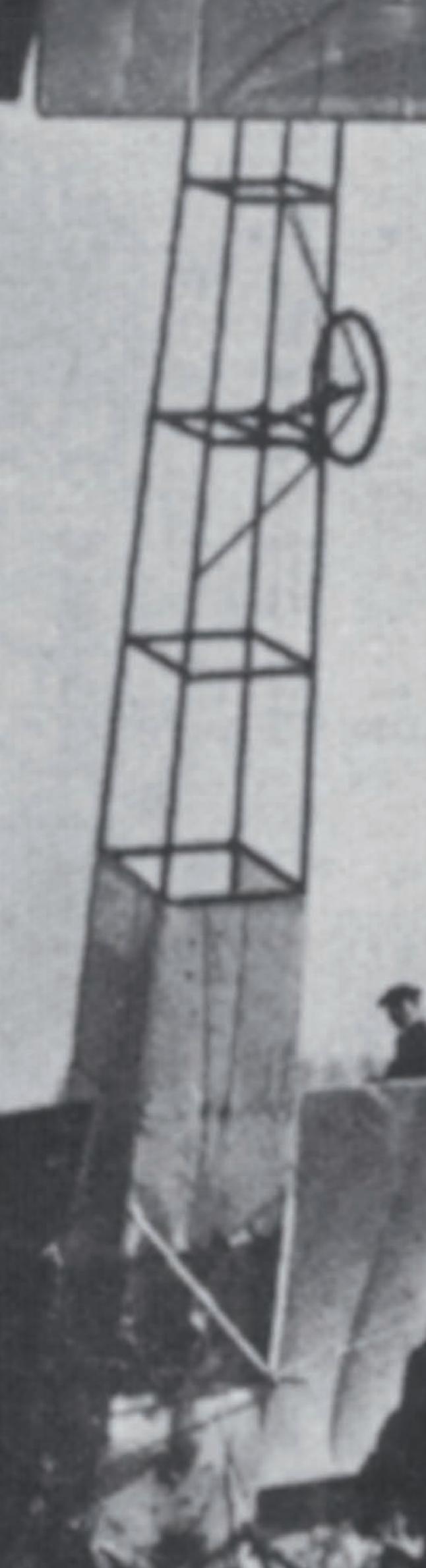
en la Plaza de San Francisco —sede del Ayuntamiento— eran desde muy temprano de color blanco, indicando a los posibles asistentes que se dudaba de poder realizar ningún vuelo. Se esperó a que la tarde avanzara y el viento se calmara, mientras el numeroso público congregado en las tribunas se defendía a duras penas del frío y el vien-

to. Entre ellos se encontraban el gobernador y el alcalde, recién llegado de Madrid.

La tarde pasó para los cuatro aviadores haciendo continuas observaciones del viento —que

soplaba, frío, del Sur— y con los aviones preparados para volar, «desesosos vivamente de lanzarse al aire», pero visto que la situación no mejoraba, decidieron izar la bandera azul que señalaba el aplazamiento de las pruebas. Cuando la mayoría del público se había retirado ya de Tablada, «inicióse repentinamente una gran calma en la atmósfera», momento que aprovechó Olieslagers para sacar del cobertizo —se habían instalado sendos hangares portátiles— su avión, marcado en el timón y el fuselaje con el número 1— y realizar un corto vuelo de cinco minutos a sesenta metros (eso dice la prensa de la época, sin citar cómo se medía con tanta exactitud la altura del vuelo) y aterrizando sin incidentes detrás de las tribunas, aun a pesar de que, durante el vuelo, una racha de viento sacudió repentinamente el aparato. Mr. Olieslagers dejó además asombrado al público con su destreza y atrevimiento: para retornar el avión al cobertizo, arrancó el mismo el motor, «saltó al sillín» mientras el aparato se movía solo y lo llevó con toda pericia hasta el hangar. La prensa lamentaría luego que el público no pudiera admirar la proeza del aviador belga y avisó tanto del cambio de hora de comienzo de los vuelos del día siguiente —retrasada desde las tres y media anunciadas a las cuatro de la tarde «por haberse notado que amaina el viento hacia la hora de la puesta del sol»— y de que organizadores deploraban la inseguridad meteorológica, anunciando que para mayor seguridad no se izaría la bandera de la Plaza de San Francisco hasta las tres de la tarde y que los billetes del día 2 valdrían para el siguiente, una medida que ya advertían se aplicaría «siempre para el día siguiente en caso de suspensión». Eso sí, tampoco

El avión de Barrier, "clavado de morro" tras romper un ala y una rueda. Aunque se intentó repararlo, los escasos vuelos que realizó después del accidente los hizo utilizando el Blériot de otro de sus competidores. Todo un gesto deportivo de los participantes y la organización. Foto: Archivo J.A. Guerrero.



se olvidaban de avisar de que los coches no podrían entrar en el aeródromo si no iban provistos sus ocupantes de entradas de tribuna.

