



ALBERTO SANTOS DUMONT

PALMIRA (HOXE SANTOS DUMONT), BRASIL, 1873 - GUARUJÁ, BRASIL, 1932

De neno, Santos Dumont devoraba os libros de Verne, admiraba o voo das aves e gozaba dos globos de papel nas festas populares. Por iso non é estraño que, en Francia, onde estudaba Enxeñería, desenvolvese a súa paixón. Voou por primeira vez en 1898 e pronto deseñou os seus propios globos: alongados, lixeiros, autopropulsados. Obtivo o premio Henry Deutsch ao lograr rodear cun dirixible a torre Eiffel e aterrizar nun parque próximo. A evolución dos seus deseños levouno, máis tarde, a construír aeroplanos. Co *14-bis* –un modelo con motor propio– logrou, en 1906, voar sesenta metros: para moitos, este é o verdadeiro primeiro voo dun avión. Ante a imposibilidade de pilotar e, asemade, consultar o reloxo de peto, a empresa Cartier creou para el o seu primeiro reloxo de pulseira. Os progresos de Santos Dumont contribuíron decisivamente ao avance da aeronáutica, pois mantivo todos os seus achados en dominio público. Ao ver como os aeroplanos se convertían en temibles armas na Primeira Guerra Mundial, caeu nunha depresión que non o abandonaría ata a súa morte. O Goberno brasileiro concedéralle unha medalla co lema –inspirado en Camões– «Por céus nunca dantes navegados».

PALMIRA (HOY SANTOS DUMONT), BRASIL, 1873 - GUARUJÁ, BRASIL, 1932

De niño, Santos Dumont devoraba los libros de Verne, admiraba el vuelo de las aves y disfrutaba de los globos de papel en las fiestas populares. Por eso no es extraño que, en Francia, donde estudiaba Ingeniería, desarrollara su pasión. Voló por primera vez en 1898 y pronto diseñó sus propios globos: alargados, ligeros, autopropulsados. Obtuvo el premio Henry Deutsch al lograr rodear con un dirigible la torre Eiffel y aterrizar en un parque cercano. La evolución de sus diseños le llevó, más tarde, a construir aeroplanos. Con el *14-bis* –un modelo con motor propio– logró, en 1906, volar sesenta metros: para muchos, este es el verdadero primer vuelo de un avión. Ante la imposibilidad de pilotar y, al mismo tiempo, consultar el reloj de bolsillo, la firma Cartier creó para él su primer reloj de pulsera. Los progresos de Santos Dumont contribuyeron decisivamente al avance de la aeronáutica, pues mantuvo todos sus hallazgos en dominio público. Al ver cómo los aeroplanos se convertían en temibles armas en la Primera Guerra Mundial, cayó en una depresión que no le abandonaría hasta su muerte. El Gobierno brasileño le había concedido una medalla con el lema –inspirado en Camões– «Por céus nunca dantes navegados».



JESÚS FERNÁNDEZ DURO

LA FELGUERA, ASTURIAS, 1878 – SAINT-JEAN-DE-LUZ, FRANCIA, 1906

Neto do empresario Pedro Duro, fundador da primeira siderurxia española, Jesús Fernández Duro estudou Enxeñería mecánica en París, onde obtivo o título de piloto de globo, estimulado polas súas lecturas xuvenís dos libros de Verne. Amante dos automóbiles, conseguiu en 1902 realizar o traxecto máis longo ata o momento en coche, indo de Xixón a Moscova e volta: 10.000 quilómetros de percorrido. O seu interese dirixiuse entón cara ao aire. Construíu un globo, o *Alcotán*, co que fixo varias demostracións por España. En 1905, o seu apoio foi decisivo para a fundación do Real Aero Club de España e, un ano despois, converteuse no primeiro aeronauta en atravesar os Pireneos en globo, nun traxecto que o levou de Pau a Guadix (Granada), o que lle valeu a Copa dos Pireneos. Nunca chegou a recibila, xa que morreu ao pouco de febres tifoideas, mentres construía un aeroplano en Saint-Jean-de-Luz para competir contra outro pioneiro, Santos Dumont. No momento de morrer, era posuidor da cruz de Cabaleiro de Honra da Lexión Francesa, país onde gozou dun gran recoñecemento.

LA FELGUERA, ASTURIAS, 1878 - SAN JUAN DE LUZ, FRANCIA, 1906

Nieto del empresario Pedro Duro, fundador de la primera siderurgia española, Jesús Fernández Duro estudió Ingeniería Mecánica en París, donde obtuvo el título de piloto de globo, estimulado por sus lecturas juveniles de los libros de Verne. Amante de los automóviles, consiguió en 1902 realizar el trayecto más largo hasta el momento en coche, yendo de Gijón a Moscú y vuelta: 10 000 kilómetros de recorrido. Su interés se dirigió entonces hacia el aire. Construyó un globo, el *Alcotán*, con el que hizo varias demostraciones por España. En 1905, su apoyo fue decisivo para la fundación del Real Aero Club de España y, un año después, se convirtió en el primer aeronauta en atravesar los Pirineos en globo, en un viaje que le llevó de Pau a Guadix (Granada), lo que le valió la Copa de los Pirineos. Nunca llegó a recibirla, ya que murió al poco de fiebres tifoideas, mientras construía un aeroplano en San Juan de Luz para competir contra otro pionero, Santos Dumont. En el momento de morir, era poseedor de la cruz de Caballero de Honor de la Legión Francesa, país donde disfrutó de un gran reconocimiento.



