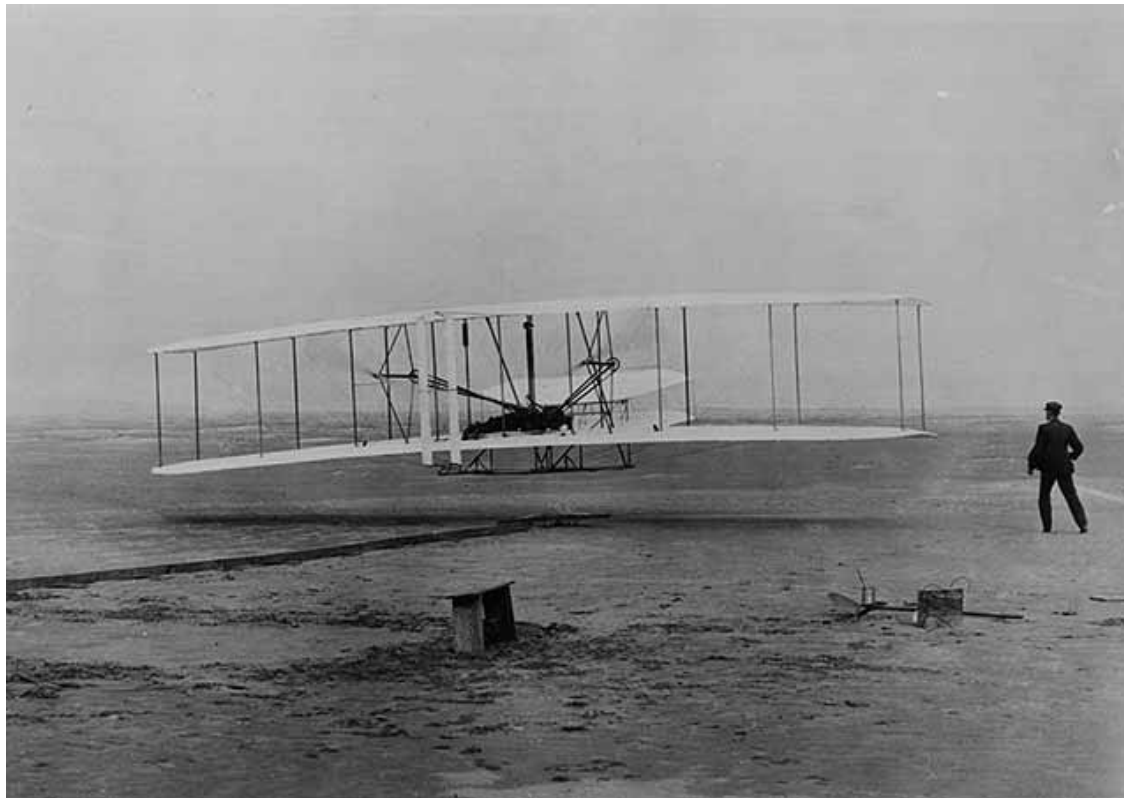


1920. LA FIESTA DE LA AVIACIÓN DEL CLUB DE GOLF DE SANT CUGAT DEL VALLÈS

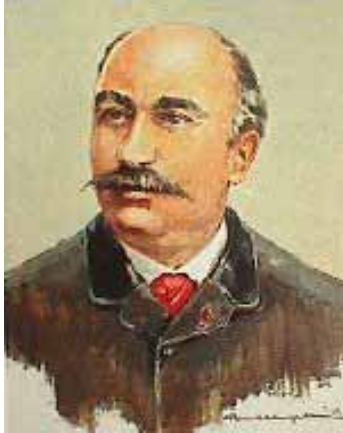
Jaume Alonso Morejón



Se considera que la Aviación nació el 17 de diciembre de 1903 con el vuelo d'Orville Wright en Carolina del Norte en el aeroplano Flyer "volador" que había construido con su hermano Wilbur, y que tenía un motor de explosión de solamente 12 CV. Orville se mantuvo en el aire 12 segundos y recorrió 36 m; hoy nos parece un saltito, pero sólo 66 años después el hombre voló hasta la Luna.

