

Paterna

Boletín Informativo Municipal. Publicación gratuita. Nº 5. Noviembre 1993

SUMARIO

Programa de la
Semana
Intergeneracional
Página 6

EPA: Cursos de
Postgraduado
Página 10

Medio Ambiente:
respetemos nuestro
entorno
Página 11

Centro Social: nueva
metodología
Páginas 12 y 13

Deportes: la Selección
Española de Tenis de
Mesa jugó en Paterna
Página 21

Guía de Lectura
en el interior.
Novedades
bibliográficas.

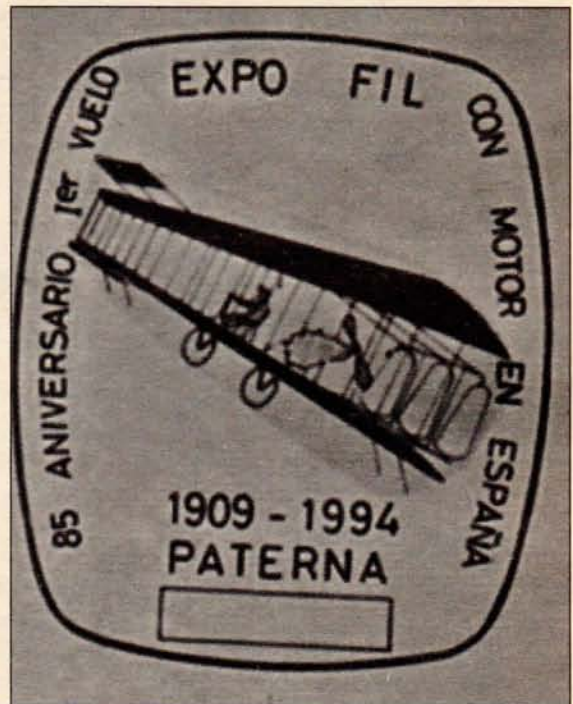
Primer vuelo español en Paterna: continúan las investigaciones.

El Ayuntamiento de Paterna está realizando los trámites oportunos para que nuestra localidad pueda conmemorar el 85 aniversario del primer vuelo a motor que se efectuó en España. El campamento de Paterna fue el lugar que el Sr. Olivert escogió para llevar a cabo las pruebas de vuelo ante la mirada atenta del Alcalde de la localidad, D. José Llabata Guillem, y algunos amigos personales.

Fue el día cinco de septiembre de 1909 cuando el aeroplano, de cuatrocientos kilos de peso y veinticinco caballos, despegó de suelo paternerero y voló durante aproximadamente cincuenta metros.

El próximo año, Paterna será la sede de una exposición en la que se podrá admirar las mejores colecciones de aerofilatelia que existen en la actualidad, todo ello para conmemorar el 85 aniversario de este hecho que ha sido descubierto recientemente.

Por el momento ya se han confeccionado los matasellos para



Dibujo del matasello del 1º Día de vuelo.

la exposición, con los dibujos del aeroplano y la Torre de Paterna, y desde el Ayuntamiento se continúa investigando, a través de diferentes fuentes documentales, para conocer en profundidad los hechos y las circunstancias que rodearon aquella primera prueba que se convirtió en el primer vuelo realizado en nuestro país satisfactoriamente.

El primer vuelo que se realizó en España fue en el campamento de Paterna

Paterna celebrará el 85 aniversario del primer vuelo con una exposición

El Ayuntamiento de Paterna organizará una exposición filatélica para conmemorar el 85 aniversario del primer vuelo a motor que se realizó en nuestro país. En dicha exposición se podrá admirar las mejores colecciones de aerofilatelía que existen en la actualidad.

Antonio Benet Montagut
Vice-Presidente de la Federación Española de
Sociedades Filatélicas.
Concejal del Ayuntamiento de Paterna



Dibujo del matasello de la exposición

Desde que el distinguido y estudioso alumno de la Escuela de Ingenieros de Barcelona Sr. Olivert dió a conocer su aeroplano y expuso cuanto se proponía hacer, hemos seguido paso a paso los trabajos y las experiencias que ha venido realizando.

Instaló su campo de operaciones en Paterna, guardando siempre la mayor reserva, porque la prudencia en esos casos es la mejor consejera.

El primer intento

Los que fueron a Paterna creyendo que iban a ver volar al Sr. Olivert como si fuera un águila quedaron defraudados. Los que sólo fueron a presenciar unas experiencias, que sólo

habían de ser un intento de aviación, quedaron satisfechos pues vieron como el aeroplano, dirigido por el Sr. Olivert, hacía un recorrido rápido por tierra y cómo el aparato llegó a perderla con una facilidad grandísima.