Hubo que esperar, sin embargo, hasta el día 6 para volver a ver aeroplanos en vuelo.

EL PÚBLICO NO SE ENFRÍA

Ese día, en Madrid, el aviador Helail Hacar, un *sportman* que había dado la vuelta al mundo en automóvil, sufre un accidente en el «aeródromo» de Ciudad Lineal pilotando un Blériot: una ráfaga de aire le desestabiliza y se desploma en pérdida. Del trance, el aviador escapa con contusiones y magulladuras y el monoplano, que ha caído «de plano» rompe la hélice, una rueda y algunas otras piezas. Pero ni la noticia — que llegará al día siguiente— ni las suspensiones causadas por el viento los días anteriores, enfría el ánimo del público sevillano que acude a Tablada en igual o mayor número, confiando en ver, por fin, el esperado espectáculo. En la Plaza de San Francisco se ha izado la bandera «encarnada, signo de vuelo seguro» pero al llegar al aeródromo se encuentran con la blanca, vuelo problemático, a causa del viento racheado. Los aviadores, finalmente, ya por la tarde y aunque el viento no había cesado, se compadecen del público y deciden «entretener» a la multitud. Olieslagers, como siempre el más lanzado, se eleva con su Blériot nº 1 y regresa sin dificultad, después de un corto vuelo. Media hora más tarde, calmado brevemente el viento, es Kuhling quien se despega en el

nº 2, elevándose a 12 o 15 m para aterrizar poco después detrás de las tribunas. De nuevo «el demonio belga» en el aire, esta vez subiendo hasta una altura de 45 ó 50 m pero, al arreciar el viento, viró y aterrizó para volver a despegar para descender luego «majestuosamente dentro del campo de aviación». Fue muy aplaudido por su intrepidez y pericia. Le toca el turno a Tyck, en el nº 3, volando a poca altura y descendiendo detrás de las tribunas. El viento no se aplacaba y es poco lo que los aviadores pueden hacer. Hace frío —hasta el extremo que los aviadores hacen una hoguera con algunas cajas de embalaje— y el público se retira. El comentario es unánime: la Semana de Aviación está resultando deslucida, aunque algunos de los pilotos se hacen populares. Olieslagers, por ejemplo, se pasea por las calles con un «sombrero cordobés» y es felicitado como un torero, según recuerda luego, e invitado a beber jerez. En los intermedios, incluso, «pasea» a alguna joven sevillana en su Blériot, correteando por la dehesa, pero sin atreverse a volar.

EL DÍA ESPERADO

El 7 de abril las buenas condiciones meteorológicas hacen por fin justicia a Sevilla y los cuatro aviadores pueden finalmente demostrar su arrojo, su pericia y sus ganas de agradar, a pesar de que al comenzar los vuelos, a las cuatro de la tarde casi, se notaban claros en las tribunas, pero a las cinco el aeródromo estaba casi completamente ocupado por el público.

Tyck, en el número 2 recorrió la pista pero no se elevó demasiado, regresan-

do al punto de partida con precisión. Le siguió el siempre arrojado Olieslagers, despegando de súbito y alcanzando gran altura —más de 100 m—, para dominar «los cerros de San Juan de Aznalfarache y dando una doble vuelta... ..descendió decididamente frente a las tribunas, en emocionante caída y tomando tierra con experta suavidad». Su vuelo duró unos nueve minutos y medio. Aplausos, ovaciones y vuelta al ruedo, es decir, al aeródromo, en automóvil. Luego Tyck, Kuhling y el propio Olieslagers realizaron varios vuelos cortos, elevándose a 30 o 50 m, que también fueron aplaudidos, especialmente el viraje realizado por este último por detrás de las tribunas. Barrier, que era considerado como «discípulo» del propio Bleriot, hizo luego un hermoso vuelo en el nº 3, virando ceñidamente para entrar al campo en rasante. Pero, al intentar de nuevo la maniobra, el avión «coge aire y se vuelca del ala derecha» estrellándose contra el suelo desde unos 5 m de altura. El ala y la hélice quedaron destrozadas, pero Barrier escapa ileso, recibiendo, como un valiente matador que sufriese un revolcón, una gran ovación. Finalmente el duelo queda reducido al desafío entre Olieslagers y Tyck, que repiten varios vuelos y alcanzan alturas de más de 100 m, a veces sacudidos por molestas ráfagas de viento. En la segunda vuelta de Olieslagers, Tyck le adelanta por debajo. Ambos han permanecido en el aire esta vez 10 minutos y 58 segundos y 11 minutos y medio. Son unos «bravos» y recogen aplausos del respetable. Esta vez la jornada ha sido completa y la Copa parece ya en manos de Tyck.

