

Villanova – Acedo:



Habitualmente catalogado como un Bleriot XI modificado, es el Vilanova – Acedo un monoplano indudablemente construido sobre los restos de un Bleriot XI, pero diseñado tan diferente, que realmente puede considerarse un

avión completamente nuevo. El Bleriot XI cobró fama universal gracias al cruce del Canal de la Mancha, entre Calais y Dover, el **25 de julio de 1909**. 37 km en 37 minutos. Volviendo al que nos ocupa, la primera noticia que se tuvo de su existencia fue en 1967, cuando miembros de la denominada “Comunidad de la Región Aérea Pirenaica” comunicaron al MAA la existencia de un monoplano Bleriot XI en Tarragona. El MAA, encargado de recuperar el patrimonio aeronáutico de nuestro país, inició las comprobaciones necesarias para la certificación de la autenticidad de la información. Efectivamente, Agapito Franquet, anticuario de Tarragona, tenía en un almacén, un avión que parecía ser uno de los fabricados por Bleriot. Autorizada su compra por el Ministerio del Aire se procedió a su adquisición por 250.000 ptas. Trasladados los restos a la Maestranza Aérea se procedió a su restauración y a una posterior sesión fotográfica frente a la torre de Cuatro Vientos con ayuda de una grúa para darle “efecto vuelo”.

El valor de una pieza original de 1910 es, por sí mismo importante, pero en este caso se suma el hecho de que se trata de un avión construido en España y por españoles. Herederos de los hermanos Villanova, los constructores del avión, relataron la verdadera historia y aportaron los documentos y fotografías demostrativos de su autenticidad. La historia es como sigue:

Corría el año de 1910 cuando los pioneros de la Aviación realizaban exhibiciones por las principales ciudades europeas, encontrándose entre ellas Madrid, Barcelona y Valencia. El uruguayo **Mario García Cames**, alumno de la escuela de Louis

Bleriot, fue el principal promotor de estas exhibiciones, asociándose para ello con el piloto que fue su instructor en la escuela, el francés **Julien Mamet**. Con dos Bleriot XI, explotaron el negocio de tales exhibiciones. La asistencia técnica en Valencia, se la proporcionaban los talleres Hermanos Vilanova, especializados en carpintería y calderería. La asociación de ambos pilotos no fue muy bien y al separarse, García Cames se quedó con uno de los aparatos que empleó para aprender el arriesgado oficio de piloto, algo que causó innumerables accidentes con sus correspondientes costes de reparación, costes que, al no ser sufragados por el propietario, lo fueron con la entrega del aparato como pago de su deuda.

Los nuevos propietarios, animados por el futuro de la Aviación y aprovechando la experiencia adquirida, optaron por acometer su reparación con miras a montar una fábrica de aviones. Enterado de ello el joven ingeniero vallisoletano **Luis de Acedo**, se ofreció como experto en aeronáutica (experiencia extraída del estudio del libro “Curso de Aviación” de Gaspar Brunet) y dada la importancia de los daños, propuso conservar únicamente el motor, tren de aterrizaje, campana oscilante de mandos de vuelo, herrajes de unión de estructuras y depósito de aceite y gasolina. El resto, o sea, casi la totalidad de la célula sería de nueva construcción. Si bien el nuevo diseño mantendría las líneas generales del Bleriot XI, las diferencias son sustanciales:

El fuselaje mantiene una sección rectangular, como el original, sólo hasta inmediatamente detrás del puesto de pilotaje, a partir de ese momento se transforma en una sección triangular que ahorra peso, manteniendo una excelente robustez (toma la idea del Antoinette, pero invirtiendo la base). Los largueros son de pino y los montantes y travesaños, de fresno. Utiliza los herrajes en “U” de Bleriot, que sirven para la unión de las piezas y el tensado de los arriostramientos. Para mejorar la estabilidad lateral suprime el entelado del fuselaje, dejando la estructura al aire.

Las alas son totalmente de nueva construcción. Los bordes marginales son rectos en lugar de curvos y tienen menos envergadura y más cuerda de la que tenían en el Bleriot, aumentando la superficie sustentadora en 6 m². En su construcción usa dos largueros de pino, uno para el borde de ataque y un perfil alar similar al usado por los Wright en el Flyer, con el borde de salida formado por un cable de acero que une las costillas y facilita la torsión alar para el mando de alabeo. Va entelado por ambas caras y tratado con novavia para impermeabilizar y dar la tensión adecuada a la tela.

El “acelerador” (gases) está situado en el larguero superior derecho, en el cockpit, y acciona un cable que tira de una pieza semicircular articulada en el extremo izquierdo, que actúa sobre las tres válvulas de paso de mezcla aire-gasolina procedente del carburador, recuperando su posición mediante un muelle en la parte derecha.

El tren de aterrizaje lleva ruedas de bicicleta y amortiguadores de gomas.

El depósito está dividido en dos partes, un tercio trasero que contiene el aceite de engrase del motor y los dos tercios delanteros dedicados al combustible. Va presurizado mediante una bomba manual en el larguero superior derecho a la altura de la campana de mando.

Como instrumentos de vuelo cuenta con un indicador de presión del depósito aceite-gasolina marca “Vilanova Hnos.” y un voltímetro que indica el estado de carga de la batería.

Una vez terminada la construcción del avión, fue presentado en la Exposición Nacional de Valencia y probado en la playa de la Malvarrosa en dos ocasiones. En el segundo vuelo y a causa de lo blando de la arena de la playa, capotó y sufrió múltiples desperfectos. Este accidente desanimó a los Vilanova que pese a repararlo y dotarle de una nueva hélice, decidieron no volarlo más y quedó colgado en el techo de uno de sus talleres. En el año 1966 fue adquirido por el anticuario tarraconense por 10.000 pts.

El MAA construyó una réplica, sin motor ni hélice, que costó tres millones y medio de pesetas y que se envió a la Expo de Sevilla del año 1992, donde ardió en el incendio del Pabellón Universal.