

# La primera carrera de aviones entre "Paris y Madrid" en 1.911



Védrines repostando su avión en Issy para iniciar el vuelo



Jules Védrines

## Los prolegómenos

Hoy en día tanto la aviación civil como la militar son un tema más que consolidado y asumido por nuestra sociedad. Como su extraordinario desarrollo ha alcanzado niveles tan altos y tan sofisticados, hoy a nadie le llama la atención el hecho de que un pasajero que, por ejemplo, quiera desplazarse desde Paris a Madrid, o al contrario, lo haga en una avión de cualquiera de las muchas compañía aéreas existentes, volando esa distancia en menos de dos horas. Pero no siempre fue así y en honor a los primeros tiempos de la era aeronáutica, convendría recordar a aquellos primeros pilotos que con sus medios - muy diferentes e inferiores a los nuestros- fueron abriendo brecha y allanando el camino para conseguir lo que hoy en día disfruta nuestra sociedad, un transporte aéreo seguro, eficaz, cómodo, muy rápido y muy útil para la humanidad. En honor a aquellos intrépidos aviadores de principios del pasado siglo XX traigo aquí historia de la primera carrera de aviones entre las ciudades de Paris y Madrid, en el año 1.911.

## Los primeros y sus primeras herramientas

El año 1.911 distaba tan solo 8 años del primer vuelo de los hermanos Wright. Dos años antes, en julio de 1.909, un piloto y constructor de aviones francés llamado Lúois Bleriot había cruzado por primera vez en avión -modelo Bleriot XI- los casi 40 kms del canal de la Mancha. Bleriot ganó el premio de 1.000 libras esterlinas (¡una enorme cantidad de dinero de aquella época!) que ofrecía el periódico británico Dayly Mail al primer aviador que lo consiguiera. El premio en sí no fue lo más importante, ya que lo que realmente marcó aquel vuelo fue un paso gigantesco en el camino de la naciente aviación. Los aviones, que hasta entonces tan solo volaban como artefactos de exhibición, en lugares despejados y siempre haciendo vuelos locales, sin alejarse mucho del lugar de despegue, con el vuelo de Bleriot en 1.911 demostraron su potencial para servir como método de transporte.

## Los mecenas en acción

Dos años después del vuelo de Bleriot, el periódico francés "Le Petit Parisien" -siguiendo el ejemplo del Dayly Mail británico -en colaboración con el aeroclub de Francia -y también con el de España, que se encargó de organizar la arribada a Madrid- organizó la primera carrera de

aviones de la historia de la aviación europea: se trataba de volar desde **París a Madrid**. En aquella época, las gestas aeronáuticas constituían una preciada fuente de ingresos para los periódicos. Además algunos empresarios y magnates millonarios, editores y gente pudiente, colaboraron con su mecenazgo estimulando con variados premios el desarrollo de la aviación. La prensa, que aumentaba considerablemente sus tiradas con las narraciones de las aventuras de los intrépidos aviadores, jugó un importante papel en aquellos años. También los pilotos pusieron su parte pues ellos buscaban fama y dinero luchando por ocupar las portadas de la prensa.

### **Nace el premio para la carrera de aviones París Madrid**

En ese clima social el periódico "Le Petit Parisien" organizó la carrera de aviones de París a Madrid, dotándolo con un generoso premio de 100.000 francos para el vencedor, cifra muy importante para aquellos tiempos.

Los participantes iniciarían el recorrido en **Issy-les-Moulineaux** (municipio colindante con la ciudad de París, hoy en día incrustado en la ciudad, pero con ayuntamiento propio), **el 21 de mayo de 1.911**, con la intención de alcanzar la meta, situada en **Getafe** (Madrid), el día 25 del mismo mes. ( obsérvese que se programaron cuatro días para lograrlo, lo que da idea de la poca fiabilidad que había en aquellos primeros aviones y en sus pilotos). Las normas establecían que el vuelo se haría con dos escalas intermedias antes de llegar a Madrid, la primera en Angoulême (Francia) y la segunda en San Sebastián (España). Las normas de la carrera contemplaban también una " benigna concesión" por la que se permitía a los participantes hacer "otras paradas intermedias" ( sin especificar cuantas) para avituallarse o para reparar los aparatos en caso de necesidad, habida cuenta de que la experiencia que tenían era de que aquellos aviones solían tener bastantes problemas.

