

LA AVIACION

EN GUIPUZCOA

1908

1996

Félix
Elejalde
Aldama



MONO | GRAFICAS MICHELENA

CRONICA Y
ANECDOTAS



La Aviación en Guipúzcoa. Crónica y anécdotas (1908-1996)

Félix Elejalde Aldama

Michelena
artes gráficas

1 9 9 6

MONOGRAFICAS MICHELENA, 4

1ª Edición 1996

CATALOGACION EN PUBLICACION

ELEJALDE ALDAMA, Félix

La aviación en Guipúzcoa. Crónica y anécdotas (1908-1996) / Félix Elejalde Aldama — [1.ª ed.]. — Donostia - San Sebastián : Michelena, 1996 (San Sebastián : Michelena artes gráficas).

204 p. : il. ; 21 cm.

(Mono-gráficas Michelena ; 4)

ISBN 84-920299-2-7

CDU

656.7(466.2)

82-94 (460.154)(084.1)

ISBN.: 84-920299-2-7

Depósito Legal: SS-1235/96

- © textos: Félix Elejalde Aldama
- © fotografías: autores indicados
- © prólogo: José Antonio Garmendia Elósegui
- © edición: Michelena artes gráficas.

Documentación gráfica: Juan Antonio Garmendia Elósegui, Luis Astrain, Rafael Munoa, Juan Ramón Fernández, Familia Stinus, Miguel Coca, Carlos Urkia, Francisco Gómez, Leto Martín, Antonio Hozner, Fundación Kutxa, Archivo Editorial Auñamendi, Revista Novedades, Diario Vasco, La Voz de España, Hoja del Lunes.

Portada: maqueta: Jorge Martínez Stinus.

Fotografía portada: Rafael Munoa.

Traducción al euskera: Bitez

QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDA LA REPRODUCCION TOTAL O PARCIAL DE ESTE LIBRO ASI COMO SU INCORPORACION A CUALQUIER SISTEMA INFORMATICO.

índice

Aurkezpena / Presentación de Monográficas Michelena	7
Hitzaurrea / Prólogo por Juan Antonio Çarmendia	9
Agradecimientos del autor	16
1. Introducción	17
2. Ondarreta	21
3. Trágica aventura de Le Blon	25
4. Vuelos de exhibición	41
5. El "Raid" París-Madrid	49
6. Volvemos a casa. Mucha actividad y algunas desgracias	59
7. El aeródromo de Lasarte	71
8. ¿Se construyeron aviones en San Sebastián?	105
9. Entre Lasarte Ondarreta y La Concha	113
10. Una visita inesperada	121
11. Espectáculos acrobáticos	129
12. Los "Real Aero Club"	141
13. El aeropuerto de "San Sebastián-Hondarribia". Otros proyectos	153
14. Conclusión	173
15. Apéndice gráfico. Reproducciones de la revista . "La vie au grand air". (1908-1910).	179

aurkezpena / presentación

Michelena artes gráficas

Maiatzaren hasieran, ale honetarako gai-hautespenari ekin genionean, automobilismoa eta Lasarteko zirkuitoa genituen buruan. Baina azkar utzi genuen asmo hori alde batera, izan ere herriko Udaletxeak argitaratu nahi genuenaren oso antzeko liburua argitaratu berria baizuen.

Juan Antonio Garmendia Elosegui jn.k, beste zenbait gaien artean, hegazkintzaren gaia iradokitu zigun. Egia esateko, hasiera batean "hegaldi motzegia" izango zela uste izan genuen, baina errealitatea bestelakoa izan da erabat; ikerketaren bidez material ugari eta gehiago handiarentzat ezezaguna dena aurkitu dugu, bere obran autoreak azaltzen duen bezala.

Felix Elejalde jn.ri, idazlea eta liburu askoren aita, bota genion erronka, eta ordutik hona hainbat hilabete igaro badira ere, oraindik ere gogoan dut jarri zuen izu-aurpegi proposamena egin genionean.

Agian gaian dagoen adituenatakoa dela esan beharra dago bere alde. Bere tokian-tokiko lanak, pilotuekin, pilotu-ohiekin, mekanikariekin egindako elkarrizketak eta abar, adituen artean ongi merezia duen tokiaren lekuko dira. Lan serioa burutu duela uste dugu, umorezko pasarteren bat edo beste tartekatuz, oso dokumentatua eta entretenigarria liburu eskuetan duela "hegaldiari ekin" nahi dion edozeinentzat.

Gure eskerra Jose Angel Ormazabali argitalpen hauetarako gaiet buruzko bere iradokizun ugariengatik. Era berean, era batera edo bestera argitaratu ahal izateko lagundu diguten pertsona eta erakunde guztiei, autoreak berak

Cuando, hacia el mes de Mayo, comenzábamos la selección de temas para este número, nos inclinábamos por el automovilismo y el circuito de Lasarte. Pero pronto lo desechamos debido a que el Ayuntamiento de la localidad había editado recientemente un libro muy similar al que nosotros queríamos publicar.

D. Juan Antonio Garmendia Elósegui nos sugirió, entre otros temas, el de la aviación. A decir verdad al principio le dimos poco "vuelo", pero la realidad ha resultado ser muy diferente, porque investigando hemos encontrado material abundante y totalmente desconocido para la gran mayoría, como lo demuestra el autor en su obra.

Lanzamos el reto al Sr. Félix Elejalde, escritor y padre de muchos libros, y a pesar de los meses transcurridos, todavía recuerdo la cara de susto que puso cuando se lo propusimos.

En su honor hay que decir que quizás sea una de las personas más expertas en el tema. Su labor de campo, entrevistas con pilotos, expilotos, mecánicos, etc., le han hecho acreedor de un puesto entre ellos. Creemos que ha realizado un trabajo serio, salpicado con "alguna nota de humor", muy documentado y ameno para cualquiera que con el libro en la mano "emprenda el vuelo".

Nuestro agradecimiento a D. José Angel Ormazabal por sus numerosas sugerencias temáticas para estas publicaciones. Asimismo, a todas las personas y entidades que de una u otra forma han ayudado a la misma y que el propio autor agradece personalmente. Y cómo no, a todas

personalki eskertzen dituelarik. Eta, ezin bestela izan, eskaintzen diegun Michelena Artes Gráficas-ekin nolabaiteko zerikusia duten guztiei.

Amaitzeko, aipamen berezia egin nahi diogu Juan Antonio Garmendia Elosegui jn.ri; obra honen hitzaurrea bere sinadurarekin ondrazteaz gain, beti ere eskaini digun baldintzarik gabeko laguntza eskertu behar dugu. Berari zor dizkiogu guztiz berria den amaiera fotografikoko *Revista Novedades*eko argazkiak, baita azken Gehigarria ere.

Guztiei ere, mila esker.

las personas relacionadas de alguna forma con Michelena Artes Gráficas a quienes se lo dedicamos.

Para finalizar queremos hacer una mención especial a D. Juan Antonio Garmendia Elósegui que, además de honrar con su firma el prólogo de esta obra, debemos agradecer la ayuda incondicional que nos ha brindado en todo momento. A él le debemos las fotografías de la *Revista Novedades*, así como el Apéndice final, digno colofón fotográfico totalmente inédito.

A todos, muchas gracias.

hitzaurrea / prólogo

Juan Antonio Garmendia Elósegui

Aurreko mendeko lehenengo hamarkadez gerotik (1813: hiriaren suntsiketa eta sutea eta berreraikitze hiritarren berehalako akordioa), gerra napoleonikoan jasandako indarkeria odoltsuen ondoren, Donostiak berriz ere bere gaitasunaren neurria eman zuen, dendora-epe ezin laburragoan aurrerabide, garapen eta arlo guztietako aurrerapenen erakusgarri aparta izatera iritsiz; batez ere 1863an harresiak eraisteko erabakiaren ondoren -erabaki eztabaidagarria, dena den-. Jasandako hondamendiaren ondoren, hiriak, bere baliabide-ekasua eta ahalbideen apaltasunetik abiatuz, antolamendu, disziplina, sakrifizio, nahimen, administrazio, plangintza, adimen eta sormenezko lezioa, besteak beste, eman zuen, bere errautsetatik (1813) eta hedapen berritik (1863) ereduzko hiria sortuz, eta ez arkitektura eta hirigintzari dagokionez soilik.

Dena den hau ez da harriztekoa Donostia bezalako hiri batean; XII. mendearen hasieran sortua, sute eta berreraikitze ugariz betetako historia gora-beheratsua izan zuen, etengabeko suntsitzea eta birsortzea, gotorleku izatearen ondorioz. XIII. mendean Santa Catalinako Merkataria eta Nabigatzaileen Kofradia sortu zuen, Donostiako Kontsulatuaren aurrekaria (Carlos II, 1682), 1728an Caracasko Gipuzkoar Errege Konpainia sortuko zuena (Kontsulatua era berean Gipuzkoako Merkataritza, Industria eta Itsasketa Bazkunde Ofizialaren aurrekaria izan zen, 1886an sortua). Beraz, tradizio itzaltsua, bai ekimen eta burutzeari, baita lan eta sormenezko bultzadari dagokionez ere.

Mendeak igaro ahala, gaitasun horrek lorpen aipagarriak izango zituen. Hau hala izan zela adierazteko, Manuel

Desde las primeras décadas del siglo pasado (1813: destrucción e incendio de la ciudad e inmediato acuerdo vecinal para su reconstrucción), tras las sangrientas violencias padecidas en la guerra napoleónica, San Sebastián volvió a dar la medida de su capacidad erigiéndose, en un tiempo récord, en magnífico exponente del progreso, el desarrollo y los adelantos de todo orden: en especial, a partir de la decisión –discutible decisión, no obstante– de la demolición de sus murallas en 1863. La ciudad dio así, desde la precariedad de sus recursos y la modestia de sus posibilidades, tras la ruina padecida, una insuperable lección de organización, disciplina, sacrificio, voluntad, administración, planificación, inteligencia, creación..., construyendo a partir de sus cenizas (1813) y su nueva expansión (1863) una urbe modelo, y no sólo en arquitectura y urbanismo.

No ha de sorprender esto en una ciudad que, fundada a comienzos del s. XII, padeció una azarosa historia de numerosos incendios y reconstrucciones, un continuo destruirse y renacer, debido a su carácter de plaza fuerte. En el siglo XIII fundaba la Cofradía de Mercaderes y Mareantes de Santa Catalina, precedente del Consulado de San Sebastián (Carlos II, 1682), que en 1728 fundaría la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (el Consulado fue a su vez el precedente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Gipuzkoa, constituida en 1886). Una tradición, pues, ilustre, en iniciativa y realizaciones, en trabajo e impulso creador.

Con el paso de los siglos, esa capacidad tendría unos logros notables. Tanto, que el Dr. Manuel Celaya

Celaya Cendoya jn.k (Udaletxeko areto nagusian Donostiako zaindariaren egunaren bezperako pregoi-hitzaldia, 1963-1-19an) Donostia "Politika, industria, gizar-te-gaiak, zientzia eta artearekin zerikusia duten hainbat ihardueretan Espainiako Aurreratutza" jotzen zuen: besteak beste, arrantzarako lehenengo bapore-untzia, lehenengo petrolio tanke untzia, lehenengo Aurrezki Kutxa Probintziala, lehenengo Kultur eta Turismo Ekintzetxea, lehenengo "Esne-Tanta", lehenengo lurrazpiko komunak (w.c.), lehenengo automobil-bonba, lehenengo telefono automatikoa.....

Eta beste zenbait gauzetan aurreratua izateari dagokionez, gutxi gora-behera jakinak direnak, hain zuzen ere, luze eta zabal hitz egin beharko genuke. Esate baterako, *La Ilustración Española y Americana*, 1895-IV-30eko alean, Ramon Barea industriari donostiarraren "uretako belozipedo" asmakuntzaren berri ematen zuen, Kontxako uretan egin zituen proben grabatuarekin. Parisko Akademiak urrezko domina eta diplomaz saritu zuen asmakuntza hura.

XIX. mendeko azken eta XX. mendeko lehenengo hamarkadetan, Parisek eta baita aurrerabide eta modernitatearen beste hainbat hiriburu handiek ere, gure Lurraldeko hainbat industriei saririk garrantzitsuenak ematen zizkieten. Gipuzkoa, XIX. mendeko erdialdetik aurrera, industrializazio nabarmenean murgildua zegoen neurri handi batean bere tradizio tekniko aipagarriaren ondorioz-, hainbat manufaktura-industrietan aintzindaria izan zen, eta mende baten zehar munduko merkatuetan kota oso garrantzitsuak lortuko zituen. Probintziak eta hiriburuak, bakoitzak bere ezaugarri eta baldintzak zituela, egundoko izen eta entzutea zuten. Hau guztia dagokion apaltasunez esan beharra dago, baina egi objektibo eta dokumentatuaren ispilua da.

Cendoya (conferencia-pregón al día del santo patrono donostiarra, en el salón de actos del Ayuntamiento, 19-I-1963) consideraba a San Sebastián "como Adelantado de España, en diversas actividades políticas, industriales, sociales, científicas y artísticas": así, primer barco de vapor dedicado a la pesca, primer barco tanque petrolero, primera Caja de Ahorros Provincial, primer Centro de Atracción y Turismo, primera "Gota de Leche", primer w.c. subterráneo, primera bomba automóvil, primer teléfono automático...

Y como adelantado en otras varias cosas, más o menos ya sabidas, habría para hablar largo y tendido. Por ejemplo, en el terreno técnico, *La Ilustración Española y Americana*, en su edición de 30-IV-1895, daba noticia de la invención del "velocípedo náutico" por el industrial donostiarra, Ramón Barea, con un grabado de sus pruebas en aguas de la Concha. El ingenio fue premiado por la Academia de París con medalla de oro y diploma.

En esos decenios finales del XIX y primeros del XX, París también y otras grandes capitales del progreso y la modernidad, galardonaban con las más importantes distinciones a diversas industrias de nuestro Territorio. Guipúzcoa, desde mediados del XIX, desarrollaba una impresionante industrialización –en buena parte consecuencia de su notable tradición técnica–, pionera en varias manufacturas y que, a lo largo de un siglo, alcanzaría cotas muy importantes en los mercados mundiales. Provincia y capital gozaban, pues, cada cual en sus respectivas características y circunstancias, de un magnífico prestigio. Dicho sea con toda la modestia necesaria, pero con la verdad objetiva y documental por delante.

Conviene también matizar aquí un aspecto donostiarra que, debido a la fama veraniega de la ciudad, suele olvidarse. Esa importante revista de difusión mundial que se editaba en Madrid, y que antes citábamos, daba cuenta

Komenigarria da, hiriaren uda-ospea dela eta ez dela, ahazten den Donostiaren alderdi bat zehaztea. Madrilen argitaratzen zen eta lehen aipatzen genuen munduan zehar zabaltzen zen aldizkari garrantzitsu horrek 1895ean *La industria guipuzcoana en fin de siglo. Reseña de las industrias fabriles más importantes* liburua agertu zena-ren berri ematen zuen, Gipuzkoako Aldundiren dirulaguntzaz eta Gipuzkoako Aldundi berak baliagarritasunez-kotzat hartu zuena. Nicolas de Bustinduy y Vergara zen autore, injineru teknikoa eta Donostiako Arte eta Lanbide-Eskolako zuzendari eta irakaslea. Pasarte adieraz-garri hau bere aipamenekoa da:

Ez dira Erreterria, Tolosa, Beasain, Azpeitia, Eibar, Elgoibar eta Soraluze garrantzi handiko industri gune diren herri bakarrak; probintziako beste herri asko ere halaxe dira, eta bereziki hiriburua, bertara uda-partean baino hurbiltzen ez direnak udaldiaren inguruko indus-tri iharduera besterik ez duela uste badute ere. Halaxe agertzen dute Bustinduy jn.k DONOSTIAKO LABURPENA izeneko kapituluari argitaratutako zenbakiek. Zenbaki hauen arabera (eta ez dago inolako zalantzarik hauen zehaztasunari buruz) nolabaiteko garrantzizko 300 lan-tegi ditugu hiriburuan, eta hauetatik 50ek baino gehia-gok gas-motoreak erabiltze dituzte, guztira 70 eta 80 zaldi-potentzia indarrez, eta 2.600 edo 2.700 langileei ematen diete lana. Gainera, deskribatutako fabrika eta lantegiek, nagusienak, hain zuzen ere, 870 zaldi-indar erabiltzen dituzte eta 2.400 langileei ematen diete lana, guztira 910 zaldi eta 5.000 langile egiten duena. Honi Pasaiako makinariaren potentzia (...) eta bertako fabrike-tan lanean ari diren langileak gehitzen bazaizkio, Gipuzkoako hiriburuaren garrantzi industrial handia ulertu ahal izango dugu. (La Ilustración Española y Americana, 1895-II-28).

Sarrera honen bidez, agian luzeegia eta gehiago ere luza zitekeena, mende bukaerako gure hiriko elkarte haren

en 1895 de la aparición del libro *La industria guipuzcoana en fin de siglo. Reseña de las industrias fabriles más importantes*, subvencionada y considerada de utilidad por la Diputación de Guipúzcoa. Era su autor D. Nicolás de Bustinduy y Vergara, ingeniero industrial y director y profesor de la Escuela de Artes y Oficios de San Sebastián. Este significativo párrafo pertenece a su recensión:

No sólo Rentería, Tolosa, Beasain, Azpeitia, Azcoitia, Eibar, Elgoibar y Placencia son centros fabriles de gran consideración, sino también otras muchas poblaciones de la provincia, singularmente la capital, a la que muchos de los que sólo en verano la visitan no suponen otra industria que la del veraneo. Bien lo muestran las cifras que publica el Sr. Bustinduy en el capítulo titulado RESUMEN DE SAN SEBASTIAN. Según dichas cifras (cuya exactitud no ofrece la menor duda), hay en aquella ciudad 300 talleres de más o menos importancia, de los cuales pasan de 50 los que emplean motores de gas, con una fuerza total de 70 a 80 caballos de vapor, y que emplean de 2.600 a 2.700 obreros. Además, las fábricas y talleres descritos, que son los principales, emplean 870 caballos de fuerza y 2.400 obreros, teniendo por tanto el total de 910 caballos y 5.000 obreros. Si a esto se añade la potencia de la maquinaria de Pasajes (...) y el número de obre-ros empleados en sus fábricas, se comprenderá la mucha importancia industrial de la capital de Guipúzcoa. (La Ilustración Española y Americana, 28-II-1895).

Con este preámbulo, demasiado alargado y que podría extenderse tanto, queríamos llegar hasta situarnos ante aquella comunidad nuestra finisecular, tan dinámica socialmente como permeable al progreso, receptiva ante las novedades del momento y sensible por lo tanto a las manifestaciones de la actividad humana, que no eran pocas en aquellas vísperas del siglo XX y comienzos de la nueva centuria.

nondik norakoez jabetzeko asmoa genuen; gizarte-arloan dinamikoa eta neurri berean aurrerabidearekiko iragazkorrara, garaiko nobedadeekiko harkorra eta beraz, giza-ihardueraren zeinuekiko sentikorra, eta zeinu hauek ez ziren gutxi XX. mendeko bezpera eta mende berriko hasiera haietan, ez horixe.

Haietako bat kirola zen, herririk eboluzionatuenetan sututasun handiz bizitzen zena. Erro-errotik bertakoak eta euskal tradiziozkoaz gain, gure artean indar handiz bizirik zirautenak (batez ere traineruak eta pilota, herriko ohizko ez gain), kanpoko kirolak indartsu sartu ziren gure artean, gehienbat Frantziatik eta Ingalaterratik zetoztelarik.

Zenbait adibide enblematiko aipatuz, 1888an Maria Cristina And. Erregin Erregeordeak Atotxako belodromoan inaguratu zuela gogoraziko dugu, M.Comet-i horren lotutako belodromoan, hain zuzen ere; Donostian finkatutako frantses honek, gurpil pneumatiko berria ezarri zien bizikleta zahar haiei, eta aipatutako belodromoan garaiko Europako izar ospetsuak aritu ziren. 1895ean, "Veloz Club"-ek Donostia-Madril lasterketa antolatu zuen. *La Ilustración Española y Americana* (1895-IX-22) orrialde grafiko zoragarria eskaini zion.

Eta zer esan automobilismoari eta Lasarteko Zirkuito mitikoari buruz? Nahikoa dugu horretarako Jose Berruezo ahaztezinaren *Cien años de vida de San Sebastián (1879-1979)* liburuko testigantza hura gogoratzearekin; "automobilismoarekiko zaletasunari dagokionez, Donostia Madril eta Bartzelonaren parean dago".

Eta futbola. Hiriko talde aintzindariak "San Sebastián Ciclista Foot-Ball Club" taldeak 1909an irabazi zuen Madrilen Espainiako Txapelketa. Urte hortan bertan sortu zen Erreal (Real Sociedad).

Una de ellas era el deporte, que tan intensamente se vivía en los países más evolucionados. Aparte de los genuinamente autóctonos y de los tradicionales vascos, que se mantenían entre nosotros muy pujantes (traineras y pelota, en especial, además de los típicos populares y rurales), los deportes foráneos entraban aquí con fuerza, procedentes fundamentalmente de Francia e Inglaterra.

Refiriéndonos a algunos ejemplos emblemáticos, recordaremos cómo en 1888 la Reina Regente D^a M^a Cristina inauguraba el velódromo de Atocha, tan vinculado a M. Comet, francés vecindado en Donostia que introdujo la novedad de la rueda neumática en aquellas vetustas bicicletas y en cuyo recinto corrían ya los ases de Europa. En 1895, el "Veloz Club" organizaba la carrera San Sebastián-Madrid. *La Ilustración Española y Americana* (22-IX-1895) le dedicaba una preciosa página gráfica.

¿Qué decir del automovilismo y del mítico Circuito de Lasarte? Nos bastará recordar aquel testimonio del inolvidable José Berruezo, en sus *Cien años de vida de San Sebastián (1879-1979)*, cuando decía "que en punto a afición al automovilismo, San Sebastián nada tenía que envidiar a Madrid y a Barcelona".

Y el fútbol. Con su equipo pionero, el "San Sebastián Ciclista Foot-Ball Club", que en 1909 ganaba en Madrid el Campeonato de España. Ese mismo año se constituía la Real Sociedad.

Ochenta años han pasado desde la inauguración en 1916 por los Reyes del Hipódromo de Lasarte: otro nombre mítico en el "turf" internacional.

Y así podríamos seguir con el rugby, que a fines del XIX jugaban ya en el velódromo de Atocha miembros del "Club Ciclista". El tenis, que, antes de sus legendarias pistas en Ategorrieta y Ondarreta, celebraba su primer con-

Laurogei urte igaro dira 1916an Errege-Erreginak Lasarteko Hipodromoa inaguratu zutenetik, beste izen mitikoa nazioarteko "turf"ean.

Eta gauza bera esan genezkeen rugbyari buruz, XIX. mendeko bukaeran "Club Ciclista"ko kideek jadanik jokutzen zutena, tenisari buruz, Ategorrieta eta Ondarretako pista ospetsuen aurretik zezen-plazako pistan 1904an nazioarteko lehenengo txapelketa egin baizen, "San Sebastian Recreation Club"ak antolaturik, motorismoari buruz, "Harley Davidson" eta "Indian" ikusgarri haiekin.....

Adibide hauek nahikoak dira kirol-aintzindarien mundu haren indar eta kemena adierazteko; beraiei esker Donostia eta Gipuzkoa harro egon daitezke beren aparteko kirol-tradizioaz -ondorengo eta egungo kirol-ekintzek indartu dutena-. Izan ere, ezin baidugu ahaztu Gipuzkoak ere (Eibar, Irun, Tolosa 1908ko bere "Ski Club Tolosano" aintzindariarekin) garrantzi eta ospe handiko kirol-ekintzak garatzen zituela.

Ikusgarri eta arriskutsuenetako bat (ikusgarri eta arriskutsuena, esan genezake) hegazkintza hasberria zen.

Zoragarria da MICHELENA ARTES GRAFICAS etxeak (nire argitaratze-ihardueran urte luzeetan zehar bere alde hainbeste eta hain gustora lan egin dudana etxea, hain zuzen ere) Eguberritan pozten gaituen bere urte amaierako bildumako ale hau gai honi eskaintzea. Baita Felix Elejalde bezalako ikertzaile arretatsu eta nekaezin, zorrotz, arduratsu eta dokumentatuak idatzi izana ere; autorearekin urte askotako esperientzia luze, emankor eta adiskidetsuaren ondoren esan dezaket esandakoa. Bere literatur mailako testu baliotsu eta garrantzitsuak erreperitorio grafiko ezin ederragoa du lagun, gutxi batzuk bezain iradokitzaile eta gogorazlea dena.

curso internacional en 1904 en pista de la plaza de toros, organizado por el "San Sebastián Recreation Club". El motorismo, con aquellas espectaculares "Harley Davidson" e "Indian"...

En fin, basten estos ejemplos para trasladarnos a un ensñado mundo de pioneros gracias a los cuales San Sebastián y Guipúzcoa pueden enorgullecerse de una tradición deportiva –respaldada por las realizaciones posteriores y actuales– verdaderamente excepcional. Porque no olvidemos que también Guipúzcoa (Eibar, Irún, Tolosa con su pionero "Ski Club Tolosano" de 1908...) desarrollaba una muy importante y prestigiosa actividad deportiva.

Una de las más espectaculares y arriesgadas (por no decir la que más) era entonces la incipiente aviación.

Es estupendo que la prestigiosa casa MICHELENA ARTES GRAFICAS, S.L. (con la que tanto y tan a gusto me ha tocado trabajar durante los largos años de mi actividad editorial), dedique esta publicación de su colección fin de año, con que felizmente nos sorprende en Navidades, a tal asunto. Y que la haya escrito investigador tan concienzudo y tenaz, riguroso, responsable y documentado como Félix Elejalde: lo dice uno tras la larga, fecunda y amistosa experiencia de muchos años con el autor. A su precioso e importante texto literario acompaña un bellissimo repertorio gráfico, sugestivo y evocador como pocos.

Le trasladan a uno esas imágenes hasta ya casi olvidados recuerdos de la lejana infancia, contemplando en viejas revistas del siglo pasado y comienzos de éste aquellos alucinantes fotograbados –fantasmagóricos como de Julio Verne pero tan ciertos como las experiencias reales que entonces se practicaban–, sobre las primeras incursiones técnicas y modernas del hombre en el aire.

Haurtzaro urruneko oroitzapen ia ahaztutako irudietara garamatzate, aurreko mendeko eta honen hasierako aldizkari zahar haietan airean gizakiaren lehenengo sarraldi tekniko eta modernoei buruzko fotograbatu harrigarrien bidez -Julio Vernerrenak balira bezain fantasmagorikoak, baina era berean, orduan egiten ziren esperientzia errealak bezain egiazkoak-.

Lerro hauek idazteko aukeraren bidez argitalpen haiek berrikusi ditut, hemen bost edo zazpi urteko haur xume baten adimen ahulean zeuden irudi haiek -batez ere globoei zegozkienak- gogorarazi ahal izateko. Hauek ziren haietako batzuk:

- 1882: Globo aerostatikoei norabide zehatza emateko esperimentatutako gailuak: Baugarten jeneral prusiarrarena (Charlottemburgo) eta Baranowski errusiar irakaslea (San Petersburgon).

- 1901: Santos-Dumont brasildarrak asmatutako globo gidagarria.

- 1901: Aerostato, triziklo eta itsasuntzia, dena pieza bakarrean -makina aerostatiko mistoa, lur, itsaso eta airetik gidagarria-, Esteban Martinez Diaz espainiarraren asmakuntza, 1887an Kuban bere lehenengo aireplanoa asmatu zuenarena.

- Renard eta Krebs eta Von Zeppelinek globoekin izandako esperientziak

- "Airea baino pisutsuagoak diren makina hegalarrien" esperimentuak, eta lehenago Le Briss kapitainak bere "albatros artifizialarekin" (1854); Villeneuvek (1870); Langleyk (1891); eta Lilienthal, Pilcher, Chanute, Herring eta beste hainbatek saioak egin zituztenak.

La oportunidad de escribir estas líneas me ha llevado a revisar aquellas publicaciones para evocar aquí aquellas imágenes –sobre todo referidas a globos– que alimentaban la frágil mente de un pobre niño de cinco o siete años. Estas eran algunas de ellas:

– 1882: Aparatos experimentados para dar precisa dirección a los globos aerostáticos: del general prusiano Baugarten (en Charlottemburgo) y del profesor ruso Baranowski (en San Petersburgo).

– 1901: Globo dirigible inventado por el brasileño Santos-Dumont (en París).

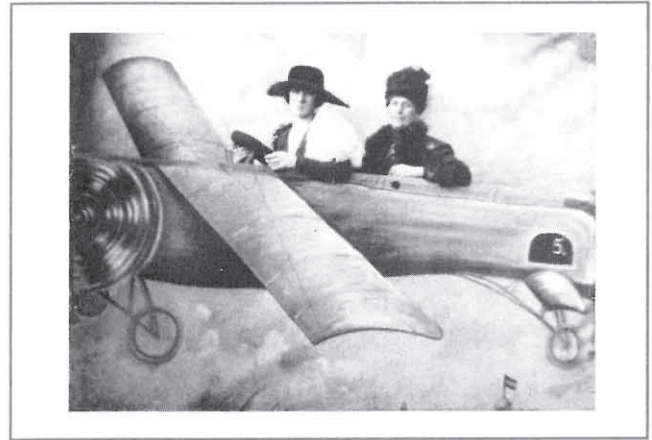
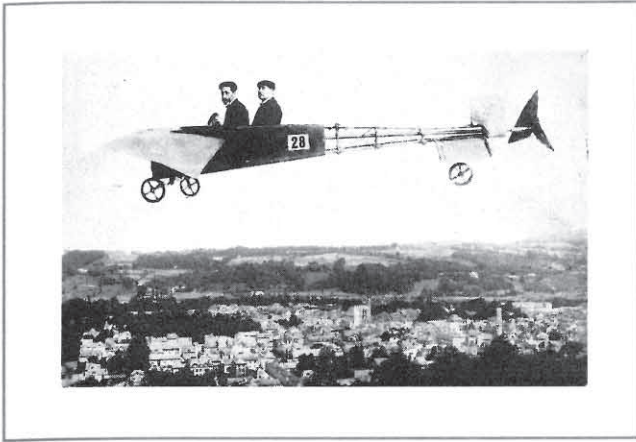
– 1901: Aerostato, triciclo y barco, todo en una pieza –máquina aerostática mixta, dirigible por tierra, mar y aire–, invención del español Esteban Martínez Díaz, quien en 1887 había ya ideado su primer aeroplano en Cuba.

– Experiencias de globos de Renard y Krebs y de Von Zeppelin.

– Experimentos de "máquinas voladoras más pesadas que el aire" y que, en tiempos anteriores, habían practicado el capitán Le Briss con su "albatros artificial" (1854); Villeneuve (1870); Langley (1891); y Lilienthal, Pilcher, Chanute, Herring...

Toda una iconografía y literatura casi mitológicas, que dejaban boquiabiertos a los lectores de la época y que, de alguna forma, nos enlaza con lo que las páginas siguientes nos van a decir.

En fin, y permitiéndome una concesión personal: de los años de la Gran Guerra 1914-18, y revisando también viejos álbumes familiares, aquí aparecen estas fotografías de mis abuelos maternos y demás gente de la casa: en



Ikongrafia eta literatura ia mitologikoak, garaiko irakurleak ahoa bete hortz uzten zituztenak, eta, nolabait, ondorengo orrialdeetan esango digutenarekin lotzen gaituena.

Hau guztiaren ondoren, zilegi bekit ondorengo ñabardura pertsonala; Gerra Handiko urtekoen artean (1914-1918), eta familako album zaharrak berrikusten ari nintzela, hona non azaltzen diren nire amaldeko aitona-amonak eta gainerako etxeko jendea; batean Europako hiri ezezagun baten "gaintik hegan egiten dute" eta bestean oinarrizko "aparatu" Burgosen azaltzen zaigu. Çezurra badirudi ere, txapel eta kapelak ez ziren airean hegaldatzen...

Mila esker liburu honen arduradunei sarrerako lerro apal hauek idazteko luzatutako xerazko gonbidapenagatik. Eta, jakina, obra hau den bitxi txikia argitaratzeagatik. Nire zorionik beroena MICHELENA eta FELIX ELEJALDE lagun on eta zaharrei burutu duten lan apartarengatik.

Donostian, 1996ko Azaroaren 24an
Juan Antonio Çarmendia Elosegui

una "sobrevuelan" una ciudad europea no identificada y en la otra el elemental "aparato" pertenece a una secuencia en Burgos. Sorprendentemente, ni las boinas ni los sombreros volaban por los aires...

Muchas gracias a los responsables de este libro por su afectuosa invitación para escribir estas modestas líneas introductorias. Y, desde luego, por publicar la pequeña joya editorial que supone la presente obra. Con la más cordial enhorabuena a los buenos y antiguos amigos MICHELENA y FÉLIX ELEJALDE por el magnífico trabajo realizado.

Donostia-San Sebastián, 24 Noviembre 1996
Juan Antonio Çarmendia Elósegui

Dedicatoria del autor:

A mi primer nieto

Mi agradecimiento a todos los que me han ayudado a escribir este libro a quienes cito por orden alfabético:

<i>COCA, Miguel</i>	<i>FERNANDEZ, Juan Ramón</i>
<i>GOMEZ, Francisco</i>	<i>GUEVARA, Alfonso</i>
<i>HOLZNER, Antonio</i>	<i>IZQUIERDO, Angel</i>
<i>JIMÉNEZ, Jesús</i>	<i>MARTIN, Leto</i>
<i>SAENZ, José Luis</i>	<i>SAGASTI, Ramón</i>
<i>STINUS, Familia</i>	<i>URKIA, Carlos</i>

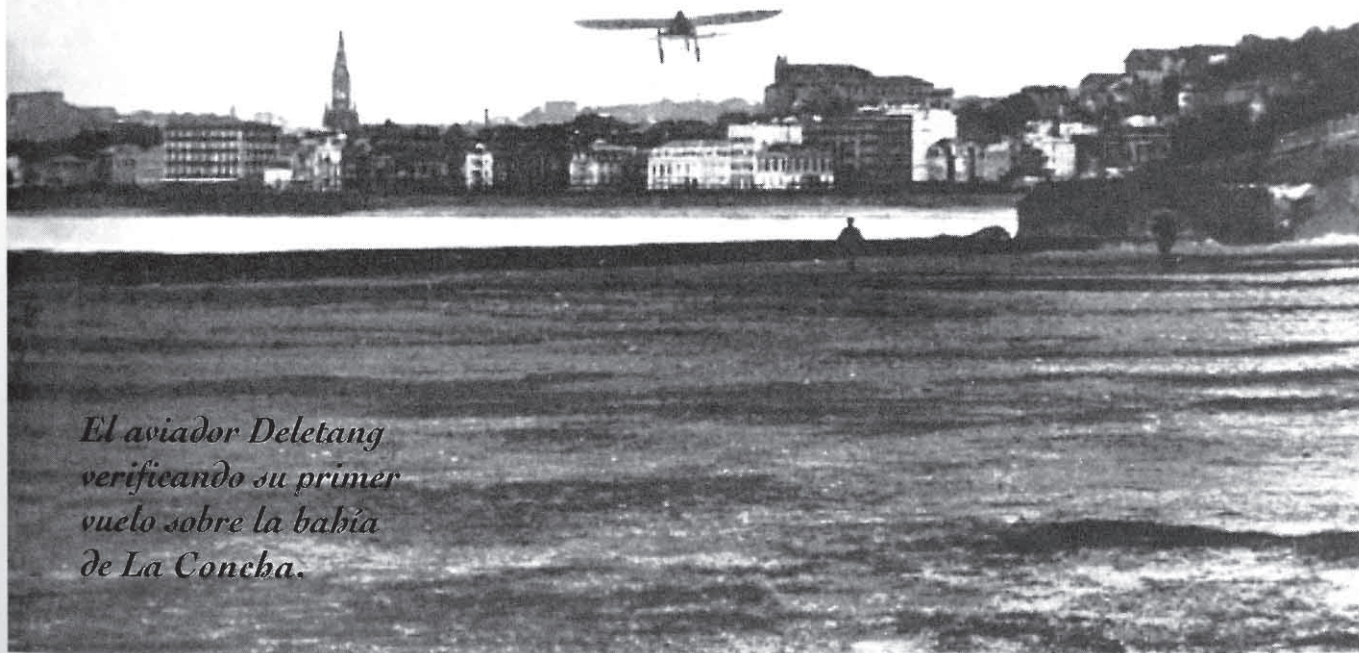
*Archivo General del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.
(Izaskun Goikoetxea).*

*Archivo General del Ayuntamiento de Hondarribia.
(Kote Guevara).*

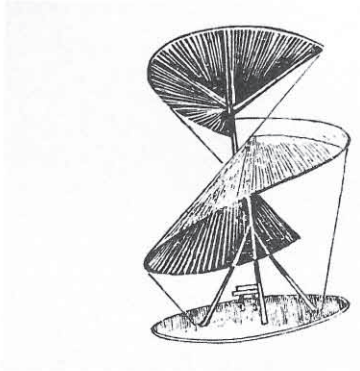
*Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de
Gipuzkoa. (Ana Ibarbia).*

*Biblioteca Municipal de Donostia-San Sebastián.
(Susana Soto).*

1 Introducción



*El aviador Deletang
verificando su primer
vuelo sobre la bahía
de La Concha.*



Helicóptero de Leonardo de Vinci.

*Otto Lielenthal y su biplano
Fiegeberg en Berlín 1895.*



Volar. Un viejo anhelo, mejor, una vieja obsesión que acució al hombre desde siempre. Las aves burlonas nos tentaban con sus piruetas en el aire y el hombre no podía hacer otra cosa que mirarlas y envidiarlas; pero también pensaba... Quizá exista algún medio...

Entre nosotros es seguro que el vuelo elegante de las gaviotas que, desde el principio de los tiempos, han planeado sobre las rocas de la Zurriola, la vaguada del Urumea o los escarpes de Igueldo haría levantar hacia ellas las miradas embobadas de nuestros antepasados.

Volar. Una ambición que ha quedado plasmada en todas las mitologías, que, como es sabido recogen, de alguna manera, los sueños realizables o imposibles de los hombres. En las mitologías chinas, persas, egipcias, vemos grifos, toros y leones alados, dragones... que, al fin y al cabo, no son más que imágenes tangibles de unos deseos que quedaron esculpidos en viejas piedras. ¡Vanos deseos! Aunque tal vez exista algún medio...