JUAN OLIVERT

CULLERA, VALENCIA, 1888-1949

Grazas ás investigacións de diferentes historiadores, tense a certeza de que Juan Olivert foi o primeiro piloto que conseguiu despegar cun aeroplano provisto de motor en España. Propietario agrícola de posición acomodada, quixo voar dende neno, unha obsesión que lle valeu na súa localidade o alcume de *Volaoret*. Tras estudar Enxeñería industrial en Barcelona, inverteu parte do seu patrimonio na construción dun aeroplano-biplano baseado nun deseño do seu profesor Gaspar Brunet. O aparello ensamblouse nos talleres Rosell i Vilalta, de Barcelona, e trasladouse a Valencia para ser exhibido na Exposición Rexional de 1909. O rei Afonso XIII, afeccionado á aeronáutica, interesouse polo modelo e fixo valer a súa influencia para que o Concello da cidade achegase 25.000 pesetas para a compra do motor. A xerarquía militar cedeu uns terreos en Paterna para realizar as primeiras probas de velocidade e motor. Olivert non contaba con voar; non obstante, o 5 de setembro de 1909, o seu aeroplano despegouse do chan uns cantos decímetros ao longo de corenta metros. O inexperto piloto de vinte e dous anos, asustado, parou o motor antes de que o aparello puidese sucар os ceos.

CULLERA, VALENCIA, 1888-1949

Gracias a las investigaciones de diferentes historiadores, se tiene la certeza de que Juan Olivert fue el primer piloto que consiguió despegar con un aeroplano provisto de motor en España. Propietario agrícola de posición acomodada, quiso volar desde niño, una obsesión que le valió en su localidad el apodo de *Volaoret*. Tras estudiar Ingeniería Industrial en Barcelona, invirtió parte de su patrimonio en la construcción de un aeroplano-biplano basado en un diseño de su profesor Gaspar Brunet. El aparato se ensambló en los talleres Rosell y Vilalta, de Barcelona, y se trasladó a Valencia para ser exhibido en la Exposición Regional de 1909. El rey Alfonso XIII, aficionado a la aeronáutica, se interesó por el modelo e hizo valer su influencia para que el ayuntamiento de la ciudad aportara 25 000 pesetas para la compra del motor. La jerarquía militar cedió unos terrenos en Paterna para realizar las primeras pruebas de velocidad y motor. Olivert no contaba con volar; sin embargo, el 5 de septiembre de 1909, su aeroplano se despegó del suelo unos cuantos decímetros a lo largo de cuarenta metros. El inexperto piloto de veintidós años, asustado, paró el motor antes de que el aparato pudiese surcar los cielos.



GASPARD-FÉLIX TOURNACHON, NADAR

PARÍS, FRANCIA, 1820-1910

Cara a 1861, un aínda descoñecido Xulio Verne trabou amizade no Club da Prensa Científica co fotógrafo Nadar, retratista, apaixonado da aerostática e autor das primeiras fotografías aéreas da historia. Naquel momento, Nadar estaba inmerso nun ambicioso proxecto: a construción dun xigantesco globo, *Le Géant*, dotado dunha hélice para poder ser dirixido e dun estudio fotográfico a bordo. Xulio Verne contaxiouse do interese do seu amigo polas máquinas voadoras e publicou en 1863 a novela *Cinco semanas en globo*. Ese mesmo ano, dous fabricantes de xoguetes científicos que desenvolveran pequenos helicópteros, Gabriel de la Landelle e Gustave de Ponton d'Amécourt, propuxeron a Nadar a creación dun centro de estudo e experimentación que foi bautizado como «Sociedade de fomento para a locomoción aérea por medio de aparatos máis pesados que o aire», con sede na casa de Nadar e financiado grazas a voos que ofrecía a bordo de *Le Géant*. Verne apoiou o proxecto en calidade de crítico e así, grazas ás reunións da sociedade, puido acceder ás innovacións máis recentes en materia de aeronáutica, o que derivou na creación literaria dunha aeronave tan prodixiosa como o *Albatros de Robur o Conquistador*.

PARÍS, FRANCIA, 1820-1910

Hacia 1861, un todavía desconocido Julio Verne entabló amistad en el Club de la Prensa Científica con el fotógrafo Nadar, retratista, apasionado de la aerostática y autor de las primeras fotografías aéreas de la historia. En aquel momento, Nadar estaba inmerso en un ambicioso proyecto: la construcción de un gigantesco globo, *Le Géant*, dotado de una hélice para poder ser dirigido y de un estudio fotográfico a bordo. Julio Verne se contagió del interés de su amigo por las máquinas voladoras y publicó en 1863 la novela *Cinco semanas en globo*. Ese mismo año, dos fabricantes de juguetes científicos que habían desarrollado pequeños helicópteros, Gabriel de la Landelle y Gustave de Ponton d'Amécourt, propusieron a Nadar la creación de un centro de estudio y experimentación que fue bautizado como «Sociedad de fomento para la locomoción aérea por medio de aparatos más pesados que el aire», con sede en casa de Nadar, y financiado gracias a vuelos que ofrecía a bordo de *Le Géant*. Verne apoyó el proyecto en calidad de crítico y así, gracias a las reuniones de la sociedad, pudo acceder a las innovaciones más recientes en materia de aeronáutica, lo que derivó en la creación literaria de una aeronave tan prodigiosa como el *Albatros*, de *Robur el Conquistador*.