

Siguiendo las huellas de un *pionero*

FEDERICO YANIZ VELASCO
General de Aviación (R)

La Felguera es un dinámico núcleo de población del conjunto urbano que conforma el municipio de Langreo situado al sureste de Oviedo. El verde valle del río Nalón es una de las zonas del Principado de Asturias en que el desarrollo económico estuvo vinculado a la explotación hullera iniciada a finales del siglo XVIII. La minería alcanzó su máximo desarrollo tras la construcción del ferrocarril y la carretera que unen la zona con Gijón. El puerto del Musel aseguró la exportación del carbón y posteriormente facilitó la importación de minerales férricos que posibilitó la creación en la zona de una importante industria siderúrgica y petroquímica. Por diversas causas, el denso tejido industrial del valle entró en crisis a partir de los años 60 del siglo pasado agravándose la situación en la década de los 80. Durante esos años se cerraron explotaciones mineras, se desmanteló la siderurgia de La Felguera y se reestructuró la industria petroquímica. Los habitantes del valle, que durante largo tiempo se habían dedicado a la minería del carbón y al trabajo en fábricas diversas, tuvieron que afrontar un duro proceso de reconversión que todavía no ha terminado. Las entrañas generosas del terruño asturiano dieron sustento a muchas generaciones de felguerinos y propició el desarrollo de una población trabajadora, dinámica y activa que con su ingenio y capacidad de trabajo sigue luchando por superar los problemas económicos y conservar sus tradiciones.

LA FORJA DE UN PIONERO

El 18 de mayo de 1878 nació en la Casa Gerencia de la Fábrica de Hie-



ros Duro y Cía. de La Felguera Jesús Fernández Duro. Jesús fue el quinto nieto de Pedro Duro Benito fundador de la importante fábrica metalúrgica antecesora de la actual Duro Felguera. El joven asturiano salió pronto del hogar para cursar el bachillerato con los jesuitas de Carrión de los Condes (Palencia) y con los agustinos de Valencia de Don Juan (León). Terminada esa etapa, continuó su preparación realizando estudios de ingeniería me-



Jesús Fernández Duro, el héroe de la travesía de los Pirineos.

cánica en las escuelas politécnicas de Ginebra y París. Joven deportista y audaz, practicó la equitación, el ciclismo, el motorismo y el automovilismo. En 1902 con un coche Panhard de 12 caballos, el felguerino realizó acompañado de Fernando Muñoz un viaje de ida y vuelta entre Gijón y Moscú que supuso entonces un record de distancia en automóvil. Ese mismo año se hizo socio del "Automobile Club de France" y el año siguiente fue uno de los promotores del Real Automóvil Club de España. En 1904 inicia su aprendizaje para convertirse en piloto de aeróstato y concluidas las prácticas se compró un globo esférico de 950 metros cúbicos al que dio el nombre de Alcotán. De regreso a España promociona con su globo la nascente aerostación y comienza su labor de captación de socios para un nuevo club aeronáutico entre los miembros del Real Automóvil Club de España. En búsqueda de apoyos para su idea, Fernández Duro se traslada a Guadalajara donde el teniente coronel Vives, jefe del Parque Aerostático, acoge su idea con entusiasmo pese a que los militares usaban los globos cautivos para la observación y dirección del tiro de artillería mientras que nuestro pionero utilizaba los globos en vuelo libre como deporte. Conseguido el apoyo de varios aerosteros militares y de algunos entusiastas civiles, Duro fundó el Real Aero-Club de España que inició sus actividades el 18 de mayo de 1905 y tuvo su primer domicilio social en la sede del Real Automóvil Club.

Alcanzado su sueño, Jesús ya podía lucir el gallardete de un club español



Admirando la Copa de los Pirineos en el salón de la sede social del Club.

en las competiciones aeronáuticas. El 15 de octubre de 1905 participa junto al teniente Emilio Herrera Linares –con el globo Cierzo– en el primer “Grand Prix” de Francia obteniendo el segundo puesto tras un vuelo de 1.150 kilómetros. El resultado del vuelo es recogido por la prensa francesa y española y constituye una confirmación de la buena preparación y valor de nuestros aerosteros. La actividad de Fernández Duro es incansable durante el verano y el otoño de 1905 realizando numerosas ascensiones de todo tipo con distintos globos. Entre esas actividades cabe destacar su participación en la preparación y realización de la primera competición aeronáutica organizada por el periódico “La Correspondencia de España” y el Real Aero-Club de España en colaboración con el Real Automóvil Club. El evento consistió en un concurso aéreo-automovilista en homenaje al presidente de la República francesa, para agradecer las atenciones recibidas por el rey Alfonso XIII