Para los occidentales el más simpático y conocido de estos mitos es el de Dédalo e Icaro. Ambos, padre e hijo, estaban prisioneros por orden del cruel y rencoroso rey Midas en el famoso laberinto de Creta. No había forma de salir de esta prisión. Pero el habilidoso Dédalo tuvo una genial idea, construyó unas alas, cuyas plumas fue uniendo con cera. Era el único medio para salir de aquella intrincada fortaleza, por el aire. El invento dio resultado en un principio, pero lo malogró el juguetón Icaro. Realizó una travesura, propia de su juventud y movido por la emoción que le causaba volar. Desoyó los consejos de su padre y voló y voló, acercándose excesivamente al sol. El calor del sol fundió la cera, se rompieron las alas e Icaro se precipitó sobre el mar. Dédalo consiguió tomar tierra, felizmente, en Samos.

¿Solamente un mito? Sin duda. Pero, a su modo refleja lo que iba a ser la aviación: un triunfo de la técnica, del que se obtienen beneficios, un riesgo para los más audaces, al menos en sus comienzos; y, en fin, cosa de hombres, una realidad ante la que se abre un insospechado panorama de progresos para la industria, el comercio, los negocios, las comunicaciones, el turismo, las acciones bélicas...

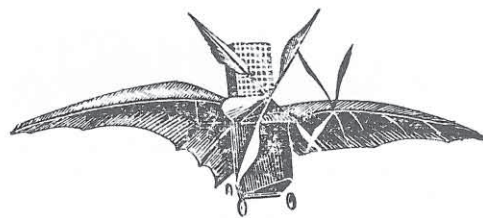
Los donostiarras, en particular, y los guipuzcoanos en general, iban a ser de los primeros afortunados europeos que vieran la maravilla de un avión cruzando por encima de la bahía de La Concha y aterrizando en las arenas de sus playas. El hecho desató el delirio de todos.

Este invento, prácticamente, nació con el siglo y para el año 1910 ya teníamos sobre San Sebastián uno de los más afamados pilotos de la época.

Unos breves datos sobre la evolución de la aviación, para que nos percatemos del hecho y de cómo San Sebastián vivió la aventura desde sus inicios.

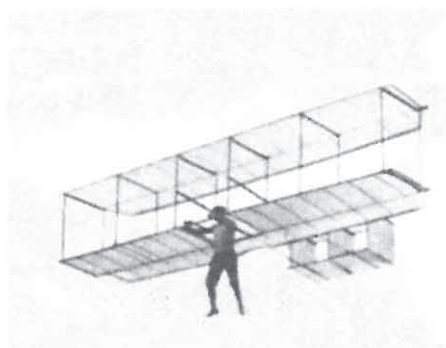
Desde muy antiguo hubo cierto "interés científico" por volar, como lo demuestra la "Paloma mecánica" de Arquitas de Tarento -400 a. J. C.-; aunque suele considerarse a Leonardo de Vinci, como la primera persona que estudió, con criterio científico, el modo en que pudiera elevarse de la tierra un *cuerpo más pesado que el aire*.

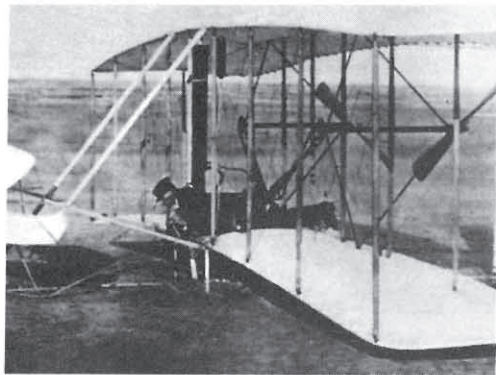
Leonardo llegó a la conclusión, hoy totalmente aceptada, de que el pájaro, que es más denso que el aire, se mantiene y avanza logrando que el aire sea más denso debajo de las alas; es



Aeroplano de Ader equipado con motor de vapor que le permite realizar el primer vuelo.

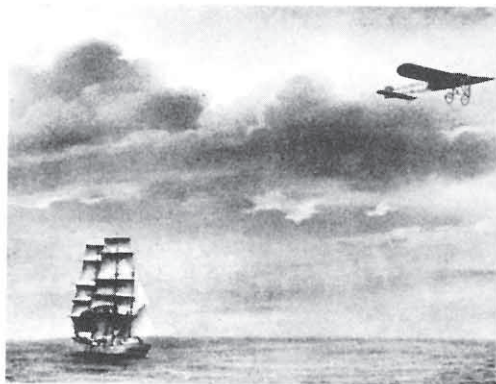
Biplano construido por Chanute en 1896.





El aeroplano Kitty Hawk de los hermanos Wright, con el que se realizó el primer vuelo de la historia. 1903.

Louis Blériot atravesando el canal de la Mancha. 1909.



decir, por el lugar por donde pasa el pájaro es más denso que por el que no ha pasado. En esta afirmación se basa la teoría de la aviación moderna.

Se sigue investigando, probando paso a paso, durante siglos. El progreso no da saltos. Junto a ideas geniales se dan verdaderos disparates. Al cabo de tres siglos, de aquellas intuiciones de Leonardo, llegó la gran explosión del avance de la aviación.

Experiencia decisiva fue la que realizó Ader con su "Eole", elevándose unos centímetros sobre la tierra! y recorriendo unos 50 metros. Esto ocurría el 3 de octubre de 1890.

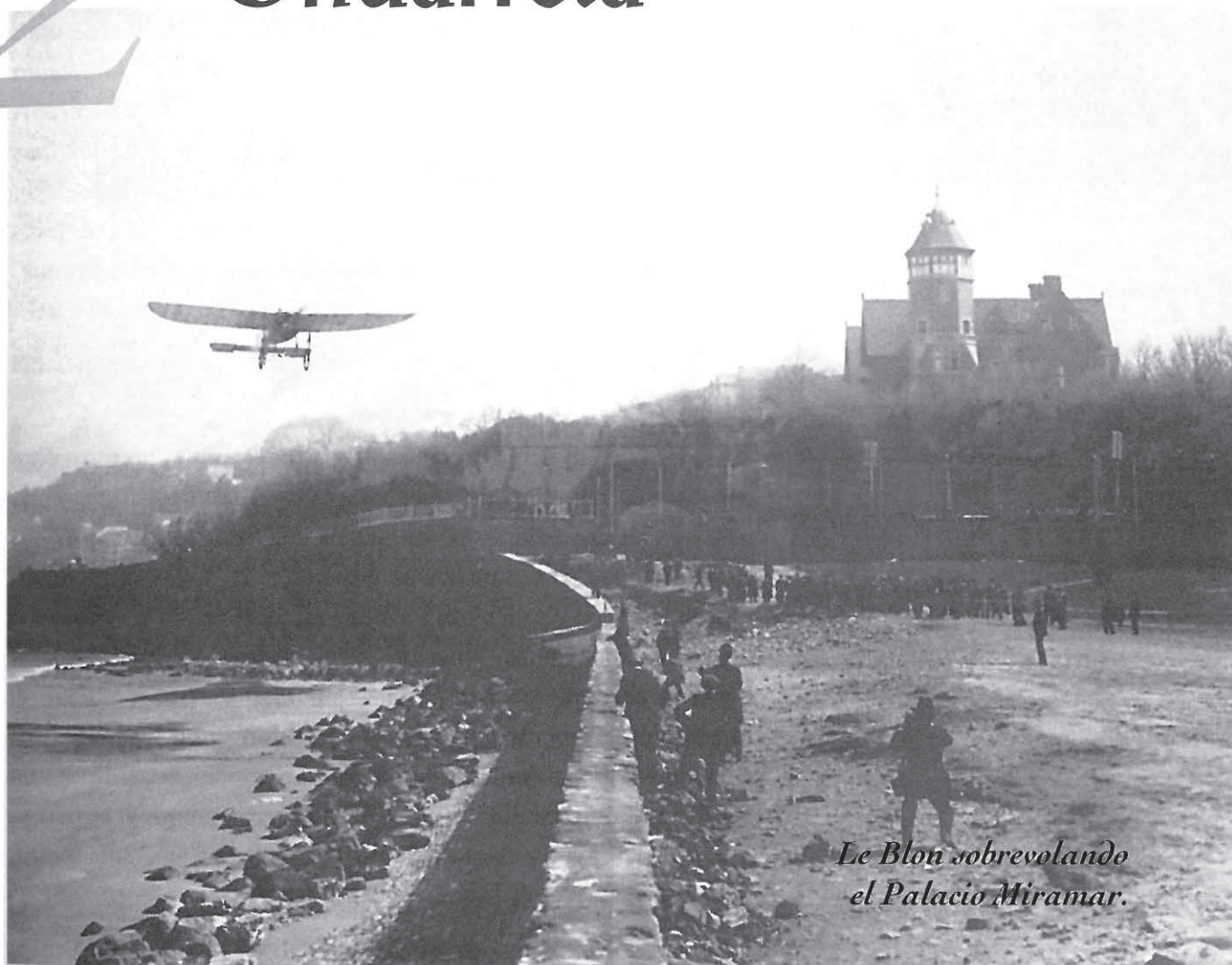
Dos años más tarde, el Avión III, también de Clement Ader, recorrió unos 300 metros.

Los hermanos Wright dieron un poderoso empujón al progreso de la aviación con la construcción del "Flyer Y" que alcanzó una velocidad de 50 kilómetros a la hora.

Hito importante para la aviación lo podemos situar en 1909, año en el que los pilotos franceses Farman y Blériot cruzaron el Canal de La Mancha con su monoplano. Había nacido la moderna aviación.

Esta INTRODUCCION no tiene más pretensión que, primero, hacer resaltar que al año de darse este importante paso en la Historia de la aviación, ya teníamos los aviones en casa; segundo, que el fenómeno levantaba enorme expectación y, finalmente, que resulta inexplicable que siendo tan abundante la bibliografía que existe sobre la Ciudad, no haya ningún trabajo sobre el tema. Modestamente, queremos llenar el hueco con este libro.

2 Ondarreta



*Le Blon sobrevolando
el Palacio Miramar.*

FOTO ASTRAIN

Pero para que los donostiarras pudieran ver tan pronto volar sobre sus cabezas estas *máquinas más pesadas que el aire*, había que contar con un aeródromo, que se dispuso en la playa de Ondarreta.

Por lo demás San Sebastián estaba preparadísimo para organizar toda clase de espectáculos novedosos. Evidentemente eran otros tiempos. Nuestra ciudad aparecía en cabeza organizando acontecimientos culturales, sociales, políticos, espectáculos deportivos... Brillaban las tertulias literarias, las reuniones de los más eminentes políticos... También quiso figurar, en lugar destacado, en las guías del ocio europeo. Aquí se ofrecieron los mejores espectáculos deportivos. Todo ello alrededor de la "Belle Epoque" –años difíciles de determinar– y de los felices años veinte.

Situamos, históricamente, la evolución de los arenales del Antiguo, próximos al mar.

La Ciudad había obtenido, hacía medio siglo, permiso para derribar sus murallas. Este hecho supuso el banderazo de salida para que los donostiarras se lanzaran a una frenética carrera por la construcción. Los ensanches se dispararon en todas direcciones. Nacen edificios y calles con increíble rapidez. Se dio el fenómeno de que muchos de los "espacios vacíos" se tuvieron que desplazar hacia la periferia. A Ondarreta –por ejemplo– se desplazó el campo de maniobras que se había establecido en Alderdi-Eder, para que la tropa realizase la instrucción militar en él. Fue una condición impuesta por el Ramo de la Guerra, para que se permitiera el derribo de las murallas.

Cambiaban Alderdi-Eder, que se veía incorporado a la vida urbana, por Ondarreta, un espacio más abierto.



FOTO ASTRAIN

Bleriot XI con un motor de 35 caballos con el que volaba Morane. Playa de Ondarreta, septiembre 1910.

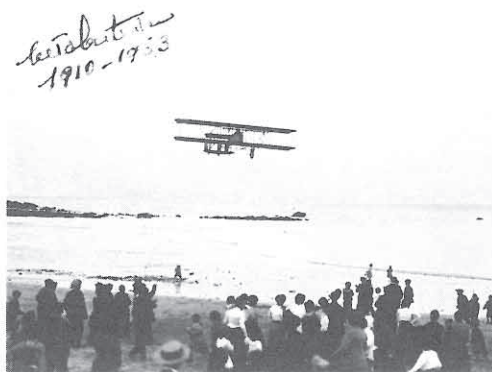
También el pequeño velódromo que la empresa Gran Casino había dispuesto, frente a la terraza del Casino, en el mismo parque de Alderdi-Eder, tuvo que desplazarse. En esta ocasión hacia Atocha.

En 1893 la Reina Regente inauguró el Palacio de Miramar, promocionando aquella zona, que podemos encerrar entre "Abrizqueta" y "Loretopea". Fueron muchos los aristócratas y, los menos aristócratas, quienes se animaron a construir sus villas y palacetes a la sombra del de la Soberana... Todo esto llegó con la ayuda de los Calbetón, Brunet, Duquesa de Almenara Alta, los Satrústegui...

El relleno fue ganando terreno en los juncales del Antiguo. Hasta tal punto que, en 1907 se inauguraba el "Hipódromo de los Juncales" que, al igual que el Aeródromo que nacería dos años más tarde, se trasladaría a Lasarte. En julio de 1916 se inauguró el nuevo Hipódromo con la presencia del rey Alfonso XIII, la Reina Madre, el Príncipe Rainiero, los infantes... en fin, *medio Madrid y todo el San Sebastián elegante.*

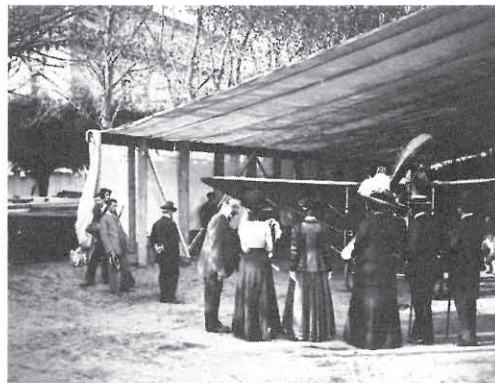
En este "Hipódromo de los Juncales" se corrió en 1911 una famosísima prueba que obtuvo resonancia internacional, denominada, "Omnium" en la que participaron más de 90 caballos.

También en los arenales de Ondarreta cuajó la primera Real Sociedad de Foot-Ball. Allí obtuvo importantes triunfos hasta, que en octubre de 1913, se trasladó a Atocha. Este campo se inauguró con un trepidante Real Sociedad-Athletic Club de Bilbao. Partido que finalizó con un empate a tres. Como dato curioso puede decirse que el primer gol de Atocha lo logró "Pichichi".



Entrada por Ondarreta del avión Farman pilotado por Marcel Tabuteau. 28-9-1910.

Don Ramón Irazusta con Sus Majestades la Reina Cristina y Reina Victoria en los hangares de la playa de Ondarreta.



También encontró acomodo, en Ondarreta, el tenis.

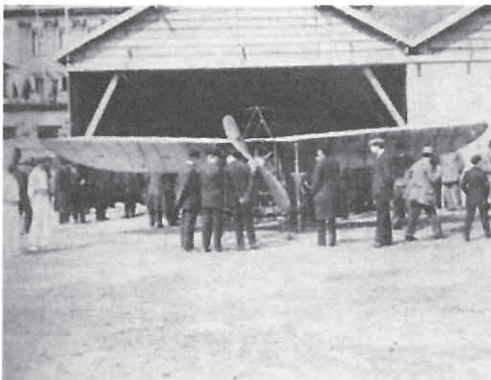
¡El Aeródromo! También estuvo allí, y fue testigo, durante una década, de las más arriesgadas maniobras practicadas por los héroes de la naciente aviación. Los aviones de la época eran pequeños, tenían poca potencia y solamente necesitaban unos metros para poder aterrizar y despegar. Hasta se llegó a despegar del mismo Alderdi-Eder, valiéndose de una rampa que permitía salvar la barandilla.

Normalmente entraban por la parte del mar, aunque en ocasiones también lo hacían por el interior. Leyendo las crónicas de estos aterrizajes y despegues da la impresión de que aquellos aviones dependían del viento más que los de hoy, dada la magnitud de sus alas y la poca potencia de sus motores.

Aprovechaban los metros de arena de la playa, que era más extensa que en la actualidad, y si las circunstancias o la puntería de los aviadores no era del todo buena, utilizaban el Campo de maniobras o el Hipódromo. Eran guiados desde tierra por bombas, cohetes y banderas y, si era de noche, se encendían en la isla e Igueldo unas fogatas con alquitrán. El campo quizá llegase hasta la vertical con Recondo.

Y este pequeño Aeródromo con su rudimentario hangar, sus depósitos para combustible, la zona vallada, para que el público que quisiera presenciar estos experimentos, pudiera hacerlo con comodidad –eso sí abonando una cantidad más o menos módica– fue testigo de la llegada de los primeros aviones que cruzaron nuestro cielo y los cielos de toda la península, con sus piruetas, arriesgados aterrizajes y despegues, reparaciones de sus hélices rotas y fuselajes maltrechos... y también el lugar donde exhibían sus extrañas estructuras.

El monoplano tipo Bleriot, con motor Come de 50 caballos, utilizado por M. Le Blon, ultimando los detalles para su vuelo.



3 Trágica aventura de Le Blon



*El aviador Le Blon en
pleno vuelo*

FOTO MUNOZA

Se ha dicho ya, que desde un primer momento caló, profundamente, entre guipuzcoanos y donostiarras el gusto por la aviación. Debió influir la novedad del espectáculo; San Sebastián, vigilante cerca de la frontera, siempre estaba abierta a todas las novedades; su belleza, espontaneidad y quizá también el riesgo que entrañaban sus ejercicios.

Esta tremenda afición es algo que hoy nos puede sorprender, pero las crónicas de los periódicos constituyen un testimonio seguro por el que podemos conocer, con fiabilidad, qué pasaba en nuestra ciudad.

El día 27 de marzo de 1910, domingo de Resurrección, se iba a celebrar en San Sebastián la primera demostración aeronáutica de su historia.

La VOZ DE GUIPUZCOA, Diario Republicano de Información general, ya de víspera, calentaba el ambiente desde el periódico. Alborozado, en un breve editorial, decía:

También la Bella Easo, como toda Guipúzcoa se visten hoy de fiesta. Si no lo hace con escudos, oriflanas y las banderas de las solemnidades culminantes, hácelo con el júbilo de sus almas y la alegría de sus corazones; porque el corazón y alma donostiarras siempre impresionables ante los bellos motivos laten hoy fuertemente, regocijadamente, pues no es para menos, por el soberbio espectáculo que habrá de ofrecerse ante nuestros ojos.

Realizando un superior esfuerzo, producto de la unión estrecha de voluntades enderezadas a un mismo fin, consigue dar a conocer, por primera vez en España¹, el invento más trascendental y emocionante de cuantos ha producido el ingenio

1. Parece ser que por esta época también hubo demostraciones aéreas en Barcelona.

humano en su lucha secular y denodada contra la materia y la fuerza².

El piloto elegido para realizar estas exhibiciones que dejarían asombrados a los donostiarras fue el francés Humbert Le Blon. El mismo periódico hacía su semblanza:

Humberto Le Blon el piloto que hoy inaugura las experiencias de aviación nació en París el año 1872 contando, por consiguiente 37 años. Físicamente es alto y barbudo.

Una de las figuras más interesantes y simpáticas del mundo de la aviación por su modestia y sus conocimientos técnicos... ha intervenido en diversos vuelos-carreras, como la de París-Burdeos; en la reunión de Heliópolis obtuvo un increíble triunfo venciendo en lucha encarnizada a los más importantes aviadores del mundo como a Rogier o Latham...

Obtuvo el campeonato mundial de velocidad.

Con este currículum, humano y profesional, no es extraño que el trágico accidente causara tanta conmoción entre los donostiarras.

En este mismo número de LA VOZ se publican otros dos reportajes sobre la aviación; dato que confirma, una vez más, que el tema interesaba extraordinariamente.

El primero es de tipo técnico, pero sin olvidarse del lenguaje retórico con el que ya nos hemos puesto en contacto. Dice:

La rueda concepción admirable del humano ingenio enlaza, por feliz acoplamiento al motor de explosión, dando, como



REVISTA NOVEDADES

Le Blon excelente conductor de coches, nació en París en 1872 y falleció en accidente de aviación en San Sebastián en 1910.

2. Hay que irse preparando a esta clase de literatura de los periodistas de principio de siglo, un poco barroca y pedante, pero que tiene su encanto, por lo que he querido conservarla, transcribiendo literalmente, cuanto se ha podido; aunque sometíendome a las limitaciones que me impone el editor.



El Ministro de Fomento felicitando al aviador Le Blon después de los vuelos realizados en San Sebastián.

consecuencia, el moderno artefacto llamado automóvil. Con la hélice, inventada por Sauvage y las modernas máquinas de vapor, que llamamos turbinas obtenemos directamente el movimiento de rotación, que producen esos modernos colosos que cruzan los océanos con velocidad mayor a la del pez mejor dispuesto a la natación. Pero conquistados el suelo y el mar era forzoso conquistar el espacio...

Después de aclarar que sería una locura o una tontería toda tentativa de conquistar el espacio mediante el esfuerzo muscular tal y como lo hacen las aves:

... pues el aire es un medio muy fluido, ochocientas veces más ligero que el agua y sería enorme la cantidad de kilogramos que deberían realizarse, imposibles de mantener dado el peso del hombre.

El aire como todos los cuerpos físicos obedece a la ley física de la inercia. En virtud de ésta, al dejarse penetrar por un cuerpo sólido, origina un movimiento en sus moléculas, estrechándose unas contra otras. Esto nos aclara que si el aire ofrece una resistencia muy pequeña a los cuerpos supone la base de su sustentación en el espacio de un cuerpo más pesado que el aire.

El articulista va entrando en mil detalles técnicos, un poco tediosos para el lector de hoy, pero que parecían oportunos e interesantes para aquel público que no encontraba explicaciones a lo que veían sus ojos.

Es la inercia del aire la que sujeta el aparato en el mismo, pero es una o dos las hélices que se van atornillando en el aire y le permiten avanzar. Tenemos, pues, explicado el

fenómeno de la sustentación en el espacio, por resistencia del aire y como ésta a su vez es creada por la velocidad resulta el axioma de la Aviación, que sin velocidad, no hay vuelo.

Más adelante introduce el concepto del "ángulo de ataque", pero vamos a dispensárselo al lector, pues con lo leído ya nos basta, para conocer hasta qué punto interesaban estas cosas en San Sebastián en el año 1910.

El artículo de Fidel M. Urbina es más literario, como el mismo título nos lo sugiere: lo titula Fantasía.

Entre otras cosas dice:

Cuando los hombres de la generación actual leíamos de niños las sugestivas novelas de Julio Verne cerrábamos aquellas amenas páginas con el espíritu repleto de incredulidad, pero también henchido de hondas esperanzas. ¿Qué será del mundo nos preguntábamos si se resolviesen estos gigantes problemas planteados en el inmenso dédalo imaginativo del narrador fecundo? ¿Sueños fidelidad, pura fantasía?

Muchas de las fantasías de Julio Verne se han convertido en realidad tangible. Ahí están los aeroplanos, artillugios maravillosos que parecerían a nuestros abuelos, si volviesen al mundo fenomenales caballos del espíritu del mal.

Ahí tenéis a los pilotos, los hombres pájaros, los modernos centauros dispuestos a hender el aire con las grandes alas de sus máquinas voladoras.

Ahí está la multitud ansiosa esperando elevar sus ojos ávidos hacia las aves humanas, como las águilas caudales



Primera página del periódico La Voz de Guipúzcoa donde se anunciaban los festejos de primavera con la participación de los pilotos más conocidos del momento.

disputan a las nubes su decadente imperio y a los astros su espléndida soberanía.

Abí está la aviación el elemento más portentoso de los siglos por cuya virtud mecánica se eleva la criatura racional de esta charca terrestre donde chapotea. Es que quiere vivir libre del barro pegajoso del que está formada. Es que tiende a reinar dulce y serenamente, no en las regiones del Empíreo, donde el trono del Creador tiene su asiento, pero sí en el amplio espacio de la pureza, de la luz, del éter y del silencio.

Con la lectura de los periódicos de la víspera del acontecimiento, no nos hemos aburrido y, al mismo tiempo, hemos tomado el pulso a esta sociedad donostiarra que esperaba ansiosa la llegada del día 27 de marzo.

LA VOZ DE GUIPUZCOA hace una minuciosa descripción de los hechos ocurridos: *día glorioso, no sólo en los anales de la aviación, sino de la historia de San Sebastián.*

La expectación era máxima. El Diario republicano nos llega a decir: *Todos los donostiarras tenían ayer sus miradas puestas en el firmamento como si de ella fuese a descender la gloria del Dios resucitado.*

Resumo los hechos.

Todo San Sebastián, en efecto, estaba pendiente, observando el horizonte, para ver si las condiciones meteorológicas iban a permitir que se realizase esta primera prueba de aviación. La mañana amaneció brumosa. Corría una suave brisa y una ligera neblina parecía que iba a empañar el grandioso espectáculo.



FOTO ASTRAIN

Hubert Le Blon preparando el vuelo el día 27 de marzo de 1910.

Ya se había trasladado el monoplano de Le Blon, desde la estación del Ferrocarril del Norte, a donde había llegado desde París, hasta el hangar de Ondarreta. En él se procedería a su montaje.

Se iba llenando de espectadores el campo de aviación. Siendo limitado el número de personas que podían acercarse hasta los hangares, los que conseguían este privilegio, se quedaban admirados de que una cosa, al parecer tan sencilla, fuese capaz de remontarse por los aires. Se colocaron unas vallas y se cobraba entrada.

Según avanzaba la mañana todos los puntos dominantes, que rodean la bahía, se iban abarrotando: terrazas, balcones, tejados, montes, caminos... todo se encontraba repleto de un público variopinto perteneciente a las más diversas clases sociales.

Dentro del aeródromo la animación también crecía por momentos. Allí se había concentrado lo más selecto de la Ciudad.

Le Blon, en mangas de camisa, con su larga barba y un casquete propio de los aviadores, daba órdenes y hablaba cordialmente con todo el mundo. A las 11 ya estaba preparado, pero hubo que esperar a que llegara D. Fermín Calbetón, Ministro de Fomento, que acompañado de autoridades y amigos quiso estar presente en este importante acto en la vida de la ciudad.

A las 11'35 llegó el Sr. Ministro con su comitiva. Como todo el mundo, se acercó y admiró el aparato. Se trasladó el monoplano al punto de partida, colocándolo en la diagonal del aeródromo para facilitar el despegue.

Hubert Le Blon con los sres. Felipe Azcona y Vicente Ameztoy, los constructores del A.M.A.



FOTO ASTRAIN

El periódico sigue pormenorizando minuciosamente todos los detalles:

A las 12'06 montó Le Blon en su asiento de piloto y comenzó a dar vueltas la hélice. Observaron que el motor no funcionaba bien, que hacía "raté", como dicen en su jerga los aviadores. Nueva prueba y nueva suspensión de la exhibición. Se detecta una avería en el acumulador eléctrico. Es preciso sustituirlo: utilizan uno de un automóvil. A las 12'27 todo funcionó perfectamente.

Realizó una pequeña prueba. Recorrió unos cien metros sin lograr que el aparato se elevara en el aire. El público, sin duda por los nervios, dio muestras de impaciencia y desagrado. Pero eran las 12'32 cuando llegó el ansiado instante. Le Blon emprendió una segunda salida, con mayor velocidad y el aparato se desliza sobre sus ruedas por el campo pareciendo un ave enorme herida por el plomo del cazador y acosada por los perros. En un principio no se eleva, pero realizada una segunda salida esta vez a la velocidad adecuada, el pájaro inmenso, como si hubiera recobrado sus agotadas energías, se separa de la tierra y sube dulcemente. El gentío, ahora sí aplaude enloquecido.



REVISTA NOVEDADES

Le Blon en pleno vuelo

Se elevó unos 30 metros de altura y siguió la curva que describe el paseo de La Concha, llegando hasta Alderdi-Eder. Allí realizó un viraje increíble y regresó al punto de partida por el lado del mar, dibujando arriesgadas ondulaciones. Desde este punto inició el descenso y cuando parecía que iba a tomar tierra en la arena de la playa de Ondarreta, remontó de nuevo el vuelo. Se encaminó hacia el mar, cruzando la bahía que se encontraba repleta de barcos de todas clases.

Se acercó a las proximidades del Gran Casino tomando otra vez la curva de La Concha, para dirigirse al aeródromo. *Avanza un poco más el ave gigantesca y se posa definitivamente como si viniera a morir con el corazón traspasado.*

Son las 12'37. El vuelo ha durado cinco minutos. El periodista lo califica de *soberbio, magistral*. El Ministro de Fomento y las autoridades locales felicitaron con entusiasmo al piloto. En San Sebastián durante toda la tarde no se habló de otra cosa.

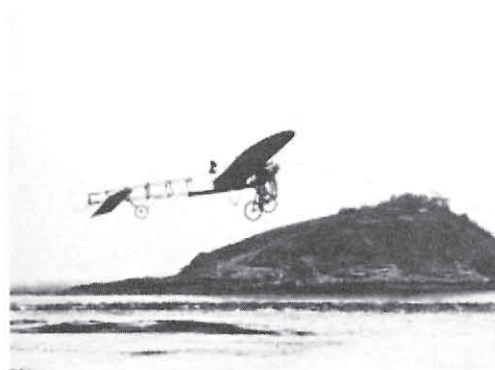
Había volado entre los 30 y 40 metros y a una velocidad de 60 kilómetros por hora. ¡Con qué exactitud se cronometraban los vuelos y se tenían en cuenta todos los detalles de los experimentos!

El día 28 hubo otra exhibición. El tiempo era excelente y la prueba también resultó un éxito. Puesto el motor en marcha salió disparado elevándose al primer intento, todos están conformes en admitir que este vuelo fue superior en duración, riesgo y elegancia al del día anterior.

Arrancó a las 12'05, realizó tres vueltas, casi completas a la bahía *haciendo preciosas ondulaciones y virajes*, ante el asombro de la multitud. A las 12'13 verificó su aterrizaje en medio de aplausos y felicitaciones del público que, por ser día laborable, era menor que el día anterior.

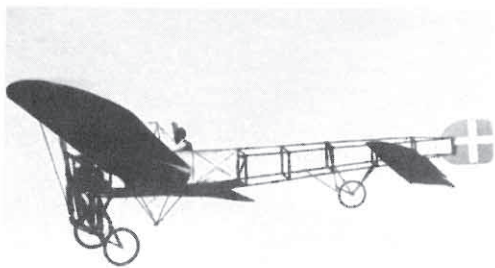
El día 29 se celebró otra prueba, en esta ocasión por la tarde, fue presenciada por cientos de personas que abarrotaban el monte de Igueldo. Se lanzó al aire a las 6 menos 11 minutos.

Sus evoluciones eran mucho más emocionantes. Asciende, desciende, realiza virajes increíbles... que ponen el alma en



REVISTA NOVEDADES

Sobrevolando la bahía.



Primer plano del avión en pleno vuelo.

vido a los asistentes. Durante una de estas evoluciones se acercó tanto a la playa de La Concha que provocó el pánico de las gentes que presenciaban el espectáculo desde ella. La gente huyó corriendo temiendo que se estrellase el aparato. Pero Le Blon "realizó una pasada" y percatándose del pánico que había provocado su maniobra se rio y se sintió regocijado. El aparato se acerca al mar. El buitre se ha convertido en gaviota.

El delirio cunde entre la muchedumbre que aplaude frenéticamente.

Pero, o bien por no haber calculado con exactitud la distancia, o bien por lo que dijo con enorme sangre fría *para producir una mayor impresión en el público rompiendo la monotonía de detenerse siempre en el mismo lugar*, el caso es que enfiló hacia el aeródromo y cayó al mar cerca de la arena, flotando durante unos instantes. Era un modelo Blériot, provisto de un motor Gnome de 50 H.P.

Parece que Le Blon tenía el presentimiento de que iba a caer en el mar y se había puesto unas botas más ligeras, para defenderse mejor de las olas y poder nadar en dicho caso.

El aviador salvado con toda celeridad, fue recogido por una canoa-automóvil.

Después hubo que rescatar el avión. La operación fue bastante complicada y la dirigió el mismo Le Blon. A continuación se procedió a su traslado para arreglarlo en los hangares. Eran las 7 y media de la tarde.

El día 30 voló tomándose la revancha del percance que le ocurrió el martes.

Tuvo que suspenderse la exhibición del día 31 a causa del mal tiempo: *se produjo un fuerte viento*. Un complicado sistema de banderas y de semáforos advertía si se podía realizar el vuelo o no. En esta ocasión comentan los periódicos que la playa estaba desierta en previsión de que se produjera algún accidente.

Con los cuatro vuelos realizados había cumplido sus obligaciones con la Comisión de Festejos que le había contratado. El día primero de abril, como despedida, fue obsequiado él y su esposa con una cena en el Hotel Londres. Acudieron muchas personalidades pertenecientes a la política, al ramo de la aviación, mayoritariamente francesas y del comercio de la plaza. La cena fue espléndida y, como había finalizado con sus compromisos, le entregaron lo acordado, 12.000 francos a los que añadieron 1.000 como gratificación. Otorgándoles además sendos regalos, un reloj para él y un alfiler para su esposa.

Ante tantas muestras de amabilidad, Le Blon, que se encontraba muy a gusto en San Sebastián, decidió prolongar su estancia en la Bella Easo, y corresponder a tanta cortesía realizando otra exhibición. No es extraño que se ganase el corazón de los donostiarras, no sólo por el valor a raudales del que, día a día, hacía gala, sino por su humildad, sencillez y simpatía.

Llegó la tarde del infortunado día dos de abril. Parece que había manifestado a sus más próximos amigos que iba a realizar unos ejercicios muy espectaculares. Algo de esto debió cruzar por su mente a la vista de la cantidad de aceite y gasolina que había almacenado en los depósitos.

Parece que quiso realizar un vuelo a modo de entrenamiento, *colocados los semáforos y las banderas, a las tres y media,*



REVISTA NOVEDADES

Los marineros Alejandro López y Francisco Corostola que recogieron a Le Blon en su primera caída en la bahía de La Concha.

Los pescadores Jesús López, Luis López y José Lekuona fueron los primeros en acudir en auxilio de Le Blon en su segunda y trágica caída.

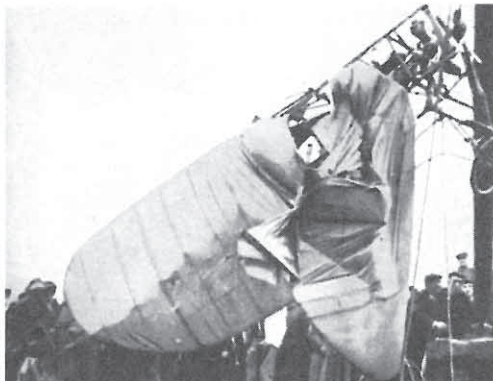


REVISTA NOVEDADES



Buzo que ayudó en el rescate del avión.

Momento en que se recupera el avión del agua en el muelle.



con bastante antelación al tiempo fijado salió con su monoplano. A causa de este adelanto no estaba preparado el servicio de salvamento en la bahía y el público era escaso.

Salió del campo de Aviación a una velocidad adecuada, 65 kilómetros por hora, según nos dice LA VOZ:

salió raudo y valiente siguiendo la misma dirección de los demás días, alcanzando hasta 60 metros de altura llegó al lado opuesto de la bahía, hasta dar con el hotel de Londres, para virar a la izquierda y volver, casi por el mismo camino. Cuando se encontraba a la altura del túnel del Antiquo, debió intentar un segundo viraje, para proseguir su vuelo hacia el mar. En este momento ocurrió algo terrible, espantoso. Las corrientes hicieron que éste no obedeciera a la voluntad del piloto. El monoplano perdió la posición normal en el aire, inclinándose hacia abajo el ala izquierda, el motor siguió su impulso y sin dominio alguno cayó, pesadamente, al agua a la altura del Pico del Loro.

Le Blon había muerto.

El periodista sigue narrando los trágicos hechos; en esta ocasión con toda sencillez, seguramente, impresionado y olvidándose de alegrías retóricas.

Los golpes que se le encontraron al aviador no parece que fueran motivo suficiente para causarle la muerte. Aunque pudo ser que algún golpe le hiciera perder el conocimiento y como los servicios de rescate tardaron unos diez minutos, es más que probable que muriera por asfixia.

Existe contradicción entre los testimonios de los que presenciaron el accidente; mientras unos dicen que el cadáver del aviador flotaba sobre las aguas, con sus largos cabellos flotando, otros dicen que lo rescataron de su asiento de piloto fuertemente agarrado a los mandos.

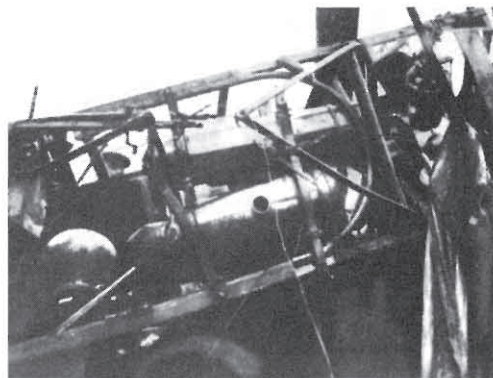
Su cuerpo fue colocado sobre el bote de un "Mamelena", para ser trasladado al puerto y descenderlo en el muelle.

En estos momentos, tan infaustos, nos encontramos con un caso curioso que plantea la burocracia municipal. Los doctores municipales Celaya y Tamés corrieron al Cuarto de Socorro del Antiguo, pensando que iban a llevar allí el cadáver, por haber caído cerca de la playa de Ondarreta, pero cuando se percataron de que el cortejo marítimo y fúnebre se encaminaba al muelle, hicieron cambiar la ruta a su carruaje. Los marinos que conducían el bote se resistían a desembarcarlo, por entender que necesitaban autorización. Solamente la intervención del ex-concejal Sr. Elósegui logró que se pasaran por alto estos trámites.

Desembarcaron el cadáver. Llegaron los médicos que intentaron reanimar aquel cuerpo inerte. Todo fue inútil. Fue trasladado al Cuarto de Socorro de la calle San Marcial –¡por fin se dieron cuenta de a dónde correspondía llevarlo!–.

Más adelante se instaló la capilla ardiente en el Hotel de Londres. Entre las pertenencias, que se le encontraron, estaba el reloj que la Comisión le había regalado la víspera en el transcurso de la cena-homenaje. Señalaba las 3 y 29 minutos, la hora exacta del accidente: en ella se paró el reloj y la vida del aviador.

