

# Una carrera aérea inolvidable. El raid París-Madrid de 1911

DR. FEDERICO YANIZ VELASCO  
General del Ejército del Aire (R)  
Miembro del CASHYCEA

La carrera aérea de París a Madrid<sup>1</sup> fue una competición internacional con un recorrido de 1.170 kilómetros realizados en tres etapas entre los días 21 y 26 de mayo de 1911. Fue la primera y más importante de las carreras aéreas europeas desarrolladas en el primer semestre de aquel año. Sin embargo, la carrera se vio afectada por el luctuoso accidente ocurrido en el aeródromo de Issy-les-Moulineaux<sup>2</sup> al inicio de la pri-

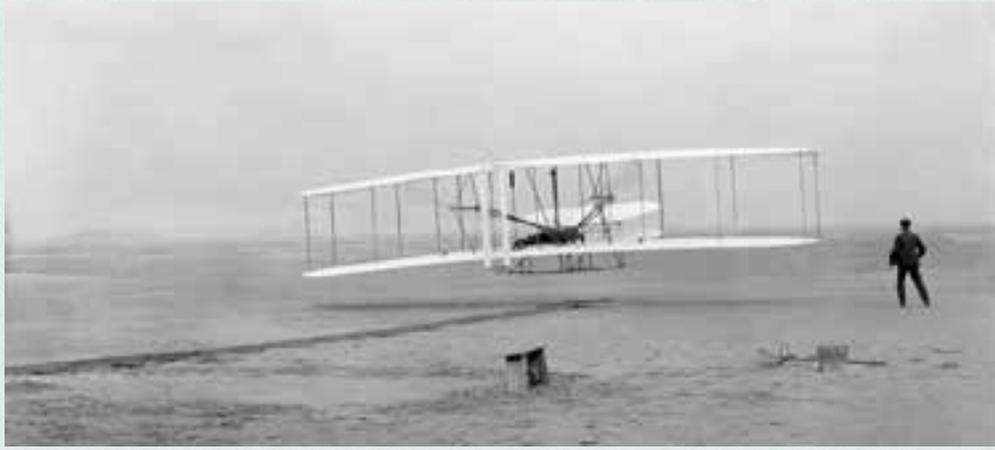
mera etapa. El ganador fue el aviador Jules Védrines, único participante que llegó a Madrid. La carrera estuvo organizada por el periódico «Le Petit Parisien»<sup>3</sup> con la colaboración del Aero Club de Francia y del Real Aero Club de España. Un antecedente inmediato fue la carrera aérea conocida como el «Circuit de l'Est» que se desarrolló en agosto de 1910 organizada por «Le Matin», otro periódico de París.

## LA AVIACIÓN A COMIENZOS DEL SIGLO XX

Para entender mejor la importancia y sentido de la carrera París-Madrid es oportuno situarse en la época en la que se realizó. La aviación había nacido a comienzos del siglo XX y en los inicios del segundo decenio se estaba desarrollando rápidamente, aunque todavía estaba en la primera infancia. Es preciso tener presente esa realidad para entender y aceptar la proliferación de accidentes, los frecuentes fallos de motor y otras incidencias que ocurrieron durante el evento considerado. En nuestros días, a principios del tercer decenio del siglo XXI, la aviación está presente en multitud de actividades y proporciona un transporte rápido y seguro entre continentes y países. Es algo habitual que una persona quiera desplazarse desde Madrid a Nueva York y que pueda hacerlo en unas siete horas en una de las compañías aéreas que cubren ese trayecto. La importancia que tiene hoy el transporte aéreo se ha hecho evidente durante la primera fase de la pandemia del Covid-19 cuando el cierre de casi todos los aeropuertos a los pasajeros ha tenido un impacto muy negativo en la economía mundial y en otras actividades.

Los primeros tiempos de la aeronáutica y en particular de la aviación fueron muy duros. Asombra hoy, observar cómo se podía volar en aquellos primitivos aeroplanos y cómo los aviadores derrochaban pericia y valor para lograr recorrer unos cuantos metros. Los accidentes eran frecuentes y por ello es oportuno recordar el sacrificio de muchos de aquellos pioneros que con sus rudimentarios aparatos fueron abriendo caminos en los cielos. Sin embargo, la ilusión por volar de aquellos pioneros era muy grande y con su esfuerzo y constancia hicieron posible que hoy día se pueda disfrutar de un transporte aéreo seguro, eficaz, cómodo y rápido. Por su parte, en el campo de la defensa, los aviones cambiaron el panorama de las operaciones militares. En efecto, el papel de la aviación fue ya muy importante durante la Primera Guerra Mundial y en los años siguientes se hizo prácticamente necesario tener una superioridad aérea local para ganar una





*El avión Flyer I de los hermanos Wright en Kitty Hawk, 17 de diciembre de 1903*

batalla. En la Segunda Guerra Mundial, la victoria de los aliados no hubiese sido posible sin haber alcanzado una superioridad aérea cercana al dominio del aire. En la actualidad, la defensa de un estado moderno no se concibe sin una Fuerza Aérea bien entrenada y dotada de medios adecuados.

Fueron muchos los aviadores que en el primer decenio del siglo XX dedicaron su vida, con entusiasmo y valor, al progreso de la aviación. Algunos además de pilotar los aviones eran sus diseñadores y constructores. Entre ellos parece oportuno destacar a tres pioneros que contribuyeron más o menos directamente a que en 1911 fuese posible organizar la carrera aérea internacional París-Madrid.

El 17 de diciembre de 1903, Orville Wright fue el primer hombre en lograr que el «Flyer I», un aparato más pesado que el aire, controlable y con motor, se mantuviese en vuelo durante 59 segundos en la playa Kitty Hawk, en Ohio, Estados Unidos. Pese a la controversia producida por haber usado una catapulta externa para lanzar al aire el «Flyer I», los hermanos Wright (Wilbur y Orville) son considerados destacados pioneros de la aviación. En los años 1904 y 1905, los Wright siguieron realizando vuelos cerca de su casa en Ohio. En esa ubicación, fueron los primeros en volar una distancia de más de un kilómetro y también los primeros en completar un recorrido circular. En 1905, llegaron a conseguir permanecer en el aire casi cuarenta minutos completando una distancia en circuito cerrado de cerca de 40 km. Los Wright siguieron su trayectoria en la construcción de aeroplanos y volando con sus aparatos tanto en los Estados Unidos como en Europa, donde crearon una escuela de vuelo en Pau (Francia). Pese a su indiscutible mérito, los hermanos Wright no dieron publicidad a sus primeros vuelos y se llegó a dudar de su realización.