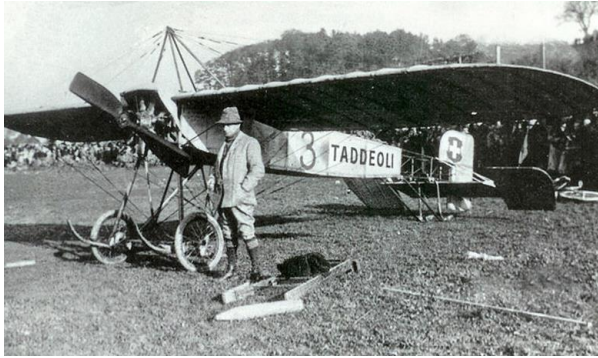
### **Los protagonistas**

Se apuntaron cerca de 30 aspirantes, aunque el día de la salida tan solo se presentaron a competir **8 aviadores**, con sus respectivos aeroplanos. Cuatro de ellos volarían con aviones del tipo Blériot XI( el más popular desde el cruce del canal de la Mancha), dos con aviones Morane y los otros dos con aparatos originales de propietarios que iban por libre, se podría a decir. Los Morane eran muy parecidos a los Blériot. De hecho, el fabricante, Léon Morane (que primero se asoció con Gabriel Borel y después con Raymond Saulnier) había sido trabajador con Louis Blériot y había colaborado en el diseño del Blériot XI.

De los dos independientes, uno de ellos lo pilotaba su fabricante: Louis Emile Train y era el único que llevaba un asiento adicional en el que llevaba un pasajero a bordo. Su fuselaje estaba construido con tubos metálicos. Las costillas de las alas eran de madera y el avión se parecía mucho al avión "Demoiselle" de Alberto Santos Dumont.



**Avión "Blériot XI" con el que se cruzó el Canal de la Mancha en 1.909**



**Avión Morane-Borel , muy parecido al Bleriot XI**

Louis Emile Train era un hombre con magníficas ideas al que le faltaba apoyo financiero.

### **¡¡Mal comenzamos !!**

Las crónicas de la época narran que en Issy-les-Moulineaux se llegaron a congregarse más de **200.000 personas** para presenciar el inicio del evento, lo que da idea del "tirón" que tenía la aviación, ese invento del que tanta gente hablaba y que pocos habían visto. Y aunque la hora programada del despegue eran las seis de la madrugada, a pesar de lo intempestivo de la hora el ministro francés de la Guerra, Maurice Berteaux, y el presidente del Gobierno, Ernest Monis, presidían el acto junto con otras muchas personalidades y autoridades. La multitud de curiosos inundaba el recinto en el que se iba a celebrar la salida de los competidores.

Se estableció que para la salida cada uno de los aviadores tenía que efectuar el despegue con un intervalo de cinco minutos. Beaumont, Gibert, Garros y Le Lasseur de Ranzay lograron despegar. Pero hubo una casi epidemia general de fracasos, pues al piloto Frei se le rompió el avión en la carrera de despegue, el aparato de Garnier rodó sobre la pista, llegando al final sin conseguir despegar y el piloto Jules Védrines capotó con su avión. El quinto en secuencia de salida fue Emile Train, que era un constructor de aviones y piloto poco conocido, pero que aquel fatídico día lograría hacerse tristemente famoso. Era el único participante que llevaba un pasajero a bordo. El propio Emile describió así lo que ocurrió el **21 de mayo de 1.911 en el campo de vuelo de Issy-les-Moulineaux:**

«Tan pronto como abandoné la tierra, me di cuenta de que el motor no funcionaba bien. Me dispuse a aterrizar, después de hacer un giro a un lado, cuando vi un destacamento de coraceros cruzando la pista de vuelo. Intenté hacer una pequeña curva para evitarlos, y aterrizar en la dirección opuesta, pero mi motor en ese momento fallaba más y más, y me fue imposible realizar el giro. Elevé la máquina para pasar sobre las tropas y aterrizar detrás de ellas. En ese momento un grupo de personas, que habían permanecido ocultas a mi vista por los coraceros, se dispersaban delante de mí en todas las direcciones. Traté de hacer lo imposible, arriesgando la vida de mi pasajero, para prolongar mi vuelo y caer más allá de las últimas personas del grupo. Estaba a punto de aterrizar, cuando el aparato, que había levantado casi verticalmente, cayó pesadamente sobre la tierra. Salí de debajo de la máquina, con mi pasajero, creyendo que había evitado cualquier accidente. Fue solamente entonces cuando conocí la terrible desgracia.»