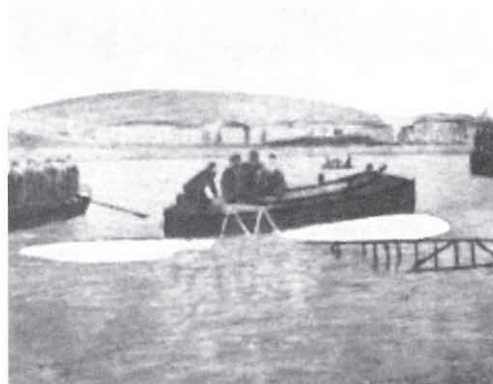
LA VOZ DE GUIPUZCOA se ocupaba ampliamente de la viuda de Le Blon, *pobre señora; tan simpática y tan amable*



ARCHIVO AUNAMENDI

*Estado en el que quedó el motor
Come 50 de caballos que tripulaba
Le Blon después del accidente.*

*Barcas de un "mamelena"
recogiendo el cadaver.*



REVISTA NOVEDADES



Traslado del cadáver hasta el hangar.

La comitiva fúnebre del aviador Le Blon a su paso por la avenida de la Libertad.



como él. Cuentan que, al verlo en la capilla ardiente, no se creía que pudiera estar muerto, tan lleno de vida y alegría como estaba hacía, solamente, unas horas antes.

En la ciudad todo eran cábalas sobre las posibles causas del accidente. ¿Excesiva potencia del motor?, ¿O por el contrario, poca potencia?, ¿Fue víctima de una congestión por haber montado muy pronto después de almorzar?, ¿Pesaba mucho el motor?

El duelo y la conmoción fueron generales en la ciudad. Por la capilla ardiente pasó "el todo San Sebastián".

En el Círculo Mercantil se colocó la bandera a media asta. El Ministro de Fomento envió sendos telegramas a la viuda, al alcalde, al cónsul francés... La Comisión General de fiestas dirigió un manifiesto a la población para que acudiera al funeral y a los actos de traslado del cadáver.

Se suspendió el concierto del Boulevard, el Orfeón donostiarra aplazó algunas actuaciones, acordando que una nutrida representación acudiera a la despedida de los restos mortales de Le Blon.

San Sebastián estaba sumido en un profundo dolor. El día 4 se celebraron los funerales por su alma en la parroquia de Santa María, con el templo totalmente abarrotado de fieles. Desde muy temprano comenzó a llegar gente a los alrededores del Hotel Londres. También comenzaron a llenarse las calles por las que iba a transcurrir el cortejo fúnebre. Los donostiarras con su presencia querían manifestar su condolencia por el fallecimiento del valiente aviador que, en pocos días, se había ganado el cariño y la admiración de todos.

A las 10 y media, salió el cortejo fúnebre que recorrería las calles: Avenida de la Libertad, Paseo de los Fueros, Puente de María Cristina hasta llegar a la estación del Norte. La carroza era arrastrada por seis caballos, y el féretro estaba cubierto por nueve hermosas coronas: "El Club Ciclista de San Sebastián", "Los compatriotas franceses de San Sebastián", "El Orfeón Donostiarra", "El Real Club Automovilista"... etc.

La comitiva era espectacular y avanzaba en medio de dos murallas humanas. Cuatro bandas de música interpretaban marchas fúnebres. Hombres y mujeres no podían contener las lágrimas. Durante los actos fúnebres se cerró el comercio y se suspendió la circulación de coches y tranvías.

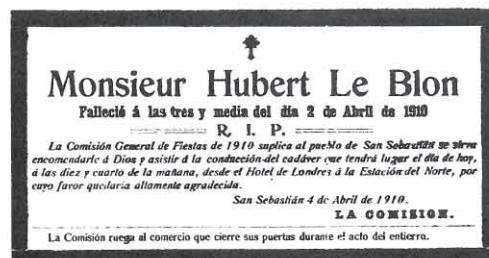
También los andenes de la Estación del Norte estaban totalmente repletos de gente que querían despedir al aviador. El féretro fue colocado en un furgón. En él emprendería el camino hacia París. Su viuda, aplanada por el sentimiento, apenas si podía andar por sí sola. Se apoyaba en las señoras de Amezttoy y Azcona.

Momentos antes de emprender la marcha se subieron al tren el Alcalde de la Ciudad y el Gobernador, despidiéndose de todos de forma emocionada.

Un periódico recoge las impresiones de un testigo presencial que describió así los hechos del funeral y de la conducción de los restos mortales de Le Blon a París:

La viuda –desolada y agradecida– lloraba viendo aquella imponente manifestación de simpatía y dolor que constituyeron aquellos actos. San Sebastián entera se adhirió a aquellos homenajes por la memoria del aviador francés que

*Esquela publicada en el diario La
Voz de Guipúzcoa.*



en el breve tiempo de una semana había logrado captar por su valor, su pericia, por su sencillez y amabilidad el corazón de la ciudad entera. Recuerdo la interminable cola de la comitiva mortuoria y puedo afirmar que en mis días sólo he visto en San Sebastián una cosa semejante: la conducción de José Mari Usandizaga.

Poco más se puede añadir; solamente, que el paso del tren, hasta la frontera, fue saludado con respeto y admiración por las gentes en todos los pueblos.

AGUR, AGUR; T'ERDI

A Vuelos de exhibición



*Benito F. Loygorri con
su hermano momentos
antes de despegar.*



Deletang

No queremos ser reiterativos al insistir sobre el tema, ni dar sensación de que pretendemos llevar el agua a nuestro molino; es decir, a demostrar la oportunidad de la publicación de un libro sobre la historia de la aviación en Guipúzcoa, algo, incomprensiblemente, olvidado.

Pero, el interés que los donostiarras mostraban por ella constituye una página importante de la historia de San Sebastián, que debe recordarse... De momento prescindimos de juzgar la trascendencia que ha tenido la aviación para la humanidad, considerada como uno de los hechos más importantes en orden al desarrollo del comercio, de los transportes, del turismo... cuestión a la que nos acercaremos al referirnos al Aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia.

A primeros de aquel trágico mes de abril de 1910, ja los pocos días del sincero y multitudinario duelo realizado por la muerte de Le Blon!, contratan a otro aviador, Deletang, para que realice evoluciones sobre la misma bahía donde había encontrado la muerte su desafortunado compatriota.

El día 10 de abril llegó Deletang en ferrocarril desde París y, juntamente con los miembros de la Comisión de Festejos que habían salido a esperarle a la estación del Norte, se dirigió a Ondarreta. Recorrió el campo de Aviación, mostrándose muy impresionado sobre sus instalaciones y manifestando que reunía inmejorables condiciones para la realización de las pruebas.

Comentó lo que para él había sido la causa del accidente de Le Blon. Dijo que estaba convencido de que se debió a un fallo de acoplación del aparato con el motor. *"No existe ninguna seguridad con un motor de 50 caballos adosado a un mono-*

plano Blériot". El se mostró muy animado para realizar vuelos sorprendentes con el suyo.

Y para que no decayese el ánimo, como todavía no había llegado su avión, por la tarde, se fue a presenciar una corrida de toros.

Al día siguiente llegó el avión. Fue trasladado al hangar y se anunció que aquella misma tarde volaría.

El público, que era todo un entendido, estaba atento a las posibles suspensiones de los vuelos. Estas se anunciaban por medio de banderas y semáforos. Si se iza bandera blanca quiere decir "no se vuela"; la azul significa que "se prepara el vuelo" y la roja que "se va a volar".

Este primer vuelo no se pudo realizar, y tampoco ningún otro durante los siguientes días. El día 13 hizo un día espantoso. Los periódicos decían que era tal *el ventarrón que el avión hubiera podido volar sin motor*.

Impacientes recurrieron al pronóstico del observatorio de Igueldo. Orcolaga anunció que el tiempo iba a mejorar.

Orcolaga acertó, como casi siempre. Pero en esta segunda intentona falló el motor. El percance produjo gran contrariedad, tanta que un periódico le lanza esta diatriba:

Ayer volvimos a quedarnos sin volar a causa del impertinente motor. Si este perverso caballero fuera de carne y hueso era cosa de dirigirle cuatro o seis epítetos denigrantes por sus malos procederes. Pero es un ser irracional insensible. Impertérrito se ha empeñado en no dar las debidas vueltas cuando se lo mandan y no tenemos más remedio que sufrir sus genialidades.



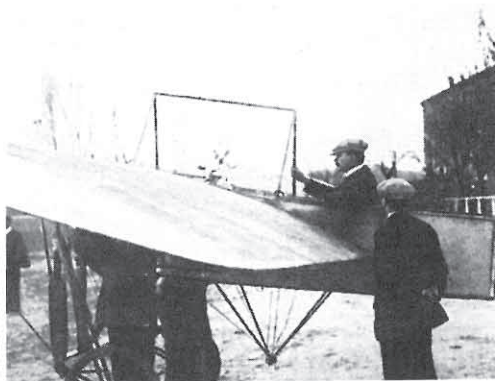
FOTO URKABE (ARCHIVO AUNAMENDI)

El aviador Deletang probando su aparato Blériot.

Anuncios de los festivales en los periódicos locales.

PARQUE DE AVIACIÓN DE ONDARRETA
Mañana domingo, 2 de Octubre
Grandes vuelos mañana y tarde
⊗ Tabuteau ⊗ Loygorri ⊗ Garnier ⊗
PRECIOS
Por la mañana: Mitad de precio de los días anteriores.
Por la tarde: Los mismos precios de los días anteriores.

GRAN CONCURSO DE AVIACION
Organizado por el Real Aero Club de España (Sección de Guipúzcoa).
Hoy Copa de S. M. el Rey
Concurso de habilidad y
Vuelos con pasajeros
De cuatro de la tarde, en adelante
Morane ⊗ Tabuteau ⊗ Loygorri ⊗ Garnier



El aviador Deletang comprobando el aparato momentos antes del aterrizaje forzoso en la playa de Ondarreta.

Al menos se lo tomaba con humor.

El día 14 tampoco hubo vuelo. En esta ocasión se aliaron el motor y el mal tiempo. La gente se impacientaba. Eran ya muchas las horas de espera. Aunque no todo eran reproches al mal tiempo, al aviador y a la Comisión. También se acordaban de Le Blon y pensaban que había que tomar todas las precauciones necesarias.

El contrato firmado con Deletang le comprometía a permanecer 12 días en San Sebastián, de los cuales tenía que volar 6. El contrato no pudo cumplirse.

Otro día más y tampoco hubo vuelo. Un periódico reflexionaba de este modo:

Dígase lo que quiera el espectáculo de la aviación no decae. Aunque ha perdido el interés por las suspensiones de estos días pasados. Pero cuando izan las banderas rojas y suenan los estampidos de los cohetes, el público corre que se las pela por tomar posiciones.

Por fin el día 17 Deletang pudo volar. Un cronista, entre otras cosas, nos dice:

¡Gloria a Deletang en las alturas y paz en la tierra a los hombres y mujeres que querían verle volar!

Esta evocación del pasaje bíblico no estará muy bien acomodada, pero se ajusta al caso como anillo al dedo...

¡Hosanna al volador y al aeroplano que pudieron por fin, desprenderse del polvo de la tierra.

La cosa no fue para tanto. Aunque hubo emoción. Inició el vuelo a las 12'17 horas y cuando llevaba volando unos tres minutos y tras efectuar arriesgadas y diferentes evoluciones, a distintas alturas, sobre la bahía, rozó el agua, pudiendo hacer remontar el aparato con gran dificultad. A duras penas salvó el Pico del Loro y logró aterrizar en Ondarreta.

Había vuelto el mal tiempo. Después de esperar unos días, no pudo realizar ningún otro vuelo, regresando a Francia.

—————

En septiembre del mismo año el Real Aero Club organizó un gran concurso de aviación. Tomaron parte en él tres pilotos, uno de los cuales era bilbaíno.

Morane, un piloto francés, que poseía los títulos mundiales de altura y de velocidad, fue el primero en llegar a Ondarreta.

Realizó varios vuelos por la bahía, sobrevolando toda la ciudad y los montes Ulía e Igueldo. El público se volcó con él; había presenciado por primera vez la modalidad "de bajar planeando".

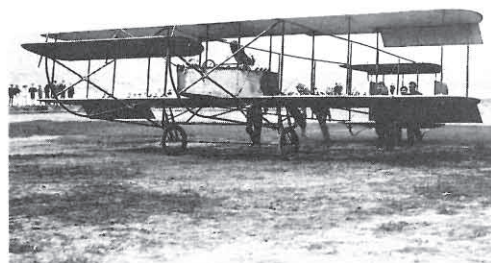
Volvió a repetir el vuelo, al día siguiente, día 28, efectuando igualmente magníficas exhibiciones.

Cuando más entusiasmado estaba el público contemplándolas se divisó que en el horizonte aparecía un biplano procedente de Biarritz. El aparato estaba tripulado por el también francés Tabuteau. El entusiasmo del público se multiplicó por dos. Tabuteau, entre fervorosas ovaciones, penetró en la bahía, entre la isla e Igueldo, alcanzando con toda perfección el campo de



Foto de Morane

*Marcel Tabuteau en su avión
Farman en la playa de Ondarreta.*





Su Majestad Alfonso XIII con los sres. León Morán y Felipe Azcona. 27 de septiembre de 1910.

El sr. Loygorri en el momento de disponerse a partir del aeródromo sobre el biplano Farman.



aviación. Era la primera ocasión en que se veía a dos aviones juntos cruzar el cielo donostiarra.

El rey Alfonso XIII, que presenciaba entusiasmado las evoluciones de estos aviadores, anunció inmediatamente que a ambos se les iba a conceder la Cruz de Carlos III.

Ondarreta se había convertido en un aeródromo "internacional, de primera fila". El público, los periodistas y, sobre todo, el jurado cronometraba y tomaba buena cuenta de todos los detalles de este concurso.

Pero, aunque parezca imposible para aquellos tiempos, todavía iba a haber más. Se va a incorporar a esta Semana Aérea un piloto bilbaíno, Benito Loygorri. Nada menos que el primer español que había obtenido el título de piloto. Se presentó al concurso en un "Farman" de 50 caballos.

Loygorri, dicen, que era alto, joven, un poco desgarbado y muy simpático. A su llegada a Ondarreta declaró a la prensa: *Soy un piloto modesto, pobre principiante que hará lo que pueda.* (Pero, ¿era realmente de Bilbao este Loygorri!).

Sus ejercicios fueron impecables, el público ponía especial interés en contemplar las evoluciones de aquel valiente bilbaíno. Se cronometraban sus vuelos con exactitud; de uno de ellos, nos dicen que duró "6 minutos, 1 segundo y 3 quintos". La gente cuando lo veía evolucionar no se cansaba de gritar: "¡Ya tenemos un aviador de los nuestros! ¡Bravo Loygorri, bravo!".

Finalizada una de las pruebas el piloto con sus *briches*, su *chaqueta deportiva* y su *gorra de visera* fue a abrazar a su madre que se encontraba entre el público. A continuación subió a la tribuna donde fue felicitado por las reinas D^a M^a

Cristina y D^a María Victoria, quienes le impusieron la Gran Cruz de Isabel la Católica.

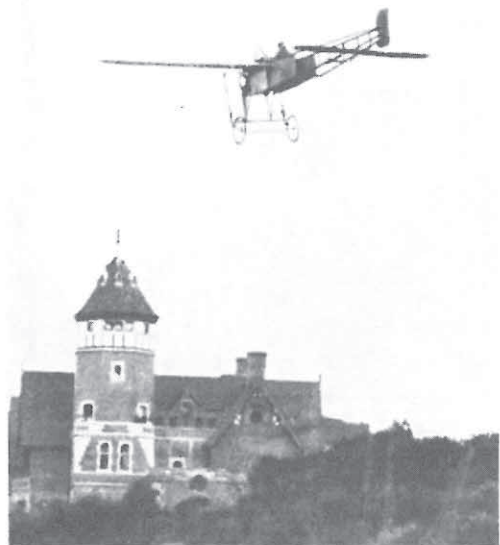
Como, en definitiva, se trataba de un concurso, había que realizar una serie de pruebas que iban siendo puntuadas. Morane con su "Blériot" obtuvo los premios de mayor permanencia en el aire y de mayor altura conseguida. Había un premio espectacular de habilidad, que también lo logró Morane, al tocar tres veces tierra sin interrumpir el vuelo. En este apartado Loygorri no obtuvo ningún punto, en cambio casi iguala a Morane en altura y en permanencia en el aire.

Como fin de fiesta, los tres aparatos pilotados por Morane, Loygorri y Tabuteau, evolucionaron a la vez, sobre el mar, ofreciendo un espectáculo indescriptible, según los cronistas.

El día 1º de octubre Loygorri, que hasta el momento no había conseguido ningún premio, logró un récord. Consiguió volar con un acompañante femenino, la donostiarra María Minondo, la primera mujer que voló en España. El hecho causó gran sensación y también críticas injustificadas.

Pero vamos al final de este vuelo. ¿Fue una bilbainada? Creemos que no. En pleno vuelo el motor sufrió una parada, por causas desconocidas, y gracias a la pericia y a la sangre fría del aviador no ocurrió una desgracia irreparable. Evitaron el accidente; en lugar de aterrizar, amerizaron. Cosa que ocurrirá en distintas ocasiones. No sufrieron ningún daño, ni los pasajeros, ni el avión.

El día 30, también volaron con Tabuteau varios principiantes. Parece ser que se iba perdiendo el respeto a los aviones.



REVISTA NOVEDADES

*Pruebas verificadas por Morane
sobre el Palacio Miramar.*

*Benito F. Loygorri, primer
aviador español.*



REVISTA NOVEDADES



Vadrines



Garros

3. Julio Vadrines fue uno de los aviadores más famosos de su época. Nacido en Saint-Denis en diciembre de 1881 y fallecido en D. Albon en 1919, cuando se dirigía a Roma por vía aérea.

Su popularidad aumentó extraordinariamente con los vuelos realizados entre París y Pau en abril de 1911 y sobre todo con el París-Madrid realizado pocos días después.

4. Roland Garros, también aviador francés, muerto en el campo de batalla en lucha con los aviones alemanes, en 1918, fue también un extraordinario piloto francés. A pesar de sus méritos, como aviador, quizá hoy se recuerde más su nombre por un motivo ajeno a la aviación, porque es quien presta su nombre al torneo de tenis más prestigioso de Francia.

De acontecimiento internacional se catalogó este vuelo, realizado entre París y Madrid en 1911. Tuvo en San Sebastián lo que llamaríamos un "fin de etapa".

El accidentado vuelo se planificó de este modo: primera etapa París-Angulema, segunda etapa Angulema-San Sebastián, y tercera y última San Sebastián-Madrid.

San Sebastián adquirió protagonismo al ser considerada como una de las etapas intermedias. Su nombre comenzó a sonar en los centros que dominaban el mundo de la aviación internacional.

Los periódicos, tanto nacionales como extranjeros, concedieron enormes espacios a esta singular carrera. En principio iban a ser 19 los participantes en el "raid", que estuvo a punto de suspenderse, pero al fin, tan solo tres tomaron la salida y la concluyeron. Así de dura fue la carrera.

Comenzó con enorme expectación. No solamente en San Sebastián estos acontecimientos atraían a las masas, también en París, aunque estaban más acostumbrados a ellos, por ser Francia una "de las cunas de la Aviación".

Muchas personas permanecieron en vela toda la noche junto al aeropuerto, pues no querían perderse ningún detalle de este histórico "raid".

Un periódico parisiense relataba cómo de los 19 inscritos para participar en la prueba sólo habían salido tres. Vadrines³ sobre un aparato "Morane", Garros⁴ y Gibert sobre "Blériot". Solamente faltaba por salir uno; el número 19, que correspondía al aviador Train. A las 6 y media se dispuso a volar. El Diario "Petit Parisien" narra, con detalle, cómo se desarrolló su malogra-

da salida, que provocó una tragedia. *El aviador se elevó a unos ocho metros y, aquí viene lo inexplicable, para unos fue que, al saludar a sus compañeros, se distrajo, y para otros fue, sencillamente, un fallo del motor. El caso es que se estrelló contra la tribuna oficial, desde la que las autoridades presenciaban el espectáculo. La mala fortuna quiso que la hélice alcanzara al Ministro de la Guerra causándole, inmediatamente, la muerte.* El duelo que este accidente motivó, fue inmenso en París y en todas las cancillerías europeas. En un Consejo de urgencia se tomó la resolución de anular el "raid", pero ya los tres primeros aviadores volaban camino de Angulema y continuaron su marcha imparable.

Ante la llegada de los aviadores el Real Aero Club era un hervidero. Desde allí se seguía, paso a paso, el recorrido de los tres, que, a las cinco de la mañana del día 22 de junio, habían salido de Angulema rumbo a Donostia.

La expectación era enorme. Habían apostado observadores en el Fuerte de Guadalupe para que comunicaran al Gobierno Militar la noticia, en cuanto vieran aparecer algún avión, a fin de que se diera la señal en San Sebastián. El aviso se daba disparando tres bombas. Para las siete de la mañana estaban preparados los servicios de salvamento en Ondarreta. En Igueldo y en la isla de Santa Clara se quemaban las tradicionales hogueras de alquitrán, para que guiaran a los aviadores. Les indicaban la posible entrada a Ondarreta desde los dos accidentes geográficos, la isla y el monte.

El Real Aero Club había determinado regalar una copa "de vermeil" al primer aviador que aterrizara en San Sebastián.



Gibert

Los cronometradores en la punta del campo con la bandera de señales esperando la llegada de los aviones.





El presidente de la Cruz Roja, don Sabino Ucelayeta, recorriendo en automóvil el trayecto.

El aviador Gibert, después de su aterrizaje en Olazagutia, conversando con los que acudieron en su auxilio.



Pero la movilización no era exclusiva de la capital, toda Guipúzcoa y todo el País Vasco estuvieron cubiertos por una red de puestos de la Cruz Roja preparados para acudir ante cualquier emergencia. Una buena organización.

Así, por ejemplo, entre Fuenterrabía y San Sebastián existía una canoa-automóvil; en Andoain se hacía cargo del servicio el médico titular; en Segura el doctor Bidegain; en Cegama don Justo Alzua; en el alto de Azpeitia el señor Eguiguren... En el trayecto correspondiente a Navarra había ocho puestos dotados de médicos y sanitarios: en los alrededores de Pamplona, en Alsasua... más adelante existió algún desacuerdo con la Diputación de Navarra porque ésta se negaba a pagar la cantidad estipulada, por conseguir que los aviones, desviándose de su ruta inicial, atravesaran por encima de las tierras navarras. Para completar la red guipuzcoana, la mejor dotada, existían puestos móviles entre el Antiguo y Andoain con un doctor con automóvil y botiquín. Otro similar entre Andoain y Tolosa; entre Tolosa y Beasain, entre Beasain y Segura y entre Segura y Cegama.

También había puestos en Alava: Araya, Salvatierra, Vitoria, La Puebla de Arganzón y Miranda.

Eran los tiempos heroicos de la aviación y los aparatos no eran muy seguros.

Amaneció el esperado día 22 de junio de 1911. Los aviadores, como se venía repitiendo en el Real Aero Club, habían salido de Angulema de madrugada. Concretamente Gibert a las 4'13, Garros a las 5'13 y Vedrines a las 7'14 horas.

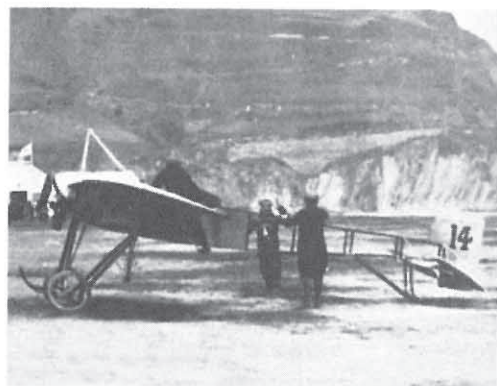
Como siempre que había demostración aérea, La Concha, los jardines de Alderdi-Eder, Ondarreta, los caminos que bordean la subida a Igueldo... se llenaron de un inmenso gentío ansioso por ver llegar a estos aviadores, que venían desde tan lejos.

Cerca de las nueve se oyeron los cañonazos disparados desde el Club Náutico. Era la señal de que los aviones se acercaban. Pero pasaba el tiempo y no aparecían. Comenzaron a circular rumores inquietantes: que un avión se había precipitado al mar en Pasajes; que se había producido un gravísimo accidente en las inmediaciones de Fuenterrabía quedando otro avión destruido entre las rocas... Lo curioso es que este dato era verosímil: se había oído el ruido de un avión que de repente se había silenciado. Efectivamente, por allí pasó Garros y tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia, porque se quedó sin gasolina. Aterrizó, como pudo, en Jaizkibel.

En medio de tanto rumor confuso se advirtió la presencia de un avión. El gentío pronunció un grito de admiración. El avión penetró en la bahía por la boca de la misma. O sea entre la isla y el monte Urgull. Dos individuos que se encontraban en el aeródromo, en cuanto lo divisaron exclamaron alborozados: "C'est Vedrines. C'est Vedrines". Eran dos mecánicos del aviador, y naturalmente, conocieron pronto que se trataba del avión de su patrón.

Eran las 10 horas y 56 minutos. Montaba un monoplano "Borrel-Morane" dotado con un motor Gnôme de 50 HP.

Hora y media más tarde llegó Garros. De muy mal humor dio la explicación que conocemos. Se había quedado sin gasolina y tuvo que hacer un aterrizaje de emergencia. No se cansaba de



REVISTA NOVEDADES

Instantes después del aterrizaje de Vedrines, los mecánicos atienden al piloto.

Garros entrando en el campo de aviación de Ondarreta, después de haber tenido que repostar en Jaizkibel donde se quedó sin gasolina.



REVISTA NOVEDADES

repetir amargamente: "¿Por qué no se me envió gasolina?" Al proveerle de combustible necesario, voló hasta Ondarreta donde se encontró con Vedrines.

Faltaba un aviador. Pasaban las horas y no había rastro de él. Por ello fue enorme la sorpresa cuando, a media tarde, sin que se hubiera recibido ningún aviso de Biarritz, donde tomó tierra, sonaron los conocidos disparos que anunciaban la llegada de un avión. La sorpresa fue enorme para todos. No se esperaba que llegara antes de la noche y, por esta causa, se había colocado unos potentes reflectores en Igueldo para que orientaran al tardío aviador.

Trece minutos después de oirse los disparos se vio un aeroplano a unos mil metros de altura que se acercaba a tierra por encima del monte Ulía a una velocidad tremenda. Las bombas indicaron al aviador el lugar en el que debía aterrizar. Cibert giró enfilando hacia Ondarreta, en lugar de entrar en el aeródromo por el lado de la cárcel, lo hizo por el del Pico del Loro. Aterrizó sin ningún problema. Eran las 6 y 53 minutos.

Según explicó, la tardanza se debió a que se detuvo en Biarritz para aprovisionarse de gasolina y, al pretender reanudar la marcha, el motor no funcionó, tardando los mecánicos en arreglarlo.

En cuanto a los premios que se repartieron, entre los participantes del "raid", no existe unanimidad en los distintos diarios. La versión más difundida es la de que el Real Aero Club regaló la *Copa San Sebastián* a Vedrines por ser el primer aviador que tomó tierra en San Sebastián. Garros obtuvo la *Medalla del Círculo Mercantil*, con una asignación similar, por ser el primer

Público presenciando desde Ulía el paso de los aeroplanos.



aviador que se posó en tierra española. También se entregó una copa a Çibert, más alguna otra medalla y diploma a Vedrines... En fin, todos contentos.

En Tolosa se abrió una suscripción con la finalidad de obtener recursos para adquirir la copa que iban a regalar al aviador cuyo aparato sobrevolara, en primer lugar, la ciudad. Este premio lo organizó el señor Irazusta, presidente del Real Aero Club, sección de Çuipúzcoa. La Diputación de Navarra como se ha dicho, fue más cicatera, aunque se le hizo ver que los aviones volaban sobre su territorio al habérseles desviado su ruta algún grado.

Estaba programado que la salida se realizase el día 26; y para que no se hiciera la espera demasiado larga, se trajo desde Biarritz al aviador Marcel Çranel, para que realizara una exhibición el día 25 por la tarde. Los donostiarras ya no podían prescindir de esta clase de espectáculos.

A primera hora de la tarde ya comenzaron a verse repletos de público los lugares estratégicos, pero el aviador no aparecía. Por fin, a las 6 y media llegó. Realizó una falsa maniobra; quitó o permitió la salida de los gases antes del tiempo adecuado y no consiguió llegar a las arenas de Ondarreta. Cayó a pocos metros de la playa. Al avión se le rompió la hélice, pero no sufrió grandes averías. El aviador salió por sí mismo del aparato alcanzando la playa con el agua a la cintura, saludando y sonriendo al público que le aplaudía. Eran de acero estos hombres.

El día 26 por la mañana, muy temprano, estaban preparados los aparatos para que realizaran la salida escalonadamente.



REVISTA NOVEDADES

El aviador Vedrines, ganador de la copa del Aeroclub, rodeado del gobernador civil, el sr. Azcona y otros muchos que se acercaron para felicitarle.

El público presenciando el paso de los aviadores en Otzaurte.



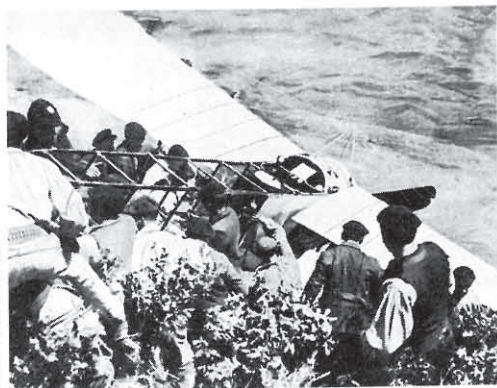
REVISTA NOVEDADES

Garros iniciaría el vuelo a las 7'13, Vedrines a las 7'15 y Gibert a las 7'17.

Pero horas antes, hacia las cuatro de la mañana, *todo San Sebastián se había echado a la calle no quedando en las casas ni las criaturas de pecho*, dice un cronista. Hay que advertir que muchos habían pasado la noche a la intemperie para conseguir posiciones privilegiadas, para no perderse un detalle. Parecen inverosímiles estos testimonios, pero no tenemos más remedio que admitirlos. Cualquier exageración restaría credibilidad a un medio de comunicación que diera deformado un evento que se había vivido unas pocas horas antes.

A las ocho y media se dio la noticia de que Garros había tenido que realizar un aterrizaje forzoso en Usúrbil. Notó que uno de los cilindros no funcionaba con normalidad y optó por aterrizar. Azcona y varios médicos acudieron en su ayuda y lograron arreglar la avería emprendiendo de nuevo el vuelo. Poco después observó que el motor sufría otra irregularidad teniendo que tomar tierra forzosamente en el valle de Leizarán (Andoain). Chocó contra unos árboles resultando el avión con serias averías. Los servicios de auxilio lo trasladaron a San Sebastián, donde contra su voluntad, se le aconsejó que no debería proseguir el vuelo. Aquí finalizó el "raid" para Garros.

Gibert no tuvo mejor fortuna. Aunque pasó por Cegama a gran altura, tuvo que aterrizar en Olazagutía por avería en el motor. Intentó en vano reanudar la marcha pero, el aparato dio una vuelta de campana quedando destrozada la hélice y parte del fuselaje interrumpiendo, definitivamente, la carrera.



REVISTA NOVEDADES

Momento del rescate del avión de Garros que camino de Madrid cayó al río Leizarán, cerca de Andoain.

Aquí se puede insertar una anécdota, referida por el alcalde de Olazagutía –otros se la cuelgan a Vedrines– de que Gibert sostuvo una implacable lucha con un águila a la que abatió con disparos de revolver. Después de ver volar a un avión, uno podía imaginar cualquier cosa, por inverosímil que fuera.

Al perderse entre las nubes el avión de Vedrines, esta aventura del “raid” se aleja, de alguna manera, de nuestra tierra, aunque no de la atención de los donostiarras que seguían demostrando interés por ella, sobre todo a través de las noticias que iban llegando al Real Aero Club.

Aparte del delirio que levantaban estas demostraciones aéreas, tenemos el hecho objetivo de que San Sebastián y la provincia habían jugado un papel destacado en la organización de este “raid”, auténtico hito en la historia de la aviación mundial.

Vedrines, después de salvar con mucha fortuna los peñascos de Pancorbo y de aprovisionarse en Burgos, llegó felizmente a Madrid a las 11’30. Un inmenso gentío presenció su aterrizaje. Fue recibido por el rey y se le otorgó la Cruz de Alfonso X.

6

Volvemos a casa.

Mucha actividad
y algunas desgracias



*Hanouille despegando
desde Alderdi-Eder.*



Garnier

Garnier en el vuelo San Sebastián-Hendaya que realizó en 1910 con un tiempo de 35 minutos.



Dejamos a Vedrines que regrese triunfante a París. Nosotros volvemos a casa, donde encontraremos bastante actividad en esta modalidad deportiva y algunas desgracias.

Solamente reseñar efemérides correspondientes a esta época. En 1910 se crea el Real Aero Club –al que dedicaremos un capítulo–. En esta primera época de existencia, desempeñó un papel decisivo en el desarrollo de la aviación, valiéndose de la organización de festivales, información sobre aviones, intentos por formar pilotos...

A finales de 1911 llegan varios aparatos franceses. Se someten al ceremonial de siempre. Dan varias vueltas a la bahía; emociones, aplausos... y aterrizan en Ondarreta. Pero existe una novedad en esta ocasión. Varios donostiarras suben a los aparatos: la señorita Minondo, Ezequiel Roca, Emilio Jorge, Felipe Azcona...

Leoncio Garnier, un mecánico de nacionalidad francesa, pero domiciliado en San Sebastián –tenía un taller en Gros– fue pionero de la naciente aviación en la segunda década del siglo, en nuestro país.

Movido por su afición intentó organizar en Ondarreta una especie de Escuela de pilotos. Allí en un cobertizo guardaba su monoplane "Blériot" que había adquirido por 20.000 francos.

El primer vuelo efectuado con este aeroplano lo realizó el 18 de enero de 1912. Inició el vuelo a las 5 de la tarde; se elevó a unos 200 metros de altura realizando varias evoluciones y virajes preciosos sobre la bahía de La Concha.

Cuando llevaba ya más de tres minutos de vuelo, enfiló el aparato hacia el parque de Alderdi-Eder y, al momento, Garnier

notó que no llegaba gasolina al motor. Dudó durante unas décimas de segundo. No tenía gasolina para llegar a Ondarreta; en los jardines había mucha gente, la marea estaba alta y apenas había playa... Logró aterrizar frente al Hotel de Londres, en un lugar próximo a la rampa de acceso a la playa. Chocó contra la balastrada del voladizo, lo que provocó la caída del avión en la misma orilla del mar.

El público que presenciaba aquel desafortunado aterrizaje pensó en alguna tragedia, pero Garnier pudo salir del aparato con solamente algunos rasguños. Peor suerte le correspondió al avión, que sufrió grandes daños. Cuando examinaron el motor vieron que se les había olvidado abrir alguna llave de paso que conducía la gasolina. Distracciones de los genios, aunque nos parece una rara distracción.

El día 12 de febrero realizó un viaje entre San Sebastián-Hendaya, y regresó en 35 minutos. Atravesó la frontera por los Pirineos. Fue el primer aviador que lo hizo. Los días 16 y 17 realizó en La Concha unos vuelos perfectos, reconciliándose con su público, que había dudado de sus cualidades como piloto.

El investigador local Ramón Sagasti me ha proporcionado algunos datos, extraídos de los periódicos de la época.

Este mismo año llegó a San Sebastián, procedente de Hendaya, el piloto francés Paulhan tripulando un hidroplano. Amerizó en la bahía el 17 de abril. Su presencia causó gran admiración, pues era desconocido este sistema de amerizar.

El hidroplano se había construido en Estados Unidos y estaba dotado de un flotador con capacidad para 750 litros y otros dos más pequeños. Llevaba un motor "Curtis" de 75 caballos. El



REVISTA NOVEDADES

Posición en que quedó el biplano pilotado por Rugere tras chocar y romperse un flotador con unas rocas entre la isla Santa Clara y el monte Igueldo.

Amerizaje de un hidroavión

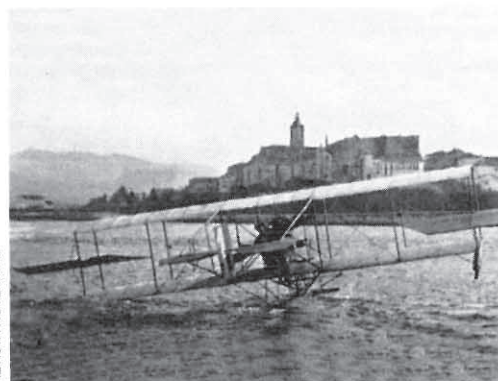


REVISTA NOVEDADES



El piloto francés Paulhan tripulando un hidropilano amerizó en la bahía de la Concha el 17 de abril de 1912.

Prueba organizada en Fuenterrabía por la Foncière de Hendaya explotadora de la misma playa.



aparato tenía 4,70 metros de longitud y podía alcanzar una velocidad de hasta 120 kilómetros por hora.

Tardó en llegar desde Hendaya, solamente, 6 minutos. Efectuó varios vuelos llevando en uno de ellos al presidente del Real Aero Club, Felipe Azcona, que ya no se perdía un vuelo.

Parece que le agradó este sistema de volar y amerizar al señor presidente, pues el Real Aero Club organizó para el mes de septiembre de 1913 un concurso de Hidroaviones, con motivo de celebrarse las fiestas Conmemorativas de la Ciudad, es decir, el centenario del incendio de 1813.

Dieron comienzo las pruebas el día 22.

Un periodista comenta así el inicio de este gran concurso:

Los organizadores de este Concurso de Hidroplanos debieron haber asistido ayer a algún acto religioso, para dar gracias a la Providencia por haberles favorecido con el buen tiempo. Porque es de tener suerte y no poca el empezar el concurso con un día soberbio, después de lo que el tiempo ha enredado en las semanas anteriores.

Aquí estamos ya cansados —si cansar pueden estas cosas— de ver máquinas voladoras haciendo todo género de habilidades. Pero la aviación no cansa... el vuelo de uno de estos aparatos nos atrae de modo irresistible y dejamos todo lo que tenemos entre manos para sumirnos en su contemplación. Así ocurrió ayer, y así ocurrirá mañana y pasado...

A continuación describe el ambiente y el gentío que se repartía por los lugares conocidos y da el resultado de las clasificaciones:

Las pruebas del concurso comenzaron ayer. Eran pruebas A y B, o sea totalización del número de vuelos y de las horas de los mismos. Además de los vuelos de exhibición prueba C y prueba D. Son aviadores de varias naciones los que están tomando parte en este concurso internacional.

Prueba A. Dirección de vuelo: Renaux con un "Farman".

Prueba B. Quedó desierta.

Prueba C. De lanzamiento: Carbey, con un "Morane".

Prueba D. De navegabilidad: también Carbey.



