

# ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA



## *El primer aviador de España*

EN RECUERDO DEL  
I CENTENARIO DE SU MUERTE

**José Luis Lindo Martínez**



MINISTERIO DE DEFENSA

# ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA

## El primer aviador de España

*En recuerdo del I Centenario de su muerte*



**José Luis Lindo Martínez**

Cronista Oficial del Real Sitio y Villa de Aranjuez



MINISTERIO DE DEFENSA

**CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES**  
**<http://www.060.es>**

Edita:



MINISTERIO  
DE DEFENSA

SECRETARÍA  
GENERAL  
TÉCNICA

© Editor y autor. 2010

NIPO: 076-10-012-3

Depósito Legal: M-39511-2010

Imprime: Imprenta Ministerio de Defensa

Tirada: 1.000 ejemplares

Fecha de edición: septiembre 2010

Queda rigurosamente prohibida, sin la autorización de los titulares del "Copyright", bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo público.

# ÍNDICE

|    |                                                                                                                                                |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6  | AGRADECIMIENTOS                                                                                                                                |
| 7  | PRÓLOGOS                                                                                                                                       |
| 9  | INTRODUCCIÓN                                                                                                                                   |
| 10 | LA NOTICIA QUE CONVULSIONÓ AL REAL SITIO DE ARANJUEZ<br>Y AL MUNDO DE LA AVIACIÓN                                                              |
| 10 | SU FAMILIA Y LA CASA NATAL DE LOS FERNÁNDEZ-SANTILLANA<br>EN ARANJUEZ.                                                                         |
| 12 | EL MUNDO DE LOS TOROS EN LA FAMILIA FERNÁNDEZ-SANTILLANA:<br>TRES PICADORES DE POSTÍN                                                          |
| 15 | EL OFICIO DE SASTRE EN LA FAMILIA FERNÁNDEZ-SANTILLANA                                                                                         |
| 15 | CAMBIO DE DOMICILIO FAMILIAR EN LA ÉPOCA DE LA EPIDEMIA<br>COLÉRICA EN EL REAL SITIO, Y LLAMAMIENTO A FILAS DE ANTONIO<br>FERNÁNDEZ SANTILLANA |
| 19 | PROPIETARIO DE UN TALLER Y COMERCIO DE ALTA COSTURA<br>DE SEÑORAS EN EL PARÍS DEL SIGLO XX                                                     |
| 20 | LA PASIÓN POR VOLAR Y EL FATAL ACCIDENTE                                                                                                       |
| 28 | LA NOTICIA EN LA PRENSA DE ESPAÑA, Y LOS FUNERALES EN NIZA<br>(FRANCIA)                                                                        |
| 38 | EN EL SIGLO XXI, ARANJUEZ HONRA LA MEMORIA DE UN HIJO SUYO                                                                                     |
| 43 | FUENTES DOCUMENTALES                                                                                                                           |

## AGRADECIMIENTOS

Al Ejército del Aire y su Servicio de Historia y Cultura, dirigido por el General Javier Criado, y en especial al General de Brigada del Ejército del Aire y Director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, Carlos Pérez de Uribarri, quien desde su sensibilidad con la historia, puso su empeño en que este episodio de la historia de España fuese publicado.

Al Ayuntamiento de Aranjuez por el apoyo brindado a esta edición, y su sensibilidad al homenajear de diversas maneras a un personaje notable y vecino de esta población, objeto de este estudio.

A Gérard Morel por su generosa colaboración y gestiones en Francia, aportando datos e imágenes de su país para este estudio. A Christelle Delgado y personal del Registro Civil de España en Marsella. Asociación de Amigos de Le Pecq de Aranjuez. José Aurelio Rosado Hoyo. Manuel de la Peña Rodríguez-Martín. Rufi y Pepita Mingo. Juana López Sánchez. Fernando Pérez Hernández. Dolores Puerta Varón. M<sup>a</sup>. de los Ángeles Monedero Cestelo. M<sup>a</sup>. del Mar López Rodríguez. M<sup>a</sup>. Teresa Romero Maroto. Rebeca Alcanic González. David Granero. Esteban Carrero Priego. Manuel Maroto Álvarez. Francisco Pacheco Cañizares. Esther Calero. José Antonio Guerrero Carnicero. Armando García González. Jorge Sánchez Barbancho. Rafael González-Granda. Jesús Almendros. Fernando Moure Colón. Jean-Bernard Lacroix. Hélène Cavalié. Mm. Avesque. Christiane Zuccarini y Juan Medina, por su exquisito tratamiento en el diseño y maquetación.

## PRÓLOGO

Desde el puesto de Director del Instituto de Historia y Cultura del Ejército del Aire, cuando recibí la propuesta del autor, para editar esta obra dedicada a Antonio Fernández Santillana, no hubo ninguna duda de la magnífica oportunidad que representaba para divulgar para la historia, los trabajos de un español en el pionero campo de la aeronáutica, en la primera década del siglo XX.

Es necesario situar los hechos en el contexto del desarrollo industrial de la época. Se estaban desarrollando los primeros motores de explosión, aligerándolos para mejorar su relación peso/potencia, pero aún así los primeros motores no superaban los 50 caballos de vapor, siendo el empleado por Antonio de 24 caballos. Por lo tanto, el éxito para poder alcanzar el sueño de que una máquina más pesada que el aire volara, estaba en aligerar su peso en lo posible. El peso total, equipados, de los aviones de la época, no superaba los 400 kilogramos al despegue, incluido el piloto. Esto implicaba una fragilidad intrínseca de la máquina, pues estaban construidas con madera, tela y cables.

Esto hizo que los primeros modelos de aviones surgieran de talleres de bicicletas o como es el caso que nos ocupa de una sastrería. Pero al mismo tiempo indica que la teoría del vuelo y sus leyes no eran del todo conocidas por los constructores. Así en los primeros tiempos se avanzó por el método de error/accidente, buscar una solución, comprobarlo en vuelo y si se producía otro accidente continuar en la misma dinámica. Es increíble, que las máquinas voladoras pudieran evolucionar con tal rapidez que en pocos años fueran determinantes para el resultado de la I Guerra Mundial, donde se aplicó por fin la ciencia y la investigación con recursos económicos a la aviación y se pusieron las bases para el desarrollo imparable, hasta nuestros días, de este modo de comunicación y de hacer la guerra.

Pero volviendo a nuestro protagonista, en esos momentos no existían los túneles de viento para determinar los perfiles del ala y las velocidades de crucero o pérdida, la fuerza en los mandos o su efectividad, o la resistencia de materiales para decidir utilizar un material u otro en un revestimiento, costilla, larguero o tirante, cada constructor empleaba lo que creía oportuno. Así en este contexto, de pionero de una ciencia, hemos de colocar a Antonio Fernández Santillana, al cual se le puede dar la categoría de héroe por el simple hecho de tener el valor de irse al aire con aquellos prototipos, pues nada más hay que ver el índice de accidentes de esos pioneros. Pero además fue capaz de diseñarlos, y de arriesgar su patrimonio y su vida en una empresa que siempre fue el sueño de toda la humanidad, el volar.

Él cumplió su sueño de volar, siendo el primer español en hacerse piloto en un aparato más pesado que el aire, pero además fue el primer español que diseñó e hizo volar un avión y desgraciadamente también fue el primer español que pagó con su vida este empeño. Por todo ello creemos que se merece este reconocimiento y esta obra ayudará a mantenerlo en nuestro recuerdo.

**CARLOS PÉREZ DE URIBARRI**

Director del Instituto de Historia y Cultura del Ejército del Aire

## PRÓLOGO

El pasado año conmemoramos en Aranjuez el Centenario del fallecimiento, en accidente aéreo, del aviador Don Antonio Fernández Santillana, nacido en Aranjuez y primera víctima civil de la Aviación española, recordado en nuestra ciudad con una calle que lleva su nombre. En el compromiso de mantener vivo el recuerdo del piloto arancetano, desde el Ayuntamiento se están desarrollando una serie de actos, coordinados por uno de los Cronistas Oficiales del Real Sitio y Villa de Aranjuez, Don José Luis Lindo Martínez, que pasan por la denominación del parque público anexo a la Calle Antonio Fernández Santillana, como **Parque de la Aviación Española**, según acuerdo del Pleno de esta Corporación Municipal de fecha 11 de noviembre de 2008, que aprobaba esta denominación para una de nuestras calles o espacios públicos. Además dos placas, donadas por la Maestranza Aérea de Madrid, recuerdan al aviador arancetano, desde las fachadas que dan al parque de la mencionada calle y a su casa natalicia, en la Calle del Capitán.

Como colofón a estos actos, ve la luz este libro, gracias a la dedicación y al trabajo de investigación de Don José Luis Lindo Martínez, Cronista Oficial de este Real Sitio y Villa, que ha sabido conjugar la obligada referencia histórica con el perfil humano del que fuera nuestro vecino. Y gracias a la apuesta decidida del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, sabiamente dirigido por el General del Ejército del Aire Don Carlos Pérez de Urribarri, institución comprometida con la recuperación de nuestra memoria histórica en lo referente a la reconocida aviación española. Con esta publicación rendimos merecido homenaje al aviador Antonio Fernández, protagonista de una gesta sin igual, como constructor y piloto de biplanos, quien dio con su vida en un campo de aviación francés, a bordo de su aparato, que ha pasado a la historia de la aeronáutica como el *aeroplano Fernández*.

Quiero incluir en este capítulo de agradecimientos, a riesgo de dejar a alguien en el tintero, a las personas y entidades que, de una forma o de otra, cada cual desde su ámbito de actuación, han aportado conocimientos, tiempo y buena voluntad para recuperar la memoria de nuestro convecino. En este sentido quiero significar las aportaciones y colaboración del Estado Mayor del Ejército del Aire, del mencionado Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, de la Maestranza Aérea de Madrid y de la Embajada de Francia en España, entre otros organismos e instituciones. Desde la sociedad civil y de la mano de nuestro Ayuntamiento, queremos paliar el injusto olvido que, durante años, ha sufrido la figura de Antonio Fernández, reconociendo públicamente la colaboración desinteresada de quienes han autorizado colocar en las fachadas de sus domicilios, las placas de recuerdo al aviador arancetano: las hermanas Mingo García, Rufi y Pepita, en la Calle del Capitán, y los vecinos del edificio Pista 2, en la Calle Antonio Fernández Santillana; y a la empresa Mármoles Granero, por su participación en la rehabilitación de la lápida de la familia Fernández Santillana en el cementerio municipal de Aranjuez.

Esperamos que este libro, en el marco de los actos mencionados, sirva de homenaje y recuerdo a un arancetano, de cuya trayectoria podemos sentirnos todos muy orgullosos.

**JESÚS DIONISIO BALLESTEROS**  
Alcalde de Aranjuez



## INTRODUCCIÓN

**E**n el siglo XIX, el Real Sitio de Aranjuez comenzaba a vivir momentos importantes en cuanto al movimiento industrial medio y los oficios artesanales, así como del progreso en general: la inauguración del ferrocarril Madrid-Aranjuez, la creación e instalación en Aranjuez de la primera Escuela de Agricultura en España, la firma por la reina Isabel II para la creación de la Guardia Civil encomendada al Duque de Ahumada, la construcción del novedoso Mercado de Abastos, la instalación de la primera Azucarera, la instalación de la industria textil de cintas, gomas y pasamanería, la inauguración de la luz eléctrica, el nacimiento de la Banda Municipal de Música seguidamente de la creación de la de Madrid, cierta atención sanitaria ante las dos epidemias coléricas vividas muy crudamente por el pueblo de Aranjuez, etcétera.

La población ribereña comenzaba a crecer muy lentamente, a pesar de la pobreza y paro reinantes en aquellos días<sup>1</sup>. Se desarrollaban algunas artes y oficios y cierto comercio, del mismo modo que otros pueblos de España. Aranjuez acababa de “soltar amarras” de la Corona en su independencia administrativa municipalmente. Aquí nacerían, en el seno del matrimonio Fernández-Santillana personajes de cierta relevancia, pues tres de sus hijos fueron afamados picadores de toros. Mientras que otro hijo, Antonio Fernández Santillana, fue además de un



destacado industrial en el ámbito textil femenino, triunfando en el glamour de París de finales del siglo XIX, un apasionado de la aviación que pagó con su vida. De esto hace ahora un siglo.

### **LA NOTICIA QUE CONVULSIONÓ AL REAL SITIO DE ARANJUEZ Y AL MUNDO DE LA AVIACIÓN**

**E**l día 6 de diciembre de 1909 se produjo el fatal accidente en Antibes (Francia). Era en aquellos días Alcalde del Real Sitio y Villa de Aranjuez José Rodríguez-Monge Xiques<sup>2</sup>. De Antonio Fernández Santillana, el diario liberal *El Globo* al día siguiente del trágico y luctuoso suceso recogía la siguiente noticia.

«Dicen de Niza que un aviador español llamado Fernández, estaba haciendo pruebas de un aeroplano de su invención en la llanura de La Grague, y que cuando había logrado alcanzar una altura de 25 a 30 metros el aparato se vino al suelo, haciendo explosión el motor y ocasionando la muerte al aviador»<sup>3</sup>.

Pero, ¿quién era nuestro vecino? ¿Un personaje en la historia? Acerquémonos a su figura a través de un somero perfil personal, familiar, profesional, etcétera.

### **SU FAMILIA Y LA CASA NATAL DE LOS FERNÁNDEZ- SANTILLANA EN ARANJUEZ**

**A**ntonio Fernández Santillana, nuestro protagonista, y que con el tiempo sería un importante industrial textil e insigne aviador, nació el día 2 de febrero de 1866, según el primer padrón municipal de Aranjuez que existe oficialmente<sup>4</sup>. Consultados los escasos y maltrechos documentos y libros históricos de la Parroquia de Alpajés, no encontramos la partida bautismal<sup>5</sup>. El aviador ocupó el cuarto lugar en la descendencia familiar compuesta por nueve hermanos<sup>6-7</sup>.