REÑIDA COMPETICIÓN

El día 8 la tarde es tan hermosa como la anterior y el viento es suave. Bandera roja y gran animación. Tyck y Olieslagers se aprestan a disputarse la Copa, mientras el avión de Barrier sigue en el hangar, reparándose. El primero en despegar será, sin embargo, Kuhling, en el nº 4, con un vuelo corto sin incidencias. Olieslagers lo intenta dos veces, pero ha de posarse después de un corto vuelo. Tyck se eleva a 100 m y da una vuelta completa al circuito, con hábiles virajes. El público le aplaude, pero el viento le impide una segunda vuelta. Barrier, en el avión nº 4, hace un vuelo corto y Olieslagers le sigue, haciendo lo propio aunque a mayor altura. Tyck vuelve a repetir y da otra vuelta completa, mientras el «demonio belga» se ve impedido durante toda la tarde a causa

de problemas con el motor. Finalmente, Tyck consigue repetir un circuito de dos vueltas a 150 m y vira sobre los cobertizos para aterrizar delante de la tribuna. Hoy el triunfador es decididamente él y el público lo aplaude largamente. Pero no todo está dicho y quedan dos días de dura competencia.

El día 9 hay menos público, probablemente a causa del intenso calor. La bandera roja ondea de nuevo, indicando vuelo seguro. La banda municipal ameniza la tarde, casi de verano. A las cinco en punto, como en los festejos taurinos, sube Kuhling al nº 4 y hace un vuelo corto, como de tentativa, virando detrás de las tribunas y regresando a la pista a los pocos minutos. Tyck después, en el Bleriot nº 2, se remonta a unos 50 m, da la vuelta completa subiendo algo más, hasta unos 80 m y vira, también detrás de las tribunas, para hacer a continuación un «habilísimo aterrisaje» delante del graderío, con fuerte aplauso del público.

Olieslagers lo intenta después, con su Bleriot nº 1, ya sin problemas de motor, al parecer, pero hace un vuelo a poca altura y vuelve a tierra, para intentarlo de nuevo y verse obligado a posarse, de nuevo por fallo de motor. Kuhling le sigue luego, remontándose a unos 50 m en rápida ascensión y da la vuelta completa, virando más allá de la caseta del Tiro de Pichón, describiendo un gran círculo. Da otra vuelta, descendiendo suavemente y a los seis minutos de permanencia en el aire, aterriza detrás de la tribuna. Nuevamente el público aplaude entusiasmado. Vuelve a elevarse, quizás animado por el calor de los asistentes y se remonta a buena altura, virando para volver a su punto de partida. Ha sido un buen y plácido vuelo, pero la bandera verde señala el fin de las experiencias por hoy. Menos brillantes que ayer, los vuelos dejan a los espectadores con ganas de animación. Ya sólo queda un día de concurso y la Copa de Sevilla aún carece de seguro ganador. Como todas las tardes, un desfile culmina los actos.

LA COPA, PARA EL «DEMONIO»

El día definitivo es el domingo 10 de abril —recordemos que inicialmente, la Semana de Aviación se había previsto entre los días 1 y 7— pero el mal tiempo, casi siempre con viento y frío, ha impuesto su dictadura. Escaso éxito han tenido las pruebas, según algunos diarios opinan, como El Liberal, que no sabe si achacarlo «a los aviones o a quienes los tripulaban». Pero la expec-

tación no ha decaído y hoy, con una hermosa tarde de primavera y viento muy suave, el aeródromo rebosa de público, más en la entrada general que en las tribunas, aunque éstas y el stand —la zona VIP, diríamos hoy— también estaban muy animados, «figurando entre la concurrencia bellas y hermosas damas elegantemente ataviadas». Como en todas las tardes en las que se efectuaron vuelos, las zonas inmediatas a la dehesa y la orilla opuesta del río estaban llenas del gentío que, sin pagar, deseaban también participar de la emoción del vuelo.