REVISTA NOVEDADES

Paulhan

A mediados de marzo de 1914 se organizó la llamada Semana de Aviación. La figura más destacada era el aviador belga Hanouille. Venía precedido de una enorme fama, como valiente y diestro.

Las salidas se realizarían del parque de Alderdi-Eder, "en el paseo que corre paralelamente al Gran Casino" y el aterrizaje en la playa de Ondarreta.

Estaban programados distintas clases de vuelos:

Los ejercicios aéreos, que serán ejecutados, consistirán en vuelos invertidos de cabeza hacia abajo, descensos en espiral, caída sobre un ala, bajada en vuelo de cabeza "looping the loop"... etc. en todos los cuales la sensación de peligro es intensa y el famoso aviador Hanouille, considerado hoy como el más sensacional de cuantos practican este "sport" hace alarde de su arrojo y pericia en los mismos.

Toda la prensa está repleta de anuncios que hacen alusión a los actos que se iban a realizar esta semana. Hay uno muy curio-



FOTO MUNOZA

Hanouille



Pruebas de hidro-aeroplanos en Fuenterrabía.

Hanouille preparándose para el despegue en los jardines de Alderdi-Eder.



so por el que el Real Club Náutico pone en conocimiento de sus socios que, el Gran Casino ha anulado todos los pases, incluso para socios, entre los días 14 al 22, de 9 a 4 de la tarde. Era una invitación implícita a que acudieran a sus instalaciones.

La Compañía del Ferrocarril a Pamplona puso trenes especiales, para que los navarros pudieran asistir, "con llegada a las 12 y media del medio día y salida a las 7 de la tarde".

Nuestros hermanos vizcaínos, tan aficionados a estas demostraciones, no iban a quedar descolgados. La Compañía Ferrocarriles Vascongados establecía un servicio de ida y vuelta Bilbao-San Sebastián que "como en las corridas de agosto será de a cinco pesetas en tercera, viaje redondo".

El día 15, día que correspondía volar a Hanouille amaneció lluvioso y desapacible. El observatorio de Igueldo había anunciado *probable buen tiempo*, pero no acertó. No obstante el gentío, como de costumbre, abarrotaba todos los lugares estratégicos, a excepción de la playa que se dispuso quedara despejada ante una posible emergencia.

Como día de fiesta, la banda del Regimiento de Sicilia número 7 amenizaba, con gran dificultad, desde la terraza del Gran Casino, la espera de los espectadores, porque impacientes no prestaban gran atención. Estaban allí para ver a Hanouille.

Por fin llegó desde Biarritz. Para que volviera a volar hubo que llevar su avión desde la playa hasta los jardines de Alderdi-Eder, donde se había improvisado un hangar.

Eran las 2'30 cuando apareció Hanouille. Era muy joven, solamente tenía 23 años, *rubio, luciendo un pequeño bigote vistiendo un jersey blanco de cuello alto*.

Se subió al aparato y tras poner en movimiento la gran hélice de madera, teniendo este la cola en la calle Hernani, inició su prodigiosa carrera, sin tocar la rampa que se había colocado por si fuera necesario salvar la barandilla del paseo.

El aviador belga no defraudó en ningún momento; todo lo contrario, metió en un puño el corazón de los miles de espectadores que siguieron sin pestañear sus ejercicios. Algunos fueron escalofrantes. Todos eran acogidos con ensordecedores aplausos. Y no olvidemos que el donostiarra era un público muy entendido; no era posible darle gato por liebre. Realizó rizos, espirales, rozó el agua en varias ocasiones, para finalizar con un ejercicio nunca contemplado en la bahía, el espectacular vuelo invertido, "vuelo con la cabeza abajo".

Al cabo de veinte minutos aterrizó en Ondarreta, quedando el público aliviado de tanta angustia. Desde allí se trasladó, en automóvil hasta el gran Casino, donde se le recibió apoteósicamente.

Entre la gente se comentaba, recordando las acrobacias temerarias del día anterior, "si no sería oportuno prohibir esta clase de exhibiciones". "La sombra de Le Blon se paseaba por la bahía". Se pensaba en los distintos aviadores que habían pasado por San Sebastián: Vedrines "el valiente", en Plalsety "el medroso", en Deletang "el irresoluto"... Pero sobre todo, y fatalmente, el nombre de Le Blon estaba en las mentes y en los labios de todos... Pero ¿hasta el punto de pensar y, en plena Semana Acrobática, en suprimir estas pruebas? Pero, la tentación fue rechazada con presteza:

Público presenciando en el paseo de la Concha el vuelo de Hanouille.



FOTO MUNDA



*Momento inicial de la caída del
aeroplano de Hanouille.*

*Estado en que quedó el aparato
después de la caída.*



el programa continuará su marcha incontenible y las víctimas que hoy pagan con su sacrificio heroico estas conquistas, lograrán para el mañana el mayor bienestar de la humanidad.

El lunes día 16 el tiempo experimentó una ligera mejoría, aunque por la tarde comenzó a soplar un fuerte viento, y ya se sabe que el viento es uno de los peores enemigos. A pesar de ser día laborable, desde primeras horas de la mañana miles de personas ocuparon los mejores puestos para presenciar las proezas aéreas del piloto belga.

A las 2'25 se lanzó al aire. Realizó una salida perfecta, y continuó con unos pasmosos ejercicios acrobáticos. Algo increíble.

Pero algunos espectadores advirtieron que el aparato no respondía con "docilidad" las órdenes del piloto. Aquella apreciación se cumplió.

Hallándose a unos 80 ó 100 metros de altura el avión inició un rapidísimo descenso, como nunca lo había hecho. Picó el morro, entró en barrena de una manera rara, a la vez que descendía vertiginosamente giraba sobre su eje con la hélice hacia abajo, y cayendo como un pájaro herido, se sumergió en las aguas de la bahía. Cayó a la altura del Hotel Continental, en el lugar donde rompen las olas. La marea subía y había bastante oleaje.

Al iniciarse esos movimientos, parte del público creyó que se trataba de un nuevo y extraordinario ejercicio del repertorio de aquel fabuloso piloto. Pero pronto comprobaron que no.

Pese al fuerte oleaje las embarcaciones se dirigieron al lugar donde había caído el aparato; algunas personas se lanzaron al agua desde la playa. Las lanchas tardarían unos dos minutos en llegar hasta él. Se lanzaban varias hipótesis: una que permanecía atado a su aparato dentro de él. Le dieron la vuelta y no estaba en su asiento. Otra que había sido rescatado vivo. Desgraciadamente, tampoco fue cierto. Pasaban los minutos, que se hacían eternos, y el aviador no aparecía. El avión fue remolcado a la playa. Se buscó en las rocas de Santa Clara, en las de Igueldo, por la Zurriola, pero todo fue inútil. Ni rastro de Elie Hanouille. Hasta se rastreó con redes el lugar donde se produjo el accidente; nada. Como en tantas ocasiones, solamente el mar guarda el secreto de esta misteriosa desaparición, y ¡a la vista de miles de espectadores! ¡Qué secreta corriente se llevó el cuerpo del desafortunado aviador!

El día 18 se ofreció un funeral por el eterno descanso de su alma en la parroquia de Santa María, con asistencia de las autoridades y de numeroso público. Pero se comentaba que éste no era el mismo duelo que se hizo por Le Blon.

En cambio, cuentan los periódicos, que durante semanas los donostiarras seguían oteando las aguas de la bahía, de Igueldo, la Zurriola... y más allá esperando ver flotar entre las olas el cadáver del joven piloto belga, que había desaparecido en el mayor de los misterios, ante la mirada de todos.

En este recorrido cronológico por las efemérides ocurridas en nuestro entorno, relacionadas con la aviación, en la segunda década del siglo, tenemos que apartar, momentáneamente, la



ARCHIVO AUIÑAMENDI



ARCHIVO AUIÑAMENDI

Momentos del rescate del avión

↑

MR. ELIE HANOUILLE

HA FALLECIDO EN ESTA CIUDAD
EL LUNES 16 DEL CORRIENTE

á consecuencia de un accidente de aviación

La administración del Gran Casino y los parientes del finado, ruegan al vecindario de San Sebastián, asistir á los funerales, que, en sufragio de su alma, se celebraran hoy miércoles, á las once de la mañana, en la iglesia parroquial de Santa María, á cuyo favor quedarán reconocidos.

Domicilio: Hotel Continental.



Avión Breguet.

vista de nuestra emblemática Concha y dirigirla hacia Lasarte, nombre que cada vez va a adquirir más protagonismo. Le dedicaré el próximo capítulo.

El día 18 de mayo de 1919 unos aviadores británicos se vieron obligados a aterrizar en el campo de Lasarte, que como de aviación solamente existía "en los papeles".

Fueron dos los aviones que realizaron este aterrizaje de emergencia. Uno tripulado por el capitán G. Payne y por el mayor C.G. Cos, que tripulaban un avión "Bristol Fighter". Era el de mayor tamaño y potencia de los hasta entonces conocidos. Tenía 15 metros de envergadura, su asta medía tres metros y estaba dotado de un motor de 73 HP.

Al día siguiente aterrizó otro avión, era un "Havilland" tripulado por el capitán Square y el teniente Anderson. Estos pilotos, que participaban en el "raid" Londres-Madrid, contaron su odisea.

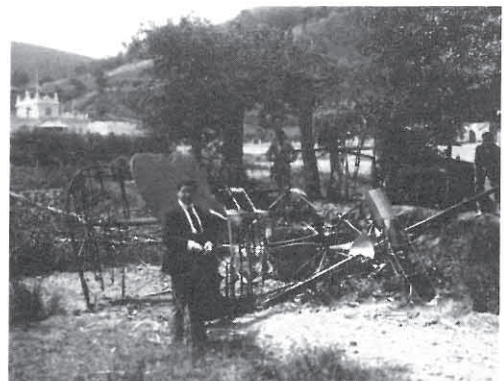
Desde la salida, y una vez atravesado el Canal de la Mancha, tuvieron un tiempo malísimo. A causa de ello, no pudieron realizar escala alguna y llegaron a desorientarse. Querían llegar a Vitoria, pero no tenían suficiente combustible. Consultando sus mapas vieron un nombre salvador, "Lasarte con su hipódromo". Pensaron que podrían aterrizar en él. Así lo hicieron y con mucha fortuna.

El Real Aero Club realizó funciones de espléndido anfitrión con los aviadores que, al mejorar el tiempo y tener buena visibilidad, reemprendieron el viaje.

A mediados de julio llegó un grupo de aviadores franceses, invitados por el Real Aero Club, para que realizaran una serie de

pruebas deportivas. El subteniente Happe invitó a efectuar el vuelo sobre la ciudad al Jefe de la Guardia Municipal, don Antonio Villar. Aceptó e iniciaron el vuelo en Lasarte, a las 10'30, en un biplano "Breguet", con toda felicidad. Habían salvado las vallas del Campo y los árboles, pero al encontrarse a unos 15 metros de altura, el aparato descendió bruscamente, estrellándose contra un árbol cercano al campo. El avión se incendió, sufriendo su piloto tan graves quemaduras, que provocaron su fallecimiento. El señor Villar, arrojándose del aparato cuando se percató de que éste iba a estrellarse, salvó la vida.

El 22 de agosto del mismo año don Ramón Irazusta –ex-presidente del Real Aero Club– acompañado de su hijo aterrizó en el campo de Lasarte procedente de Biarritz. Antes sobrevoló la ciudad y realizó "unas pasadas" en La Concha.



FOTOTECA KUTXA

Accidente del biplano Breguet donde falleció el subteniente Happe y salvó la vida el señor Villar arrojándose desde el aparato.

El concurso de hidro-aeroplanos. S. M. el Rey hablando con el aviador Rugere, al que felicitó por la brillante calificación obtenida en las pruebas, hasta el incidente que inutilizó su primer aparato.



REVISTA NOVEDADES



El popular "Amaña" dispuesto a elevarse con el planeador construido por los jóvenes eibarreses consocios del inventor. Junio 1910.



El aeroplano de pedales de Elgoibar.



El aviador francés Marius Tercé logrando alcanzar el día 29 de Junio de 1915 en Elgoibar la altura de 1.500 m.

7

El aeródromo de Lasarte



FOTO COCA



El piloto Morane con su avión Saurnier de matrícula inglesa en el aeródromo de Lasarte en 1920.

Lasarte 1919.



Nuestros regidores se dieron cuenta de que aquel arriesgado experimento deportivo, la aviación, que tanto entusiasmo levantaba entre los donostiarros, no era un entretenimiento solamente, sino que se le vislumbraba un futuro interesantísimo, tanto en el aspecto económico, industrial, como turístico. Tampoco hacía falta ser muy avisados, pues esas eran las noticias que llegaban de todas partes.

Algunos gobernantes también vaticinaron su valor estratégico, y desgraciadamente, acertaron, haciendo coincidir los avances de la aviación con las técnicas bélicas. Pero las cosas requieren principios. Lo urgente era encontrar un lugar apropiado.

Ondarreta se había quedado pequeño. Los aviones eran cada vez más potentes y de mayor tamaño, y necesitaban campos más extensos para realizar sus operaciones de despegue y aterrizaje. También las ambiciones de los promotores urbanísticos de la zona se iban acrecentando y llegaron a la conclusión de que los aviones les molestaban. ¡Quién lo iba a decir!

Pero, ¿dónde estaba el lugar adecuado? En Guipúzcoa no había mucho donde elegir. Muy pronto sus ojos se dirigieron hacia Lasarte. Pocos años antes en aquella misma vaguada se había establecido el Hipódromo. Se pensó, concretamente, en unos terrenos muy próximos a él, tanto que existió intercambio de papeles. Los caballos entrenaban y corrían por las pistas de aviación, con gran indignación de los pilotos que protestaban, creo que con razón, porque les estropeaban el césped; y los aviones aterrizaban en el Hipódromo.

Tenemos el dato de que, antes de que se abriera oficialmente el Aeródromo, ya aterrizaban aviones en él.

En julio de 1919 se produce un cruce de escritos entre el Ayuntamiento y los propietarios de los terrenos en los que se iba a instalar el nuevo aeródromo.

Por parte del Ayuntamiento se dice:

De una parte el Excmo Señor Don Mariano Zuaznavar y Arrascaeta. Abogado, en concepto de Alcalde-Presidente del Excmo Ayuntamiento de San Sebastián y conforme a acuerdo del mismo de fecha 8 del actual.

Y de otra los Excmos Señores Don Joaquín Lizasoain y Minondo y Don Juan Bautista Tejada y Saenz de Prado en nombre propio y Don Fernando de Hurtado de Mendoza y Moyua y Leal, según aseguran en representación de los herederos de Don José María Hurtado de Mendoza y Otasu y en representación de los mismos Don Ramón López Montenegro y Gonzalez de Gregorio, todos ellos provistos de sus respectivas cédulas personales, por el presente documento hacen constar.

Que el primero toma y los segundos ceden en arrendamiento para campo de aviación de Lasarte los terrenos siguientes inmediatos al Hipódromo de Lasarte.

Don Joaquín Lizasoain 48.770,50 m pertenecidos de la casería ASTEASUAIN-AUNDI.

Herederos de Don José Hurtado de Mendoza 51.453,62 pertenecidos de ZAPATEGUI BABILONIA y TERESATEGUI.

Don Juan Bautista Tejada 26.897 pertenecidos en la ribera de Lasarte, caseríos SASAETA RAZA, SASAETA AUNDI Y SASAETA ZARRA, bajo las condiciones siguientes:

“Como consecuencia de las impresiones cambiadas el día de ayer entre la Comisión de Fomento del Excmo Ayuntamiento de su digna presidencia y los que suscriben como propietarios de los terrenos de ribera de Lasarte-Usurbil que se proyecta destinar a Campo de aviación, tenemos el honor de reiterar nuestra manifestación de que:

Cedidos por nosotros en arriendo los aludidos terrenos a contar desde el 11 de Noviembre del año ppdo. según costumbre aquí tratándose de terrenos destinados a la agricultura, se hace preciso que esa Comisión obtenga previamente de los arrendatarios la anulación de los contratos de arrendamiento mediante las indemnizaciones necesarias de que luego trataremos, y obtenido esto, estaríamos dispuestos a concertar contrato de arrendamiento con la Corporación municipal sobre las siguientes bases:

(1ª) Arrendamiento por 5 años a contar desde el 1º de Enero 1919 a razón de 400 pesetas hectárea con facultad de renovación por otros cinco años, si así conviniese al Excmo Ayuntamiento, con aumento de

25% sean 500 pesetas por hectárea, entendiéndose prorrogado el contrato si la Corporación municipal no lo denunciase con 6 meses de anticipación al vencimiento de los primeros 5 años.

(2ª) El pago del arriendo se efectuará por semestres vencidos en 30 Junio y 31 Diciembre excepto el correspondiente al año actual que se satisfará en su totalidad el 31 de Diciembre próximo.

(3ª) El Ayuntamiento se entenderá directamente con los actuales arrendatarios para indemnizarles los perjuicios irrogados por la rescisión de sus contratos con los propietarios, reembolsándoles del importe de abonos, semillas, etc. así como de su trabajo personal en los terrenos de que se trata, notificándoles que quedarán exentos del pago de los arriendos concertados toda vez que la Corporación municipal entra a sustituirles.

(4ª) Al expirar el plazo de cinco años o de los diez en su caso, quedará obligada la Corporación municipal a dejar los terrenos en el mismo estado en que hoy se encuentran o sea en disposición de ser cultivados, descubriendo las zanjas hoy existentes si llegan a cubrirse, siendo de advertir que en este último caso no solamente deberán establecerse los necesarios desagües sino que deberá cuidarse de mantener limpias las zanjas para la libre circulación de las aguas a cuyo efecto será de absoluta necesidad establecer registros que faciliten la operación de limpieza.

(5ª) Se amojonarán de modo visible los linderos de los terrenos de los copropietarios mediante losetas colocadas a flor de tierra en número necesario y en sitios adecuados en tal forma que eviten toda confusión para lo futuro.

(6ª) Los árboles que se derriben serán abonados por la Corporación municipal previo justiprecio.

(7ª) Cualquiera de los interesados podrá exigir que este contrato se eleve a escritura pública si bien los gastos serán de su exclusiva cuenta.

(8ª) Se pretenderán aplicables a este contrato en lo no previsto especialmente las condiciones naturales del arrendamiento conforme al Código civil.

Las precedentes bases podrán ser objeto de modificación o ampliación previo acuerdo de esa Comisión con los que suscriben.

Hecho por cuadruplicado en San Sebastián a cinco de Julio de mil novecientos diez y nueve.

Firman: M. Zuaznavar, Joaquín Lizasoain, Juan Bautista Tejada, Ramón L. Montenegro.

La contestación se recibe a los pocos días:

Como consecuencia de las impresiones cambiadas el día de ayer entre la Comisión de Fomento del Excmo. Ayuntamiento de su digna presidencia y los que suscriben como propietarios de los terrenos de rivera de Lasarte-Usurbil que se proyecta destinar a Campo de Aviación, tenemos el honor de reiterar nuestra manifestación de que:

Cedidos por nosotros en arriendo los aludidos terrenos a contar desde 11 Noviembre del año ppdo, según costumbre aquí tratándose de terrenos destinados a la agricultura, se hace preciso que esa Comisión obtenga previamente de los arrendatarios la anulación de los contratos de arrendamiento mediante las indemnizaciones necesarias de que luego trataremos y, obtenido estos estaríamos dispuestos a concertar contrato de arrendamiento con la corporación municipal sobre las siguientes bases:

1ª) Arrendamiento por 5 años a contar desde 12 Enero 1919 a razón de 400 ptas. hectárea con facultad de renovación por otros cinco años, si así conviniese al Excmo Ayuntamiento, con aumento de 25%, sean 500 ptas. por hectárea, entendiéndose prorrogado el contrato si la Corporación Municipal no lo denunciase con 6 meses de anticipación al vencimiento de los primeros 5 años.

2ª) El pago del arriendo se efectuará por semestres vencidos en 30 Junio y 31 Diciembre excepto el correspondiente al año actual que se satisfará en su totalidad en 31 Diciembre próximo.

3ª) El Ayuntamiento se entenderá directamente con los actuales arrendatarios para indemnizarles los perjuicios irrogados por la rescisión de sus contratos con los propietarios, reembolsándoles del importe de abonos, semillas etc. así como de su trabajo personal en los terrenos de que se trata, notificándoles que quedarán exentos del pago de los arriendos concertados toda vez que la Corporación Municipal entra a sustituirles.

Para establecer los servicios de transportes de viajeros que por medio de aeroplanos, se necesitan instalar los convenientes campos donde puedan elevarse y aterrizar con comodidad y sin peligro alguno de los tripulantes de los aparatos.

Los aparatos que se van a emplear en este servicio serán de dos tamaños, unos gigantes capaces para 14 viajeros y otros más reducidos para dos.

Para los primeros aparatos se requieren campos de mucha extensión, con el fin de que antes de tomar definitivamente el vuelo pueda el piloto cerciorarse del buen funcionamiento de los mismos, y caso de observar alguna irregularidad en los motores, poder aterrizar sin salir de los límites del campo de aviación.

Por esta razón ha sido fácil encontrar una superficie de terreno de las suficientes dimensiones y convenientemente asesorados por los pilotos que han de dirigir estos aeroplanos se ha fijado para campo de aviación de los aparatos gigantes, los terrenos situados en las inmediaciones del Hipódromo que se

encuentran entre la carretera que se dirige desde Lasarte a Chiquierdi y los terraplenes del F.C. de San Sebastián a Pamplona.

Este campo tendrá una superficie aproximada de: 132,000 metros cuadrados y sus límites y configuración se indica en el plano que se acompaña.

Como en esta superficie se encuentran varias regentas que la cruzan en varias direcciones, se ha proyectado cubrirlas por medio de madera rolliza que se cubrirá con tierra y se regularizará su superficie, afianzando el terreno además en aquellas partes en que no tenga la debida conexión.

Para prevenir que el público invada el campo y que las desgracias que por este motivo pudieran originarse se ha proyectado un cierre de alambre de espino en todo su perímetro.

En el punto indicado por los aviadores, se proyecta levantar un hangar de 20,00 metros de frente, 28 metros de fondo y 6,00 metros de altura y será capaz para guardar un aparato gigante y otro pequeño.

Consistirá en una cubierta formada por armaduras de madera y hierro que servirán de apoyo a una cubierta. Los cierres laterales serán de tabla y el frente será con lona.

Además habrá que disponer algunas pequeñas dependencias para vestuario, WC, taller que podrá ir en su interior en los hangares que menos se estorbe para la maniobra de los aparatos.

Con el fin de que los aparatos pequeños puedan aterrizar en las inmediaciones de la Ciudad, se ha pensado en preparar en el campo de Ondarreta a este efecto y en él se proyecta construir otro hangar de 20,0 X 20,0 X 6,00 m. empleando los mismos materiales y disposición que en el campo grande, sería el perímetro de Ondarreta con alambre de espino y regularizar la superficie del terreno.

Como medida de prudencia, en el grupo de aviación de Lasarte convendrá trasladar las líneas de energía y teléfono que se encuentran al borde de la carretera más hacia el rio cercano a las inmediaciones del lugar de aterrizaje libre de obstáculos que tratándose de un servicio público como este conviene apartarlos.

El presupuesto del coste de instalación del campo de aviación de Lasarte será de 57,000 pesetas y el de Ondarreta de 23,250 ptas.

San Sebastián 5 de Julio de 1919.

Firmado: Juan R. Alday.

Por estos documentos conocemos el lugar y el espacio que va a ocupar el nuevo campo de aviación, algunas de sus instalaciones y lo que va a suponer su arriendo al Ayuntamiento.

En la Casa Consistorial se estaban repartiendo la piel del oso antes de cazarlo. Prácticamente habían llegado a un acuerdo con la SOCIÉTÉ AERONAUTIQUE sobre la posible utilización del Aeródromo todavía non-nato.

Esta era la oferta de la Sociedad francesa ubicada en Biarritz:

Señor Alcalde:

Refiriéndonos a sus entrevistas con el Señor ESTRADE, tenemos el honor de hacerle las siguientes proposiciones referentes a la creación en su Excma. Ciudad de un campo de Aviación:

Nuestra Sociedad se propone organizar dicho campo en SAN SEBASTIAN en las siguientes condiciones:

1° Pondremos permanentemente en SAN SEBASTIAN por lo menos un aeroplano con su piloto y mecánico, los cuales serán pagados enteramente por esta Sociedad, durante toda la temporada de verano, es decir desde 1° de Julio hasta fines de Octubre.

2° Estos aeroplanos harán excursiones en los alrededores de SAN SEBASTIAN, así como paseos más largos como los siguientes:

SAN SEBASTIAN - BIARRITZ y VUELTA
SAN SEBASTIAN - PAU y VUELTA
SAN SEBASTIAN - ARCACHON y VUELTA
SAN SEBASTIAN - LOURDES y VUELTA
SAN SEBASTIAN - LUCHON y VUELTA

y todos cuantos recorridos análogos nos piden los veraneantes de su Ciudad.

El precio que pediremos por estas excursiones será de dos pesetas por kilómetro y por persona. Cada aeroplano llevará dos pasajeros y el piloto.

También efectuaremos paseos cortos por encima de SAN SEBASTIAN y a lo largo de la costa. El precio en estas excursiones será de 40 pesetas por persona.

Nuestra intención es, fijando estos precios reducidos, de enseñar a los turistas toda la hermosura de SAN SEBASTIAN y sus alrededores, e introducir la afición a la aviación.

3º Ejecución de una gran publicidad en favor de SAN SEBASTIAN por los medios siguientes:

a) Debajo de las alas llevará el avión en grandes letras el nombre de SAN SEBASTIAN y anuncios en favor de ella, que se leerán así forzosamente en todas las ciudades donde irá a volar el aparato.

b) Ejecución de fotografías aéreas de la Ciudad y sus alrededores y sus festivales, cuyas fotografías podrán aparecer ventajosamente en los álbums de propaganda, hoteles cosmopolitas, periódicos ilustrados, revistas, etc.

c) Además de esta publicidad, ocho o quince días antes de las corridas de toros, carreras de caballos, regatas, y otros festivales y espectáculos que se den en SAN SEBASTIAN, dejaremos caer del avión en cada viaje y en cada población por que pasemos, gran cantidad de anuncios de mano (papelitos artísticos, cartoncillos, etc.) para llamar la atención del público e invitarlo a asistir en SAN SEBASTIAN a dichos festivales.- Estos anuncios nos serían entregados por ese Excmo. Ayuntamiento a las fechas que juzgaran oportunas. También haríamos el mismo género de publicidad para los hoteles, negociantes y otras empresas que lo solicitarán, pero en lugar de ser enteramente gratuitas como lo que se hiciera para el Municipio de la Ciudad, les pediríamos algunas cantidades para cubrir nuestros gastos.

Desde este verano proyectamos la realización de unos cuantos grandes viajes, tanto con los grandes como con los pequeños aviones. Entre otros, en cuanto el tiempo lo permita, haremos unas cuantas veces el recorrido SAN SEBASTIAN - MADRID, con nuestro gran aparato "GOLIATH", que será sumamente confortable y seguro.

A cambio de las ventajas que dejamos expuestas, tenemos el honor de solicitar de ese Excmo. Ayuntamiento la concesión de los siguientes puntos:

1º Se encargará enteramente el Municipio de San Sebastián de la instalación del referido Campo de Aviación, en el cual hará edificar un Hangar de madera, tela piedra para contener los aeroplanos, y cuyas dimensiones serán de: 20 metros de ancho; 28 metros de largo; 68 metros por lo menos de alto.

2º El campo deberá ser cercado y guardado de manera tal que el público no pueda penetrar en él y que esté siempre libre cuando los aparatos se propongan salir o aterrizar en él.

3º Instalación de una pequeña construcción de madera con dos departamentos de 4 metros de largo y 4 metros de ancho cada uno. Uno de ellos serviría de despacho y vestuario y el otro de taller para las pequeñas reparaciones y almacén de primeras materias y piezas de recambio de los motores y aeroplanos.

4º Una subvención anual de: 50.000 pesetas el primer año; 40.000 pesetas el segundo año; 30.000 pesetas el tercer año; 20.000 pesetas el cuarto año y los siguientes.

Biarritz, 18 de mayo de 1919

El Ayuntamiento desarrollaba una actividad frenética con el asunto del Aeródromo.

Ya para el día 25 de agosto de 1919 anunció un concurso para la ejecución de las obras de explanación y arreglo del que ya llamaba "el campo de aviación de Lasarte", en los siguientes términos.

PRESUPUESTO aproximado de las obras de explanación y arreglo del campo de aviación.

Número de unidades	Designación de la clase de obra	Precio de la unidad	TOTAL PESETAS
1.000,00	M1 de regata principal cubierta con troncos rollizos de castaño y una capa de tierra de 0,50 m. de espesor limpieza del cauce	14,50	14.500,00
700,00	M1 de drenaje de piedra o cascote de ladrillo y una capa de tierra	2,00	1.400,00
1.500,00	M3 de movimiento de tierras	2,50	3.750,00
	TOTAL PESETAS		19.650,00

ASCIENDE este presupuesto a la cantidad de DIECINUEVE MIL SEISCIENTAS CINCUENTA PESETAS.

San Sebastián 25 de Agosto de 1919.

BASES para el concurso de la ejecución de las obras de explanación y arreglo del campo de aviación de Lasarte.

1ª Las obras a que se refiere este concurso, consistirán en la ejecución de los movimientos de tierras necesarios para dejar el campo libre de montículos y obstáculos, y puedan elevarse y aterrizarse los aparatos de aviación, a cuyo objeto se cubrirán las regatas de gran sección que atraviesen este campo en diferentes direcciones utilizando troncos rollizos de castaño de un diámetro mínimo de 0m15m. sobre los cuales se extenderá una capa de tierra de espesor mínimo de 0,50 m. Para el desagüe del terreno se dejarán en puestos convenientes orificios de dimensiones reducidas.

En las otras regatas de menor sección, se colocarán drenajes dispuestos con piedras o cascotes de ladrillo del tamaño suficiente para que discurran las aguas y se cubrirá con una capa de tierra.

En aquellas regatas que por su sección no permita colocar los drenajes se regularizarán sus zonas laterales suavizando las rasantes de modo que puedan rodar perfectamente los aeroplanos sin peligro alguno.

2ª Las regatas secundarias que su sección ni permitiera cubrirlas en la forma indicada para la regata principal y se tenga que emplear el drenaje, dispondrán canalizaciones de piedra o cascote de ladrillo en seco dispuestas convenientemente para que discurran las aguas con facilidad y se extenderá sobre dichas canalizaciones una capa de tierra del espesor conveniente.

3ª Todas las desigualdades que hubiere en la superficie del campo de aviación deberán desaparecer, desmontando los montículos de tierra y aprovechando estas tierras para cubrir los hoyos que hubiere.

4ª El tipo que ha de servir de base para el concurso es el de DIECINUEVE MIL SEISCIENTAS CINCUENTA PESETAS, siendo rechazada aquellas que pasen de dicha cantidad.

San Sebastián 25 de Agosto de 1919

Tres días antes del anuncio de este concurso ya había anunciado otro, de mucha menos cuantía, para la colocación del cierre "del pavimento del campo de aviación".

En sus términos se especifica con todo detalle como será el alambre, el grosor y la altura de los piquetes sobre los que irá el tendido... etc. por este concurso nos enteramos de que el campo tiene 1.540 metros de perímetro.

El concurso anunciado para las obras de explanación del terreno del campo quedó desierto; así como en otras tres ocasiones.

En vista de lo cual el Ayuntamiento se vio forzado a aceptar la oferta presentada por D. Antonio Iparraguirre, *para las obras de explanación y drenaje del Campo de Aviación de Lasarte, y teniendo en cuenta de que en los distintos concursos que se han celebrado no ha habido postor y que de no aceptar esta oferta es posible que las presiones de los rodillos necesarios para cubrir vayan en alza, entendemos que para que esté preparado antes del próximo verano el Campo es conveniente aceptar la proposición del dicho Sr. Iparraguirre.* La aceptación lleva fecha de 13 de enero de 1920.

Las obras, finalmente importaron más de las 19.650,- presupuestadas por el Ayuntamiento. Se tuvieron que abonar 33.112 pesetas con 73 céntimos.

La construcción de un aeródromo es muy compleja, en el Archivo del Ayuntamiento se conserva un abultado expediente, que recoge todo este proceso. En este equipamiento imprescindible está el hangar. Se acordó su construcción con fecha 22 de septiembre de 1919. El tipo de licitación que había de servir de base era de veintisiete mil cuatrocientas pesetas.

También era preciso contratar una persona que ostentara el cargo de Guarda, que fuera, a la vez, mecánico y se encargara de todo lo relativo con el movimiento de los aviones. Misión realmente complicada.

En el anuncio del concurso libre no se indicaba el sueldo que iba a percibir este personaje. La cuestión se dejaba un poco en el aire; solamente se decía que se abonaría al agraciado "un haber que dependería de las cantidades que se recaudarían".

Ni lo complicado de su misión, ni lo incierto de su remuneración, asustaron a los valientes aspirantes que se inscribieron en número de ¡21! –Parece que estamos en 1996–.

Se realizó la selección. El afortunado fue D. Félix Ibaceta, que a juicio de la Comisión examinadora era el mejor de los aspirantes, y da estas razones; pues, *además de cumplir todas las condiciones reglamentarias que en él se dan, resulta ser guardia rural del barrio de Igueldo, posee el vascuence, es natural de San Sebastián, es asilado de la Beneficencia, habla el inglés y posee nociones de mecánica.*

Lo dicho: un mirlo blanco.

Por este mismo escrito de concesión, por fin, nos enteramos del sueldo que va a cobrar, *son seis pesetas diarias.*

Desde la Alcaldía se anima a que colaboren distintas entidades comerciales y económicas de la ciudad, pero con un resultado muy mediocre. Tampoco la Diputación se entusiasmó demasiado con los proyectos. El Alcalde se dirige a ella en estos términos, pero no consigue demasiado.

Excmo Señor.

La Sociedad francesa de Transportes Aeronáuticos recientemente constituida trata de establecer servicios aéreos conduciendo pasajeros entre Burdeos y San Sebastián, habiendo hecho proposiciones al Ayuntamiento para que éste contribuya y participe en tan importante labor turística y altamente beneficiosa para esta Ciudad.

Dicha Sociedad de Transportes además del mencionado servicio tiene firme propósito de establecer durante el verano otro servicio de recreo entre nuestra población y las playas francesas fronterizas, comprometiéndose a ejecutar toda la labor de organización y realizar en el extranjero una intensa campaña de propaganda en favor del comercio, industria y turismo de San Sebastián y Provincia.

Los aeroplano que efectúen este servicio, arrojarían grandes cantidades de prospectos anunciadores de esta Capital en todas las poblaciones que en su trayecto atravesen, llevando por la noche en sus alas, por medio de dispositivos especiales, diversos anuncios luminosos que constituirían una original y eficaz publicidad.

Este servicio de transportes no solamente sería para viajeros, sino también para mercancías y correspondencia, siendo la Estación o el punto de llegada y salida, San Sebastián, poniéndose la Sociedad de acuerdo con el Comercio y con las administraciones de Correos, al objeto de que autoricen el intercambio aéreo de correspondencia y de mercancías. Al amparo de estos servicios aéreos que más tarde podrían ampliarse a Marruecos, podrían establecerse nuevas industrias y quizá una Escuela de Aviación de la que salieran buenos mecánicos y pilotos, y para la realización de todos estos proyectos es lo que solicita la Sociedad la ayuda o el apoyo necesario, concediendo terrenos que puedan servir de campo de aterrizaje, construcción de hangares y una subvención de 30.000 pesetas.

El establecimiento de estos servicios de transporte de viajeros por medio de aeroplanos, indudablemente requiere disponer de campos de mucha extensión donde puedan tomar el vuelo, elevarse y aterrizar con comodidad, sin peligro alguno de los tripulantes que lleven dichos aparatos.

Los aparatos que se tratan de emplear en este servicio de transporte son de dos tamaños, unos llamados gigantes con capacidad para catorce pasajeros cada uno y otro más reducido para dos viajeros.

San Sebastián a 8 de Julio de 1919



Fotografías de los aviones presentadas en el proyecto de la Compañía General Empresas Aeronáuticas junto con la Compañía francesa Laterecon para establecer una línea aérea San Sebastián-Canarias

Pero había motivos para el optimismo. El 23 de abril de 1919 la Sociedad Aeronáutica Sud-Ouest propone, que su línea Burdeos-Marruecos, haga escala en Lasarte. Todavía falta más de un año para su inauguración. Y hace una segunda oferta, que aviones de gran turismo hagan cuatro o cinco viajes entre San Sebastián y Biarritz y regreso, y San Sebastián-Pau y vuelta. Ofreciéndonos ellos realizar la publicidad por su cuenta.

La noticia del establecimiento del futuro aeródromo debió de correr, al menos tanto como aquellos rudimentarios aviones, porque desde Barcelona –¡estos catalanes!–, concretamente la “Casa ARTMANN y CIA, fábrica de apósitos”, se dirige al Ayuntamiento diciendo que se han enterado de que se está construyendo un campo de Aviación y ofrecen sus servicios, si se quiere instalar en dicho campo un Centro de Urgencias.

Existieron otros proyectos muy interesantes, como uno de establecer una línea San Sebastián-Canarias, realizado a cargo de la Empresa Nacional COMPAÑIA GENERAL DE EMPRESAS AERONAUTICAS; estableciéndose conciertos con la Compañía francesa LATERECON.

En el proyecto incluye un croquis con el recorrido que iban a efectuar los aviones, así como un estudio del objeto de la Sociedad, el Informe técnico de la empresa, los ingresos comerciales y las fotografías de los aparatos que iban a realizar los viajes.

OBJETO DE LA SOCIEDAD

Ante los esfuerzos realizados por las grandes naciones europeas para crear una aviación comercial, no ha faltado un grupo de entusiastas españoles para quienes es punto de honor no tener a España al margen de los grandes proyectos de líneas aéreas internacionales.

Poner a Madrid a Tres horas de San Sebastián y Bilbao, a Cuatro horas de Tanger y a Catorce horas de las Islas Canarias es de un interés político y económico sumamente transcendental.

Nuestros primeros trabajos en esta Empresa nos dan la certidumbre de contar no solamente con la cooperación de las ciudades interesadas sino que también con el concurso de las eminencias políticas y financieras de nuestro país.

A continuación realiza un exhaustivo programa técnico, un informe financiero... etc.

Nuestro proyecto de línea aérea comprende cuatro sectores:

1º San Sebastián-Madrid (530 kilómetros) con escalas en Bilbao, Vitoria, Burgos y Valladolid.

