

Dos pioneros de la aeronáutica vitoriana

Benjamín Andrés: vuelos sin motor Gervasio Apellániz: primer mecánico del Aero-Club «Heraclio Alfaro»

Por Ulpiano Duque

La afición de algunos vitorianos por la aeronáutica viene de antiguo, desde los momentos más difíciles, cuando todavía era poco frecuente contemplar un aparato en vuelo. He tenido ocasión de reunir a dos viejos amigos que hacía mucho tiempo que no charlaban largo y tendido sobre personas ya desaparecidas o separadas por imponderables; personas vitorianas o no, pero que fueron pioneras en cuestiones que tenían por epicentro una palabra: volar.

Han sido momentos de gran emoción para Gervasio Apellániz y para Benjamín Andrés. Les reuní para que me hablaran de unos vuelos sin motor que se hacían en Vitoria hace mucho tiempo las tardes de domingo. Después resultó que Gervasio no recordaba haber estado en contacto con este grupo de "locos", como entonces les llamaban.

GERVASIO APINANIZ

Benja y Gervasio se saludaron con calor. Luego, el señor Apellániz comenzó a darnos detalles de una reciente enfermedad que no acaba de marcharse.

Los dos se alejan en el tiempo y en el espacio y se preguntan por amigos de antes, recuerdan hechos de hace más de cuarenta años. Y Gervasio recuerda:

—En 1918 marché a trabajar a Barcelona a la fábrica de aviones Hispano-Suiza. En aquel entonces estaban montando los Expa, con motor de dicha fábrica. Fueron aviones, ignoro por qué motivo, que quedaron arriñonados, y de cuya patente hicieron buen uso los franceses.

Habla pausadamente, con dificultad en algunos momentos para enhebrar recuerdos.

Se enfrascan en la conversación.

—¿Cuántos años tienes? —le ha preguntado Benja—
—42, y estoy muy fastidiado.

Surge el tema del aeropuerto vitoriano.

—Al principio se llamó Martínez de Aragón. Pasó algún tiempo, de regreso a Vitoria, hasta que me convertí en mecánico del Aero-Club «Heraclio Alfaro». Fui el primer mecánico que tuvo el Aero-Club. Cobraba las reparaciones que hacía, pero no he sido socio —dice el señor Apellániz—. Recuerdan momentos de guerra. Habían de figuras de la aviación española y toma nota de Gallarza y del capitán Doriga.

Después, el mecánico de aviones nos recuerda su gran afición por la aeronáutica y que...

—...los chiquitos míos todos han servido en Aviación.

BENJAMÍN ANDRÉS

Después de una hora larga de conversación, en la que yo era un simple espectador, nos hemos marchado y he seguido conversando con Benja y de aquellos aviones sin motor que fabricaban ellos durante el invierno y que estropeaban en las tardes de domingo del verano.

—¿Cuándo comenzó a funcionar este grupo que formásteis vosotros?

—Creo que hacia 1929 o 30. Empezamos tres y llegamos a reunirnos catorce. Fabricábamos los planeadores por nuestra cuenta, de ideas que sacábamos de todas partes. No teníamos ni academia ni nada.

—¿Os subíais a esos aparatos?

—Los demás, sí, yo no. Tenían capacidad para una sola persona. Todos éramos de oficio.