Alberto Santos-Dumont fue un brasileño afincado en París que, tras una brillante trayectoria construyendo y volando



*El avión Demoiselle N° 20 de Santos-Dumont, primavera 1909*



*El avión Bleriot XI tras llegar al Reino Unido, 25 de julio de 1909.*

dirigibles, a partir de 1906 dedicó sus esfuerzos, ingenio y capacidad económica a la aviación. El 23 de octubre de 1906, con el aparato construido por él, Santos-Dumont ganó el premio Archdeacon por realizar el primer vuelo de más de 25 metros (voló 60 metros) tras despegar, sin ayuda externa y con un tren de aterrizaje fijo al aparato. Pocos días después, el 12 de noviembre, cuando oscurecía, el «14-bis» despegó del campo de Bagatelle (París) y voló poco más de 82 metros. Media hora después, en un cuarto intento, Santos-Dumont se elevó a más de 6 metros de altura recorriendo 220 metros en 21 segundos a una velocidad media de 37,4 km/hora. De esa forma, el pionero iberoamericano de la aviación ganó el premio del Aero Club de Francia para el primer aeroplano que realizase un vuelo de más de 100 metros. El relato de los miembros del Aero Club, que homologaron el vuelo, refleja la emoción de todos los presentes. El constructor y aviador brasileño siguió durante unos años construyendo aviones, entre ellos el excelente «Demoiselle N° 20» con el que en abril de 1910 hizo una exhibición ante el rey Alfonso XIII en Madrid. Santos-Dumont ha pasado a la historia de la aeronáutica como pionero de la aerostación y de la aviación.

Seis años después del primer vuelo de los hermanos Wright, en julio de 1909, un piloto y constructor de aviones francés llamado Louis Bleriot cruzaba por primera vez los casi 40 km del canal de la Mancha. La travesía fue hecha en un avión «Bleriot XI» y su constructor y piloto ganó el premio de 1.000 libras esterlinas (entonces una suma muy importante) que había ofrecido el periódico británico «Daily Mail». Sin embargo, lo más destacado de aquella histórica travesía fue que marcó un hito en el progreso de la naciente aviación. En efecto, los aviones hasta entonces tan solo volaban en exhibiciones locales, en lugares despejados y sin alejarse

mucho del lugar de despegue. Con el cruce del Canal de la Mancha realizado por Bleriot en 1909, los aviones demostraron su potencial para servir como un nuevo medio de transporte que tenía la enorme ventaja de poder superar barreras geográficas antes difíciles de salvar.

Como se ha comentado, en aquellos años se organizaban con frecuencia exhibiciones aeronáuticas en determinados lugares que se consideraban adecuados tanto en ciudades como en sus proximidades. En muchos casos, mecenas aficionados a la aviación (empresarios o magnates financieros) contribuían con su patrocinio a su desarrollo, estimulando con premios la realización de eventos y pruebas con la participación de aviones. En otros casos, las exhibiciones eran patrocinadas por periódicos que aumentaban considerablemente sus tiradas comentando las arriesgadas maniobras de los participantes en los eventos. Por su parte, los pilotos participaban con entusiasmo en las exhibiciones que les daban a conocer y si ganaban, podían conseguir premios y alcanzar la fama. En efecto, numerosos pilotos se dedicaron entonces a hacer exhibiciones con sus primitivos aparatos, no sólo en Francia, sino también en otros países. El piloto francés Julien Marmet realizó en Barcelona, el 19 de febrero de 1910, el considerado primer vuelo en España de un aparato más pesado que el aire. A partir de entonces tuvieron lugar en nuestra Patria numerosas exhibiciones aéreas que coadyuvaron a que el público español se aficionase muy pronto por la aviación. En muchos casos los aviones eran pilotados por franceses, pero pilotos españoles como Benito Loygorri Pimentel<sup>4</sup> participaron también en esas exhibiciones.

Los españoles contribuyeron desde muy pronto al desarrollo de la aviación y desde sus comienzos destacaron en la construcción y pilotaje de aeroplanos. El modisto

y aviador español Antonio Fernández Santillana, nacido en Aranjuez en 1886, puede ser considerado como el primer compatriota que pilotó y construyó un aeroplano. En Francia, donde trabajaba, Fernández compró un motor Levasseur y la estructura de un avión de los hermanos Wright, y con esos elementos construyó el aeroplano que llevó su nombre. El primer vuelo del aeroplano «Fernández» se realizó en Niza el 24 de abril de 1909. Antonio Fernández construyó otros dos prototipos y el último se presentó en un stand en el Salón Aeronáutico de París, en septiembre de 1909, con un gran letrero que ponía «A. Fernández». Desgraciadamente nuestro pionero murió en accidente, cerca del aeródromo de Grimaudes en la Costa Azul, el 6 de diciembre de 1909. Otro destacado pionero español fue el ya mencionado Benito Loygorri Pimentel, que fue el primer aviador español que obtuvo el título de piloto. Loygorri hizo sus prácticas de vuelo en la escuela de Mourmelon (Francia) en su biplano «Henry Farman» con motor Gnome. Obtenido el título, Loygorri regresó a España y participó en concursos y exhibiciones en diversos lugares.

La existencia en España de un gran número de aficionados a la aviación e



Participantes en el Circuito del Este 1910.

interesados en la práctica y desarrollo de esta pudo influir en que la primera gran carrera europea de aviación tuviese lugar entre París y Madrid.

### Carreras precursoras

Se suele considerar que la primera carrera aérea fue el «Prix de Lagatinerie» que tuvo lugar el 23 de mayo de 1909. Participaron en la prueba cuatro aviadores con aeroplanos «Voisin» y aunque ninguno completó el recorrido se declaró ganador a León Delagrangue que había cubierto la mayor distancia. Ese mismo año hubo otras competiciones aeronáuticas, pero destacó entre todas la «Grande Semaine d'Aviation de la Champagne», celebrada cerca de Reims (Francia) del 23 al 29 de agosto de 1909. El evento estuvo patrocinado por los principales viticultores de la zona. En la Semana participaron veintitrés pioneros de la aviación de varias nacionalidades y asistieron cerca de medio millón de espectadores. En esta Semana hubo por primera vez patrocinadores con fines publicitarios.