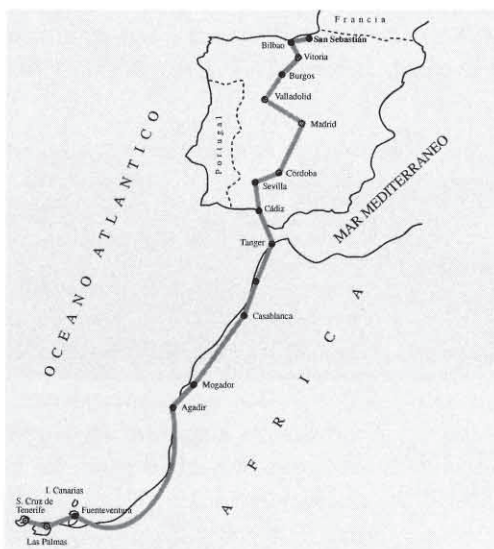
2º Madrid-Tanger (622 kilómetros) con escalas en Ciudad Real, Córdoba, Sevilla y Cádiz.

3º Tanger-Cabo Juby (1.285 kilómetros) con escalas en Casablanca, Mogador y Agadir.

4º Cabo Juby-Tenerife (340 kilómetros) con escalas en Fuerteventura y Las Palmas.

El recorrido total de la línea es de 2.777 kilómetros. De ellos 2.437 se recorrerán en avión y 340 en hidroavión.

También los particulares querían hacer uso del futuro aeródromo... D. Leoncio Garnier, aviador e industrial con domicilio en la calle Miracruz, núm. 9, con fecha 1º de marzo de 1920



Croquis con el recorrido que iban a efectuar los aviones en el vuelo San Sebastián-Canarias.

Los periódicos franceses dedicaron grandes elogios al aviador francés afincado en San Sebastián Sr. Garnier.





*Aviones propiedad de la sociedad
OTIE en el aeropuerto de Lasarte.*

solicitó autorización para utilizar el Campo de aviación, *así como el cobertizo que se halla en el mismo a fin de guardar en él su avioneta.*

El Sr. Garnier era un gran mecánico y un enamorado de la aviación. Desempeñó un importante papel en la creación del Aero Club de nuestra ciudad.

La Comisión de Fomento accedió a su petición, si bien le recuerda que tiene que abonar la Tarifa número 45, establecida para la percepción de impuestos por aterrizaje y almacenaje de estos aparatos.

El 16 de marzo del mismo año solicitó un permiso semejante don George John Lusted, capitán del cuerpo de aviación militar de Gran Bretaña y con domicilio en la calle Marina número 5 de San Sebastián. Quería realizar diversos experimentos con un avión de su propiedad, como elevarse y descender, *acciones que solamente se pueden realizar en el aeródromo municipal.*

Mayor entidad tuvo la petición realizada por la OFICINA TÉCNICA DE IMPORTACION Y EXPORTACION OTIE, S.A., que dirige en estos términos al Ayuntamiento:

Don RAMON YRAZUSTA FOURVEL, Presidente del Consejo de Administración de la "OFICINA TÉCNICA DE IMPORTACION Y EXPORTACION OTIE, S.A." con domicilio en esta Ciudad, calle de Miracruz, letra D - primero, en nombre de ésta, a V.E. con el debido respeto

EXPONE: Que teniendo esta Sociedad "OTIE" adquiridos cuatro aparatos aeroplanos, que piensa dedicar a viajes aéreos en esta Capital y a turismo provincial, y en vías de adquirir otros varios aeroplanos e hidro-aviones para el mismo fin, y contando con personal técnico competente para el reconocimiento y manejo de dichas máquinas, entre el que se encuentra el Teniente Aviador Francés Mr. Williams HOSTEIN, como Piloto jefe, con brillante hoja de servicios realizados durante la última guerra, el subteniente Mr. DUPONT y el primer mecánico Mr. ALEXANDRE, conocedores prácticos los tres de toda esta región, por haber realizado todos los vuelos tanto regionales, como internacionales que el pasado año tuvieron lugar en esta Capital.

SUPLICA A V.E. se digne conceder a esta Sociedad "OTIE" la correspondiente autorización para utilizar el campo de aviación que posee en Lasarte ese Excmo. Ayuntamiento de su digna Presidencia, poniendo a disposición de este, nuestro personal técnico para dirigir en el campo de aviación las diversas operaciones de salidas, evoluciones y aterrizajes de los aparatos autorizados a utilizar el campo, al objeto de evitar accidentes por las maniobras, así como para reconocimiento de aparatos y reparaciones consiguientes, instalando al efecto el taller correspondiente.

Gracia que espera conceder de la reconocida benevolencia de V.E., cuya vida guarde Dios muchos años.

San Sebastián 16 de Marzo de 1920
EL PRESIDENTE DEL CONSEJO

El Ayuntamiento accedió a esta petición y parece que la OTIE, quiso vincularse más en la gestión del Aeródromo realizándole una serie de propuestas que, en principio no admitió. En el escrito se dice que para que el Aeródromo sea considerado como "aeródromo autorizado" se precisan una serie de condiciones que ellos están en situación de dotárselas, pero el ayuntamiento no puede: como el acondicionamiento del terreno, el cierre de los hangares... En cambio el ayuntamiento debe hacerse cargo del entretenimiento del campo y del personal, por todo lo cual la OTIE se compromete a abonar la cantidad de 7.000 pesetas anuales durante cinco años.

El Contrato de arrendamiento que presenta la OTIE, y que no se aprobó por la Comisión de Fomento, es el siguiente:

Entre el Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián y la S.A. OTIE con domicilio en San Sebastián calle de Miracruz letra D se establece el presente contrato de arrendamiento correspondiente al Aeródromo de Lasarte con todas sus dependencias propiedad del Exmo. A., bajo las bases siguientes:

PRECIO DEL ARRIENDO: - La S.A. OTIE se compromete a arrendar el Aeródromo de Lasarte en el precio de 7.000 pesetas anuales pagaderas por trimestres vencidos a razón de 1.750 pesetas cada uno. El primer plazo se pagará el 31 de julio del corriente año.

DURACION DEL CONTRATO: - El presente contrato que empezará a regir el primero de Mayo del año corriente tendrá validez hasta la caducación del compromiso de arriendo establecido por el Excmo. A. con los actuales propietarios del terreno correspondiente al Aeródromo mencionado y será prorrogable por otros cinco años según convenio entre el Exmo. A. y los antedichos propietarios del terreno en cuyo caso el precio del arrendamiento sería de 8.000 pesetas.

CONDICIONES QUE SE ESTABLECEN: - La S.A. OTIE se hace cargo de los terrenos del Aeródromo, hangar, cierre etc. y se compromete a ponerlo y conservarlo en las condiciones que marca la ley para su utilización por los aviones mientras dure el presente contrato, corriendo por su cuenta todos los gastos de conservación así como los de instalación de talleres de reparación depósitos de aceite y gasolina seguros de incendios etc. y cuanto estime necesario para la buena marcha del servicio del Aeródromo.

La S.A. OTIE se compromete a proveer el Aeródromo con un personal apto y suficiente para el perfecto servicio, pilotos, mecánicos para los talleres etc., etc. siendo también de cuenta de dicha Sociedad los haberes y gastos de dicho personal fijados por la S.A. OTIE.

CONDICIONES DE ATERRIZAJE Y ESTANCIA EN EL AERODROMO: - La S.A. OTIE reúne las condiciones establecidas por el Excmo. Ayuntamiento para los aparatos que tengan su residencia fija en esta, cuyas condiciones figuran en el reglamento establecido y aprobado últimamente por el Exmo. A. y que son:

El aterrizaje de cada aparato o aeronave costará 3 pesetas.

Cuando en el aparato vaya algún otro pasajero o el mecánico 5 pesetas.

Por cada persona que vaya de más en el aparato satisfará cada una 2,5 pts.

El almacenaje en el hangar será por cada aparato 10 pesetas diarias para los aparatos del tipo corriente y 15 pesetas para los aparatos de mayores dimensiones.

Para los aparatos de paso se establece la tarifa internacional de la que es copia el reglamento adoptado por el Gobierno Español o sea:

Por aterrizaje 15 pesetas.

Por almacenaje de 25 a 40 pesetas diarias según sean los aparatos corrientes o mayores que el tipo normal.

CADUCACION DEL CONTRATO: - Si al caducar el presente contrato una de las dos partes contratantes no se deseara prorrogarlo la S.A. OTIE se compromete a devolver el Aeródromo de Lasarte en las mismas condiciones que se encuentra al firmar el presente documento.

No se aceptó. El Presidente de la Comisión de Fomento se expresa claramente: *La cantidad de 7.000 pesetas que se fija como tipo de arrendamiento, no es suficiente para resarcir al Ayuntamiento de los gastos que ha tenido para habilitar este campo de aviación.* Entiende que, como mínimo, debe aspirarse a cubrir estos gastos, para lo que calcula que será necesario fijar, como tipo de arrendamiento la cifra de 10.000 pesetas.

Explica que el arrendamiento del campo y el guarda no puede quedar a disposición de la Empresa arrendataria, ni atender a las órdenes que ésta le de. Toda la Comisión está de acuerdo con su Presidente.

Por fin, es la OTIE quien obtiene la concesión del arrendamiento del campo.

Se recoge, escuetamente, en un acta.

El 20 de mayo de 1920 se solicita del Sr. Gobernador exención de subasta para el campo de aviación de Lasarte.

Contestación el 24 del mismo mes concediendo la excepción de la subasta. El 26 de mayo se publica la excepción del Concurso de arrendamiento del campo sobre las bases que se señalan en el reglamento.

Solicitud del Sr. D. Pedro Vignau Lazcano en nombre de la Sociedad OTIE para arrendar el campo por pesetas 10.000 (9 de junio).

El día 11 de junio se celebra el concurso anunciado, presentándose solamente un pliego, el antes señalado del Sr. Vignau, por dicha cantidad. En sesión celebrada en la Corporación municipal del día 16 de junio de 1920 se adjudica definitivamente el campo a la sociedad OTIE.



Inauguración oficial del campo de aviación de Lasarte el 24 de Junio de 1920.

Strutter montado en el avión Sopwith realizando pruebas en el aeródromo de Lasarte.



Por fin llegó el día venturoso de la inauguración del aeródromo de Lasarte, el 24 de junio de 1920. No es, propiamente, la inauguración, porque se venía utilizando, pero sí la entrega por parte del Ayuntamiento a la sociedad OTIE.

Hubo recepción de autoridades y periodistas. El presidente del Consejo de Administración se desvivió en atender a los asistentes, además de obsequiarles con un lunch.

Les indicó que la empresa dispone en Lasarte de cuatro magníficos aparatos, un "Sopwith", un "Caudron G", un "Farman" y un "Avro", que reúnen las máximas condiciones de seguridad; también presentó a los aviadores, todos ellos muy expertos, y, como el movimiento se demuestra andando, autoridades y periodistas... accedieron, con mayor o menor entusiasmo, a dar una vueltecita por el aire, recibiendo la mayoría de ellos "el bautismo del aire"... Les acompañaron el Sr. Irazusta y Sra., el Sr. Larrañaga y Sra., Carmencita Irazusta, Sr. Calparsoro, Sr. Vignau...

Durante aquel verano y aún los siguientes podía leerse en la prensa muchos anuncios como éste:

AVIACION AERODROMO DE LASARTE

Viajes aéreos.- Turismo.- Vuelos de 9 a 12 de la mañana y de 7 a 8 de la tarde. Para avisos y más detalles: Teléfono 15-17.

En pocos años se fue domesticando la aviación. Se le privaba de aquel romanticismo primigenio que hacía considerar a los aviadores como "a héroes y mártires". Pero, nostalgias a parte, en esta nueva fase, se había sustituido el riesgo y la emoción por la seguridad.

No todo iban a ser alegrías, también pronto comenzaron los problemas. Los primeros nos los presenta JUAN LARRAÑAGA Y MENDIA, Director del Aeródromo de Lasarte, el día 11 de abril de 1921 EXPONE al Ayuntamiento que el campo, debido a la premura del tiempo en que se hizo, no ofrece suficientes garantías; que se ha autorizado sin que cumpliera los requisitos necesarios... menciona los hangares, los depósitos, talleres de reparaciones, etc. Para poner en orden las cosas pide 25.000 pesetas.

La década de los veinte no fue todo lo próspera que se auguraba en sus comienzos para el Aeródromo de Lasarte. Se utilizaba para viajes turísticos cortos, algún aterrizaje de emergencia... Pero las grandes compañías aéreas no se fijaban en él.

De ellas se pueden dar los siguientes datos. A principios de 1922 el Ministerio de fomento⁵ autorizó a la Sociedad OTIE a establecer una línea entre San Sebastián y Madrid para el transporte de pasajeros y mensajerías. Al no hacer uso de ella, la concesión pasará a la Compañía Española de Navegación Aérea⁶, que, al no ponerse en servicio, también fue anulada.

En 1924 se autoriza una nueva línea, en esta ocasión en la ruta San Sebastián-Canarias, que tampoco se pone en servicio. Dos años más tarde es la Compañía La Aeroespañola, la que intenta establecer la línea San Sebastián-Tenerife, aunque con idéntico fracaso⁷.

Poseemos notas significativas que confirman esta decadencia. Una solicitud de Gerónimo Rezola que pide, en abril de 1923, permiso para poder aprovechar la hierba del campo de

5. Ministerio de Fomento R. O. del 7 de febrero de 1922.

6. Ministerio de Fomento R. O. del 26 de marzo de 1922.

7. Ministerio de Fomento R. O. del 14 de julio de 1924.

Aviación pagando 800 pesetas anuales, puesto que *allí crece y nadie la aprovecha, debido al escaso uso que se hace de él.*

En sentido similar se dirige al Ayuntamiento D. Francisco Cárdenas Blanco, abogado y vecino de Madrid, que quiere arrendar al Ayuntamiento parte de los terrenos del Campo de Aviación, para dedicarlos a pastos de yeguas de cría de pura sangre inglesa para carrera...

El Ayuntamiento accede al subarrendamiento de 4 Ha. del campo de Aviación.

Hay más. En octubre de 1924, el presidente de la Sociedad Deportiva Biyak-Bat se dirige al Ayuntamiento quejándose de que Lasarte es conocido en todo el mundo por sus competiciones deportivas como las carreras de automóviles y los concursos hípicas, que atraen a multitud de deportistas, y ellos los lasartearras, los más entusiastas por el deporte y, a la vez, los más humildes, no tienen un lugar para practicar sus deportes. Ruegan al Ayuntamiento *les conceda un lugar para la práctica del deporte en Campo de Aviación desde hace bastante tiempo en desuso.* Hay que darse cuenta de que estamos en 1924.

Ellos mismos fijan el lugar, en las inmediaciones de la ribera que limita con el camino que va desde Lasarte a Chiquierdi. El deporte que piensan practicar es el Foot-ball.

El Ayuntamiento accede concediendo lo solicitado 110x90 metros de terreno— en precario, y bajo el pago de una cuota por subarriendo de 50 pesetas anuales.



FOTO ASTRAIN

Avión Sopwith.

La lectura de los documentos nos viene aclarando lo que ha sucedido.

Tenemos que en agosto de 1923 Luis Ballesteros, Consejero-Delegado de la COMPAÑIA ESPAÑOLA DE NAVEGACION AÉREA, expone por escrito ante el Alcalde que:

no obstante los grandes sacrificios que ha venido realizando para que San Sebastián tuviese en Lasarte un campo de aviación donde pudiesen aterrizar toda clase de aviones y que sirviera de punto de partida para el establecimiento de líneas aéreas, que se han estudiado con el mayor cariño y entusiasmo, ha perdido todo su capital desembolsado, importante más de 700.000 pesetas, sin que por una serie de circunstancias complejas, que no son de enumerar en este momento, muchas de las cuales son notoriamente conocidas, se vislumbre actualmente la posibilidad de llevar a la práctica proyecto alguno, que permita sostener el Aeródromo de Lasarte...

En consecuencia rescinde el contrato, ante la imposibilidad de pagar el canon de arrendamiento y se aviene a perder la fianza.

Pero los males no vienen solos. Parece que la OTIE también había rescindido su contrato de cinco años, porque en septiembre de 1923, se anuncia un nuevo concurso para el arrendamiento del Campo de Aviación con todas sus pertenencias, otra vez por un plazo de cinco años. En un principio, el precio que ha de servir de base se fija en 10.000 pesetas anuales, pero, al quedar desierto en distintas ocasiones, se va rebajando. No llegó a adjudicarse.

Una de las últimas bocanadas de aire –de cola, naturalmente– que pudieron beneficiar al ya irremisible decadente Aeródromo de Lasarte, vino de una sugerencia que hizo al Ayuntamiento el Capitán de Aviación Francisco Escribano y Aguirre. Propone crear una ESCUELA DE AVIACION. Se apoya en *el latir que hace tiempo se siente en toda esta región*, es decir, en la afición a la aviación y en la carencia absoluta de pilotos guipuzcoanos, tanto en los escalafones militares como civiles.

En su instancia de fecha 4 de mayo de 1928, dice que, movido por la gran afición que siente toda la región, se ha decidido comprar varios aviones con la intención de instalar una Escuela de Pilotos. Para ello solicita utilizar el campo de Lasarte durante un periodo de 10 años. Naturalmente pide una subvención de 25.000 pesetas anuales, ofreciendo a cambio que el Ayuntamiento tendrá siempre derecho a mantener un alumno becario.

Se apoya en que el Municipio concede ayudas a la Escuela de Trabajo, a la Escuela de Comercio... etc. Y finaliza argumentando que en los escalafones de aviadores, tanto civiles como militares, no aparece ni un solo nombre de un guipuzcoano, fenómeno que achaca a la carencia de una Escuela de Pilotos.

El de Lasarte, ya estaba herido de muerte, como Campo de Aviación. Se duda de que pueda adaptarse a las necesidades de los tiempos modernos.

El último que todavía piensa en que sí, es Francisco Escribano Aguirre, que en febrero de 1935 dirige al Ayuntamiento otro escrito en defensa del Aeródromo.

En él dice que lleva mucho tiempo estudiando la forma de dotar de un Campo de Aviación a la provincia para toda clase de aparatos comerciales, postales y turísticos..., que fue abandonada por la topografía de la provincia, quedando sólo dos soluciones: Playaundi de Irún y Lasarte. En Irún no pudo llevarse a cabo, por lo que sólo puede construirse en Lasarte, que no se tomó en serio por aprovechar el campo para Hipódromo. Propone que las dos utilizaciones eran incompatibles.

La Dirección del Hipódromo de Lasarte dice, naturalmente, que el Hipódromo no puede convertirse en Campo de Aviación, y da algunas ideas sobre dónde podría estar ubicado:

Opina esta Dirección que el Hipódromo de Lasarte no puede ser convertido en Aeropuerto, sin que pierda sus condiciones peculiares para las carreras de caballos, carreras que contra lo que apunta el Sr. Escribano, tienen cada vez más importancia y más interés hasta el punto que en el presente año van a celebrarse en el Hipódromo de Lasarte las pruebas que debieran efectuarse durante la primavera en Madrid.

Aún en el supuesto de que se consumara la anulación del Hipódromo como campo de carreras, para convertirlo en Aeropuerto, éste no tendría las condiciones precisas para llegar a ser una estación aérea de importancia.

A este fin cree el suscribiente de más interés el valle comprendido entre Martutene y Ergobia en el cual se podría conseguir con una fácil desviación del río un campo de dos kilómetros y medio de largo con un ancho mínimo de 250 metros y dentro de ese largo con ancho de 500 metros en 1 kilómetro. Además de ver estas condiciones superiores a las de Lasarte, los medios de comunicación con San Sebastián serían infinitamente superiores: buena carretera, ferrocarril, tranvía eléctrico, líneas de autobuses ya hasta el río, lo cual al objeto de fijarse en ese emplazamiento el Aeropuerto de San Sebastián tendría mucha importancia, ya que además, está situado más cerca de la Ciudad de Lasarte.

San Sebastián 6 de marzo de 1935
El Ingeniero de Obras Públicas

De la misma opinión es el arquitecto municipal.

El Ayuntamiento dice que si, pero...

Considerando sumamente plausible y de verdadero y trascendental interés la construcción de un aeropuerto en esta capital y conforme en un todo con las sugerencias que sobre el particular apuntan en sus respectivos dictámenes los Sres. Ingeniero de Obras y Arquitecto municipal como consecuencia del escrito que dirige al Exmo. Ayuntamiento Don Francisco Escribano Aguirre con fecha 27 de Febrero último, la Comisión de Obras de mi presidencia, en su reunión del día de ayer, adoptó por unanimidad el acuerdo de que por tratarse de un proyecto de gran envergadura y por ende que su realización ha de requerir forzosamente la aportación económica de las entidades oficiales interesadas en su construcción, debe pasar la propuesta del Sr. Escribano a estudio de la Comisión de Gobierno Interior con el fin de que resuelva en definitiva lo que mejor proceda.

San Sebastián, 15 de Marzo de 1935
POR LA COMISION DE OBRAS.
EL PRESIDENTE

Aunque, por fin, dice que no:

La Comisión de Gobierno Interior en reunión celebrada el día de ayer se enteró con agrado de su atento escrito de 27 de Febrero último, en el que se contienen tan interesantes sugerencias en relación con la construcción de un aeropuerto en el Hipódromo de Lasarte y acordó desistir del emplazamiento señalado en el mismo, en razón de la necesidad de su utilización para la celebración de carreras de caballos, que la temporada próxima han de revestir una mayor importancia por haberse acordado la organización de las que estaban proyectadas para esta primavera en Madrid.

La Comisión de Gobierno Interior se complace en expresar a Vd. su reconocimiento por las amables e interesantes informaciones que se ha servido trasmitirle, así como por el cariño que le vienen merecido asuntos que tanto afectan al interés de la Ciudad y en su día y si le fueran necesarios nuevos asesoramientos, tendrá una gran complacencia, en requerirlos de sus notorios conocimientos en materia de aviación.

San Sebastián, 9 de Mayo de 1935.
EL ALCALDE

Y a los pocos meses nos sale con esto: nada menos que convocar un concurso de PROYECTOS DE AEROPUERTOS:

Alcaldía de San Sebastián

Remito a usted el adjunto pliego de condiciones, que acabo de recibir, correspondiente al concurso de proyectos de aeropuertos, para que vea de complementar en plazo hábil todas las condiciones que en él se indican, adaptando la documentación remitida a lo que se exige en este pliego. Y dándome cuenta en el más breve plazo posible de las que considera de difícil cumplimiento, proponiéndome lo que haya lugar en su caso.

San Sebastián, 10 Septiembre 1935.
EL ALCALDE.

Que sepamos, tres fueron los proyectos que se presentaron a este concurso. Más adelante vendrán otros.

Uno en terrenos situados en el valle comprendido entre Martutene y Ergobia al que se le encuentra grandes posibilidades de que fuera realidad y se ruega que, a la mayor brevedad, se haga un estudio técnico de la habilitación de dichos terrenos, expropiaciones, obras que habrían de habilitarse... etc.

El autor del proyecto fue Juan Machimbarrena, arquitecto del Ayuntamiento de San Sebastián, que lo explica, detalladamente, en su libro "URBANISMO APLICADO.- SAN SEBASTIAN - PRESENTE Y FUTURO". Después de insistir en *la extraordinaria importancia que para el presente y el futuro ofrece la navegación aérea, pasa a decir que no existe en Europa población de cierta importancia industrial, comercial o turística, que no aspire a conectar con la densa red de líneas aéreas, que como tupida malla va envolviendo el viejo continente.*

Continúa poniendo muchos ejemplos. Para concluir exponiendo que:

En estas condiciones se comprende el interés extraordinario que para una ciudad, como San Sebastián, sede excepcional de veraneo y turismo, presenta el poder enlazarse mediante una línea de navegación aérea con la red antes citada, máxime al tener presente que San Sebastián debe, en gran parte, su auge y desarrollo a su excelente posición geográfica y ferroviaria. Entre París y Madrid, la línea férrea y carreteras internacionales, dejan a nuestra ciudad en mitad del camino... Pues bien, ¿Qué iba a ocurrir a San Sebastián si intensificándose la navegación aérea, llega a absorber gran parte del tráfico viajero? Pues, simplemente, que quedará desplazada... y otros lugares podrán competir y restar a San Sebastián buena parte de su clientela.

Como emplazamientos posibles con terreno apto para el emplazamiento de un aeropuerto, el único que reúne condiciones, en las proximidades de la capital, es el comprendido entre los barrios de Martutene y Ergobia.

Se ha considerado, como solución, de las llamadas “del mal menor”, la de establecer el aeropuerto en la población fronteriza de Irún. Esta solución no es ventajosa para San Sebastián, ya que su distancia al campo sería de unos 20 kilómetros.

Descarta también el campo de Lasarte pues:

no reúne las dimensiones necesarias, está utilizado como hipódromo y los relieves contiguos dañ al conjunto la forma de una sartén, en cuyo fondo se encontraría el campo de aterrizaje y despegue. Los montes son elevados y próximos al campo, y además dista de la ciudad 10 kilómetros, lo cual es excesivo.

Finaliza su exposición afirmando que en el futuro aeropuerto de Martutene-Ergobia concurren las condiciones siguientes:

Proximidad a San Sebastián: Solamente cuatro kilómetros, servida por autobuses, tranvía eléctrico, ferrocarril del Norte...

Fácil acceso para los aviones. Se trata de amplio valle con continuación hacia Amara, Loyola, Astigarraga... Montes de escasa altura. Dirección de los vientos reinantes favorables a lo largo del valle... etc. etc.

Junto a estas ventajas anota sus inconvenientes. La preparación del campo iba a ser costosa. La adquisición de los terrenos será cara por tratarse de huertas fértiles. Habría que realizar una desviación del río y la correspondiente explanación de los terrenos...

Confeccionó un presupuesto que ascendía a cinco millones trescientas sesenta y un mil, noventa y ocho pesetas. Y se comprometía a obtener un campo de aviación con mil metros de longitud, muy ampliables, en caso necesario, y un ancho de quinientos metros.

El ingeniero e inventor D. Juan de la Cierva, que conocía bien este emplazamiento, valoró positivamente el proyecto de Machimbarrena.

En resumen, que San Sebastián no puede quedar desplazada de la red de aeropuertos, que Lasarte no reúne las condiciones precisas y que, al final, nos quedaremos con el llamado "el mal menor", el Aeropuerto de Playaundi, finalmente construido en Hondarribia.

Existe otro proyecto anterior. Este, firmado por Juan Múgica y Mayora, vuelve al viejo Ondarreta. Pone la base del aterrizaje al pié del Funicular del Monte Igueldo:

Habiendo anunciado por el periódico LA VOZ DE GUIPUZCOA con fecha 24 de abril de 1924 que llegaba a ésta Dn. Ernesto Navarro como perito de una Sociedad de Aviación, para buscar un campo de aterrizaje, me hizo concebir la idea que el punto más adecuado para tal pensamiento no había en los alrededores de esta capital más que en las marismas que existen al pie de dicho monte, que hoy se están terminando de cubrir la regata, quedará una explanada que tiene desde la base de hormigón que está echado para el cierre del monte con la Isla de Santa Clara, hay un terreno de 237 ms. de largo por 70 a 80 de ancho, que me creo será suficiente base para aterrizar aviadores prácticos, por más que para eso están las personas técnicas para poder estudiar sobre el terreno.

Yo conservo en mi poder una carta, como al Sr. Navarro le parece excelente la idea, eso antes de las obras que se han hecho ahora.

También comprendo que al tomar en consideración mi idea tiene que ser que los aparatos tengan su entrada de aterrizaje por el hueco que existe entre el palacio del Sr. Barón de Satrústegui y la Cárcel de Ondarreta y quitar el cuartelillo que existe de carabineros al pie del tranvía que va al monte de Igueldo.

Los hangares se pueden hacer arrimados al monte debajo de los palacios que existen en la carretera de subida por la parte de la mar.

Hay además otros detalles que se pueden estudiar sobre el terreno, y serían si se puede conseguir un gran beneficio para esta hermosa Capital ya que tenemos pista para grandes carreras de Automóviles, carreras de caballos, concurso hípico y falta de aviación para completar el engrandecimiento de Donostia.

Juan Múgica Mayora
San Sebastián 26 Mayo de 1926

Otro proyecto se fija en la zona de Alza-Inchaurreaga. Fue rechazado por motivos técnicos. Por el elevado coste de las obras y por la dirección de los vientos más frecuentes, que dificultarían las operaciones fundamentales del aterrizaje y despegue. Lo estudió el Sr. Eneterreaga.

De la Guerra Civil de 1936 unas notas de cada bando. A finales del mes de julio la Comisaría de Guerra acuerda la construcción de un campo, con toda urgencia, en los terrenos de Amara, cercanos a la calle Autonomía.

Se comenzó el relleno de la zona del actual parque de Amara, en los solares cercanos al ensanche. Incluso se levantaron unos hangares en la zona próxima a la calle Autonomía.

Según cuentan algunos protagonistas de esta aventura existían unos camiones que reclutaban, de mejor o peor grado, a jóvenes para que fueran a trabajar al campo de aviación. La razón estribaba en la escasez de obreros, puesto que los habían destinado a los distintos frentes. Como también visitaban las playas, durante estos días éstas se encontraron casi desiertas. De este pequeño campo salía diariamente, en plan de inspección, una avioneta, a la que llamaban "La Tanguista".

En el mes de septiembre entraron en San Sebastián las llamadas tropas nacionales y entonces fue el Gobernador Coronel Militar quien se dirigió a la Diputación y al Ayuntamiento en estos términos: *que para necesidades militares urgentes precisa el Ejército realizar determinadas obras de acondicionamiento del campo de aviación de Lasarte, en terrenos actualmente ocupados por el Hipódromo de Zubieta y teniendo en cuenta que la formación de dicho campo puede ser beneficiosa tanto para esta ciudad, como la provincia, propone unas bases de aportación económica del Ayuntamiento de San Sebastián y de la Diputación de Guipúzcoa, para gastos de construcción del mencionado Aeródromo, aportación que fija en 200.000 pesetas, que se repartirán entre ambas corporaciones en la forma que ellas acuerden.*

Se hizo cargo del Aeródromo el Comandante Antonio Llop, con mando en el Grupo 2-G-10, de bombardeo ligero, llamado también grupo "Breguet", por estar equipado con aviones "Breguet" XIX, biplanos, biplazas de reconocimiento y bombardeos, ya anticuados; fabricados en España, bajo licencia francesa.

En junio de 1937 el Grupo pasó a denominarse 5-G-17.

Desde este Aeródromo operaron también aviones Heinkel He-51, biplanos caza/asalto, así como He-45 "Pavos" y He-46 "Pavas", utilizados ambos en misiones de reconocimiento y bombardeo ligero.

Desde este Aeródromo se participó en acciones realizadas en el frente de Bilbao.

El día 23 de mayo de 1937, un avión Airspeed "Envoy" de la compañía irregular "Air Pyrénées", que realizaba el trayecto Bilbao-Biarritz, transportando personalidades y mercancías de valor, fue derribado cerca de San Sebastián por cazas He-51. El piloto Jean Galy, que había pertenecido a los mercenarios de la escuadrilla "España" de Malraux, en los primeros meses de la contienda, resultó herido, una periodista pasajera, muerta, y el avión destruido.

El día 14 doce cazas republicanos I-15, "Chatos", despegaron de Algete con destino a Lamiaco, para reforzar la defensa de Bilbao. El piloto José Bautista, se encontró sobre San Sebastián sin combustible y amerizó en La Concha –uno más–, junto a un pesquero. Fue hecho prisionero y canjeado por otro piloto, práctica habitual en esta guerra.

A los pocos meses de haber finalizado la contienda –el día 2 de febrero de 1940– el Alcalde se dirige al Ministerio del Aire

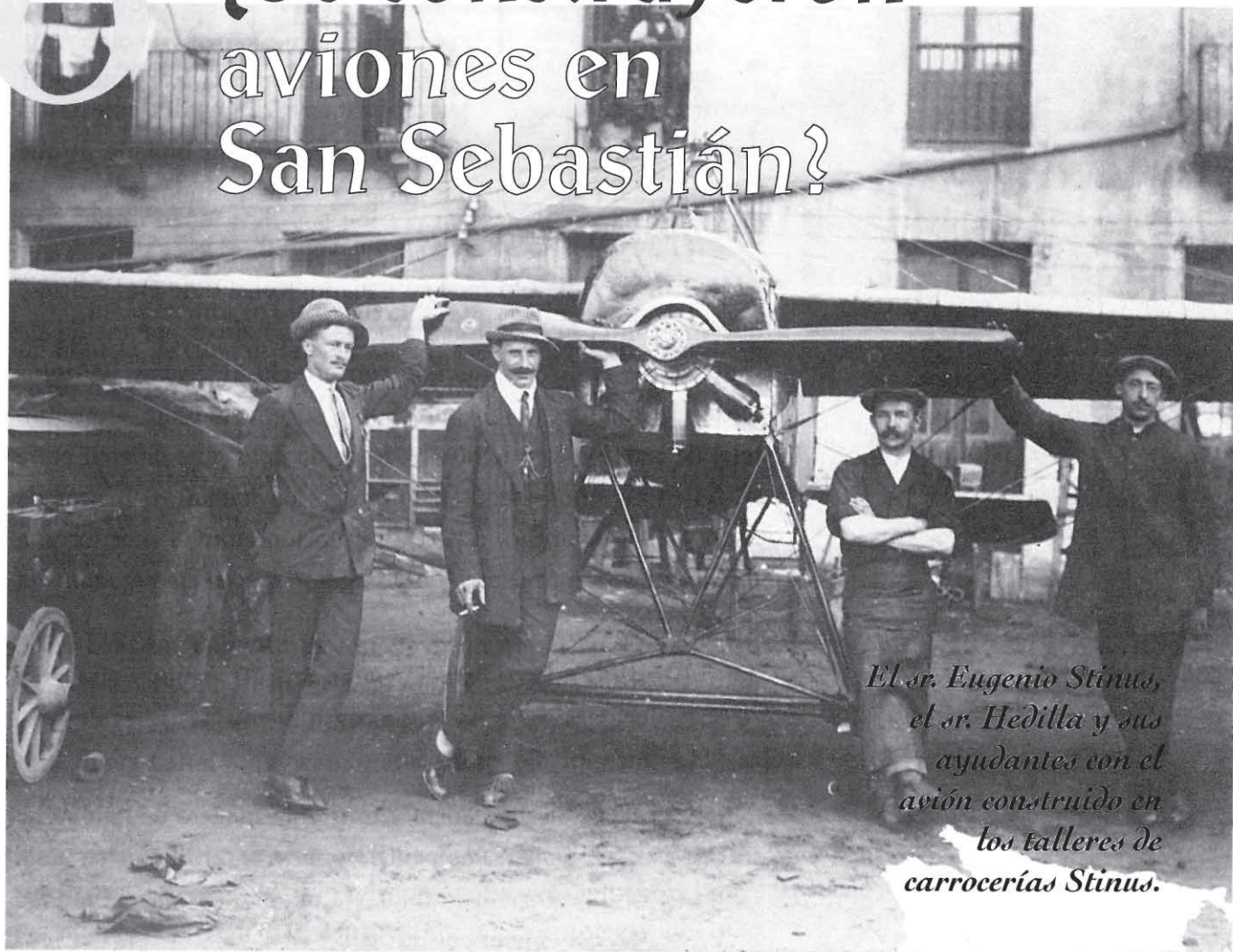
para pedir la devolución al Ayuntamiento del Hipódromo del Valle de Zubieta –no le denomina Campo de Aviación o Aeródromo de Lasarte, sino el Hipódromo del valle de Zubieta, que fue habilitado como campo de aviación durante la contienda civil.

Fundamenta su petición en que se proyecta celebrar el próximo verano la temporada de carreras de caballos, igual que en épocas anteriores.

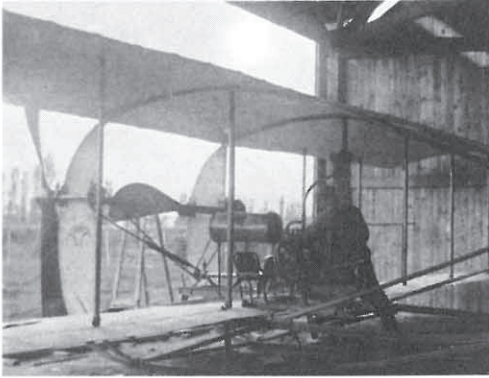
Del Ministerio del Aire se contesta afirmativamente y con toda celeridad –el 28 de febrero–: *Tengo el gusto de comunicarle que por parte de este Ministerio no hay inconveniente en devolver el mencionado campo. Si bien se ponen algunas condiciones: que si destruyen la parte de la pista, que han asfaltado, se haga de modo que quede saneada y no se ablande, para que pueda seguirse utilizando como campo de aterrizaje y que deben respetarse las instalaciones para la gasolina y los hangares excavados.*

Se me antoja que este escrito es una especie de certificado de defunción del que, cronológicamente, fue nuestro segundo aeródromo.

¿Se construyeron aviones en San Sebastián?



*El sr. Eugenio Stinus,
el sr. Hedilla y sus
ayudantes con el
avión construido en
los talleres de
carrocerías Stinus.*



Vista del avión A.M.A. desde el hangar en Lakua (Vitoria).

Puede decirse que sí. Y más de uno. Otra manifestación del interés que suscitaba la aviación. No se contentaban con seguir las hazañas de los primeros héroes del aire, sino que técnicos y mecánicos quisieron adentrarse en el misterio de por qué vuela un avión y aceptar el reto de ser ellos capaces de construirlos y hacerlos volar.

Tres deportistas, dos donostiarras y un vitoriano –Felipe Azcona, Juan Múgica y Vicente Ameztoy– grandes entusiastas de la aviación, construyeron, en 1909, (!)⁸ un biplano al que denominaron AMA, por las iniciales de sus apellidos.

El aparato llevaba un motor central, ANZANI, de 40 H.P., sistema GIP. Un modelo italiano –construido en Francia–, que transmitía el movimiento a las dos hélices por medio de cadenas. Se realizó el fuselaje con arreglo al diseño “Wright-1908-E”, aunque modificado. Sobre su envergadura –longitud total de extremo a extremo– he recogido datos que difieren entre sí. Mientras unos aseguran que cada ala medía 10 metros de largo y 2,15 de ancho, con una separación entre la superior y la inferior de 95 centímetros, otros aseguran que su envergadura era de 13 metros.

Las hélices describían diámetros de 2,70 metros y giraban a 675 revoluciones por minuto. Se construyeron dos pares de hélices. El primero no dio resultado.

Las alas eran de madera y tela. Una madera de tipo balsa, muy ligera, que se iba superponiendo, para ir calculando su peso. Con la escasa potencia del motor, era importante calcular el peso y que éste fuera lo mejor posible.

8. Revista NOVEDADES.- Núm. 1.

No obstante se me antoja un avión gigantesco para la época, aceptando cualquiera de las dos versiones. Así ocurrió lo que ocurrió.

