

# Antonio Fernández Santillana, constructor de aeroplanos, en el centenario de su muerte

ANTONIO GONZÁLEZ-BETES  
Miembro del IHCA

## INTRODUCCIÓN

La oportunidad para rescatar del olvido uno de los grandes pioneros en el mundo de la aviación se ha presentado en el centenario de su muerte acaecida el 6 de diciembre de 1909 en el aeródromo de La Brague cerca de Antibes-Niza en la Costa Azul francesa.

Tendemos a olvidarnos de nuestras glorias y este artículo tratará de paliar ese olvido y recordar a este esforzado héroe de la aviación española muerto en el extranjero y el cuarto de los que dieron su vida por ese gran sueño de la humanidad: Volar.

Se ha investigado su vida desde que llegó a Francia a finales del siglo XIX, hasta su muerte. Con paciencia, metodología de historiador y exactitud de ingeniero se ha podido historiar un personaje multifacético, Antonio Fernández Santillana, y ver que lo más interesante de su vida es su faceta de constructor de aeroplanos.

Es digno de elogio este español, que emigró a Francia y que ejerció como sastre, primero en París y después en Niza, donde construyó dos aeroplanos, los presentó en varios festivales, vendió la patente, efectuó el primer vuelo en la Costa Azul y se mató pilotando su propio avión.

Una importante revista de la época manifestaba lo siguiente: "El mérito y esfuerzo intrínsecos de Fernández, por el solo hecho de haber ideado unos aeroplanos, construirlos el mismo y pilotarlos, son pruebas elocuentes e innegables que revelan evidentemente, un talento poco común del cual podía esperarse mucho en aviación".

Empecemos su biografía en su lugar de nacimiento en España.

## ARANJUEZ SIGLO XIX



Durante la segunda mitad del siglo considerado, se produjo la transformación de Aranjuez hacia la modernidad y Madrid fue clave de su desarrollo posterior. Durante dicha transformación fue el lugar elegido para ser sede de un festival aerostático. Este tiene lugar el 6 de junio de 1784 (nota 1). El aeronauta francés Henri Bouché se presenta con un globo tipo Montgolfier, en los jardines, prepara la escena, el globo asciende, pero se incendia y cae a tierra, resultando herido el aeronauta.

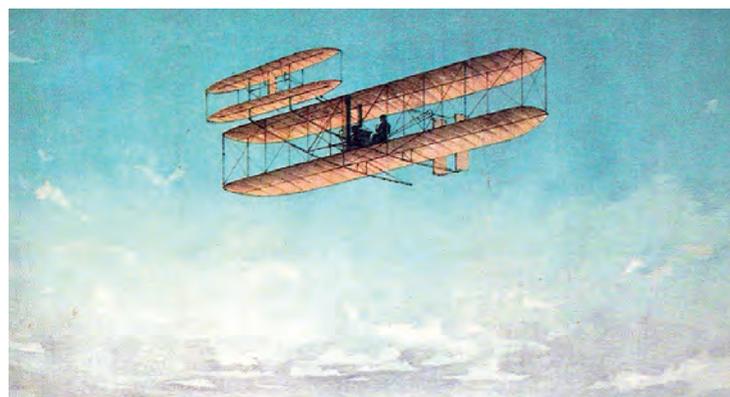
Testigo de su corto vuelo es el cuadro alegórico del pintor Antonio Carnicero que se muestra en la lámina 1 (nota 2).

En Aranjuez vivían a mediados del siglo XIX, Domingo Fernández Beranjano, de profesión sastre, y Josefa Santillana Romero de profesión sus labores, ambos naturales de Aranjuez. Contrajeron matrimonio y tuvieron 9 hijos, Luisa, Carlos, José, ANTONIO, Salustiano, Concepción, Pilar, Manuela y Antonio Manuel. De los siete primeros hijos no se han podido encontrar sus partidas de nacimiento en los archivos, sí de los dos últimos hijos en el Registro actual de Aranjuez: Manuela y Antonio Manuel nacieron en 1874 y 1878 (nota 3).

De los cinco hijos tres fueron picadores, José, Salustiano y Antonio Manuel, y conocidos en el mundo del toreo como El Largo, Chano y Chanito, respectivamente. Participaron en numerosas corridas con los diestros Guerrerito y Reverte (nota 3). Antonio siguió otros derroteros pues emigró a Francia, buscando ejercer su profesión de sastre.



1. Reproducción del cuadro de Antonio Carnicero sobre el primer vuelo de un aeronauta en España y en Aranjuez.



3. El aeroplano de los hermanos Wright volando sobre la campiña. Habían realizado después de su primer vuelo en diciembre de 1903, unos 50 vuelos con un total de 180 minutos.