El jefe de la policía había ordenado a los coraceros entrar en la pista para desalojar a los espectadores que la habían invadido y el grupo de personalidades decidió dar un paseo para

estirar las piernas. Los paseantes quedaron detrás de los coraceros montados a caballo. Emile logró esquivar a los soldados, pero se topó con los paseantes que estaban detrás, en medio de la pista. La hélice del avión de Train seccionó un brazo del ministro de la Guerra, Maurice Berteaux, le produjo heridas en la cabeza y el político falleció en el aeródromo poco después. Ernest Monis, el presidente del Gobierno, también sufrió contusiones y perdió el conocimiento, pero salvó la vida.

### Reanudando la carrera

Pese a lo desastroso de esta inauguración el presidente de la república, Monis decidió que no se suspendiera la prueba, con lo que al día siguiente tomaron la salida los participantes que no lo pudieron hacer el 21 de mayo. Llegó el 22 de mayo y solo se presentaron para efectuar la salida tres aviadores - Roland Garros, Gibert y Védrines- y los tres consiguieron llegar a Angoulême: R. Garros tuvo necesidad de que acogiese a la "benigna concesión" pues se quedó sin combustible y hubo de hacer una aterrizaje forzoso, tras el cual repostó y llegó a Angoulême. Esa etapa fue adjudicada a Jules Védrines al cubrir los 390 kilómetros en 4 horas, 24 minutos y 16 segundos.

En la segunda etapa -el tramo de Angoulême a San Sebastián, con sobrevuelo de los Pirineos- Védrines aterrizó sin problemas en la playa de Ondarreta, en San Sebastián y lo hizo llegando con 2 horas de antelación sobre su siguiente seguidor, que fue R. Garros. Gibert llegaría más tarde y, al cruzar los Pirineos, - lo contó él mismo después de aterrizar- se encontró con un águila que le dio por atacar al "extraño pájaro" abalanzándose sobre él y que no se la pudo quitar de encima hasta que sacó su revólver y se lió a tiros con ella.



Paris a Angoulême 390 km. Angoulême a San Sebastián 335 km, y San Sebastián a Getafe( Madrid) 365km en línea recta, pero siguiendo ferrocarril y carreteras eran unos 450 km.

La ruta de la última etapa, de San Sebastián a Madrid, se estableció tomando como referencia - para ayudar a los pilotos- la línea férrea que pasa por Tolosa y desde allí sigue hasta Burgos; esta línea férrea era la referencia que debían seguir los aviadores a "ojímetro" y, ya desde Burgos a Madrid debían tomar como referencia la carretera nacional. Como no hay que olvidarnos de la fecha en la que estamos relatando estos hechos - primavera del año 1.911- la

organización proveyó a los participantes de otra singular ayuda: antes de atravesar la sierra, al norte de Madrid, se pagó a gente de varios pueblos serranos el que se encendieran hogueras en esos pueblos para advertir a los aviadores de la proximidad de las montañas. ¡La seguridad en vuelo es lo primero!.....

Con los tres supervivientes ya asentados en San Sebastián, ante los problemas sufridos en la primera etapa, se declaró el día 23 de mayo como "día de descanso" para reponer fuerzas y reparar pequeñas averías en los aviones. Al día siguiente, el 24, se reanudó la prueba y el primero en efectuar el despegue - siempre a hora muy temprana- fue Rolland Garros que tuvo que regresar por problemas técnicos al poco de despegar. Una vez superados éstos en tierra, lo intentó por segunda vez y, de nuevo hubo de regresar, pues se repitió el fallo. Lo intentó por tercera vez y tras haber avanzado un poco del tramo a volar, por tercera vez tuvo que dar la vuelta hacia San Sebastián, con tan mala suerte que esta vez se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso y rompiendo en él el avión, muy cerca de Andoáin, en Navarra. Tampoco Gibert tuvo suerte, ya que después de un despegue normal tuvo que hacer un aterrizaje forzoso en Olazagutia, cerca de Vitoria, y en esa maniobra capotó su avión en el aterrizaje... El único que despegó sin problemas fue Védrines, que se quedó como único aspirante al premio. ¿Que fue de él? .

