CONFERENCIA APAVE, 22/04/04

PRIMEROS TIEMPOS DE LA AVIACIÓN CON MOTOR EN ESPAÑA

Por Rafael Murcia Llorens, Piloto Aviador e investigador de Historia Aeronáutica.

La investigación histórica, es algo apasionante; si además se refiere a algo que se vive tan cerca, como es la Aviación, mucho mejor. Lo más emocionante es intentar vivir la época que se investiga, meterse en la mentalidad de aquellas gentes que lo vivieron, descubrir sus afanes y conocimientos.

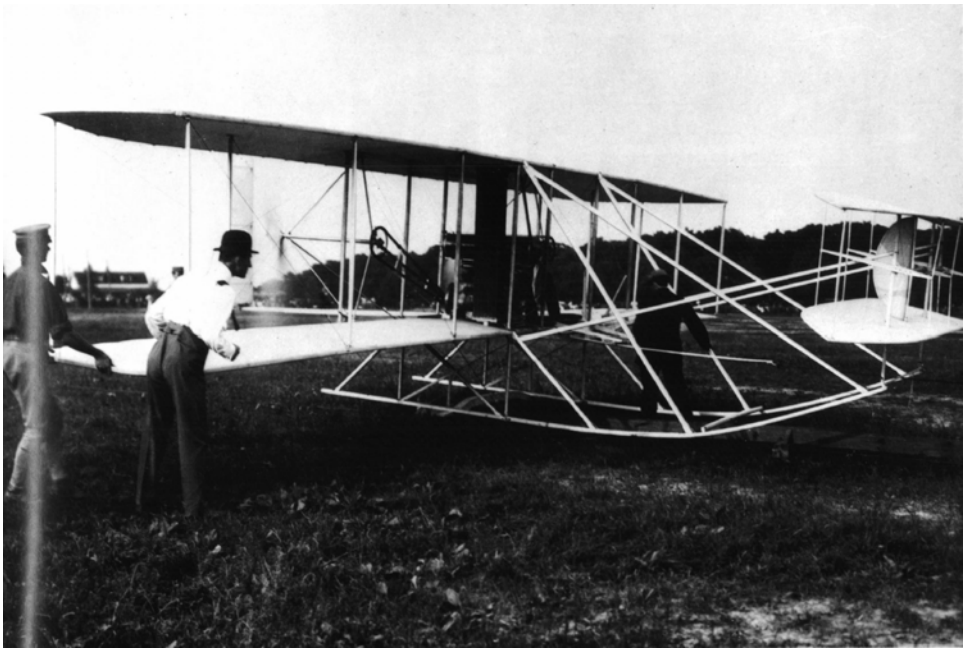
Pero lo más subyugante es escudriñar en los primeros momentos de la Aviación, sobre todo en la nuestra, la española, sacar a la luz los mil detalles ignorados que, sin embargo, están ahí, al alcance del paciente investigador que va encontrando las piezas del rompecabezas y va ensamblándolas concienzudamente. Y van saliendo a la luz las mil pequeñas historias de nuestra Aviación. Son unos cuantos los que se dedican a esto, un gran equipo que trabaja en solitario pero que no se guarda para sí el fruto de su trabajo, sino que se apresura a ponerlo en conocimiento de todos los demás compañeros. El E. del A. aglutina estos trabajos, por medio del SHYCEA, recopilando todo el material descubierto y publicándolo en magníficas ediciones.

He venido aquí hoy a contaros algo de las experiencias de mi trabajo como investigador. Unos cuantos años, no muchos todavía, intentando recoger datos allí donde puedan estar. El principio estuvo en una pequeña maqueta encontrada en el Ayuntamiento de la ciudad de Paterna, en Valencia, acompañada de unos cuantos datos que resultaron bastante erróneos. Antes de esto, a personas muy mayores había oído hablar de un episodio que tuvo su gran relieve en la época, allá por el verano de 1909. Me di cuenta de lo poco que se sabía del episodio y de la importancia que podría tener, al ser la primera experiencia aeronáutica netamente española que se conocía, anticipándose a cualquier otra. En ningún libro de historia se hablaba, hasta entonces, de este hecho. Me puse manos a la obra y aquello culminó en la celebración del noventa aniversario del hecho, en septiembre de 1999.

Finalmente, me ha cabido la satisfacción del reconocimiento, por parte del E. del A. de este hecho histórico, quien con motivo del Centenario Mundial de la Aviación ha erigido un monumento conmemorativo en el lugar y ha dedicado esta celebración, en España, al acontecimiento.

Pero antes de hablar de esto, me gustaría comentar algo de la máxima importancia y es el ambiente que reinaba en España y el resto del mundo en los comienzos de la era de la Aviación. Un ambiente, apasionante por demás, que fue extendiéndose poco a poco y que acabó inundándolo todo.