1903 PRIMER VUELO DEL FLYER





CLÉMENT ADER

Antes, en 1890, el francés Clément Ader consiguió elevarse un palmo del suelo y recorrió unos cincuenta metros con un aparato de su invención inspirado en el murciélago, que funcionaba con una máquina de vapor de 20 CV. y que había bautizado con el nombre de EOLO, *el dios del viento de los griegos*.

PRIMER VUELO DEL EOLO

El Eolo no se considera un auténtico avión porque no tenía mecanismos para controlar el vuelo, pero Ader patentó su máquina voladora con el nombre genérico de AVIÓN,



palabra que no sería utilizada hasta muchos años después, ya que las primeras máquinas voladoras fueron conocidas como *aeroplanos*.

Hasta 1914 el avión fue una máquina experimental, una curiosidad, pero la Gran Guerra hizo de los aeroplanos un arma formidable. Acabada la guerra había una gran cantidad de aeroplanos que parecía no tener utilidad alguna en tiempos de paz porque a penas podían transportar el piloto y un pasajero. No obstante aparecieron las primeras líneas aéreas comerciales dedicadas al transporte de correo, y *las Fiestas de la Aviación*.

En aquella época pocas personas habían visto volar un aeroplano, y con motivo de la fiesta mayor o un acontecimiento similar, pueblos y ciudades contrataban los servicios de empresas que ofrecían exhibiciones aéreas, se buscaba un campo llano en las afueras, de entre 300 y 600 m., se quitaban las piedras grandes y ya tenían su *campo de aviación*.

En los comienzos el avión llegaba en tren o en carro, pero a medida que los aviones fueron ganando en autonomía de vuelo, si la población donde se había de celebrar la fiesta no estaba mucho el aeroplano llegaba volando, hacía unas pasadas a poca altura sobre la población para llamar la atención de sus habitantes, que acudían al *campo de aviación* a ver



de cerca aquella prodigiosa máquina, y las autoridades daban la bienvenida al aviador con una copa de *champagne*, siguiendo la costumbre de la primera gran exhibición aérea, que se celebró en Reims en 1909.

Al día siguiente empezaba la Fiesta de la Aviación, el aviador hacía uno o dos vuelos de exhibición y después varios vuelos cortos sobre la población llamados *bautizos del aire*, llevando cada vez un pasajero: primero "La Reina de la Fiesta" que premiaba al aviador con un beso –los pilotos, la mayoría franceses jóvenes y de buena planta, eran los héroes del momento, y por tanto muy bien vistos por las chicas-, después volaban las autoridades y todos aquellos que querían ver su ciudad a vista de pájaro por un módico precio.

La llegada del avión volando tenía sus problemas, como pudo comprobar el francés Henri Lemaître, el primer piloto que llegó volando a Alicante, que vio desde el aire con horror que siguiendo las instrucciones que había enviado por correo le habían preparado un campo de 600 metros... pero *cuadrados!*, un espacio de 20 por 30 metros, *una pista de tenis!*

Lemaître no tenía otra opción mejor a la vista y tubo que aterrizar en aquel pequeño campo, pero era un buen aviador y salió del lance bastante bien parado, topó de lado con una acequia pero él no se hirió y el avión resultó sólo levemente dañado. Los alicantinos





CAUDRON G-3 (MUSEO DEL AIRE. MADRID)

fueron mejorando su campo de aviación que hoy es el aeropuerto de El Altet.

Sant Cugat también tuvo su Fiesta de la Aviación en 1920. Los hermanos Lluch decidieron entrar en el negocio de las fiestas de aviación, compraron en Francia un biplano Caudron G-3 excedente de guerra, con motor de 80 CV., y contrataron al piloto Dieudonné Costes para que lo llevara en vuelo a Sant Cugat e hiciera la Fiesta.

Costes era piloto de las Lignes Aériennes Latécoère, que desde 1919 transportaba correo desde Toulouse a Rabat con escalas en Barcelona, Alicante, Málaga y Casablanca, y que tiempo después llegaría a Dakar, Brasil, Uruguay, Argentina y Chile. La Latécoère fue la primera compañía aérea comercial que operó en Catalunya y en España.