Sin embargo, el «Circuit de l'Est» fue el evento que puede considerarse el antecedente inmediato del Raid Madrid-París. El Circuito fue una de las primeras pruebas en la historia de la aviación rea-



Aeroplano Fernández Salón Aeronáutico de París, septiembre 1909.



orientación de los participantes se les dieron indicaciones precisas relativas a las carreteras y líneas de ferrocarril que les podían guiar en su recorrido. También se les indicaron los pasos más convenientes entre las montañas para que aquellos frágiles aviones pudiesen evitar peligrosas corrientes de aire que los podían llevar hacia las laderas o contra el suelo. Además, se les proporcionaron planos en relieve del terreno para que los pilotos pudiesen reconocer las perspectivas de los paisajes que iban a ver desde los aviones. Para completar la información necesaria para recorrer con una seguridad razonable el trayecto, se prepararon itinerarios con indicación de los campos que podrían ser usados en caso de emergencias a lo largo del itinerario. Para esos casos, se instalaron también puestos de socorro en las principales localidades con autos y ambulancias situados a lo largo de la ruta.

La carrera se iniciaba en París y terminaba en Madrid y por ello el Real Aero Club prestó especial atención a la preparación de la llegada a la capital de España. Se eligió un terreno llano donde se preparó un campo de vuelo de unos 1.000 metros de largo y 300 metros de ancho, en la quinta de Santa Quiteria y muy cerca de la estación de ferrocarril de Getafe y del Cerro de los Ángeles. Se levantaron con rapidez las instalaciones necesarias para acoger a un público que se estimaba iba a ser muy numeroso. En conjunto, se preparó un excelente aeródromo con todos los servicios necesarios. Se prepararon 14 cobertizos para aeroplanos, tribunas cubiertas y palcos reservados para las autoridades, así como un restaurante, una caseta para los teléfonos y otros elementos necesarios para un evento tan relevante. Para facilitar la asistencia de público se organizó un servicio extraordinario de trenes

para cubrir el trayecto Madrid-Getafe y se mejoró la carretera desde la estación al recién creado aeródromo. Además, como en Santa Quiteria se carecía de fuentes se instalaron allí grandes depósitos de agua.

También se atendió a la adecuación de otros puntos de la ruta en España. En San Sebastián se instaló un equipo en el Monte Igueldo para emitir señales luminosas que guiasen a los competidores para llegar al lugar de aterrizaje. El capitán Antonio Gordejuela Causilles, experimentado aerostero, estaba al mando del destacamento que operó aquel proyector. En Burgos se preparó en el Gamonal un campo de vuelo para posibles eventualidades y el periódico «Diario de Burgos» prestó especial atención a la carrera.

al ministro de Estado, al embajador de España en París y al periódico «Le Petit Parisien» para que gestionasen ante las autoridades francesas la autorización para que los aviadores militares franceses pudiesen terminar su participación en San Sebastián, final de la segunda etapa. La petición no fue atendida por el ministro de la Guerra Bertheaux por «razones puramente administrativas» y los ocho militares franceses inscritos solo tuvieron la oportunidad de volar en la primera etapa.

Pilotos<sup>8</sup> inscritos oficialmente en la carrera con indicación del tipo de aparato pilotado:

- Monoplano Morane: Jules Védri- nes, Leonce Garnier, André Frey y John Verrept

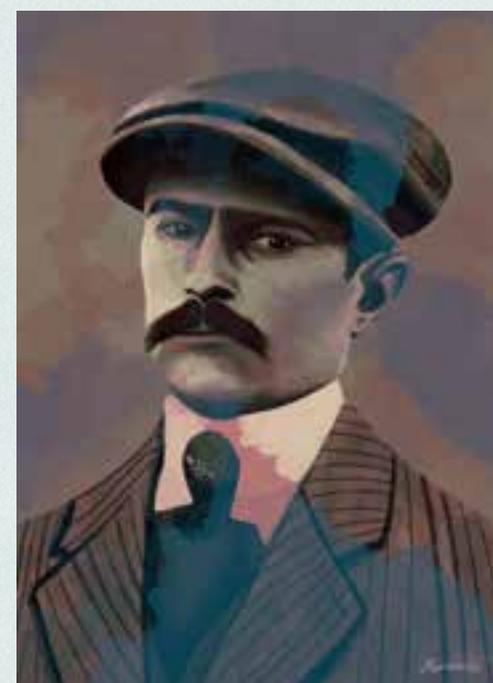


Cargando combustible en el avión Morane de Védri- nes, 21 de mayo de 1911.

### Los participantes

El anuncio de la celebración de la carrera París-Madrid fue recibido con gran interés por los pilotos que estaban buscando probar sus aviones en competiciones difíciles, novedosas y bien dotadas económicamente. En un principio, se inscribieron 28, pero dada la confusión causada por el accidente que se comentará más adelante, existen versiones distintas sobre el número de aviadores que finalmente iniciaron la carrera. La información más completa la facilita Rafael González-Granda<sup>7</sup> que precisa que: «El número de aviadores hasta el día 1 del actual (mayo) era el de 20, además de los aviadores militares franceses que vienen fuera de concurso». Hay que significar que existen diversas versiones sobre los nombres de los participantes.

El Ministerio de la Guerra francés autorizó en principio a sus aviadores militares a participar fuera de concurso. El Real Aero Club de España que presidía el capitán Alfredo Kindelán, envió una petición



El aviador Jules Védri- nes.



Los pilotos participantes en el raid París-Madrid.