Nació en el seno de una familia modesta y con el tiempo numerosa. Fruto del matrimonio formado por Domingo Fernández Revengano, cuya profesión era sastre<sup>8</sup>, aunque en el padrón de vecindad se le recoge como escribiente<sup>9</sup>, tarea que pudo compartir con aquélla. Su madre, Josefa Santillana Romero, de profesión sus labores<sup>10</sup>, alumbró una extensa familia en la calle del Capitán<sup>11</sup> núm. 18 bajo, en el alma del pueblo<sup>12</sup>. Una casa, en la que el matrimonio Fernández-Santillana residía de alquiler. Aún hoy, el domicilio familiar, pese a las modificaciones internas que ha sufrido con el paso del tiempo por sus distintos propietarios, conserva exteriormente la filosofía de su arquitectura original. Dicha casa perteneció en los siglos XIX y comienzos del XX, a Juan Bautista Samaniego Megías<sup>13</sup> —que fue Concejal del Consistorio ribereño—, según consta en documento registral de 18 de abril de 1910. Pasando a propiedad del médi-

co de la localidad Luis Peciña Escamilla el día 26 de junio de 1919, según se registra en otro documento notarial<sup>14</sup> que amablemente nos dejó estudiar la propietaria de la casa colindante, Juana López Sánchez, ante la ausencia de la propietaria de la casa en la que nació el insigne aviador, Rufi Mingo<sup>15</sup> –con la que conversamos por teléfono–, y nada sabía de este extraordinario acontecimiento del aviador y su familia. Fue su convecina quien nos desveló esta circunstancia de la numeración de la calle del Capitán, núm. 18 al brindarnos para el estudio las escrituras de su propiedad<sup>16</sup>.

La descendencia familiar nacida en Aranjuez, del matrimonio Fernández-Santillana fue la siguiente: Luisa, quien nació el día 31 de agosto de 1860. Carlos el 18 de noviembre de 1862. José, el 20 de septiembre de 1864. Antonio –nuestro homenajeado e insigne aviador–, como ya reseñamos, nacido el día 2 de febrero de 1866. Salustiano, el día 8 de junio de 1868. Concepción, el 8 de diciembre de 1869. Pilar, el 20 de noviembre de 1872. Manuela –quién murió a los veintidós meses de vida–<sup>17</sup>, el día 25 de junio de 1874. Y, por último, Antonio-Manuel, nacido<sup>18</sup> el día 10 de mayo de 1878, como todos sus hermanos, en la casa familiar sita en la calle del Capitán nº 18 bajo, del Real Sitio de Aranjuez.

A nuestro protagonista, el joven Antonio Fernández Santillana, se le refiere oficialmente con el empleo de escribiente, igual que a su padre, lo cual parece ser en ambos casos incorrectos, a menos que en algún momento combinasen los dos oficios. O alguna confusión producida por el hecho de que el segundo hijo de la

Siglo XIX-XX. Calle del Capitán. Aranjuez.  
Donde se ubica la casa natal del aviador.  
*Colecc. José L. Lindo.*





Casa natal del aviador Antonio Fernández, y familia Fernández-Santillana. Calle del Capitan, 18. Aranjuez.

familia Fernández-Santillana, Carlos, sí era en efecto escribiente. Esto se recoge en el libro de Plenos donde él solicita una licencia con sueldo pues era escribiente en la Secretaría del Ayuntamiento de Aranjuez; solicitud que se le concede por la Corporación Municipal en el Pleno<sup>19</sup> del día 13 de octubre de 1881 presidido por el Alcalde Joaquín Almansa y Huete<sup>20</sup>. Como también se recoge en otro Pleno, que el citado Carlos era llamado a filas en el año 1882, por este hecho se aborda su vacante de escribiente en la mencionada Secretaría el día 30 de marzo de 1882. Plaza que era cubierta por el vecino Luis Ballester<sup>21</sup>.

### **EL MUNDO DE LOS TOROS EN LA FAMILIA FERNÁNDEZ-SANTILLANA: TRES PICADORES DE POSTÍN**

**T**res de los hermanos, como ya se dijo, fueron personas muy ligadas al mundo de la tauromaquia, vertieron la sangre, el sudor y las lágrimas en este oficio. Tres picadores de toros muy relevantes que acompañaron a figuras del toreo de los siglos XIX-XX. Por ejemplo: José apodado *el Largo*, que actuó por primera vez como titular en Madrid el día 12 de noviembre de 1888.

«Picador de toros, nacido en Aranjuez y hermano de Salustiano y Manuel (los Chanos), también notables picadores. Desde muy joven se dedica a la profesión, con gran disgusto de su familia, y tras actuar en novilladas y, como reserva, en numerosas corridas, pica en Madrid, de tanda con José Calderón, en la corrida del 12 de noviembre de 1888, a beneficio del *Bebé*. Por entonces ingresa en la plantilla en la cuadrilla de Mazzantini, a la que pertenece hasta la retirada del matador, y luego en la de Bonarillo hasta la marcha de éste a América en 1905»<sup>22</sup>.

*El Largo* falleció en Madrid en 1935. Quién le iba a decir al *Largo*, que la causa de su retirada iba a estar provocada por una grave lesión que le produjo un toro en la plaza de París de la que siempre se resintió al andar, pudiéndose titular este contratiempo como: sangre en París. Aquí fue, en las cercanías de Francia, donde su hermano Antonio triunfó, como relevante sastre de la alta costura parisina, pero también como el aviador que hizo gloria tristemente con su muerte en la Costa Azul.

El siguiente hermano de Antonio en la vida taurina fue Salustiano, conocido como *Chano*, también picador de toros. Debutó en Madrid el día 22 de mayo de 1890, en una corrida con los espadas Ángel Pastor, Rafael Guerra «Guerrita» y Juan Jiménez «el Ecijano».

«Es hermano de José *El Largo* y de Manuel *Chanito*, menor de edad que el primero y mayor que el segundo. Como ellos, nacido en Aranjuez (Madrid). Su afición al toreo se manifiesta en sus primeros instintos, queriendo seguir en la vida la trayectoria iniciada por su hermano mayor»<sup>23</sup>.

Dice la crónica que *el Chano* intentó ser matador de toros, pero que determinadas cuestiones le hicieron desistir para tomar el oficio de picador. Aprendió muy deprisa este último oficio, motivo que le valió para alcanzar en su reputación un notable éxito, evidentemente por su trabajo y saber hacer a las órdenes de los primeros espadas del momento: Luis Mazzantini, Nicanor Villa *Villita*, Antonio Moreno *Lagartijillo*, y José Moreno *Lagartijillo chico*, Ricardo Torres *Bombita*, Rafael Gómez *el Gallo*, Belmonte, *Armillita*, Victoriano Roger *Valencia II*, y de otros famosos espadas de aquella época. También la vida de este vecino estuvo teñida de sangre y curiosamente el último picador que usó moña, añadido y coleta. Llegó hasta el año 1932<sup>24</sup>.

El último miembro de la familia Fernández-Santillana, que se dedicó al oficio de picador de toros, se le bautizó con el nombre compuesto de Antonio-Manuel, aunque se le trató durante su vida como Manuel, apodado *Chanito*, más afamado si cabe en esa tarea que sus hermanos.

«Picador de toros, nacido en Aranjuez el 10 de mayo de 1878, hermano de los picadores Largo y Chano. Por influencia de su hermano José Fernández entró como monosabio en las caballerizas de la plaza de toros de Madrid, en cuyo oficio permaneció dos años. En ese tiempo consiguió hacerse un excelente jinete y comenzó



## ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA

---



Salustiano Fernández, *Chano* y Antonio Manuel Fernández, *Chanito*. Hermanos Fernández Santillana.  
*Espasa Calpe. Cossío*

a picar por provincias, trabajando por primera vez en una corrida organizada para librarse del servicio militar, en la que estoquearon Vicente Pastor y Joaquín Leonar. El día 21 de septiembre de 1902 tomó la alternativa de picador de toros en Madrid de manos de Rafael Alonso *el Chato*, día y corrida en que tomó la alternativa de matador de toros Vicente Pastor de manos de Luis Mazzantini»<sup>25</sup>.

También su vida estuvo manchada de sangre por gravísimas cogidas, pero esto no fue un escollo en su carrera para que fuese parte de las cuadrillas de espadas de primera fila, como los ya citados: Mazzantini, *Lagartijillo*, e incluso de la talla de Litri, Quinito, Vicente Pastor, *Regaterín*, Rodolfo Gaona y en su último año, Luis Miguel Dominguín<sup>26</sup>.

Un aspecto interesante sobre este último miembro de la saga familiar, es que se le confundió y trató por su primer nombre en los estamentos oficiales de aquellos días del siglo XIX, es decir, con el de Antonio, coincidente con el de su hermano, nuestro protagonista. Mientras el primero, nació<sup>27</sup> el día 10 de mayo de 1878, y falleció en Madrid en 1920, cuando contaba cuarenta y dos años<sup>28</sup>, el segundo falleció el día 6 de diciembre de 1909 en Francia, es decir, once años antes.

Los abuelos de los Fernández-Santillana fueron gentes sencillas, que se afincaron en Aranjuez en la primera treintena del siglo XIX, coincidiendo con el nacimiento del Ayuntamiento Constitucional de Aranjuez<sup>29</sup>. Por línea paterna fueron: Carlos Fernández, natural de Noceda del Bierzo (León) y su abuela Luisa Revengano, natural de Peguerinos (Segovia). Y, por línea materna, Manuel Santillana, natural de Caravaca de la Cruz (Murcia), y Balbina Romero, natural del Real Sitio de Aranjuez (Madrid)<sup>30</sup>.

## **EL OFICIO DE SASTRE EN LA FAMILIA FERNÁNDEZ-SANTILLANA**

**E**n aquellos días del año 1857, Aranjuez contaba con un censo oficial de 1.152 Almas<sup>31</sup>, y el Alcalde del Real Sitio era el liberal Gavino Ruiz Martínez<sup>32</sup>. Entre los oficios artesanales existentes en la sociedad ribereña del siglo XIX, estaba el de la sastrería. En ella destacaron dos nombres: Ambrosio Cana, cuyo comercio y taller de costura se hallaban ubicados en la calle del Almíbar, nº 20, y Francisco Rodríguez, también con taller y comercio<sup>33</sup> ubicados en la calle de Stuart nº 20.

Como ya se dijo anteriormente, el primer oficio del padre, Domingo Fernández, fue el de sastrer<sup>34</sup>. En los datos oficiales del municipio<sup>35</sup>, se recoge que pagaba desde el año 1857 al erario público sesenta y una pesetas con cinco céntimos al año como industrial o sastrer<sup>36</sup>. Ejercía esta labor desde un año antes, cuando nació su hijo Antonio Fernández Santillana. Oficio que desarrollará el padre hasta 1867, pues a partir del año siguiente ya no estaba dado de alta<sup>37</sup>. No descartamos que siguiera ejerciendo esta actividad profesional, pero ahora por cuenta ajena, pues era su profesión y el sustento de la numerosa familia.

También al que sería años más tarde el célebre aviador, Antonio Fernández Santillana y Revengano Romero, se le recoge en el padrón vecinal del año 1892 con el oficio de sastrer<sup>38</sup>. Aunque este documento del movimiento vecinal del municipio señala esta fecha como una estancia posible en Aranjuez, como veremos más adelante, un medio de alcance nacional<sup>39</sup>, refiere que en aquellos días del trágico suceso ya llevaba años establecido en Francia ejerciendo la actividad profesional que había aprendido de su padre.

## **CAMBIO DE DOMICILIO FAMILIAR EN LA ÉPOCA DE LA EPIDEMIA COLÉRICA EN EL REAL SITIO, Y LLAMAMIENTO A FILAS DE ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA**

**U**n episodio gravísimo vendrá a ensombrecer a Aranjuez en 1885, siendo Alcalde de Aranjuez Rafael Almazán García<sup>40</sup>, al manifestarse en la población ribereña la segunda epidemia colérica. La primera se había producido en el año 1855 y duró dos meses<sup>41</sup>. Contaba Aranjuez en 1885 con una población de 9.805



## ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA

---



Calle del Lucero (azulejo)  
Casa de Fogones en la calle del Lucero. Segunda casa del aviador ribereño. Aranjuez

almas<sup>42</sup>. Pero el azote de esta terrible pandemia no alteró la unidad familiar de los Fernández-Santillana ya que no tuvo lugar en ella fallecimiento alguno, como se ha podido constatar mediante la pertinente consulta<sup>43</sup>.

La partida de algunos hijos, bien por casamiento o por diversas circunstancias profesionales, hará que el matrimonio junto a sus dos hijos, Antonio –que ya ejercía profesionalmente como sastre–, y su hermano, Antonio-Manuel con siete años como estudiante, se trasladen a vivir a la calle del Lucero núm. 3, a la vuelta de la entrada principal de la populosa Casa de Fogones<sup>44</sup>.

La dura realidad del cólera no eximía sin embargo de los llamamientos a quintas, los sorteos y finalmente la posible incorporación a filas para cumplir con los deberes patrios. Durante la estancia de la familia en este domicilio de la calle del Lucero, Antonio, que según el reemplazo del Ejército contaba con 19 años y de oficio sastre, es llamado en el segundo reemplazo de ese año 1885 a filas<sup>45</sup>. El llamamiento a filas se había producido el día 8 de diciembre de 1884. El padre de Antonio acudió al Ayuntamiento para alegar que su hijo había nacido el 2 de febrero de 1866, y no en el año de 1865. Es decir, no cuadraba la fecha de nacimiento con el reemplazo al que se le llamaba. Por vía oficial se ordena que se revisen los libros parroquiales<sup>46</sup> para verificar el año de nacimiento del joven Antonio, y aparece recogido con un error extraordinario, se le había cambiado el sexo.

«El día dos de febrero nació una niña llamada Antonio de las Candelas, se le concede al interesado el término de ocho días para justificar la edad que tiene el mozo»<sup>47</sup>.