Acabamos de completar un siglo desde aquel 17 de diciembre en el que



- Wright 1909: Primer vuelo de la Historia, 17/12/1903.

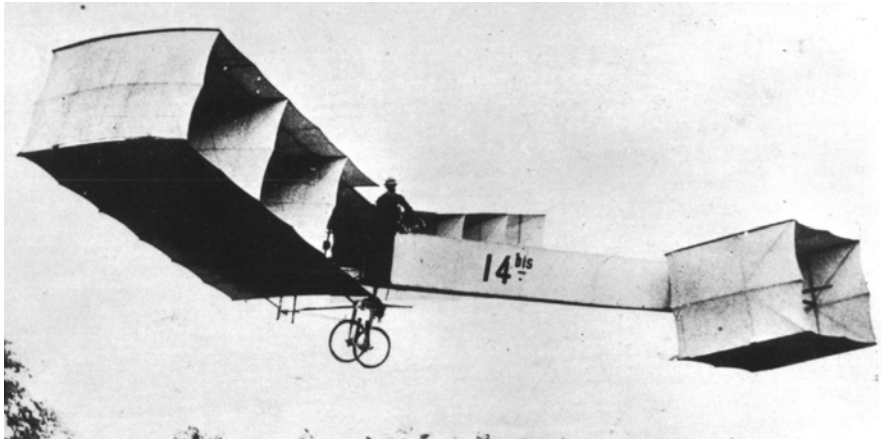
Orville Wright se elevó con su Flyer I en la playa de Kitty Hawk y, durante doce segundos, avanzó 57 metros a pocos palmos de la tierra. Aquello, entonces, no tuvo casi importancia, uno más de los innumerables intentos de salir al aire con rudimentarios cacharros; antes, lo habían conseguido ya muchas veces, con diferentes modelos de planeadores, pero ahora se contaba por primera vez con un motor y una hélice. Muy probablemente, otros en otras partes del mundo casi lo habían conseguido, aunque el éxito nunca había llegado a coronarles. Y es que se sabía muy poco acerca de esta ciencia y había que conocer y experimentar más, mucho más.

Antes de esta primera experiencia, estaban todos seguros de que se conseguiría, pero faltaba saber cuanto quedaba para ello. Lo de los Wright,

en estos primeros momentos, no pasó de ser conocido por ellos y los más allegados, nadie pensó que ese primer salto tuviera demasiada importancia, ni siquiera asistió nadie, como espectador, ni llegó a publicarse en la prensa; era únicamente un pasito adelante hacia la meta fijada, había que dar otros más.

En otros países, sobre todo Francia, ya se estaban dando pasos semejantes, aunque se supone que sin ningún éxito. Cosas sí publicaban los periódicos, pero generalmente sin fundamento, hasta el punto que nadie creyó en Europa lo que, se decía, sucedía en América, los franceses estaban convencidos de que ellos iban por delante en sus experiencias aeronáuticas.

Muy poco se conocía de lo que estaba sucediendo en uno y otro continente en los años siguientes a 1903, se supone que se multiplicaban las pruebas y experiencias, también los fracasos. Pero ya en 1905 y 1906 había quien se mantenía escasos minutos con los aeroplanos en el aire. Se sabe que el 12 de noviembre de 1906, Santos Dumond consiguió volar unos doscientos metros, a dos metros del suelo, en uno de los extraños artefactos voladores que él mismo diseñó y hizo construir, el vuelo está registrado oficialmente como el primero que se efectuó en Europa.



- Dumond: primer vuelo registrado en Europa, Francia 12/11/06 Santos Dumond.

Se supone que los Wright, en América, iban progresando de igual manera, llegando a Europa en 1908 y exhibiendo uno de sus aeroplanos, poco más evolucionado que el de 1903. Se observa que en este aeroplano los pilotos ya van sentados, en lugar de tendidos boca abajo sobre el plano izquierdo, equilibrando el peso del motor, ligeramente a la derecha. En este año, ya se había conseguido volar hasta 40 km, entre dos ciudades de Francia.

¿Cuál era la actitud de los pilotos y diseñadores de aviones de la época? Quienes se atrevían a probar los aviones eran arriesgados aventureros. Cada aeroplano se manejaba de manera distinta, las reacciones de cada uno apenas se asemejaban. Los vuelos se reducían a pocos minutos o, incluso, segundos, de manera que era utópico acumular horas de vuelo, más bien minutos, siempre entre percance y percance. Los más expertos, los que daban exhibiciones de vuelo, apenas acumulaban unas pocas horas, en total, en el manejo de sus aeroplanos, cada nuevo vuelo mostraba nuevas contingencias. Conseguir remontarse pocas decenas de metros requería de todo el valor del piloto. Por otra parte, los diseñadores, los "técnicos", no solían ser quienes volaban los aviones, sino los que se quedaban en tierra observando.