- Monoplano Nieuport: Charles Terres Weymann, Louis Chevalier y Joseph Maillols
- Monoplano Blériot XI: Príncipe Edouard Gaston Émile de Nissole, Gilbert Le Lasseur de Ranzay (o Ranssay), Louis Gibert, Roland Garros y André Beaumont (seudónimo usado por el teniente de navío Jean Louis Conneau)
- Biplano Goupy: Pierre Divetain, Émile Ladougne y André Bobba
- Monoplano REP (Robert-Esnault-Pelteri): Julien Mamet y Amerigo
- Monoplano Train: Louis Émile Train
- Monoplano Barillon: Perre-Paul Barillon
- Biplano Farman: Frank Barra

El planeamiento de la carrera contemplaba que los participantes iniciaran el recorrido el 21 de mayo de 1911 en Issy-les-Moulineaux, estando previsto alcanzar la meta, situada en Getafe (Madrid), el día 25 del mismo mes. Las normas de la carrera señalaban la realización de tres etapas para cubrir la distancia entre París y Madrid. La primera etapa se desarrollaría entre París y Angulema; la segunda entre Angulema y San Sebastián y la tercera entre San Sebastián y Madrid. A los participantes se les permitía también hacer paradas intermedias para avituallarse o para reparar los aparatos en caso de necesidad. Hay que tener presente que los aviones del momento tenían frecuentes averías, que los pilotos avezados, en ocasiones además eran sus diseñadores y constructores, podían reparar, en algunos casos.

La primera etapa se iba a desarrollar entre el aeródromo de Issy-les-Moulineaux para llegar a la ciudad de Angulema al suroeste de París, tras recorrer 400 km. La segunda etapa partiría de Angulema y sobrevolando el extremo occidental de los Pirineos llegaría a San Sebastián, tras un recorrido de 335 kilómetros. La etapa final de unos 462 km partiría de San Sebastián y sobrevolando la Sierra de Guadarrama estaba previsto que llegase a Getafe (Madrid), meta final del raid. El premio para el ganador era de 100.000 francos, el segundo de 30.000 francos y el tercero de 15.000 francos. La tragedia ocurrida el día 21 de mayo supuso que muchos pilotos se retirasen de la competición y que se tuviesen que alterar los planes previstos para el concurso.

### Un comienzo trágico

La prueba se inició el día 21 de mayo de 1911 para cubrir la primera etapa de la carrera, con salida del aeródromo de Issy-les-Moulineaux (París) y llegada a la localidad de Angulema. A presenciar la salida acudió una multitud cercana a las 300.000 personas, entre ellas muchas au-



El piloto Emile Train.

toridades. Estaba previsto que los participantes despegasen a intervalos de cinco minutos a partir de las 05:00 horas. Sin embargo, la actividad aérea comenzó a las 03:45, con la realización por Jules Védrines y AnWdré Frey de cortos vuelos de prueba. El primer competidor en despegar a las 05:10 fue André Beaumont que fue seguido por Roland Garros. André Frey despegó a las 05:35, hizo un circuito del campo y aterrizó. Después de algunos ajustes intentó despegar de nuevo a las 06:00, pero se había dañado una rueda y tuvo que retrasar su segundo intento de despegue. El siguiente competidor no estaba listo y el que le seguía, Garnier, tuvo problemas al despegar y abandonó. Fue seguido en la salida por Jules Védrines, quien inmediatamente después del despegue tuvo que aterrizar ya que su aparato no funcionaba correctamente.

En este punto hay que mencionar que, aunque sólo los aviadores, sus asistentes

y los responsables de la organización de la carrera estaban autorizados a entrar en la zona de vuelo, alrededor de las 06:00 de la mañana la multitud comenzó a salir de la zona reservada para los espectadores, pese a que los agentes de la policía y las fuerzas de la Gendarmería y del Ejército trataron de contenerlos y de mantener el orden. El jefe de la Policía ordenó a los coraceros entrar en la pista para desalojar a los espectadores que la habían invadido. Poco antes un grupo de personalidades, incluyendo el presidente del Consejo y varios ministros del Gobierno francés, habían abandonado su tribuna para dar un paseo y entraron también en la pista de vuelo por detrás de los coraceros a caballo.

Védrines, en un esfuerzo por evitar a los espectadores, se estrelló y aunque escapó ileso, su aparato sufrió graves daños. A las 06:22 despegó el piloto Gilbert Le Lasseur de Ranzay y a las 06:30 Louis Train fue llamado a la línea de sa-



El avión del piloto Train tras el accidente, 21 mayo 1911.



El avión del piloto Train tras el accidente 21 mayo 1911, postal.

cayó pesadamente al suelo. Salí de debajo del aparato, con mi pasajero, creyendo que había evitado cualquier accidente. Fue sólo entonces cuando me percaté de la terrible desgracia».

El accidente causó el pánico de la multitud, produciéndose más lesiones entre los espectadores. Émile Train se retiró de la carrera y en un ambiente de consternación se suspendieron las actividades restantes del día 21 de mayo. Por la tarde, se reunió en París el Consejo de Ministros y se acordó declarar luto oficial, pero no suspender la carrera en la que varios pilotos inscritos no habían tomado todavía la salida. Entre ellos estaba Védrines que, como se ha descrito, había abortado la suya el 21 de mayo quedando su aparato inutilizado. El piloto belga John Verrept cedió su avión Morane a Védrines que así pudo seguir en la carrera el día siguiente.

lida. Train se dio cuenta poco después de despegar que el motor rateaba y decidió tomar tierra. En su descenso, Train logró esquivar a un grupo de coraceros a caballo y sobrevoló la tribuna de autoridades, impactando contra ella y destrozando su monoplano al llegar al suelo. En el accidente el ministro de la Guerra, general Maurice Berteaux, fue golpeado por la hélice y perdió un brazo, además recibió un fuerte golpe en la cabeza que le provocó la muerte mientras era evacuado a un puesto de socorro. También quedaron mal heridos el presidente del Consejo de Ministros Ernest Monis y su hijo, así como el magnate Henry Deutsch de la Meurthe, patrocinador de eventos aeronáuticos. El accidente lo describió Train con detalle:

«Tan pronto como despegué, me di cuenta de que el motor no funcionaba bien. Estaba a punto de aterrizar, después de hacer un viraje, cuando vi un destacamento de coraceros cruzando la pista de vuelo. Entonces traté de hacer un viraje cerrado para evitarlos y aterrizar en dirección contraria, pero mi motor en ese momento fallaba cada vez más, y no pude completar el viraje. Levanté el aparato para pasar por encima de las tropas y aterrizar detrás de ellas. En ese mismo momento, un grupo de personas, que habían quedado ocultas de mi vista por los coraceros, se dispersaban delante de mí en todas direcciones. Traté de hacer lo imposible, arriesgando la vida de mi pasajero para prolongar mi vuelo, y para llegar más allá de las últimas personas del grupo. Estaba a punto de aterrizar, cuando el aparato, que se había elevado casi verticalmente,



El aviador Amerigo en su monoplano REP Inscrito para la carrera pero no participó.



