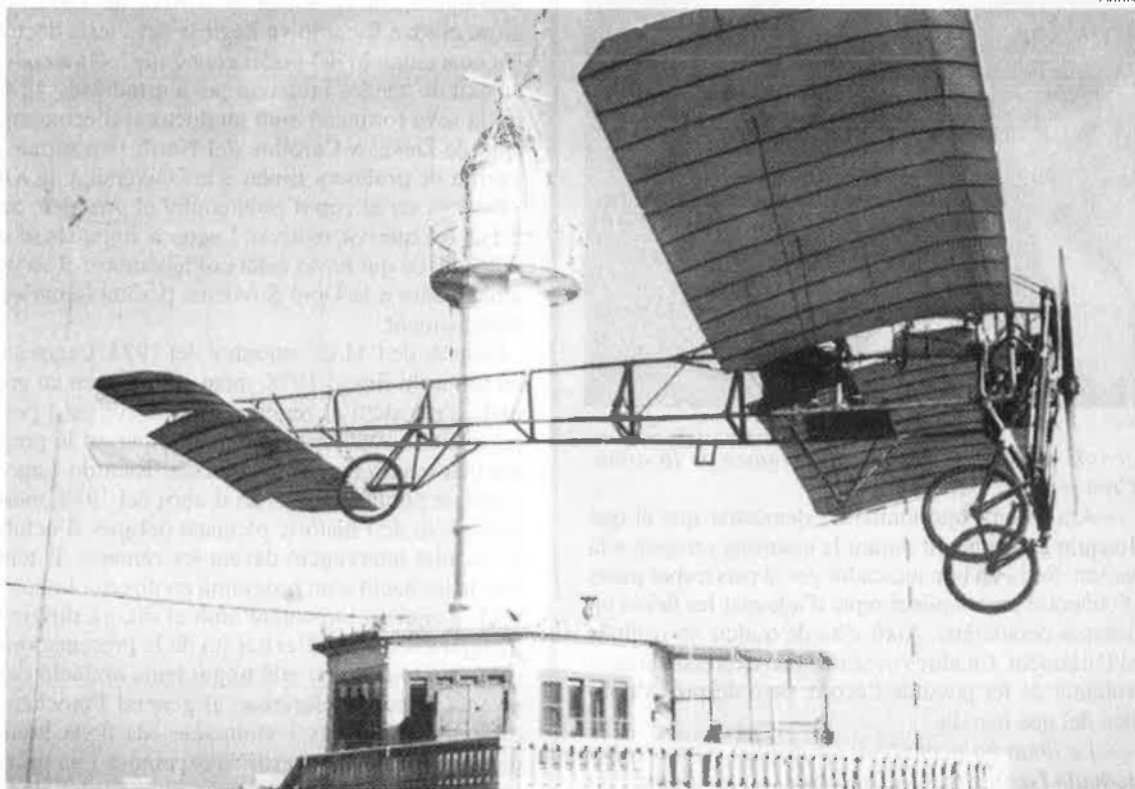


# El primer vol sobre Barcelona

ARXIU



Un avió Bleriot com el primer que va fer el primer vol a Barcelona, que va ser restaurat a València. Actualment es troba al Museu de l'Aeronàutica de l'exèrcit de l'aire, a Madrid.

L'11 de febrer de 1910, ara fa 90 anys, els barcelonins van poder veure, per primer cop, el vol d'un avió. Lucien Mamet, amb un Bleriot XI, va estar dos minuts en l'aire. La primera exhibició del país va fer nàixer un gran nombre d'associacions d'aficionats.

**V**olar paraula màgica que durant molts segles va ser un desig de l'home, un impossible, com ho demostren els deus alats i mites com el d'Ícar i Dèdal. Per fugir del laberint de Creta, reducte del brau Minotaure, on havien quedat atrapats, s'untaren el cos de greix, s'hi enganxaren plomes i en fugiren volant. Ícar, fill de Dèdal, no fa cas del pare i puja que puja fins que el sol li fon la cera, li cauen les plomes i mor estavellat a terra.

Amb Leonardo da Vinci torna a

parlar-se'n, de volar, però ara a imitació dels ocells; és a dir baten unes ales amb mecanismes més o menys complicats. Aquest camí, molt difícil, era errat. Però les primeres bases o coneixements tècnics per a plantejar el vol d'una forma correcta no apareixen fins a final del segle XVIII, amb les ales fixes. Ara, cal esperar fins a començament del segle XX per veure volar per primera volta un avió amb propulsió pròpia. I cal esperar fins a començament del segle XX, perquè no és fins llavors que apareix

el motor d'explosió, més lleuger, menys voluminós i menys pesant que no pas els motors de vapor.

