

PIONEROS

de la Aviación Española

Cuadernos de Historia Aeronáutica

Distribución digital no venal: Círculo Aeronáutico JESÚS FDEZ. DURO



dlb

Pioneros de la Aviación Española

QUERIDO LECTOR

En el número 52 de **PIONEROS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA**, descubriremos la historia de un piloto militar, un piloto civil y un aviador francés.

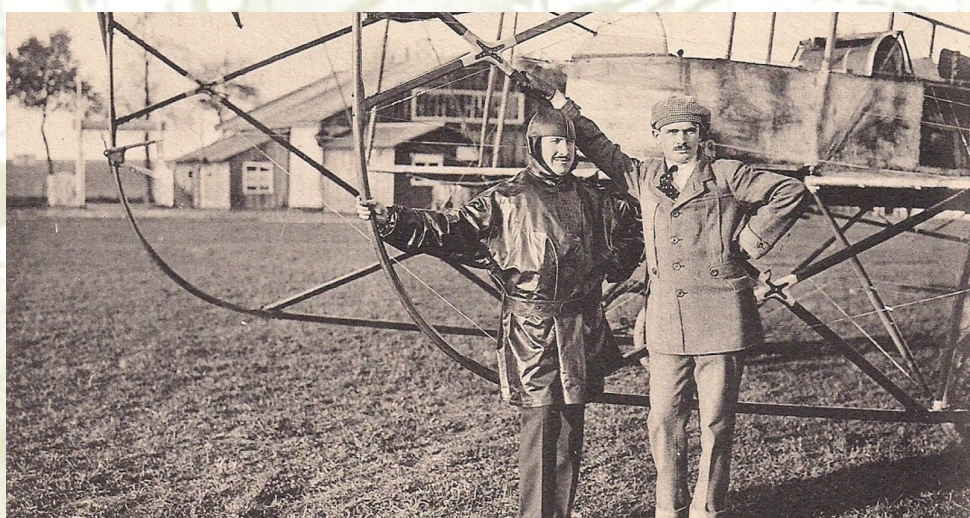
Los dos primeros cerraron la lista de pilotos del Real Aero-Club de España hasta fin

del año 1913, mientras que el francés lograría realizar la maniobra de rizar el rizo por primera vez en nuestro país, ante la atenta mirada del Rey Alfonso XIII, gran aficionado de la aviación.

dlb

HITOS:

- Primera gran ampliación del aeródromo de Cuatro Vientos
- Primer piloto en organizar una empresa de turismo aéreo en Suiza
- Primer piloto en realizar la maniobra de rizar el rizo en España



Los pilotos Lugin y Montalbán en Suiza. Fuente: Internet

ENTREGA N.º 52

CONTENIDO:

Rafael Aparici Aparici	301
Adolfo Montalbán	307
Domenjoz y los vuelos invertidos	311

El piloto militar **Rafael Aparici Aparici** sufrió un aparatoso accidente de vuelo con su compañero Zubia del que afortunadamente resultó casi ileso. Este incidente, y la necesidad de la ampliación del aeródromo de Cuatro Vientos le obligó a dejar la aviación en activo para proporcionar sus dotes de Ingeniero.

Por su parte, el piloto civil **Adolfo Montalbán**

que obtuvo su licencia de vuelo en Francia, conseguiría formalizar una empresa de turismo aéreo en Suiza, primera de este tipo en el país helvético.

En el velódromo de la Ciudad Lineal de Madrid, el aviador francés **John Domenjoz** lograba realizar la maniobra de *rizar el rizo* por primera vez en nuestro país a bordo de un monoplano *Blériot*.

El autor de estos CUADERNOS DE HISTORIA AERONÁUTICA es el cántabro **DAVID LAVÍN BORDAS**, miembro del Círculo Aeronáutico *Jesús Fernández Duro*, colaborador habitual de la Revista RESCATE de Historia y Cultura Aeronáuticas; y componente del Aula CAJASTUR del citado Círculo, para el estudio, investigación y divulgación de la historia del vuelo. Es Ingeniero de Grado en Tecnologías de Telecomunicación; Ingeniero Técnico de Sistemas Electrónicos; Técnico Superior de Mantenimiento Aeromecánico y LMA B2. Actualmente trabaja como Especialista de Navegación Aérea en el Aeropuerto de Santander.

*Fotografía de portada: Domenjoz a punto de salir con su aeroplano desde la Ciudad Lineal. Fuente: Revista *La Actualidad*

35. RAFAEL APARICI APARICI

El 31 de marzo de 1882 nació Rafael Aparici Aparici en Barcelona, hijo del Coronel de Estado Mayor de Ingenieros Rafael Aparici Puig y de Rosa Aparici Alguer.

Siguiendo la longeva tradición militar familiar (su abuelo fue Brigadier de Ingenieros), el joven Rafael consiguió aprobar los exámenes de ingreso en la Academia de Ingenieros, incorporándose el 27 de octubre de 1896 con apenas 14 años de edad.

Después de finalizar con aprovechamiento el plan de estudios reglamentario, ascendió a Primer Teniente el 12 de julio de 1905 y fue destinado al 7^a Regimiento Mixto. Comenzado 1906 pasó a la Compañía de Zapadores de la Comandancia de Menorca, regresando en julio de 1908 a la Compañía de Telégrafos de su anterior destino.



35.1. Rafael Aparici Aparici ⁶⁶⁰



35.2. Emblema del Cuerpo de Ingenieros ⁶⁶¹

Rafael Aparici, que formaba parte como socio de la Asociación Filantrópica del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, recibió la Cruz de 1^a Clase del Mérito Militar con distintivo rojo por los sucesos ocurridos en Barcelona en el mes de julio de 1909. En agosto fue trasladado al 4^o Regimiento Mixto.

Con antigüedad de 30 de septiembre de 1911 fue ascendido a Capitán trasladándose a la Comandancia de Algeciras, para pasar en diciembre al Tercer Regimiento de Zapadores Minadores.

Atraído por la naciente aviación, Rafael decidió solicitar plaza como alumno para realizar las prácticas previas al curso de piloto aviador.

Éstas comenzaron en Guadalajara el día primero de abril de 1913, quedando encuadrado en la 4ª Promoción. Su primera ascensión en vuelo libre ocurrió con el aerostato *Neptuno* el 21 de abril desde la ciudad manchega. Pilotado por el Teniente Coronel García del Campo y acompañado por el Teniente de Infantería Zubia, descendieron sin novedad en Villarroya de la Sierra (Zaragoza), después de un recorrido de 166 kilómetros donde alcanzaron una altura máxima de 2.700 metros.

Finalizadas las experiencias iniciales, se le invitó junto al resto de compañeros a continuar con la instrucción de piloto de aeroplano el 1 de septiembre en el aeródromo de Cuatro Vientos. Hasta allí se desplazó en ferrocarril iniciando las prácticas en los biplanos de la Escuela, primero como acompañante, y posteriormente como piloto al mando.

Una vez estuvo preparado, y asegurado este hecho por sus profesores, procedió a realizar el examen final el 12 de diciembre de 1913 con un biplano *Maurice Farman* de 70HP. Superado el trámite, Rafael Aparici Aparici obtuvo la licencia de vuelo número 54 expedida por el Real Aero-Club de España.

Continuó con los vuelos en el aeródromo madrileño, aunque en alguna ocasión, un sencillo paseo rutinario se complicaba más de lo debido. El 2 de marzo de 1914, a las 11 de la mañana, el monoplano que tripulaba tomaba tierra en las inmediaciones de Mora de Toledo, procedente de Ciudad Real, por rotura de la hélice. Reparada la avería piloto y acompañante emprendieron vuelo de nuevo a las tres y media de la tarde, pero un nuevo fallo les obligó a aterrizar. Aparici se vio obligado a pedir material a Madrid para poder reparar el aparato con garantías.



35.3. Rafael Aparici (izquierda), junto a Zubia, Pérez Núñez y Matanza en Ciudad Real ⁶⁶²

A las once de la noche llegó un automóvil con los repuestos tripulado por los Tenientes Sousa y White. Con el aeroplano listo emprendieron viaje a las 7:00 pero la fatalidad hizo que tuvieran un nuevo contra-tiempo, al romperse de nuevo un elemento del aparato. Los aviadores fueron agasajados por las cerca de 5.000 personas que se acercaron con motivo del suceso.

Las desgracias nunca vienen solas, y apenas unas pocas semanas después Aparici, que acompañaba a Zubia en otro *raid*, esta vez a Zaragoza, tuvieron un terrible accidente. El día de Viernes Santo de regreso a Madrid, en el pueblo de Estebas a siete kilómetros de Medinaceli, se vieron obligados por un fortísimo viento a tomar tierra. Después de descansar y almorzar emprendieron vuelo a Madrid a las tres de la tarde, pero una fuerte racha de viento huracanado les hizo inclinar el aparato a 300 metros de altura. Zubia descendió vertiginosamente planeando sobre el río Jalón.