El aviador Roland Garros llegó a San Sebastián pero no pudo seguir hasta Madrid.

En un principio, estaban inscritos 28 arriesgados participantes incluyendo los ocho aviadores militares que por causas administrativas no pudieron continuar en la carrera. A causa de los dramáticos sucesos del día 21, sólo tomaron la salida ese día: André Beaumont, Garros, Louis Gilbert y Gilbert Le Lasseur de Ranzay. El día 22 lo hi-



Védrines y su Morane-Borel.

cieron Jules Védrines y André Frey, pero el príncipe de Nissole no pudo hacerlo por haber capotado su Bleriot XI. Como hemos mencionado Louis Émile Train se había retirado y el resto de los pilotos abandonaron la carrera sin tomar la salida. Los luctuosos acontecimientos ocurridos en Issy-les-Moulineaux, los accidentes y los fallos de los motores motivaron la retirada de muchos de los aviadores participantes. La primera etapa terminó en Angulema siendo Garros el primer clasificado. En el trayecto, Gilbert Le Lasseur se perdió y André Frey cayó al suelo y aunque resultó ileso, su aparato quedó destrozado.

### Dos etapas más

Solo tres pilotos tomaron la salida en Angulema para iniciar la segunda etapa, el 23 de mayo a partir de las 07:00: Jules Védrines, Roland Garros y Louis Gibert, que tras recorrer 335 kilómetros llegarían a San Sebastián. Aunque Garros como vencedor de la primera etapa fue el primero en salir de Angulema, Védrines fue el primero en llegar a San Sebastián a las 10:05 horas, empleando 3h:42min en el recorrido. Dos horas más tarde llegó Garros que se había quedado sin gasolina y tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en la ladera del monte Jaizquibel. El último

Cerca de las ocho apareció Granel pilotando su aparato sobre la bahía. Cuando estaba a punto de tomar tierra en la playa, Marcel cae al mar a unos diez metros de distancia. El susto y el alboroto de los que observaban el vuelo fueron enormes pues estaba aún reciente el recuerdo de lo ocurrido al comienzo de la carrera. Granel, que resultó ileso pero empapado, salió por su propio pie del avión y con medio cuerpo en el agua se dirigió hacia el borde de la playa. Numerosas personas se acercaron para ayudarlo siendo el Sr. Pedro Prieto el primero que le tendió la mano. Granel agradecido se la estrechó y quiso gratificarle con cinco pesetas, cosa que un espectador rechazó.

Louis Gibert había tenido que aterrizar en Bayona por avería del motor y llegó oficialmente a San Sebastián a las 18:52 horas. Su gran retraso le hacía perder toda razonable esperanza de ganar la carrera. Por su parte Védrines, que encabezaba tras la segunda etapa la clasificación de la carrera, manifestó al respecto que «Mi aparato, como vengo demostrando, es superior a todos en una proporción de cuatro a uno». «He venido de París a San Sebastián sin más parada que la reglamentaria en Angulema, y sin "panne" ni debilidad en el motor». También recalcó que: «El viaje ha sido duro y fatigadísimo» y que: «He tardado desde París, justamente siete horas y veinticinco minutos, y tengo plena confianza en mi aparato "Morane"».



Roland Garros sobrevolando el Jaizquibel, 23 de mayo de 1911

en llegar fue Louis Gibert que había tenido que tomar tierra en Bayona.

En la bahía de la Concha se habían situado las cañoneras «Marqués de Molins» y «Mac-Mahón» y varias motoras para socorrer a los aviadores si se producía una caída al mar.

Coincidiendo con la llegada de los pilotos que seguían en el raid, el aviador Marcel Granel, que residía en Biarritz, anunció que volaría hasta San Sebastián esa tarde.

El día 24 de mayo se había previsto una exhibición de los pilotos participantes en el raid llegados a San Sebastián. Sin embargo, se aceptó que fuese un día de descanso que parecía muy necesario dado que los tres pilotos tuvieron que ser atendidos por la Cruz Roja con evidentes síntomas de hipotermia y agotamiento a su llegada a San Sebastián. Los aviadores aprovecharon el día para revisar sus



El avión Bleriot XI de Garros tras el accidente cerca de Usurbil, 25 de mayo de 1911.

aparatos y recorrer en automóvil parte del trayecto de la tercera etapa. El día 25 de mayo fue especialmente animado en la bella ciudad de San Sebastián. Desde muy temprano miles de personas se situaron en el paseo de la Concha y en las proximidades del aeródromo. A las seis de la mañana se disipa la niebla y da paso a un día despejado y caluroso. Los aviadores despegan en orden inverso a su clasificación en la prueba y a las 06:28 minutos despegan Gibert, a las 07:13 lo hace Garros y a las 07:16 lo hace Védrines. Los espectadores donostiarros, muy atentos a las vicisitudes de la carrera despiden a los competidores con aplausos.

Los concursantes tras recorrer 462 kilómetros debían llegar al aeródromo que había acondicionado el Real Aero Club en la mencionada dehesa de Santa Quiteria. La referencia más clara en el itinerario era la línea de ferrocarril que unía Tolosa (Guipúzcoa) con Madrid. La etapa era muy dura siendo uno de los principales obstáculos la travesía de la Sierra de Guadarrama.

Poco después de iniciar la tercera etapa, Gibert y Garros sufrieron sendos percances que les obligaron a abandonar. Gibert, al poco de despegar fue atacado por un águila a la que tuvo que espantar a tiros con un revólver. Una bala dañó al avión, lo que le llevó a aterrizar en Olazagutia y durante la maniobra volcó. El desafortunado encuentro con el águila lo comentó Gibert a varios periodistas que lo recogieron en sus periódicos. Tras el aterrizaje en Olazagutia entre el asombro de los vecinos, intentó buscar un mecánico, pero no lo encontró al ser día festivo. Gibert dejó el aparato en Olazagutia y se fue en automóvil a Vitoria, abandonando la carrera.