Con puntualidad taurina, a las cinco, Tyck se dispone a realizar la primera



prueba, en el Bleriot nº 2, pero el viento aumenta y el aviador sólo se atreve a realizar un vuelo corto, regresando al cobertizo. Peor fue la actuación de Barrier, con su reparado nº 3, que se limitó a recorrer la pista, sin elevarse. Vuelve Tyck a intentarlo y lleva a cabo un hermoso vuelo en el que completa dos vueltas a la pista y realiza varias evoluciones a 100 m de altura. Al completar la segunda y disponerse a tomar tierra, el avión de Tyck vuelca, ya muy cerca del suelo y da una vuelta de campana, quedando el intrépido piloto debajo del aeroplano. Acude presuroso el personal de Cruz Roja y muchas personas pero

antes de que lleguen hasta el monoplano Tyck sale de debajo. Trasladado en automóvil al puesto de socorro, el doctor Briondo le aprecia una erosión en la pierna derecha. Curado, insiste Tyck en continuar las pruebas, pero se ve obligado a permanecer en tierra por prohibirlo tajantemente el facultativo. Después del incidente, que arrancó un ¡ohhh! sordo al público entre el estupor y la ansiedad.

Kuhing y Barrier realizan luego sendos vuelos bajos y con eso termina la Semana, quedando Olieslagers, a pesar de permanece en tierra porque su avión no estaba a punto, como vencedor de la misma, adjudicándose la Co-

«El desfile, como todas las tardes», dice El Liberal, «muy brillante».

UN AVIADOR INTRÉPIDO, JAN OLIESLAGERS

Nacido en Amberes el 14 de mayo de 1883, huérfano desde los once años, aprendiz de macánico de bicicletas y luego famoso deportista, apodado por su valor «Juan sin miedo» y más tarde conocido como el «demonio amberino» —en Sevilla sería simplemente, el «demonio belga», no estando familiarizados los sevillanos con el gentilicio amberino ni menos aún con el de an-

en su gentileza bien conocida, a explicarle los detalles de todo tipo, incluso de pilotaje, que su admirador le pide.

— ¿Cuánto cuesta? pregunta finalmente el belga.

— Podré suministrarlo muy pronto por siete mil quinientos francos, responde Santos-Dumont.

Desde ese momento, Jan decide hacerse aviador y hace sus cálculos para lograr tal suma: si vende todas sus motocicletas y añade sus ahorros, podrá tener el doble de esa cantidad ya que, previsoramente, cuenta con los gastos de reparación y mantenimiento y con los de aprendizaje. Pero el año siguiente será pródigo en hazañas aéreas con los vuelos de Henri Farman, Delagrange en los biplanos de los hermanos Voisin, y, sobre todo, con las demostraciones de Wilbur Wright en Le Mans, y la fiebre de volar se apodera del mundo. Uno de esos pioneros que intentan una y otra vez un diseño mejor es Louis Blériot, empeñado en la fórmula del monoplano. El año concluye con el primer Salon de l'Aeronautique, en el Grand Palais parisino, junto a los automóviles. Jan, entretanto, en casa de Anzani —un reputado fabricante de motores para motocicletas que acaba de ensayar uno de tres cilindros para el vehículo del ciclista Guignard que permitirá a éste alcanzar exactamente 101,623 km/h en Munich el 15 de septiembre— ha conocido a Louis Blériot, cuando acude adquirir uno de esos motores en abanico para su modelo XI. Cuando, así motorizado, Blériot cruce el Canal de la Mancha, el 25 de julio de 1909, Olieslagers decide visitarle con el objeto de adquirir, como otros tantos, un monoplano Blériot XI. Aunque el fabricante, aturdido por el volumen de ventas, no puede suministrarle uno nuevo, convence al belga para que se quede con el suyo propio, una vez lo repare tras un reciente accidente durante una exhibición en Johannisthal, el aeródromo de Berlín, tan pronto como consiga repatriarlo. Y le permite quedarse, entretanto, en su taller, iniciándolo en las tareas de fabricación y reparación. Todo ello, por la módica cantidad de 12.500 francos, pagados por adelantado.

Mientras tanto, Jan ha continuado sus éxitos como corredor motociclista, participando en varias competiciones hasta despedirse de su público el último domingo de 1909, en su última aparición en pista.