El problema burocrático al inscribir a Antonio, como una chica, hará que de momento se le excluya para su incorporación a filas en ese llamamiento<sup>48</sup>.

Por segunda vez se consignaba el nombre de Antonio Fernández Santillana en el segundo reemplazo del año 1885, para ello se emplazaba a nuestro protagonista a presentarse a rectificar su alistamiento<sup>49</sup>. En la lista definitiva formada para ese año, se localiza con el número 18 del alistamiento al mencionado con 19 años y de profesión sastre. Como esta vez su padre no presentó alegación alguna al proceso de alistamiento, Antonio, «fue declarado soldado sorteable»<sup>50</sup>. El día 8 de diciembre de 1885, desde el Consistorio ribereño, se le citaba para el día 11 con el fin de salir con destino a Getafe (Madrid) para su incorporación al ejército<sup>51</sup>.

Al año siguiente es llamado también a quintas Salustiano Fernández Santillana. En aquellos días, Salustiano contaba 18 años de edad, era soltero y de profesión carpintero; no se presentó en el Ayuntamiento para ser tallado. Como un miembro de su familia manifestase ante las autoridades que no tenía nada que alegar, «el Ayuntamiento le declaró soldado sorteable sin reclamación»<sup>52</sup>.

En ese entonces ya parte de la familia se había trasladado al domicilio de la calle del Lucero núm. 3. Es decir, los padres, Antonio, que ya se hallaba en curso del servicio militar desde el año anterior, y el propio Antonio-Manuel que se presentó sin justificación ante el Consistorio de Aranjuez.

Cinco años hacía que la familia se había trasladado desde la calle del Capitán núm. 18 bajo, hasta la calle del Lucero núm. 3. En ese espacio de tiempo, fallece Domingo Fernández, cabeza de familia, debido a una enfermedad palúdica<sup>53</sup>, hecho que acontece el día 15 de noviembre de 1890, a la edad de 61 años. Dos años después de este luctuoso suceso, Josefa, la madre, decide tomar a su familia y volver a su antiguo domicilio en la calle del Capitán núm. 18 bajo. Para entonces Antonio ya es un buen profesional de la sastrería y diseño en Aranjuez,



Cementerio de Aranjuez. Sepultura de los padres del aviador ribereño. Colecc. Lindo



Sepultura restaurada



## ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA

---

y su hermano Antonio-Manuel, un excelente estudiante. La madre, que ejercía como cabeza de su aminorada familia, pues algunos habían tomado su rumbo, fallece el día 10 de agosto de 1894, con 64 años de edad. Los numerosos partos y la dureza de sacar adelante a una familia de diez personas, hacen que su mal-trecho corazón se resienta y finalmente deje de latir<sup>54</sup>.

A esas alturas, en el domicilio familiar, quedaban sólo los dos hermanos Antonio, nuestro protagonista, y su hermano Antonio-Manuel, con dos visiones de futuro muy dispares. El primero dedicado a la sastrería y alta costura, el segundo pensaba ya en seguir los pasos de picador de sus hermanos *el Largo* y *el Chano*.

Los libros oficiales de padrón municipal<sup>55</sup> revelan que a partir de ese año de 1894, los ciudadanos que habitaban el domicilio de la calle del Capitán, núm. 18, eran otros. Es obvio que por entonces los dos hermanos, habían partido en búsqueda de un porvenir.

Estando activos profesionalmente en el mundo de la tauromaquia, los hermanos José *el Largo* y Salustiano *el Chano*, encomiendan a un conocido de ellos, Joaquín García Román, que presente ante el Ayuntamiento una solicitud sobre la sepultura del cementerio de Santa Isabel de Aranjuez, donde yacían los restos mortales de los padres de aquéllos, lo cual parece indicar que ya eran propietarios de esa sepultura. En el Pleno del día 27 de mayo de 1921, presidido por el Alcalde Doroteo Alonso Peral<sup>56</sup>, la Corporación aprobaba la concesión del título de propiedad de la misma<sup>57</sup> que se ubica en el patio nuevo, número 13 del tramo 5. Visitada la tumba verificamos que los nombres de los padres del aviador, se registraban en la lápida. Además, se constató en el libro de registro antiguo del Cementerio Municipal de Santa Isabel que la fecha de inscripción data de 8 de julio de 1926, cinco años después de haberse realizado la concesión. La demora de la inscripción de la sepultura pudo deberse a trámites burocráticos u otras razones que desconocemos. El pago de los derechos del título de propiedad, que realizaron ambos hermanos, ascendió a 286 pesetas<sup>58</sup>. El estado actual de la sepultura deja mucho que desear. La lápida está partida y la cruz está rota en la base y se encuentra situada sobre lo que queda de la lápida. Gran parte de las letras de los nombres, fechas y edades de los fallecidos, no están, dejando solo las respectivas marcas. Dada la importancia de la figura en el ámbito mundial de Antonio Fernández Santillana, esta sepultura merecería una restauración e incluir un texto aclaratorio sobre los padres de este famoso aviador<sup>59</sup>.

Antonio-Manuel, *Chanito* se inicia en el mundo de la tauromaquia en 1902. Antonio, —el protagonista de la gesta de la aviación a la que dedicó parte de su vida—, seguirá viviendo en Aranjuez unos años más, pero no en el mismo domicilio. Marchó a Francia<sup>60</sup> en torno a 1898 estableciéndose en París en la Rue Richenpanse, años después de la muerte de su madre, con el fin de buscar solidez en el oficio que había aprendido de su progenitor: la sastrería y la alta costura de señoras.



Puerto de Niza (Francia).  
Revista *La Esfera*

## PROPIETARIO DE UN TALLER Y COMERCIO DE ALTA COSTURA DE SEÑORAS EN EL PARÍS DEL SIGLO XX

Llegado a la capital francesa, en aquellos días del glamour parisino, al joven sastre le irán bien sus proyectos, pues abrirá un taller y comercio de alta costura en el corazón de París<sup>61</sup>, en los primeros años del siglo XX. Aquí conocerá a una joven francesa con la que en escaso tiempo formaliza pareja estable, de cuya unión nacen dos hijas. Se traslada a Niza, donde abre una sucursal<sup>62</sup> de su propia firma parisina de modas y alta costura con el título de Fernández. Debemos aclarar que, no es que Fernández trasladara a esta ciudad de la Costa Azul su negocio, sino que abrió un segundo comercio, pero el primero siguió funcionando en París. Así lo explica un medio de comunicación, entre los muchos de aquellos días: «Dueño de un taller de sastrería para señoras en París, habiendo montado ha [cía] poco una sucursal en Niza»<sup>63</sup>.

Aquí, en la Niza de la Costa Azul, *du bon vivre*, comenzará su interés por el mundo de la aviación a través de amistades del círculo relacionado con la aeronáutica.



## LA PASIÓN POR VOLAR Y EL FATAL ACCIDENTE

Las aficiones de Antonio, eran poco conocidas en el mundo de la aviación<sup>64</sup>, pero éstas eran intensas, de modo que, estando ya instalado en París, construye un avión. En su propio taller de costura, y con arreglo a unos planos ideados y diseñados por él y por uno de sus oficiales cortadores de vestidos, proyecta y construye un biplano<sup>65-66</sup>.

«En la capital de Francia, Fernández diseña y construye un biplano, ayudado por su amigo y mecánico Lefèvre y personal del taller de sastrería. Su gran inteligencia e intuición le permiten superar su falta de conocimientos aeronáuticos. Instala en el aeroplano un motor Antoinette de 24 caballos de vapor con hélice Chauviere, bipala impulsora»<sup>67</sup>.

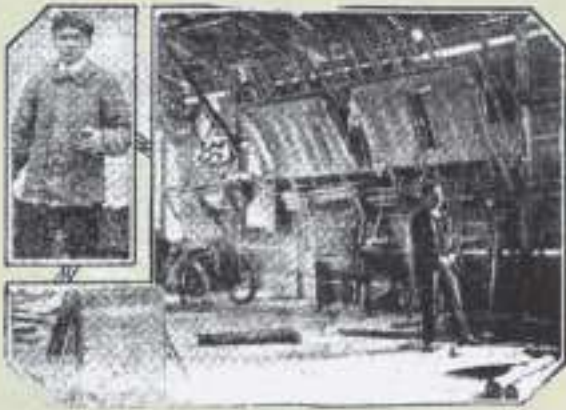
Todos los medios recogen de forma positiva, que estaba consiguiendo el proyecto de que hablasen de él y de su biplano, hasta el punto de que su biplano llamó la atención del propio Presidente de la República en el Salón de la Aeronáutica que se instaló en el Gran Palacio de París el día 25 de septiembre de 1909<sup>68</sup>. También se presentó a los concursos de Reims, Berlín y Blackpool, aunque sin haber podido volar<sup>69</sup>.

«Una vez terminado el aeroplano lo presenta en el festival aéreo de Reims (Francia) y en el Salón Aeronáutico de París, en septiembre de 1909, en un expositor es muy admirado por el público. Pierre Levasseur se interesa por el aeroplano e inicia unas conversaciones con vistas a adquirir la patente del mismo. Con la licencia de fabricación, fabrica en 1910 dos ejemplares del aeroplano



Biplano en el aire, con Antonio Fernández

## A L'AÉRODROME DE LA BRAGUE



Periódico francés. *L'Eclaireur de Nice*.  
20 de noviembre de 1909

Fernández que utiliza en su Escuela de Pilotaje y que volaron durante unos años»<sup>70</sup>.

Posteriormente, el ribereño monta en Niza su cuartel general para llevar a cabo cuantos trabajos y posibles averías debiera acometer en su biplano. Aquí modifica y ensaya el aeroplano cambiándole el motor por otro más potente, de 55 caballos<sup>71</sup>.

«Se había instalado hacia algún tiempo en el "hangar" construido por él en el aeródromo de La Grague en la orilla derecha del

Var, entre Niza y el puerto de Antibes. En este "hangar" donde tenía su biplano, se albergará diariamente para trabajar desde la madrugada.

Los primeros ensayos resultaron bastante felices, y esto le animó mucho para proseguir con entusiasmo en su tarea, aprovechando a la vez todos los periodos de buen tiempo para repetir las pruebas»<sup>72</sup>.

Una de las primeras carreras aeronáuticas en las que participa el aviador español es, estando ya residiendo en Niza, en el gran premio del Mitin de Mónaco. La importante suma de 100.000 francos como premio al ganador hace que la lista de concursantes sea para aquellos momentos extraordinaria «mayor de la que esperaban los más optimistas». Antonio queda inscrito con su biplano Fernández y un motor Antoinette, en el puesto 35, último lugar que se recoge en esa relación de participantes<sup>73</sup>.

«Varias veces había intentado volar con su máquina, pero nunca logró su empeño, y últimamente, en Reims, sufrió en público un completo fracaso»<sup>74</sup>.

Pero los fracasos no eran para él nada más que pequeños contratiempos que atacaba tratando de arreglar y perfeccionar aún más su aparato, a pesar de ligeros accidentes que no pasaban más allá de desperfectos solucionables.

Fernández y su biplano  
<http://aviation.maisons-champagne.com>





## ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA

---

«Días pasados, Antonio Fernández se remontó con su biplano y sufrió un ligero accidente, pues hallándose a una altura de 20 metros, una ráfaga [de aire] arrojó al suelo al aparato, que se rompió una de sus alas. El aviador no sufrió más daño en su caída que unas contusiones sin gravedad»<sup>75</sup>.

Al día siguiente de esta crónica periodística en la que se daba cuenta de ese leve accidente, es decir, el 6 de diciembre de 1909, fatal para la historia del mundo de la aviación, pero más trágico para España, y en especial para el pueblo de Aranjuez, unas pruebas de ajuste en su biplano, y una pieza que se hallaba en estado defectuoso, tuvieron una consecuencia fatal de forma inesperada.

«El accidente se atribuye al mal estado del cordel que regía los timones; supónese que al tirar de él violentamente Fernández con objeto de tomar tierra, se rompió, y el aeroplano, sin gobierno, cayó precipitadamente al suelo. Es unánime que si el aviador hubiese realizado sus pruebas delante de personas expertas, los consejos de éstas habrían podido evitar la catástrofe llamándole la atención sobre la deficiencia de algunas piezas de su aparato y haciéndole ver la necesidad de corregirlas antes de lanzarse a ensayos peligrosos»<sup>76</sup>.

Diversas son las crónicas que recogieron los periódicos españoles y extranjeros sobre esta tragedia, pero es Pablo Figueira otro español allí presente, colaborador estrecho de Antonio Fernández Santillana, quien relata cómo sucedió el terrible accidente.

«Al amanecer todos estábamos en nuestro puesto. El mecánico Louis Lefèvre y yo ayudamos a Fernández en los preparativos de la ascensión, y bien pronto se elevó rápidamente en su biplano, alcanzando una altura de 30 metros. El motor funcionaba admirablemente y el aparato recorrió volando un trayecto de 300 metros, después de lo cual, y al querer variar de dirección haciendo un recodo, el biplano comenzó a retroceder con sobresaltos y estremecimientos muy irregulares, hasta que, parándose de repente, cayó pesadamente al suelo.

Nosotros, que desde alguna distancia presenciábamos la caída, nos asustamos, y bien pronto, al ver que nada se movía en el punto donde había caído el aparato, nuestro susto se trocó en espanto, comprendiendo toda la extensión de la desgracia.

Nos acercamos, como también algunos aldeanos que de lejos habían presenciado la catástrofe. El infeliz Fernández estaba en el suelo, sin movimiento, con el busto escondido debajo del motor.

Costó mucho trabajo sacar al aviador de la posición que había quedado y solo lo conseguimos tirándole de las piernas. Entonces nos convencimos de que nuestro pobre amigo estaba muerto.