## LA EMIGRACIÓN A FRANCIA DE ANTONIO FERNÁNDEZ

Antonio, el cuarto hijo nacido en el año 1866, aprende con su padre la profesión de sastre y, en 1880, inicia su propia aventura, coge el tren en Madrid con dirección a París (Francia) y rompe los lazos con la villa a la que no volvería (nota 5).

En París busca un local cerca de los Campos Elíseos e instala un taller de sastre de señoras, en la rue Richepanse nº 8 (nota 5).

Después se traslada Niza e instala un segundo taller de sastrería de señoras.

En 1904 se casa con Mademoiselle Ponge, miembro de una conocida y acomodada familia de Niza y establece su domicilio en la Plaza Magenta. La familia de su mujer vivía cerca, en el Boulevard Joseph-Garnier número 33.

Por su profesión y amor a los deportes pronto se integra en la sociedad de Niza, figurando como miembro de las sociedades deportivas. Era un buen deportista aficionado que manejaba con habilidad la bicicleta y la motocicleta y participaba con asiduidad en los eventos deportivos que se celebraban en Niza en dicha época. Pero su profesión le hace viajar con frecuencia a la capital de Francia. Corre el año 1907.

## UN VIAJE A PARÍS

El año 1907, lo califican los historiadores aeronáuticos como el del preludio del gran desarrollo que se produjo en el mundo de la aviación, el de la conquista del aire con medios mecánicos. Ese año Fernández, realiza un viaje a París y establece contacto con el mundo deportivo y con el aún incipiente de la aviación. Conoce a deportistas de la época, principalmente corredores de bicicletas y de motocicletas, interesados en el vuelo de los aeroplanos y consigue una buena documentación en libros y revistas sobre la aeronáutica. Así conoce como se ha efectuado el primer vuelo con motor en 1903 por los hermanos Wright (lámina 3). El aeroplano de los hermanos Wright volando sobre la campiña.

Se recuerda que en Niza comenzaron los ensayos del francés capitán Ferber con planeadores efectuadas en una grúa. Había comenzado sus ensayos en 1899. Voló en su propio aeroplano en 1905 y perdió la vida en un accidente de vuelo el 23 de setiembre de 1909 (ver lámina 4).



Habiendo logrado que su negocio prosperase, a Fernández le queda mas tiempo libre para su nueva afición deportivo-técnica a las cosas del aire.

En 1908, vuelve a París y visita el Salón del "L'Automóbil et Industrial Machinery" en los Campos Elíseos, cerca de donde tenía su taller de confección de sastre de señoras. Debido a la insistencia de los conocidos constructores de aeroplanos Esnault-Pelterie, Bleriot y otros, las autoridades del mencionado Salón permiten que se expongan aeroplanos en un apartado "stand", en la parte trasera del edificio del "Gran Palais" en los Campos Elíseos. Se podían contemplar: el aeroplano Ader -el primero que voló en el mundo según los franceses- y los de Kapferer (Voisin), Antoinette, y un helicóptero Breguet. Al clausurarse el Salón, fue tal el interés del público por la aviación, que se creó un Comité formado por eminentes personas de la aeronáutica francesa para poder participar en el primer Salón de la Aeronáutica en el año 1909.

Ese Comité actúa como Grupo promotor de "Unión des Industriels de la Locomoción Aérienne" con Esnault-Pelterie como presidente.

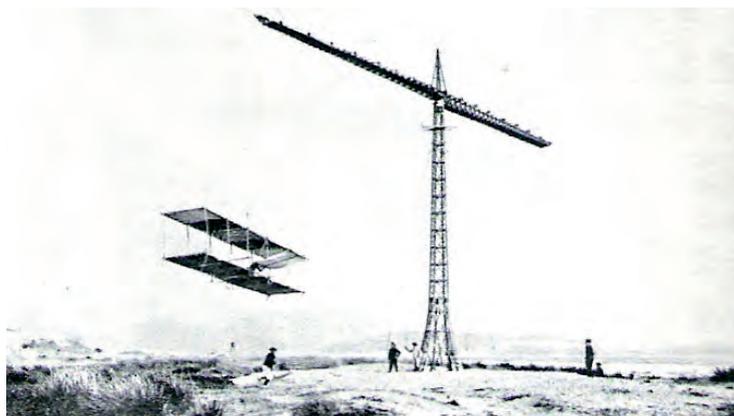
Con más documentación, lo aprendido en las visitas realizadas y los contactos establecidos con aviadores de la época Fernández vuelve a Niza.