La fragilidad de las construcciones voladoras hacía que fuese casi imposible un aterrizaje sin roturas, esto contando con que el aire estuviera totalmente en calma durante el vuelo. Los primeros ejercicios de los primeros pilotos militares españoles, en Cuatro Vientos, a partir de 1910/11, tenían lugar a primeras horas de la mañana o últimas de la tarde, en días en que el aire estaba en absoluta calma, de todas formas las roturas de los cuatro Farman adquiridos por el ejército para este fin eran continuas. La maniobras eran extremadamente sencillas. El lema de las escuelas de vuelo era, invariablemente, "Quien rompe paga".

- Farman: Henry Farman con uno de sus aviones.

Otro de los inconvenientes era la escasa potencia de los motores, frente al peso de los mismos, la mayoría de los motores no suministraban más de 25 o 30 CV (el primer Wright no llegaba ni a 10), pesando alrededor de 70 kg más el peso del depósito y el combustible, por cuya razón ninguno disponía de autonomía para más de 30 minutos de vuelo (el Flyer I cargaba dos litros). El conjunto de un aeroplano equipado para el vuelo pesaba, sin piloto, de 300 a 400 kg, siendo la velocidad de despegue de alrededor de 55 km/h. Con tan poca potencia de motor, era casi imposible controlar el rumbo o la altura, sobre todo con las grandes superficies enteladas de los estabilizadores y timones.

Así, desde que un determinado modelo quedaba teóricamente listo para volar hasta que el piloto adquiría los mínimos conocimientos para controlarlo, podían pasar semanas y semanas de pruebas y tanteos en tierra y pequeños saltos, durante los cuales sucedían infinitos desperfectos y modificaciones. Dentro de estos condicionantes se contaban cuantos construían y probaban los primitivos aeroplanos, en ellos emplearon cuatro largos años los Wright y, en Europa, Farman, Bleriot, Voisin, Dumond, etc.

En los noticiarios rancios de cine nos han quedado, sobre todo, multitud de complicados tinglados voladores que acababan desarmándose aparatosamente tras inútiles intentos de volar. Sin embargo, nadie cejaba en el empeño de conseguirlo y los años de la segunda mitad de la década de 1900 nos muestran hasta qué punto se trató de triunfar en el empeño y qué magníficos logros se consiguieron. A la vista de tantos complicados diseños acabados en desgracia, se nos ocurre pensar que los inventores intentaban seguir caminos equivocados, no se trataba de añadir complicaciones al diseño, sino de simplificarlo, nada de poner más tela y palos.

En España, se sabe de los intentos de varios adelantados de la Aviación en el año 1909 (denominado en la Historia de la Aviación *Annus Mirabilis*), tales como el capitán Cañellas y el comandante Gómez de Parla Rojas, ambos de la Guardia Civil, en los Pinares de Antequera (Valladolid); fuera de España, un valenciano, Sanchis Tarazona en Issy les Moulineaux (Paris) y el modisto de Aranjuez Antonio Fernández, que construyó un aeroplano que volaba, en Niza, y que vendió al fabricante francés Levavasseur. Los hermanos Salamanca construyeron, en el patio de su casa de Carabanchel, un aeroplano que no se sabe que llegara a volar, lo mismo que Salvador Grau, en Valencia. En Estados Unidos, aparte de los Wright, lo intentó con éxito

notable Glenn Curtiss, en Francia los hermanos Henry y Maurice Farman, Clement Bayard, Ferber, Bleriot, Santos Dumond.

Mientras tanto, en el mundo civilizado se iba encendiendo la pasión por los artefactos voladores, los periódicos, revistas de actualidad, noticiarios de cine mudo, venían repletos de cuanto se refería a noticias sobre el progreso de la Aviación, el público vibraba con cada nuevo logro en la materia. Es curioso descubrir como, en España, surgían asociaciones de amigos de la Aviación, secciones en círculos culturales con este fin. La gente vivía pendiente de cada paso que se daba en América y Europa. Desde que los Wright se instalan en Pau con su avión y lo ponen a disposición de quienes quieren verlo y montarse en él, todo el mundo desea hacerlo. Alfonso XIII es uno de los que se desplazan allí, de cuyo acontecimiento existe una conocida fotografía.