en su visita a Francia poco antes. El guión del concurso señalaba que Madrid había sido sitiado por un enemigo que ocupaba las provincias de Madrid, Toledo, Ávila, Segovia, Guadalajara y Cuenca. Los sitiados en Madrid intentarían enlazar mediante globos con el resto de España y el enemigo, que poseía muchos automóviles, se lanzaría en su persecución no sólo en las provincias que dominaba sino en toda la Península. El concurso sería ganado por el globo que tomase tierra sin ser capturado o por el automóvil que lo capturase. Para conseguir el premio los globos tenían que rebasar en el viaje las provincias dominadas por el enemigo. Dado el carácter del concurso, el Ministerio de la Guerra autorizó al jefe del Parque Aerostático militar de Guadalajara para que personal y material del Parque y de la Compañía de Aerostación pudiesen tomar parte en el mismo. Los preparativos de la prueba se iniciaron en agosto de 2005 cuando se anunció oficialmente la vi-

sita del presidente Loubet a España. Aunque no entraremos en detalles, es fácil imaginar las dificultades encontradas en la preparación de tan novedosa y compleja competición. La prueba tuvo lugar el 27 de octubre de 1905 y en ella participaron nueve globos pilotados por aerosteros civiles –entre ellos dos franceses– y los capitanes Maldonado y Kindelán más los tenientes Herrera, Mulero, Rodríguez y Castilla. Por su parte, 18 automóviles conducidos por miembros de la alta sociedad madrileña se lanzaron a la caza de los globos. Es preciso destacar que el automóvil estaba dando también sus primeros pasos y sólo unos pocos podían adquirir aquellos “cacharros”. El globo Aero-Club número 2 pilotado por Fernández Duro y el Sr. Guisasola aterrizó en las cercanías de El Escorial donde fue auxiliado por el rey que había seguido toda su trayectoria en coche. El globo vencedor fue el Alfonso XIII, pilotado por el capitán Kindelán y el Sr. Rugama, que había llegado a la

bahía de Setúbal, al sur de Lisboa, a quinientos kilómetros del punto de partida y tras 28 horas de vuelo.

UNA HAZAÑA INOLVIDABLE

Cruzar los Pirineos por el aire era una meta que todos los aerosteros de principios del siglo XX pretendían alcanzar. Jesús Fernández Duro había intentado sin éxito la travesía desde Pau (Francia) a España en marzo de 1905. El último día de ese mismo año volvió a intentarlo en dirección sur-norte acompañado del tesorero del Aero-Club Sánchez Arias y de su amigo y hábil aerostero Eduardo Magdaleno. Para la aventura utilizaron el globo Alfonso XIII propiedad del Aero-Club. Los aerosteros partieron de Madrid a las once de la noche para llegar a las estribaciones de los Pirineos a la salida del sol y aprovechar así el impulso ascensional en esas horas del día. Sin embargo, por diversas causas el viaje finalizó en Fuendeluna un caserío próximo al municipio de Luna, provincia de Zaragoza, en las estribaciones de la cordillera pirenaica. Habían recorrido más de 300 kilómetros y Fernández Duro inscribió esa distancia para la copa instituida por el marqués Viana. Nuestro pionero continuó a comienzos de 1906 realizando ascensiones con socios del Aero-

Club que deseaban obtener el título de piloto de globo.

El "Aeroclub Béarnais" había creado la copa aeronáutica de la travesía de los Pirineos y convocado un Concurso de Aeróstatos con salida en la ciudad de Pau (Francia). Enterado del evento, Duro se apresuró a desplazarse a Pau transportando también su globo Cierzo de 1.600 metros cúbicos de capacidad. Cuando llegó a la ciudad francesa el 20 de enero ya se encontraban allí tres prestigiosos aerosteros franceses con globos de la misma capacidad que el globo español. Fernández Duro se elevó lentamente en el Cierzo a las 3:40 horas de la tarde del 22 de enero de 2006, iniciando así la travesía. Una brújula, un altímetro, provisiones y ropa de abrigo en la barquilla y colgando de ella más de 30 sacos de lastre, dos cuerdas de estabilización y un ancla eran toda su compañía. Narrar los detalles de la travesía y las peripecias del trayecto se sale de los límites de este artículo. Sin embargo, es fácil imaginar el frío intensísimo que pasó nuestro aerostero a más de 4.000 metros de altura con temperaturas de 18 grados bajo cero, las dificultades que tuvo que superar para orientarse con tan rudimentarios instrumentos y los peligros que vientos racheados y nubes amenazantes supusieron para tan frágil aeronave. Duro superó todos



esos obstáculos y llegó a Guadix a las seis y media de la mañana del 23 de enero. A las cuatro de la tarde de ese mismo día sale en coche para Madrid donde llega a la siete de la mañana del 24. Esa noche sale para Francia y llega a Pau a las cinco de la tarde del día 25. Cuesta creerlo pero así fue.