## UN TALLER SINGULAR

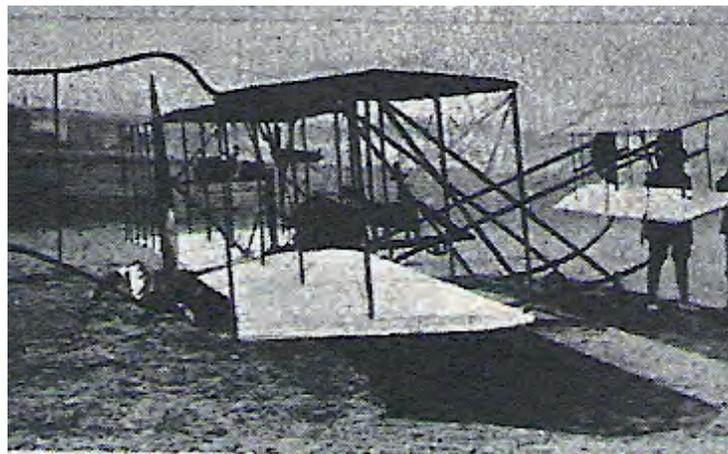
Antonio Fernández, a finales de 1908 empieza el diseño de su primer aeroplano. En esa época existen varios conceptos de aeroplanos: el primero el de los hermanos Wright, biplano, timón de profundidad delantero, timón de dirección trasero y alabeo por medio de la deformación de puntas de las alas. El segundo concepto biplano tipo Voisin o Curtiss similar pero con otros sistemas de alabeo, por último el tipo monoplano con cola trasera y alabeo con las puntas de las alas.

Se decanta por un biplano y elige un concepto que es una mezcla de los aeroplanos Wright y Curtiss. Después de la parte conceptual, pasa a la parte preliminar del diseño. Lo cierto es que estimamos que no era muy difícil diseñar un aeroplano en 1908, si queremos situar las cosas en su justo término.

El segundo paso es elegir un motor y Fernández se decanta por el Antoinette de 24 caballos de potencia para propulsar el aeroplano y encarga una hélice Chauviere.



4. Ensayos de planeadores realizados por el francés capitán Ferber, en los alrededores de Niza, en el año 1903.



5. Concepto general del aeroplano AFS nº 1.

Su gran inteligencia e intuición le permiten superar todos los problemas y el aeroplano va tomando forma en el tablero de dibujo. Le ayudan los empleados de su taller de sastrería. Así nació el primer aeroplano de Fernández que denominaremos AFS nº 1.

Era un aparato de elegantes líneas, biplano, de 8,5 metros de envergadura, 8,5 de longitud y 50 metros cuadrados de superficie sustentadora. Para controlar su aeronave dispone un timón de profundidad doble delante, tipo “canard”, y otro de dirección doble en la parte trasera. El alabeo lo consigue con el método de los hermanos Wright, deformando los extremos de las alas. El sistema de mando era uno original de Fernández y con un solo árbol podía controlar los tres ejes del aeroplano, altura, dirección y albeo. No usaba pedales.

Lo que se puede llamar fuselaje, consistía en dos quillas que servían de base para el tren de aterrizaje cuadríciclo. La célula biplana estaba constituida por dos largueros y uno adicional para las aletas de alabeo y 24 costillas en cada ala con un perfil parecido al Eiffel.

Encima de la doble quilla AFS instaló un asiento. Detrás del piloto dispuso la bancada del motor Antoinette y los accesorios correspondientes, batería, depósito de combustible y los mandos del carburador y del encendido. Como instrumental solo instaló un cuenta revoluciones o tacómetro.

En la vista que se muestra en la lámina 5, se puede observar el concepto general del aeroplano AFS nº 1.

Con el aeroplano terminado en julio de 1908 Fernández piensa que es una buena ocasión de presentarlo en el festival de aviación que se va a celebrar en Reims en agosto de 1909. Logra inscribir su aparato.

## LA GRAN SEMANA DE LA AVIACIÓN DE REIMS (1909)

La Gran Semana pretendía ser uno de los acontecimientos más importantes para la aviación. Tuvo lugar en el inmenso aeródromo de Betheny, inmejorable como campo de aviación, equipado con hangares, tribunas, restaurante y aparcamientos. En la lámina 6 se puede contemplar una vista de los hangares de Reims.

La Gran Semana de la Champagne, tiene lugar del 22 al 29 de agosto de 1909. Se inscribieron un total de 35 aparatos, número con el que figuraba el de Fernández. Asistieron medio millón de personas. Aunque la meteorología no ayudó mucho, se cumplieron de sobra los objetivos del festival.

No está documentado que volase el aeroplano de AFS, pero el aparato fue muy admirado por los asistentes. En dicho festival se dieron varios premios y se comprobó el enorme



6. Festival de aviación de Reims. Francia, agosto de 1909. Vista de la zona de los hangares.

avance de la aviación. El aviador Farman gana el premio de distancia recorriendo 180 kilómetros en 3 horas 15 minutos; Glenn Curtis obtiene el de velocidad en 75 kilómetros por hora y Bleriot gana el de altura en 155 metros y el de pasajeros transportados.