Cuando iba a tomar tierra otra ráfaga hizo capotar al aeroplano sobre un rebaño de ovejas matando a dos de ellas. La multitud que se había citado para ver las evoluciones del biplano presenció con espanto el accidente y corrieron a ayudar a los desafortunados militares que yacían bajo los restos.

Un verdadero montón de astillas cubría los cuerpos inertes de los pilotos que tardaron un buen rato en volver en sí.

Asistidos por el médico se le apreció al Capitán Aparici una fuerte contusión en la región lumbar, pero sin gravedad.

Zubia resultó con su pierna izquierda dañada observándosele una distensión ligamentosa de la articulación del pie aunque se ignoraba si había rotura.

A pesar de los agudos dolores que sufrían, no perdieron el buen humor, haciendo chistes de su propia desgracia. Al aludir un periodista a los terribles peligros de la aviación, el Capitán Aparici contestó: «*¡Peor es morir de la viruela negra!*». Este accidente acrecentó la preocupación de su por entonces prometida que le puso entre la espada y la pared. De esta forma se incorporó a su labor de ingeniero, aunque continuó en comisión en Cuatro Vientos donde se le encargó realizar unas obras.

En septiembre se le concedió otra Cruz de Primera Clase del Mérito Militar con distintivo rojo por los especiales méritos contraídos en el servicio de aviación desde el 31 de mayo de 1914. Apenas dos meses después de este premio, el Capitán Aparici contraía matrimonio con María del Carmen Velázquez-Gaztelu y Mateos, vecina de Arcos de la Frontera.

Ese año, como consecuencia del incremento de operaciones en África, los talleres de Cuatro Vientos tuvieron que ser ampliados, y se comenzaron a construir aeroplanos. Esta circunstancia obligó a proyectar nuevas edificaciones, también para la escuela de vuelo y un nuevo Pabellón de Oficiales.



35.4. Rafael (derecha) con su esposa visitando las obras de Cuatro Vientos ⁶⁶³

La Comandancia de Ingenieros del Servicio de Aviación fue la encargada de redactar en 1915 el proyecto de remodelación. El Pabellón de Oficiales, de nueva construcción tenía que contar con todas las dependencias generales de la Escuela de Aviación y servir de alojamiento de oficiales.

Desde su concepción se quiso que fuera el edificio más singular de Cuatro Vientos. La dirección técnica de las obras la llevó el Comandante Julián Gil Clemente con la colaboración del Capitán Rafael Aparici Aparici. El presupuesto asignado fue de 305.798,84 pesetas, siendo la cuarta parte para la remodelación del aeródromo. El pabellón comenzó a construirse a finales de 1915 y no fue terminado hasta 1918.

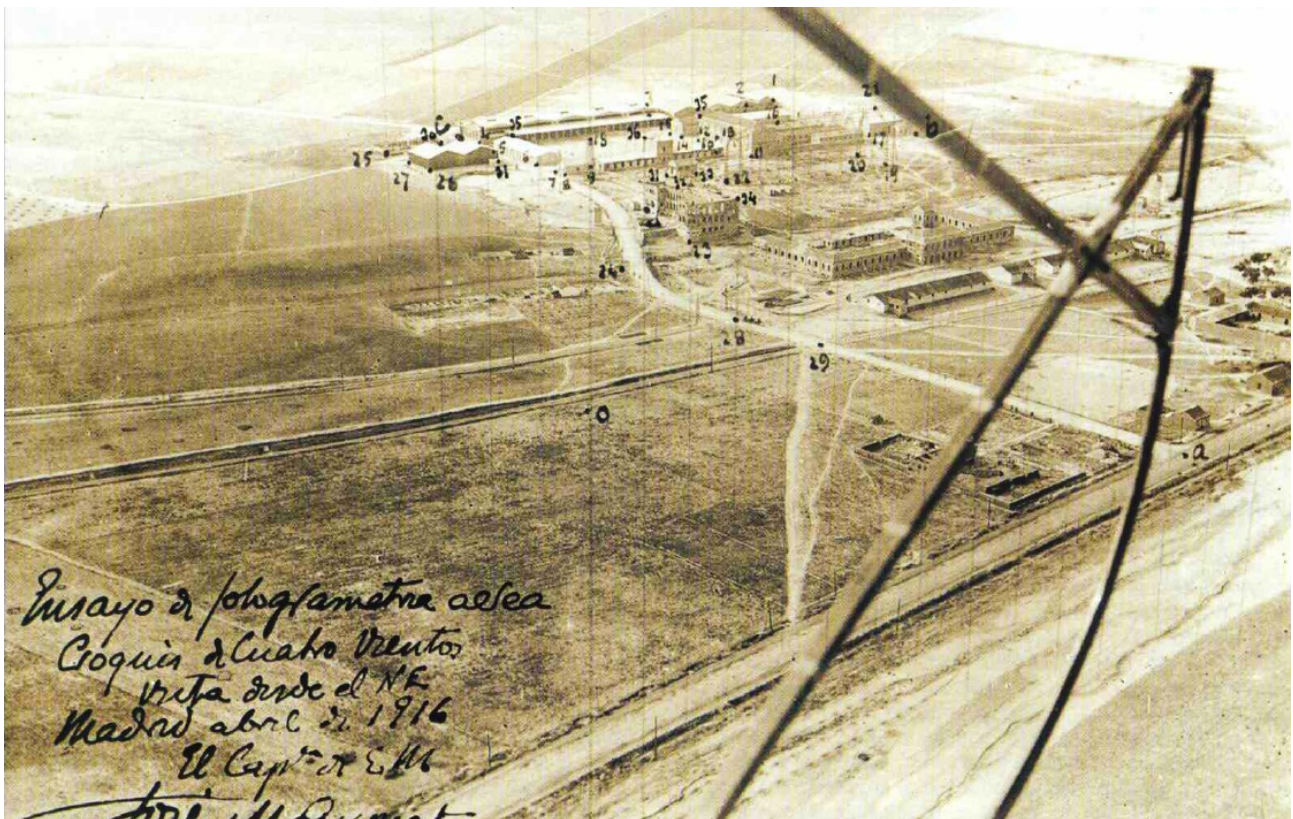
Acabando el año 1915 fue destinado a las tropas del Centro Electrotécnico y de Comunicaciones, aunque permaneció en comisión en el Servicio de Aeronáutica por las obras.

Como curiosidad, en un sorteo semestral de instrumentos Aparici fue agraciado con unos gemelos Zeiss de 12 aumentos valorados en 247,50 pesetas.

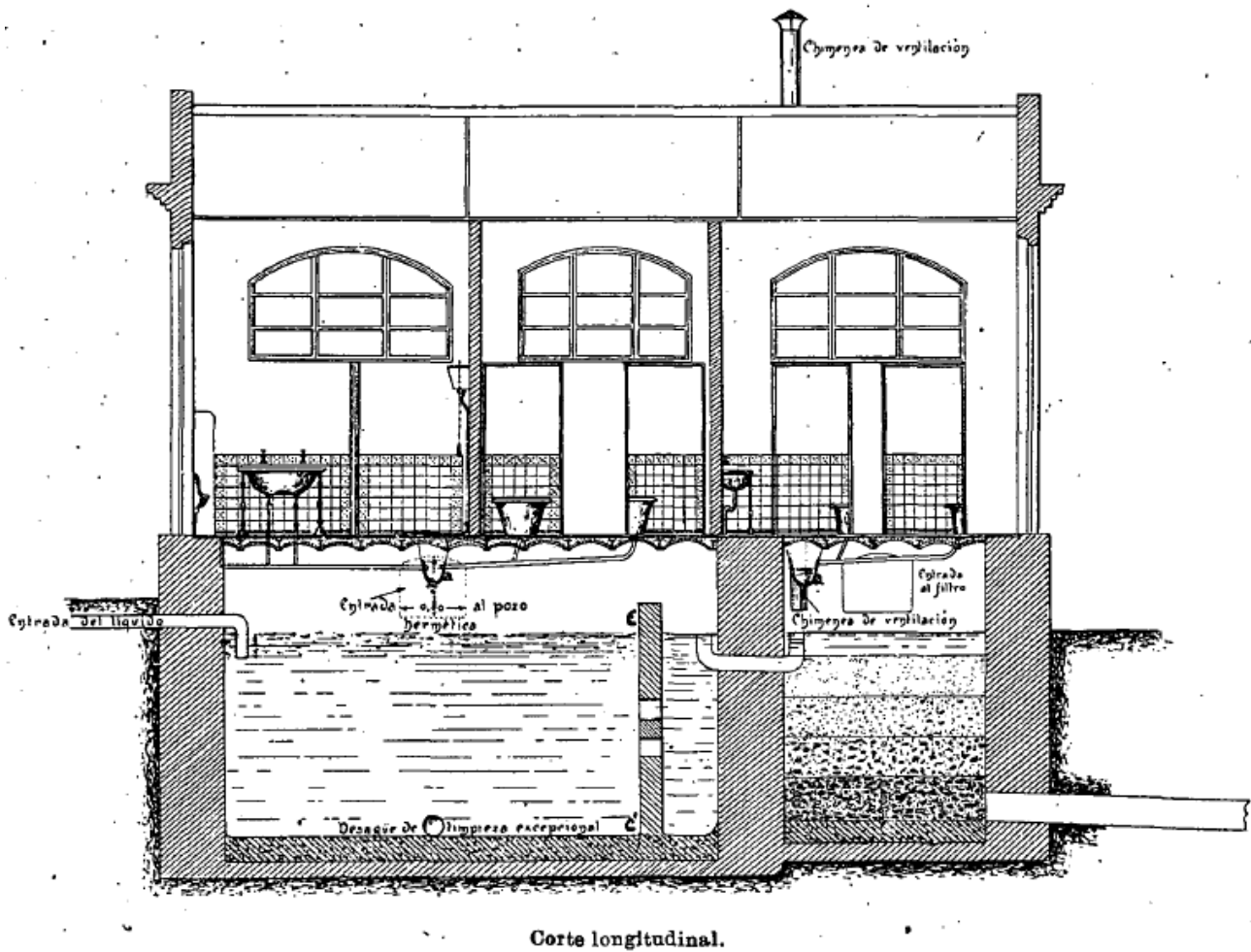
Su dedicación le hizo ser valedor de una gratificación de 600 pesetas anuales por D.O. del 13 de diciembre de 1915, y de 1.500 anuales más en 1916. Además recibió la Cruz de 2ª Clase del Mérito Militar con distintivo blanco como recompensa por los méritos contraídos en la ejecución de las obras del aeródromo.