En España, nadie todavía había visto con los ojos un aeroplano estático, menos volando, aunque todos lo ansiaban. Curiosos dibujos, en carteles e ilustraciones, muestran gran variedad de aeroplanos imaginarios. La expectación se enciende hasta límites insospechados con dos acontecimientos, absolutamente cruciales, a principios del verano de 1909. Los días 25 y 27 de julio, casi de forma simultánea, tienen lugar dos hechos muy importantes relacionados con la Aviación. El 25, el francés Louis Bleriot cruza en 35 minutos los 37 km del Canal de la Mancha, de Francia a Dover, constituyendo este el primer logro de viaje transmarino en aeroplano, que la gente comprende y ve, ya, como algo con utilidad. Poco antes, el también francés Hubert Latham, otro aviador pionero, no lo había logrado en sentido contrario Inglaterra-Francia, con su Demoisselle, aeroplano francés diseñado por Santos Dumond. Se afirma que el motor Anzani del Bleriot XI pudo resistir, sin pararse, la travesía, porque un chaparrón providencial refrigeró los tres cilindros del motor durante una parte del recorrido. Este modelo de aeroplano respondía a un diseño realmente evolucionado, eficiente y funcional, ligero y sólido, lejos de la aparatosidad y complejidad de lo hasta ahora conocido. De él subsisten algunas reproducciones, en vuelo, que pueden contemplarse en exhibiciones en La Fertè Alleè, cerca de París, y el ejemplar original puede admirarse en el Museè des Arts et Metiers de Paris.

El segundo hecho importante, ocurrido el día 27, es la demostración de los Wright al Ejército Americano de su modelo especial Flyer Military, diseñado según las normas establecidas por el Ejército de EEUU, quedando patente que el modelo las cumplía y que representaba el ideal militar. Estas normas

consistían en desplazarse 50 millas en una hora, llevando un pasajero y poder tomar tierra sin instalación adicional alguna, no así despegar. La prueba tuvo lugar en Fort Myer y de ella nos ha quedado la primera filmación cinematográfica de la historia de la Aviación, la primera en la que se ve a un aeroplano evolucionando con seguridad y respondiendo fielmente a los mandos. Meses antes, tuvo lugar un desgraciado accidente en otra demostración militar, produciéndose la primera víctima de la aviación en la persona del joven teniente Robert Seldfridges y salvando la vida Orville Wright.

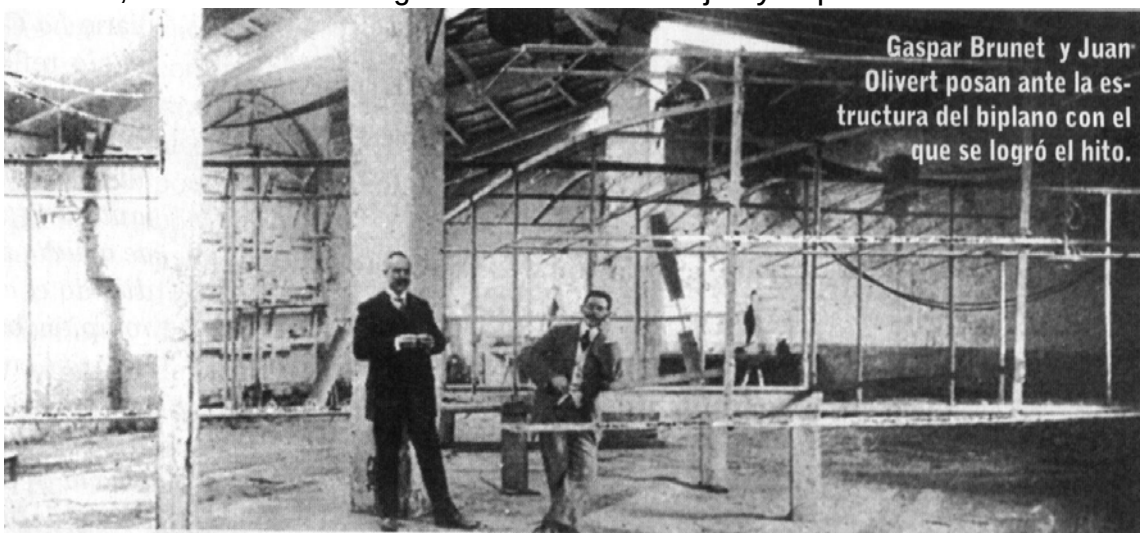
Estos dos acontecimientos, unidos al magno festival organizado en Reims a finales de agosto, 22 al 28, al que acudieron un millón de espectadores, pudiendo verse la mayoría de los aparatos voladores existentes en la época, acabó por encender la afición a la aeronáutica de las gentes de todo el mundo. Quedaba, pues, abonado el terreno para ulteriores experiencias y demostraciones.