Terminado el festival Fernández embala el aparato y lo transporta a Niza.

## SALÓN DE PARÍS

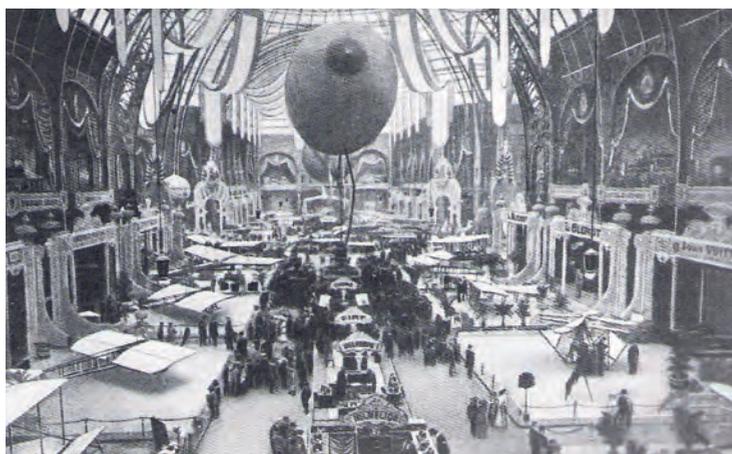
Tuvo lugar del 18 de setiembre al 30 de octubre de 1909. En el Salón se podían contemplar cuatro dirigibles, 16 aeroplanos y varios motores, como el Anzani, Antoinette y el Gnome rotativo. El aeroplano es la estrella del momento y empieza a ser visto con atención pensando en su futuro. En la lámina 7 se muestra el interior de la Exposición de Aeronáutica de 1909.

La aviación, se nota, está en pleno desarrollo en Francia: los norteamericanos hermanos Wright, protagonistas del primer vuelo con motor en el mundo en 1903, han realizado vuelos muy notables en Le Mans en 1908 y en Estados Unidos, dejando bien establecido que sus aparatos eran los mejores del momento y anulando por completo el escepticismo existente en Francia. Las consecuencias se traducen en que venden varias patentes y sus aparatos son pedidos en varios países e incluso en Francia se monta una pequeña fábrica para atender la demanda.

Bleriot construye varios modelos que prueba en los alrededores de París, en Port-Aviation, y ha realizado la travesía del Canal de la Mancha en agosto de 1909 lo que le hace ser admirado, festejado y se le abren las puertas de un prometedor futuro. Las ventas de sus modelos suben notablemente.

Fernández con las enseñanzas obtenidas en Reims, volvió a Niza, como hemos comentado, y diseña un nuevo aparato que denominaremos el AFS nº 2. Tiene grandes diferencias con el AFS nº 1. Construye un nuevo fuselaje con una quilla simple al que une un tren de aterrizaje triciclo. El motor lo cambia por un ENV de 50 caballos de potencia. Los timones de profundidad dobles son sustituidos por uno sencillo, monoplano y el timón de dirección doble lo cambia por uno sencillo y con un plano horizontal para obtener mas estabilidad direccional. La célula y los mandos de vuelo son los mismos del aeroplano AFS nº 1.

Fernández ha conseguido diseñar un nuevo aparato que es diferente al anterior en muchos aspectos, aunque ha conservado el concepto, pero estimamos que en teoría era más estable, dentro de la inestabilidad inherente a la configuración de su aparato.



7. Interior del Salón de la Aeronáutica de Paris.

Preparado el nuevo aparato es facturado para París para presentarlo en el Salón de la Aeronáutica.

En septiembre de 1909, el nuevo aparato aparece muy airoso delante de un "stand", en que se ve claramente un letrero "A. Fernández" y al lado la dirección de su taller de moda de señoras. Detrás aparece el "stand" de Pierre Levasseur.

Entre los numerosos visitantes que se acercan a contemplar el nuevo aparato AFS nº 2, se encuentra el constructor de hélices e industrial Pierre Levasseur, que se interesa por el aeroplano e inicia unas conversaciones con Fernández con vistas a adquirir la patente del mismo, obtenida en agosto. Con la patente adquirida fabrica Levasseur en 1910 dos ejemplares del aeroplano "Fernández AFS nº 2", con algunas necesarias modificaciones que los utiliza en su Escuela de Pilotaje de Jubisy y parece ser que volaron durante unos años.

Dado el éxito obtenido por Fernández en el Salón de Aeronáutica con su nuevo aeroplano AFS nº 2, y terminado el mismo, lo embala y lo factura en tres grandes cajas para Inglaterra, donde se va a celebrar otro festival en Blackpool. En la lámina 8 se muestran dos vistas del aparato de Fernández, el AFS nº 2 en el Salón de París.