Dos germans constructors de bicicletes foren els primers que van volar amb un avió amb motor. Aquest primer vol es va escaure el 17 de desembre de 1903, a les dunes de les platges de Kitty Hawk (Carolina del Nord, EUA). Aquest dia els germans Wilbur i Orville Wright van fer uns quants vols, el primer dels quals els va permetre de recórrer trenta-sis metres en dotze segons. Després d'aquest primer vol, tots

dos continuaren treballant per perfeccionar els aparells i els coneixements de pilotatge.

Per seguir la història dels orígens, ara saltarem a la vella Europa. Un brasiler ric, Alberto Santos Dumont, fa a París, amb el seu avió 14 bis, el primer vol d'Europa —encara que sembla més un salt que no pas un vol— el novembre del 1906. A partir d'aquest moment, comença una autèntica cursa de rècords, d'aparició de nous models i de perfeccionament de màquines. Aquests avions acostumaven a ser de construcció simple, d'estructura de fusta, recoberta de tela, totalment o en part, i tenien uns motors de poca potència que impulsaven unes hèlixs rudimentàries.

El juliol del 1909 el pilot i constructor Lluís Bleriot travessa la Mànega en un vol de trenta-set minuts, pilotant un Bleriot XI. Aquest vol va fer l'efecte als britànics que eren a l'abast del continent i que perdien la protecció de la mar que els en separava i aïllava. Aquest mateix any s'escau a la ciutat de Reims (França) la primera de les grans concentracions d'aeronaus, entre el 22 i el 29 d'agost. Com és de suposar, l'aplec va fer caure molts dels rècords vigents.

**Començaments.** A Catalunya, l'interès pel vol era cosa de pocs afeccionats, que en rebien informació de dellà el Pirineu. La situació va fer que el 1908 es creés, en una assemblea a l'Ateneu Barcelonès, la primera societat aeronàutica catalana, Asociación de Locomoción Aérea, que va entrenar-se amb seixanta socis. A més d'aquesta associació en sorgiren d'altres, com l'Aeri Club Santos Dumont —organitzada com una secció aeronàutica de l'Asociación Catalana de Estudiantes— i Juventud Aviadora Española.

Entre els socis d'Asociación de Locomoción Aérea hi havia l'enginyer industrial Gaspar Brunet, que va construir un aeroplà amb ales en tàndem. Provar aquest model, fer-lo volar, repre-

sentava un problema, i és que al país no hi havia pilots. En conseqüència en Brunet es decidí a fer les primeres proves amb un conegut motorista professional, el qual es va limitar a fer rodar l'aparell camp a través. Les primeres proves van ser a l'hipòdrom de Montcada i, més tard, al camp de la Volateria (avui part de l'aeroport de Barcelona). Mentre duia a terme les proves a la Volateria, l'aparell va fer un salt no controlat que acabà trencant l'aparell.

A *Revista de Locomoción Aérea*, el 15 de juny de 1909, hi apareixen dues fotografies d'un aparell català presentat a l'Exposició de València. Els pares d'aquest nou aparell eren l'enginyer Gaspar Brunet i el capità d'enginyers Joan Oliver, els quals construïren l'aeroplà en uns tallers de Barcelona. Transportat l'aparell a València, el 5 de setembre de 1909, fou preparat

**El mes de juny de 1909, a València, ja es va fer una prova de vol. L'avió, però, realitzà un salt, més que un vol, de 60 metres.**

per dur a terme unes proves per al personal de l'Ajuntament, que havia finançat el projecte. Una indiscreció féu que la població se n'assabentés i es congregués a Paterna, on s'havia de fer la prova.