En estas circunstancias ambientales, se supone que a principios de 1909 aparece en Valencia un distinguido joven de 22 años, natural de Cullera, por más señas, de familia supuestamente acaudalada, estudiante de ingeniería industrial en la escuela de Barcelona, que concibe la idea de construir un aeroplano de su propia invención y diseño. Se llamaba Juan Olivert Serra. Manifiesta su idea a uno de sus profesores de la escuela de Ingenieros, Gaspar Brunet i Viadera, ingeniero textil y fabricante de telares, también interesado por el incipiente mundo de la Aviación. Uno de los muchos periódicos que hemos consultado hace mención de que la industria de este señor había construido un aeroplano **para** el valenciano D. Juan Olivert, incluso en el libro del que es autor Brunet aparece frecuentemente esta referencia. La realidad es que la construcción de este aeroplano, cuya fiel reproducción tienen Vds. ocasión de contemplar en el Museo del Aire de Cuatro Vientos, tuvo lugar en Valencia, con la indudable participación de Brunet, pero el mérito y la financiación de la empresa no podemos, por más, que atribuirlo al valenciano.

El estudiante de ingeniería Juan Olivert (izquierda), sobre el avión que completó el primer vuelo a motor de España, en los terrenos del cuartel de Paterna.
A la derecha, Gaspar Brunet.
FOTOS CEDIDAS POR EL MUSEO DE AERONAUTICA Y EL SERVICIO DE DOCUMENTACION DEL EJERCITO DEL AIRE

Poco se conoce de la actividad de Olivert en los primeros meses de 1909, se supone que una buena parte de su tiempo la emplearía en buscar apoyo a su proyecto y conseguir la realización material de su aeroplano. Las gestiones para conseguir el motor y la hélice del mismo, de importación, debieron ocuparle cumplidamente. Existe un testimonio de la gran dificultad de conseguir en Valencia elementos adecuados para la construcción del aeroplano, según propia manifestación de Juan Olivert a un periodista el día de la prueba que realizó. El aparato, todavía sin terminar, estuvo expuesto en el mes de mayo en el Pabellón de Industria de la Exposición Regional, del que se ocuparon los periódicos locales dando gran cantidad de detalles técnicos y de diseño. Antes de la clausura, fue desmontado y trasladado en

carro hasta la estación del Puente de Madera y desde allí, por tren, a Paterna, donde tuvieron lugar los últimos trabajos y la prueba de vuelo.


Gaspar Brunet y Juan Olivert posan ante la estructura del biplano con el que se logró el hito.

Es absolutamente sorprendente el caso de Juan Olivert, en los comienzos de la Aviación mundial y en la más absoluta prehistoria de la española, este hombre se siente tan tremendamente atraído por la naciente aventura aeronáutica que se constituye en el primer *aerotrastornado*, acertado vocablo, éste, que un ilustre colega ha acuñado. Juan Olivert no duda en emplear su tiempo y su dinero en hacer realidad el avión de su invención. El aeroplano diseñado por el ingeniero Brunet, con la colaboración de su alumno Olivert, tiene evidentes signos particulares y detalles de diseño original, a pesar de coincidir en elementos fundamentales con bastantes de los aeroplanos existentes en la época. Uno de los investigadores, el **Sr. Pérez Heras**, dice en un trabajo publicado que encuentra semejanzas con al menos doce de los quince aeroplanos existentes que, más o menos, volaban o lo intentaban, lo que por otra parte les ocurría a la totalidad de ellos.

El gran y pequeño público de toda España y, por ende, el de Valencia, vivía pendiente de las noticias de prensa en las que continuamente se relataban las hazañas de los primeros aviadores de Europa y el Mundo. Ya hemos mencionado los dos acontecimientos aeronáuticos que marcaron la época y el festival en la ciudad de Reims que tuvo lugar nada menos que una semana antes de la hazaña de Paterna. Nos encontramos, pues, en el verano más crucial para el despegue de la Aviación, esto supone que la expectación de la gente era excepcional y fuera de toda medida.

Por otra parte, ni en Valencia ni en España ningún español ni extranjero había todavía intentado remontar una sola vez el vuelo y ni siquiera había sido visto, real y físicamente, un solo aeroplano volar, de los pocos que efectuaban cortos saltos en Europa. Hemos apuntado que se hacían algunas experiencias, aunque siempre puertas adentro de los talleres e

indefectiblemente sin éxito. Suponemos, en buena lógica y tras muchas reflexiones acerca de los hechos y la personalidad de sus autores, que Juan Olivert habría aprovechado sus vacaciones estivales de estudiante de Ingeniería para acabar de poner a punto su ingenio volador, perfilar todos los detalles. Seguro que, antes de trasladar su máquina voladora a Paterna, ni siquiera habría instalado el motor en el aeroplano, lo haría luego, quizás llegaría a ponerlo en marcha y trataría de corregir defectos que surgirían, el encendido, la transmisión a la hélice, el asentamiento del propio motor a la estructura y las vigas de sustentación, esto le llevaría varios días hasta, por fin, iniciar las primeras pruebas de carreteo y aceleración. Sabemos, lo dijo en varias ocasiones, que le preocupaba la estabilidad en los ejes de movimiento del aeroplano, que debía asegurar antes de adquirir velocidad de despegue.