### EL FESTIVAL AERONÁUTICO DE BLACKPOOL (INGLATERRA)

Este festival organizado por el Aeroclub del Reino Unido, tiene lugar del 18 al 23 de octubre de 1909. Fernández monta su aparato y lo presenta al público. En dicha ciudad costera la celebración de la Semana de Aviación atrae mucho público, aunque desafortunadamente el tiempo no ayuda (6 y 7).

En las revistas de la época hemos encontrado escasas referencias de Fernández y de su aeroplano. No pudo volar en Blackpool por dos causas: en primer lugar el tiempo fue muy desfavorable y en segundo lugar el aparato no estaba todavía a punto: solo efectuó unas pruebas, un largo rodaje de más de un kilómetro (nota 6). Este único rodaje probablemente le permitió comprobar sus actuaciones en tierra y entrenarse. Hay que tener en cuenta que los aparatos de aquella época tenían poco mando lateral, no disponían de frenos en las ruedas y por tanto muy difíciles de mantener en línea recta durante el despegue (lámina 9).

Fernández sin desmayar embala de nuevo su aparato y se traslada a Niza a continuar sus experiencias aeronáuticas.

### REGRESO A NIZA

Lo primero que hace Fernández es buscar terrenos aptos para sus ensayos de vuelo. Hacia poco se había inaugurado un aeródromo privado cerca de Antibes y se pone en contacto con su dueño Georges Tiranty. Este aeródromo denominado de "La Brague", se encontraba en los llanos de Grimaudes, a unos 20 kilómetros de Antibes y estaba situado entre la vía férrea y la carretera nacional Niza-Cannes; tenía una superficie trapezoidal de unos 600 metros de longitud y una anchura máxima de 250 metros.

Fernández llega a un acuerdo con M. Tiranty para poder utilizar el campo de vuelo y le alquila el único hangar donde poder alojar su aparato. El aparato lo monta con la ayuda de su mecánico Louis Lefevre, encontrándose preparado y dispuesto para el vuelo en la segunda quincena de noviembre de 1909 (7).

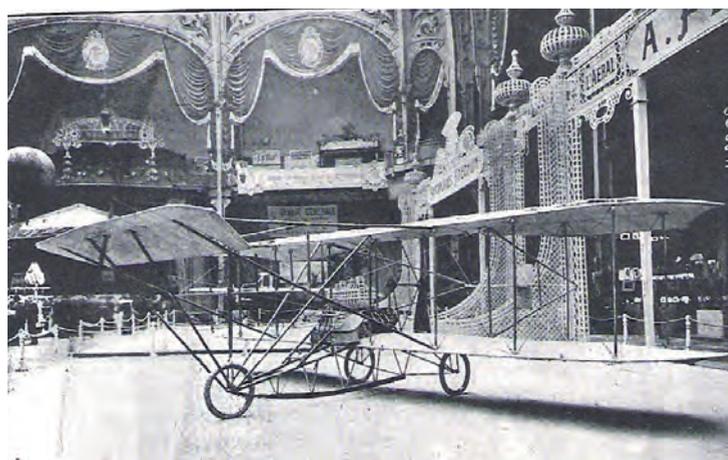
### EL PRIMER VUELO EN LA COSTA AZUL

El aviador Delagrange, uno de los mejores pilotos del momento, al que conoció en Reims, visita Niza para asesorar en la búsqueda e idoneidad sobre varios terrenos elegidos en principio por el Comité de Aviación de Niza como posibles aeródromos. Delagrange establece contacto con Fernández y este le invita a conocer su nuevo aparato el AFS nº 2. El dictamen del aviador francés es favorable y acepta efectuar un vuelo, pero desgraciadamente no llega a volar pues rompe el aparato durante un corto rodaje. Esto confirma lo que hemos comentado antes, la gran dificultad de conseguir rodar un aparato con escaso mando lateral.

El aparato es reparado por Lefevre y puesto en disposición de vuelo y Fernández efectúa con el una prueba de rodaje que, sin embargo, es satisfactoria. Y llega el gran momento.

Según los datos recogidos en nuestra investigación el primer vuelo del aparato y primero en la Costa Azul tuvo lugar el 27 de noviembre de 1909, fecha dorada de la aviación del litoral (6).

El día se presenta favorable, viento flojo, pero con algunas ráfagas. En la primera intentona el aparato se desvía y choca contra la barrera de la vía del ferrocarril y sufre la rotura de algunos montantes del ala. Es reparado y preparado de nuevo para el vuelo al costado del hangar. Fernández emprende otra prueba: el aparato comienza su carrera de despegue y a



8. Dos vistas del "stand" de Fernández en el Salón de la Aeronáutica de París, con el nuevo aeroplano AFS nº 2.

unos 150 metros despegar y subir lentamente. Alcanza una altura de unos 20 metros y recorre 180 metros en el aire, pero encuentra unas peligrosas turbulencias que zarandean el aeroplano y Fernández corta motor y aterriza, bien es cierto que un poco bruscamente, lo que da lugar a unas averías leves. El vuelo fue observado por unas treinta personas.