Se montó en los talleres que tenía Múgica en Atocha y fue trasladado, con enorme ilusión a los campos de Lakua, para hacerlo volar. Parece que se elevó tímidamente, pero en ningún momento el vuelo alcanzó la altura soñada por sus constructores. Intentaron ser los primeros en surcar con él el cielo de Vitoria.

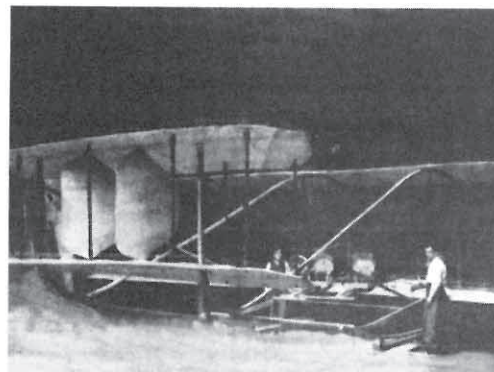
Nos hablan los periódicos de una primera reconstrucción casi construcción, realizada por Garnier, en 1912, de su aparato que quedó casi deshecho en el accidente de La Concha.

En la crónica se insiste en que, aun siendo él francés y siendo Francia "la cuna de la aviación", quiso arreglarlo todo aquí. En todos los casos de construcción de aviones vemos que lo fabricaban todo menos el motor, que era de importación.

A Garnier le hicieron el fuselaje en Urnieta, las alas y las hélices en Hernani, y todo lo demás, incluido el montaje, en su taller de Gros.

Don Eugenio Stinus construyó un avión en su establecimiento de la calle Trueba, número, 4, "Carrocerías Stinus", en un patio existente entre dos casas, una de la calle Trueba y otra de la calle Padre Larroca. Tuvieron que derribar "una empalizada" para que pudiera salir. En este avión voló Salvador Hedilla.

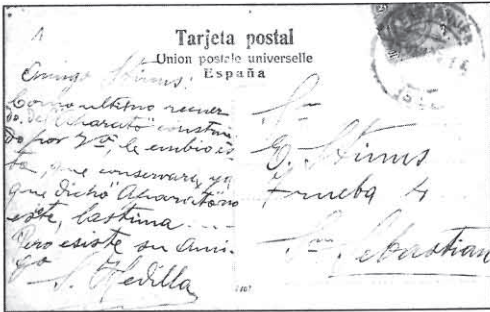
Algún nieto de don Eugenio duda, de si lo construyó o, solamente, lo reparó⁹, Para un hijo suyo no existe ninguna duda, puesto que él presenció su construcción y, tampoco para nosotros,



REVISTA NOVEDADES

El biplano A.M.A. en los talleres de Múgica.

9. Efectivamente lo rehizo después del accidente, pero antes lo había construido.



Tarjeta postal

en cuyo reverso se lee: "Amigo Stinus: como último recuerdo del aparato construido por Vd. le envío esta, que conservará, ya que dicho aparato no existe, lástima... Pero existe su amigo. S. Hedilla".

que leímos –y fotocopiamos– una tarjeta en la que Hedilla hace alusión, claramente, al hecho:

Amigo Stinus: Como último recuerdo del "aparato", construido por Vd., le envío ésta, que conservará, ya que dicho "aparato" no existe, lástima... Pero existe su amigo, S. Hedilla.

O sea, que Stinus construyó el aparato. Lo aseguran quienes mejor pudieron saberlo. Quien vio hacerlo y quien lo utilizó.

El avión era del tipo "Morane-Saulnier" y estaba dotado de un motor Gnome-Rhône. Tenía capacidad para dos plazas, piloto y acompañante. Aparte del motor, él se encargó de construirlo y de armarlo. En esta tarea le ayudó Bautista Bauleón.

Observándolo, con ojos de asombro y sin perderse un detalle, estaba un niño, un hijo de don Eugenio. El me ha referido el proceso de su construcción.

Escribir así, al dictado de una persona tan lúcida, que posee una memoria tan prodigiosa, es comodísimo. Lo recuerda todo.

El mismo se montó sobre aquel extraño pájaro de madera, recubierto de tela y, a buen seguro, que volaría en él, con la imaginación, naturalmente.

El avión –como se ha dicho– lo iba a pilotar el aviador santanderino Salvador Hedilla. Fue llevado a los amplísimos arenales que existían en Gros, por aquellos años. Eran las 6,30 de la mañana del día 18 de febrero de 1914.

Realizaron una prueba de ensayo y vieron que el motor funcionaba perfectamente. Recorrió los arenales en dirección a Ulía y ya, con más confianza se internó en el mar, enfilando

hacia Zarautz. ¿Qué tenía Hedilla en Zarautz? Más adelante chismorrearemos un poco.

Transcurría el tiempo y el aviador no regresaba. Todo el mundo comenzó a preocuparse. A las 8'30 arribó al puerto una lancha conduciendo al piloto. El explicó lo que le había ocurrido. La culpa la tuvieron, a medias, las corrientes de aire o el temporal y que el motor se había parado.

Se había parado el motor. Procuré venir a tierra pero las corrientes de aire me lo impidieron. A tres millas de Orio no tuve más remedio que lanzarme al agua y lo hice en las proximidades, donde se encontraba una lancha pesquera, que es la que me ha prestado auxilio.

Lo contó con esa sencillez. No ocurrió nada más. El monoplano fue también "pescado" por la motora "Gure Izarra", siendo remolcado hasta el puerto. Como no tenía grandes averías se arregló allí mismo y, con el aparato recompuesto, pudo volver a volar.

Ya lo creo que lo hizo ¿hacia dónde?, pues, hacia Zarautz.

El día 1º de mayo los periódicos nos dieron la noticia, bajo el titular UN AEROPLANO DE PASO.- y continúa:

Ayer a las siete de la tarde, se sintió el inconfundible ruido del motor de un aeroplano, y los que estaban en la Zurriola, vieron aparecer gallardamente, por la cima de Ulla y, a gran altura, un monoplano que cruzó por encima de la ciudad, saliendo a la mar y tomando la dirección de la costa hacia Guetaria.



FOTO STINUS



FOTO STINUS

Tarjetas postales enviadas por el piloto Hedilla al Sr. Stinus.

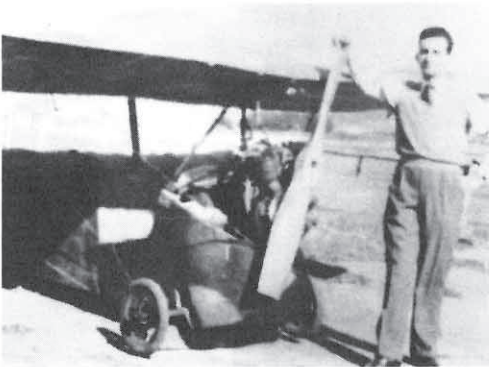
Era el aviador Hedilla que salió de Ondarraitz y tomó rumbo hacia Zarautz, donde tomó tierra sin novedad. Esta vez sí.

Hedilla tenía hecha la promesa de dar a conocer sus vuelos en Zarautz, donde mañana realizará algunas experiencias. Añade el periódico.

Llegó el día esperado y aquí se reprodujeron las mismas escenas que en Donostia. Las noticias publicadas acerca de los vuelos del intrépido aviador, llevaron a Zarautz a millares de personas. Desde la mañana la playa presentaba un animado aspecto y, por satisfacer a numerosos curiosos, efectuó un vuelo de quince minutos de duración.

Por la tarde efectuó otros tres vuelos. El tercer vuelo fue emocionante. Un lindo grupo de señoritas de Zarautz, se disputaba la emoción de ocupar el asiento vacante en el aparato y Hedilla se lo ofreció a una bella joven Zarautztarra, la señorita Presentación Lahore, con quien, al parecer, tenía amistad. El aparato se elevó majestuosamente, por los aires, mientras ella saludaba sonriente haciendo señas con la mano. Ah, todo comprendido. Aunque parezca extraño estos hombres de acero tenían su fibra sensible.

La pulga del cielo.



Elías Eguiguren construyó un avión, prácticamente en solitario, en su panadería de la calle Hernani en el año 1952, que muchos habrán conocido.

Muy pequeño, apenas llegaba a los tres metros de longitud. Era del tipo "Pulga del Cielo"; un modelo nacido en los días de la Resistencia Francesa, durante la II Guerra Mundial.

Le colocó un motor de moto Harley Davidson. Intentó pilotarlo él mismo, pero prácticamente, no voló. Solamente dio unos saltitos.

También construyó un biplano con motor Volkswagen del tipo M.P. de unos 25 H.P. y algunos otros ejemplares "híbridos", hechos por él y por distintos mecánicos, que utilizaban piezas tomadas de aquí y de allí, todos ellos movidos, naturalmente, por su afición a la aviación.

Miguel Coca, también gran entusiasta, en 1956 construyó otro avión. en él intervinieron la habilidad del mecánico, el entusiasmo del aviador, la imaginación del creador...

Fue construido entre San Sebastián y Santander. El proceso de fabricación fue el siguiente. Se le adaptó un motor de coche Volkswagen, procedente de una subasta de aduanas, que fue transformándolo y adaptándolo para que pudiera volar. Siguió los planos de una empresa alemana. El modelo era un Bebe Jodel.

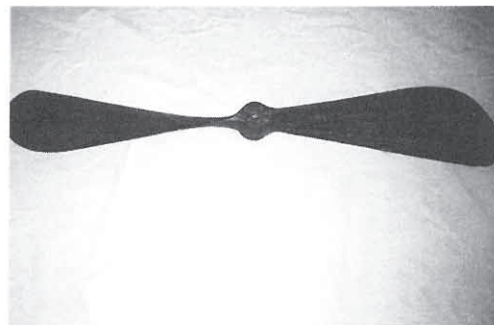
El fuselaje fue construido en Santander por la Empresa Aerodifusión, S.L.

El avión no llegó a homologarse por problemas burocráticos, pero superó las pruebas, más de cinco horas de vuelo.

Tuvo que desguazarse por falta de espacio para su custodia.

Pero el motor seguía funcionando y se montó en una embarcación.

Estas metamorfosis, pasar de ser animal de tierra, para serlo de aire, y finalizar siéndolo de agua, la realizaron con la interven-



Hélice del mítico avión A.M.A., propiedad del Sr. Coca, que tiene intención de cederla al Aero Club.

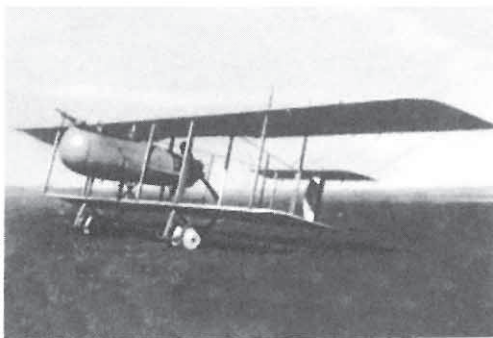
ción del mecánico Carlos Urkía, bajo la dirección de Miguel Coca.

En fin, que entre genios mecánicos anda el juego.

La primera avioneta que se matriculó en Guipúzcoa, con la numeración EC-A-00, una JODEL 65, fue propiedad de los señores Coca y Eguiguren. Finalmente la cedieron al Aero club.

9 Entre Lasarte, Ondarreta y La Concha





El biplano Farman es uno de los primeros aparatos construidos en serie para las fuerzas aéreas francesas.

Aparato comprado por el Gobierno con destino a la guerra de Africa.



Pero Ondarreta y La Concha no se resignaban a perder protagonismo cediéndolo en favor del "campo poderoso y gigante" que estaba naciendo a pocos kilómetros de ellas.

Sin embargo, fue la casualidad quien quiso que volviéramos nuestros ojos hacia La Concha, para contemplar un hecho curioso. En esta ocasión no nos acompañan las enormes multitudes de antaño, porque el suceso fue inesperado y también, porque aquel primitivo entusiasmo iba perdiendo fuerza.

En el otoño de 1919, un "FARMAN", tripulado por el aviador francés Jean Bouyersin, a consecuencia de una avería del avión, se vio obligado a aterrizar en La Concha. Hasta aquí todo, relativamente, normal... La Guardia Civil acudió al lugar del aterrizaje a custodiar el aparato siniestrado y, como el piloto no tenía documentación, fue detenido. Tuvo que intervenir el consulado francés y demostrar, como pudo, que aquel ser extraño era un piloto francés que volaba con todas las de la ley. Arreglado el papeleo y la avería del motor, reanudó el vuelo. No consta que Bouyersin volviera por la Bella Easo. Sin duda, fueron muchas las emociones.

El día 22 de junio de 1920 el piloto Havilland llegó al campo de Lasarte procedente de Madrid, acompañado de dos pasajeros. Invirtió en el recorrido dos horas y 30 minutos. Un pequeño récord para la época. Al día siguiente emprendió viaje de regreso, invirtiendo en el mismo 8 minutos más.

En el mismo campo, el 11 de septiembre de 1921, se efectuó una exhibición con unos aparatos, adquiridos por el Gobierno, con destino a la guerra de Africa. Efectuaron las pruebas, entre otros, E.D.C. Herce, as de la aviación inglesa y el capi-

tán M.W. Piercey, figura internacional de la acrobacia aérea. Realizaron rizos, vuelos invertidos, se arrojaron en picado desde diversas alturas... etc. Utilizaron aparatos "Bristol", "De Havilland" y "Farman".

Continuaron las pruebas y exhibiciones repetidas entre nuestros dos o tres campos de aviación.

El 5 de junio de 1923 el famoso aviador suizo John Domenjoz, tripulando un "Farman" ejecutó sobre los donostiarras unos escalofriantes "looping the loop", que, como en los tiempos heroicos, volvieron a meter en un puño el corazón de los angustiados espectadores que contemplaban aquellos arriesgadísimos vuelos.

El 8 de septiembre de 1923 amerizan sobre las aguas de la bahía dos hidroaviones argentinos. Venían tripulados por los pilotos Angel Orte y Andrés Parera.

Para el año siguiente se había organizado la Vuelta Aeronáutica a España. El día 10 de agosto el comandante Delgado aterrizó en Lasarte. Era el único superviviente de la prueba. Iba acompañado por el teniente Gutiérrez. Tripulaban un aparato biplano "Avro", dotado de un motor de 9 cilindros "Le Rhône" de 110 caballos.

Sigue la actividad en Lasarte. El 5 de julio de 1927 aterrizan un grupo de tres aviones "De Havilland 180" pertenecientes a las Escuelas de León y de Çetafe. Prácticamente venían en viaje de inspección. Traían la misión de revisar el estado de todos los campos de aterrizaje y sus instalaciones. Su estancia se prolongó hasta el día 14. Se nos antojan muchos días para inspeccionar un campo. A buen seguro que ocuparían sus prolongados tiem-



FOTOTECA KUTXA

Un grupo de viajeros inicia el vuelo en Lasarte. Verano de 1922.



La señorita Bernarda de Quirós, en su avioneta. Julio 1927.

Aterrizan en Lasarte siete aparatos que iban a participar en el concurso. Julio 1928.



pos libres en otros quehaceres más placenteros. ¿En el mes de julio? y ¿en San Sebastián? Bueno, ya se sabe.

A pesar de que estamos finalizando la década de los "felices años veinte", los donostiarras no se habituaban a contemplar el vuelo de un avión. La visita de alguno de ellos seguía constituyendo noticia de primera plana en los periódicos.

Hoy lo podemos comprobar, cómodamente, con el aparato reproductor de textos que posee la Hemeroteca Municipal, y más contando con la amabilidad de las bibliotecarias, siempre dispuestas a prestarte su ayuda si el aparato "se pone tonto".

El 20 de julio llegaron a Lasarte siete aparatos de aviación. Iban a participar en un concurso. Tres avionetas "Avro" con motor Bohn que procedían de la base de Alcalá de Henares, tres "Hispano" de 30 H.P. de la base de León y un "Farman" francés.

El día 21 vuela actuando de piloto, la señorita Bernarda de Quirós, perteneciente al Aéreo Club de Madrid. El 22 se celebra la prueba de "rendimiento y precisión" en la que triunfó el piloto Ansaldo, y en el Premio Costa Guipuzcoana el piloto Reixach. El 23 se celebraron las pruebas denominadas "máxima" y "mínima" resultando también vencedor Ansaldo. En las denominadas "pruebas generales" y "caza de globos", el triunfo correspondió al piloto Casares. En las pruebas de "bombardeo" el piloto Garrido y finalmente en las "pruebas de parejas" los pilotos Montes y Cárdenas.

El 8 de agosto cruza los cielos donostiarras el avión francés tripulado por Asolant, Lefebre y Lotty en un aparato conocido por "El Pájaro amarillo". Realizaba "la vuelta a Europa".

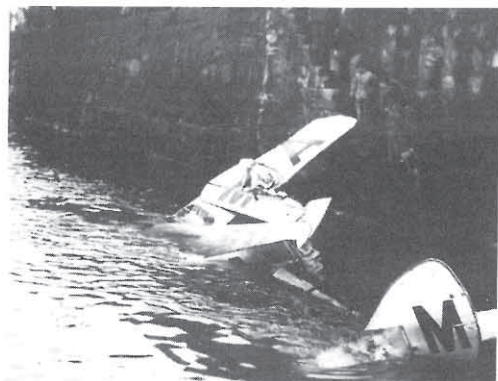
El 16 de agosto de 1928 aterriza en la playa de La Concha, muy cerca del Pico del Loro, una avioneta alemana monoplano de 20 H.P. tripulada por el capitán Reixach.

Con motivo de la celebración de las fiestas de Pascua de 1930, el día 30 de abril efectuó una exhibición el aviador Lorenzo Richi. Su actuación produjo un nuevo accidente de los que ya, afortunadamente, nos habíamos olvidado.

Efectuó una serie de virajes acrobáticos y vuelos arriesgadísimos con gran perfección, pero al iniciar una nueva acrobacia a escasa altura, casi a nivel de la barandilla de La Concha, dio una vuelta completa alrededor del paseo elevándose sobre el edificio del Gran Casino, para descender nuevamente sobre el nivel del mar, rozando las olas. Al llegar al centro de la bahía, el tren de aterrizaje tocó el agua, dando el aparato lo que se llama una "vuelta de campana", hundiéndose en ella. El piloto, en esta ocasión, resultó con heridas leves. El avión pudo ser extraído del agua con serios desperfectos.

Aquel mismo verano efectuó una exhibición de paracaidismo el paracaidista Raul Gopegui, efectuando su lanzamiento sobre la bahía. El espectáculo era desconocido.

El día 10 de agosto de 1930, a las 6'30 de la tarde voló sobre La Concha el famoso La Cierva, pilotando él mismo su autogiro. Este aparato volvía a ser una novedad aeronáutica para los donostiarros. Cruzó el cielo, lento y solemne y, un poco más ruidosamente que los otros aviones. Procedía de Biarritz y se dirigía al campo de aviación de Lasarte. Invirtió en este vuelo menos de media hora.



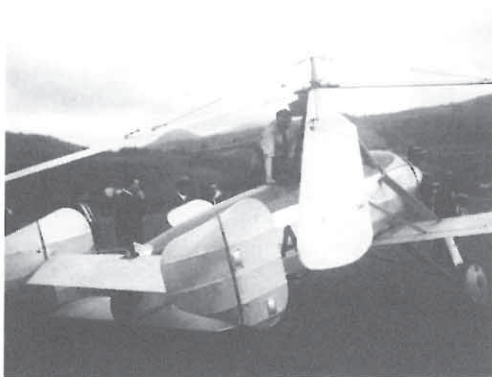
FOTOTECA KUTXA

Estado en que quedó el aparato de Lorenzo Richi después del accidente. 30 de abril de 1930.

El paracaidista Raul Gopegui con su paracaídas.



FOTOTECA KUTXA



La Cierva en Lasarte con un aparato modelo C-12.

El inventor e ingeniero La Cierva con su autogiro en el campo de Lasarte.



Se anunció que La Cierva realizaría una exhibición con su autogiro el lunes, día 11, por la tarde, en los terrenos del Hipódromo.

Acudieron muchísimas personas a presenciar el espectáculo, pero el mal tiempo impidió que se realizara.

No obstante La Cierva quiso complacer a tanta gente que había acudido para verle a él y a su autogiro. Sacó del cobertizo el minúsculo aparato, de 80 caballos de fuerza, preparándose para efectuar un vuelo. Tensó los cables de las aspas, tocó las bujías y puso el motor en marcha.

Se encendió una gran hoguera para conocer la dirección del viento, que variaba a cada segundo, pero una obstrucción en la bomba del aceite obligó a suspender el vuelo, definitivamente, por aquel día.

Al día siguiente, pudo efectuarlo ante miles de personas. La exhibición fue perfecta. *Describiendo unos círculos con aquel aparato con sus características aspas, que le daban en el espacio el aspecto de un pájaro extraño. Demostró el dominio que con el aparato de su invención conseguía el hombre; pasando de una velocidad no superior a los 150 kilómetros por hora a la mínima de unos veinte por hora.*

Lo que más llamaba la atención, era el importante papel que jugaban las aspas, que sostenían el autogiro y le permitían bajar para tomar tierra, demostrando que para el aterrizaje era suficiente con un pequeño espacio de tierra. Este detalle en Guipúzcoa causaba sensación, porque no existen grandes espacios donde poder aterrizar.

Al descender recibió una fortísima ovación. Al día siguiente abandonó San Sebastián con destino a Santander.

El día 20 de noviembre de 1930 los donostiarras acudieron al Paseo Nuevo, montes Ulía, Urgull, Igueldo... zona del barrio de Gros –casi como en los buenos tiempos– con objeto de presenciar el paso del famoso avión “D.O-X”. Este avión era algo desconocido. Tenía 40 metros de largo y 48 de envergadura y pesaba 48 toneladas. Pasó a las 12 horas y 11 minutos, pero a más de cinco millas de distancia. Procedía de Burdeos y se internó en la península. Los numerosos espectadores quedaron defraudados, pues se les había prometido que pasaría a la altura del monte Igueldo.

El año 1933 efectuó varias pasadas a bordo de su aeroplano el famoso piloto Juan Ignacio Pombo.

En noviembre de este mismo año pasó un hidroplano, protegido con unos grandes flotadores volando a baja altura, desde Ulía a Igueldo y perdiéndose de la vista de los donostiarras tras este monte. Tripulaba el aparato el celebérrimo aviador norteamericano Charles Lindbergh.

El 7 de marzo de 1934 amerizan en la bahía de La Concha 12 hidroaviones. Venían al mando del comandante Ramón Franco –el que realizó, en 1926, la travesía del Atlántico en el Plus Ultra–, con el segundo comandante Ortiz de Echagüe.

Con la visita de esta flotilla de hidroaviones a la bahía de La Concha cierro esta prolija enumeración –no completa– de los aviones que nos visitaron durante la década de los veinte.

En este cuarto de siglo se han podido observar numerosos cambios. Los aviones son más seguros, mayores y más potentes. Los despegues y aterrizajes se reparten entre La Concha, Ondarreta y Lasarte. ¡Ah, sin olvidarnos de la bahía, que puede solucionar cualquier emergencia!

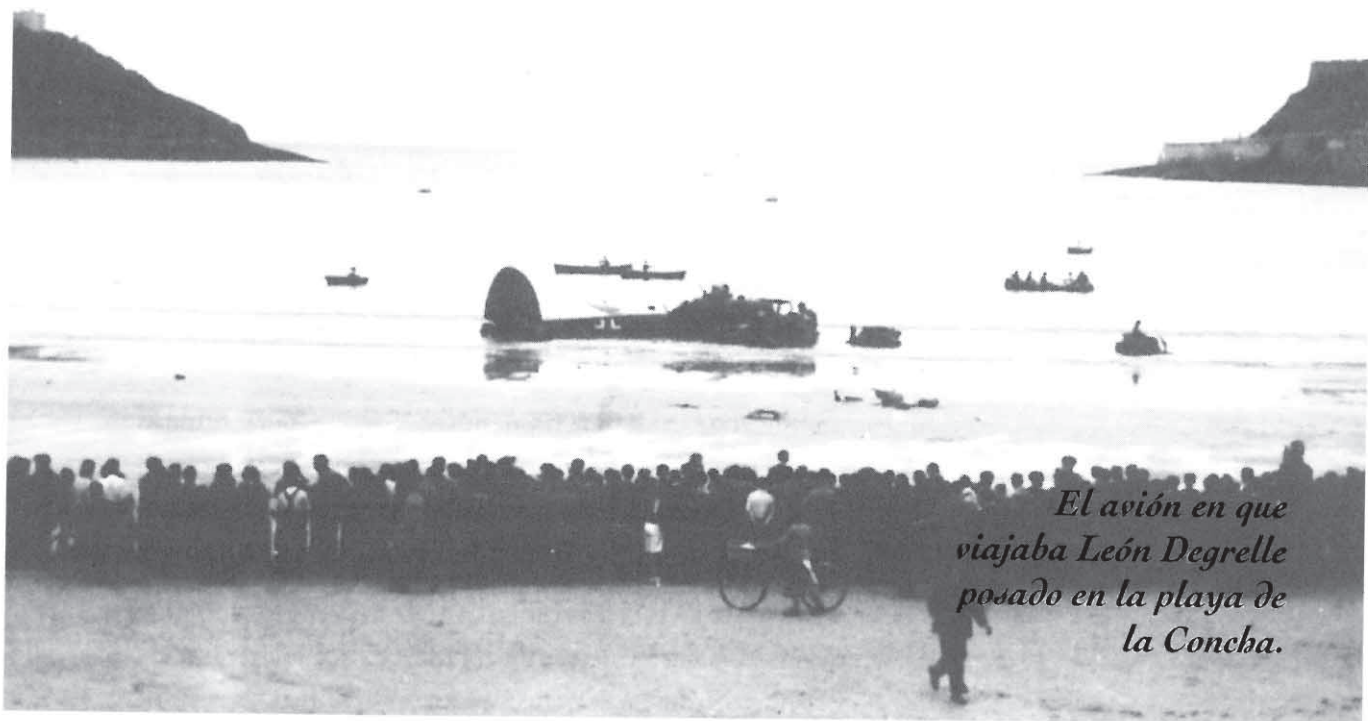
Aparecen nuevas clases de aparatos, como el hidroavión y el autogiro. La primitiva aviación, considerada casi exclusivamente como un deporte, va dejando entrever otros aspectos en su utilización, que se muestran ya, al alcance de la mano en el correo postal, el comercio, el turismo... etc.

No me olvido de mencionar otra visita. Muchos donostiarros, que actualmente viven, la contemplaron y comentaron... y los más jóvenes, al menos, han oído hablar de ella.

Con el relato de esta visita se inicia la segunda parte del recorrido que estamos realizando por la Historia de la Aviación en Guipúzcoa.

10

Una visita inesperada



*El avión en que
viajaba León Degrelle
posado en la playa de
la Concha.*

El día 8 de mayo de 1945 San Sebastián se despertó con una sorprendente novedad: "¡Un avión alemán había aterrizado, de madrugada, en La Concha!".

La noticia se extendió, rápidamente, por toda la ciudad. Tenía más morbo porque el armisticio se estaba firmando por aquellos días. Alemania había perdido la II Guerra Mundial. Medio San Sebastián se abalanzó sobre la barandilla de La Concha, o descendió hasta la playa, cuando se pudo, para ver el avión siniestrado.

Los donostiarras se enteraron del hecho por lo que vieron "in situ", o por lo que les contaron, porque al consultar, al día siguiente los periódicos, queriendo completar su información, vieron que éstos lo silenciaban totalmente. La prensa de la época, obligada, al parecer, por la censura, lo ignoró. Para los periódicos no había llegado ningún avión alemán a San Sebastián. El Gobierno quiso evitar alguna reacción internacional; una petición de extradición, por ejemplo. Pero lo que está a la vista de todo el mundo, es imposible ocultarlo.

El visitante era un personaje muy conocido. Se trataba de León Degrelle, político fascista belga, que huía de la derrota y posiblemente de los tribunales.

Degrelle había fundado en Bélgica un partido demócrata, de signo católico, que llegó a contar con 21 diputados. Al iniciarse la II Guerra Mundial, mostró grandes simpatías por la doctrina racista de Hitler, lo que le llevó a luchar, como voluntario, a favor del Führer.

Los nazis fueron derrotados en todos los frentes. Degrelle huyó a Noruega, donde pidió asilo político. Los noruegos se lo

negaron. Tenía a los aliados siguiéndole sus pasos. En estas circunstancias, durante la noche del 7 de mayo de 1945, tomó en Oslo un avión, un "HEINKEL - 111" de la Luftwaffe y emprendió una arriesgadísima aventura.

Pretendía alcanzar las costas españolas. La expedición la formarían Degrelle, su ayudante y dos jóvenes aviadores. El aparato tenía autonomía para 2.100 kilómetros y les separaban de las anheladas costas 2.150. Comprobaron que, debido a las tormentas y a las corrientes de aire, tuvieron que recorrer cerca de 2.300 kilómetros.

Planificaron el viaje, aún valorando los enormes riesgos que entrañaba. Tenían que cruzar toda una Europa enemiga, que les perseguiría "con sus cazas y sus reflectores". No obstante volaban con cierta ventaja. Europa estaba harta de alarmas aéreas y por aquellos días celebraban confiadamente la victoria sobre los nazis. Aunque, de cuando en cuando, las radios les preguntaban: "Ustedes, quiénes son!". Ellos, naturalmente, no contestaban.

Llegaron hasta Las Landas, *El Heinkel falló varias veces. Uno de los aviadores nos trajo los salvavidas. La gasolina había llegado al punto muerto y podíamos caer al agua de un momento a otro, –dice Degrelle.*

Estudiaba la línea de los Pirineos. Clareó vagamente... Allí, al sudeste, muy lejos ribeteó el cielo: ¡los Pirineos! ¿Acertaríamos a mantenernos en el aire hasta España?

El "Heinkel" volvió a fallar. Cada vez lo hacía más ruidosamente. El habilidoso aviador inclinaba el avión a derecha e izquierda, para aprovechar la poca gasolina que les quedaba. *Pero el aparato no podía más; iba rozando casi el agua. Conocía la*

región de Biarritz y la de San Juan de Luz. ¡Perecer a veinte kilómetros de la costa! No hubo más remedio que disparar los cohetes rojos de naufragio. Desde las costas francesas, dos lanchas militares de vigilancia se dirigieron hacia nosotros.

Pero el piloto enderezó, inverosímilmente, el aparato, y aprovechando las últimas gotas de gasolina se lanzó por el hueco que forma el monte Urgull y la Parte Vieja. Dio un viraje asombroso, rozando las faldas del monte Igueldo, para tomar tierra en la estrecha faja de arena de la playa.

No tuvieron tiempo de bajar el tren de aterrizaje. Resbalaron sobre la arena a 250 kilómetros por hora. Saltó el motor derecho ardiendo como una bola de fuego. *El aparato torció y se precipitó al mar.*

Había caído a la altura de La Perla y tenía el morro ligeramente orientado hacia La Concha. Las olas jugaron, un poco, con el potente "Heinkel", variando su posición.

El "Heinkel 111 tenía una envergadura de 22,60 metros, una longitud de 11,93 metros y una altura de 4 metros. Podía alcanzar una velocidad de 405 kilómetros por hora. Los primeros tipos de este modelo participaron en la guerra civil española. Se les denominaba "Pedro", o también "Pablo", pues los pilotos alemanes, provistos de documentación falsa, generalmente llevaban uno de estos dos nombres.

Se distinguía, claramente, la insignia aeronáutica militar alemana en el fuselaje y la svástica en la cola.

La falta de periodistas que nos relataran los hechos, en su momento, la hemos suplido con el hallazgo de un testigo directo, que tomó parte en ellos. Se trata de don Jesús Jiménez. Su relato

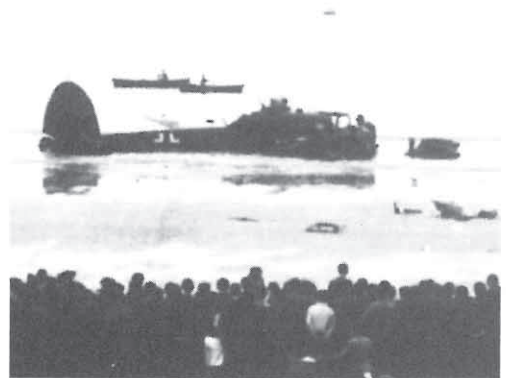
coincide, esencialmente, con el del político belga, aunque difiere en pequeños detalles.

El Sr. Jiménez vivía en Miraconcha. Como la noche había sido calurosa, mantuvo la ventana abierta de su dormitorio hasta el amanecer. Así que pudo oír, con claridad, la explosión del motor. Sin dudarle, en pijama, como se encontraba, salió a socorrer a los posibles naufragos. *Fue en pijama, y no como dice Degrelle. “Algunos españoles desnudos, como tahitianos, llegaron hasta el avión naufragado”.* Naturalmente acudieron por motivos humanitarios. *El mar entraba a borbotones en la cabina hundida y nos llegaba hasta medio cuerpo. Sobre la playa de San Sebastián, ante los chalets y los hoteles, gesticulaban unos guardias civiles.*

Un aviador –sigue recordando don Jesús Jiménez– tenía la mano herida. Lo más grave que, aparentemente, sufría Degrelle eran las quemaduras que le había producido la explosión. El se quejaba mucho del hombro. Llegó a afirmar que “tenía cinco fracturas”, aunque a continuación añade que “esas heridas fueron mi salvación”.

Eran cuatro las personas que había en el aparato. Lo primero que hizo Degrelle fue preguntar si aquella playa era España. Al decirle que sí chapurreó afirmando que *él era amigo de Muñoz Grandes.*

Recuerda, perfectamente, a los dos aviadores, enfundados en su mono de vuelo. Eran muy jóvenes y llevaban botas de gamuza hasta la rodilla. El torso de uno de ellos estaba recubierto de una cinta de ametralladora. El avión estaba dotado de una ametralladora en la cola.



FOTOTECA KUTXA

*Amerizaje del Heinkel III en la
playa de la Concha en el que
viajaba el político belga Jean
Degrelle.*

Lo sacaron subiéndolo –como asegura el mismo Degrelle– a un ala del bimotor, para después pasarlo a una piragua. Ya en tierra una ambulancia le trasladó al Hospital Militar de Atocha. En el momento del accidente llevaba puesto un laringófono, que utilizaba para hablar con sus acompañantes y una brújula sujeta al muslo. Los cuatro llevaban puestos los salvavidas.

¿Que fue del avión? Como tenía el tren de aterrizaje empotrado en la arena, al subir la marea, prácticamente, se descoyuntó. El fuselaje flotó durante algún tiempo. Por la tarde unos bueyes transportaron al muelle lo que quedaba de él, el motor, las ruedas... y poco más...

La guardia civil, a pesar de que extremó sus afanes en la custodia del aparato, no pudo impedir un pequeño pillaje, como la desaparición de la brújula y del reloj de Degrelle.

¿Y de Degrelle? Se supo, y no por los periódicos, que pasó varios meses en el Hospital, curándose de sus heridas; que el Cónsul americano lo tenía sometido a una estrecha vigilancia. Los aliados estaban empeñadísimos en que se le negara el asilo político. "De facto" se le concedió el asilo que deseaba. Transcurrido algún tiempo se hizo correr el rumor de que había fallecido. Nadie se lo creyó.

El Gobierno Belga solicitó su extradición. Fue condenado a muerte, en rebeldía, en Consejo de guerra, celebrado en diciembre de 1945.

Degrelle rehizo su vida en España, montó prósperos negocios, nunca renunció a sus ideas... y hace solamente unos meses que falleció.

Quizá parezcan excesivos detalles, pero así nos desquitamos de aquella situación, creada por la censura, y conocemos un poco mejor un hecho que debió conocerse en su día, y que se hurtó a los lectores de periódicos.

Sin olvidarse de que, el hecho debe destacarse por tratarse del último episodio de aterrizaje forzoso que tuvo La Concha, como protagonista. Nos hace recordar en cierto modo, a los Loygorri, Granel, Garnier, Richi... Esto es lo sustantivo, lo demás fue lo adjetivo.

11

Espectáculos acrobáticos



*Semana Grande 83.
Piloto: J. Cantalapedra
Copiloto: Miguel Coca*



El príncipe Cantacuzeno a bordo de la avioneta Bücker en el momento del despegue.

Permanecemos en La Concha. Difícil separarse de ella. San Sebastián no se conformaba con vivir de recuerdos. Aunque, si no hubiera otro remedio, pero...

La Aviación Comercial ya había emprendido su camino, en Hondarribia, pero La Concha resucitaba el espectáculo, la elegancia, el escalofrío... Con la exhibición de Cantacuzeno se iba a reanudar la vieja tradición, a escribir otra página de la pequeña gran historia de la aviación en Donostia.

Para el día 8 de junio de 1957, con ocasión de celebrarse la III Gran Quincena Comercial, estaban anunciadas unas extraordinarias exhibiciones, las iba a realizar el Príncipe rumano, auténtico as mundial de la acrobacia, Cantacuzeno.

Llegó, de víspera, desde Bilbao, en medio de una impresionante tormenta. Manifestó a los periodistas que era rumano, que vivía en España desde 1949, que utilizaba para sus ejercicios un avión muy bueno de 260 H.P., una Bücker -Bü 133 Jungmenister, fabricado por C.A.A.S, a la que se acoplaba extraordinariamente bien¹⁰.

—Pienso exhibir todo lo que sé. Sé, perfectamente, que las cuestiones de la aviación son seguidas en San Sebastián, con gran interés.

Cantacuzeno venía precedido por una extraordinaria fama. Los periódicos donostiarras recogían testimonios de otros colegas. Los diarios madrileños —por ejemplo— decían:

Sus exhibiciones pertenecen al dominio de lo imposible. Es el actual as de los ases. Las acrobacias en el vuelo del

10. Tuvo problemas con la parte eléctrica de su avión, que fueron arreglados por Miguel Coca Larrea, de los Talleres de Gabriel Coca Villar de la calle Usandizaga, su mecánico italiano estaba desorientado con la avería y repetía: "No capisco niente".

Príncipe Cantacuzeno han sido lo máximo que jamás se ha visto respecto al arte de volar. La más espectacular exhibición aérea de todos los tiempos... etc. etc.

Las pruebas se iban a realizar en el Estadio de Anoeta, y, para presenciarlas, había que pagar entrada.

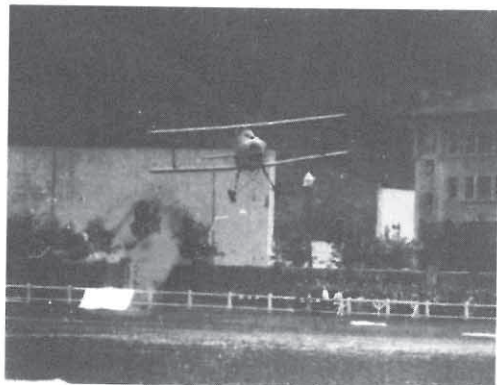
Tribuna Especial	100	pesetas
Tribuna numerada	50	"
Silla numerada	30	"
General	10	"
Niños hasta diez años	5	"
Menores		Gratis

A causa del mal tiempo no se pudieron realizar las exhibiciones el día 8, se aplazaron para el día 13.