Pese a estar destinado en Carabanchel por las obras del aeródromo, Rafael había establecido su residencia con su esposa en Valencia, en la calle Ciscar Nº 56. Allí nació el primero de sus cuatro hijos varones José María, el 10 de marzo de 1916.

Finalizadas las obras finalizó su comisión regresando a su destino, que pasó a ser el del Regimiento de Telégrafos en julio de 1919.



35.5. Fotogrametría aérea del aeródromo de Cuatro Vientos en abril de 1916 ⁶⁶⁴



35.6. Instalación de servicios realizada por Rafael Aparaci en el aeródromo de Cuatro Vientos ⁶⁶⁵

MATEMATICAS SUPERIORES Y FISICA
D. RAFAEL APARICI Y APARICI
 COMANDANTE RETIRADO - CISCAR, 14, Valencia
 :: DE INGENIEROS ::
20 % APROBADOS - 40 % NOTABLES - 40 % SOBRESALIENTES
 Clases empezarán 1.º Septiembre. Escribid Masarrochos, S. Antonio, 15

35.7. Anuncio de clases particulares impartidas por Rafael Aparici ⁶⁶⁶

Ascendió a Comandante por Real Orden de 5 de agosto de 1920 y pasó a disponible en la 1ª Región.

A comienzos de 1921 fue destinado a la Comandancia de Zaragoza y después al 5º Regimiento de Zapadores Minadores. En 1924 se le concedió una licencia de tres meses por enfermo a la ciudad balneario checa de Karlovy Vary. Con antigüedad de 30 de agosto de 1924 se le concedió la Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermengildo. En septiembre de 1926 pasó al 2º Regimiento de Ferrocarriles y en febrero 1930 a la Comandancia de Ingenieros de Marruecos, regresando ocho meses después. El 25 de mayo de 1931 pasó a situación de disponible forzoso y el 3 de julio se le concedió la solicitud de su pase a retiro. Gracias a sus amplios conocimientos en ciencias, Rafael Aparici comenzó a impartir clases particulares de matemáticas y física.

Su hijo mayor José María comenzó los estudios de medicina y por su condición republicana ingresó en aviación donde se convirtió en piloto de *Mosca* en 1938. Fue esa tendencia izquierdista la que casi le hizo enemistarse con su familia. El día que comunicó a su padre que se iba a alistar con la República, éste zanjó la discusión con un: «*¡Si eres tan republicano, no tienes sitio en esta mesa, ni en esta casa! ¡Así que ve a alistarte y no vuelvas!*».

Afortunadamente Rafael rectificó su actitud aceptando la ideología de su hijo. El pionero piloto logró afortunadamente mantener el contacto con José María que sobrevivió a la Guerra Civil.

Sin embargo, los problemas de salud de Rafael Aparici Aparici propiciaron su fallecimiento el 30 de diciembre de 1944.



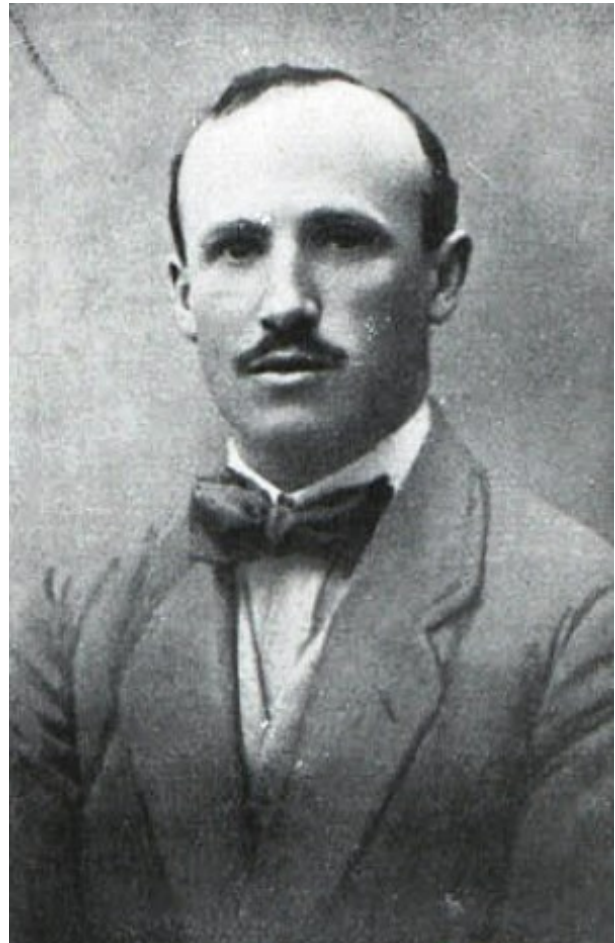
35.8. Rafael Aparici con su mujer y sus cuatro hijos en 1936 ⁶⁶⁷

36. ADOLFO MONTALBÁN

Adolfo Montalbán fue un pionero civil de la aviación española nacido en Granada el 22 de agosto de 1884.

Desde joven fue un enamorado de la aviación, así que abandonó su hogar en busca de su destino en el país vecino. Desde 1910 trabajó como secretario del diseñador y constructor de aeroplanos Henri Farman en Francia.

En contacto directo con todos los últimos avances en materia de aviación decidió inscribirse en la escuela Farman para tratar de obtener su licencia de vuelo. Finalmente, tras la respectiva preparación, Adolfo Montalbán obtuvo su *brevet* de piloto aviador el 14 de noviembre de 1913 en Etampes a bordo de un biplano *M. Farman* de 70HP. Aunque aprobó su examen de piloto a mediados de noviembre, Montalbán obtuvo la licencia número 55 del Real Aero-Club de España, la última que se expidió ese año, cuando por fecha le debía haber correspondido la número 50. Como ya había ocurrido en otras ocasiones, esto era debido a los retrasos en la gestión de la documentación proveniente de Francia.



36.1. Adolfo Montalbán ⁶⁶⁸



36.2. Adolfo Montalbán con su traje de vuelo ⁶⁶⁹

Fue en la escuela del francés donde entabló amistad con el piloto suizo Marcel Lugin. Ambos planearon y trataron de ejecutar una original idea concebida para sacar partido a sus recién estrenadas licencias de vuelo. El 30 de enero de 1914 presentaron ante el Departamento Federal de Ferrocarriles en Lausanne, una solicitud de concesión de transporte aéreo de personas por medio de hidroaviones sobre el lago Genève y las zonas circundantes. El servicio estaría disponible al público todos los años desde el primer día de abril hasta el treinta de noviembre.