La prensa local publicó: "NOUS ADRESSONS NOS FELICITATIONS SINCERES AU PREMIER AVIATEUR QUI A VOLÉ SUR NOTRE LITORAL".

Después de este triunfo Fernández comenta a la prensa que espera continuar sus vuelos el lunes próximo 29 de noviembre.

## EL ACCIDENTE MORTAL DE FERNÁNDEZ

A finales de noviembre y principios de diciembre el tiempo en la Costa Azul fue francamente malo, con mucho frío, nieblas y nieve (6). El día 5 del mismo mes los partes meteorológicos predicen unos días de bonanza. De los testimonios de los testigos de los vuelos, revistas de aviación y prensa local de diciembre de 1909, se ha podido reconstruir el malogrado vuelo donde encontró la muerte el aviador Fernández, cerrando trágicamente un capítulo muy importante de la aviación española (6).

El 5 de diciembre de 1909, se encuentra Fernández en el aeródromo de La Brague a las 7 de la mañana y efectúa un corto vuelo en línea recta. Con Lefevre come en el Restaurante Fontane y se quedan a dormir en un pequeño barracón contiguo al hangar con el fin de estar pronto dispuestos al día siguiente a primeras horas.

A las 7 de la mañana del día 6 de diciembre sacan el aeroplano del hangar y Fernández con el mecánico Louis Lefevre y el ayudante de este el joven Filghiera, efectúan una inspección del aparato y comprueban que uno de los dos cables de mando del timón de profundidad está en malas condiciones.

Fernández está muy impaciente por volar. Lefevre le hace observar lo peligroso que puede ser el vuelo si no se repara el cable adecuadamente con alambre, pero el aviador nervioso le dice que lo repare con una cuerda, que es suficiente. Así se efectúa una reparación de fortuna. Lefevre insiste sobre el riesgo y Fernández le dice: "Yo te pago y corro el riesgo, así que voy a volar".

A las 7 y media el tiempo es favorable, el aire está en completa calma y el cielo semicubierto, con el sol apareciendo ocasionalmente por entre las nubes. El aparato preparado al costado izquierdo del hangar se encuentra dispuesto para volar. Pocas personas en los alrededores.

Enfila el aparato hacia el este, hacia el viento y metiendo motor el aeroplano empieza a rodar. A los 150 metros despegar y subir alcanzando una altura de unos 15 metros. Recorre en línea recta unos 300 metros y hace un viraje de 90 grados, el primero conseguido en sus vuelos. Nivelar el aparato y sigue en línea recta. Como observa que se sale del campo, pues vuela sobre la parte más estrecha del mismo, efectúa un viraje a la izquierda para dirigirse al punto de partida en dirección a Antibes. Lefevre y su ayudante están contentos.

Entonces ven como el aparato parece descontrolarse y "pararse en el aire", pierde la estabilidad y se precipita de morro hacia tierra, donde a consecuencia del choque se convierte en un amasijo de tela y madera. En la lámina 11 se contemplan los restos del aparato de Fernández, después del accidente mortal. La noticia del accidente llega a Niza: "Fernández había muerto".

Esta noticia es comunicada por el dentista M. Signol que pasaba por la carretera en su vehículo y había sido testigo de la caída del aeroplano.

Dos reporteros de la prensa "nicois", al llegar al aeródromo de La Brague recogieron detalles del suceso. Informaron que: "A una veintena de metros de la carretera se encontraban los restos del aparato. Al pasar al lado del hangar le vemos abierto y todo muy ordenado. En un costado un pequeño automóvil, el Peugeot de Fernández.

Nos acercamos a los restos del aparato que está completamente destrozado. El motor está entero y la hélice partida en varios pedazos, algunos a unos veinte metros de distancia. Las alas están rotas y plegadas (sic)".

Para conocer las circunstancias del accidente, recabamos el testimonio de varios testigos del vuelo (6). He aquí el resumen:

"El vuelo se desarrollaba muy bien hasta que después del viraje para volver a en dirección a Antibes, el aparato se le ve inestable, pica y se estrella contra el suelo. Lefevre, el mecánico, llegó el primero al aparato destrozado y comprueba que Fernández está rodeado de restos del aparato y el motor lo aprisiona. Retiran con esfuerzo los restos y rescatan a Fernández. Cuando le sacan comprueban que no tiene ninguna herida pero está muerto. El motor lo tenía empotrado en la espalda, en el costado izquierdo del cuerpo.