DE TODO EL MUN-  
DO, POR CORREO,  
CABLE, TELÉGRAFO  
Y TELÉFONO

# ABC

DE TODO EL MUN-  
DO, POR CORREO,  
CABLE, TELÉGRAFO  
Y TELÉFONO



**FIN DESGRACIADO DE UN AVIADOR ESPAÑOL.**  
LA INSTALACION DEL AVIADOR D. ANTONIO FERNANDEZ EN EL ULTIMO SALON AERONAUTICO. EN PRIMER TERMINO, EL APARATO DE SU INVENCION, QUE LE COSTO LA VIDA

## ADHESIONES A NUESTRA PROTESTA

SR. D. TORCAYO ISCA DE TENA  
DIRECTOR DE A B C

**L**os Paleros.—El Real Club Náutico de Gran Canaria, en junta de hoy, acordó por unanimidad adherirse a su patética protesta y rechazar entusiásticamente por su hermosa iniciativa, honra de España, y consolarla como homenaje, rogándole acepte esta pequeña muestra de gratitud de nuestros amigos granisimamente españoles.—Presidente, Gustavo Navarro Nieto.

**Villa del Río (Córdoba).**—Felicita a usted sus repulsa que tiene el honor de unir su entusiasta protesta a la de usted contra esa calumniosa farsa extranjera, que tan ignominiosamente ha cubierto de infamia a esta hermosa nación.—Cándido Torres Sánchez.

**Wienburg (Alemania).**—Hace seis años que estoy en Alemania. He podido ver cómo todo país conoce al nuestro país que por levedad y por las calumnias legendarias, y a veces con intencionalidad y sin-

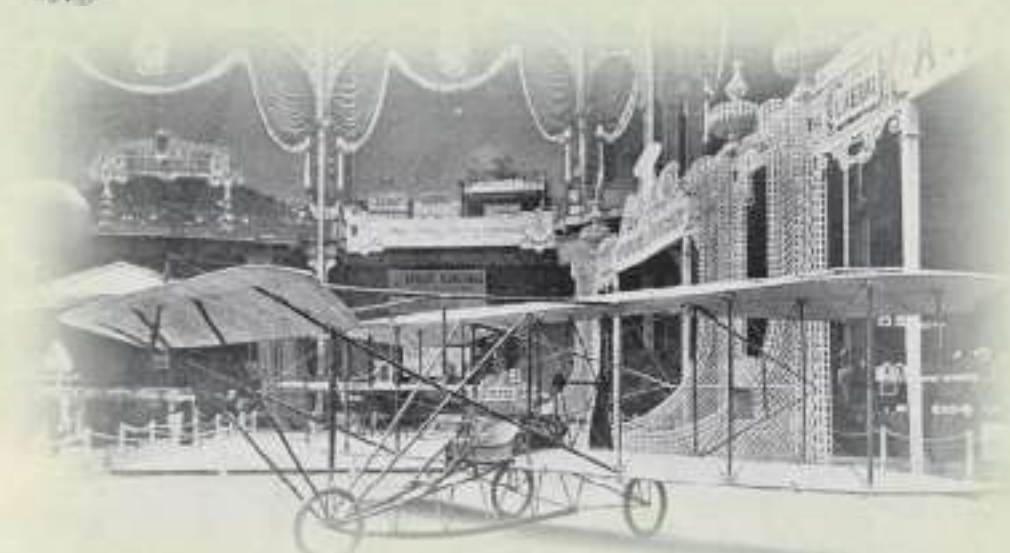


EL DESGRACIADO AVIADOR ESPAÑOL.  
D. ANTONIO FERNANDEZ

Foto. Regal

pre queridos, de algunos reporteros de los periódicos de esta sección en nuestro país. He presenciado la salida dignísima campaña que la Prensa baronesa, en primer lugar, y con exclusividad la Pampa (pelo, distinguiéndose por su actividad en el ámbito como interiores el *Bohème* Tapelán), ha mantenido contra nuestra patria. He acompañado a protestas personales, pero, que nadie ha sabido responder a cuantos autores de injurias contra España ha podido dirigirse, y cuando más, lanzando que de nuestra tierra se saliera protesta contra la inmensa calumnia extranjera de estas plenas calumnias, tan viles de fondo y tanta ligereza en este caso, como líneas de pensamiento y mala voluntad, he tenido, aunque con bastante retraso, noticia de su viril y heroica respuesta a Europa, respuesta de protesta que es cuando la hace muy libre si que va y su espíritu, capaz. Dignos aceptar el agradecimiento que hacen usted por su iniciativa y acto público.—José María Rosell, estudiante de Medicina.

**Jerez de la Frontera.**—Cuenta uno más a las adheridos a su protesta.—José García y Fernández de los Ríos.



Biplano Fernández <http://aviation.maisons-champagne.com>

El accidente fue debido a haberse roto la cuerda que maniobraba el timón. La cuerda, que era de mediano grueso, se había ido gastando a fuerza de rozar contra la pequeña placa de balastro en la que Fernández apoyaba los pies.

Varias veces el mecánico había llamado la atención de Fernández sobre este punto débil, que quitaba al aparato condiciones de seguridad, aconsejándole que cambiase la cuerda por un cable de alambre; pero el aviador no le hizo caso.

Fernández era muy prudente en ocasiones hasta supersticioso. El domingo pasado se le rompió un espejo que tenía en el hangar, y este accidente le preocupó mucho.

También le producía mucha impresión los comentarios que hacían, acerca del poco éxito de sus vuelos, los curiosos que diariamente acudían al aeródromo. Con tales antecedentes, hay motivos para creer que lo que intentó ayer el desgraciado Fernández fue jugarse el todo por el todo, para confundir a los incrédulos»<sup>77</sup>.

Un medio de comunicación ampliaba detalles del auxilio que se le proporcionó en aquel fatídico momento, pero ya era tarde, el avión de sesenta kilos de peso le había aplastado el pecho, el brazo y la pierna derecha<sup>78</sup>.

Otros medios de comunicación españoles eran más concretos en cuanto a las lesiones que habían provocado el fallecimiento del aviador.

«La cabeza no presentaba ninguna herida exterior y estaba hundida en el suelo saliéndole sangre en abundancia por las narices. El cadáver fue traslado a una casa cercana donde se comprobó que el aviador tenía rota la columna vertebral



Restos del aparato tras el fatal accidente.  
*Ilustración Española y Americana*

y fracturadas varias costillas, un brazo y una pierna; el cadáver fue llevado al hospital de Antibes»<sup>79</sup>.

En Francia también se recogía la noticia de la tragedia del aviador ribereño.

«El aviador Fernández se mata en vuelo. Niza, el 6 de diciembre. – El aviador Fernández había alquilado en la llanura de Brague, entre Cannes y Antibes, un terreno de cierta extensión, donde con la ayuda de su mecánico Luis Lefèvre, había elevado un hangar. Se entregaba, sobre este emplazamiento, a experiencias de aviación con la ayuda de un aparato construido por él. Este aparato, presentaba cierta analogía con el de Curtiss aunque teniendo una apariencia más bella, no estaba sin defectos; su estabilidad, particularmente, no fue perfeccionada. Era un biplano a cola, provisto de un motor de ocho cilindros y de una hélice de madera pegado.

Fernández lo había expuesto al Salón reciente de la aeronáutica, al Gran Palacio. También había tratado con este aparato de participar en las pruebas de Betheny y de Blackpool, pero sin éxito. Fernández había conseguido su primer vuelo la última semana. Habiendo sacado su aparato del hangar, había puesto en marcha el motor, yendo hasta el fondo del terreno donde una salida desgraciada lo proyectó contra una barrera. El biplano ligeramente se había deteriorado, pero lo habíamos reparado rápidamente.

La segunda tentativa había tenido éxito: Fernández, después de haber rodado sobre 200 metros, se había elevado hasta una altura de 20 metros y había volado cerca de 200 metros antes de volver a tierra. Había proseguido sus pruebas hoy por la mañana. Un poco después de las siete horas, un Fernández que sacaba provecho de la ausencia de viento, verificó el aparato, puso en marcha el motor y se



elevó. Después de tener hecho 100 metros en el mismo sitio, alcanzó la altura de 20 metros aproximadamente e hizo un trayecto en línea curva.

De repente, como iba a ejecutar una curva un poco antes de llegar al camino que atraviesa la llanura, el hilo que hacía maniobrar el mando general se rompió. El aparato capotó y cayó sobre el suelo. El aviador recibió el motor sobre el pecho. El mecánico se apresuró en seguida a socorrer a Fernández, pero este último estaba atrapado bajo los pedazos del aparato. Lefèbvre, que no podía retirarlo, llamó a vecinos para poderlo soltar.

Salón de la aeronautica. París.  
*La Ilustración Artística*



Un médico que pasaba por el lugar detuvo en ese momento el automóvil y vino para examinar el cadáver. Declaró que la muerte había sido instantánea. Pocos instantes después, el comisario de policía de Antibes llegó para proceder a las comprobaciones pertinentes.

Fernández estaba casado y padre de dos hijas, una de ocho años y la otra tenía apenas algunos días. Tenía en Niza, en la plaza Magenta, un taller de costura. La víctima no debe ser confundida con el señor Juste Fernández, presidente del Automóvil Club y del Aero Club de Niza»<sup>80</sup>.

Antonio Fernández Santillana, era el primer español que fallecía en el mundo de la aeronáutica como consecuencia del trágico accidente el día 6 de diciembre de 1909 a la edad de cuarenta y tres años, en la llanura de La Grague, cerca de Antibes (Niza), y el quinto aviador fallecido en el orden mundial. Por delante de



## ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA



El aviador ribereño.  
*La Ilustración Artística*

Fernández, ya habían muerto dos franceses, un estadounidense y un italiano. La primera víctima mundial reconocida fue la del estadounidense el Teniente Selfridge el día 17 de septiembre de 1908, en un biplano a causa de la rotura de la hélice. El segundo fue el francés Eugenio Lefèvre, el día 17 de septiembre de 1909, en un biplano; la causa fue debida a la rotura del equilibrador. El tercero fue el italiano Rossi, el día 22 de septiembre de 1909, la causa fue debida a un accidente fortuito en la hélice de su monoplano. El cuarto accidente fue el mismo día 22 de septiembre, en la persona del capitán francés Ferber, la causa estuvo en el peligroso aterrizaje seguido de vuelta de campana. Y en el caso del biplano de Fernández, la causa se produjo por la rotura de los tirantes. El 30 de septiembre de 1911, un medio de comunicación recogía el listado de las víctimas de la aviación, que ascendía a 86 aviadores fallecidos en accidente<sup>81</sup>.

### *Le Martyrologe de l'Aviation*

LA CÔTE MONTÉE DE L'AVIATION ANTONIO FERNANDES

Other works with a focus on management in IT organizations are: *Information Systems: A Strategic Approach* by van Hillegom and *Information Systems Management: A Strategic Approach* by Kettinger. Both books are written by authors who have extensive experience in the field of IT management.



Periódico francés. *Le Petit Niçois*.  
7 de diciembre de 1909

## LA NOTICIA EN LA PRENSA DE ESPAÑA, Y LOS FUNERALES EN NIZA (FRANCIA)

Las noticias en los medios de comunicación del mundo reprodujeron los siguientes titulares: «Muerte de un aeronauta español en Niza (Francia)». «El martirologio de la aviación se ha aumentado recientemente con una nueva víctima, Antonio Fernández». El diario liberal *El Globo* titulaba... «El aviador muerto» Y dejaba la siguiente noticia:

«El aviador Antonio Fernández Santillana era natural de Aranjuez. El Alcalde de este Real Sitio ha recibido un telegrama del Cónsul de España en Niza dando cuenta del suceso y pidiendo datos respecto al





## ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA

### AVIATOR IS KILLED IN HIS FIRST FLIGHT

Aeroplane Turns Over and Crushes

Antonio Fernandez at Aero-  
drome Near Nice.

BUILT MACHINE HIMSELF

Impatient at Many Delays, He Patches  
Up Defective Part with Twine  
and Accident Follows.

NICE, France, Dec. 6.—Antonio Fernandez, an aviator, met death to-day while flying for the first time in an aeroplane of his own invention at the new aerodrome near the mouth of the Var. Although Fernandez took his machine to Rheims during aviation week there, difficulties in starting always prevented an actual flight until to-day.

The accident appears to have been due chiefly to the inexperience and recklessness of the aviator, who, impatient at the delay and not heeding the expostulations of his mechanician, patched up a defective part of the machine by binding it with common twine.

The aeroplane sailed off gracefully amid the cheers of the spectators, and the inventor's hopes seemed to be fulfilled, when, after going 300 yards and gradually rising, he attempted to make a turn too sharply, and the machine tipped over in the twinkling of an eye.

Fernandez was hurled headlong to the ground, striking with terrific force, with the wreck of his aeroplane on top of him. Spectators lifted the mass of debris and the aviator was found crushed beneath the motor, his head having been driven into the soft earth by the impact.

The victim was a strikingly handsome man, well known in Nice, where he was formerly a fashionable ladies' tailor. He took up aviation quite recently, devoting all his time to it. He was convinced that his aeroplane, which resembled both the Wright and the Curtiss machines, was superior to any other.

Fernandez, though popularly ranked as a French aviator, was of Spanish birth. He became interested in flying from reading of spectacular aerial exhibitions. With the aid of a cutter in his employ he built the machine in which he met his death.

Fernandez is the third man to be killed in a motor power aeroplane. The first fatality was the death of Lieut. Selfridge while flying as a passenger with Orville Wright at Fort Myer in September, 1905. Lt. Lefebvre, a French aviator, was killed on Sept. 7, when his aeroplane turned turtle two minutes after his flight had been begun. Lefebvre was using a Wright machine.

The New York Times

Published December 7, 1909  
Copyright © The New York Times

Pero la noticia de la muerte del español afincado en Niza no se recogió solamente en Europa, pues el prestigioso *The New York Times* también hizo referencia a la tragedia del aviador Fernández Santillana. Por el alcance de la noticia, y tras la pertinente traducción, lo más ajustada posible, la recogemos en toda su extensión.

«NIZA, Francia, Dic. 6. El aviador Antonio Fernández encontró la muerte hoy, mientras volaba por primera vez en un aeroplano de su propia invención en el nuevo aeródromo, cerca de la desembocadura del Var. Aunque Fernández llevó su máquina a Rheims durante la semana de la aviación aquí, dificultades en el arranque impidieron siempre el vuelo hasta hoy.

