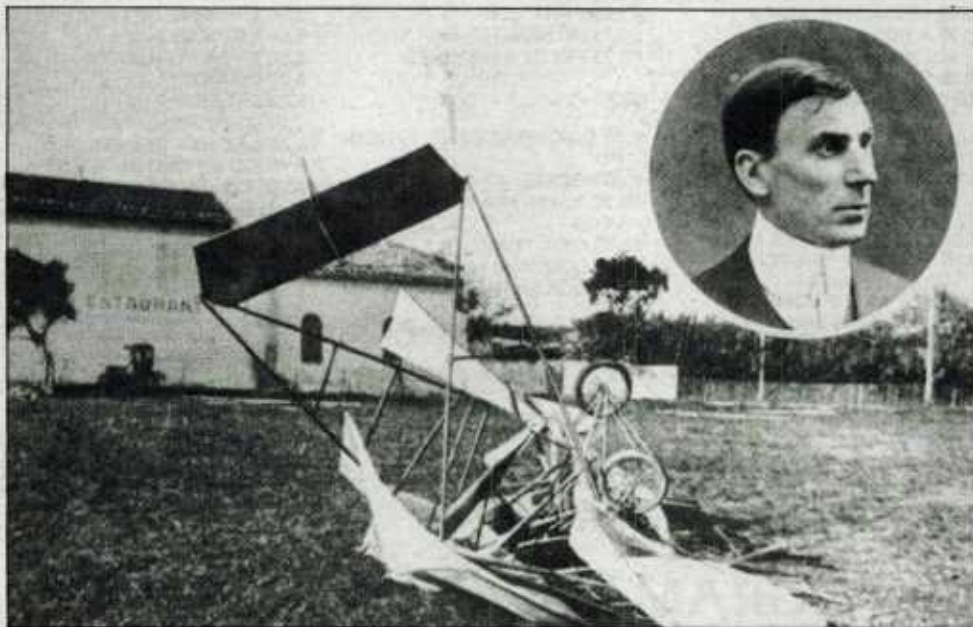


● Fue la cuarta víctima de la historia de la aviación mundial



Estado en que quedó el aparato al caer desde una altura de 25 metros. En la fotografía superior, el aviador español Antonio Fernández.



Este fue el primer modelo de avión presentado por un español en el Salón de París.

Murió hace ahora 75 años a bordo de su biplano

ANTONIO FERNANDEZ, UN MODISTO METIDO A CONSTRUCTOR DE AVIONES

Hoy, cuando nuestra industria aeronáutica parece haber encontrado un lugar en el sofisticado, difícil y competitivo mundo de la aviación, ahí están esos 359 «Aviocar» vendidos a treinta y dos países y los pedidos por 111 unidades del nuevo «CN-235»... queremos recordar en su aniversario a un español singular, modisto y pionero de la construcción aeronáutica, cuyo prematuro y trágico final, con todo el respeto que merece, no podemos por menos que asociar al de aquel «finado Fernández», que en pleno auge de la radio, allá por los años cincuenta, popularizara el célebre Pepe Iglesias, «el Zorro».

«Canario» Azaola

Había nacido Antonio Fernández Santillana en Aranjuez (Madrid), hace ahora casi cien años; la «sangre torera» que a sus tres hermanos, «Pepe el Largo», «Chano» y «Chanito» les llevó a la fiesta nacional como picadores, a él no debió de influir, ya que su espíritu emprendedor le hace tomar bien distintos derroteros.

De muy joven emigra a Francia para trabajar en la industria textil; su laboriosidad e indudable valía, junto a las ventajas que aquella época ofrecía a los audaces, conviriéndole en pocos años en propietario de un prestigioso taller de confección de señora, en pleno París.

La vida desahogada que le propiciaba su buena clientela permitiéndole a Fernández dar rienda suelta a una escondida afición por la mecánica, que en aquel entonces, en pleno furor aviatorio, a los cinco años del primer vuelo de los «Wright», irremisiblemente tenía que relacionarse con la navegación aérea.