En esta ocasión el tiempo fue respetuoso con el Príncipe y el público, que abarrotaba el Estadio. Hacia las 8 de la tarde hizo su aparición sobre el cielo de Anoeta, en vuelo invertido, demostrando su gran valor y maestría en esta su modalidad preferida.

Sin embargo, el terreno de Anoeta no ofrecía un campo ideal para la realización de estas exhibiciones. Solamente el hecho de tener que remontar el montecillo existente junto a San Juan de Dios, suponía un derroche de valentía y destreza, pues tenía que subir, casi en vertical, para evitar chocar con los cables de la electricidad y con la loma.

Los vuelos invertidos fueron perfectos y fue continua la emoción del público por las arriesgadísimas "pasadas" realizadas.



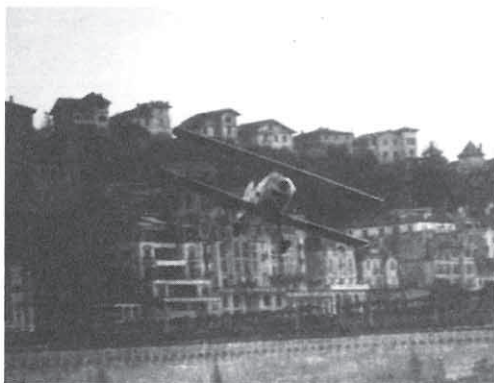
FOTOTECA KUTXA

Vuelo rasante sobre el estadio de anoeta.

Entrada en la bahía de la Concha en vuelo invertido, era su modalidad preferida.



FOTOTECA KUTXA



Una pasada por la babía de la Concha.

Tanto es así que el Comité Ejecutivo de los Festejos, como obsequio al pueblo donostiarra, consiguió que realizara una nueva exhibición. En esta ocasión el escenario iba a ser La Concha. Sin cobrar entrada. Como en los viejos tiempos.

El público llenó todos los espacios disponibles, a excepción de la playa, a la que, por precaución, no estaba permitido bajar.

El Príncipe Cantacuzeno apareció en el cielo de La Concha en vuelo invertido, como realizando un saludo al público, que esperaba este ejercicio, lo acogió con una atronadora ovación.

Por lo demás su actuación fue brillantísima. Realizó limpiamente "el tonel", sobre la Rotonda, en "sencilla, doble y triple vuelta". Voló a baja y gran altura; se lanzó "en picado"... Como el campo de acción era más idóneo que el de Anoeta, pudo realizar mayor cantidad y variedad de ejercicios, que fueron seguidos con gran emoción.

Para finalizar sobrevoló, en dos ocasiones, casi a ras de la arena, remontando de nuevo, pero a la tercera, aterrizó sobre ella. Lo hizo, naturalmente, sin estropear el aparato, ejercicio que realizándose así, se consideraba como muy difícil.

Se subió la avioneta a los jardines de Alderdi-Eder, y en un espacio menor a los 20 metros y, realizando una maniobra perfecta, remontó el vuelo.

Dio una vuelta, como despedida, dirigiéndose hacia Lasarte. Si a Cantacuzeno le eran más que suficientes la playa y los jardines de Alderdi-Eder, para aterrizar y despegar ¡cómo no iba a poder hacerlo en Lasarte!

Con motivo de las fiestas organizadas por la celebración de la I Feria del Mar, en agosto de 1957, dos helicópteros, tipo "Bell" de la Base Naval de Marín, realizaron una serie de ejercicios aéreos que fueron del agrado del público. Era la primera exhibición de esta clase que se podía contemplar desde La Concha. Aparatos que subían y bajaban, alcanzando una velocidad hasta de 60 kilómetros por hora.

Correspondientes a esta década, se pueden reseñar dos hechos, aunque fuera de programa y, sin que existiera ninguna relación entre ambos. En vísperas del día de San Sebastián –19 de enero de 1955– el gran piloto donostiarra de las Líneas Aéreas Iberia, Cecilio Imaz, realizó varias pasadas por la ciudad, tripulando un enorme cuatrimotor, ACI-AD-COLON.

Ese mismo día, a las 4,15 cayó sobre el Parque Cristinaenea una enorme caja, en cuyo interior apareció una serie de aparatos, destinados a realizar experiencias meteorológicas. Había sido arrojada desde un avión americano, que llevaba un motor averiado, motivo por el cual perdía altura. Fue arrojando las 35 cajas que llevaba, logrando aterrizar en el Aeropuerto de Sondica.

Durante los primeros años de la década de los ochenta se realizaron en la Semana Grande unas memorables exhibiciones aeronáuticas.

A su modo, estas exhibiciones fueron las protagonistas de las fiestas. Incluso en apreciación de algún periódico, en cuanto a preferencias por parte del público estuvieron a la altura o, más alto, que los Fuegos artificiales. ¿Se puede pedir más?



FOTOTECA KUTXA

Helicóptero que tomó parte en los ejercicios que se realizaron durante la primera Feria del Mar en verano de 1957, aterrizando en el estadio de Anoeta.

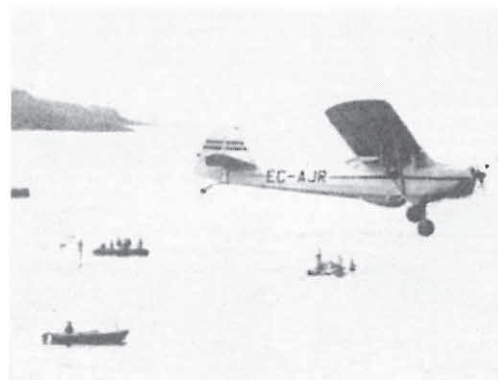
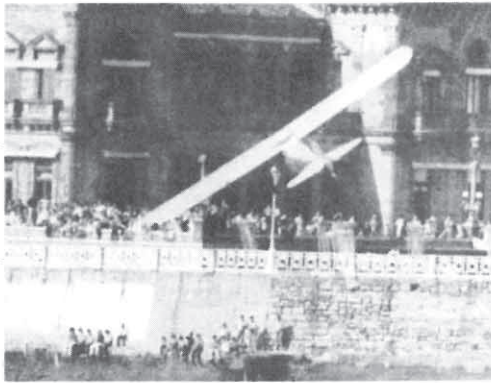


FOTO R. AYGUÉS (HOJA DEL LUNES)



Los organizadores quisieron revivir el pasado. La exhibición celebrada el día 10 de agosto de 1981 fue calificada, como *El máximo atractivo de la primera jornada festiva donostiarra.*

Los viejos y los nuevos aviones que cruzaron en la tarde del domingo el cielo de nuestra bahía, dejaron, en ocasiones, al público asistente sin respiración. Sus piruetas en el aire eran excelentes, los pilotos dejaron demostrado que eran grandes artistas. Había veces que el avión volaba tan cerca del público, que su saludo con la mano era perfectamente distinguible. Los espectadores se agolpaban tanto en la playa, como en las barandillas del Paseo.

Nos da la impresión de que estamos leyendo una crónica de hace 20, 30 ó 40 años.

Completando esta información aparece una fotografía que lleva por pie: "LA VISITA DEL HERMANO PAJARO". Se añade un largo comentario.

Los bañistas saludan el vuelo de la avioneta sobre sus cabezas. Este verano el vuelo de las avionetas sobre la playa ha constituido un espectáculo distinto. Los organizadores de estas fiestas han pensado que no basta con el ornato de la tierra, ni del mar, con los veleros blancos... han querido ornar el cielo; es decir, que en este cielo, que es espacio que nos pertenece a todos, y sin cansancio alguno, las avionetas dejen su rúbrica de velocidad, elegancia y riesgo y que nuestras miradas se embelesen en la contemplación porque, por dentro de nosotros, a cada uno, nos alienta ese insatisfecho deseo de volar...

El saludo de los bañistas al avión, que vuela, nos parece que es fresca, jugosa y joyante alegría centrífuga... Es como saludo al hermano-pájaro, con que todos soñamos ser; que todos envidiamos y todos admiramos y que, en la hora desatenta de nuestros juegos, nos llega para hacernos una visita. Y hay como un cruce de simpatías entre visitantes y visitados que queda fijado en la fotografía.

En fin, que este florido lirismo del periodista nos transporta definitivamente, por unos momentos, a los maravillosos cronistas de tiempos pasados. Sin embargo, es el periódico del jueves, día 13 de agosto de 1981.

En estas exhibiciones tomó parte Tomás Castaños de Meneses, el que fuera campeón del mundo de Acrobacia.

En vista del éxito se quiso repetir la exhibición con la celebración de otro Festival Acrobático Aéreo. El acontecimiento se fijó para el día 15 de agosto de 1982.

Los organizadores se las prometían muy felices, preparando el programa de las actividades que iban a superar, ampliamente, a las celebradas en la Semana Grande del año anterior.

Según el Delegado de la Federación de Deportes Aéreos y Presidente del Aeroclub, Javier Arconada, el Festival duraría hora y cuarto.

Comenzará con la entrada de tres aviones acrobáticos. Realizarán una evolución sencilla y dos de ellos romperán la formación para ejecutar una tabla acrobática completa. Mientras tanto, otro avión habría tomado altura y, desde él se lanzarán cuatro paracaidistas.

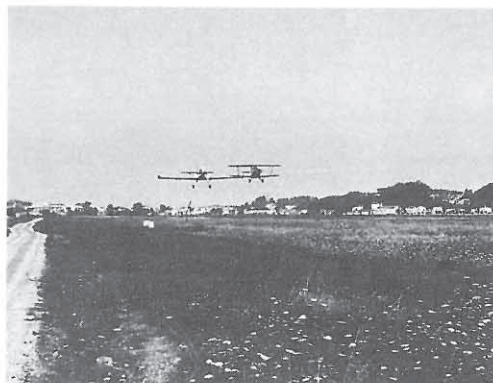


FOTO J. R. FERNANDEZ

*Pasada de despedida en
Fuenterrabía de Tomás Castaños.
Agosto 1981.*

*Avioneta de Tomás Castaños de
Meneses, Campeón del mundo de
Acrobacia.*

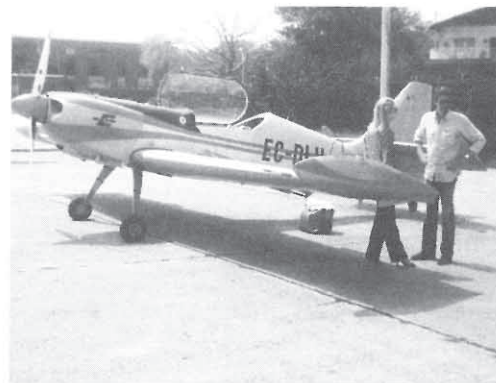
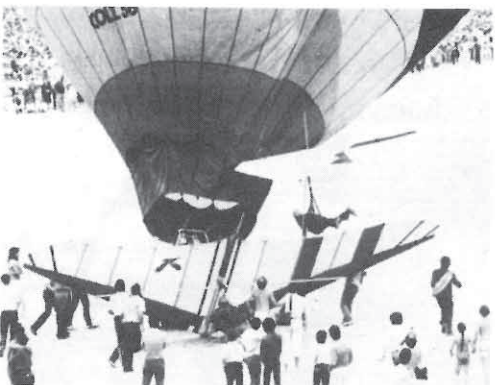
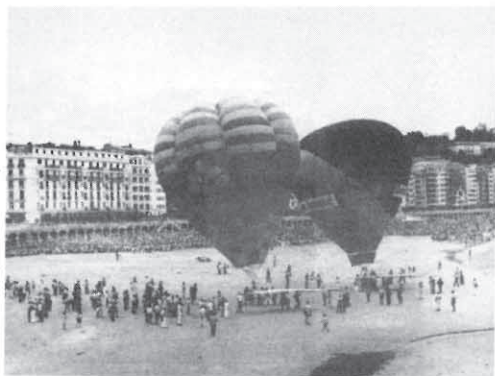


FOTO C. URKIA



Más adelante entrarán aviones antiguos y modernos. Una formación en patrulla en el orden 4-4-2-1. Estos maniobrarán hasta formar una rueda, y después desfilarán en fila india...

Había otros números previstos, como la presentación de un motovelero que tomará altura, parará los motores con el fin de demostrar "que no cae a peso". Planeará e incluso realizará alguna acrobacia y, cuando falten pocos metros, el motovelero pondrá en marcha los motores y se elevará de nuevo.

En fin, ¿para qué seguir!, porque nada de esto se pudo realizar. Solamente el lanzamiento de unos globos, unos hombres pájaros... Los aviones no pudieron llegar a causa del mal tiempo. Se intentó todo. Desde Pamplona. Desde Vitoria. Nada. Las condiciones meteorológicas impedían acercarse a San Sebastián. Varias veces se repite que, llegando a Echarri-Aranaz se daban la vuelta. Solamente pudieron tomar parte en el Festival los aviones procedentes de Francia y los del Aeroclub. Las críticas –creemos que injustas– fueron muy duras hacia la Organización.

Se pensó intentarlo de nuevo. Causó sensación el lanzamiento de un Ala Delta –primera experiencia en el país– desde un globo, situado a 1.500 m. de altura.

Sí quedó en el aire la idea de los organizadores: que estos actos enraizaran en los Festivales de la Semana Grande, que, al fin y al cabo, era una tradición perdida en San Sebastián. No tuvieron fuelle más que para otro año y poco más.

Los entusiastas amantes de la tradición lograron que un año más, con motivo de las fiestas organizadas por la Semana Grande de 1983, se celebrara un nuevo Festival de Acrobacia Aérea.

Los testimonios de los periódicos fueron unánimes.

El festival aeronáutico de La Concha, un éxito, La Fiesta estuvo en el aire, Una jornada espectacular...

Es indudable que, esta clase de espectáculos, seguía haciendo las delicias de los miles de donostiarros que los presenciaban, a pesar de que ya estábamos en tiempos, en los que la ciencia era capaz de poner a un hombre en la luna.

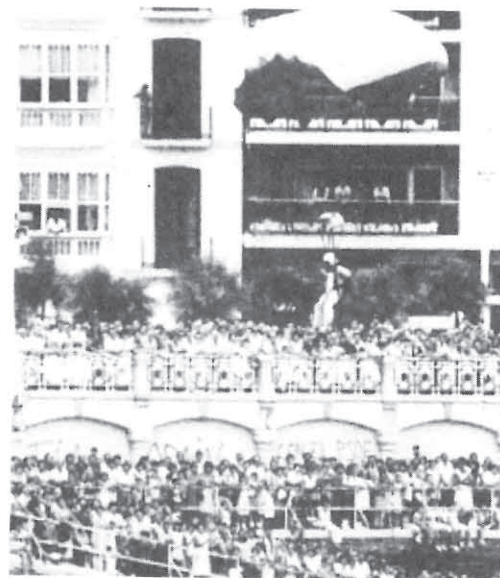
El festival comenzó con la entrada de los nueve aviones participantes, simulando una formación de reconocimiento. Tras unas maniobras de presentación los aviones fueron abandonando el escenario para dar paso a los paracaidistas.

Un avión y un helicóptero se encargaron de lanzar diez paracaidistas, en grupos de cinco, que protagonizaron los primeros minutos del festival. Desde una altura de dos mil metros, los paracaidistas-campana aterrizaron en la playa demostrando un gran dominio en su especialidad.

Dos aviones marca "Pitts-Special" se encargaron, a continuación, de mantener expectante al público, con sus arriesgadas figuras y maniobras en "pareja", incluido el esperado "espejo" en el que los dos aviones permanecen en el aire enfrentados, plano con plano.

Un "Trenor Master" sobrevoló la bahía, desprendiendo un humo color de rosa, que señalaba el límite entre las diversas actuaciones.

Los legendarios "Bücker" se exhibieron con "rizos" y "loopings", que arrancaron los mayores aplausos del público.



FOTOS: USOZ (DIARIO VASCO)

Avioneta, dirigible y paracaidista en la Semana Grande de 1985.



Festival acrobático de 1984.

Los campeones de la acrobacia aérea francesa, pilotando dos aparatos "CAPP-IO" pusieron el broche de oro en esta exhibición acrobática de aviones.

Poco hay que añadir; los aplausos del público enfervorizado, lo resumen todo.

En la Semana Grande de 1984, ante la imposibilidad de organizar un Festival a lo grande, como en años anteriores, se conformaron con otro de "ultraligeros con motor", que también fue del agrado del "respetable".

Pero había más; tres grandes aerostatos se preparaban en la playa para iniciar el ascenso. Un enorme dirigible "Type D-96", un globo a cargo de Javier Cantalapiedra y Javier Tormo y un "Sky-chariot", conocido como "el utilitario de los globos". Se elevaron en formación conjunta, un poco fantasmal, para desaparecer, más tarde, en busca de un campo de aterrizaje.

El encargado de coordinar esta compleja organización fue Juan Ramón Fernández Lafuente.

Se puede cerrar esta fase de la aviación acrobática en San Sebastián, durante la década de los ochenta, con la actuación de la patrulla de los Martini. Se realizó a finales de julio de 1987.

La patrulla de los Martini –compuesta por Michel, Jean-Louis y Jacques– había recorrido el litoral de la península en doce días: Cataluña, Alicante, Andalucía, Portugal y Galicia... San Sebastián ponía punto final a esa campaña veraniega. Un detalle, casi irrelevante: nuestra ciudad siempre pionera en esta clase de exhibiciones, en esta ocasión, aparece en último lugar...

Utilizaba unos sofisticados aparatos "Pilatus PC7 Turbo Trainer" suizos de 550 caballos de H.P.

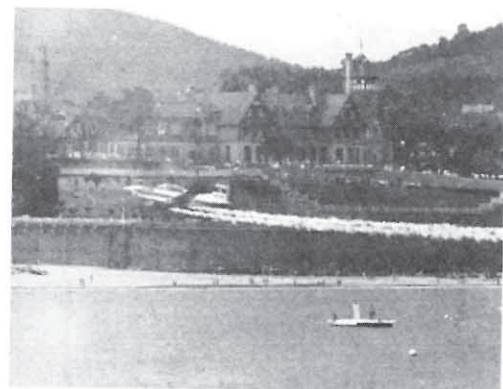
Estaban equipados con un sistema fumígeno y en cada pirueta realizada, iba dejando una estela de humo, apreciándose así mejor las acrobacias que asombraron a los donostiarras. Aquellas cabriolas les encogía el corazón, no pudiendo evitar exclamaciones de sobresalto. Y la cosa no era para menos. Realizaban maniobras arriesgadísimas, como cruces, dejando una distancia de cuatro metros, entre los aparatos, y a una velocidad de 250 kilómetros por hora. Descensos "en picado", que parecía que se iban a incrustar en la arena...

Volar a 1000 kilómetros por hora y "bailar" con el avión hacia abajo es para estos valientes franceses, un trabajo, como otro cualquiera. Uno de los componentes de la Patrulla comentaba: que el espectáculo que realizaban era un "ballet", una danza muy bonita y espectacular donde el riesgo está calculado al milímetro. Estamos totalmente compenetrados y, siempre hay un riesgo en todo.

Además de valientes eran galantes, más que su trabajo les había impresionado la belleza de San Sebastián...

por la forma que tiene su bahía, la isla... Además el paisaje se aprecia mucho mejor, desde arriba, y tenemos que reconocer que es una ciudad maravillosa, de una belleza fuera de lo común.

Gracias por el pipopo, en nombre de la Ciudad. Se agradece más viniendo de una persona que, por temperamento, tiene que ser fría, incommovible...



FOTOS MICHELENA (DIARIO VASCO)

12

Los "Real Aero Club"



FOTOTECA KUTXA

Se ha citado en distintos lugares al “Real Aero Club de San Sebastián”. Lo veíamos organizando concursos y exhibiciones, adjudicando premios, participando en vuelos...

¿En qué consistió este Club, que tanto colaboró en la implantación y desarrollo de la aviación en Guipúzcoa en sus primeros tiempos y que, actualmente, lo sigue haciendo en la formación de pilotos civiles?

En su fundación, en 1910¹¹, tuvo mucho que ver el mecánico y aviador Leoncio Garnier, que contagió sus entusiasmos a los Azcona, Amezttoy, Irazusta, Amezqueta...

Los estatutos fundacionales le adjudicaban estos objetivos:

- Organizar trabajos que se refieran a la propaganda de la aviación.
- Organizar manifestaciones aéreas, así como presentaciones de nuevos aparatos, concursos, exhibiciones... y sobre todo,
- Encargarse de la formación de nuevos pilotos privados.

El Club se instaló en un inmueble alquilado, en el número 9 de la Alameda. Con el tiempo estos locales –planta baja y sótano– se convirtieron en unos elegantes salones. Estuvieron decorados con varias hélices, quizá como posterior símbolo de su brillante pasado al servicio de la aviación deportiva.

¿Qué fue de estas hélices? El que fuera uno de sus últimos presidentes, Jesús Tejada, me mostró un recibo en el que se leía: *“El Real Alameda Club” ha recibido de D. Jesús Tejada Rodríguez la cantidad de Cinco Mil Pesetas (5.000,- pesetas)- importe de la venta de cuatro hélices rotas.* El recibo tiene fecha de 27 de mayo de 1983.

11. Aparece en el Registro de Asociaciones con el nombre de “Aero Club Fomento de Aviación”, con fecha de 11/1/1910.

En efecto, eran de madera, estaban totalmente apolilladas y hubo que tirarlas. El, generosamente, las compró conociendo esta circunstancia, para ayudar al Club, que pasaba por dificultades económicas.

Al preguntarle si había visto alguna fecha, algún nombre, cualquier detalle... me respondió, con poca seguridad, que no había observado nada especial en ellas.

Pero... ¿"Real Alameda Club"? Sí. La explicación es la siguiente: Transcurridos los primeros tiempos en los que era oportuno que la afición por la aviación fuera orientada y aún fomentada, ésta siguió un camino distinto, sin precisar de ciertos andadores y el "Real Aero Club" no evolucionó a su compás.

Con motivo de abrirse el Aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia se creó allí "otro Aero Club". Lo formó gente nueva, entusiasta, entendida y activa, que aportó ideas modernas, dejando que el Club, instalado en el número 9 de la Alameda donostiarra, se transformara en un Club de tipo social.

Tras pasaron, de alguna manera el testigo, para que el "nuevo Aero" continuara con el desempeño de su antigua actividad.

Cedieron con toda cortesía y cordialidad el afijo "aero" –también estaban obligados a hacerlo por imperativo legal– que con tanto orgullo habían mantenido durante más de cuarenta años.

Alguno de los antiguos socios del "Real Alameda Club", me aseguraba que "el nuevo" era el mismo que "el viejo Aero", que solamente había cambiado de nombre. Lo decía con nostalgia y quizá con vanidad.

El "Alameda Club" llevó una vida más o menos floreciente, desempeñando el papel que las circunstancias le habían asignado, hasta que, a mediados de los ochenta, dejó de existir, ahogado por dificultades económicas.

Conocidos los estatutos del "Real Aero Club" y reseñadas, a lo largo de las páginas del libro, algunas de sus actuaciones, solamente nos queda por reseñar los nombres de sus tres primeros y sus tres últimos presidentes.

En un librito en el que se relacionan las filiaciones de los socios del Club, aparecen los nombres de sus 18 presidentes. Están copiados sin separación, formando un solo bloque. Los presidentes de la primera y los de la segunda etapa.

La relación está encabezada por

D. Ramón Irazusta

D. Felipe María de Azcona

D. Vicente Ameztoy.

Para finalizar con,

D. Jesús Tejada

D. Rafael Velarde

D. José Quiroga.

Los componentes del nuevo "Real Aero Club" iban a actuar con toda diligencia. El día 20 de octubre de 1955, la Comisión organizadora celebró la primera reunión con el objeto de constituir el "Aero Club de Guipúzcoa". Actuó como presidente José Luis Navarro Fraile, como secretario, Luis Fernández

Arrieta y como vocales Alfonso Guevara Eguren y Fernando Vizcaino Gazituaga.

El día 24 de mayo del año siguiente se reúnen en la Ciudad de Irún con el objeto de constituir el "Real Aero Club de San Sebastián". La Comisión organizadora se va a convertir en Junta Directiva.

Se nombró: Presidente a D. Javier Saldaña Sanmartín.

Secretario a D. José Luis Navarro Fraile.

Tesorero a D. Alfonso Guevara Eguren.

Estos dos últimos fueron durante muchos años el "alma mater" del "Aero" en su nueva etapa. Componían la Junta diez vocales más¹².

Se aprobó el Reglamento del Club, al que ya se denomina, con toda claridad, REAL AERO CLUB DE SAN SEBASTIAN. En síntesis dice:

La finalidad del Club consiste en el fomento de la aeronáutica, desempeñando a este fin las siguientes funciones:

- Organizar cuantos trabajos se refieran a la propaganda aeronáutica.*
- Encargarse de la formación de pilotos elementales.*
- Mantener su entrenamiento aeronáutico.*
- Organizar, de acuerdo con cualquier otra organización aeronáutica, las manifestaciones que estime oportunas.*

A continuación trata del régimen económico, cuya principal base la constituyen las cuotas de los socios. Seguidamente se refiere a los socios; a la Junta directiva; a sus funciones y composición... para, en el artículo vigésimo, insistir en lo que de la Escuela de Pilotaje, que "tendrá a su cargo la for-

12. Entre los componentes destacan los señores: Ortega Larrañaga, Coca Larrea, Astrain Ruiz, Asuero Ruiz, Eguiguren...

mación de pilotos, el método y el régimen de los vuelos, en general, y todo cuanto sea objeto de esta actividad aeronáutica. Al frente de esta Escuela habrá un Director y el Profesorado que se considere necesario. Su funcionamiento será objeto de una reglamentación especial que abarcará todos los problemas que a ella concierne.

El Aero Club comenzó a funcionar con mucha ilusión, desplegando una enorme actividad. En un principio utilizó dos aviones biplanos "Bücker", con motor de 125 H.P. que les cedió el Ministerio del Aire. Fijó su domicilio social en el Aeropuerto San Sebastián-Fuenterrabía.

Durante la década de los sesenta experimentó un gran auge. Contribuyó a lograr este apogeo la actuación de un buen equipo formado por diversas personalidades. Su presidente, Fidel Azurza, un extraordinario relaciones públicas; Arturo Azpeitia, que actuaba como auténtico mecenas utilizando en favor del Aero Club, tanto su fortuna personal, como su habilidad en lograr ciertas ventajas fiscales que hacía revertir en beneficio del Club; Angel Izquierdo con su política económica, patentizada en la adquisición de avionetas, o en el estudio de los ajustes en las cuotas, que habían de abonar los alumnos, como pago de las clases, para la obtención del Título de pilotos, logrando que vinieran a obtenerlo aquí de distintos lugares, porque resultaba más barato, organizando vuelos para empresas...; o el extraordinario Piloto-profesor Manolo Arias...

Se logró que el Aeroclub de San Sebastián se colocara a la cabeza de los de España, detrás de los de Madrid y Barcelona.

Se pueden anotar algunos logros, como que un miembro del Club, Arturo Azpeitia, ganara el "Raid", la "Vuelta a

España", organizada por el R.A.C.E.; como anécdota, poco conocida, que el piloto Elías Eguiguren participara con su avión "SV4 - Stammpé", en la película "¿Qué nos importa la Revolución?", siendo una de las figuras principales, junto con Vittorio Cassman y otros actores de primera línea; la organización de concursos de aerodelismo, para los más jóvenes...

Pero lo más significativo es que cumplió admirablemente con la misión que se había propuesto, fomentar el deporte aéreo y formar nuevos pilotos civiles. En el ámbito de Aero Club se movían más de cincuenta pilotos, aunque no todos habían obtenido el título en él. Al final del capítulo publicamos su lista.

¿Se puede destacar algún nombre? Difícil. Tarea muy difícil. Quizá forzando la situación a los Arias, Azpeitia, Azurza, Coca, Eguiguren, Guevara, Izquierdo, Navarro, Leto Martín, Marichalar, Sáenz Ruiz... y un larguísimo etc., prácticamente hasta completar la nómina.

Al estudiar ciertos fenómenos humanos, suele ocurrir, que inevitablemente, nos fijamos en las figuras que aparecen en primer plano, olvidando a los que se sitúan en lugar más discreto, aunque quizá sean ellos los que sostienen el tinglado. Me estoy acordando de los mecánicos. Si los aviones vuelan es porque ellos lo hacen posible; los arreglan y los ponen a punto. En nuestro caso es de justicia recordar a Emilio Cintero y Carlos Urkía.

Este último desempeñó su trabajo, como mecánico, en el Aeroclub, desde comienzos de 1961 a setiembre de 1982, siendo además vocal de la Junta Directiva, como técnico de material.



FOTO LETO MARTÍN

Fotograma de la película "¿Qué nos importa la revolución?" en la que participó el piloto Elías Eguiguren con su avión SV4 Stammpé.

Casa Urkia-Enea en el alto de Eguía.

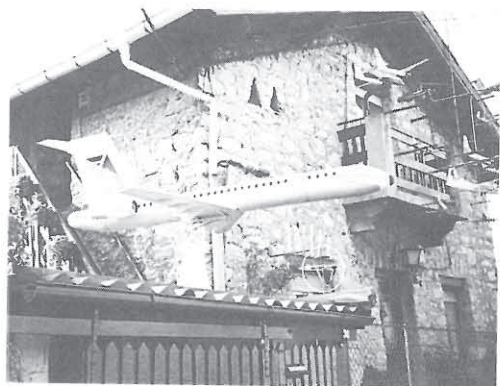
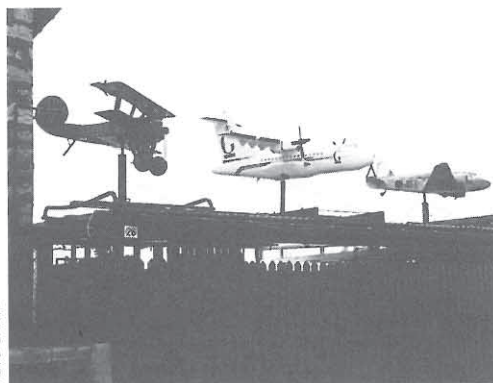


FOTO URKIA



Detalle de los aviones en Urkia-Enea.

14. Para los nostálgicos del Club y los entendidos, transcribo las matrículas y el tipo de avioneta con que se contaba.

MATRICULA-TIPO	MATRICULA-TIPO
EC-BBMJODEL	EC-BKJAISA
EC-AFMTIGER	EC-BLOAISA
EC-AJKSWIFT	EC-ANCJODEL
EC-BJKPA-28	EC-BIXJODEL
EC-BSGPA-30	EC-BOQJODEL

En los muros de su domicilio, Urkia-enea (Alto de Eguía) ha colocado este artista-mecánico una serie de maquetas de aviones realizadas a escalas perfectas, que muchos donostiarras visitan y admiran.

El año 1971 se puede señalar como el cenit de la edad de oro de esta segunda etapa del Aeroclub. Contaba con 513 socios –entre protectores y de número– y con diez avionetas¹⁴, más dos en proceso de adquisición. También tenían intención de adquirir un avión con capacidad para seis personas, una especie de aerotaxí, que iban a poner al servicio de los socios.

Obtener el Título de piloto no era cosa baladí. Había que superar una serie de pruebas, de carácter teórico, sobre diversos temas aeronáuticos, de meteorología... y diferentes disciplinas, como geografía, lenguas... etc., y otras de carácter práctico. Además de pasar un riguroso examen médico que garantizara la capacidad física y síquica del aspirante a piloto.

Era imprescindible completar un determinado número de horas de vuelo –40–. Resultaba costoso alcanzarlo, pues, por una parte, no era conveniente que el aprendiz de piloto permaneciera más de 20 ó 30 minutos de clase en el aire y, por otra, poder realizar estos vuelos, dependía de la meteorología siempre cambiante de nuestro entorno.

Los cursos duraban alrededor de seis meses. El Título autorizaba a pilotar aviones de hasta 1.500 kilogramos de peso máximo al despegue.

Los alumnos eran examinados por un Tribunal del Aeropuerto, compuesto por el Director del mismo y sus adjuntos.

Hoy día preside el Tribunal un Funcionario Piloto Civil, nombrado por el organismo competente.

A partir del año 1971, el "Aero Club", utilizando una terminología aeronáutica –en un alarde claro de cursilería– podemos decir que "va perdiendo altura". En efecto, consultando los Archivos comprobamos, que en 1977 el número de socios ha descendido a 477. A continuación "planea suavemente", para caer "en picado" y hasta "desaparecer de la pantalla del radar", en 1987.

¿Pudo llegarse a esta situación por el fallecimiento, en accidente aéreo, en 1982 del piloto Elías Eguiguren?

En estas circunstancias –en 1992– se hizo cargo del Aero Club un hombre valioso, y gran enamorado de la Aviación, Antonio Holzner, su actual gerente-tesorero.

El estado del Club era desolador. Contaba con dos aviones que llevaban, paralizados, sin volar, siete años. El local social estaba casi en ruinas. Los socios habían abandonado el Club. Por aquellas fechas no llegaban a la veintena... Existía una deuda de 850.000 pesetas con AENA...

Se dialogó con los socios anteriores. Se convocó una Asamblea General Extraordinaria y, en diciembre de 1993, se eligió una nueva Junta Directiva.

En marzo del año siguiente se reunió la Asamblea General a la que se presentó el plan de acción a seguir: Estos fueron los puntos fundamentales:



FOTO URKIA

Avioneta Aisa III5.



FOTO CARLOS URKIA



Micro-plan VW. Junto al sr. Elías, el sr. Fernández se inicia en la "aviación grande".

- Promocionar el Club, revitalizando su Escuela de pilotos, pues, un "Aero Club sin escuela, no tiene sentido, ni futuro".
- Hacía falta fletar algún avión, para que la Escuela pudiera comenzar su actividad.
- Y, naturalmente, conseguir afluencia de alumnos.

El Real Aero Club, a los dos años de su última renovación, tiene ya 58 socios, y se han formado en ella 12 pilotos privados. En la actualidad cuenta con un local renovado, puesto a disposición de los socios y alumnos. Hay 22 alumnos. Causa satisfacción comprobar que el Club, una vez más, "remonta el vuelo".

La Escuela dispone para su trabajo de cuatro aviones¹⁵. Uno de los antiguos, totalmente renovado. Un avión prestado por un Aero Club vecino, otro de un particular que lo pone al servicio del Aero Club y un CESSNA - F-150, la última adquisición. Existe un proyecto muy avanzado para adquirir otro aparato.

Lo importante es confirmar que el Real Aero Club "remonta el vuelo"; que aquella afición por la aviación que constatábamos en las primeras páginas sigue viva. Si bien, en ocasiones, con distintas características y reflejada en ámbitos más restrictivos y comprometidos.

No es lo mismo sentir entusiasmo viendo volar a un avión, que subirse en él y experimentar la aventura de pasar entre las nubes, o de contemplar el paisaje. Me decía el profesor-instructor Thomas Holzner, que la mayoría de los alumnos, al poner por primera vez el avión en marcha, "suelen gritar de emoción".

15. Cessna - 150.- Socata Tobago TB-10.- Socata Rallye 100 y un Beechcraft.

Al nuevo piloto que vuela en prácticas, le invaden sensaciones insospechadas. Quizá el comprobar que domina las fuerzas que siempre le vencieron, sentir la grandeza de ver allí abajo todo empequeñecido, o hasta la felicidad de comprobar que los pequeños problemas han quedado sobre la tierra...

Pero la emoción no está reñida con la seguridad. Un aspecto que se cuida hasta los más mínimos detalles. Incluso al nuevo piloto se le enseña a utilizar procedimientos de emergencia. Aunque es muy improbable, pudiera ocurrir que, en pleno vuelo, el motor se detuviera o que los alerones anduvieran torpes... todo esto se enseña a corregir.

Los aparatos se revisan cada 50 horas de vuelo y necesitan, para que puedan ser utilizados, un certificado de aeronavegabilidad.

Nombres con el número del Título correspondiente de los pilotos residentes en Guipúzcoa: Acosta Santiago, José Carlos. 5345.- Almoguera González, Vicente. 4450.- Aranjuelo Berraondo, Jesús M^a. 6921.- Arias, Manolo.- Arizala Pueyo, Concepción. 2936.- Arrondo Odriozola, Ernesto. 5677.- Azpeitia Aramburu, Arturo. 6371.- Azpeitia Emparantza, Arturo.- Azurza Ayerbe, Fidel. 5658.- Berdeal Castaño, Manuel. 5679.- Batanero Benedicto, Alberto. 6459.- Bohigas Borrás, Isidro. 5811.- Calparsoto Elosegui, Luis A. 4205.- Coca Larrea, Miguel. 2812.- Cortajarena Mariñelarena, Miguel. 6943.- Echezarraga Bilbao, Sabino. 7195.- Eguiguren Mugica, Elías. 2813.- Esparza Flórez, Jesús. 4605.- Fernández Lafuente, Juan Ramón. 894.- Garagorri Arín, Pablo. 6931.- Gárate Uranga, Gregorio. 6683.- González Rosado, Angel. 5669.- Guevara Eguren, Alfonso. 761.- Herraiz Colina, Luis M^a. 4.094.- Iraizoz Oyarzun, Faustino. 6289.- Irizar Urceley, Antonio. 6434.- Irureta Ibarbia, Constantino. 6680.- Izquierdo Escribano, Angel. 6681.- Les y Manso, Luis Miguel. 7039.- Llanos Urquía, Ramón. 5506.- Llopis Arman, Pierre. 5697.- Marichalar Iturria, Juan. 3799.- Martín Izquierdo, Leto. 5746.- Mazarredo Arpón, Alejandro. 4804.- Micas Tórne, M^a Monserrat. 6461.- Michelena Imaz, Antonio. 5756.- Navarro Fraile, José Luis. 426.- Pairet Blasco, José M^a. 5678.- Paz Agrelo, José. 6462.- Peña Irastorza, José Antonio. 3780.- Quadra Salcedo, M^a Socorro. 6741.- Ripalda Estébanez, José Antonio. 6460.- Rodrigo Varona, Jesús. 464.- Saavedra Cuesta, Alberto. 6868.- Sáenz Ruiz, José Luis. 6439.- Sarasola Uranga, José Ramón. 7135.- Ulacia Ortiz de Urbina, José. 6266.- Uranga Uranga, Ignacio. 7867.- Uranga Uranga, José Javier. 7989.- Urrutia Arnau, Fernando.- Usoz Quintana, Carlos. 4405.- Vitoria Gárate, Manuel. 6691.- Zudaire Hernández, Juan Alberto. 6592.

13

El aeropuerto "San Sebastián- Hondarribia" Otros proyectos.