El accidente parece haberse debido principalmente a la inexperiencia y la precipitación del aviador quien, impaciente por el retraso y sin prestar atención a su mecánico, remendó una parte defectuosa de la máquina amarrándola con bramante común. El aeroplano despegó graciosamente en medio de los vítores de los espectadores, y las esperanzas del inventor parecieron tener éxito, cuando estando a 200 yardas y ascendiendo gradualmente, intentó hacer un giro muy severo y la máquina volteó en un abrir y cerrar de ojos.

Fernández fue arrojado y se precipitó al suelo, chocando con fuerza terrible, con los restos del aeroplano sobre él. Los espectadores quitaron la masa de escombros, y se encontró al aviador aplastado bajo el motor, su cabeza se había introducido en la blanda tierra a causa del impacto.

La víctima era un hombre extraordinariamente atractivo, bien conocido en Niza, donde había sido antes un sastre de modas de señora. Él se había ocupado de la aviación recientemente, dedicando a ello todo su tiempo libre. Estaba

convencido de que su aeroplano, parecido a los aparatos de Wright y de Curtiss, era superior a cualquier otro.

Fernández, aunque considerado popularmente como un aviador francés, había nacido en España. Se interesó por el vuelo al leer acerca de las espectaculares exhibiciones aéreas. Con la ayuda de un cortador de su empresa, construyó la máquina en la que encontró la muerte.

Fernández es el tercer hombre en morir en un poderoso aeroplano de motor. El primero en morir de manera fatal fue el teniente Selfridge, mientras volaba como pasajero con Orville Wright al Fuerte Mayer en septiembre de 1908. El aviador francés E. Lefèvre, murió el 7 de septiembre, cuando su aeroplano volteó como una tortuga dos minutos después de comenzar su vuelo. Lefèvre usaba una máquina de Wright»<sup>87</sup>.

Dos cuestiones acerca de la noticia del periódico neoyorquino. Una es que Fernández Santillana nunca dejó el oficio de la moda y alta costura, tanto en París como posteriormente en su segundo comercio en Niza. La otra es que el aviador ribereño, en aquellos instantes del trágico accidente, no era la tercera víctima mortal de aviación, sino la quinta.

En otro periódico de la época se recogía esta breve biografía del aviador Antonio Fernández.

«Antonio Fernández Santillana (1876-1909). Antonio Fernández es un aviador y pionero de la aviación española. Nació el 2 de febrero de 1876 en Aranjuez, no lejos de Madrid. Empezó su carrera como modisto para damas, alejado del dominio de la aviación. Es por otra parte en el marco de su oficio de sastre que se instaló en París luego en Niza en 1908. Es en la ciudad donde desarrolló su gusto por la aviación cuando asistió a las pruebas de Wilbur Wright. Construyó su primer biplano, Fernández n°. 1, que le probó por primera vez el 10 de abril de 1909 en Antibes. Después de esta primera prueba, construyó el segundo biplano que hizo volar el 10 de junio de 1909. Es Delagrange quien, para esta prueba, tomó





## ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA

---

los encargos del aparato y realizó vuelos en línea recta. En el momento de la Semana de Reims, Fernández n°. 2 no consigue elevarse y este segundo vuelo fue un fracaso. El aeroplano acaba por estrellarse algún tiempo después. El tercer aparato imaginado por Fernández, el Aéral, efectuó algunos vuelos al principio del otoño de 1909. Expuso su avión en el Salón de la locomoción aérea del Gran Palacio y recibió felicitaciones así como consejos de pilotos y de constructores. Pierre Levasseur adquirió la licencia de fabricación de Aéral. Después de numerosas pruebas, así como mejoramientos del aparato, Fernández intentó un nuevo vuelo con su biplano n°. 3, el 6 de diciembre de 1909 por la mañana. En el momento de la comprobación anterior al vuelo del aparato comprobó con su mecánico que un hilo del mando del timón había cedido. Despegó una hora más tarde después de una reparación improvisada. En el momento de una maniobra, el avión se estrelló y Fernández murió en seguida»<sup>88</sup>.

Aunque ya lo referimos en el apartado familiar, Fernández nació el 2 de febrero de 1866, y no en el año 1876, como encabeza la biografía de este medio de comunicación francés. Falleció con 43 años.

Días más tarde del trágico suceso, el periódico argelino *Le Semaphore* recogía el sentir del Barón Onffroy de Vereze, Presidente Fundador de la Unión Francesa Aérea.

«Estos últimos días, tuvimos que lamentar a la muerte del inventor Aviador, Seux de Lyon, suicidándose por falta de un motor, y a causa del desamparo en el cual se encontraba después de numerosos trabajos, búsquedas largas, laboriosas e interesantes.

Hoy tenemos que registrar la pérdida cruel y atroz del inventor Aviador Fernández, encantado del afecto de su compañera y sus jóvenes niños, por un accidente terrible. En numerosos periódicos leemos la impresión penosa que produce en Francia; nos emocionamos, abrimos listas de suscripción a favor de la familia de la víctima.

La Ciudad de Niza, grande y generosa, toma a su cargo las exequias del Aviador pobre. Es muy bello y aplaudo desde lo más profundo de mi corazón todos los sentimientos que germinan en estas almas compasivas, pero cuánto por desgracia, siento que todos estos dones, todos estos óbolos lleguen demasiado tarde, y no hubieran servido antes para alejar las catástrofes que el País entero lamenta. Qué de descubrimientos preciosos perdidos para la ciencia Aeronáutica.

Desde hace dieciséis meses, sin embargo, la *Punion Française Aérea*, patriótica y humanitaria, ha sido creada para prever e impedir en lo posible estas calamidades, ayudar a los Inventores Aviadores, a levantar su coraje a menudo derribado por los sinsabores, crear su obra con su concurso pecuniario y, ser, en una palabra, su protectora benéfica.



Programa de la Gran Semana de la Aviación.  
*Colecc. Gerard Morel. Francia*

**Abstract**

| U.S. Rank | Country                                                                           | Player              | Opponent           | Notes                                  | Outcome (U.S. Score) |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------|----------------------------------------|----------------------|
| 34        |  | Schweizer           | English<br>Wright  | Wright<br>in checkmate<br>a cylinder   | Schweizer            |
| 35        |  | Antonius<br>Fischer | English<br>Lombard | Antonius<br>in checkmate<br>a cylinder | Antonius<br>Fischer  |
| 36        |  | Charles<br>De Lamer | English<br>Wright  | Wright<br>in checkmate<br>a cylinder   | Charles<br>De Lamer  |
| 37        |  | Switzer<br>Bass     | English<br>Lombard | U. S. V.<br>in checkmate               | Switzer<br>Bass      |
| 38        |  | Japan<br>Bass       | English<br>Lombard |                                        | Japan                |
| 39        |  | England<br>Bass     | English<br>Lombard |                                        | England              |
| 40        |  | England<br>Bass     | English<br>Lombard |                                        | England              |
| 41        |  | England<br>Bass     | English<br>Lombard |                                        | England              |
| 42        |  | England<br>Bass     | English<br>Lombard |                                        | England              |
| 43        |  | England<br>Bass     | English<br>Lombard |                                        | England              |
| 44        |  | England<br>Bass     | English<br>Lombard |                                        | England              |

Lista de concursantes Puesto 35.  
*Colecc. G. Morel*

CODE DES SERVICES

[illegible]

Fernández Santillana en el n° 161.  
*Colecc. G. Morel*



MAINT PATRONAGE

de

**M. MAURICE FALLIERES**

*Président de la République*

de

M. **MAURICE DESSAIX**, Ministre de l'Intérieur, Ministre de l'Enseignement

de

M. **LÉON SPÉRIAC**, Secrétaire d'Etat, Ministre de la Justice et des Cultes

de

M. **GEORGES CLOTTIER**, Ministre des Finances

de

M. **LEON BÉLÉ**, Ministre de la Santé

de

M. **LEON BÉLÉ** et **LEON BÉLÉ**, Ministre de la Santé

de

M. **MAURICE FALLIERES**, Ministre de la Santé

de

M. **LEON BÉLÉ**, Ministre de la Santé

Received 10/1/04  
 Accepted 10/1/04  
 Published 10/1/04

*Colecc. G. Morel*



Gran semana de la aviación. Postal de la época.

Cien mil francos han sido entregados por el Gobierno a la Aviación. Esta suma fue, en gran parte compartida entre dos Ligas solamente, y la Unión francesa Aérea, a pesar de sus derechos indiscutibles, se vio exenta de la más mínima participación a esta distribución que quería emplear en la compra de motores para prestar a los inventores con el fin de facilitar sus experimentos.

El primero de los resultados obtenidos, hubiese sido conservar la vida al aviador infortunado lionés, poniendo a su disposición el motor tan deseado. El segundo hubiera evitado probablemente la muerte del aviador Fernández, de haber podido encontrar en la Unión francesa Aérea la ayuda necesaria.

Soy yo quien paga, soy yo quien se arriesga, le respondió a su mecánico que le hacía observar el mal estado de la cuerda, causa del accidente.

Dirijo pues un nuevo llamamiento, a los Patrocinadores generosos. A todos los deportistas, a los entusiastas de la conquista del Aire y generalmente a todos los franceses, a favor de la Unión Française Aérea de nuestros Inventores»<sup>89</sup>.

El día 18 de diciembre de 1909, es decir, tres años después de suceder el fatal accidente de Fernández Santillana en Antibes, el único periódico de Aranjuez que existía por aquellas fechas en el Real Sitio, el *Heraldo de Aranjuez*<sup>90</sup>, que dirigía Félix de León, quien recogía la noticia, empleando de entrada palabras de reproche para el pueblo de Aranjuez.



«En toda la prensa española y extranjera ha sido muy comentada la muerte de nuestro querido paisano Antonio Fernández, y sin embargo su pueblo

ni se ha ocupado, ni ha apreciado su valer, ni ha aplaudido su ingenio»<sup>91</sup>.

Más adelante añadirá también que: «Nosotros, los ribereños hemos debido ser los primeros en llorar la trágica muerte del pobre Antonio, que supo colocar el nombre de España en un sitio tan honroso y secundar el llamamiento de la prensa»<sup>92</sup>.

Asimismo refiere la cantidad de obstáculos que había vencido el español para conseguir construir el biplano y alcanzar la gloria, a costa de su vida, el poner el avión en el cielo de Francia. Menciona algunas de las noticias recogidas por los diarios franceses *Le Petit Journal*, *Le Figaro* y *L'Eclair*, y añade que:

«Se desprende de lo escrito por estos periódicos, que Fernández era un hombre de bastante conocimiento en los sports modernos y un mecánico de primer orden. Antes de ocuparse de la aviación transformó un automóvil de los antiguos en un nuevo modelo que tenía mucha aceptación en París y por lo tanto tiene su marca»<sup>93</sup>.

Cita además que cuando los periodistas franceses le hicieron referencia a su interesante presencia en el Salón Aerostático de París como el único español que se presentaba con un aparato de su invención, como era el biplano Fernández, «y del que mucho se esperaba», el aviador ribereño respondió: «Ya va siendo hora de que los españoles den señales de vida».

El antecitado periodista de Aranjuez expresa que había conocido algo sobre Fernández Santillana a través de unos amigos, y que estos le habían transmitido la valía del español en cuanto a su talento y destreza. También hacía alusión a las líneas que el prestigioso periodista Welki dejaba en el diario madrileño *La Mañana*.

«Nosotros todos los españoles debemos dar una prueba de patriotismo y rendir un último tributo a esa nueva víctima de la aviación, paladín esforzado que supo morir en el campo de batalla. Hora es que sepamos glorificar a quien nos honra. Yo, el más modesto de los deportistas hago un llamamiento para que cada uno con su claro sentir, emita una idea con respecto a lo que en homenaje al infortu-



Aviador Antonio  
Fernández  
Santillana.  
*Heraldo*  
de Aranjuez.  
Año 1909

**ANTONIO FERNANDEZ SANTILLANA**



Niza (Francia). Revista *La Esfera*

nado aviador Antonio Fernández se puede y debe hacer. Las columnas de este periódico están a la disposición de todos»<sup>94</sup>.

Aclaraba que no presentaba estas líneas del matutino madrileño, como un exceso de patriotismo, sino porque todo cuanto se hiciese a favor de la memoria de este hijo de Aranjuez era bien poco, por ello consideraba que el pueblo debía tener un recuerdo inmemorial hacia Fernández Santillana.

«En este caso prescindo de la intimidad con la familia únicamente para demostrarla mi profundo sentimiento y solo me concreto a unir mi opinión a la de toda la prensa. Justo es que este pueblo proponga algún recuerdo y tenga en cuenta que Antonio Fernández ha glorificado el lugar donde nació»<sup>95</sup>.

Probablemente el pueblo de Aranjuez ignoraba las contribuciones realizadas por este aviador e incluso desconocía su trágica muerte. Por lo que las palabras del periódico ribereño iban dirigidas de seguro a la pequeña élite política y cultural de esta población.

Un siglo después, tratando de recomponer las causas de la tragedia mediante su certificación o acta de defunción, nos pusimos en contacto con la Embajada y Consulado de España en Francia, pero aún esperamos una respuesta oficial. También hicimos las mismas gestiones en los registros civiles franceses. Primero Antibes, luego Niza, París. Por último contactamos con el Registro Civil Consular de España en Marsella, donde Christelle Paris Delgado, responsable de dicho departamento, nos informó que:



Salón de Paris. Postal de la época.

«No consta la defunción en nuestro Registro Civil Consular de Don Antonio FERNÁNDEZ fallecido el 06.12.1909. Hoy solicitamos por correo ordinario a la Mairie de Nice (que corresponde al Juzgado de Paz Registro Civil) un acta literal de defunción y un extracto plurilingüe de defunción. Le saluda atentamente el servicio Registro Civil Consular de Marsella»<sup>96</sup>.

