

LA CARRERA AÉREA PARÍS-MADRID DE 1911



Francisco Aracil / AP, AEP
(Académico de Número)

A mi nieto Gonzalo, que me emocionó al traerme de su estancia en Issy-les-Moulineaux el libro "Issy berceau de l'aviation", y mi agradecimiento a Louis-Eugène Langlais, por facilitarme información sobre este tema.

ANTECEDENTES

El hombre ha sentido siempre un afán por volar, por subir a las alturas y desde allí adquirir una nueva visión del planeta Tierra. Para ello se fija en las aves y, al ver que éstas vuelan gracias a las alas, trata de imitarlas con unas alas artificiales. Así surge la leyenda de Ícaro, que se pegó unas alas con cera al cuerpo y consiguió elevarse tanto que el calor del sol derritió la cera y las alas se desprendieron.

En la Torre Galata de Estambul hay una lápida conmemorativa de un vuelo que hizo un turco a base de unas alas adosadas al cuerpo con las cuales logró atravesar el Bósforo. El Sultán, admirado de su proeza, le regaló una importante cantidad, al mismo tiempo que lo desterró temeroso de las posibles consecuencias de aquel invento.

En la ficción literaria no podemos evitar la referencia al viaje por el espacio que hacen Don Quijote y Sancho en el caballo de madera Clavileño, y sintiendo cómo llegaban a la "región del fuego" engañados por unas estopas encendidas que les calentaban el rostro.

Leonardo da Vinci realizó varios estudios acerca de la posibilidad de volar con una especie de alas adosadas al cuerpo. Con ellas llegó a volar en cortos trayectos el alemán Oscar Lielenthal. Y basándose en ello el francés Clement Ader logró volar con una especie de planeador más pesado que el aire y con motor de vapor. Fue el precursor.

Es indudable que las alas sirven para sostenerse unos momentos, pero se requería la fuerza impulsora, el motor. Los primeros en adaptar un motor a unas alas fueron los norteamericanos Orville y Wilbur Wright, que el día 17

de diciembre de 1903 lograron elevarse unos decímetros sobre la superficie durante unos pocos metros. Se había abierto la época de la aviación.

Surgen en Estados Unidos, en Gran Bretaña y en Francia seguidores de la aviación. En Alemania no le dan mayor importancia ya que allí se encuentran ocupados pensando en aparatos más ligeros, como los dirigibles, de los que el Conde de Zeppelin fue el más entusiasta, quedando su nombre como denominación de los mismos.

Los primeros aeroplanos, como se denominaban entonces, tenían una estructura que solía ser de madera y las alas eran de tela impermeable, con la finalidad de que pesaran menos y pudieran remontar más fácilmente el vuelo. Los motores eran los de los automóviles, que fueron perfeccionándose con el tiempo. No había carlinga para el piloto y éste iba a la intemperie, protegiéndose con gruesos chaquetones, guantes, pasamontañas y bufandas, aunque la altura alcanzada era pequeña y también era reducida la velocidad.

Hay una pugna constante en superar decímetro a decímetro la altura, metro a metro la longitud del vuelo y minuto a minuto su duración.

En Francia, país siempre abierto a las novedades, y que había tenido el precedente del globo de los hermanos Montgolfier en 1783, se desarrolla rápidamente la afición. Próxima a París se encuentra la población de Issy-les-Moulineaux, donde el Ejército ha comprado en 1893 un terreno de unas 63 hectáreas para efectuar maniobras.

Como el terreno es plano se considera adecuado para el despegue y aterrizaje de aeroplanos. Se solicitó permiso a las autoridades, que lo conceden con estas condiciones:



- que los vuelos se realicen exclusivamente entre las 4 y las 6 de la mañana;
- que acuda un sub-brigada y ocho hombres;
- que pague cada aviador 18,50 francos, equivalentes a tres días de salario.

Lo curioso es que el campo de maniobras de Issy está todo él rodeado de una tapia elevada y, al no consentir que se abra una puerta que permita la entrada de los aeroplanos, los aviadores tienen que ingeniárselas para lograr hacerlos pasar por encima de la tapia sin que se rompan.

Tanto los aviadores como los ciudadanos quieren cada vez más distancias, más tiempo de vuelo. En el Reino Unido se ha celebrado en 1910 la carrera Londres-Manchester-Londres. En Francia, otros vuelos a poblaciones cercanas de la salida. Se busca una carrera uniendo a dos países. Y así se llega, también en 1910, a la carrera París-Bruselas-París. Se realiza en cinco etapas y la gana el holandés Henri Wijnmalen en un vuelo de duración total de 11 horas y 25 minutos, si bien el tiempo total empleado fue de 28 horas y 36 minutos.