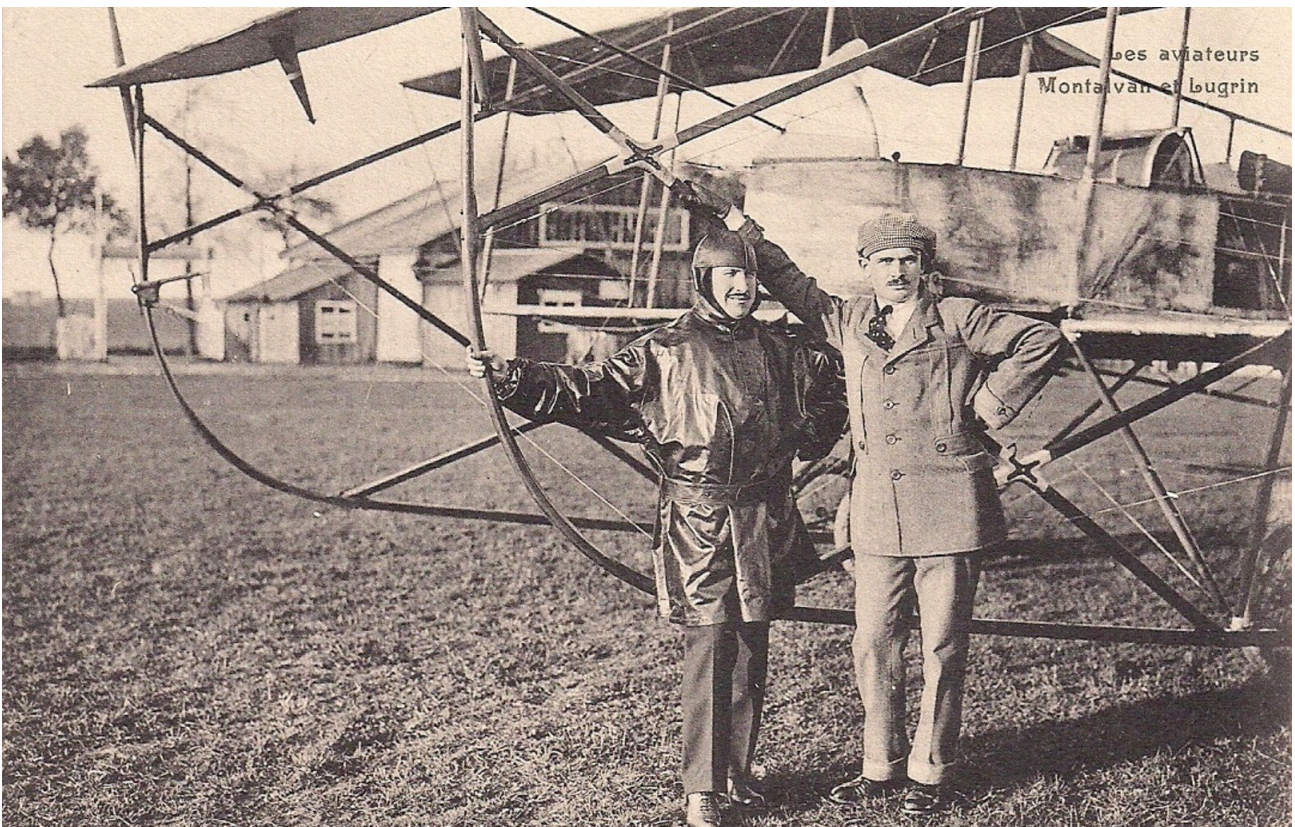
36.3. Marcel Lugin ante su aeroplano ⁶⁷⁰

El puerto central de la empresa sería Ouchy. El viaje Ouchy-Evian-Ouchy tendría lugar todos los días, y a petición se podrían realizar viajes Ouchy-Vevy-Montreux y Ouchy-Genève, directamente o por Evian, o por una de las estaciones anteriores.

También realizarían trabajos para la Administración Postal, siempre y cuando las sacas no pesaran más de 10 kilogramos y tuviesen un volumen no muy grande. Además se comprometían a poner a disposición del Ejército sus aparatos y el personal.

Los avispados empresarios aeronáuticos habían fijado unos precios para realizar trayectos de ida o ida y vuelta, con uno o dos pasajeros.

La empresa iba a disponer de dos aeroplanos: el biplano triplaza *Henry Farman* de tipo militar con motor *Gnome* de 80HP de Adolfo y el aparato de iguales características *Maurice Farman* con motor *Renault* de 100HP de Lugin.



36.4. Lugin y Montalbán (izquierda) junto al H. Farman de éste en el aeródromo de Blécherette en 1913 ⁶⁷¹

Cabe resaltar que ambos pilotos acompañaron a Gouguenheim el 6 de junio de 1914 en un extraordinario vuelo de Etampes a Orleans. Después de un aterrizaje en Groves regresaron a Etampes. El vuelo del piloto con estos dos pasajeros lo realizó en un *H. Farman* con motor *Gnôme* de 80HP.

El comienzo de la Gran Guerra no permitió a los pilotos continuar con su empresa. De hecho, el 1 de agosto de 1914, Lugin estuvo en Berna para recibir ordenes del Departamento Militar Federal. Su *Farman* estaba preparado en Evian. A las 2:30 del día 3, Lugin llegaba a Lausanne donde le esperaba Montalbán para comunicarle que Francia había requisado su aeroplano. Lugin se presentó a la Compañía General de Navegación explicando la grave situación que padecían, pero su única opción era ocultar el otro aeroplano, por lo que Montalbán y el mecánico Leclerc partieron para Evian a las 5:35 para desmantelarlo.

Un barco fue puesto a disposición de Lugin para intentar recuperar el *Farman*, partiendo de Ouchy a las 5:45. Una hora después el barco llegaba a Evian y discretamente se acercaron al garaje donde Montalbán y Leclerc habían preparado todo. Sin hacer ruido el aeroplano fue cargado el bote y a las 7 de la tarde salía para Ouchy, logrando ponerlo a salvo.

Sin empresa, sin aeroplano y desesperado, Montalbán que vivía en Montreux, se puso a disposición del Departamento Federal Militar como piloto-aviador. Finalmente participó con el grupo de pilotos suizos como personal de apoyo no navegante, al prestar juramento portando simplemente el brazalete federal.

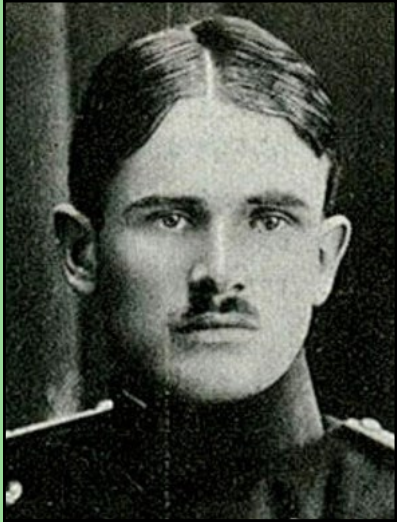
Tras la guerra, el granadino precursor del turismo aéreo en Suiza, fijó su residencia en la Rue Fontaine-au-Roi de París, y no se tiene constancia de que continuase volando.



36.5. Adolfo Montalbán y Marcel Lugin ante el Maurice Farman del segundo en Lausanne el 22 de enero de 1914 ⁶⁷²

PROTAGONISTAS

MARCEL LUGRIN



36.6. Marcel Lugin 673

Hijo de un pastor de Noville, Marcel Lugin fue un pionero de la aviación suiza nacido el 22 de junio de 1891.

Siempre mostró un gran interés por los deportes, especialmente el fútbol.

Obtuvo la *brevet* número 40 de Suiza el 8 de octubre de 1913 en Etampes, en la Escuela Farman, donde conoció al piloto español Adolfo Montalbán, con el que se asoció para formar la primera compañía de turismo aéreo de Suiza.

Entre sus logros figura un vuelo entre París y el aeródromo de Blécherette el 21 de junio de 1914 con su propio biplano *Farman* en compañía de su mecánico Leclerc.

Al comenzar la Gran Guerra fue movilizado junto a otros pilotos civiles suizos en la ciudad helvética de Berna.

Los Lugin, Audemars, Bider, Comte, Durafour o Parmelin entre otros, formaron la aviación militar suiza.

Desgraciadamente Lugin perdió la vida en un desgraciado accidente el 24 de junio de 1915, cuando partió desde un aeródromo cercano a Zúrich para realizar un vuelo de prácticas.



36.7. Los pilotos militares suizos 674



36.8. Marcel Lugin a su llegada a Lausanne en su Farman el 12 de junio de 1914 675

37. DOMENJOZ Y LOS VUELOS INVERTIDOS

Durante la primera quincena de diciembre de 1913, el piloto suizo John Domenjoz realizó varias exhibiciones aéreas desde el velódromo de la Ciudad Lineal de Madrid.