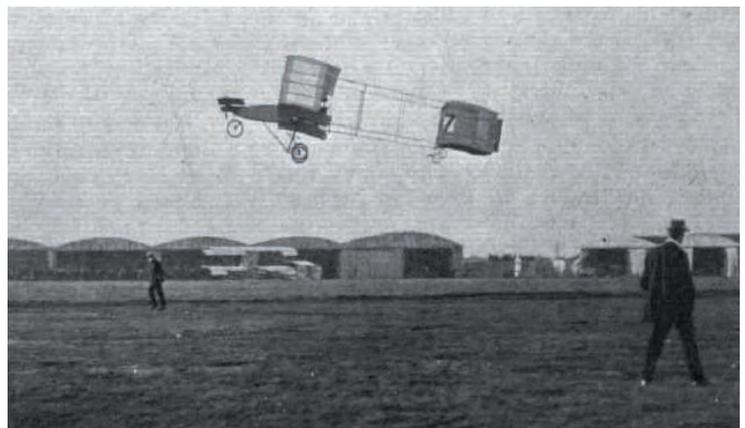
El médico forense doctor Clorge certificó que la muerte había sido instantánea y encontró que la caja torácica estaba hundida, varias costillas rotas y el corazón partido (sic). Tenía lesiones en el brazo y en la pierna izquierda".

Un análisis serio del accidente es imposible, aunque el autor de este artículo plantea su opinión.

Empecemos por la rotura del cable de mando del timón de profundidad ¿Se rompió el cable de mando en vuelo? No hay seguridad de que así fuese y ni el mecánico y ninguno de los testigos que presenciaron el accidente lo comentan. Optamos por descartar lo del cable de mando.

Es incontrovertible que Fernández tenía muy poca experiencia de vuelo -solo unos minutos- y los aparatos de aquella época eran prácticamente inestables y los márgenes de estabilidad eran muy críticos. Se confiaba más en la habilidad y entrenamiento del piloto.

Si tenemos en cuenta las experiencias de los hermanos Wright que utilizaban la forma "canard", esto es, con el timón de profundidad delante del aparato, en sus escritos daban a entender que dicha configuración no era la más aceptable y valoraron más la posibilidad de controlar el aparato que éste fuera estable. También comentaron en sus diarios que la combinación de alabeo por deformación



9. Festival de Blackpool-Inglaterra. Una vista del campo con los hangares al fondo.

de los bordes posteriores de las alas combinado con el timón de dirección el aeroplano era proclive a entrar en reversión de mandos con la consiguiente entrada en pérdida.

Fernández, volvemos a repetir, prácticamente no tenía experiencia de pilotaje y hasta donde conocemos no había tomado clases de pilotaje. En el segundo viraje -el anterior era el primero que realizaba Fernández- entró en pérdida, corroborado por los testigos que vieron como el aparato se encabritaba y se quedaba "parado" en el aire, síntomas evidentes de una situación de incontrolabilidad del aparato.

Nuestro diagnóstico es que la falta de experiencia en el manejo del aparato y la impaciencia, exceso de confianza y el poco entrenamiento, extremos que son frecuentes en los primeros vuelos de esa época, fue la causa del accidente. Se aprendía a volar, practicando.

## LAS EXEQUIAS Y EL ENTIERRO

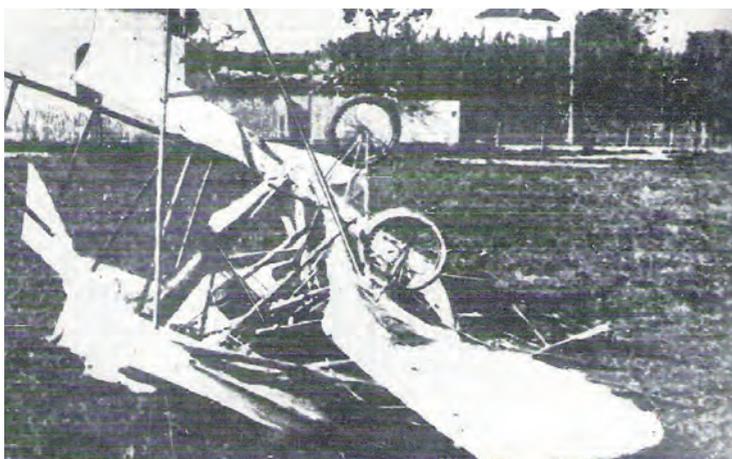
El cadáver de Fernández después de la encuesta judicial es trasladado a al hospital de Antibes. La mujer de Fernández informada del accidente se trasladó desde Niza con su hermana a Antibes, donde encuentra el cadáver de su marido. El personal del hospital deja unos momentos a la viuda que contemple el cuerpo del malogrado piloto, que está cuidadosamente envuelto en una gran sábana blanca.