Tras un breve curso de pilotaje en Issy, con su propio avión —que romperá dos veces y será reparado otras tantas, pagando los trabajos a toca teja antes del siguiente vuelo, por si acaso—,



Jan Olieslagers, con un flamante Blériot XI, demostró desde el principio que su apodo de “el demonio belga” era bien merecido, incluso subiéndose “en marcha” a su avión, tras ponerlo en marcha él mismo desde tierra. Aquí le vemos en otra de las muchas citas aeronáuticas a las que concurrió.

pa de Sevilla que, según recordaba el mismo al también héroe del aire y compatriota Willy Coppens, «era espléndida e imponente, de plata maciza, grabada con el escudo de la ciudad». Pero hay premios para todos: el de velocidad va a manos de Kuhling, mientras que Barrier recibe el trofeo al mejor «lanzamiento» —despegue— y Tyck el del concurso de aeroplanos.

tuerpiense, la otra forma de denominar a los habitantes de la ciudad flamenca—, entre otras proezas, por ganar el campeonato del mundo de esa especialidad en 1902. Su interés por la aviación nació en Francia, en 1907, cuando asistía como paciente espectador a las maniobras y experiencias que se realizaban en Issy-les-Moulineaux, cerca de París, tanto del dirigible Clément como de los primeros aeroplanos, entre los que, sin duda, sus favoritos eran los de Santos-Dumont. Gracias a su popularidad como motociclista, Olieslagers obtiene permiso para entrar en el campo y aborda al pionero brasileño, que llega,