La solicitud de este organismo al de Niza, dio también un resultado negativo respecto a dicha acta de defunción del aviador de Aranjuez.

«La defunción de Don Antonio FERNÁNDEZ SANTILLANA no constaba tampoco en el Registro Civil Local francés de Niza. La Mairie de Nice ha investigado a partir de 1903 hasta 1909 y no localizan esta defunción»<sup>97</sup>.

A vuelta de correo, y aún con la esperanza de que aparezca ese documento con el fin de concluir lo más exhaustivamente este estudio histórico, decidimos insistir, pero ahora dotando al registro de más documentación y fuentes periodísticas que hemos consultado y que puedan facilitar la búsqueda. Hasta el momento no hemos obtenido otra información.

El día 23 de enero de 2010, el ciudadano galo Gérard Morel, que desde hacía tiempo colaboraba desde Francia con esta investigación sobre la vida del aviador ribereño, nos hace llegar datos oficiales importantes acerca de donde estaba enterrado Antonio



Detalle de la lápida donde reposan los restos de aviador ribereño. Foto Gerard Morel.



## ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA

Fernández Santillana, así como fotografías de su tumba y la de su familia en Niza. «Cimetière de Caucade. Avenue Sainte Marguerite NICE. Tumba n°. 4191, Cuadrado 12, 2 fila, occidental 17»<sup>98</sup>. Y, además, nos remite varios periódicos que hablan de la muerte de nuestro biografiado<sup>99</sup>.

En las fotografía también se recogen los nombres y fechas de varias personas enterradas con él, y que se relacionan a continuación según el orden que existe en la lápida. Por ellas sabemos que junto con Santillana estaban enterradas su esposa Emma Ponge, sus hijas Ivonne y Suzzane y su suegra Virginie Ponge.

«Ivonne Fernández. Fallecida el día 10 de marzo de 1904, a la edad de 30 meses; Antonio Fernández. Aviador. Muerto accidentalmente en La Brague. 6 de diciembre de 1909, a la edad de 43 años; Suzzane Fernández. Fallecida el 22 de abril de 1925, a la edad de 15 años; Virginie Ponge. Fallecida el 3 de febrero de 1940, a la edad de 82 años; Emma Ponge Fernández, fallecida el 11 de agosto de 1945»<sup>100</sup>.

Las fotografías realizadas por Gérard Morel recoge en varias instantáneas la placa que contiene el título de la calle «Rue de Antonio Fernández» que dedica el Ayuntamiento de la ciudad de Niza (Francia) en honor del aviador ribereño.

Gérard Morel, que ha colaborado extraordinariamente desde Francia en esta investigación, en comunicación con los Archives Departamentales des Alpes-Maritimes, me indica que solicite a este institución el acta de defunción de Fernández Santillana, cuyo resultado obtuvimos el día 28 de junio de 2010.

«Ayuntamiento de Antibes, distrito de Grasse.

El seis de diciembre de mil novecientos nueve, a las cuatro de la tarde.

Partida de defunción de Antonio Fernández. Falleció en Antibes, hoy a las siete de la mañana, profesión comerciante, años: cuarenta y dos, nacido en “Arengay”

(Aranjuez), cerca de Madrid, departamento de España domicilio en “Nice” (Niza). Hijo de y de “sin reseñar”. De la declaración ante mí, de Honore Guisolph de cuarenta y dos años de edad, y de profesión representante de comercio y domiciliado en “Cagnes” (Cannes) y dice ser no familia del difunto y por Manils Isnard de sesenta y tres años de profesión de guarda rural domiciliado en Antibes, que a dicho ser



Certificado de Defunción



Niza. Calle Antonio Fernández Santillana. Foto Gérard Morel.

no familia del difunto. Constatado según la ley por mi, Joseph Marchan, adjunto delegado de Alcalde.

Ejerciendo las funciones de Oficial del Estado Civil después de confirmar el fallecimiento y la lectura de la presente acta ha sido hecha con las declaraciones que son firmadas por: Guisolphé; Isnard; Marchan»<sup>101</sup>.

## **EN EL SIGLO XXI, ARANJUEZ HONRA LA MEMORIA DE UN HIJO SUYO**

Un siglo después, el Consistorio toma la decisión de homenajear a este pionero y leyenda de la aviación. En el Pleno municipal del día 11 de julio de 2002, presidido por el Alcalde José María Cepeda Barros, y con motivo de dar nombre a nuevas calles de la población, se aprobaba a propuesta del Concejal de Personal, «el nombre de Antonio Fernández a la calle comprendida entre las calles de Valera y Agustín de Betancourt»<sup>102</sup>.

En la argumentación del Concejal, basado en los datos que ofrece el informe de la archivera municipal, se recogen los siguientes datos sobre el aviador:

«Piloto y protagonista del primer vuelo de un avión español, el diseñado por él. Nacido en Aranjuez en 1876, pertenecía a una familia de picadores. No obstan-



## ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA

---



Calle en honor al aviador ribereño. Fotos José L. Lindo

te, se desplazó a Niza y Antibes, donde fue un reconocido modisto. Su buena posición económica le permitió diseñar un avión que fue presentado en el primer salón aeronáutico de París, entre el 27 de septiembre y el 17 de octubre de 1909. El 5 de noviembre vuela a Antibes. Desgraciadamente, se convertirá también en la primera víctima piloto de la aviación mundial, al no terminar con buen fin de segunda travesía. No obstante, el avión fue patentado, con el nombre de Fernández. Esta patente permitió a Levasseur construir dos *aviones Fernández*, que fueron usados por la escuela de Pilotaje de Juvisi»<sup>103</sup>.

Desde luego, muchos de los datos que se recogen aquí, difieren notablemente de lo que había sido la realidad de Antonio Fernández Santillana, ya tratados ampliamente a lo largo de esta investigación. El General del Ejército de Aire Rafael González-Granda, en la Revista *Aeroplano*, destaca el importante hito en la historia de la aviación representado por Santillana:

«Si Antonio Fernández no hubiese sufrido tan prematura muerte, es indudable que figuraría en la lista de los más notables constructores y pilotos de aeroplano de aquella época, al lado de Wright, Santos Dumont, Bleriot, Farman, Voisin y todos los demás grandes aviadores de los gloriosos principios de la aviación»<sup>104</sup>.

Un importante evento se daba en Aranjuez hace tres años. Se llevaba a efecto el IV Congreso del Instituto de Estudios Históricos del Sur de Madrid “Jiménez de Gregorio”. Se me encomendó, como Cronista Oficial y miembro de número, de este prestigioso foro para el estudio de la historia de los pueblos del Sur de Madrid, orga-

nizar este encuentro en el Real Sitio y Villa de Aranjuez en los días 6 al 8 de octubre de 2006. Entre los trabajos que se presentaron, se encuentra la comunicación que ofrecía Manuel de la Peña Rodríguez-Martín, en el que se daba una doble condición, era el Presidente del Instituto y Cronista Oficial de la Villa de Getafe. De la Peña, ofrecía especialmente una conferencia bajo el título: «Antonio Fernández Santillana, el ribereño convertido en el primer español que voló en un avión proyectado por él»<sup>105</sup>.

Otro aspecto que se mencionaba en este estudio, era el de la calle que Aranjuez había otorgado al aviador. Estando realizando esta investigación, y una vez asignada la nueva calle, me encuentro que el rótulo sólo anuncia el nombre del español: *Antonio Fernández*. Nada que recuerde quién es ese personaje que da nombre a la calle. Días después, en conversaciones con Ramón Peche, Jefe de Protocolo del Consistorio ribereño, este Cronista Oficial le hizo llegar la sugerencia de que se debía matizar la nomenclatura de la calle, de tal forma que quedase con el siguiente nombre: *Calle del Aviador Antonio Fernández*. Sugerencia que fue gentilmente escuchada. Como también lo fue la propuesta de dar título al parque infantil que queda entre las calles de la Rosa, Valera y Antonio Fernández, con el nombre de *Parque del Aviador Antonio Fernández*<sup>106</sup>. Aunque posteriormente se decidía dar al parque el nombre en honor a la aviación española: «*Parque de la Aviación Española*»<sup>107</sup>.

Con motivo de acercarse el primer Centenario, el Consistorio ribereño presidido por el Alcalde Jesús Dionisio Ballesteros, organiza actos conmemorativos con motivo del I Centenario del fallecimiento del aviador Antonio Fernández Santillana. Entre los actos que se habían previsto se encontraba el del día 5 de diciembre de 2009, el lanzamiento de octavillas alusivas a la efeméride, sobre el espacio aéreo de Aranjuez, a cargo de aviones de la colección histórica de la Fundación Infante de Orleans<sup>108</sup>. Llegado el día indicado, el acto no se llegó a materializar debido, según los organizadores, a la adversa climatología.

Otro acto dispuesto, es la conferencia que ofrecía el General de Ejército del Aire José Sánchez Méndez, el día 15 de diciembre de 2009 en el Auditorio «Joaquín Rodrigo» del Centro Cultural Isabel de Farnesio, sobre la figura del aviador Fernández Santillana<sup>109</sup>. Al final de la conferencia, Sánchez Méndez, hizo entrega al Ayuntamiento de dos placas con la efeméride de la tragedia del aviador de Aranjuez. Las tarjetas han sido realizadas en los talleres de la Maestranza en Madrid y serán colocadas en el próximo año en la casa natal del aviador, calle del Capitán, núm. 18, así como en la calle que lleva su nombre en Aranjuez, que fue dedicada en el año 2002 por el pueblo ribereño a través del acuerdo del Pleno de la Corporación.

Los actos irán más allá del año 2009, pues según manifestaciones<sup>110</sup> del Alcalde, se llevará a efecto el descubrimiento de una tarja en la calle del Capitán, nº 18, casa natal que fue de Fernández, pionero de la aviación en el mundo. Pudimos constatar, y así se le trasladó al Jefe de Protocolo, que la casa natal del aviador no estaba en la calle del Lucero nº 3, como se pensaba, si no en la calle del Capitán, nº 18, como quedó explicado en los inicios de esta investigación, y el Alcalde trasladó a la prensa<sup>111</sup>.



## ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA

---

Para que la gesta de nuestro paisano no quedase en un acto puntual en ese año 2009, el día 10 de marzo de 2010 se lleva a efecto una reunión en el Ayuntamiento de Aranjuez entre el Teniente de Alcalde Manuel Romero, Ramón Peché Jefe de Protocolo y Relaciones Institucionales y este Cronista Oficial. Se acuerda una serie de actuaciones que vendrían a resaltar esta figura en la historia de la aviación. Entre las actividades propuestas están: dar una conferencia sobre Antonio Fernández y su familia. La publicación de un libro sobre este aviador, partiendo desde el propio Real Sitio de Aranjuez que le vio nacer hasta su fallecimiento en Niza. El arreglo de la sepultura de sus padres, ya que tras la investigación se comprobó que estaba abandonada por falta de familiares, y en mal estado la lápida; de modo que quedase patente que el pueblo de Aranjuez no olvidaba fácilmente a sus paisanos. Un acto cívico en el que se descubrirían las placas que donó la Maestranza, tanto en la casa natal del aviador, como en la calle que se la tituló con el nombre del aviador por la Corporación años atrás. Solicitar una pieza de un avión para instalarla a modo de monumento en honor a la Aviación Española en el parque situado en los alrededores de la calle del aviador, pieza que debería ser solicitada al Ejército de Aire. Tras estos acuerdos entre los reunidos, el Teniente de Alcalde Manuel Romero comisionó a este Cronista Oficial para que llevase a efecto cuantas gestiones fueran conducentes a consolidar este digno homenaje al aviador ribereño.

Para materializar estas ideas, se habló con el General Director del Museo del Ejército del Aire, quien nos remitió al Jefe de Estado Mayor como responsable del Ejército del Aire, pero creyó no debía existir inconveniente alguno. Se solicitó a la Comunidad de vecinos de la calle Antonio Fernández, así como a Rufina y Josefa Mingo, actuales propietarias de la que fue casa natal del aviador, para que diesen permiso para instalar las placas los cuales accedieron a ello. También se contactó con Esteban Carrero, encargado de Mármoles Granero, se comprometió a que la firma arreglase y dignificase la sepultura de los padres de Fernández Santillana en el Cementerio de Santa Isabel de Aranjuez. Y, por último la presentación por este Cronista, de una conferencia sobre la figura de Fernández Santillana y su familia como vecinos de la intrahistoria del Real Sitio y Villa de Aranjuez.

Si todo transcurre como está previsto, que no lo dudamos, el ribereño Antonio Fernández Santillana y su familia, tanto española como francesa, recibirán merecido homenaje, y el pueblo de Aranjuez habrá cumplido un compromiso moral con la historia. No cabe duda que debe darse al ribereño Antonio Fernández el realce que se merece, y es probable que nuestros aviadores españoles, civiles y militares, desconozcan muchos de los hechos que aquí se recogen sobre esta figura.

Antonio Fernández Santillana, más que un notable sastre, fue un pionero de la aviación hispano-francesa de alcance mundial. Fue, además, el primer constructor español de un avión —en este caso un biplano—, que voló con éxito. El quinto piloto mundial muerto en accidente. Y, el primero en la historia de la aviación española, incluso antes que Benito Loygorri y que el propio Infante Alfonso de Orleans y Borbón.

## FUENTES DOCUMENTALES

### ARCHIVOS

Archivo Municipal de Aranjuez. Aranjuez. (Madrid).  
Archivo Parroquial de Alpajés. Aranjuez. (Madrid).  
Archives Departamentales des Alpes-Maritimes. Antibes (Francia).  
Biblioteca Municipal Álvarez de Quindós. Aranjuez. (Madrid).  
Biblioteca Nacional. Madrid. (España).  
Biblioteca Nacional. París. (Francia).  
Cementerio Municipal. Aranjuez (Madrid).  
Gerárd Morel Niza (Francia).  
Registro Civil de Aranjuez (Madrid).  
Registro Civil Central. Madrid.  
Registro Civil de España en Marsella (Francia).  
Registro Civil de Niza (Francia).