Por su parte, a Garros le falló el motor durante el despegue, que tuvo que retrasar unos minutos. Una vez en el aire le volvió a fallar el motor, teniendo que to-

mar tierra en una carretera (la actual carretera N-634) cerca de Usurbil a unos 12 kilómetros de San Sebastián. Según sus declaraciones chocó con «un poste conductor de electricidad» dañando un ala de su «Blériot XI». Con recambios llegados desde la capital guipuzcoana pudo repararla y con conocimiento de los Sres. Azcona e Irazusta de la organización de la carrera, volvió a despegar. Poco después se tuvo conocimiento de que Garros había caído en las proximidades del monte Leizarán y renunciaba a un nuevo intento de continuar en el raid. Garros que había puesto grandes esperanzas en esta competición, achacó su fracaso a deficiencias del motor.

Védrines, que se había quedado como único concursante en la carrera, también sufrió problemas que le hicieron tomar tierra dos veces. La primera en Quintanapalla, municipio burgalés, por avería y la otra en el campo de Gamonal<sup>9</sup>, después aeródromo de Villafraja, en la ciudad de Burgos. De hecho, no podía seguir sin hacer unas reparaciones que fueron terminadas ese mismo día. Sin embargo, Védrines pensó en posponer la salida dado que había amenaza de tormentas en la ruta que debía seguir y que se estaba aproximando el ocaso. No se ha encontrado referencia a una comunicación del aviador pidiendo autorización para posponer la salida, pero parece que dado que era el único concursante que continuaba en la carrera, se le concedió un plazo generoso para arreglar la avería. Lo cierto es que aprovechó el tiempo para reconocer en coche una parte del itinerario y comprobar que podía guiarse por el trazado de la línea ferroviaria.

### Madrid a la espera

La gran atención que la prensa madrileña y la española en general, habían prestado al desarrollo de la

carrera hizo que la llegada se esperase con gran expectación. Pese a que sólo continuaban en el raid tres participantes, debido en gran parte por la tragedia del día 21 de mayo, los espectadores siguieron atentos el final de la prueba. El día 25 de mayo se trasladaron por ferrocarril a Getafe miles de personas, pese a lo temprano de la hora en que estaba previsto llegase Védrines. Se estima que unos 40.000 espectadores esperaban el final de la competición. El rey Alfonso XIII y varios miembros de su familia llegaron cerca de las 10:00 de la mañana del día 25 de mayo. También esperaban la llegada el coronel don Pedro Vives Vich, responsable de la Aviación militar, y otras autoridades civiles y militares, así como miembros del Real Aero Club de España. Cuando se conoció la retirada de Garros y Gibert y poco después que Védrines había tomado tierra en Quintanapalla por avería, gran parte del público siguió esperando a que el Morane de Védrines se reparase lo antes posible.

Pasaba el tiempo sin que llegase ningún avión y el coronel don Pedro Vives ordenó que desde Cuatro Vientos<sup>10</sup> saliera hacia Getafe un aeroplano «Henry Farman» que estaba siendo utilizado para la formación de los pilotos militares de la primera promoción. El «Henry Farman» llegó pilotado por el profesor de vuelo Sr. Dufour y llevaba como tripulante al teniente Eduardo Barrón, alumno del curso. El aeroplano militar fue muy bien recibido por el público que aplaudió calurosamente su llegada y su despegue tras ser revistado por el coronel Vives. Como no se conocía si Védrines iba a llegar el 25 de mayo, la familia Real y parte del público abandonó el lugar. Cuando a las seis de la tarde se supo que el piloto francés no saldría de Burgos hasta el día siguiente se produjo una estampida hacia la estación de tren para regresar a Madrid. No obstante, algunas personas permanecieron en la zona para presenciar la llegada al día siguiente. Pese al disgusto sufrido, muchos espectadores regresaron a Getafe al día siguiente.



Védrines llegando a Getafe, 26 de mayo de 1911.



*Védrines a su llegada a Getafe. Se puede ver al coronel Vives y al capitán Kindelán, 26 de mayo de 1911.*

Védrines despegó desde el campo de Gamonal a las 05:20 del día 26 de mayo. La salida se conoció en Getafe diez minutos más tarde y sucesivamente se tuvo información de los pasos por Aranda del Duero, Buitrago, Somosierra y el Molar. Tras volar dos horas y cuarenta y seis minutos, el avión Morane llegó sin novedad a las 08:06 de la mañana. Pese a lo temprano de la hora, numeroso público esperaba al ganador de la primera carrera internacional de aeroplanos celebrada en Europa. Según el capitán Kindelán, el tiempo total de vuelo usado por Védrines para cubrir las tres etapas fue aproximadamente de dieciséis horas. Otras fuentes reducen ese tiempo en el aire a doce horas y dieciocho minutos.

Védrines, cuyo aspecto al llegar a Madrid reflejaba el esfuerzo realizado y el frío soportado al cruzar la sierra de Guadarrama, fue llevado a hombros hasta el

coche que les trasladó a las instalaciones de la Cruz Roja. Desde allí se fue al restaurante donde se sirvió un refrigerio y el capitán Kindelán pronunció unas palabras de bienvenida, como representante de la directiva del Real Aero Club de España. Védrines contestó emocionado ante el caluroso recibimiento del público y en particular de numerosos socios del Real Aero Club, que se habían unido al acto. A continuación, acompañado por el duque de Santo Mauro y otras personalidades, así como por los capitanes Kindelán y García de Pruneda, se trasladaron al Palacio Real, donde Védrines fue recibido en audiencia privada por el rey. Posteriormente se unieron a la audiencia diversas personalidades y personal de palacio. En esa ocasión, el rey impuso al piloto ganador la Cruz de Alfonso XII por su contribución al avance de la técnica aeronáutica.