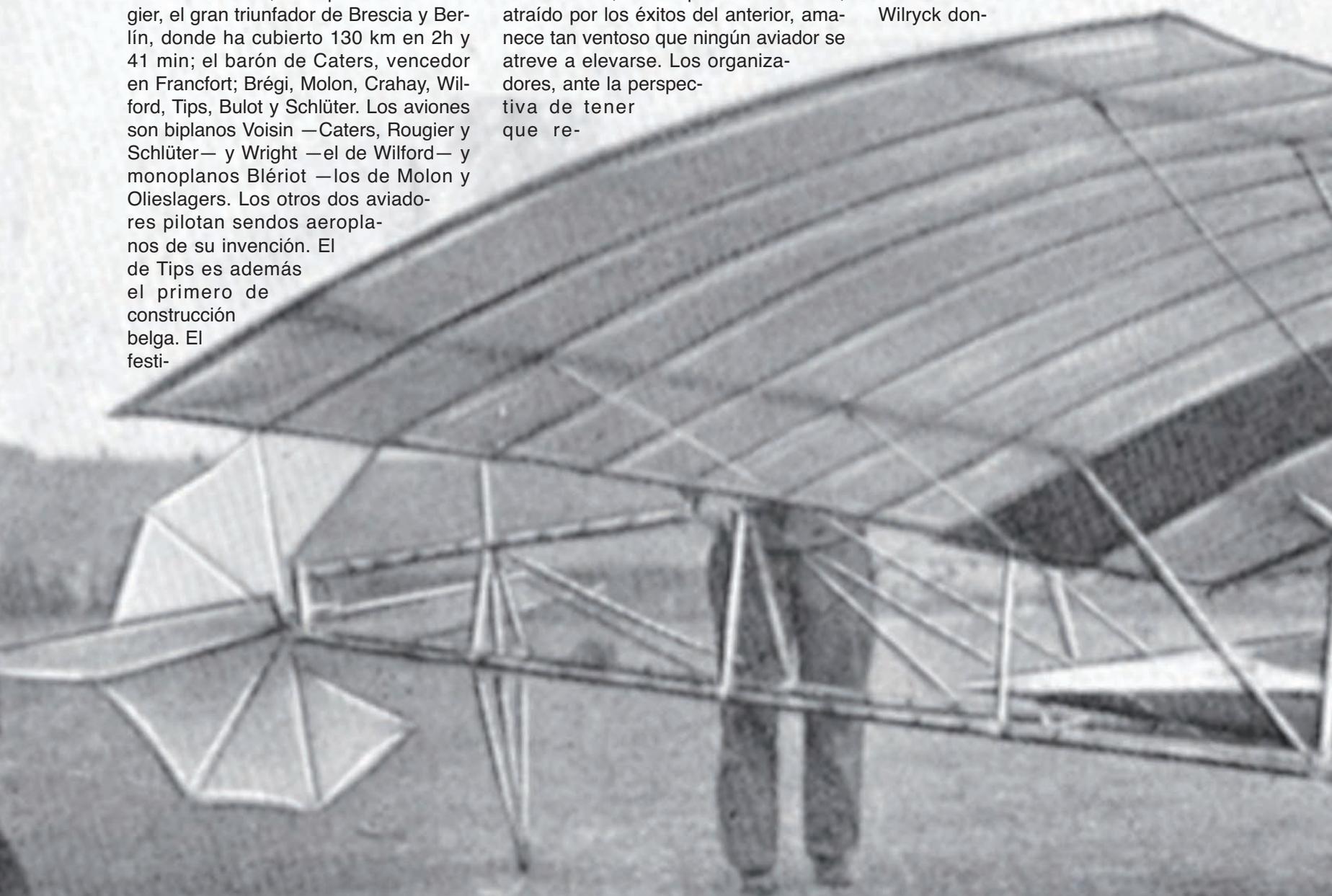


Jan Olieslagers, a bordo de su Blériot XI en una postal de Le Petit Journal. La fama del osado aviador amberino se prolongó hasta la Gran Guerra y después, cuando llegó a ser uno de los mejores cazadores de la Aviación Militar de su país.

Jan Olieslagers se presenta en público por primera vez como aviador en la Semaine d'Aviation de Amberes, el 23 de octubre de 1909, a la que asisten Rougier, el gran triunfador de Brescia y Berlín, donde ha cubierto 130 km en 2h y 41 min; el barón de Caters, vencedor en Francfort; Brégi, Molon, Crahay, Wilford, Tips, Bulot y Schlüter. Los aviones son biplanos Voisin —Caters, Rougier y Schlüter— y Wright —el de Wilford— y monoplanos Blériot —los de Molon y Olieslagers. Los otros dos aviadores pilotan sendos aeroplanos de su invención. El de Tips es además el primero de construcción belga. El festi-

val sufre, sin embargo, por el mal tiempo, que reinaría durante seis de los nueve días que se prolonga la semana. El cuarto día, con un público numeroso, atraído por los éxitos del anterior, amanece tan ventoso que ningún aviador se atreve a elevarse. Los organizadores, ante la perspectiva de tener que re-

embolsar las entradas, les ruegan que lo intenten, en vano, hasta que acuden a Olieslagers a quien prometen el premio concedido a los debutantes. A pesar de que Rougiers y Caters, los más expertos, intentan persuadirlo, «Jan sans peur», se deja seducir y da la orden de preparar su monoplano. Ante sus paisanos, muchos de los cuales le han ovacionado como el «demonio» motociclista, Olieslagers, se siente obligado: se sitúa de cara al viento y despegue en 50 m, pero sus habilidades como piloto no le permiten todavía realizar un viraje con tanto viento y el avión realiza una toma dura que rompe el tren otra vez y el plano derecho. El comité organizador le felicita y pone a su disposición un equipo de hombres, trabajando día y noche mientras que las piezas de repuesto necesarias se traen de París. Dos días después, el Blériot está otra vez a punto y Olieslagers lo exhibirá esta vez ante el príncipe Alberto de Bélgica. Por la mañana, antes de la anunciada visita, Olieslagers lo prueba, sobrevolando la llanura de Wilryck don-



de tantas veces jugara de niño. Da la vuelta y hasta se arriesga a pasar por encima de los árboles plantados en mitad del llano. Otra vez el viento le juega una pasada y lo empuja contra los árboles a todo gas. El monoplano vuelve a resultar dañado, aunque levemente. A pesar de que el público aún escasea, la policía apenas podrá impedir que algunos se lleven a trozos el Blériot como souvenirs del ídolo temerario en que Jan se ha convertido. Será en el hangar, reparando las heridas, donde el príncipe encontrará al osado aviador, al que ya ha felicitado con anterioridad por sus éxitos como corredor de carreras.

—¿Qué hace falta para ser piloto?— pregunta el heredero.

—Mucho valor —responde Olieslagers— Y mucha paciencia.

Y luego, mostrándole los daños de su monoplano, añade:

— Y mucho dinero, también.

Reparado, el Blériot de Jan volverá a volar y el 1 de noviembre lo hará ante el ministro Delbeke, ascendiendo a 15 m para aterrizar luego con total perfección. Su vuelo más largo durante toda la «Semaine» será de ocho minutos.

JAN EN ÁFRICA

El invierno no parece época para volar y, siguiendo a las aves migratorias, Olieslagers, busca el sur. Se ha carteadado con un rico propietario de Bouisville, en Orán, que intenta explotar, por cuenta de su propietario, un tal Puch, los terrenos de La Senia, cerca de Orán. Llega a un acuerdo con ambos y se prepara para el viaje hasta el continente africano encargando un buen lote de piezas de repuesto, según ha aprendido de la experiencia. Un armador amberino le ofrece generosamente el transporte de todo su material y a finales de diciembre, Jan, su hermano Max y su mecánico Hubert, se embarcan también.