La amistad de nuestro personaje con los Bleriot, Farman y otros aviadores destacados de aquella época fomentan aún más sus inquietudes y tras no pocas horas de estudios y proyectos, con el auxilio de un oficial cortador de su sastrería,

construye un biplano de ocho metros de envergadura, al que acopla un pequeño motor de 25 CV.

Fracaso

Si los primeros pasos no suelen ser nunca fáciles, bien puede imaginarse el lector las dificultades que hubo de encontrar el modisto para hacer volar a la máquina de su invención; la aviación estaba aún «en pañales», con tanto por descubrir y perfeccionar. Sin embargo, la fe ciega del constructor le lleva a presentarla en la Gran Semana de Aviación de la Champagne. Allí, en el campo de Reims, a donde a lo largo de siete días afluye más de un millón de personas, muchas llegadas del extranjero, el biplano «Fernández» se alinea junto a otros treinta y siete aparatos concebidos por hombres que ya sonaban y habrían de destacar en el mundo de la aeronáutica.

Pero la suerte no estuvo con el intrépido español, cuyos repetidos intentos para elevarse del suelo fueron totalmente vanos. Desolado ante tamaño fracaso, encuentra el consuelo de Latham —estrella de la reunión—, quien se ha fijado en su aparato, al que elogió, animándole a que lo presente en París.

El Salón

En los balbuceantes comienzos de la aviación ya se habían dado en la segunda mitad de 1909 algunos pasos realmente firmes; tal es el caso del canal de la Mancha —todo un acontecimiento— por el francés Louis Bleriot, en un monoplano de su invención, en él invirtió 37 minutos en recorrer los 38 kilómetros que separaban Francia del Reino Unido.

Tras estos logros, no es de extrañar que la apertura en el otoño de 1909 de la I Exposición de la Locomoción Aérea, constituyera un clamoroso éxito. El Grand Palais de París, decorado con el rimbombante estilo de la época, acogió a nada menos que 380 expositores que mostraban lo último en globos, en motores, en accesorios y en aeroplanos. El presidente de la República Francesa, que presidió la jornada inaugural, pudo ver el «Bleriot» que cruzara el canal, que por cierto se cotizaba en 10.000 francos, bastante más barato que el modelo «Wright», que costaba 30.000. En fin, allí estaban todos: los «Voisin», «Farman», «Antoinette»... y entre ellos, ocupando un dignísimo stand, en cuyo frontis campeaba en grandes caracteres el nombre del constructor, estaba también

el «Fernández». Aún no había volado, pero algo debió de ver en él Pierre Levasseur, quien con el tiempo sería famoso constructor, pues compró la licencia para su construcción a su vecino de stand.

Nuevo fracaso

Animado sin duda Fernández por ese patente interés por su máquina, acude semanas después a la competición de Blackpool, en gran Bretaña, donde tampoco le acompaña la suerte. Voces autorizadas hicieronle ver la impotencia del motor elegido, por lo que decide adquirir otro más potente de 65 CV.

Para entonces, y al parecer buscando un clima más favorable para la salud de su esposa, se trasladó a Niza, donde abrió otra sucursal de su próspero negocio parisino, dedicado, como sabemos, a la confección femenina.

En los llanos de La Gragne prosigue con los ensayos y, ¡al fin!, el 27 de noviembre, consigue volar; al aterrizar se rompen algunas piezas del aparato, pero tras su oportuna reparación vuelve al aire de nuevo para recorrer cien metros. Como es lógico, su alegría y la de su colaborador —el fiel cortador de su taller— no tienen límites; ahora sólo es cuestión de poner a punto algunos detalles y proseguir.

El desastre

El 6 de diciembre, con la convicción de que sus esfuerzos han sido coronados por el éxito, se decide a realizar una nueva experiencia; el tiempo es desapacible, rachas de viento atemorizado hace repiquetear la lluvia sobre los planos del aparato. Su colaborador le hace ver que uno de los cables que accionan el timón se halla deteriorado; pero nuestro personaje tiene prisa por volar y lo refuerza con un cordel. Ruje el motor, el biplano corretea y al fin se eleva, luego... algunos cronistas refieren que se elevó a veinticinco metros, voló en línea recta un tramo de trescientos metros, realizó un viraje de 180 grados y al salir de él... se precipitó contra el suelo.