Pues bien, las pruebas se fijaron para el día 5 de septiembre de 1909, por la tarde, en Paterna y se cursaron algunas invitaciones al acto, sobre todo a autoridades municipales, responsables en parte de la financiación del proyecto. Probablemente nada se comunicó a la prensa, no hubiera sido prudente tal como estaban las cosas, pero la ciudad era pequeña, la comunicación boca a boca era la habitual en sus habitantes y la discreción tampoco hubo cuidado de aplicarla en grado sumo. Es de pensar que, en realidad, a los autores del proyecto tampoco les molestaba la popularidad, nada importaba pues si había algunos espectadores.

Tratando de ponernos en la piel de Olivert y Brunet, llegamos a la conclusión de que todo lo que se pretendía hacer aquel domingo de septiembre (lo dice el propio Brunet en su libro) era carretear con el artefacto por el Campamento militar, acelerando, cortando motor, probando hasta adquirir velocidad y viendo en cuanto tiempo se adquiría, comprobar la dichosa estabilidad que preocupaba, las inercias, la resistencia de los cables y tirantes, del tren de aterrizaje, en definitiva, lo mismo que habían hecho antes cuantos habían construido ingenios voladores, probar y más probar antes de intentar el vuelo. Tras muchas pruebas e intentos, vendría finalmente el acelerón sostenido para ver si se llegaba a perder el contacto con el suelo, para luego cortar motor de inmediato y ¡abajo!. Intentar lo mismo, una y otra vez, hasta ganar confianza y decidirse al salto definitivo. Al menos es lo que hubiera hecho cualquiera, de estar en la piel de los constructores.

Y es que la realidad consistía en que Juan Olivert no había tenido ocasión de adiestrarse, anteriormente, en el manejo de aeroplanos. Ni siquiera llegó a ver volar ninguno antes.

Los representantes de la prensa se enteraron y en todos los periódicos locales se relata, con gran precisión y detalle, lo ocurrido. La comunicación vocal había funcionado intensamente y el Campamento de Paterna se llenó con varios miles de personas de todas las clases sociales, atiborraron trenes especiales, otros hicieron a pie o en carro los kilómetros que les separaban de sus poblaciones. Es de suponer que los planes de los inventores se vieron tremendamente afectados por la expectación popular.

Tras realizar unas pocas pruebas, similares a las que acabo de referir, a mi entender muy pocas y someras, ocurrió que Olivert, apenas comprobado que el motor tiraba del aparato, añadió algo más de revoluciones y, muchos fueron los testigos, las ruedas perdieron contacto con el suelo y el aeroplano voló, perdió contacto con tierra durante unos metros, que no se han llegado a precisar, parece que fueron de 30 a 50. Esto mismo, incluso menos, es lo que venía ocurriendo a lo largo del Mundo con las similares experiencias de las que se tiene noticia. Recordemos cómo fue el primer vuelo Wright.

El pequeño percance que ocurrió a continuación, fue lo más natural y mejor que podía ocurrir: el aeroplano, falto de espacio hacia delante y en manos inexpertas, inició un giro, una maniobra imposible, no se mantuvo en el aire y tropezó en una zanja, rompiendo una ballesta. El accidente debió parecerle providencial a nuestro hombre Olivert, ya que le impidió continuar la experiencia, quedando aceptablemente bien ante el numeroso público espectador. Es de suponer que el piloto, tras sufrir el percance, debió respirar aliviado.

Tal como lo refiere uno de los periodistas asistentes, recogiendo las propias palabras del piloto, éste intentó efectuar un viraje para no arrollar a los espectadores que estaban por todas partes, además se acercaba rápidamente a unos algarrobos que había delante de él, se quedaba sin espacio. Esta precipitada maniobra sabemos que no es posible llevarla a cabo, los primitivos aeroplanos eran incapaces de maniobrar realizando virajes en redondo, limitándose a vuelos en línea recta, imposible girar como lo hacen los automóviles, tampoco lo hacen los actuales, claro.

Es posible, se nos ocurre, que al piloto le resultara aterradora la idea de que el aeroplano hubiera podido despegar con facilidad y, de pronto, encontrarse a tan sólo cinco o seis metros de altura. Surge la pregunta: ¿Qué habría hecho entonces? Mejor es no pensarlo.