Costes aterrizó en el campo de aviación de la Volatería –el nombre provenía de los pájaros, muy abundantes en aquel paraje, no de los aviones- situado en El Prat de Llobregat, donde ahora se encuentra el Aeropuerto de Barcelona, llevando como pasajero al corredor de carreras de coches Frank Armengué. Al día siguiente Costes llegaba con el Caudron de los hermanos Lluch al Club de Golf de Sant Cugat, aterrizó cerca de la masía, y se fue diciendo que volvería el siguiente domingo para la Fiesta.

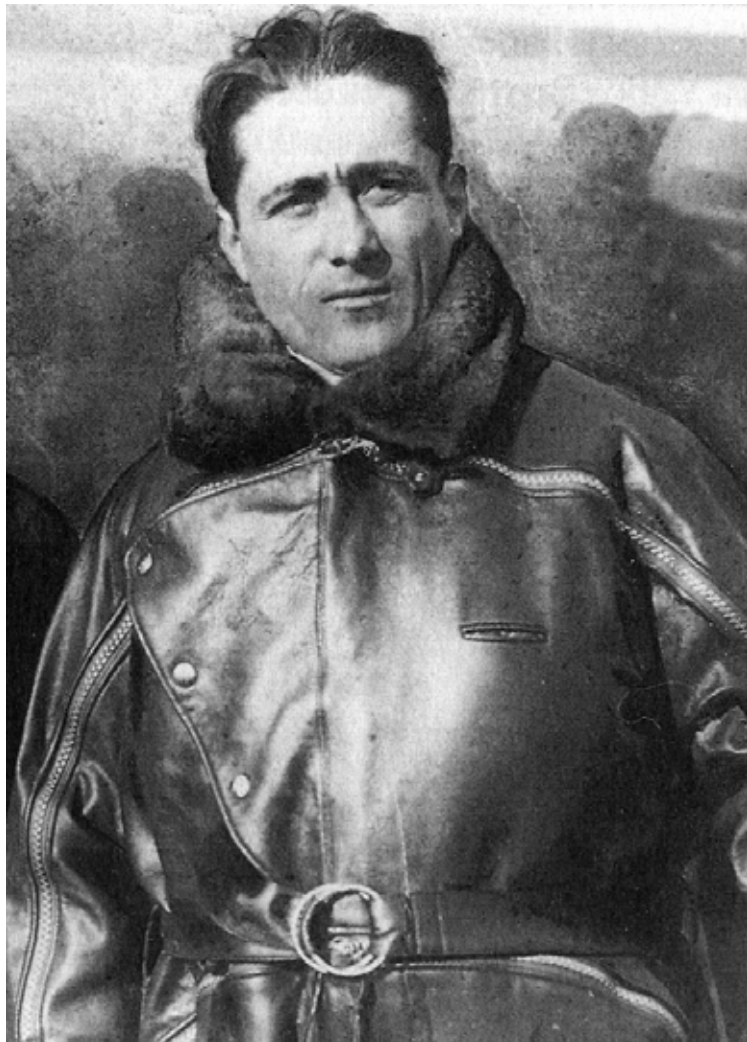
El domingo temprano los sancugatenses luciendo sus mejores galas se dirigieron al Club de Golf , pero... la mañana iba pasando y Costes no llegaba. A media tarde, cuando ya muchos de los frustrados espectadores habían regresado a sus hogares, apareció Costes y puso el motor del aeroplano en marcha, pero enseguida se vio que *el motor no iba muy bien*.

Costes, que no debió ser recibido con buenas caras por haberse retrasado tanto, decidió arriesgarse y con el motor petardeando y después de una larga carrera consiguió despegar pesadamente con un pálido pasajero que, seguramente envidiando a los que tocaban de pies en el suelo, recibía así su *bautismo del aire*.