La primera visita es para el campo de vuelo: han puesto a su disposición una carreta tirada por dos caballos para el material y otra montura de silla para él. Pero Jan es un mal jinete y pide una bicicleta con buenos frenos, descubre con ella un terreno propicio cerca de La Senia, junto a la vía del ferrocarril Orán-Argel y, aunque el suelo ha de ser ligeramente igualado, es un buen si-

tio para un aeródromo: doscientos hombres despejarán, trabajando de rodillas por 50 céntimos al día, un área de 500 m de largo y 30 m de ancho, levantando además un hangar de madera y de tela. Olieslagers planta allí la bandera de Bélgica: ha nacido el aeródromo de La Senia, el primero en tierra africana.

Tras reparar un ala que llega rota sin más ayuda que la de su hermano —el mecánico se niega a aceptar tal responsabilidad— Jan realiza una serie de vuelos desde enero de 1910, con prudencia, volando sólo trayectos en línea recta. Y el domingo 9 de enero está preparado para presentarlo ante las autoridades y de invitar al público. Trenes especiales, toda suerte de vehículos y cientos de personas venidas a pie, se congregan para el gran espectáculo. A la hora prevista, las tres de la tarde, el viento, eterno enemigo, vuelve a soplar y Olieslagers decide esperar hasta las cinco. Los espectadores se impacientan y, al ruido del motor, se acercan para ver mejor, Jan despega con presteza, vuela a baja altura y viendo que la multitud avanza hacia él, teme una catástrofe: corta el motor y aterriza bruscamente, rompiendo un larguero. La turba, enfadada, lo rompe todo y el aviador ha de refugiarse junto al gobernador militar, que manda a los «chasseurs» africanos proteger al avión y a su piloto durante la noche, fusil en mano.

Al día siguiente, la prensa local insinúa que el belga habría volado si la gente hubiese pagado por verlo. Jan se enfada



*El brasileño Alberto Santos-Dumont, realizó el día 10, mientras en Sevilla concluía la Semana de Aviación, diversas pruebas con su Demoiselle en el campo de golf de las Cuarenta Fanegas de Madrid, ante numeroso público, entre el que se encontró la infanta doña Isabel.
Foto: Archivo J.A. Guerrero.*



Cartel del meeting aeronáutico de Niza, al que acudió Olieslagers con su recién ganada Copa de Sevilla, pero ya con su propio Blériot. Aunque previsto para el día 10, el certamen no comenzó en realidad hasta el miércoles 13 de abril.

verdaderamente y decide demostrar a los oraneses de lo que es capaz. Durante la noche, su hermano y el mecánico han reparado el Blériot y Jan ordena sacarlo de inmediato. A las diez y media, sin el acoso de ninguna multitud, despegar, se dirige a La Senia, hace un viraje, saluda a su hermano en tierra y se encara hacia Orán. El Blériot, con una ligera brisa de cola, asciende hasta 40 m y sobrevuela las aldeas de Victor-Hugo, Lamur, Delmonte, Saint-Charles y Saint-Eugène, cuyos habitantes salen de sus casas estupefactos pa-

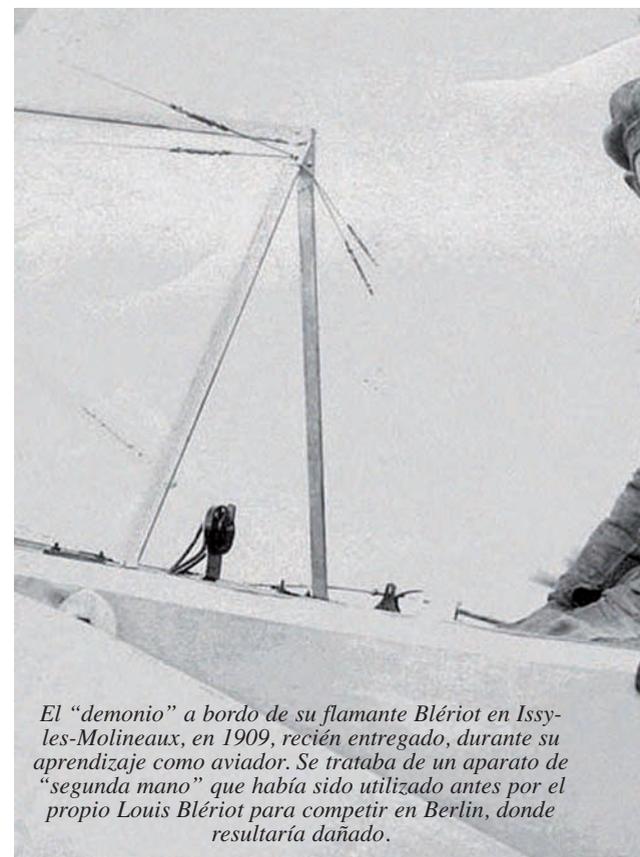
ra contemplar el majestuoso vuelo del monoplano que continúa imperturbable hasta Orán, cuyos tejados y azoteas también sobrevuela. El honor de un deportista belga está vengado. Sobre el puerto, intenta virar a la izquierda para evitar la imagen de una Virgen que se interpone en su camino, a pesar de que es una maniobra que no ha realizado nunca antes. Lo logra pero, al verse sobre el mar, vira a la derecha... con el viento empujándole, se encuentra en pocos segundos encima de la ciudad. Poco después, confundido por el traza-