El capità Oliver que havia d'actuar de pilot, provà l'aparell, i hi descobrí un problema de motor. L'adobà, pujà a l'aeroplà, donà gas i realitzà, segons alguns testimonis un salt, segons uns altres, un vol, de 60 metres. D'un costat la revista *Aeroplano* (núm. 5), en



el seu article "La investigació de los primeros vuelos en las capitales españolas: Problemas y dificultades", signat per Antonio G. Bates, el dona com un vol. D'un altre, Josep Canudes, en el llibre *Història de l'aviació catalana*, en diu: "Mentre el mateix constructor feia proves de rodar a la platja de la Malva-rosa de València, l'aparell va sofrir una trencadissa que va fer impossible reconstruir-lo". Per acabar vegem una tercera opinió, en el llibre *Grandes vuelos de la Aviación Española*, on José Warleta Carrillo comenta: "Gaspar Brunet, un enginyer industrial espanyol, construí un biplà el 1909. Sembla que pel setembre va realitzar un breu salt rectilini, però no consta que fes res que puguem qualificar de vol controlat". Si la veritat és que no s'han trobat proves fefaents que fos un vol, sí que podem considerar-ho, si més no, un pas cap al primer vol.

A les acaballes de l'any 1908 ja s'havien fet vols als Estats Units, França, Dinamarca, Itàlia, Bèlgica, Alemanya i la Gran Bretanya. Durant el 1909, es fan els primers a Àustria, Rússia, Suècia, Romania, Austràlia, Turquia

**Cartell commemoratiu del primer vol a Barcelona.** En el seu XXIV aniversari, l'any 1934.

## Les característiques del primer avió

Vegem ara com era aquell aparell que pilotà l'intrèpid Lucien Mamet i que féu les delícies dels espectadors barcelonins. L'avió era un Bleriot XI, un monoplà amb cos fusellat de secció rectangular, fet de fusta de freixe, i amb cables, lligats, d'una longitud de set metres.

L'ala tenia una envergadura de quasi vuit metres i una amplada de quasi dos, amb una estructura de fusta, coberta de tísu engomat, i tot el conjunt reforçat amb cables tensors reunits al centre de gravetat de l'avió.

L'estabilitat lateral s'aconseguia per torsió de les puntes de les ales. La cua disposava d'òrgans estabilitzadors de direcció i profunditat, d'una superfície fixa de dos metres, flanquejada per dues superfícies mòbils de profunditat, accionades coordinadament amb la torsió alar per una palanca

solidària muntada en cadena, alhora que els peus accionaven una barra que governava el timó de direcció. L'avió anava equipat amb un motor Anzani de tres cilindres radials, de 60 quilograms, que

ARXIU



desenvolupava una potència de 25 hp i movia una hèlix de fusta d'un diàmetre de 2,08 m. L'hèlix girava a 1.600/1.700 rpm, cosa que li permetia d'atènyer una velocitat de 55-60 km/h.

El motor anava col·locat en un quadrat de fusta i metall rígid, del qual sortien les potes triangulars del tren davanter, de dues rodes independents; el tren d'aterratge era completat per una rodeta a la part posterior del fusellatge. El pes de l'aeroplà amb pilot i combustible per a dues hores de vol era d'uns 300 quilograms. Avui fóra considerat un ultraleuger. **Ll. C.**

terior del fusellatge. El pes de l'aeroplà amb pilot i combustible per a dues hores de vol era d'uns 300 quilograms. Avui fóra considerat un ultraleuger. **Ll. C.**

de l'aparell, un Bleriot XI, arribaven a la ciutat, però l'avió no va ser a l'estació de França fins el dia 9 i, com que el vol era previst per al dia 11, se'n va anul·lar l'exposició prevista als magatzems El Siglo. Resseguint la premsa de l'època, podem llegir-hi, el mateix dia 11 de febrer: "Els distingits aviadors senyor Garcia, propietari de l'aparell, i Mamet, pilot oficial, desitgen comunicar els seus vols a la premsa local, i han organitzat per a les tres de la tarda, al camp de l'Asociación de Locomoción Aérea, una sessió de prova, en la qual per primera vegada a Espanya un ocell artificial, un aeroplà Bleriot, estendrà les seves enormes ales per sobre els atònits espectadors".

**Primer vol.** A les 15.15 de l'11 de febrer de 1910, doncs, aparegué Lucien Mamet amb pas ferm i, decidit, s'adreçà a l'aparell, ja preparat. Hi pujà i s'assegué al seient col·locat entre les ales. El mecànic posà en funcionament l'hèlix. L'esdeveniment, segons la descripció d'un espectador, continuà així: "L'aparell, graciós, lleuger, comença a rodar i, en el moment menys esperat, s'aixeca gairebé un metre i així en va recórrer uns deu més; aterrà, s'aturà i després de fer mitja volta, tornà cap on érem nosaltres. La prova havia donat bon resultat". I continua: "Es repetí l'operació, l'aparell rodà més ràpid que la vegada anterior

i Portugal... A casa nostra, Joan Sardó i Josep Comas, membres de l'Asociación de Locomoción Aérea, aconseguiren que el pilot francès Lucien Mamet, amb llicència de pilot aviador número

17, expedida per l'Aéro Club de França, es disposés a fer el primer vol a Barcelona.