*El primer vuelo
comprobatorio, pilotado
por Hostein, de los accesos
aéreos del Aeropuerto. 24
de agosto de 1919.
Pasajeros: Irazusta, Cruz
López e Iribarren.*

El aeródromo de Lasarte no había cumplido las expectativas que se habían puesto en él. Existieron varias razones: las dimensiones del campo y la topografía del terreno, concausas que estaban a la vista de todo el mundo, no así el tremendo desarrollo de la aviación, que quizá fuera algo imprevisible.

A mediados de la década de los veinte se inicia su declive, pero ¿en realidad alcanzó, en alguna época, un período que pudiera llamarse, con propiedad, álgido?

Observamos que antes de su inauguración oficial se comenzaba a mirar hacia otros lados. Quizá nuestros ingenieros estaban tocados de un don profético. Las miradas se dirigían, preferentemente, hacia Playaundi en Irún. También se pensaba en Altza, Martutene...

Volvieron a acordarse de Ondarreta, pero, en esta ocasión, la cosa fue más grave: pensaron comprometer a la mismísima isla de Santa Clara. Los lugares seleccionados caían dentro del triángulo Irún-Tolosa-Zarautz, teniendo como centro a San Sebastián.

En cuanto a Lasarte existía, por añadidura, una controversia doméstica, además de las dificultades de tipo técnico, ¿eran compatibles el Hipódromo y el Aeródromo? ¿Qué entidad beneficiaba más a San Sebastián?

Al final nos quedaremos con el viejo proyecto de Playaundi, uno de los siete que existieron, a los que se realizaban profundas modificaciones: acercándolo o alejándolo más a Irún o a Hondarribia.

Pero en esto de la Aviación los hondarribitarras no se iban a dormir.

Existe una petición al Ministerio de Fomento de abril de 1914 –todavía nadie pensaba en Lasarte– en la que entre otras cosas se dice:

Enterada esta Corporación municipal por versión pública y por autoridades técnicas en la materia de que esta hermosa bahía del Bidasoa reúne excepcionales condiciones para el ejercicio de la aviación, tanto por su amplitud, como por el estado habitual y de la atmósfera en estas playas, que favorecen, entre otras cosas, la práctica de un deporte –el de la aviación– cuya aplicación es a la marina de guerra y a las comunicaciones... suplica que la Escuela o Centro de Hidroaviones se instale en este centro del puerto del Cantábrico, por reunir su hermosa bahía las mejores e indispensables condiciones para ello...

No consta que se recibiera contestación oficial a esta petición. Pero, de alguna manera la semilla estaba echada. En 1923 el representante de "AVIACION SPORT, ORTE Y COMPAÑIA", se dirigió a la Corporación Municipal, para expresarle que *piensa instalar en las márgenes de la hermosa bahía del Bidasoa dos hidroaviones, con el objeto de organizar fiestas de aviación.*

Pero, entre tanto, los irundarras tampoco perdían el tiempo. El 24 de agosto de 1919 se realizó un viaje histórico comprobatorio –antes de inaugurarse el Aeródromo de Lasarte– sobre un terreno que ya comenzaba a sonar en relación con el futuro de la aviación en Guipúzcoa, se aterrizó en los arenales de Playaundi, entre Irún y Hondarribia. Pilotaba la avioneta Hostein y eran sus ilustres pasajeros Irazusta, Cruz López e Iribarren.

Tuvieron que transcurrir diez años, desde aquella histórica visita de Iribarren a los arenales de Playaundi, para que una Real Orden de fecha 31 de mayo de 1929, dispusiera que *a la lista de Aeropuertos de interés general o de servicio público, se agregue el Aeropuerto que se construya en Irún, al que debe dársele el carácter de Aduanero.*

En el preámbulo a la Real Orden se dice: *que la situación que se propone por el Ayuntamiento de Irún, corresponde a una necesidad que establece ser la provincia un centro de turismo importante, sobre todo en verano.*

Se encomienda el proyecto al ex-jefe de ingenieros de la Aeronáutica Militar, don Leopoldo Giménez. El que aquí se reproduce.

El presupuesto del proyecto estaba fijado en 6.000.000 de pesetas. Se le dotaba, además, de una instalación para hidroaviones. Se cifraba en 1.600.000 la cantidad que tenían que aportar las Corporaciones interesadas en su realización, o sea la Diputación de Guipúzcoa y los Ayuntamientos de San Sebastián, Irún y Fuenterrabía.

En el dibujo del proyecto se puede apreciar que éste es muy distinto al que finalmente se construyó. Pero fue un comienzo. Ocupaba la zona de Playaundi más próxima al ferrocarril del Norte. Entre éste y el puente de Mendelu.

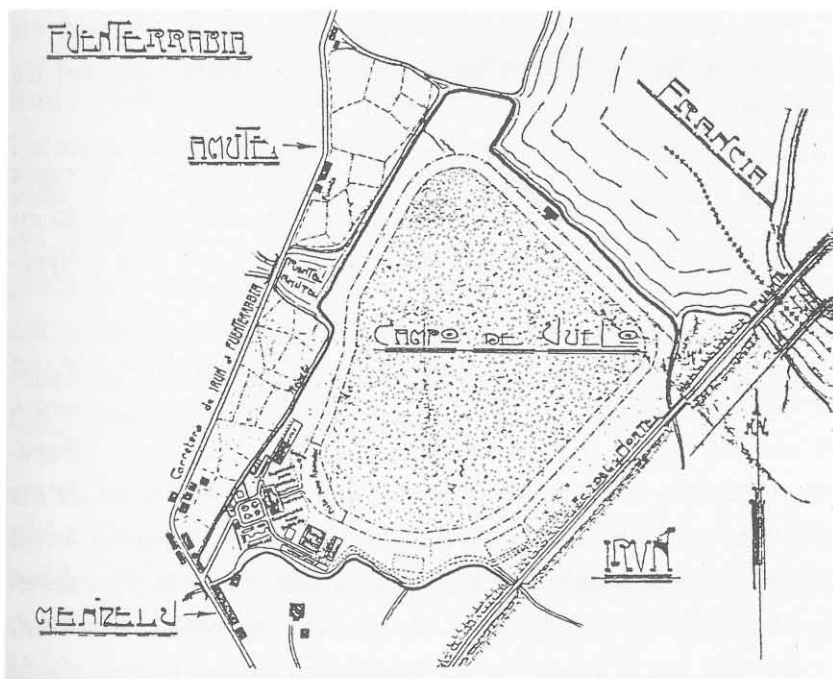
Pero las "cosas de palacio van despacio"; en esta ocasión no es exacto decir Palacio, al menos Real, porque estamos en plena II República.

En diciembre de 1931 se dio un paso atrás. Desde el Estado se declaró que:

visto el informe de la Junta Central de Aeropuertos, en el que se especifican las dificultades de orden técnico que representa la construcción del Aeropuerto Nacional de Irún, teniendo en cuenta que el Estado tiene que procurar, que se construyan Aeropuertos en el plazo más breve posible, e invertir los fondos precisos, no es posible atender con fondos del Estado a la construcción de dicho Aeropuerto, pues obligaría a invertir en el presupuesto una cifra superior a un Aeropuerto análogo en otro emplazamiento.

CROQUIS DEL AEROPUERTO EN PLAYAUNDI

Incluido en la lista de Aeropuertos de interés general con carácter aduanero por R.O. de 31 de Mayo de 1919.



Croquis del campo de vuelo, proyectado por el prestigioso Ingeniero Militar don Leopoldo Giménez. Dibujo de Carrascos.

Pero la "Junta del Aeropuerto Irún-San Sebastián" –según comprobamos por el membrete, ya existe una Junta, y esto es importante– no se dio por vencida.

En marzo de 1934 recordó al Ayuntamiento de Fuenterrabía aquello de que entre las cuatro corporaciones interesadas en el proyecto de construcción de Aeropuerto –o sea la Diputación de Guipúzcoa, los Ayuntamientos de San Sebastián, Irún y Fuenterrabía– se habían comprometido a abonar 1.600.000 pesetas, y que ellos, los iruneses, habían decidido poner 500.000 pesetas y la pregunta era, a ver con cuánto estaban dispuestos a contribuir los hondarribitarras.

La Junta del Aeropuerto de Guipúzcoa se disolvió en setiembre de 1934, integrándose en la Junta Central de Aeropuertos.

Llegó la guerra civil del 36 y los políticos tenían otras cosas en qué pensar. No así los ingenieros que siguieron trabajando en el proyecto. Iribarren solía recordar que se realizaron siete proyectos.

Precisamente de uno de ellos se quejó enérgicamente, en noviembre de 1943, el alcalde de Fuenterrabía. Arremetió contra el emplazamiento que se había elegido, *el de las vegas ribereñas de Irún y Fuenterrabía, ocupando casi la totalidad de las mismas; se han estudiado dos proyectos, el primero de la época de la Dictadura –la de Primo Rivera, 1923-1930– rechazado por escasa superficie y el segundo de mayor amplitud, redactado por el ingeniero Sr. Iribarren, durante el periodo de*

la República. El alcalde que suscribe desconocía hasta el presente el proyecto de ampliación del cual es autor el Sr. Iribarren, quedando sorprendido, al observar que el área de su emplazamiento, alcanza casi a las mismas puertas de la Ciudad... por este hecho y, en nombre de la Ciudad de Fuenterrabía, se ve obligado a plantear una franca oposición... dejando a salvo su ejecución en otra zona inmediata que a nuestro juicio reúne ventajas superiores...

A continuación enumera las objeciones que pone al proyecto: llega a las puertas de la Ciudad; alcanza y, por lo tanto destruye, una nueva zona de fábricas de conservas en construcción; destroza una fértil zona agrícola, dejando en el desamparo a gran número de familias; se tiene que desviar el río Jaizubia...

El mismo ofrece la solución. Llevarlo a una zona cercana, donde está proyectado el actual aeropuerto, en la que Fuenterrabía dispone de 90.000 metros cuadrados. Se trata de la vega de San Pablo, situada entre la carretera de Amute y la falda del monte Jaizkibel. Con este emplazamiento se lograrían dos pistas, que formando ángulo obtuso alcanzarían una longitud de 650 y 850 metros, respectivamente, y 80 metros de anchura; las expropiaciones serían más baratas; no se arruinaba a tantas familias; y el terreno podría explanarse con más facilidad...

¿Tenía razón don Francisco Sagarzazu el alcalde disconforme? Difícil saberlo. Doctores tiene la aeronáutica que sabrán responder. Lo que sí consta es que el alcalde hondarribitarra tenía una visión muy certera en proyectos de futuro y en algunos, que fueron muy discutidos, el tiempo le dio la razón.

En esta ocasión apenas se atendieron sus sugerencias. El proyecto definitivo lo redactaron los ingenieros Luis Azcarraga y Ramón Iribarren. Tampoco hay que perder de vista que este prestigioso ingeniero irundarra llevaba más de treinta años estudiando la construcción del aeropuerto.

Su infraestructura se fundamentó, principalmente, en dos elementos. La desviación del río Jaizubia y el encauzamiento del Bidasoa. Se logró mediante la construcción de espigones, que se trazaban en medio del río, formándose espacios interiores más o menos secos. Estos espacios, por succión, se llenaban con fangos extraídos del estuario, lo cual aportaba ventajas económicas. Y por este procedimiento, a base de privar al río de sus antiguos dominios, se pudieron prolongar las pistas hasta el llamado Puntal.

Aprobaron las obras en diciembre de 1950, y se iniciaron en setiembre de 1952.

El Aeropuerto se inauguró, oficialmente, el 22 de agosto de 1955. Hubo bastante movimiento ese día. A las diez y media aterrizó un trimotor Junkers procedente de Madrid, con algunas autoridades a bordo. A la una de la tarde tomó tierra un bimotor Bristol de Aviaco. Seguidamente un bimotor DC-3 de Iberia y una avioneta Stinson.

El 29 de agosto se abrió oficialmente al tráfico nacional completo e internacional de turismo y a escalas técnicas.

Los periódicos recogieron estos datos del viaje inaugural. Se trataba de un avión Bristol de Aviaco, que tomó tierra a las 5,10 de la tarde con 43 personas a bordo. Estaba tripulado por José

Este avión inauguró el aeropuerto de San Sebastián el día 22 de agosto de 1955.



FOTO PACO GONZALEZ

Calvo y Luis M^a Pinedo y los médicos Morán y Ramos, siendo la azafata María Teresa Baza.

El primer pasajero que tomó tierra fue D. Antonio Quintana y la pasajera más joven Maribel Truyos de 4 meses de edad solamente. A las seis de la tarde el mismo avión regresó a Madrid con 31 pasajeros a bordo.

La falta de instalaciones obligó a acondicionar, como terminal de pasajeros, una fábrica de conservas cercana. Una de aquellas fábricas que intentó defender don Francisco Sagarzazu.

La Compañía Aviaco inició sus vuelos regulares el dos de setiembre, con una frecuencia de tres veces a la semana.

Por estas fechas la pista 04/22 tenía, solamente, 1.200 metros de longitud. Las operaciones que se hicieran sobre ella, de aterrizaje o despegue, obligaban a los aparatos a sobrevolar el territorio francés, lo que generó una inmediata protesta por parte del gobierno galo. Este trasladó el problema, de forma oficial, a la Comisión internacional de Límites del Pirineo, en el mes de noviembre.

En octubre de 1956 se cerró el Aeropuerto al tráfico para proceder a una nueva pavimentación de la pista, construir el colector de desagüe y acondicionar el antiguo edificio –el destinado a fábrica de conservas– como terminal. Se reabrió el 27 de junio de 1957.

Al mes siguiente se reúnen las Comisiones de Francia y España para establecer un acuerdo de límites, con miras a la futura explotación del Aeropuerto. El Gobierno español se comprometió a construir una segunda pista de vuelo, con orientación



Avión Havillan que operó entre 1957 y 1961 con 14 plazas y una velocidad de 310 km./h.

Presiones francesas impiden los vuelos de reactores MD-88 en Hondarrabia

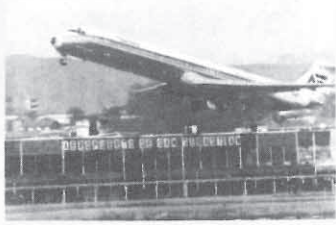
El vicediputado general de Guipúzcoa dice que la actitud de las autoridades francesas es indignantísima

SAN SEBASTIÁN

La suspensión del vuelo de los reactores MD-88 en el aeropuerto de Fuenterrabía, previsto para mañana lunes, obedecerá a presiones gubernamentales de carácter económico del País Vasco, según informa en la Diputación Foral de Guipúzcoa. Frente a las críticas existentes sobre la suspensión se dice a unas importantes discusiones técnicas y otras dentro que tendrán su respuesta la próxima semana de la fecha prevista en que comenzará a operar la aerolínea MD-88, con destino al mercado habitual los vuelos a Madrid y Barcelona con los Fokker 27.

En la Diputación Foral de Guipúzcoa hoy, continúa que el acuerdo se alcanzó tras el consentimiento del País Vasco. Desde este momento, además de la suspensión de vuelos, se ha iniciado el movimiento de los reactores MD-88, con destino al mercado habitual los vuelos a Madrid y Barcelona con los Fokker 27.

El primer pagara



Los aviones MD-88 no podrán operar de momento en Hondarrabia. (Foto: Lusa)

Avión Bristol. Fué el primer avión que operó desde Fuenterrabía con 36 plazas.



norte-sur, para salir del paso; cosa a todas luces imposible. Francia, por su parte, impuso la prohibición de usar aviones a reacción y se comprometió a observar las servidumbres limitadoras de obstáculos en territorio francés.

El contencioso sobre la villa de Hendaya tuvo su último capítulo en 1992; al firmarse un nuevo acuerdo entre las dos naciones. El 8 de marzo se acordó eliminar la prohibición de utilizar aviones a reacción, estableciéndose un cupo de actividad máxima de doce movimientos de aeronaves de tipo MD-83 y 12 de tipo BAE 146. Todos ellos fuera de periodo nocturno.

Estas limitaciones impuestas por la Comisión de Límites, nunca tuvieron carácter vinculante. Aviaco, desde 1971, operaba con aviones Fokker 27, que son aviones turbo hélices.

A finales de 1959 comenzó a construirse la prolongación de la pista, particularmente adentrándose en la bahía, hacia el Puntal. De los primitivos 1.200 metros se pasó a los 1.454. Las obras concluyeron el 1º de junio de 1961.

En esta época también se realizaron obras trascendentales, como la edificación y entrada en servicio de la torre de control, ampliación del estacionamiento, comienzo y conclusión del nuevo edificio terminal, obras de acceso a la pista, refuerzo de la misma con tres capas de aglomerado asfáltico...

La pista tiene 45 metros de anchura. Está dotada de franjas de seguridad, de una zona verde de 75 metros de anchura, a cada lado del eje longitudinal, en previsión de que alguna nave pudiera salirse de ella. Hoy día dispone de balizaje para vuelos fuera del horario solar.

Su resistencia era de 17.500 kilogramos por rueda simple. Hoy es mucho mayor, debido a posteriores pavimentaciones. Pueden operar en ella aviones superiores a los 60.000 kilogramos de peso máximo al despegue.

¿Qué aviones son los ideales para nuestro Aeropuerto? Existen dos cuestiones: los que operan y los que pudieran hacerlo, contando con la pista y las instalaciones que posee.

En el transcurso de los cuarenta años de actividad se han observado muchas variaciones. El "Bristol" fue el primer avión que operó en el Aeropuerto; tenía capacidad para 36 plazas. Los "Havilland" con 14 plazas y a una velocidad de 310 kilómetros por hora, operaron entre 1957 y 1961. El "Convair Metropolitan" funcionó de 1961 a 1973. El "Fokker"-27 con 44 plazas dejó de prestar sus servicios en 1991, fue sustituido por el M.D.-88 con una capacidad para 155 pasajeros...

En resumen que las tres Compañías Comerciales que actualmente utilizan el Aeropuerto operan con estos aparatos:



Fokker F27 con 44 plazas deja de prestar sus servicios en 1991 y fue sustituido por el MD-88

AIR NOSTRUM

FOKKER-50 para 50 pasajeros
500 kilómetros por hora

Servicios que presta

San Sebastián-Barcelona con conexiones a Menorca, Niza y Valencia.





AIR TRUCK - (Líneas Aéreas Navarras.- Líneas Aéreas Guipuzcoanas)

ATR-42 para 48 pasajeros
500 kilómetros por hora

Servicios que presta

San Sebastián - Barcelona
San Sebastián - Madrid



AVIACO

M.D.-88 para 155 pasajeros
925 kilómetros por hora

Servicios que presta

Desde San Sebastián, vía Madrid, tiene conexiones prácticamente, con toda la península.

Aviones como los D.C. 4 (Douglas) -D.C. 6 (Douglas)- D.C. 7 (Douglas) han operado circunstancialmente en el aeropuerto.

También lo frecuentan aviones de tipo ejecutivo, como los Mistere, Falcon-50, Lear-Jet, Cesna-Citación, Corvette...

¿Está infrautilizado nuestro Aeropuerto? Pudiera dotársele de una mayor actividad, aunque no hay que perder de vista que está ubicado entre cuatro de mayor capacidad: Parma, Foronda, Sondica y Noain.

Realizando unas catas, de 10 en 10 años, en las Memorias que recogen datos estadísticos del Aeropuerto, podemos apreciar

su actividad en lo relativo a tres factores fundamentales: número de aviones, pasajeros y mercancías, así como comprobar su relativo aumento.

	Año 1961	Año 1971	Año 1981	Año 1991
Número de Aviones	1.815	2.172	2.051	2.922
Pasajeros	45.078	58.123	62.392	100.025
Mercancías en kilogramos	183.408	226.607	478.398	334.367

Existe una encuesta muy reveladora, la referida a los seis primeros meses de 1996. Arroja los datos siguientes:

Número de Aviones	1.882
Pasajeros	69.314
Mercancías	134.910

(Datos facilitados por A.E.N.A.)

Por la topografía y la meteorología especiales de la zona, se le cuelga el sambenito de que no es un Aeropuerto muy seguro. Interrogando a los técnicos sobre el tema, contestan que el término peligrosidad no tiene sentido alguno en el lenguaje aeronáutico, que debe ser unido a parámetros que la midan.

Nuestro Aeropuerto reúne todas las exigencias necesarias dentro de su categoría, para el servicio de vuelos nacionales e internacionales, y está dentro de las normas de la O.A.C.I.



FOTOTECA KUTXA



FOTOTECA KUTXA

Aviones Henckel que participaron en el rodaje de la película "La batalla de Inglaterra", parte de la cual fue filmada en Fuenterrabía en 1967.

Para los no profesionales en siglas extrañas y que, solamente comprendemos bien los hechos, advertimos que –por ejemplo–, en sus cuarenta y un años de existencia, únicamente ha ocurrido en él un pequeño accidente, en vuelos comerciales, y en la época en la que la pista tenía 1.200 metros. Ocurrió con un “Heron” de Aviaco, que se salió de ella posándose suavemente en los fangos del Bidasoa. La marea estaba baja. No hubo que lamentar ninguna desgracia personal. Ni un solo rasguño. El avión sí lo pasó mal. Al intentar sacarlo lo partieron en dos. Sin duda faltaba experiencia. En La Concha lo hubieran hecho mejor.

Achacaron el accidente a un fallo de frenada.

El porvenir del Aeropuerto es halagüeño. Se patentiza al examinar la línea ascendente de su utilización. Pero puede ampliarse; tenemos un ejemplo en el vecino Aeropuerto de Biarritz, que con una población en su entorno de 250.000 habitantes, mantiene un movimiento de más de 500.000 pasajeros al año.

El número de habitantes de la zona que, potencialmente suministra clientes al de San Sebastián-Hondarribia, es mucho mayor y, en cambio, el número de usuarios es sensiblemente inferior. No nos vale el argumento de la competencia, porque también el de Biarritz tiene competidores en Pau, Burdeos o Agen.

La ruptura del monopolio en este Aeropuerto del transporte aéreo ha sido muy beneficiosa. Han concurrido nuevas Compañías y la competencia siempre es buena.

Deben entrar en servicio nuevos aparatos, como el Bae 146 o el Fokker-100, modelos adecuados para su pista y ambos de 100 plazas. Cuentan además con la ventaja de poseer escasa contaminación acústica, con vistas a la total liberalización del transporte aéreo a partir del 1º de abril de 1997.

Sin duda faltan líneas. Es incomprensible –por ejemplo– que para ir a Vigo haya que trasladarse, forzosamente, a Foronda y, para volver de Santiago, tengamos que aterrizar en Sondica.

A partir del próximo mes de marzo, cuando entre en servicio el nuevo sistema de radio-ayudas, para las maniobras de aproximación, los aviones podrán realizar estas operaciones fuera del horario solar y en condiciones metereológicas no del todo buenas. Este sistema indicará la senda de planeo, para un aterrizaje normal.

Se ha elegido el sistema VOR/DME de aproximación. Está instalado en el monte Altzi de Oiartzun. Las ondas de radio que emitan sus antenas ayudarán a los aviones a que su dirección coincida con el eje longitudinal de la pista.

Al poder volar en condiciones desfavorables, tanto metereológicas, como de luz, las Compañías tienen la posibilidad de ampliar sus horarios de vuelos, y proceder a su diversificación, tal como lo están programando Air Nostrum y las LAG.

Actualmente están indicados para el Aeropuerto más de una docena de días "bajo mínimos" al año, o sea, días durante los cuales es muy arriesgado volar. Con el nuevo sistema de radio-ayudas éstos se reducirán.

En resumen, que en lo sucesivo se alargarán las horas de operatividad del Aeropuerto, se evitarán cancelaciones y desvíos,

etc., todo lo cual contribuirá a asegurar el porvenir del Aeropuerto.

Los cuatro primeros Directores del Aeropuerto fueron Coroneles Pilotos, pertenecientes al Ejército del Aire. A partir del quinto son Funcionarios Civiles, siendo el primero de ellos el Piloto irundarra Alfonso Guevara Eguren, hoy jubilado. Actualmente lo dirige José E. Pinto.

Otros proyectos

Dejamos el aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia que, confiado, intenta mejorar sus instalaciones y se autocomplace en su trayectoria, pero, comprobamos que en la década de los setenta "se conspira" contra él.

No todos estaban conformes con su operatividad. Existía preocupación por mejorar y actualizar las comunicaciones aéreas. Se propone la construcción de un nuevo gran aeropuerto provincial. ¡Nos encontraremos ante un nuevo "caso Lasarte"!

Al de Hondarribia se le achacaban las limitaciones que ya conocemos, que si la metereología, que si la longitud de la pista, que si la orografía, los sobrevuelos sobre el territorio francés, la excesiva distancia a la capital, carencia de balizamientos y radioayudas... etc. Algunas de estas deficiencias están corregidas.

En la década de los setenta llegó una auténtica eclosión de estudios y proyectos para el emplazamiento de nuevos aeropuertos.

Cronológicamente abrió la marcha el ingeniero Elosegui Amondarain. Propone el abandono de la idea de construir

pequeños aeropuertos provinciales y, dada la mejora de las comunicaciones por carretera, la construcción de un gran aeropuerto regional, cuyo centro para las provincias vasco-navarras, es Guipúzcoa. Pero, ¿dónde? Eso es poner el cascabel al gato. Nos encontramos, como en las primeras páginas del libro, con la difícil topografía de la región. Una realidad que no cambia. Aunque otras sí. El Sr. Elósegui opina que, como mejor solución, el aeropuerto debe construirse en pleno mar. A cinco kilómetros de la costa entre Zumaia y Deba. Solamente allí será posible establecer un aeropuerto que cuente con una pista de mil metros de longitud y de una zona de maniobra libre de obstáculos de ocho kilómetros de radio... etc. etc. Las ventajas, pues, eran muchísimas, buena visibilidad, ausencia de ruidos, una pista para el futuro... y un largo etc. En el otro platillo de la balanza un solo inconveniente: su enorme coste. Había que construir espigones de más de sesenta metros de profundidad... Pero nunca imposibilidad técnica.

La Cámara de Comercio, Industria y Navegación y La Diputación de Guipúzcoa, siempre preocupadas por mejorar la situación del transporte aéreo en el Territorio, pidieron, en 1972, asesoramiento a un prestigioso grupo de Ingenieros Consultores (OTI) para que realizara un estudio sobre la materia. Se centraron en la configuración del futuro aeropuerto de Guipúzcoa, pieza clave de la cuestión.

La pista de este aeropuerto tendría una longitud de unos 2.500 metros, contando con una pista de rodadura paralela, plataforma de estacionamiento de aviones (91.000 para cada aeronave), edificio terminal (15 m² para cada pasajero), etc. etc.

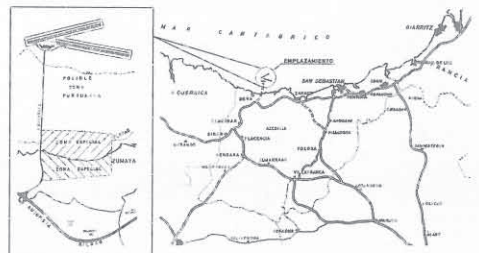
28 - X - 71 LA VOZ DE ESPAÑA 45

GUIPUZCOA, nuestra ciudad

Según el ingeniero Sr. Elósegui

EL AEROPUERTO REGIONAL PUEDE CONSTRUIRSE EN LA MITAD DEL MAR

UNA GRAN PISTA DE CINCO KILOMETROS LO UNIRIA CON LA COSTA ENTRE DEVA Y ZUMAYA



Los Ingenieros Consultores realizaron un concienzudo estudio de la provincia, llegando a una primera selección de ¡nueve emplazamientos posibles! para el nuevo aeropuerto.

Las soluciones estudiadas fueron:

- | | |
|-------------------|-----------------|
| 1. Getaaria. | 6. Ametzagaña. |
| 2. Mendizorrotz. | 7. Hondarribia. |
| 3. Andatza. | 8. Zumaia. |
| 4. Usurbil. | 9. Jaizquibel. |
| 5. Rekalde-Berri. | |

Tras una primera selección quedaron semifinalistas Getaaria, Mendizorrotz, Usurbil y Ametzagaña. Hondarribia no pasó esta primera criba. Lástima.

El estudio fue concienzudo. Tuvieron en cuenta catorce factores: factores aeronáuticos (espacio aéreo, vientos, turbulencias, visibilidad), factores sociales (accesos, situación respecto a los centros generadores de tráfico), factores relacionados con el punto de vista de la construcción... etc.

Cada factor iba puntuando de 1 a 10. El balance de la puntuación total de las cinco soluciones, seleccionadas en primer lugar, arrojó el resultado siguiente:

Getaaria	647	puntos
Mendizorrotz	643	puntos
Usurbil	890	puntos
Rekalde-Berri	688	puntos
Ametzagaña	578	puntos

El análisis de los Ingenieros Consultores fue claramente favorable a la solución de Usurbil. Se recomienda como la más interesante e idónea.

FACTORES	SOLUCIONES					PESO
	(1) GETARIA	(2) MENDIZORROTZ	(4) USURBIL	(5) REKALDE-BERRI	(6) AMETZAGAÑA	
a) Espacio aéreo	10	10	10	10	8	10
b) Sectores de entrada y salida	10	10	9	1	6	10
c) Ubicación de las ayudas	2	2	4	5	5	5
d) Vientos y turbulencias	4	4	9	8	3	8
e) Nieblas (visibilidad)	8	6	10	8	3	9
f) Acceso y situación respecto a los centros generadores de tráfico	6	6	10	10	9	6
g) Proximidad a zonas sensibles al ruido	4	7	8	7	3	8
h) Población afectada más directamente	8	9	9	4	3	9
i) Topografía y movimiento de tierras	2	2	6	4	4	8
j) Tipos de suelo	5	5	7	6	7	8
k) Materiales de construcción	8	6	9	9	9	4
l) Disponibilidad de agua potable	5	4	8	9	8	6
m) Servicios en general	9	8	9	9	9	5
n) Viabilidad del terreno necesario	3	3	8	5	4	10
Total	647	643	890	688	578	

14

Conclusión



FOTOTECA KUTXA



Volar. Un viejo deseo de la humanidad que, al fin, se vio cumplido. Las aves, al vernos sobre la tierra, ya no nos tentarán con sus piruetas en el aire. Se vencieron las fuerzas que, fatalmente, nos ataban al suelo... Aunque siempre existió algún visionario que pensara que tenía que haber algún medio. Lo intentaron. Vaya que si lo intentaron, y lo consiguieron.

Los donostiarras fueron unos privilegiados que presenciaron todo el proceso de evolución de la aviación, de los primeros europeos que vieron aterrizar los rudimentarios "Blériot" "con sus ruedas de bicicleta", los "Farman", los "Morane"..., naturalmente los veían aterrizar o amerizar en las arenas de Ondarreta o en las aguas de la bahía, para finalizar, de momento, viendo los poderosos M.D. 88 que operan en Hondarribia.

Fueron también los primeros en organizar Semanas Acrobáticas, Festivales Aeronáuticos, en acoger los "raid" nacionales o internacionales... Porque era obligado venir a San Sebastián a exhibir, tanto los nuevos modelos, como a los jóvenes pilotos. Las hazañas de aquellos legendarios héroes eran seguidas y admiradas con increíble interés.

Más adelante, cuando los aviones fueron mayores y se adivinaba que iban a estar destinados a nuevas misiones, La Concha y Ondarreta cedieron, galantemente, su protagonismo al campo de Lasarte. Era más capaz y, en consecuencia, más útil para los tiempos que se avecinaban.

Pero no se cumplieron las ilusiones que se pusieron en él. Los aviones crecieron más que sus inamovibles y rústicas pistas y sus cercados de alambre.



Se pasó el testigo al viejo Playaundi. Un campo existente entre Irún y Hondarribia que constituyó un antiguo sueño del ingeniero Ramón Iribarren. Un proyecto que estuvo siempre de actualidad, desde la aparición de la aviación en nuestro territorio, y cuya construcción no se inició hasta la década de los cincuenta.

El Aeropuerto se construyó a base de privar al Bidasoa de una de sus orillas, de una pequeña parte de su ribera izquierda. El veterano río internacional lo ve y se ríe un poco. El sabe mucho de diplomacia y de modernismo. Los tiempos cambian.

El Aeropuerto San Sebastián-Hondarribia cumple con su papel. Parece suficiente, en la actualidad, para las necesidades turísticas y comerciales de Guipúzcoa. Y más contando con las nuevas Compañías Comerciales y los nuevos planes de modernización...

En conclusión, que este recorrido por los temas relacionados con la Aviación en Guipúzcoa, nos ha llevado de una playa –Ondarreta–, a otra playa –Playaundi– y en medio, una zanja de 86 años, llena de inteligentes trabajos, esfuerzos, heroísmos... por ello, que no falte nuestro piadoso recuerdo a los pioneros de esta aventura, alguno de los cuales falleció en auténtico "acto de servicio".



FOTOTECA KUTXA



FOTO JESUS MARI (DIARIO VASCO)

*Reproducimos a continuación una serie de láminas
publicadas por la revista “La Vie au Grand Air
(1908-1910)” que por su originalidad y calidad
para su época, pensamos deben darse a conocer.
Esto se lo debemos agradecer a D. Juan Antonio
Garmendia Elósegui que nos ha facilitado
dicho material.*

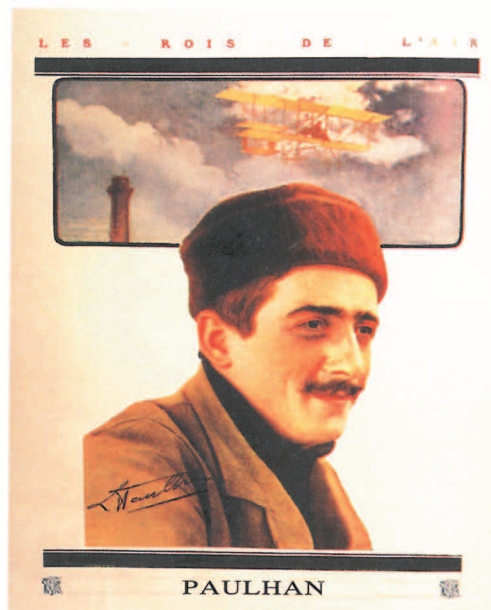
15

Apéndice gráfico



*El Rey Alfonso XIII
se deja instruir por
Maurice Farman.*







*1.000 km. en globo. Record del mundo de velocidad.
1905*



Trofeo Copa Michelin 1905 que se adjudicó Farman.



Sobrevolando la frontera Alsacia-Lorena en el circuito del este.



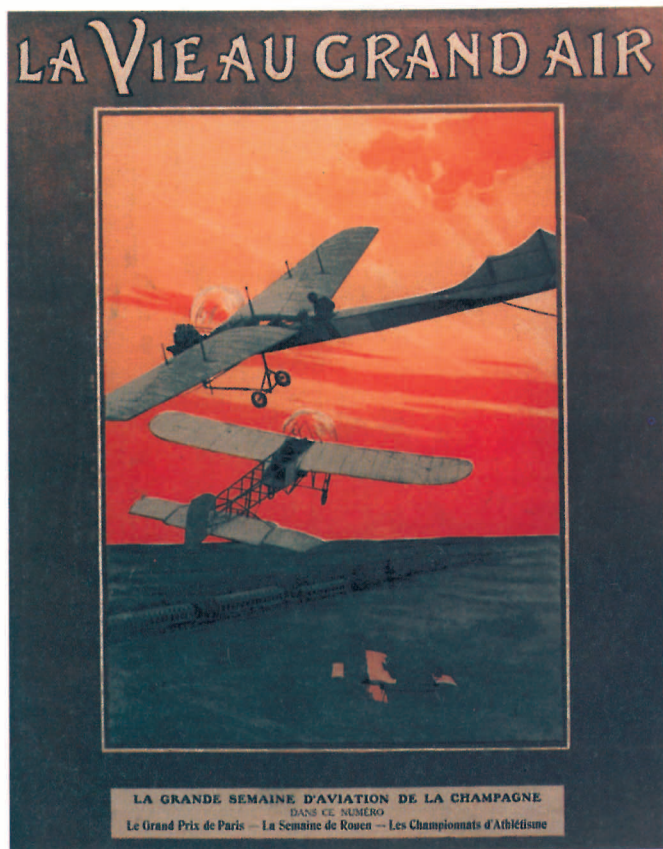
*Salón de la navegación aérea. París.
1910*



Dubonnet volando sobre los tejados de París.



*Rougier sobre el "cap d'ail". Costa Azul.
1910*



*Cartel de la semana de la aviación en Champagne.
1910*



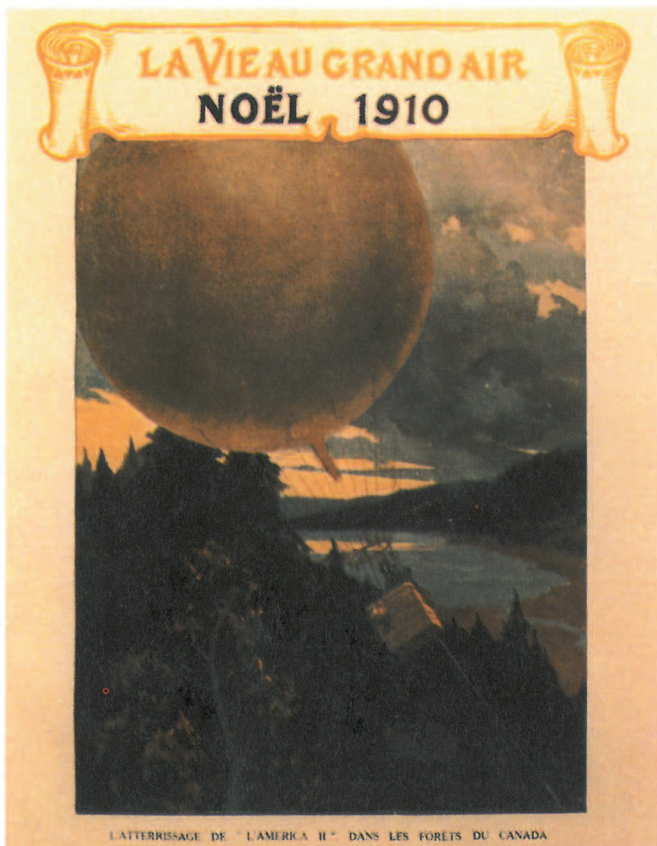
*“Paseillo” de Marvingt, ganadora en la Copa “Fémina”
para aeroplanos.*



*Circuito aéreo del este de Francia.
1910*



*Paulhan volando a 1520 m. en el Puy-de-Dôme.
1910*



*Aterrizaje del "América II" en los bosques de Canadá.
1910*



Feliz Navidad, 1910.

*Este libro se acabó de imprimir
en el mes de Diciembre de 1996
en Michelena artes gráficas
en el Polígono 27 de Martutene,
Astigarraga (Guipúzcoa).*