Lo que allí se proponía el Sr. Olivert era sólo hacer funcionar el motor y la hélice en presencia del Alcalde y de algunos amigos particulares, sin perjuicio de hacer en su día las pruebas oficiales.

A las cuatro y media de la tarde del Cinco de Septiembre de 1909, fue sacado el aeroplano del hangar y colocado en el sillín del Sr. Olivert, a quien desde entonces se le pudo llamar el primer aviador que intentó el

primer vuelo en España.

Puesto en movimiento el motor, el aparato se deslizó suavemente alcanzando una velocidad de cuarenta kilómetros por hora, dando las hélices setecientos cincuenta revoluciones por minuto. A los quince metros de recorrido el aeroplano perdió el suelo volando desde su arrancada unos cincuenta metros aproximadamente.

Hay que tener en cuenta que la velocidad mayor para la salida es de cuarenta y siete kilómetros por hora y el máximo de revoluciones de la hélice es de mil doscientas.

El segundo intento

El segundo intento que ya fue presenciado por el Alcalde, varios Concejales, el Ingeniero Municipal y numeroso público, fue menos importante que el primero, no siendo el resultado tan satisfactorio debido a que el aviador tuvo que tomar tierra a penas intentado el vuelo.

La gente se había aglomerado tanto alrededor del aparato que el Sr. Olivert tuvo que cortar la marcha rápidamente para evitar desgracias.

Debido a la brusquedad de la parada, el aerolano sufrió la rotura de la rueda derecha, que se hundió en una pequeña zanja.

Las piezas

El aeroplano Olivert está construido con dos vigas longitudinales de mucha altura, convenientemente sujetas, las cuales llevan en sus extremos los timones de dirección y de profundidad, así como el motor y la hélice.

El motor transmite el movimiento por medio de una cadena de Perry a rodillos semejantes a los empleados en las bicicletas y automóviles.

Cada uno de los planos del biplano está formado por un bastidor de madera de diez metros de largo por metro y medio de ancho, sobre el cual a cada treinta centímetros se apoyan unos listones con curvatura adecuada.

Tres ruedas semejantes a la de bicicleta sirven para permitir el movimiento del aeroplano por el suelo con objeto de obtener la velocidad de lanza-

miento.

Un peso de 400 kilos

El aparato tiene el peso siguiente: bastidor completo con timones, ochenta kilos; biplanos y ruedas, ciento veinte; motor y hélice, cien kilos y aviador, dirección e imprevisto, cien más, formando un total de cuatrocientos kilos. La fuerza necesaria es de veintitrés caballos.

El motor es del tipo de veinticinco a treinta caballos. La estabilidad transversal está asegurada por un procesamiento automático que ha dado un resultado inmejorable.

La parte fundamental del aeroplano está construida en madera de haya a propósito.

El hangar era una gran cubierta de paredes de planchas de zinc, resguardado en su parte superior de la intemperie y de los

El Sr. Olivert vestía cazadora de dril, pantalón corto y polainas de cuero.

rayos solares por una lona.

El Sr. Olivert vestía en aquel momento que fue histórico, cazadora de dril, pantalón corto y polainas de cuero. Tocaba su cabeza con una gorra deportista.

Momentos antes de las seis, quedó depositado el aeroplano con ayuda eficaz de varios soldados de artillería, a la izquierda del campamento, mirando a la huerta. Marcharon después que vieron el aparato en

su hangar, la mayoría de los espectadores a tomar el tranvía que salía a las seis, teniendo el público que correr por la calle de la Reina Doña Cristina para llegar a la estación.

La financiación

Se cree que el proyecto fue financiado por el Ayuntamiento de Paterna, que por aquel entonces tenía como Alcalde a Don José Llabata Guillem, su Secretario particular D. Ignacio Castelles y el Ingeniero Sr. Picho.

El aparato fue construido en los talleres del Ingeniero D. Gaspar Brunet, quien se esmeró en su construcción, demostrando conocer plenamente los secretos de la aviación.

A los Sres. Olivert y Brunet, les prestó eficaz ayuda el inteligente mecánico D. Eduardo Borja. Le auxiliaron los Jefes y Oficiales de Artillería que prestaban servicio en el 11 montado que estaba destacado allí. Tanto a ellos como al Capitán General que dió toda clase de facilidades, se mostró agradecidísimo el Sr. Olivert.

Fuentes documentales hemerotecas:

"Las Provincias" y "Levante. El Mercantil Valenciano".

Los dibujos para el Matasello de la Exposición y el Matasello del Primer Día de Vuelo, han sido diseñados por D. Manuel Jimenez, Delineante del Ayuntamiento de Paterna.