2. LA CARRERA¹

Así llegamos al mes de mayo de 1911 en que se va a celebrar, con gran expectación tanto en Francia como en España, la carrera París-Madrid. La patrocina el diario *Le Petit Parisien*, en una época en que los diarios y elementos privados organizaban pruebas aéreas y deportivas, dando trofeos para las mismas.

La prueba sale de Issy-les-Moulineaux. Su aeródromo ya tiene puertas para que puedan entrar los aviones. Tiene una gran capacidad y se

han habilitado tribunas para autoridades y para el público, siendo éstas de pago.

Se adoptan todas las garantías posibles y se nombran dos Comisarios para la prueba. El francés es André Fournier. El español, José Quiñones de León. Éstos revisan los aeroplanos y sellan los mismos para que no puedan ser trucados luego.

Como en esa época no existen sistemas de orientación para los aviadores y éstos suelen volar a unas alturas de unos 200 metros, para no extraviarse se indican las poblaciones por las que deben pasar, orientándose por las vías ferroviarias—donde las haya—y por las carreteras. Las poblaciones señaladas para la carrera son:

- 1ª etapa: salida de Issy, Orleans, Blois, Tours, Poitiers y llegada a Angulema;
- 2ª etapa: salida de Angulema, Bordeaux, Morceux, Bayona y llegada a San Sebastián;
- 3ª etapa: salida de San Sebastián, Vitoria, Burgos, Aranda de Duero, Somosierra y llegada a Madrid.

3. LOS AVIADORES

Se inscribieron y tomaron la salida: Train, Gibert, Vedrines, Beaumont, Garros, Frey, Levasseur y el príncipe Nissolle. Los dos más famosos eran Vedrines y Roland Garros.

Vedrines fue el primer piloto en sobrepasar la barrera de los 100 Km/hora, llegando incluso a alcanzar los 167,8. Venció en Estados Unidos en la Copa Gordon-Bennet en 1919. Fue maestro de Guynemer y de Saint



Exupery. En 1919 logró aterrizar con su aeroplano en los tejados de las *Galerías Lafayette* ganando un premio de 25.000 francos y teniendo que pagar una multa. Se presentó a diputado en 1912 y *La Depeche* calificó de antipatriotas a los que le votaran, ya que querían hacer de “un excellent aviateur un mauvais député”. Perdió por poco más de un centenar de votos.

Roland Garros sintió de joven la pasión por el vuelo. Con sus ahorros compró un aeroplano y aprendió a volar él solo. Había sido futbolista, tenista y como ciclista campeón de Francia en 1907. Se le conoció por “l'éternel second”, pero ganó el rally de Mónaco de 1914. Tres años antes conquistó el récord de altura con 3.190 metros. Fue el primero en cruzar el Mediterráneo de Le Frejus a Bizerta, logrando aterrizar cuando sólo le quedaba gasolina para siete minutos.

Garros luchó en la Guerra Europea e inventó un sistema para poder disparar la ametralladora a través de la hélice. Fue hecho prisionero por los alemanes fugándose después de tres años de internamiento.

Al ganar Francia la Copa Davis en 1928 decidieron hacer un gran estadio que debía llevar el nombre de un antiguo socio fallecido hacía menos de diez años. Tanto el estadio como el trofeo de tenis que allí se disputa anualmente llevan su nombre.

4. LA SALIDA

El acontecimiento va a tener lugar el día 21 de mayo, a hora temprana por razones que no comprendemos, ya



que la etapa tendrá una duración de sólo unas cinco horas. Desde muy temprano, aún de noche, acuden miles de espectadores en carros, autos, andando y en trenes especiales para contemplar la salida de los aeroplanos. Según fotografías de la época los trenes van atestados, con muchos pasajeros en el techo de los vagones.

A las cuatro de la madrugada² llega el presidente del Gobierno, Monis, y el ministro de la Guerra, Berteaux, junto con otras autoridades. El aeródromo está lleno.

A las 5,10 sale el primer aviador, que es Beaumont. Van siguiendo los demás con unos intervalos de unos 10 ó 15 minutos. Se producen las primeras averías:

- Frey sufre una avería al elevarse y abandona;
- Garnier tomó la salida mal y se vio obligado a abandonar;
- El príncipe Nissole falló la maniobra de ascenso y capotó, con la fortuna de resultar ileso.