Del aeroplano existe gran detalle de datos constructivos, en periódicos y publicaciones de la época, que han permitido su reproducción con toda fidelidad. Se experimenta una curiosa sensación cuando se está junto a esta reproducción a tamaño real, un irrefrenable deseo de sentarse en el sillón de anea, imaginarse el rugir del motor Anzani justo detrás de uno (el de la maqueta es simulado) e iniciar una loca carrera de despegue.

El guipuzcoano Benito Loygorri Pimentel, primer español que obtuvo un título de piloto en Mourmelon, Francia, con fecha 30 de agosto de 1910, un año después de lo que estamos relatando, manifestó en cierta ocasión todo lo que, a su parecer, hacía falta para pilotar un aeroplano, algo que no deja de sorprendernos, por lo sencillo. Cito palabras textuales de Benito Loygorri. Decía: "Para pilotar un avión basta con saber despegar y tomar tierra y mantenerse en el aire". Con esto lo dijo todo. Benito, tras la obtención de su título, compró un aeroplano Henry Farman con un gran motor de 50 CV, y un mes después ganaba un premio en San Sebastián por permanecer 25 minutos seguidos en el aire. Cuando S.M. la reina Victoria le entregó el premio, le miró con preocupación y le dijo bajito: "Pero, ¿te deja tu madre volar?

Es pues natural, que en la época y lugares que nos ocupan no pudiera encontrarse ninguna experiencia en materia de pilotar aviones, no hay indicios de que Juan Olivert hubiera estado en Pau, lugar más próximo en el que se volaba. En algunos documentales de los cinematógrafos se veían los saltos de artefactos voladores, casi todos culminados en tremenda catástrofe. La primera filmación en la que se ve un aeroplano volando, evolucionando y maniobrando, es la mencionada del 27 de julio en Fort Myer, del Flyer Military, que constituyó un documento militar, por lo que no es probable que, tan sólo un mes después, pudieran haberla visto proyectada en España. De todo esto se deduce que nuestro hombre Juan, no sólo no había recibido ningún tipo de instrucción práctica de vuelo, sino que ni siquiera podía haber observado, ni en cinematógrafo, cómo vuela un aeroplano. En fin, todos sabéis lo que es una suelta y lo que hay que hacer hasta coronarla con éxito.

Aparte de que, como ya se ha dicho, cada modelo tenía sus propias características de maniobra. Tras esta suposición, lo que hizo representa

una buena dosis de arrojo y valor por parte de nuestro joven protagonista, del que poseemos suficientes referencias en cuanto a su espíritu arriesgado y aventurero.

Para finalizar, desearía hacer unas someras reflexiones sobre lo que conocemos de la personalidad de Juan Olivert y Gaspar Brunet, de los que por otra parte, a pesar del esfuerzo que hemos dedicado a la investigación, se conocen pocas cosas de su vida posterior. Sabemos que Olivert nació en Cullera en 1887, por lo que en la época que relatamos contaba 22 años. Hemos hablado de sus estudios de ingeniería que no sabemos si llegó a completar, lo que le encasilla en una determinada y exclusiva esfera social de la época. Conocemos su buena posición económica, debida a la agricultura tradicional de su tierra. Sus actuales descendientes, aunque no llegaron a conocerlo, oyeron hablar de su espíritu inquieto y emprendedor a lo largo de toda su vida, falleciendo en su casa de Cullera en 1949 a los 61 años. Recientemente hemos tenido ocasión de visitar su mausoleo y depositar en él el testimonio de nuestra admiración, en forma de una corona de laurel.

Gaspar Brunet i Viadera, ingeniero textil en Barcelona, dirigía una importante fábrica de telares y muy pronto se despertó en él la pasión por la Aviación. Ambos, Olivert y Brunet, figuran como componentes de asociaciones de amigos de la aeronáutica, en sus respectivas ciudades de origen, desde antes de 1909. Brunet era miembro de la Sociedad para la Locomoción Aérea, en Cataluña, y publicó en 1910 un extenso y documentado manual, pleno de tecnicismo, titulado “Curso de Aviación”, mientras Olivert figuraba como vicepresidente de la Sección Aeronáutica del Círculo de Bellas Artes de Valencia. Brunet presentó algún modelo de su construcción en la 1ª Exposición Aeronáutica de Barcelona, en 1910. Y luego, nada más se supo de ambos.