Por la tarde, a última hora es trasladado el cadáver de Fernández, por deseo de la familia, al hogar de la Plaza Magenta donde se instala la capilla mortuoria. La consternación en Niza es enorme pues Fernández era muy apreciado y considerado como un vecino más de la célebre villa, no en balde llevaba viviendo en ella 25 años y se había casado con una francesa, M. Ponge, de una acomodada familia de la localidad.

El Ayuntamiento de Niza en una reunión de urgencia toma la decisión de organizar el entierro y de hacerse cargo de todos los gastos del mismo, dado el estado de las finanzas de la familia Fernández, pues conocen que había gastado todos sus ahorros en la construcción de los dos aeroplanos y en gastos adicionales.

Fernández dejaba una viuda con dos hijos pequeños René de cinco años y Susana de unos meses.

En Niza se organiza una campaña de suscripciones. Todas las instituciones, sociedades deportivas y amigos del finado y vecinos de la villa participan, tal era el cariño de Niza por Fernández, que le había dado a dicha ciudad días de gloria, con su primer vuelo en el litoral de la Costa Azul el 26 de noviembre de 1909, unos días antes de su malogrado accidente.



11. Restos del aparato de Fernández, después del accidente mortal.

El cortejo fúnebre partió de la Plaza Magenta a las diez de la mañana del día 7 de diciembre y fue enterrado con todos los honores y gran pompa, participando todas las fuerzas vivas de Niza y Antibes. Sus restos reposan en el pabellón familiar de los Ponge en el cementerio de Caucades.

## EPÍLOGO

Como epílogo a esta investigación que ha tratado de rescatar del olvido la figura y la obra de Fernández, es que la aviación de la Costa Azul promociona en 1910 un sonado festival, utilizando el nuevo aeródromo de La California y que en los alrededores de París, en la escuela de pilotaje de Juvisy -Port Aviation- los aparatos Fernández los AFS nº 2, con algunas modificaciones construidos por Levasseur surcaron los aires durante varios años y enseñaron a volar a numerosos alumnos.

## BIBLOGRAFIA

- (1) González-Betes, A. *Historia Gráfica de la Aviación Española*. COIAE. Madrid.1998.
- (2) París Air Show - Northorp Corp. Hattfield. Edición numerada de 3.000 ejemplares.1973.
- (3) CH. PREVOST. *Chute mortelle de L'Aviateur Fernández. 1909*. L'Eclairer de Niza.
- (4) ANÓNIMO. *Mort de L'Aviateur Fernández*. En *L'Aerophile*. París. 15 diciembre 1909, pág. 557.
- (5) GARCIA CRUZADO. M., *Los pioneros de la aviación*. Madrid. AENA. 2005.
- (6) MUSEO DEL AIRE Y DEL ESPACIO. Francia.
- (7) REVISTAS: *Locomoción Aérea, L'Aerophile, Flight* y prensa local de Niza.
- (8) *De la tela al Titanio*. Salas Larrazabal. Pag.19.

### Notas:

1. Otras fuentes fijan el 4 de julio de 1784.
2. Testigo gráfico, aunque alegórico es el cuadro al óleo de Antonio Carnicero (1748-1814), fue pintor de cámara del Rey Carlos IV y después de Fernando VII. Su pintura "El vuelo de un Mongolfier en Aranjuez 1766", se encuentra en el Museo del Prado de Madrid. El cuadro mide 170 por 284 centímetros y está pintado en óleo sobre lienzo. No se debe confundir con otro cuadro similar pintado por Goya.
3. Datos proporcionados por el ingeniero aeronáutico, nuestro colega José Fernández Soler, sobrino nieto de Antonio Fernández.
4. Prensa de la época y libro de J. M. Cossio "Los Toros".
5. Datos proporcionados por nuestro compañero José María Marín Doménech.
6. Este interés del público fue el germen de la creación de un Comité formado por las más eminentes personas en la aeronáutica francesa para hacer posible la participación de la aeronáutica en el Salón del año 1909. Seguidamente se formó un Grupo promotor "Union des Industriels de la Locomoción Aerienne" con Esnault-Pelterie como presidente (1).
7. El nacimiento de un aeroplano es un proceso fascinante en el que se mezcla creatividad y tecnología. Los que dedican su vida a la construcción de aeroplanos, tanto ingenieros como técnicos y obreros participan en un proceso industrial gratificante por la perfección y utilidad. Todo aeroplano nace por diversas causas, la más frecuente su necesidad, en el caso que nos ocupa solo por afición y por conquistar el aire, sueño que se repetía desde los tiempos de los griegos.