*Védrines a su llegada a Getafe, 26 de mayo de 1911.*

Védrines recibió el premio de 100.000 francos ofrecido por «Le Petit Parisien» y además 5.000 francos donados por el magnate Henry Deutsch de la Meurthe, 2.500 pesetas ofrecidas por el Ayuntamiento de Burgos y 500 pesetas del Ayuntamiento de Aranda del Duero. Además, de los premios en metálico, el aviador francés recibió de manos del capitán Kindelán una gran copa ofrecida por S.M. el rey Alfonso XIII, un mármol del R.A.C. de España y otros recuerdos. Védrines fue recibido también en el Congreso por el conde de Romanones y fue invitado a un banquete con asistencia de ministros, senadores y congresistas en el restaurante «Ideal Room» de la calle de Alcalá. Como correspondencia al trato recibido, el ganador de la prueba realizó, junto al piloto francés Jean Mauvais, una exhibición aérea en Getafe a la que acudieron unas sesenta mil personas, incluidos los reyes y su familia. Védrines realizó el día 28 de mayo un vuelo de Getafe a Cuatro Vientos donde departió con los alumnos de la primera promoción de pilotos de la Aviación militar. Desde Cuatro Vientos voló hacia el Palacio Real sobre el cual realizó diversas maniobras acrobáticas que fueron presenciadas por Sus Majestades los reyes y numeroso público que se encontraba en las inmediaciones. Al día siguiente Jules Védrines regresó por tren a París donde tuvo un recibimiento apoteósico.

### Una carrera histórica



*Getafe final de la carrera.*

La carrera París-Madrid de aeroplanos fue un acontecimiento que supuso un paso adelante en el uso de los aparatos de la época. Sin embargo, el esfuerzo realizado por los organizadores no se vio acompañado por la suerte. En efecto, el terrible accidente ocurrido en Issy-les-Moulineaux marcó negativamente el desarrollo de la prueba. La consternación producida por la muerte del ministro de la Guerra francés y por las graves heridas de otras muchas personas, influyó negativamente en la moral de los pilotos. Esta circunstancia restó competitividad a la prueba y puso de relieve la falta de previsión de los organizadores que no supieron, ni pudieron mantener el orden exigido en actos con asistencia multitudinaria de personas.



El HERALDO DE MADRID y toda la prensa prestó gran atención a la carrera.

Los pilotos inscritos tenían un reconocido prestigio y por su parte la mayoría de los aeroplanos que volaron eran modelos bien probados. Pese a ello, los accidentes y las averías fueron muy frecuentes, contribuyendo al abandono de la prueba de todos los participantes que la iniciaron excepto Védrines.

En los primeros años de la aviación, los constructores de aeroplanos trataban de conseguir aparatos muy ligeros sacrificando para ello la solidez de la estructura. Por otra parte, los motores eran en muchas ocasiones endebles, pues también se intentaba conseguir que fuesen extraligeros. En las exhibiciones que duraban unos minutos, funcionaban bien, pero cuando tenían que volar más de una hora era frecuente que rateasen. El control de calidad de los materiales usados en estructuras y motores fue imponiéndose con el paso de los años, pero en 1911 todavía la preocupación básica era volar con aparatos ligeros y materiales baratos. Las lecciones aprendidas en la carrera París-Madrid ayudaron a que en los años venideros se cuidase más la resistencia de los motores y las estructuras de los aviones. Respecto al precio de los aparatos, el piloto e ingeniero don Benito Loygorri Pimentel, quien obtuvo el primer título de piloto civil de España, decía: «Los aviones eran caros, carísimos; pues a excepción de los "Antoinette" que desde el primer momento se distinguieron por su calidad, los demás, y sobre todo los biplanos, no tenían valor intrínseco alguno, ya que consistían en unos cuantos listones de madera pulimentados, unidos por cuerdas de piano y forrados de tela vulgar. Sin duda se pagaba el volumen. Lo sensible era que estos francos se convertían en astillas con una facilidad pasmosa». Don Benito realizó en 1910 numerosas exhibiciones aéreas por to-

da España con su «Henry Farman». Su conocimiento de los aparatos de aquella época hace que su opinión tenga un gran valor y nos haga admirar aún más a los pioneros de la aviación que volando en aquellos «cacharros» participaron en la carrera aérea París-Madrid.



**Issy-les-Moulineaux** es una comuna francesa situada en la zona suburbana al suroeste de París, Francia. Está situada en la margen izquierda del río Sena. Es una de las entradas de París y se encuentra a 6,6 kilómetros de la iglesia de Notre-Dame, que se considera el kilómetro cero de Francia. El 1 de enero de 2010, Issy-les-Moulineaux pasó a formar parte de la comunidad de la aglomeración «Grand Paris Seine Ouest», que se fusionó con el «Métropole du Grand Paris» en enero de 2016.

Issy-les-Moulineaux ha transformado con éxito su antigua economía de base manufacturera al sector de servicios con alto valor añadido. Además, está situado en el corazón del distrito financiero de Val de Seine, el mayor clúster de empresas de telecomunicaciones y de negocios relacionados con los medios de comunicación de toda Francia. En Issy-les-Moulineaux tienen su sede la mayoría de las cadenas de televisión francesas más importantes.

### Un piloto audaz

Jules Védrines, cuyo nombre completo era Jules Charles Toussaint Védrines, nació el 21 de diciembre de 1881 en Saint-Denis, un suburbio obrero de París. Pasó su infancia en el ambiente de los barrios populares de París y conservó durante toda su vida un carácter seco y un trato rudo. Fue aprendiz en la compañía de fabricación de motores Gnome y en 1910 pasó seis meses en Inglaterra como mecánico de un conocido autor. Volvió a Francia y tras pasar por la escuela Blériot de Pau obtuvo la licencia de piloto número 312 otorgada por el Aero Club de Francia, el 7 de diciembre de 1910. Su fama comenzó cuando ganó la carrera aérea París-Madrid desarrollada del 21 al 26 de mayo de 1911, volando con un monoplano «Morane-Borel».