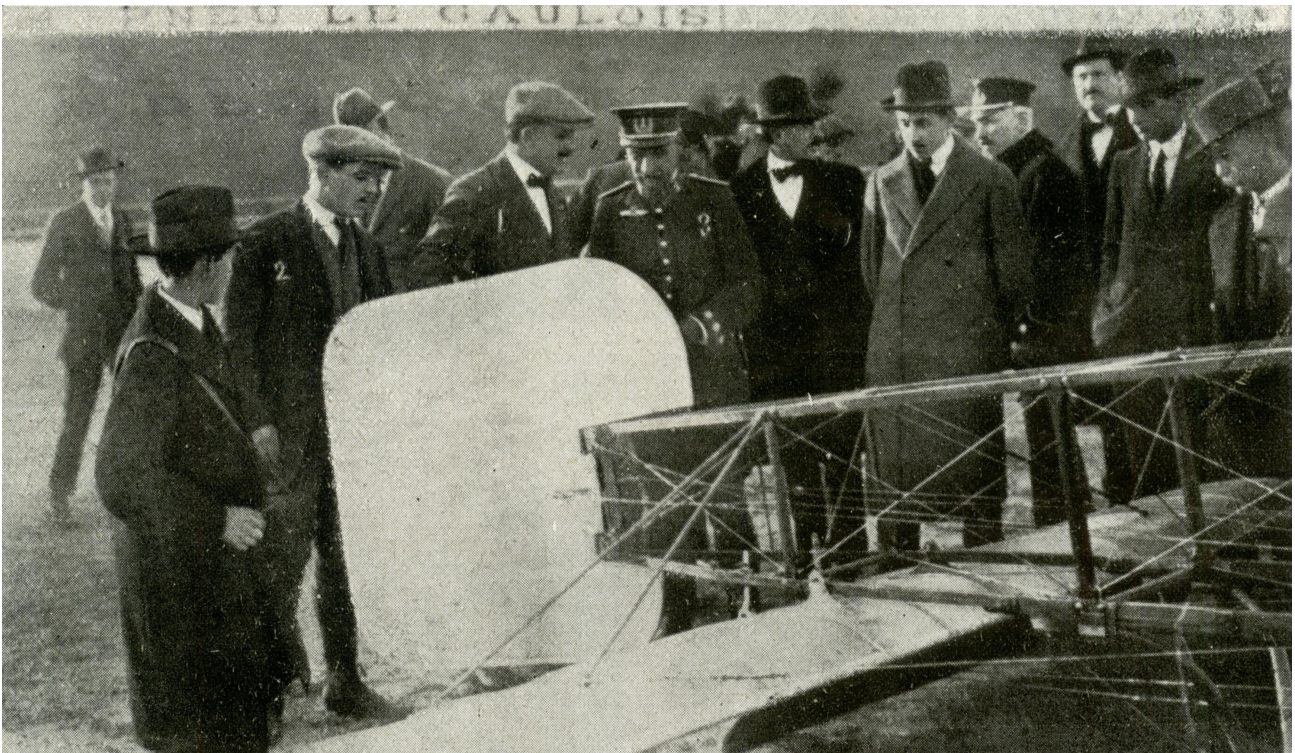
De la mano del archiconocido aviador francés afincado en España Leónce Garnier, que hacía las labores de *manager*, el ginebrino llegó a la capital española con su monoplano *Blériot*, dispuesto a realizar vuelos de acrobacia.

Efectivamente, John Domenjoz comenzó sus fenomenales vuelos el 13 de diciembre por la tarde, demostrando ser el mejor piloto acrobático que había volado en España.

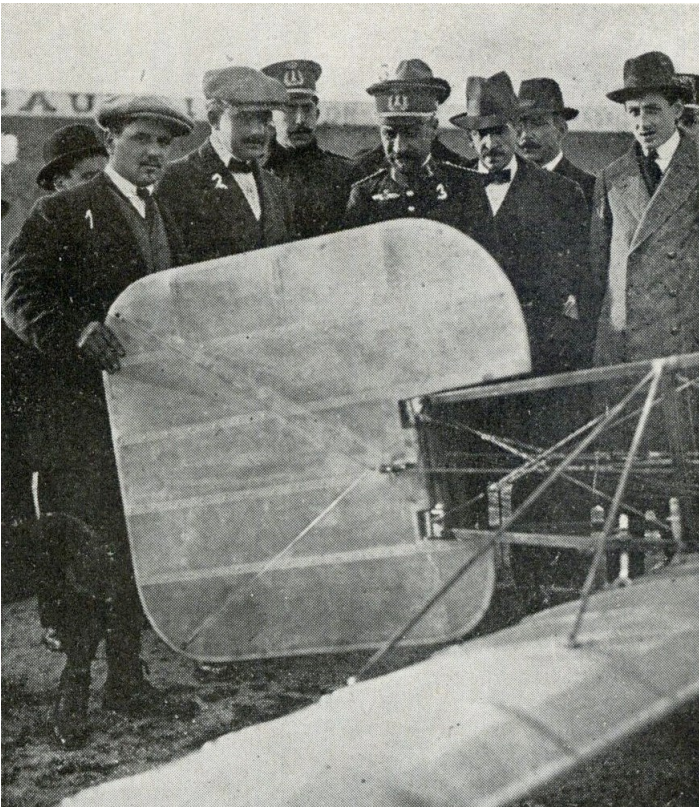


37.1. John Domenjoz a bordo de su monoplano en Madrid ⁶⁷⁶

El público madrileño, que había oído hablar de las gestas acrobáticas de Pegoud, acudió en masa para presenciar las hazañas aéreas del desconocido aviador suizo.



37.2. Garnier (1) y Domenjoz (2) dando explicaciones al director del Parque de Aviación Militar el Coronel Vives (3) ⁶⁷⁷



37.3. Domenjoz (1) y Garnier (2) conversando con Vives (3) ⁶⁷⁸

«Saltos mortales, vuelos en ángulo casi recto, resbalamientos volutarios sobre las alas, espirales, descensos en chimenea, todo cuanto imaginarse pueda, todo cuanto ha tenido suspenso el ánimo de los espectadores esta tarde, es cosa que, con ser fantástica, inverosímil de no presenciarla, tiene un mérito infinitamente más pequeño que salir en aeroplano de un terreno como la pista velocipédica de la Ciudad Lineal, verdadera cazuela para aeródromo.

Domenjoz ha despegado las dos veces que ha salido, en menos de veinte metros y ha tomado tierra con una precisión absolutamente increíble, deteniéndose en sesenta metros, dando la impresión de que las terrazas-aerogarages no son, ni mucho menos, un sueño, y que los aeroplanos de 1920 no necesitarán el campo para salir ni para llegar», relataba un emocionado periodista.

Las exhibiciones se extenderían durante todo el fin de semana, por lo que el público de la capital tendría la posibilidad de observar en varias ocasiones la pericia del piloto a los mandos.

Desde poco después del mediodía empezó a acudir la gente a las inmediaciones del velódromo. Hubo primero una carrera de motocicletas para la que se habían inscrito siete participantes.

Antes de dar comienzo los vuelos, los protagonistas hablaron con los oficiales pilotos de Cuatro Vientos y Guadalajara que se habían desplazado con el Coronel Vives, Director de la Aeronáutica Militar. Garnier y Domenjoz se comunicaban perfectamente en castellano por lo que pudieron dar buenas explicaciones de como el acróbata realizaba las figuras más difíciles.

A las tres y media de la tarde el aviador ocupó su asiento a bordo del monoplano y ascendió.



37.4. Alfonso XIII saludando a Garnier ⁶⁷⁹



37.5. Garnier, junto a Domenjoz, dando explicaciones al Coronel Vives ⁶⁸⁰

Desde un primer momento se pudo advertir el su extraordinario dominio del aparato, realizando virajes de radio muy corto.

Después de evolucionar durante un rato sobre el velódromo y sus inmediaciones, se remontó a algunos centenares de metros, detuvo el motor, inclinó la proa del aparato y dio una vuelta completa describiendo un amplio círculo vertical, estallando los espectadores en un estruendoso aplauso. Otras tres veces repitió el *looping the loop* o maniobra de rizar el rizo.

Al bajar del monoplano, el aviador recibió una unánime ovación y fue felicítisimo. Fue fotografiado junto a su esposa mientras descansaba, pero apenas unos minutos después volvió a despegar.

Esta vez voló a gran altura en dirección a Cuatro Caminos, y de pronto colocó el *Blériot* en posición vertical, descendió un trecho, y trazando un arco en espiral volvió a la posición primitiva, realizando nuevamente otros dos rizos.



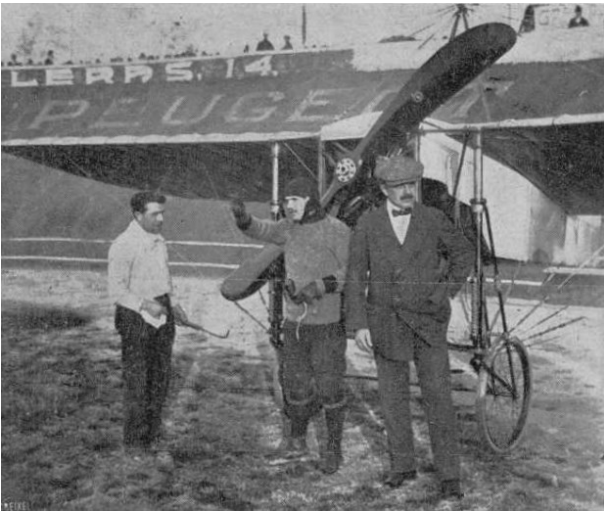
37.6. Domenjoz frente a su aeroplano ⁶⁸¹

Caía ya la tarde y puesto el sol, continuaban aún los vuelos. Después de más de media hora practicando diversas experiencias, descendió suavemente siendo aplaudido de nuevo. El público salió después de ambos vuelos estupefacto por el espectáculo ofrecido.