Pero el accidente más grave se produce cuando toma la salida Train, un experimentado piloto. Despega a las 6,10 horas y al elevarse hizo un giro brusco que desestabilizó el aeroplano, cayendo éste sobre el palco de las autoridades. Se rompió la hélice y un trozo despedido seccionó un brazo al ministro de la Guerra, que, con otras lesiones sufridas, falleció en el acto. El presidente del Gobierno resulta con fractura de una pierna y otras lesiones menores.

El Gobierno francés declara luto nacional y dispone que al ministro Berteaux se le rindan homenajes nacionales y sea enterrado el día 26 de mayo. Aquellos tiempos eran distintos de los actuales y había más control del gasto público, al extremo de que para sufragar los gastos del entierro se vota un crédito especial.



Alfonso XIII mandó una corona de flores para el entierro y otra el Gobierno español. Todos los países se sumaron al duelo, impresionados por la tragedia. Pero la misma fue aprovechada para fines políticos y así la prensa tangerina, al informar sobre la tragedia, atribuye la misma a una maldición de Alá por los atropellos cometidos por Francia en Marruecos.

La catástrofe fue narrada así por un diario de la época: "Imposible describir la escena de horrenda confusión, de espanto y de alarma que en aquel instante se produjo. El aviador Train, desprendiéndose de los restos del aeroplano que le aprisionaban, corría de un lado a otro, chocando con las avalanchas de gente, con los ojos extraviados, como en pleno ataque de demencia"³.

El propio Train mandó un telegrama al presidente del Gobierno con el siguiente texto: "La emoción de la espantosa tragedia no nos ha permitido hasta ahora expresaros nuestro profundo dolor. Tan pronto como podamos repornos de la horrible impresión iremos a expresaros sinceramente desde lo profundo de nuestro corazón el deseo de vuestro rápido restablecimiento. Dignaos recibir nuestros respetuosos y conristados homenajes".

Como consecuencia del trágico accidente se decidió establecer en el aeródromo de Issy-les-Molineaux un puesto de socorro con personal médico y equipo sanitario.

5. NUEVA SALIDA

Dado el terrible accidente producido y que algunos aviadores estaban aún pendientes de despegar, se anuló la



salida de los pocos que la habían efectuado sin problema, entre ellos Garros y Garnier, y se da una nueva salida para la primera etapa.

Esta vez participan sólo cuatro aviadores: Gibert, Garros, Vedrines y Frey. Este último tiene la desgracia de que el aeroplano capotara cerca de Lardy y, aunque resulta ileso, abandona la carrera. La pugna por triunfar en la carrera queda limitada a tres.

La llegada a Angulema pierde expectación por los escasos participantes, pero la gente se siente atraída por ver volar y aterrizar a los aeroplanos. La llegada y, por consiguiente, la clasificación tras la primera etapa es la siguiente:

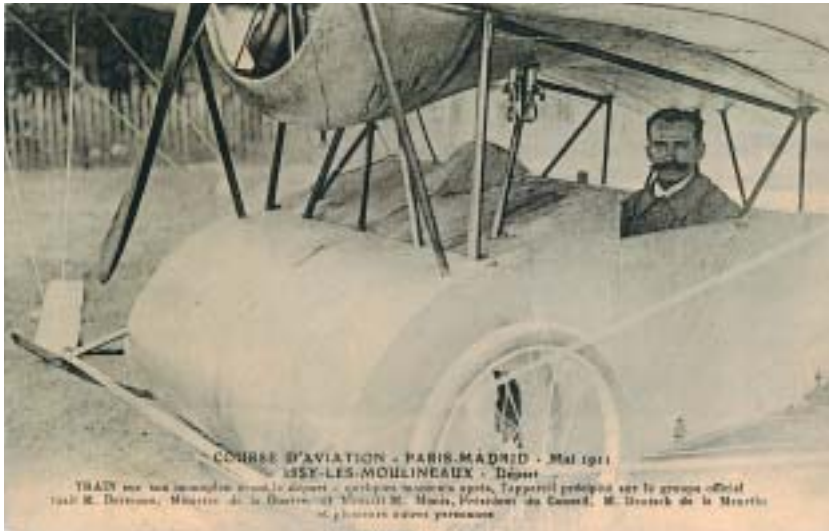
- 1.º Jules Vedrines, en 4 horas, 24 minutos y 16 segundos;
- 2.º Roland Garros, en 4 horas, 48 minutos y 13 segundos;
- 3.º Gilbert, con muchas horas de retraso, por equivocarse de ruta a causa de la niebla.