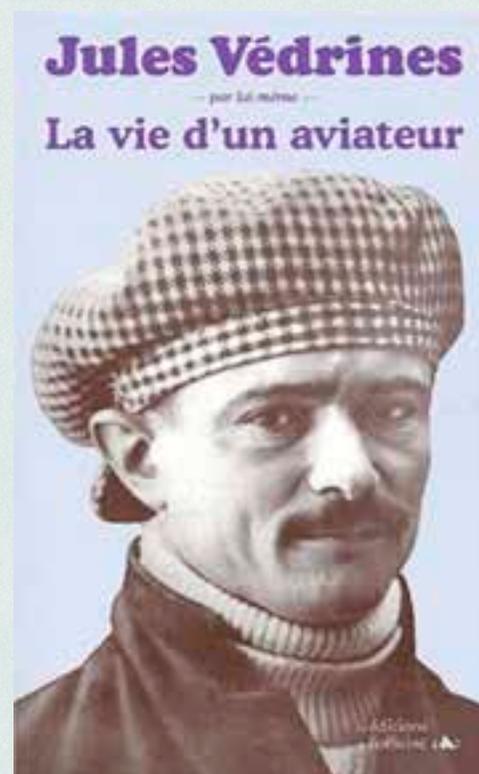
Ese mismo año, en el Circuito de Carreras de Gran Bretaña terminó segundo y tercero en el Circuito de Carreras de Europa. Al año siguiente, 1912, pilotando un «Deperdussin 1912 Racing Monoplane», fue la primera persona en volar a más de 100 millas por hora (160 km/h). En 1912 también ganó el Trofeo Gordon Bennett<sup>11</sup>. Védrines se presentó en 1912 como candidato socialista a la cámara de Diputados francesa, aunque no fue elegido. El año 1913 realizó un vuelo desde París a El Cairo en un monoplano Blériot. El libre paso de fronteras en vuelo era entonces objeto de controversia y el vuelo estuvo marcado por la polémica. Cuando llegó a Nancy para iniciar el recorrido, fue retenido y se le advirtió de



Védrines en sellos de 2019.

las consecuencias de atravesar el espacio aéreo alemán. En su ruta, Védrines sobrevoló territorio alemán siendo juzgado por la Justicia alemana y condenado a un año de cárcel «in absentia». El piloto francés contribuyó a la organización de una conferencia sobre la materia el año siguiente. En el vuelo hacia Egipto desde Nancy hizo escala en Praga, Sofía, Estambul, Beirut, Jafa aterrizando al final de su periplo en el campo de polo de Heliópolis, suburbio de El Cairo.

En la Primera Guerra Mundial colaboró con el Ejército francés realizando diversas operaciones clandestinas entre ellas aterrizar detrás de las líneas alemanas para dejar o recoger agentes. En esas misiones utilizaba un «Blériot XXXVIbis» bautizado «La Vache». El 15 de julio de 1915 fue mencionado en la Orden del día del Ejército francés por haber volado más de mil horas en mi-



Jules Védrines, la vida de un aviador.

siones de reconocimiento para el Sexto Ejército. Su destreza volando fue reconocida por todos y el 19 de enero de 1919 ganó un premio de 25.000 francos al lograr aterrizar en la azotea de las Galerías Lafayette Hausmann de París con un «Caudron G.3». Una lápida recuerda la proeza en el lugar donde se realizó. El 21 de abril de 1919, Védrynes falleció víctima de un accidente cuando se trasladaba en «Caudron G.23» de Villacoublay a Roma. Védrynes inten-

tó realizar un aterrizaje de emergencia, pero se estrelló contra el suelo en Saint Rambert d'Albon (cerca de Lyon). En el accidente murió también su mecánico Marcel Guillain.

#### Bibliografía

José Gomá Orduña, *Historia de la Aeronáutica Española*, Madrid 1946.

Ch. Prevost, «Chute mortelle de L'Aviateur Fernández», en *L'Eclairneur* (Nice), 7 de diciembre de 1909, págs. 2-3;

«Mort de L'Aviateur Fernández», en *L'Aerophile* (París), 15 de diciembre de 1909, pág. 557;

A. González-Betes Fierro, *Historia Gráfica de la Aviación Española*, Madrid, COIAE, 1998, pág. 97;

M. García Cruzado, *Los pioneros de la aviación*, Madrid, AENA, 2005;

A. González-Betes y J. Rodríguez-Carmona, *Antonio Fernández Santillana. Constructor de aeroplanos y aviador*, Madrid, Aula Carlos Roa, 2010.

R. González-Granda Aguadé, *Crónicas Aeronáuticas, Tomo III*.

Jules Védrynes, *La vie d'un aviateur*. Éditions de l'Officine, 200

#### NOTAS

- 1 En los documentos y crónicas de la época la carrera se conoció como el raid París-Madrid. En el diccionario de la lengua de la RAE se recoge la palabra raid cuya primera acepción es: «Prueba deportiva en la que los participantes miden su resistencia y la de los vehículos o animales con los que participan recorriendo largas distancias».
- 2 Comuna al suroeste de París. Ver cuadro.
- 3 Prominente periódico francés durante la Tercera República. Se publicó entre 1876 y 1944.
- 4 Don Benito Loygorri Pimentel fue el primer español que obtuvo el título de piloto aviador concedido por la Federación Aeronáutica Internacional el 30 de agosto de 1910.
- 5 Pionero francés de la aviación. Nació el 13 de abril de 1869 en París y murió el 22 de noviembre de 1921.
- 6 Pionero francés de la aviación. Nació el 25 de agosto de 1881 en Brunoy y murió el 14 de noviembre de 1967.
- 7 Ver Crónicas Aeronáuticas Tomo III página 186 y siguientes.
- 8 Existen discrepancias en distintas fuentes sobre los apellidos de algunos pilotos participantes. Se han tomado los que recogen más autores y documentos. No existe un 100 % de seguridad en todos los casos.
- 9 Gamonal es actualmente un barrio de Burgos a 7 kilómetros del centro de la ciudad.
- 10 En marzo de 1911 se había iniciado en Cuatro Vientos el curso de la primera promoción de pilotos de la Aviación Militar. Los cinco alumnos eran del Cuerpo de Ingenieros y los profesores de vuelo eran los señores Osmont y Dufour. El responsable superior del curso era el coronel Vives.
- 11 El trofeo Gordon-Bennett aviación era un premio internacional de carreras de aviones donado por James Gordon Bennett, propietario y editor del periódico New York Herald. Fue otorgado por primera vez en 1909 y por última en 1920. Hubo también trofeos con el mismo nombre para automóviles y globos.