Tras las tres jornadas de vuelos, Domenjoz partió a Vitoria, donde probaría su aparato en la escuela que allí tenía Garnier, ante la atenta mirada de Heraclio Alfaro y compañía, con la vista en una nueva exhibición en Madrid.



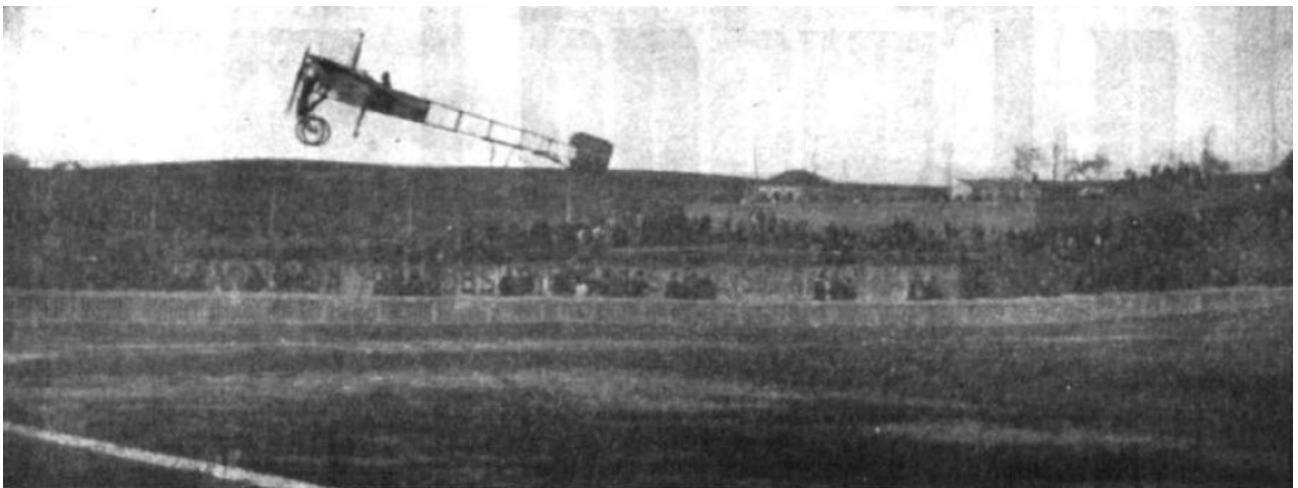
37.7. El aviador Domenjoz en el momento de despegar desde el velódromo de la Ciudad Lineal ⁶⁸²



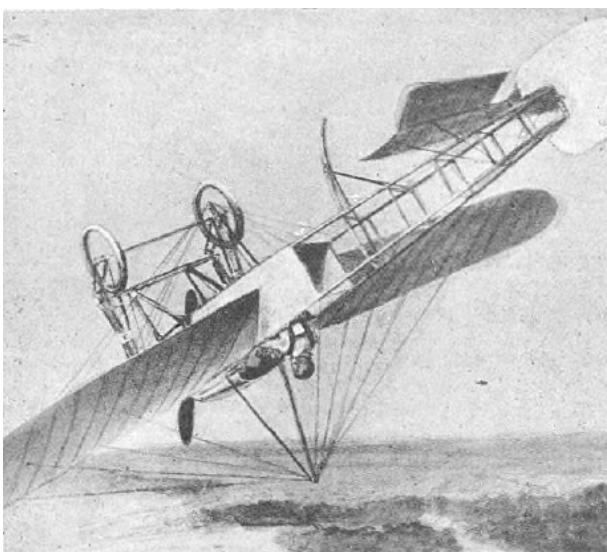
37.8. Domenjoz y Garnier frente al Blériot ⁶⁸³



37.9. Domenjoz y Garnier en el velódromo ⁶⁸⁴



37.10. Momento de emprender uno de los vuelos Domenjoz ⁶⁸⁵



37.11. Representación gráfica de Domenjoz en vuelo ⁶⁸⁶



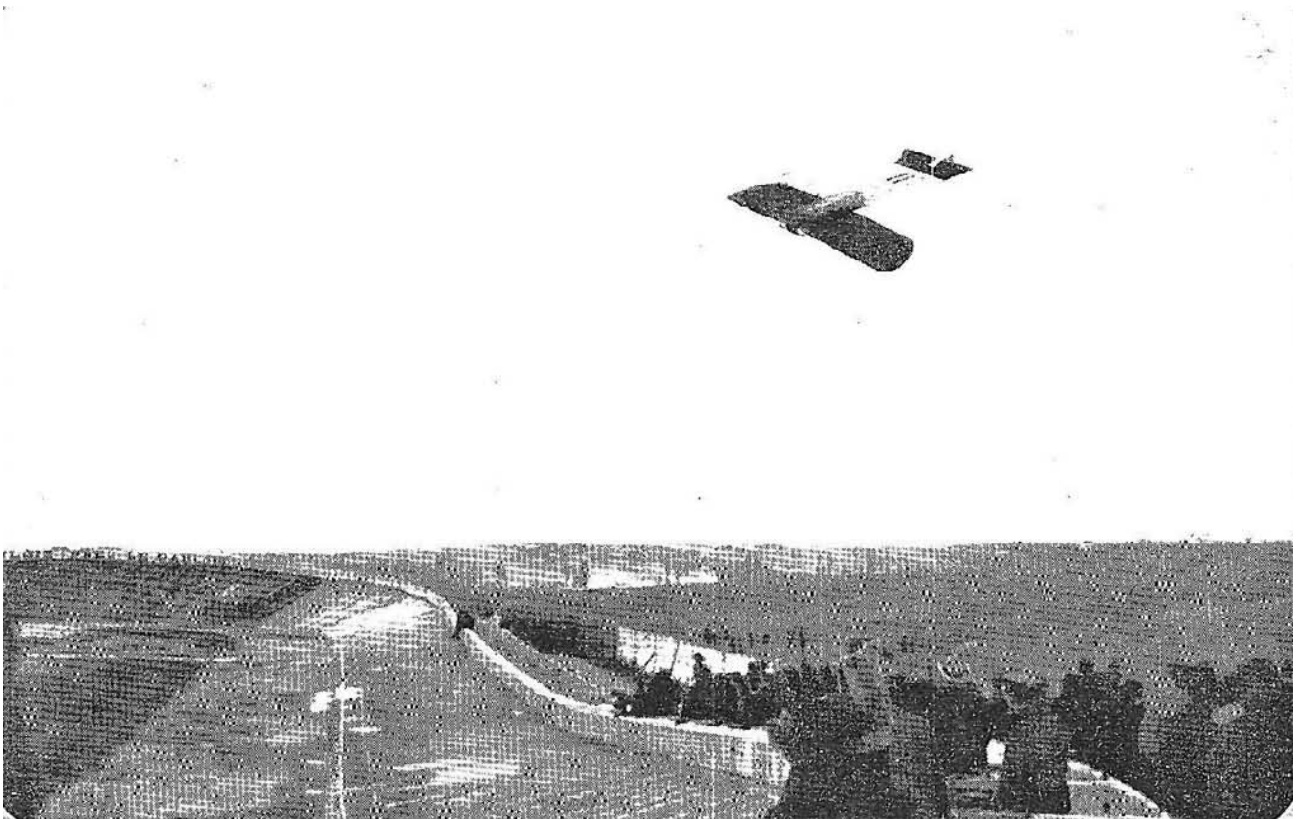
37.12. Domenjoz (X) siendo amarrado a su asiento ⁶⁸⁷