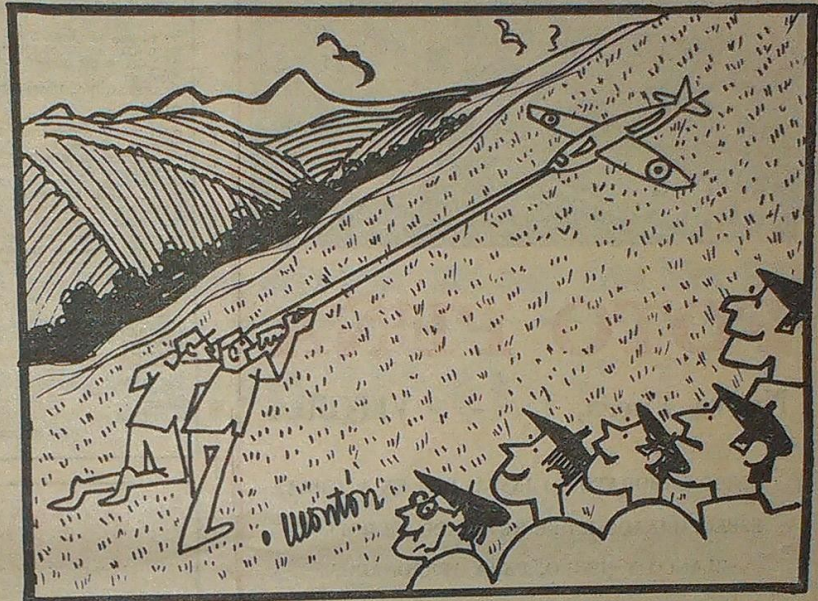
—¿Eran muy grandes esos aparatos?

—De dos tamaños: unos, tenían de cabeza a cola 5 metros, y otros, ocho. Las alas venían a ser de unas medidas parecidas.

—¿Contábais con vuestro propio taller?

—Los hacíamos en la carpintería de Urzino Sobrán. Un hijo suyo estaba con nosotros. Estaba situada en la calle Prudencio María de Verástegui. Y los montábamos en una tejía vana. Los preparábamos en invierno y los fastidiábamos en tres horas de verano. Solíamos tener seis aparatos de las dos medidas.

—¿Qué materiales usabais?



—Tiras de pino para la armadura, y para el resto panel de Valencia.

—¿Salían muy caros?

—No lo calculábamos nunca. Utilizábamos varios sistemas para hacernos con el material, además de las aportaciones de nuestras pequeñas economías.

—¿Dónde volabais?

—Con un carrito de mano, con llantas de hierro, conducíamos los aparatos desde la carpintería hasta San Juan de Arriaga y al Campo del Acus, desde donde los subíamos al Campo del Hacha, y allí colocábamos las gomas a los aparatos, tirábamos y el monoplano salía despedido por los aires con un piloto dentro. No se mató nadie.

—¿Tiempo de permanencia en el aire?

—Dos o tres minutos. Dependía mucho del día y del salero de cada uno.

—¿Qué se pretendía?

—Probar la habilidad de cada uno permaneciendo en el aire el mayor tiempo posible.

—¿Hubo algún percance importante?

—Recuerdo que, una vez, uno de los pilotos con aparato y todo, pasando la isla de Aramanguela, cerca de Abechuco, en el Zadorra, cayó al río; bueno, sólo se mojó la cola, pero conseguimos arrastrar a la avioneta y al piloto tirando de las gomas. No pasó nada importante; el piloto, con unos rasguños, y el aparato, para reparación. Ninguno cayó de cabeza por culpa de los vuelos.

—¿Hasta cuándo duró todo esto?

—Llegó la guerra y todos nos separamos... Algunos, debido a esta pequeña preparación, luego se han colocado de mecánicos o de carpinteros en sitios que tienen que ver algo con la aviación.

—¿Algunos nombres del grupo?

—Ha pasado tanto tiempo y desde entonces no nos hemos vuelto a encontrar... y los años; tengo 61. Habría que hacer memoria. En este momento recuerdo a Manero, Luis Orilla, Flor Linares y a Gervasio Sobrán. Y yo, claro. ¡Lo que puede la ilusión!

Maleables Alaveses

Eugenio Sáez de Cortázar

FUNDICION

ESPECIALIDAD: TRABAJOS EN SERIE Y
ARTICULOS DE FERRETERIA

Urrundi, 6 — Teléfono 22 42 91 — BETOÑO · VITORIA

AGENCIA - TRANSPORTES

LIOR

Calle Larragana, 11 (Zona Industrial de Betoño)

Teléfonos 22 21 62 · 22 41 82 · 22 41 81

VITORIA — BILBAO — VITORIA
VITORIA — PAMPLONA — VITORIA
(Servicios diarios)