En las escasas fotografías que ilustran el acontecimiento, se deja ver lo exquisito del atuendo del piloto Olivert, calificado como “deportivo” por los reporteros del hecho. Uno de los hermanos Wright, en una fotografía, luce una gorra parecida, sin embargo en Olivert las gafas protectoras para el vuelo, que llevaba el americano, se convierten en unos refinadísimos impertinentes, de pinza en la nariz. Algo que demuestra la exquisitez de sus modales y, por otra parte, la nula intención de emprender el vuelo la tarde de Paterna, ya que difícilmente podrían haberse mantenido en su sitio. El bigote, muy bien arreglado a lo kaiser, denota su condición social elevada, nadie si no se hubiera atrevido a lucirlo en la época, cuando más a sus cortos 22 años. Hay otra fotografía, con Gaspar Brunet, en la que se le puede ver

con un elegante traje de calle de cuidado corte, chaleco blanco y siempre con sus impertinentes característicos. Por cierto, nada que ver con el atuendo y bigote de este último en Paterna, más del estilo de otros aviadores como Louis Bleriot o Julien Mamet, tal como los podemos contemplar en las viejas fotografías sobre sus aeroplanos.

Aunque existió el proyecto de continuar las experiencias aeronáuticas, trasladando el aeroplano a las playas de Nazaret o la Malvarrosa, ninguna constancia nos queda de que se consiguieran éxitos o fracasos posteriores. Según datos de la prensa de Madrid de finales de 1909, parece que el aeroplano fue finalmente trasladado a un cobertizo de la playa valenciana y, sin haber vuelto a remontar el vuelo, fue víctima de una traicionera racha de viento marino que lo acabó rompiendo, esta vez sin posibilidad de reparación. Hemos conseguido, tras no pocos esfuerzos y con ayuda de la suerte, la localización de algunos parientes directos, aunque no hemos conseguido hablar con nadie que lo hubiera tratado personalmente. Gracias a estas personas, algo conocemos de su vida posterior.

No sabemos qué pasó después, desilusión, desengaños, falta de colaboración, límite de presupuesto pecuniario, lo extraño es que nada más se sepa de la vida de este hombre de 22 años, del primer *aerotrastornado* valenciano. Luego, hemos sido bastantes, y sabemos que la *aeromanía*, la enfermedad que los produce, es imposible de curar. ¿Por qué razón, del resto de su vida, nada de su actividad aeronáutica, si es que la hubo, ha trascendido? Sobre todo cuando, a poco de aquello, comenzó el auge, el apogeo de la gran odisea del Aire.

- Brunet 1: presentación de la maqueta construida en Valencia, octubre 2003, en el Museo de las Ciencias Príncipe Felipe de Valencia.

Es posible que alguno de vosotros conozca algo acerca de los posteriores episodios aeronáuticos vividos en algunas ciudades españolas. El tema de la Aviación se puso tan de moda que desde principios de 1910 no pararon las exhibiciones. Pero, a partir de ahora, fueron pilotos extranjeros manejando aeroplanos extranjeros quienes admiraban al público español, nombres franceses y alemanes que pronto se hicieron famosos y populares entre nosotros. Con la excepción de Benito Loygorri, a quien ya hemos nombrado.

Los nombres de Julien Mamet, Stoeckel, Jules Vedrines, etc. Estaban en boca de cualquier español. La siguiente vez que se vió a alguien volar fue en Barcelona, el día 10 de febrero de 1910, en esta ocasión fue Julien Mamet, con un Bleriot XI, quien despegó del hipódromo de Can Tunis y, durante los siguientes días, dio algunas exhibiciones. El 23 de marzo de este año, coinciden en Madrid, casi a la misma hora, este mismo y el alemán Stoeckel, cada uno en un sitio no muy lejano uno de otro, Stoeckel intentaba despegar de Chamartín de la Rosa, mientras Mamet lo hacía desde los altos del hipódromo de la Ciudad Lineal. Ambos disponían de un Bleriot y Stoeckel, además, de un Demoisselle, de Santos Dumond. Unicamente Mamet lo logró, aunque con algún percance, debiendo Stoeckel suspender su demostración, no sin el enfado del público.

A continuación, pocas ciudades españolas quedaron sin su festival aeronáutico, incluso disputándose aeroplanos y pilotos, los ayuntamientos, a base de influencias y dinero.

Jules Vedrines fue el ganador del primer rally Paris Madrid, esto en 1911.
También en 1911 se organiza, en olor de multitudes, un arriesgado rally Valencia-Alicante, en el que se disputaba un cuantioso premio en metálico, al que acabaron concurriendo únicamente dos aviones. Ambas competiciones entrañaron enormes dificultades y riesgos, ocurriendo incluso accidentes mortales.

Pocos años después, en 1914, con el comienzo de la Guerra Europea, la Aviación entra en una nueva era y el desarrollo de los aviones se dispara. Pero esto ya sería materia para otras muchas charlas.