do del ferrocarril, se halla sobre Sidi-Marouf cuando una riostra delantera se rompe y golpea la hélice. Jan corta el motor y aterriza en un campo cerca de una granja, tras volar durante 54 min. Los campesinos argelinos huyen des-pavoridos y acuden poco después con el colono francés, armado éste con un fusil: quería dar muerte él mismo al enorme pájaro que sus trabajadores habían visto caer del cielo.

Tras unos cuantos vuelos más, coronados por el éxito y, ahora sí, con el respeto del público, a pesar del viento que no deja de amagar, el 20 de enero, tras rivalizar con el tren de Argel, trata de trazar un ocho en el aire, virando sucesivamente a derecha y luego a izquierda, pero su pie se desliza del palonnier en el momento en que debía evitar los cables del telégrafo, choca con ellos, cayendo el avión a tierra, se incendia y resulta completamente destruido, salvo el motor. Por fortuna, el «demonio amberino» escapa ileso. Sin seguro, Jan se encuentra en la ruina más absoluta, pero una partida de bacarrá, organizada por el Círculo de Esgrima de Orán en su beneficio, obtiene el suficiente dinero para recompensarle por la pérdida.

DE NUEVO A LA ESCUELA

La suma es entregada a su hermano Max, pero Blériot, que telegrafía para felicitarle, no puede entregarle de



El «demonio» a bordo de su flamante Blériot en Issy-les-Molineaux, en 1909, recién entregado, durante su aprendizaje como aviador. Se trataba de un aparato de «segunda mano» que había sido utilizado antes por el propio Louis Blériot para competir en Berlín, donde resultaría dañado.

inmediato uno nuevo. Jan decide continuar, en espera, su entrenamiento en la Escuela de Pau, donde conocerá al belga Tyck y al inglés Graham White, que también aprenden a volar en Blériot.

Aprende rápidamente y cuando Blériot despacha un pedido de cuatro monoplanos, Olieslagers es el encargado de recepcionarlos. Con uno de ellos viajará hasta Sevilla, donde, como ya sabemos, conseguirá la Gran Copa, «*esplendide et imposante*», de plata maciza, grabada con el emblema de la ciudad.

Después de la Copa de Sevilla, Olieslagers utilizará su Blériot nuevo, ya reparado, para participar en el *meeting* de Niza, del 10 al 25 de abril — en realidad empezaría el día 13— y luego en Barcelona, donde reencontrará al propio Louis Blériot, para ganar un premio de mil pesetas al sobrevolar la ciudad, rodeando la estatua de Cristóbal Colón, para seguir la Rambla, virar sobre el edificio de Le Crédit Lyonnais y sobrevolar el castillo de Montjuich. Al regresar, antes de posarse en el hipódromo, lanza flores al público de las tribunas, siendo aclamado por éste. El último día del certamen, Jan y su avión son atrapados por una fuerte ráfaga de viento al despegar y el monoplano capotará, resultando averiado y su piloto, herido. No terminaría ahí su carrera de osado aviador pero, como diría Kipling, «eso es ya otra historia».



Cartel de la Exposición de Aeronáutica de Barcelona que se celebró en los meses de Marzo y Abril de 1910 con diversos actos, entre ellos algunos de competición, en los que participaría también Olieslagers, tras su aparición en Niza.



Olieslagers posa delante de un Nieuport X de la Aviación Militar Belga. Además de contribuir con sus tres Blériot XI al nacimiento de este servicio, Jan se convirtió en un "as" con más de seis victorias confirmadas, a pesar de que nunca reclamaba sus derribos que, simplemente, consideraba su obligación como piloto militar en guerra. En su primer encuentro aéreo, ya atacó a su enemigo a tiros de pistola.