La versión del cronista de «ABC» de aquel día decía: «Un violento impulso del motor alzó al biplano hasta veinticinco metros, pero pronto el aparato perdió estabilidad e hincó de pico, cayendo vertiginosamente al suelo». Sea cual fuera la versión correcta, la cosa es que el infortunado aviador resultó aplastado por el motor, pereciendo instantáneamente. Contaba treinta y tres años y dejaba viuda y tres hijos de corta edad.

Antonio Fernández Santillana acababa de convertirse en la cuarta víctima que se cobraba la aviación mundial, que, lamentablemente, habría de teñir las páginas de su historia con la sangre generosa de muchos aviadores que ofrendarían su vida en aras del progreso, para que hoy resulte una cosa tan simple volar.

Fernández, por otro lado, sería el primer piloto español, el primero que construyera un avión que voló realmente y quien primero vendiera la licencia para su fabricación; sobre este punto añadiremos que Lavasseur construyó dos biplanos «Fernández» que, equipados con distintos motores, dieron un excelente resultado en la escuela de pilotaje que en Jovisy meses después abrió.



Recorte y pegue estos números en sus cartones

MARRON

29

MARRON

13

MARRON

78

MARRON

37

MARRON

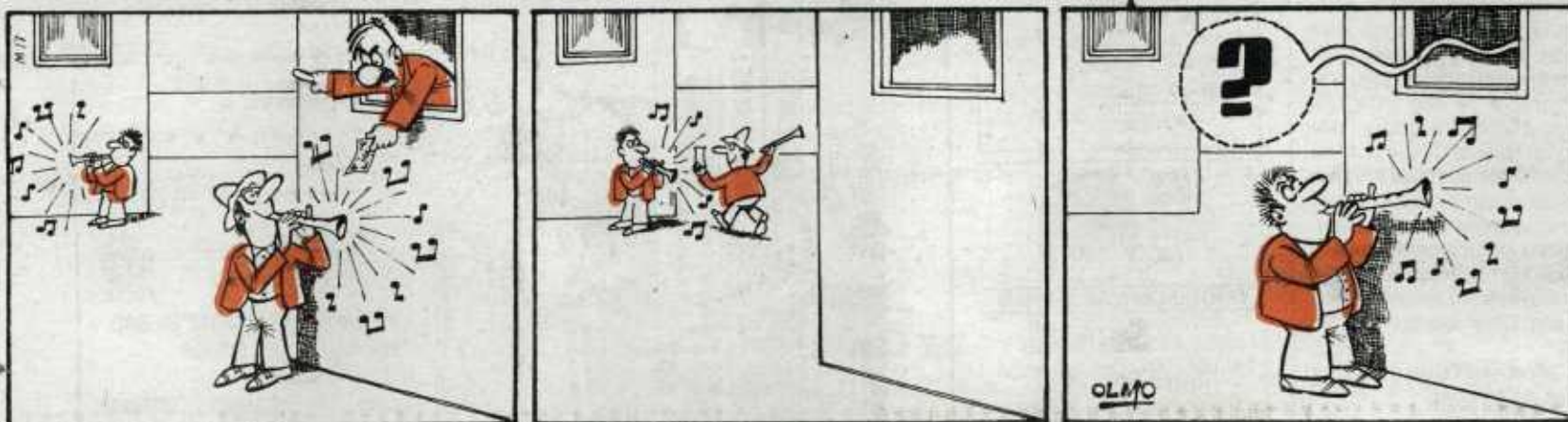
7

MARRON

68

BINGO MARRON
2 MILLONES

DON CELES



VA A SUBIR EL MARFIL
Es el momento... INVIERTE EXPOSICIÓN DE OBJETOS DE MARFIL, JADES Y BRONCES

HOTEL ERCILLA
Del 10 al 15 diciembre