El vuelo de Fernández Duro puede considerarse una hazaña única realizada en absoluta soledad y en condiciones meteorológicas muy difíciles. El Cierzo recorrió más de 700 kilómetros en 14 horas 50 minutos, franqueando los Pirineos por encima del pico de Midi a 4.000 metros de altura. La épica travesía marcó un hito en la aerostación y mostró la capacidad del hombre para trasladarse a largas distancias por el aire. La historia aeronáutica lo recuerda como una prueba de la capacidad humana de superar dificultades. Fernández Duro conquistó así la primera Copa de los Pirineos que se exhibe en el hotel rural que fue la casa de verano de la familia Duro en Gijón.



El general del Aire Jimenez Ruiz recibe el título de Aerostero Mayor de Honor.



Alcanzada la fama y la gloria como aerostero, Fernández Duro se interesó por los aeroplanos y diseñó un modelo a escala que fue probado con éxito. En el verano de 1906 pasó por su pueblo y tras volar por encima de La Felguera en su pequeño globo Avión, se trasladó a San Juan de Luz donde siguió con sus actividades aeronáuticas. Jesús Fernández Duro contrae allí fiebres tifoideas y el 9 de agosto de 1906 fallece en esa ciudad francesa con 28 años de edad. Cómo en otras ocasiones, la muerte truncó en plena juventud la vida de un héroe que el Círculo que lleva su nombre honra con una dedicación ejemplar al mundo de la Aeronáutica.

UN CÍRCULO MUY ACTIVO

El año 2004 un grupo de personas de La Felguera formó una comisión para erigir un monumento al pionero de la Aeronáutica civil española, Jesús Fernández Duro cuya corta pero intensa vida se ha resumido anterior-

mente. Realizado el proyecto, el monumento fue inaugurado por el general del Aire Eduardo González-Gallarza el 21 de marzo de 2004. Al año siguiente aquel grupo de personas se constituye en asociación y crea el Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro cuyos objetivos son:

- Recuperar la biografía de su paisano aeronauta del que toman nombre.

- Estudiar, promover y difundir la historia y ciencia aeronáutica y principalmente la historia de la aviación.

- Organizar eventos relacionados con la aeronáutica como conferencias, visitas a museos, construcción de maquetas de aviones, sesiones de cine de aviación, exposiciones de material aeronáutico, festivales o demostraciones aéreas y la publicación de libros y revistas sobre la materia.

- Acercar la sociedad civil al Ejército del Aire, en memoria de la gran amistad y apoyo que Fernández Duro recibió de los aerosteros del Parque Aerostático militar de Guadalajara.

Miembros del Círculo Aeronáutico en la ABA.

El Círculo editó el año 2005 una biografía del aeronauta asturiano titulada "Al encuentro de Jesús Fernández Duro" de la que es autor José David Vigil-Escalera Balbona, presidente del Círculo. El libro ha tenido dos ediciones, la primera de 1.000 ejemplares para distribución exclusiva por el Real Aero-Club de España con ocasión de su Primer Centenario. La segunda edición de 2.500 ejemplares ha sido distribuida por el SHYCEA, la Obra Cultural Cajastur, la Fundación Hidrocantábrico, librerías comerciales y el propio Círculo Aeronáutico.

CONMEMORANDO EL CENTENARIO

El primer centenario de la Copa de los Pirineos y del fallecimiento del aeronauta se conmemoró en el año 2006. Con ese motivo el Círculo or-

ganizó un viaje a Pau (Francia) donde se descubrió una placa conmemorativa de la salida de nuestro aerostero a la conquista de la Copa de los Pirineos. Se celebró también un concierto de la Música del ACAR de Getafe en el edificio histórico de la Universidad de Oviedo. Sin embargo, el acto más emotivo fue la Jura de Bandera para civiles en La Felguera presidida por el teniente general Gómez Arruche y que contó con la participación de una escuadrilla de alumnos de la Academia Básica del Aire. Durante la emocionante ceremonia, 160 personas besaron la Bandera en presencia de más de dos mil entusiastas asistentes. El Círculo ha extendido sus actividades fuera de La Felguera y promovió la celebración del Primer Festival Aéreo de Gijón en agosto de 2006. El Festival tuvo un gran éxito de público y desde entonces se repite anualmente con el patrocinio del Ayuntamiento de la ciudad y Cajastur. Otras actividades realizadas el año 2006 con motivo



