

SEMBLANZAS

EMILIO HERRERA ALONSO, Coronel del Arma de Aviación

BENITO LOYGORRI PIMENTEL (1885-1976)

EL domingo, 12 de marzo de 1911, llegaba al aún inédito campo de aviación de Cuatro Vientos un espectacular biplano **Henry Farman** que se posaba en el que habría de ser durante muchos años el principal aeródromo militar español. Pilotando aquel aparato iba un joven ingeniero español, Benito Loygorri, que a punto de caer la tarde —un célebre aviador de la época aseguraba que "sólo se vuela bien cuando el sol se pone rojo"— y llevando como pasajero al teniente de la Aerostación Militar, Emilio Herrera, realizaría el día 13 un vuelo de 26 minutos en el que a una altura de 200 metros, recorrería 20 kilómetros entre Cuatro Vientos, y la iglesia de Alcorcón en torno a la cual viró para regresar al aerodromo donde tomó tierra sin novedad.

Benito Loygorri Pimentel había nacido en la fronteriza ciudad de Biarritz, el 4 de septiembre de 1885. Realizó los estudios de ingeniería industrial, y realizó algunas ascensiones, libres, en globo, aficionándose a las cosas del aire. En 1910, en la francesa escuela de Mourmelon, con un biplano **H. Farman** de su propiedad, equipado con un motor **Gnome** de 50 c.v., realizó las prácticas y pruebas correspondientes y le fue expedido el **brevet** de "piloto aviador" el 30 de agosto de aquel año, fecha con que el Real Aero Club de España le otorgaría el título de piloto, con el número 1 de los aviadores españoles.

En octubre de aquel mismo año, con ocasión de una "Semana Aeronáutica" organizada por el Real Aero Club de Guipúzcoa, hizo Benito Loygorri su presentación como aviador en España, en San Sebastián, alternando con los aviadores galos, Maurice Tubuteau y Leoncio Garnier; el piloto español realizó el vuelo más largo del festival —25 minutos— y tomó tierra en la playa de Ondarreta, recibiendo como recompensa una copa.



Fueron diversos los aeroplanos que en los primeros meses tuvo Loygorri que siempre pretendía tener lo mejor. La casa Farman lo nombró su representante en España, lo que le llevó a ser el primer proveedor de material aéreo de la Aviación Militar española, al facilitar los **Henry Farman** con los que los instructores franceses, Osmont y Doufour, entrenaron y soltaron a los oficiales españoles que forman la 1ª promoción de pilotos militares —Kindelán, Herrera, Arrillaga, Barrón y Ortiz Echagüe—; el Infante había obtenido su título en Francia, en octubre de aquel año, y figuraría en el escalafón del R.A.C.E. con el número 2.

Fue Benito Loygorri un gran impulsor de la Aviación en nuestra patria, creando en ella el caldo de cultivo necesario para el desarrollo de aquella incipiente actividad que tanto era ciencia y técnica, como arte y deporte. Para conseguirlo, peregrinó por los campos y ciudades de España, llevando consigo toda su "base aérea" consistente en un coche en el que viajaban él y sus ayudantes, y las descomunales cajas de oloroso pino del Norte en que iban sus aeroplanos, herramientas,

repuestos, combustible, aceite y todo cuanto era necesario, tiradas por robustos percherones, si se trasladaban por carretera, o sobre bateas si lo hacían por ferrocarril. Y allí donde encontraba un campo relativamente liso y con no mucha pendiente, y hasta cierto punto despejado de árboles, piedras y vacas, emplazaba su aerodromo y con ocasión de ferias o fiestas locales, realizaba exhibiciones y daba bautismos del aire, creando ambiente aeronáutico entre las admiradas multitudes que acudían a ver "como se mataba aquel loco".

Además de en España, Loygorri volaba en Francia a donde iba con frecuencia, y allí, en una ocasión logró el **record** de altura, al alcanzar la de 1.500 metros con un **Henry Farman** con motor **Gnome** de 90 c.v.

En septiembre de 1913 intentó una "vuelta a España", saliendo de Peñaranda de Bracamonte con un **Morane**, con motor **Gnome** de 50 c.v., hizo escala y noche en Medina del Campo, voló al día siguiente a Valladolid con ánimo de continuar a Burgos, pero un ventarrón que se levantó bruscamente, volcó al **Morane** y acabó allí con el **raid**.

Loygorri estuvo tres años en Méjico, formando pilotos, pasando luego a los Estados Unidos, y allí, probando un avión en Bridgeport, se le rompió el mando de profundidad y se estrelló, sufriendo heridas que cuatro años más tarde le forzaron a abandonar la práctica del vuelo, dedicándose entonces a actividades afines con su carrera de ingeniero. Representó en España a diversas firmas industriales y a compañías aéreas francesas, siendo, además, Delegado de la General Motors.

Manteniendo siempre una mente despejada y un fino sentido del humor, vivió hasta la avanzada edad de noventa años, muriendo en Madrid, el 1.º de febrero de 1976. ■