Cuando llevaban unos pocos minutos de vuelo, el motor hizo dos o tres fuertes explosiones



y se paró. Costes, que era un buen piloto -y por otro lado que se parara el motor en pleno vuelo era algo frecuente en aquella época- no perdió la calma, viró lentamente y volvió planeando al campo de golf con el motor parado y un pasajero que más que bautizado parecía haber recibido la extremaunción. Costes aterrizó con suavidad, pero mientras rodaba por el césped se encontró inesperadamente con una de esas trampas de arena o agua que hay



en los campos de golf y el avión capotó. El piloto y el pasajero a penas sufrieron unos rasguños, pero el avión quedó muy dañado. Así acabó la *Primera Fiesta de la Aviación de Sant Cugat*.

Hoy el avión Caudron nos parece frágil, una barquilla, cuatro delgados listones de madera, unos alambres y dos alas de tela, pero era uno de los mejores y más seguros aviones de tu tiempo, poco después de la Fiesta de Sant Cugat, el día 1 de abril de 1921, la aviadora francesa Adrienne Bolland voló con un Caudron G-3 de Buenos Aires a Santiago de Chile, atravesó los Andes volando a más de 4.500 m. de altura.

COSTES, A SU LLEGADA A NUEVA YORK



Dieudonné Costes sería uno de los más destacados pilotos de la época de los *grandes raids*. En 1930 Costes y Maurice Bellonte fueron los primeros en volar de París a Nueva York, utilizaron un avión Bréguet XIX TR "super bidón" con un motor Hispano Suiza de 650 CV. Un vuelo de 5.809 Km en 37 horas y 17 minutos, atravesaron el Atlántico a una velocidad de crucero de solamente 155 km/h. Con el vuelo de Costes y Bellonte Europa devolvía la visita de Charles Lindberg de 1927, con un vuelo todavía más difícil, ya que en el Atlántico Norte el viento habitualmente sopla de América hacia Europa, Lindberg voló con el viento a favor, y Costes i Bellonte con viento de cara.

Cuando Costes y Bellonte llegaron al Aeropuerto Curtiss de Nueva York fueron objeto de un recibimiento multitudinario, después fueron paseados en coche descubierto por la Quinta Avenida bajo una densa lluvia de trocitos de hojas de las guías telefónicas, homenaje que Nueva York reserva a los grandes héroes.

El vuelo París-Nueva York no fue el único vuelo histórico de Dieudonné Costes, un gran aviador que murió en París en 1973 a los 80 años, habiendo visto como el Concorde repetía su vuelo en la décima parte de tiempo y a más de dos veces la velocidad del sonido.



Tanto el avión como el piloto eran de los mejores, pero aquel día en Sant Cugat la suerte les fue adversa, los hermanos Lluch perdieron el capital invertido y se retiraron del arriesgado negocio de la aviación, Sant Cugat tuvo una accidentada Fiesta de la Aviación, i los socios del Club de Golf debieron suspirar aliviados después de aquel episodio de *locura aeronáutica*, y pudieron volver a la plácida práctica de su *sport* favorito.

Las fiestas de la aviación eran noticia que recogían diarios y revistas, se hacían postales y fotografías, pero de la Fiesta de la Aviación de Sant Cugat solo ha quedado constancia en el libro *La Història de l'Aviació Catalana* de Josep Canudas, no hemos encontrado rastro alguno en los Archivos Municipales de Sant Cugat ni en el Club de Golf, no sabemos si los hermanos Lluch eran sancugatenses o veraneantes, la fecha exacta de la fiesta, el nombre del primer bautizado del aire de Sant Cugat, ni fotografía alguna de aquella accidentada *Fiesta de la Aviación de St. Cugat*.



En cambio... el Flyer de los hermanos Wright se conserva en el National Air and Space Museum de Washinton, el museo más visitado del mundo. www.nasm.si.edu y en el Musée des Arts et Métiers de Paris se exhibe uno de los "aviones" de Clément Ader. www.arts-et-metiers.net

Bibliografía

Canudas, J. (1983) *Història de l'Aviació Catalana*. Barcelona, Edicions de la Magrana.

Fotografías

El primer vuelo del Flyer, cortesía del National and Space Museum

Clément Ader y el primer vuelo del Eole, Musée des Arts et Métiers, París, via internet

Cuadron G-3, Jaume Alonso

Dieudonné Costes, *Crónica de la Aviación* (1992). PLaza & Janés

Octubre 2004