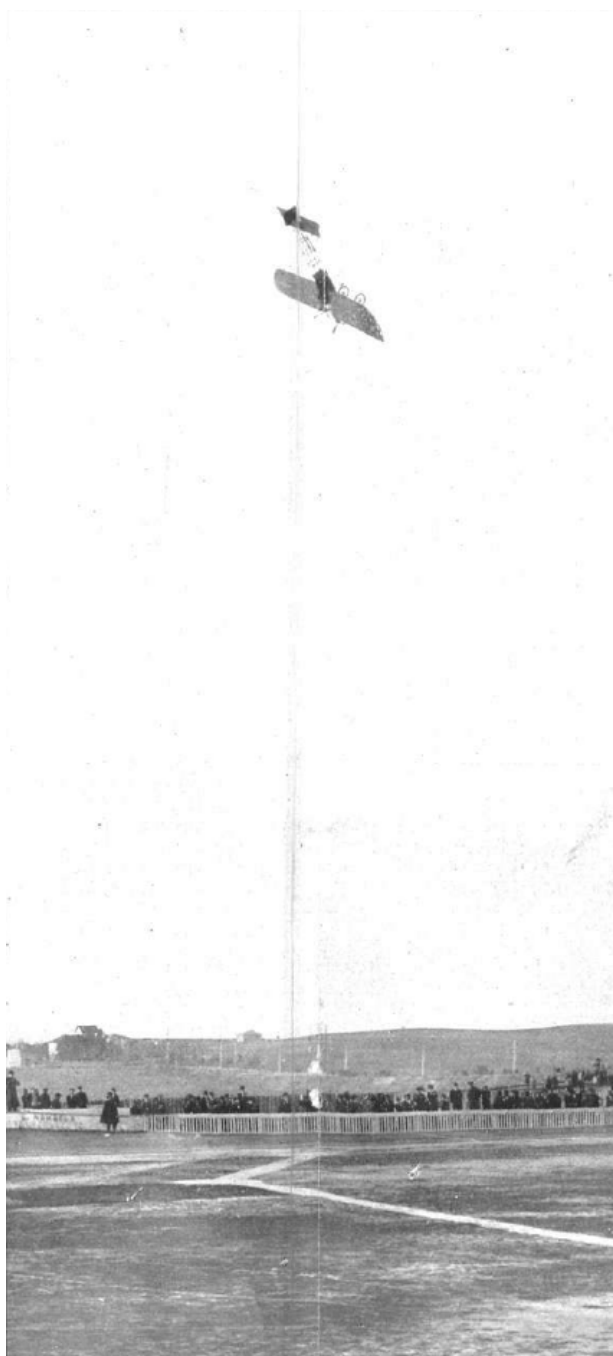
37.13. SS.MM. Los Reyes, la Infanta Doña Isabel y los príncipes de Battenberg, presenciando los vuelos invertidos de John Domenjoz en Ciudad Lineal ⁶⁸⁸

Ante los reiterados ruegos del numeroso público que asistió a al velódromo los días 13, 14 y 15, Domenjoz repitió sus experimentos. Esta vez realizaría la exhibición ante la atenta mirada de SS.MM. Alfonso XIII y Doña Victoria, de la Infanta Doña Isabel acompañada de la Srta. De Bertrán y Lis, y los Príncipes de Battenberg. El día 21 de diciembre, Domenjoz se despedía del público madrileño y tenía la oportunidad de impresionar al monarca. *«Se pierde la idea del sentido en que marcha»* exclamó el Rey, admirando las evoluciones del aparato.

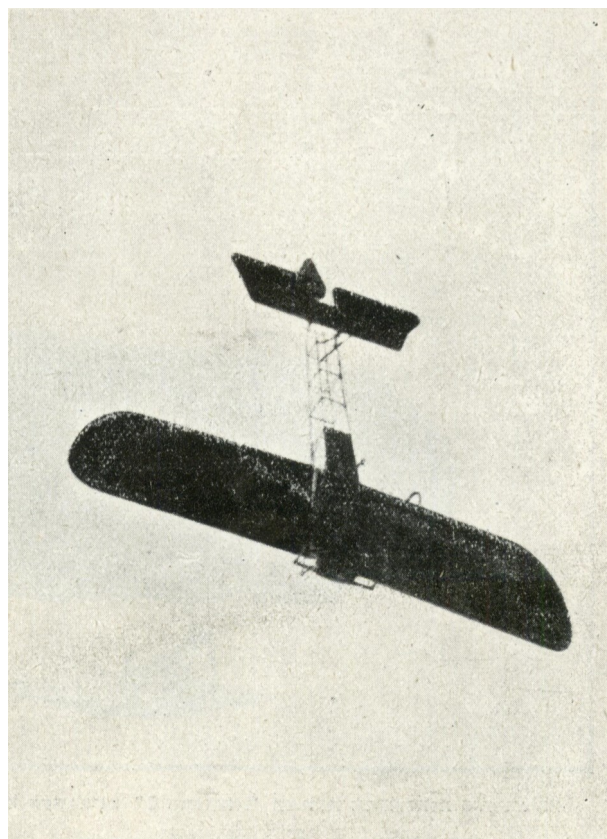
Pese al frío y la amenaza de nevadas el público acudió al aeródromo y el formidable piloto se remontó en el aire hasta los 200 metros para después de rizar el rizo por seis veces descendiendo en espiral y tomando tierra. Alfonso XIII felicitó al aviador y le hizo un comentario sobre una inestabilidad que observó en una maniobra debida a una ráfaga de aire.



37.14. Domenjoz durante uno de sus sensacionales vuelos cabeza abajo en presencia de los Reyes de España ⁶⁸⁹



37.16. Domenjoz maniobrando sobre el público ⁶⁹¹

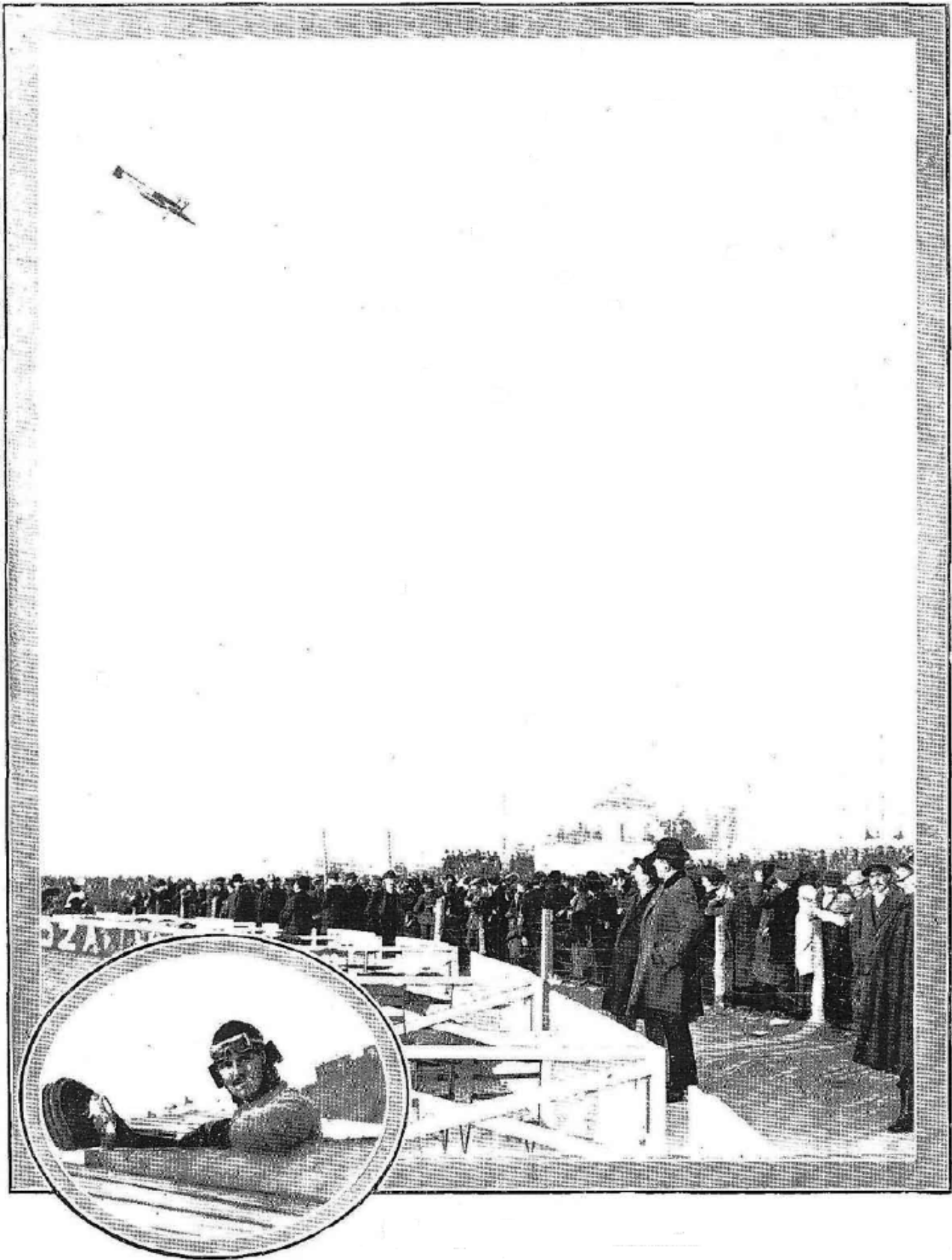


37.15. Un vuelo invertido de Domenjoz ⁶⁹⁰

Domenjoz extrañado por que se había dado cuenta de ese pequeño detalle comentó sobre el monarca: *«El Rey de España debe ser entendidísimo en cuestiones de aviación, pues cuando me encontraba por aquel lado (señalando el NO), a 500 metros de altura, tuve un balanceo sufrido por una ráfaga de aire y que supe evitar por un descenso en espiral, lo cual nada más que una persona muy perita puede precibir, y el Rey me lo ha citado como nota de su observación».*

Terminados los saludos, marchó la familia Real del velódromo siendo despedida con las acostumbradas muestras de cariño.