Pues en Getafe los reyes de España, Alfonso XIII y Victoria Eugenia de Battenberg, con su séquito -muy interesados en el nuevo invento llamado avión, como todo el mundo- esperaban expectantes la llegada del aviador Védrines. Con los reyes estaban otras personalidades,

Y personalidades del gobierno y una gran multitud de madrileños, también expectante por ver por primera vez el extraño artefacto volador llamado avión. Para desencanto del personal Védrines, que había despegado sin problemas de San Sebastián, tuvo que efectuar un aterrizaje de emergencia en el castellano pueblo de Quintanapalla, cerca de Burgos. Los lugareños, que jamás habían visto un avión, tras el susto y la sorpresa de encontrarse con el extraño artefacto y su piloto, le facilitaron los medios de transporte para que se desplazara a Burgos y adquiriese allí las piezas de repuesto que necesitaba. Mientras el herrero del pueblo le reparaba su avión, Védrines se dedicó con un automóvil alquilado a recorrer por carretera la ruta que tenía que volar hasta la sierra de Guadarrama para familiarizarse con ella. El rey y su séquito, ante el plantón obligado por las circunstancias, abandonaron Getafe desencantados por el fracaso.

Al día siguiente de estos hechos el 25 de mayo, Jules Védrines, sabiéndose único aspirante al título, solicitó a la organización un día de descanso, cosa que consiguió, con lo que el día siguiente -26 de mayo- despegó muy temprano de San Sebastián y aterrizó en el aeródromo de Getafe a las ocho horas y seis minutos de la mañana, proclamándose así vencedor de la primera carrera internacional de la historia de la aviación europea.

Los reyes, tal vez escamados por la falta de puntualidad y por el madrugón consiguiente, no estuvieron allí, pero un público muy numeroso se encargó de dar la bienvenida al intrépido aviador. De aquella carrera de aviones, entre París y Madrid, fue el único participante que logró alcanzar la meta. El periódico "Le Petit Parisien" publicó a bombo y platillo que la competición había sido un éxito. La carrera finalizó con tan solo cinco días de duración y con un total de vuelo efectivo de unas 16 horas.

No cabe duda que aquellos tiempos el vuelo era un ejercicio un tanto peligroso. Después de su victoria en la carrera Paris-Madrid Jules Védrines logró otros éxitos como aviador, algunos de ellos en España. Durante la I Guerra Mundial alcanzó el grado de as de la aviación militar

francesa y, poco después de finalizar la contienda se dedicó a hacer exhibiciones aéreas y vuelos experimentales con sus aviones. Se enfrascó en la consecución de una meta algo rara y muy peligrosa, aterrizar sobre la terraza de los famosos almacenes parisinos “galerías Lafayette”. La acción, que había sido publicada por la prensa, obtuvo una rápida respuesta por parte de las autoridades gubernamentales francesas, que contraatacaron publicando inmediatamente una nota prohibiendo esa acción, pero Védrines hizo caso omiso y consiguió aterrizar allí el 19 de enero de 1.919, con lo que ganó el nada desdeñable premio de 25.000 francos. Bajo estas líneas se muestra una fotografía del monumento conmemorativo de la hazaña, en la terraza de las famosas galerías Lafayette, levantada por los dueños de los grandes almacenes, tras la muerte de Védrines, en el lugar en el que se realizó la hazaña, en memoria del gran aviador francés.



**El monumento pone:** En recuerdo de JULES VÉDRINES por la primera vez que realizó el aterrizaje de un avión en una gran ciudad “AQUÍ MISMO” sobre la terraza de los grandes almacenes Galerias Lafayette. El monumento se mantiene en la actualidad abierto a las visitas de los clientes que quieran verlo.

Ese mismo año 1.919 Védrines falleció en accidente aéreo al realizar un aterrizaje forzoso en Saint Rambert d’Albon -localidad no lejana de Lyon- con un avión Caudron C.23 cuando iba inaugurando la línea París Roma. Falleció en el aterrizaje forzoso que se vio obligado a efectuar.

miguel ángel simón del fraile  
navidades de 2.018

Bibliografía:- información abierta de internet.