Acto de entrega de las medallas del Centenario. La Felguera, 17 de enero de 2007.

del centenario fueron una Regata de Globos con etapas en distintos lugares de Principado y el montaje de la exposición titulada Gestas Aeronáuticas dedicada a la aerostación y a los grandes vuelos de la Aviación militar española. La exhibición fue diseñada

y dirigida por el director del Museo de la Minería de Asturias Santiago G. Romero, contó con la colaboración del Museo de Aeronáutica y Astronáutica y se montó en el pabellón de Cajastur en la Feria Internacional de Muestras de Gijón.



Todos los actos conmemorativos del Centenario de Fernández Duro tuvieron un gran éxito de público. Como ejemplo baste recordar que la exposición en Gijón fue visitada por cien mil personas en quince días. El Centenario se clausuró con un acto institucional celebrado el 17 de enero de 2007 en el teatro de los Dominicos de La Felguera durante el cual se entregaron medallas conmemorativas al Ayuntamiento de Gijón, al Ayuntamiento de Oviedo, a Cajastur y al Ejército del Aire representado por el general del Aire García de la Vega entonces JEMA. La primera medalla se había entregado a los Príncipes de Asturias en una audiencia el 19 de octubre de 2006.

CAMINO POR DELANTE

El Círculo Aeronáutico no se durmió en los laureles de la celebración del Centenario y ha continuado desarrollando numerosas actividades. Muchas de ellas se han realizado con la colaboración del Ejército del Aire

DISTINIONES OTORGADAS POR EL CÍRCULO AERONÁUTICO JESUS FERNÁNDEZ DURO

MEDALLAS DEL CENTENARIO

- SS. AA. RR. Los Príncipes de Asturias
- El Ejército del Aire
- El Ayuntamiento de Oviedo
- El Ayuntamiento de Gijón
- Cajastur

AEROSTEROS MAYORES DE HONOR

- General del Aire Francisco José García de la Vega (2008)
- General de división (r) Bayardo José Abos Coto (2009)
- General del Aire José Jiménez Ruíz (2010)
- General del Aire Eduardo González-Gallarza Morales (2011)

RECONOCIMIENTO ESPECIAL

- A la Patrulla Águila "por sus 25 años de desplegar por los cielos de todo el mundo la bandera de España"

y con el apoyo económico de la Obra Social y Cultural Cajastur. El Círculo dispone de un acogedor local social dotado con una interesante bi-

blioteca, de una filmoteca con más de ciento cincuenta películas de aviación y de un simulador de vuelo con programas profesionales. Recientemente el Círculo ha puesto en marcha un singular proyecto editorial con la publicación de la revista de historia y cultura aeronáutica Rescate de la que ya han aparecido los tres primeros números.

Además de seguir con sus actividades habituales de las que sólo hemos presentado algunas de las más destacadas, el Círculo tiene un proyecto verdaderamente apasionante: la creación de un Memorial de Gestas Aeronáuticas en una nave industrial de La Felguera. El Memorial, cuya maqueta ha sido presentada el 29 de enero de 2011, estará constituido por una exposición de aeromodelos más otros elementos reproducidos a escala para dar a conocer al público las hazañas realizadas por los hombres y mujeres que han hecho posible el progreso imparable de la Aeronáutica. ■

www.circuloaeronautico.com




Conflictos humanos. Catástrofes naturales.

Fronteras inestables. Cualquiera que sea la causa, durante los próximos cinco años 375 millones de personas necesitarán ayuda

urgente.* Para ellos, Airbus Military significa una respuesta más rápida y eficaz por parte de los dirigentes militares y políticos. **POR QUÉ LA VERSATILIDAD DE AIRBUS MILITARY**

ES UNA ESPERANZA PARA 375 MILLONES DE PERSONAS EN TODO EL MUNDO.

Con el Airbus A400M, un avión de  transporte avanzado que puede llevar 37 toneladas de equipos a 3.200 kilómetros de distancia y aterrizar en una pista no preparada.

O el A330 MRTT, sumamente efectivo como avión de repostaje en vuelo, el transporte de personal o equipos de auxilio y para evacuaciones médicas. O el C295 y el CN235, aviones versátiles óptimos para misiones de transporte medio y de vigilancia. Visite 

airbusmilitary.com para entender lo que Airbus Military representa en un mundo incierto.  **AIRBUS MILITARY**