6. LLEGADA A SAN SEBASTIÁN

Las poblaciones españolas nunca habían presenciado un acontecimiento aéreo tan importante y, si acaso, en alguna se había realizado una pequeña exhibición aérea. El ambiente en San Sebastián es extraordinario y se adoptan diversas medidas.

El Capitán General de Ferrol manda un buque de guerra, "que prestará servicio hasta la entrada de los aviones". Una comisión del Aero Club pide a las autoridades que enciendan cuatro hogueras delimitando el campo de aterrizaje para orientación de los aviadores, y que





en Puebla de Arganzón enciendan una hoguera junto a la carretera y otra cerca de la vía férrea.

En San Sebastián se instala un proyector eléctrico en el Monte Igueldo para orientación de los aviadores. En Salvatierra, Miranda y Vitoria se instalan puestos de socorro, cada uno de ellos con dos médicos, dos practicantes y un sacerdote.

Los corresponsales de prensa, con el lenguaje ampuloso y exagerado de la época, describen la expectación de la población donastiarra ante la llegada de los aviones. Un periodista escribe: “Media población no ha dormido y la otra media se ha despertado de noche aún”.

La víspera corrió el rumor de que Alfonso XIII iba a llegar de incógnito para ver la llegada de los aeroplanos. Influidor por esos rumores, el Gobernador Civil se presentó en la estación del ferrocarril para recibirle, pero fue en vano. El Rey no fue.

A las 9 de la mañana avisan desde St. Jean-de-Luz que pasa un aviador, ignorando quién es. La gente está nerviosa, pero el aeroplano no llega porque aterrizó en Fuenterrabía por error o por avería.

Vedrínes aterriza cerca de las once de la mañana, “haciendo una preciosa entrada”. Calificó el vuelo de muy duro e invirtió en él 3 horas, 41 minutos y 47 segundos, lo que le permite continuar primero en la clasificación general.

Garros se vio obligado a aterrizar frente al Monte Gaizquibel por falta de gasolina. Se dirigía en bicicleta a la capital en busca del combustible, cuando unos artilleros se ofrecieron a proporcionárselo. Reanudó el vuelo y aterrizó “fatigado y de mal humor por aterrizar antes por falta de gasolina”.

Gibert llegó cerca de las siete de la tarde. Su gran retraso se debió a que había tenido una avería en Bayona y tuvo que esperar que un mecánico de la casa constructora acudiera allí para arreglarle el aeroplano. Llegó tarde, pero “descendió de un modo soberbio, revelando el completo dominio del aparato”.

Al mediodía llegó la noticia de que el aviador Marcel Granet, que residía en Biarritz, volaría hasta San Sebastián “en cuanto acabara de comer”. El Gobernador Civil –siempre apresurado como vemos– marchó sin terminar el almuerzo y se dirigió a su despacho para dar las órdenes oportunas y adoptar las medidas pertinentes. Cerca de las ocho de la noche apareció Granet.

“Venía rapidísimo, recto como una flecha, recortando en el aire su elegantísima silueta”. Cuando está a punto de tomar tierra cae de repente al mar, a unos diez metros del borde de la playa. Salió por su propio pie con el agua hasta la cintura y se dirigió hacia la playa. Varios se metieron en el agua para ayudarlo a salir. El primero fue Pedro Prieto, que le tendió la mano para ayudarlo. “Granel se la estrechó con efusión y le gratificó con cinco pesetas, que Prieto rechazó dignamente”.

7. LLEGADA A MADRID

En las cercanías de Getafe existe un aeródromo en la denominada Quinta Pequeña de Santa Quiteria, que cuenta con una superficie de 1.000 x 300 metros, contando con 14 cobertizos para aeroplanos y tribunas cubiertas. El Gobernador Civil inspeccionó éstas y examinó



el informe del reconocimiento que habían hecho a las mismas los ingenieros militares.

Se organizó un servicio extra con 16 trenes para el trayecto Madrid-Getafe. El billete costaba 2 pesetas en primera clase, 1,60 en segunda y 80 céntimos en tercera. Se utilizaron “regaderas de vapor” para evitar que se levantara polvo en la carretera desde la estación al aeródromo. El principal problema existente era la falta de agua en Santa Quiteria, al no existir fuentes allí, que se solucionó con grandes bocoyes llenos “del preciado líquido”.

A Vedrines le habían entregado en San Sebastián una carta de la marquesa de Arce “con el encargo de que la haga llegar por la vía aérea al Sr. Quiñones de León”. Esta carta, si es que existe, puede considerarse la primera carta española circulada por avión, si bien fuera de valija.