El piloto suizo dejó una grata impresión en la capital española realizando por primera vez en nuestro país el *looping the loop* o la denominada maniobra de rizar el rizo.



37.17. John Domenjoz (en el medallón) y su aeroplano, realizando la maniobra de rizar el rizo en la Ciudad Lineal⁶⁹²



37.18. Los Reyes presenciando lo vuelos de Domenjoz (en el medallón) ⁶⁹³



37.19. Observando las maniobras ⁶⁹⁴



37.20. Público en las inmediaciones del velódromo de la Ciudad Lineal presenciado la fiesta de aviación ⁶⁹⁵



37.21. Domenjoz junto a su esposa y la de Garnier ⁶⁹⁶



37.22. Domenjoz acompañado de algunos espectadores ⁶⁹⁷

PROTAGONISTAS

JOHN DOMENJOZ

37.23. John Domenjoz ⁶⁹⁸

John Domenjoz nació en Genève, Suiza, el 6 de abril de 1886.

Gran aficionado del automovilismo, cambió los coches por la aviación, iniciándose como mecánico en la escuela Blériot de Pau en 1910, donde comenzó a volar.

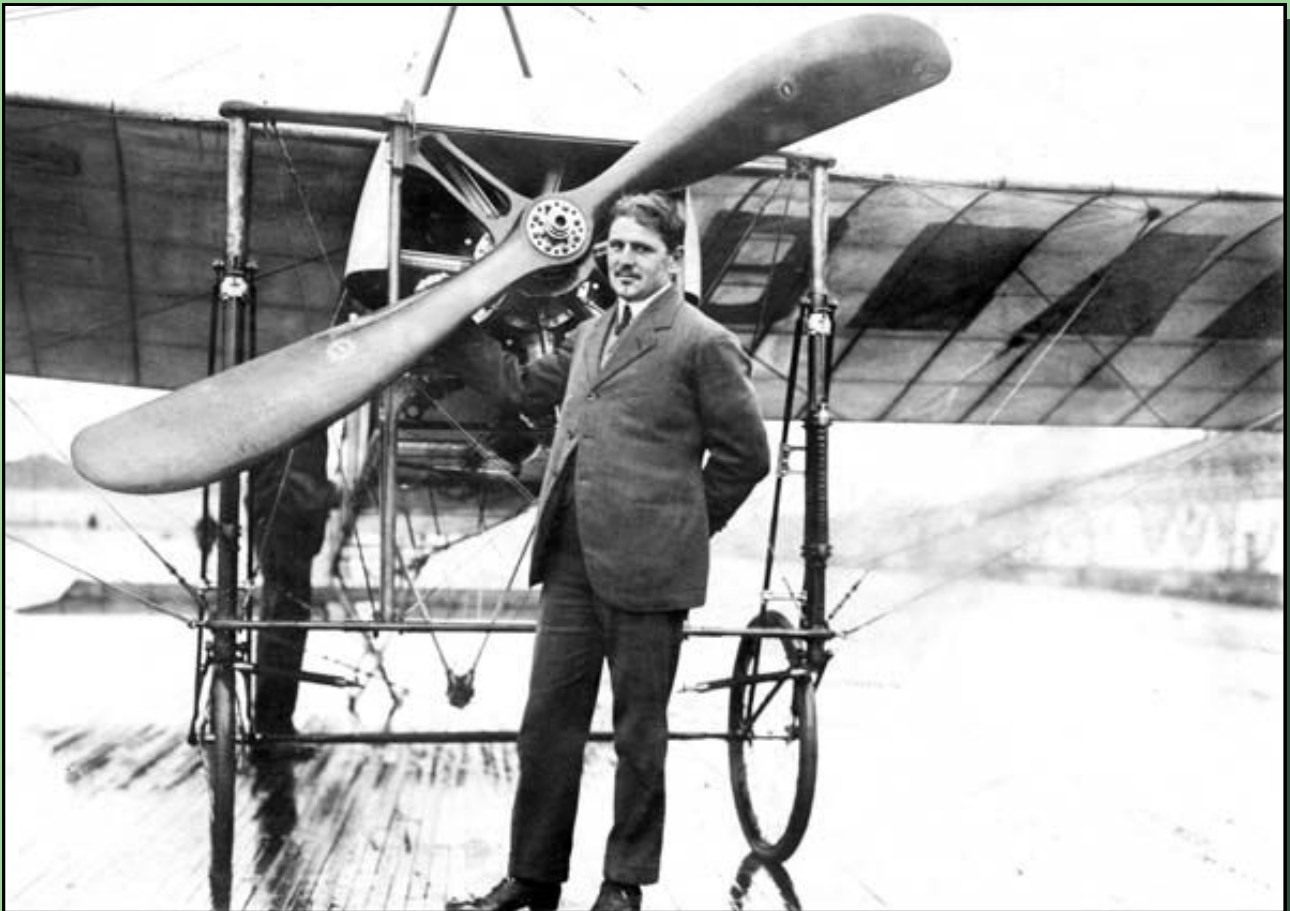
El 29 de enero de 1911 consiguió la *brevet* número 10 de Suiza con un biplano *Farman* en la localidad belga de Kiewit.

Ese año conoció al piloto francés Léonce Garnier con quien se asociaría para realizar demostraciones por todo el mundo.

Convertido en instructor de la Escuela Blériot de Buc, enseñó a volar a Adolphe Pegaud, el primero en rizar el rizo en Francia. Tres días después lo lograría él mismo con más precisión.

Después de un *tour* por España recaló en Argentina, y años después voló en Uruguay y EEUU, donde finalmente quedó como instructor militar de pilotos, y profesional de la mecánica.

John Domenjoz falleció a los 65 años, en febrero de 1952, en Connecticut, EEUU.

37.24. John Domenjoz en octubre de 1915 frente a su Blériot ⁶⁹⁹

Pioneros de la Aviación Española

Descárgalo en:

<http://www.circuloaeronautico.com/>
<http://www.pionerosdelaaviacion.com/>

Contacto:

dlb-2015@hotmail.com



Esta obra se ha realizado sin ningún ánimo de lucro, con el objetivo de rescatar y difundir la historia aeronáutica española.

Pretende ser un trabajo “vivo” en el que el lector puede colaborar aportando nuevos datos y fotografías de los distintos artículos, así como advirtiendo de fallos e imprecisiones en la redacción del texto o incorporación de las fotografías.

Para ello puede remitir la información debidamente contrastada vía e-mail a nuestra dirección de correo electrónico.

dlb

PROCEDENCIA DE LAS IMÁGENES

- | | | |
|---|--|--|
| 660 Revista España Automóvil y Aeronáutica | 670, 671, 672, 673, 674, 675 Internet | 688 Revista La Actualidad |
| 661 Internet | 676 Revista España Automóvil y Aeronáutica | 689 Revista Nuevo Mundo |
| 662 Revista Vida Manchega | 677 Revista Blanco y Negro | 690 Revista Blanco y Negro |
| 663 <i>Desafiando a la muerte. José M^a Aparici Jerez</i> | 678, 679 Revista La Actualidad | 691 Revista Mundo Gráfico |
| 664 Revista Aeroplano | 680 Revista Mundo Gráfico | 692, 693 Revista Nuevo Mundo |
| 665 Revista Memorial de Ingenieros | 681 Revista El Duende | 694 Periódico ABC |
| 666 Periódico Las Provincias | 682 Revista La Actualidad | 695 Revista La Ciudad Lineal |
| 667 <i>Desafiando a la muerte. José M^a Aparici Jerez</i> | 683 Revista La Ilustración Artística | 696 Revista España Automóvil y Aeronáutica |
| 668 Revista España Automóvil y Aeronáutica | 684, 685 Revista La Ciudad Lineal | 697 Revista Mundo Gráfico |
| 669 Periódico Feuille d’Avis de Neuchatel | 686 Revista Las Ocurrencias | 698, 699 Internet |
| | 687 Revista Blanco y Negro | |

En la última entrega se publicará el índice de la obra, así como la bibliografía empleada y una relación completa de la procedencia de la totalidad de las imágenes empleadas para la elaboración de este trabajo.

© 2017, de los textos: dlb

© 2017, de las imágenes: Sus autores

PRÓXIMA ENTREGA

53

PIONEROS

de la Aviación Española

Cuadernos de Historia Aeronáutica

Distribución digital no venal: Círculo Aeronáutico JESÚS FDEZ. DURO



dlb

LAS EXPOSICIONES AERONÁUTICAS
CURIOSIDADES AÉREAS
LOS MÁRTIRES DE LA AVIACIÓN