Així, doncs, el 4 de febrer de 1910 Lucien Mamet i el seu deixeble Garcia Comas, propietari



### Com aconseguir les pel·lícules d'EL TEMPS

#### Subscriptors:

- Demanant-les per telèfon al 902 13 10 25 (o al 00 34 963 535 100 des de fora de l'Estat espanyol)

#### No subscriptors:

- Demanant-les al quiosc
- O bé retallant aquest anunci i enviant-lo a EL TEMPS (Av. Baró de Càrcer, 40. 46001 València) amb les vostres dades (nom, adreça i telèfon)

Preu: 800 ptes. per vídeo +375 ptes. de despeses de lliurament

Generalitat de Catalunya  
Departament de Cultura

Consell de Mallorca  
Cultura i patrimoni

LAUREN  
VIDEO HOGAR

EL TEMPS  
15



El pilot Lucien Mamet (al centre) a l'hipòdrom de Can Tunis, de Barcelona, abans de fer el primer vol sobre cel català. L'exhibició va ser l'onze de febrer de 1910.

i, uns segons més tard, s'envolava, prenia alçada i ràpidament sortia dels límits del camp. Volava! L'aparell s'inclinà graciosament i va fer el primer viratge. L'aparell mecànic, obediènt a la mà del seu amo, mantingué el vol a uns seixanta metres de terra, feia la volta en un gran cercle i tornava a passar en direcció a mar. Després s'adreçà al camp i a poc a poc va anar perdent alçada. Uns instants més tard les rodes prenièren contacte amb l'herba del camp, l'aparell corria uns quants metres i, seguidament, com si fos un ocell, abaixava la cua i es parava. El primer vol durà dos minuts i vuit segons”.

Aquesta és la impressió d'un espectador que, com podem veure, fa constants comparances amb els ocells, i és que tampoc no tenien res més amb què comparar, perquè era la primera volta que s'envolava un avió a casa nostra. Aquest primer vol, a l'abast d'uns pocs, va repetir-se els dies següents per al gran públic.

L'endemà la carretera que duia a l'hipòdrom era plena de gom a gom. Ara, l'expectació, el desig de veure aquest nou invent, de comprovar amb els propis ulls, que era veritat, acabà en frus-

tració, perquè el vent, que obligava les senyorettes a lligar-se bé el barret, també obligà el pilot Lucien Mamet a anul·lar el vol. Així, doncs, l'expectació es mantingué fins que finalment, el dia

**El primer vol sobre Barcelona durà 2 minuts, el segon 5 i el tercer acabà en accident per culpa d'un fotògraf.**

17, amb l'hipòdrom ple de cap a cap, sense ni una plaça lliure, s'hi van fer dos vols. El primer d'una durada de cinc minuts i trenta segons, a uns cent metres de terra. A la tarda, mentre es feia el segon vol, una avaria obligà a aterrar fora de l'hipòdrom, sense que l'aparell sofrís cap dany.

La darrera demostració va ser el

20 de febrer. Aquesta vegada el vol durà gairebé quatre minuts, però quan feia cap a la pista per aterrar, en el moment més crític del vol, hagué d'elevat-se de nou per no aixafar un fotògraf de premsa. El Bleriot es quedà sense velocitat i es desplomà. Se'n va avariar part d'una ala, l'hélix es va trencar i Mamet es va ferir el nas. Un dels espectadors se'n tornà a casa amb un record del moment viscut: un tros d'hélix sota el braç, pel qual havia pagat l'enorme suma de 500 pessetes! Després del vol de Barcelona seguiren, entre 1910 i 1913, els primers vols de la resta de capitals del país i d'Espanya.

L'eufòria suscitada per aquests primers vols portà a sumar esforços, i l'Asociación de Locomoción Aérea, l'Aeri Club Santos Dumont, la Sociedad Aero-náutica Espanola (abans Juventud Aviadora Espanola), l'Ateneu Enciclopèdic Popular i l'Atracció de Forasters organitzaren a Barcelona la primera Exposició d'Aviació del país, a la nau principal dels Salons Reig del Passeig de Gràcia, inaugurada el 15 de març.

**Lluís Corominas**