Está previsto que los aeroplanos hagan escala en Vitoria y Burgos. En esta última capital se adoptan medidas para evitar accidentes y el Gobernador Militar ordena que la guarnición salga a las cuatro de la madrugada bajo su mando en dirección a Cogollos “donde se dirá misa de campaña y tomarán las tropas un rancho extraordinario”.

Gibert es atacado por un águila en pleno vuelo. Para defenderse saca la pistola y dispara contra el águila pero con tan mala suerte que daña el aeroplano y se ve obligado a abandonar.

Garros, por su parte, sale muy bien de San Sebastián, pero a los pocos minutos choca contra un poste del tendido eléctrico y rompe un ala. Un coche de la casa *Bleriot* acude con recambios. Arreglados los desperfectos, emprende de nuevo el vuelo pero con tan mala suerte que al poco tiempo cae de nuevo y renuncia a proseguir la prueba.

Vedrines fue el único que llegó a Getafe, ante una multitud entusiasmada que le aplaudió. Fue objeto de varios homenajes. Fue recibido en el Congreso por el conde de Romanones; en el Aero Club le entregaron una copa donada por Alfonso XIII. En el “Ideal Room” se le ofreció un banquete con asistencia de ministros, congresistas y senadores. En los brindis, el Ministro de Fomento dijo: “levanto mi copa por Francia, por mi Rey y por mi patria”.

El día 27 Vedrines voló sobre el Palacio Real y además “con gran soltura realizó en el aire varias prodigiosas evoluciones. Cruzó varias veces al aeródromo en

todas direcciones; dio la vuelta al monasterio situado en el Cerro de los Ángeles y después de hacer unos notabilísimos virajes aterrizó, revelando completo dominio del aparato, ante la tribuna regia”. El Rey le aplaudió mucho y quiso ver de cerca al aeroplano, acercándolo Vedrines a la tribuna.

Además de la copa donada por Alfonso XIII y del reconocimiento internacional que tuvo Vedrines por su hazaña deportiva, obtuvo las siguientes cantidades:

- 100.000 francos, premio de *Le Petit Parisien*, patrocinador de la carrera;
- 5.000 francos, procedentes de Henry Deutsch de la Meurthe;
- 2.500 pesetas, donadas por el Ayuntamiento de Burgos;
- 500 pesetas, por el Ayuntamiento de Aranda de Duero.

No deja de resultar curioso que tanto San Sebastián, meta de la segunda etapa, como Madrid, final de la carrera, no donaran nada.

Pero, por encima de todo, Vedrines tuvo el gran mérito de haber unido por primera vez, por vía aérea, a París con Madrid. Vinieron luego otros vuelos entre las dos capitales que fueron evitando las escalas y disminuyendo los tiempos de vuelos, hasta llegar a los tiempos actuales en que se viaja de una a otra capital en poco más de hora y media.

Todo ello ha sido posible porque en los primeros años del siglo XX hubo unos aventureros soñadores que intentaron y consiguieron elevarse del suelo, volando cada vez a distancias más largas y cada vez en menos tiempo. Desgraciadamente muchos murieron en el empeño. Quizá quien mejor expresó este anhelo fue el peruano Jorge Chávez, que al estrellarse volando sobre los Alpes pronunció estas sus últimas palabras: “Más arriba, siempre más arriba”.

Para todos ellos, nuestro recuerdo y nuestra gratitud.

NOTAS

¹ Las noticias sobre la misma son contradictorias entre los medios de comunicación y, en ocasiones, hasta en el mismo diario. Hemos procurado comprobar los datos, pero puede haber un error en ellos.

² Se trata de horas solares, siendo las cuatro las seis de la mañana con el adelanto de las dos horas de la actualidad.

³ *ABC*, del día 22 de mayo de 1906.

THE 1911 AERIAL RACE PARIS-MADRID

By FRANCISCO ARACIL

In May 1911, at the beginning of aviation, an aerial race Paris-Madrid was sponsored by the French daily *Le Petit Parisien*. Eight French pilots enrolled and took the start, but only one, a certain Verdines, succeeded in completing the journey. The author describes in detail the aerial raid incidents. In San Sebastian, Verdines was given a letter from the marquese of Arce with the request to be transmitted by plane to a Mr. Quiñones de León, in Madrid. This letter, if existing, would be considered the forerunner of the Spanish air mail service, since it was actually flown by plane, although out of pouch.