### DOCUMENTOS

Acta de nacimiento.  
Acta de defunción.  
Acta de matrimonio.  
Actas parroquiales.  
Bando de la Alcaldía Presidencia del Real Sitio y Villa de Aranjuez.  
Censo de vecindad.  
Contribución Industrial y de Consumo.  
Expediente general de Quintas.  
Libro de registro de enterramientos.  
Matricula del subsidio industrial.  
Padrón de vecindad.  
Reemplazo del Ejército.  
Documentos privados.

### MONOGRAFÍAS

Actas del IV Congreso del Instituto de Estudios Históricos del Sur de Madrid "Jiménez de Gregorio". Aranjuez (Madrid). Edit. Instituto de Estudios Históricos del Sur de Madrid "Jiménez de Gregorio". 2006.  
Anales del Instituto de Estudios Históricos del Sur de Madrid "Jiménez de Gregorio". Alcorcón (Madrid). Edit. Instituto de Estudios Históricos del Sur de Madrid "Jiménez de Gregorio". 2003.  
*La vida de un pueblo a través de sus reconocimientos. Real Sitio y Villa de Aranjuez, 1836-2009*. Inédito. José Luis Lindo Martínez.  
*Los Toros. Tratado Técnico e Histórico*. Madrid. Espasa Calpe. 1969.  
*AEROPLANO. Historia Aeronáutica*. Edit.

*Ministerio de Defensa. Ejército del Aire. Año 1997*.

*Una vida al servicio del orden. Alguaciles, Policía Urbana y Rural, Pregoneros, Guardavinos, Serenos y Faroleros en el Real Sitio y Villa de Aranjuez. Siglos XVIII-XIX*. Aranjuez. Edit. E. Leclerc. 2005.

### PERIÓDICOS Y REVISTAS

*ABC*. Madrid. 7 de diciembre de 1909.  
*El Globo*. Madrid. 7 y 9 de diciembre de 1909.  
*El Imparcial*. Madrid. 8 de diciembre de 1909.  
*El Liberal*. Madrid. 7 de diciembre de 1909.  
*El Siglo Futuro*. Madrid. 7 de diciembre de 1909.  
*L'Éclair de Nice*. 20 de noviembre de 1909, nº. 324.  
*Heraldo de Madrid*. Madrid. 5 de abril de 1909.  
*Heraldo de Aranjuez*. Aranjuez. 18 de diciembre de 1909.  
*La Correspondencia de España*. 7 de octubre de 1910.  
*La Correspondencia Militar*. Madrid. 6 y 7 de diciembre de 1909.  
*La Época*. Madrid. 7 de diciembre de 1909.  
*La Vanguardia*. Barcelona. 7 de diciembre de 1909.  
*Le Matin*. Francia. 7 de diciembre de 1909.  
*Le Petit Niçois*. 7 de diciembre de 1909, nº. 339.  
*Le Petit Niçois*. 9 de diciembre de 1909, nº. 341.  
*Petit Journal (Le)*. Francia. 7 de diciembre de 1909, nº 17.147.  
*Le Sémaphore*. Argelia. 21 de diciembre de 1909.  
*The New York Times*. New York. 7 de diciembre de 1909.  
[http://query.nytimes.com/mem/archivefree/pdf?\\_r=2&res=9B04E4D71630E733A25754C0A9649D946897D6CF](http://query.nytimes.com/mem/archivefree/pdf?_r=2&res=9B04E4D71630E733A25754C0A9649D946897D6CF)  
*Aeronáutica andaluza*. Sevilla. Octubre-Diciembre 2006.  
*Actualidades*. Madrid. 15 de diciembre de 1909.  
*La Ciudad Lineal*. Madrid. 30 de septiembre de 1911.  
*La Ilustración Artística*. Barcelona. 4 de septiembre de 1909.  
*La Ilustración Artística*. Barcelona. 4 de octubre de 1909.  
*La Ilustración Artística*. Barcelona. 20 de diciembre de 1909.



## ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA

*La Ilustración Española y Americana*. Madrid. 15 de diciembre de 1909.

*Nuevo Mundo*. Madrid. 16 de diciembre de 1909.

*Semanario MÁS*. Aranjuez. 11 de diciembre de 2009.

CPA Scans. Francia.

<http://cpascans.canalblog.com/archives/2009/12/07/15919194.html>

Meeting Aériens Historiques. Francia.

<http://meetingaeriens.blog4ever.com/blog/index-98014.html>

Bourse des vols. Francia

[www.BDV.fr](http://www.BDV.fr)

[www.bourse-des-](http://www.bourse-des-vols.com/billet-avion)

[vols.com/billet-avion](http://www.bourse-des-vols.com/billet-avion)

### ENTREVISTAS

Entrevista con Ramón Peché Villaverde. Jefe de Protocolo del Ayuntamiento del Real Sitio y Villa de Aranjuez.

Entrevista con Rufi Mingo. Propietaria actual de la casa natal del aviador Antonio Fernández Santillana y su familia. Aranjuez.

Entrevista con Juana López Sánchez. Propietaria actual de la vivienda en la calle

del Capitán, nº. 16. Colindante con la que en el siglo XIX habitó la familia Fernández-Revengano. Aranjuez.

### FOTOGRAFÍA

ABC. España

*Actualidades*. España

Aviación Digital Global

[www.aviaciondigitalglobal.com](http://www.aviaciondigitalglobal.com)

CPA Scans. Francia

<http://cpascans.canalblog.com/archives/2009/12/07/15919194.html>

<http://aviation.maisons-champagne.com>

*Cossío*. Espasa Calpe. España

*Heraldo de Aranjuez 1909*. España

*La Esfera*. España

*La Ciudad Lineal*. España

*Le Petit Niçois*. Francia

*L'Éclair de Nice*. Francia

*Nuevo Mundo*. España

*Ilustración Artística*. Madrid

*La Ilustración Española y Americana*. España

Gerárd Morel. Francia

José Luis Lindo Martínez. Aranjuez (España)

Ministerio del Ejército del Aire. España

### NOTAS

<sup>1</sup> LINDO MARTÍNEZ, José Luis. *Una vida al servicio del orden. Alguaciles, Policía Urbana y Rural, Pregoneros, Guardavinos, Serenos y Faroleros en el Real Sitio y Villa de Aranjuez. Siglos XVIII-XIX*. Aranjuez. Edit. E. Leclerc. 2005. Tom. I, pp. 61-64.

<sup>2</sup> LINDO MARTÍNEZ, José Luis. *La vida de un pueblo a través de sus reconocimientos. Real Sitio y Villa de Aranjuez, 1836-2009*. Inédito. «Permanencia de los Regidores en el Consistorio del Real Sitio y Villa de Aranjuez». Anexo 4, p. 376.

<sup>3</sup> *El Globo*. Madrid, 7 de diciembre de 1909, p. 3.

<sup>4</sup> AMAj (Archivo Municipal de Aranjuez). Sgn. Libro 3. *Padrón de vecindad*. Año 1875.

<sup>5</sup> APAj (Archivo Parroquial de Alpajés). Consultados los tomos parroquiales existentes, no se encuentra el asiento del nacimiento de Antonio Fernández Santillana. Debemos tener en cuenta la destrucción y quema de documentos que existió en el periodo de la cruenta Guerra Civil.

<sup>6</sup> AMAj. Sgn. Libro 3. Año 1875. Tomado del *Padrón de vecindad*.

<sup>7</sup> RCA. (Registro Civil de Aranjuez). Sgn. Tom. 9,

p. 204. Tomado del *Acta de Nacimiento* de Antonio-Manuel Fernández Santillana.

<sup>8</sup> AMAj. Sgn. 886/7. *Contribución Industrial y de Consumo. Año 1858*. Domingo Fernández Revengano pagaba como profesional en estas fechas 71 pesetas con 49 céntimos. Aranjuez, en aquellos días contaba con un censo de 1.478 almas.

<sup>9</sup> AMAj. Sgn. Libro 3. *Padrón de vecindad*. Año 1875.

<sup>10</sup> Ídem.

<sup>11</sup> LINDO MARTÍNEZ. *La vida de un pueblo...* Opus cit. pp. 253-255. El nombre de calle del Capitán no se renombra en honor del militar ribereño muerto en combate en la guerra de África, Félix Angosto Gómez-Castrillón, hasta el acuerdo plenario del día 30 de diciembre de 1924, en el queda como hasta la actualidad está: calle del Capitán Félix Angosto Gómez-Castrillón

<sup>12</sup> AMAj. Sgn. Libro 3. *Padrón de vecindad*. Año 1875.

<sup>13</sup> LINDO MARTÍNEZ. *La vida de un pueblo...* Opus cit. Este ribereño fue Concejal del Ayuntamiento de Aranjuez y sobrino de

- Enrique Mejías, propietario de un molino de harinas.
- <sup>14</sup> DOCUMENTOS PRIVADOS. Escrituras de la casa propiedad de Juana López Sánchez, con domicilio en la calle del Capitán Félix Angosto Gómez-Castrillón, núm. 16. Dicha casa linda con la casa natal que fue del aviador Antonio Fernández Santillana. Aranjuez.
- <sup>15</sup> Entrevista con Rufi Mingo. Propietaria en la actualidad de la casa natal del aviador Antonio Fernández Santillana y su familia en la calle del Capitán Félix Angosto Gómez-Castrillón, núm. 18. Aranjuez.
- <sup>16</sup> Entrevista con Juana López Sánchez. Propietaria de la vivienda en la calle del Capitán Félix Angosto Gómez-Castrillón Félix Angosto Gómez-Castrillón núm. 16, colindante con la que en el siglo XIX habitó la familia Fernández-Revengano. Casa natal del aviador Antonio Fernández Santillana.
- <sup>17</sup> RCA. Sgn. Tom. 5, p. 281. *Acta de Nacimiento* de Manuela Fernández Santillana. Aranjuez. Día 25 de junio de 1874. – Sgn. Tom. 7, p. 94. *Acta de Defunción*. Aranjuez. Día 8 de abril de 1876.
- <sup>18</sup> RCA. Sgn. Tom. 9, p. 204. *Acta de Nacimiento* de Antonio-Manuel Fernández Santillana. Aranjuez. Día 10 de mayo de 1878.
- <sup>19</sup> AMAj. Sgn. Caja 949/10. Acta de Pleno día 13 de octubre de 1881.
- <sup>20</sup> LINDO MARTÍNEZ. *La vida de un pueblo...* «Permanencia de los Regidores en el Consistorio del Real Sitio y Villa de Aranjuez». Opus cit. Anexo 4, p. 376.
- <sup>21</sup> AMAj. Sgn. Caja 949/11. Acta de Pleno día 30 de marzo de 1882.
- <sup>22</sup> DE COSSÍO, José María. *Los Toros. Tratado Técnico e Histórico*. Madrid. Espasa Calpe. 1969. Tom. III, p. 278.
- <sup>23</sup> *Ibidem*, p. 283.
- <sup>24</sup> *Idem*.
- <sup>25</sup> *Ibidem*, p. 280.
- <sup>26</sup> *Idem*.
- <sup>27</sup> RCA. Sgn. Tom. 9, p. 204. *Acta de Nacimiento* de Antonio-Manuel Fernández Santillana. Aranjuez. Día 10 de mayo de 1878.
- <sup>28</sup> DE COSSÍO. *Los Toros*. Opus cit. Tom. III, p. 280.
- <sup>29</sup> LINDO MARTÍNEZ. *Una vida al servicio del orden*. Opus cit. Tom. I, p. 35. «Al constituirse la Corporación ribereña en 1836 el pueblo de Aranjuez no llegaba a las mil almas censadas. Se eligió como Regidor constitucional al industrial José Ygnacio de Ybarrola. El día 9 de septiembre, después de la elección del nuevo Alcalde, los Ediles trataron sobre la necesidad de una Casa Ayuntamiento para las funciones que les eran propias a la municipalidad de la recién nacida Corporación».
- <sup>30</sup> RCA. *Acta de Matrimonio* de Carlos Fernández Santillana. Segundo hijo de la familia nacido en Aranjuez el día 18 de febrero de 1862. Se casa en la iglesia Parroquial de Alpajés (Aranjuez) con Cristina Mateo, natural de Marbella (Málaga), el día 15 de diciembre de 1888. En dicha acta se relacionan los nombres de sus abuelos.
- <sup>31</sup> AMAj. Sgn. 886/7. *Contribución Industrial y de Consumo*. Año 1857.
- <sup>32</sup> LINDO MARTÍNEZ. *La vida de un pueblo...* «Permanencia de los Regidores en el Consistorio del Real Sitio y Villa de Aranjuez». Opus cit. Anexo 4, p. 376.
- <sup>33</sup> AMAj. Sgn. 886/29. *Matricula del subsidio industrial*. Años 1874/75. Tarifa 4ª de Artes y Oficios. Estos industriales pagaban al mes 21 pesetas con 20 céntimos.
- <sup>34</sup> AMAj. Sgn. Libro 3. *Padrón de vecindad*. Año 1875.
- <sup>35</sup> AMAj. Sgn. 8869/6. *Contribución Industrial y de Comercio*. Año 1857.
- <sup>36</sup> *Ídem*.
- <sup>37</sup> AMAj. Sgn. 8869/19. *Contribución Industrial y de Comercio*. Año 1868.
- <sup>38</sup> AMAj. Sgn. Libro 3. *Padrón de vecindad*. Año 1892.
- <sup>39</sup> *La Ilustración Artística*. «El aviador Antonio Fernández». Barcelona. 20 de diciembre de 1909. Nº. 1.460, p. 839.
- <sup>40</sup> LINDO MARTÍNEZ. *La vida de un pueblo...* «Permanencia de los Regidores en el Consistorio del Real Sitio y Villa de Aranjuez». Opus cit. Anexo 4, p. 376.
- <sup>41</sup> LINDO MARTÍNEZ, José Luis. *Anales del Instituto de Estudios Históricos del Sur de Madrid "Jiménez de Gregorio"*. «Monumento a S.M. el Rey D. Alfonso XII, el Pacificador». Alcorcón (Madrid) Edit. Instituto de Estudios Históricos del Sur de Madrid "Jiménez de Gregorio". 2003. Tom. III, pp. 309-310.
- <sup>42</sup> AMAj. Sgn. 1.627/2. *Padrón de habitantes*. Año 1884.
- <sup>43</sup> NOTA DEL AUTOR. Consultados en el Registro Civil de Aranjuez, en los libros de fallecimientos acaecidos entre los años 1885-1888, época del cólera morbo, no se recoge ningún miembro de la familia Fernández-Santillana como fallecido a causa ni del cólera morbo ni de ninguna otra enfermedad.



## ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA

- <sup>44</sup> AMAj. Sgn. 1.627/2. *Censo de vecindad*. Año 1887.
- <sup>45</sup> AMAj. Sgn. 891/5. *Reemplazo del Ejército*. Año 1885.
- <sup>46</sup> APAj. NOTA DEL AUTOR. Consultados los tomos parroquiales existentes, no se encuentra el asiento del nacimiento de Antonio Fernández Santillana. Debemos tener en cuenta la destrucción y quema de documentos que existió en el periodo de la cruenta Guerra Civil.
- <sup>47</sup> AMAj. Sgn. 891/5. *Reemplazo del Ejército*. Año 1885.
- <sup>48</sup> Ídem.
- <sup>49</sup> AMAj. Sgn. 900/1. *2º Reemplazo del Ejército*. Citación personal. Año 1885.
- <sup>50</sup> Ídem.
- <sup>51</sup> Ibídem. *Citación personal para la entrega de los mozos en Caja*. Aranjuez, 8 de diciembre de 1885.
- <sup>52</sup> AMAj. Sgn. 900/1. Expediente general de Quintas. Año 1886.
- <sup>53</sup> RCA. Sgn. Sección 3ª. Tom. 24, p. 242. *Acta de Defunción*. Nº 241. Día 15 de noviembre de 1890. Correspondiente a Domingo Fernández Revengano. Calle Lucero nº 3. Contaba 61 años de edad.
- <sup>54</sup> RCA. Sgn. Sección 3ª. Tom. 24, p. 242. *Acta de Defunción*. Nº. 260. Aranjuez. Día 10 de agosto de 1894. Correspondiente a Josefa Santillana Romero. Capitán nº 18. Contaba 64 años de edad.
- <sup>55</sup> AMAj. Sgn. L.1.515. Padrón de habitantes. Año 1894.
- <sup>56</sup> LINDO MARTÍNEZ. *La vida de un pueblo...* «Permanencia de los Regidores en el Consistorio del Real Sitio y Villa de Aranjuez». Opus cit. Anexo 4, p. 376.
- <sup>57</sup> AMAj. Sgn. Libro 1.107, fol.236. Pleno día 27 de mayo de 1921.
- <sup>58</sup> CMAj (Cementerio Municipal de Aranjuez). Libro de registro antiguo. Sepultura número 13, Tramo 5º del Patio Nuevo. 8 de julio de 1926. Pago de impuesto de tasas por valor de 286 pesetas.
- <sup>59</sup> Visita in situ del autor a la sepultura de los padres de Antonio Fernández Santillana.
- <sup>60</sup> *La Ilustración Artística*. «El aviador Antonio Fernández». Barcelona. 20 de diciembre de 1909. Nº. 1.460, p. 839.
- <sup>61</sup> *La Época*. «Muerte de un aviador español». Madrid. 7 de diciembre de 1909. Nº. 21.237, p. 1.
- <sup>62</sup> *La Ilustración Española y Americana*. 15 de diciembre de 1909. Nº. XLVI, p. 9.
- <sup>63</sup> *La Correspondencia Militar*. Madrid. 7 de diciembre de 1909. Nº. 9758, p. 1.
- <sup>64</sup> *La Vanguardia*. «Muerte de un aviador». Barcelona. Martes 7 de diciembre de 1909, p. 9.
- <sup>65</sup> *ABC*. «Francia. Un aviador español aplastado». Madrid. 7 de diciembre de 1909, p. 12.
- <sup>66</sup> *El Liberal*. Madrid. 7 de diciembre de 1909, p. 1.
- <sup>67</sup> GONZÁLEZ-BETES, Antonio. *Revista Aeronáutica andaluza*. «Historia de la aeronáutica andaluza». Sevilla. Edit. Fundación Hélice. Octubre-Diciembre 2006, nº. 1, p. 64.
- <sup>68</sup> *La Ilustración Artística*. «Aerostación. En el salón de la aeronáutica en París». Barcelona. 4 de septiembre de 1909. Año XXVIII. Nº. 1.449, p. 662.
- <sup>69</sup> *La Ilustración Artística*. «El aviador Antonio Fernández». Barcelona. 20 de diciembre de 1909. Año XXVIII. Nº. 1.460, p. 838.
- <sup>70</sup> GONZÁLEZ-BETES. *Revista Aeronáutica andaluza*. «Historia de la aeronáutica...». Opus cit., p. 64.
- <sup>71</sup> Ibídem, p. 65.
- <sup>72</sup> BLASCO, R. Periódico *El Imparcial*. «La muerte del aviador Fernández». Madrid. 8 de diciembre de 1909. Nº. 15.356, p. 1.
- <sup>73</sup> *Heraldo de Madrid*. «Aviación. El mitin de Mónaco». Madrid. 5 de abril de 1909. Nº. 6.702, p. 5.
- <sup>74</sup> *ABC*. «Francia. Un aviador español aplastado». Madrid. 7 de diciembre de 1909, p. 12.
- <sup>75</sup> BLASCO, R. Periódico *El Imparcial*. «La muerte del aviador Fernández». Madrid. 8 de diciembre de 1909. Nº. 15.356, p. 1.
- <sup>76</sup> *La Ilustración Artística*. «El aviador Antonio Fernández». Barcelona. 20 de diciembre de 1909. Año XXVIII. Nº. 1.460, pp. 838-839.
- <sup>77</sup> BLASCO, R. Periódico *El Imparcial*. «La muerte del aviador Fernández». Madrid. 8 de diciembre de 1909. Nº. 15.356, p. 1.
- <sup>78</sup> *La Ilustración Artística*. «El aviador Antonio Fernández». Barcelona. 20 de diciembre de 1909. Año XXVIII. Nº. 1.460, pp. 838-839.
- <sup>79</sup> *El Siglo Futuro*. Madrid. 7 de diciembre de 1909. Nº. 725, p. 1.
- <sup>80</sup> CPA Scans. Francia. <http://cpascans.canalblog.com/archives/2009/12/07/15919194.html> Traducido del francés al español, y tomado el día 10 de diciembre de 2009, a las 15:30 h.
- <sup>81</sup> *Revista científica La Ciudad Lineal*. «Las víctimas de la aviación». Madrid. 30 de septiembre de 1911. Año XVI. Nº. 462, p. 8.
- <sup>82</sup> *El Globo*. Madrid. 9 de diciembre de 1909. Nº. 11.926, p. 2.

- <sup>83</sup> LINDO MARTÍNEZ. *La vida de un pueblo...* «Permanencia de los Regidores en el Consistorio del Real Sitio y Villa de Aranjuez». Opus cit. Anexo 4, p. 376.
- <sup>84</sup> *La Ilustración Artística*. «El aviador Antonio Fernández». Barcelona. 20 de diciembre de 1909. Año XXVIII. Nº. 1.460, pp. 838-839.
- <sup>85</sup> BLASCO, R. Periódico *El Imparcial*. «La muerte del aviador Fernández». Madrid. 8 de diciembre de 1909. Opus cit.
- <sup>86</sup> CPA Scans. Francia.  
<http://cpascans.canalblog.com/archives/2009/12/07/15919194.html>. Opus cit.
- <sup>87</sup> *The New York Times*. «Aviador Is Killed In His First Flight. Aeroplano Turns Over and Crushes Antonio Fernández at Aerodrome Near Nice». Tomado del periódico y traducido el día 29 de diciembre de 2009 a las 19:00 h.  
[http://query.nytimes.com/mem/archivefree/pdf?\\_r=2&res=9B04E4D71630E733A25754C0A9649D946897D6CF](http://query.nytimes.com/mem/archivefree/pdf?_r=2&res=9B04E4D71630E733A25754C0A9649D946897D6CF)
- <sup>88</sup> *Bourse des vols*. Francia [www.BDV.fr](http://www.BDV.fr) Tomado el día 15 de diciembre de 2009 a las 21:02 h.  
[www.bourse-des-vols.com/billet-avion](http://www.bourse-des-vols.com/billet-avion)
- <sup>89</sup> BNFr. (Biblioteca Nacional Francesa). ONFFROY DE VERESE, G. Barón. Presidente Fundador de la Unión Francesa Aérea. Periódico *Le Semaphore*. Argelia. 21 de diciembre de 1909. Nº. 586, p. 3.
- <sup>90</sup> *Heraldo de Aranjuez*. Periódico semanal independiente. Fundado por Félix de León y Olalla. El primer número aparece el sábado 4 de mayo de 1907. La suscripción de un mes costaba cincuenta céntimos. Y la del trimestre, una peseta setenta y cinco céntimos.
- <sup>91</sup> *Heraldo de Aranjuez*. Aranjuez. 18 de diciembre de 1909. Nº. 138, p. 2.
- <sup>92</sup> Idem.
- <sup>93</sup> Idem.
- <sup>94</sup> Idem.
- <sup>95</sup> Idem.
- <sup>96</sup> RCCEM (Registro Civil Consular de España en Marsella. Francia). *Correo electrónico*. De: Paris Delgado, Christelle. Para: José Luis Lindo Martínez, Cronista Oficial de Aranjuez. Fecha: Lunes, 7 de diciembre de 2009. 16:22. Asunto: Defunción de Don Antonio FERNÁNDEZ SANTILLANA.
- <sup>97</sup> RCCEM. *Correo electrónico*. De: Paris Delgado, Christelle. Para: José Luis Lindo Martínez, Cronista Oficial de Aranjuez. Fecha: Miércoles, 30 de diciembre de 2009. 13:48. Asunto: Defunción de Don Antonio FERNÁNDEZ SANTILLANA.
- <sup>98</sup> Correo electrónico: 23 de enero de 2010 a las 10:18 h de Gérard Morel (Francia) al Cronista Oficial del Real Sitio y Villa de Aranjuez José Luis Lindo Martínez. Sobre la ubicación exacta de la tumba donde reposan los restos de Antonio Fernández Santillana y su familia en el Cementerio de Caucade. Niza. Francia.
- <sup>99</sup> *L'Éclairer de Nice*. 20 de noviembre de 1909, nº. 324; *Le Petit Niçois*. 7 de diciembre de 1909, nº. 339; *Le Petit Niçois*. 8 de diciembre de 1909, nº. 340; *Le Petit Niçois*. 9 de diciembre de 1909, nº. 341.
- <sup>100</sup> Descripción de las fotografías realizadas por gentileza del ciudadano francés Gérard Morel, en el Cementerio de Caucade en Niza (Francia), para este estudio del aviador.
- <sup>101</sup> ADAM (Archives Departamentales des Alpes-Maritimes). Antibes (Francia). Sgn. 2 E 181, Antibes. Acta de deceso nº. 222. FERNÁNDEZ SANTILLANA, Antonio. De Jean-Bernard Lacroix Director del Archivo de los Alpes Marítimos, a José Luis Lindo Martínez Cronista Oficial de Aranjuez. Fdo: Hélène Cavalié.
- <sup>102</sup> AMAj. Acta del Pleno de la Corporación. Día 11 de julio de 2002, pp. 11-12.
- <sup>103</sup> Ibídem. Del informe y propuesta de la Archivera Municipal, p. 13.
- <sup>104</sup> GONZÁLEZ-GRANDA, RAFAEL. *AEROPLANO. Historia Aeronáutica*. Edit. Ministerio de Defensa. Ejército del Aire. Año 1997. Nº 15, p. 65.
- <sup>105</sup> DE LA PEÑA RODRÍGUEZ-MARTÍN, Manuel. Actas del IV Congreso del Instituto de Estudios Históricos del Sur de Madrid “Jiménez de Gregorio”. *Aranjuez. Ciudad Paisaje Cultural Patrimonio de la Humanidad*. «Antonio Fernández Santillana, el ribereño convertido en el primer español que voló en un avión proyectado por él». Aranjuez. Edit. IEHSM “Jiménez de Gregorio”. 2006, pp. 49-52.
- <sup>106</sup> Entrevista con Ramón Peché Villaverde. Jefe de Protocolo del Ayuntamiento de Aranjuez. El día 25 de noviembre de 2009.
- <sup>107</sup> Ídem.
- <sup>108</sup> Documento. BANDO DE LA ALCALDÍA DEL REAL SITIO Y VILLA DE ARANJUEZ. «I centenario del Fallecimiento de Don Antonio Fernández Santillana». Aranjuez, 2 de diciembre de 2009.
- <sup>109</sup> Ídem.
- <sup>110</sup> NOVALES, Paco. *Semanario MAS*. Aranjuez. 11 de diciembre de 2009. Nº. 157, p. 10.
- <sup>111</sup> Ídem.

# Los tres prototipos de Antonio Fernández

Antonio González Betes  
Miembro de honor del SHYCEA

## OBJETO

**E**n este artículo aclararemos algunos detalles sobre los prototipos que creó el constructor de aeroplanos Antonio Fernández santillana. las investigaciones realizadas me permiten presentar algunos detalles inéditos de estos aeroplanos.

Antonio Fernández construyó cuatro aeroplanos en poco más de un año. el primer prototipo que llamaremos AFs nº 1, lo pilotó él mismo y el vuelo, del 24 de abril de 1909, fue el primer vuelo en la Costa Azul. Conseguido ese triunfo, mejoró el aeroplano y consiguió otro aparato, el prototipo AF nº 2. Como nunca se daba por satisfecho, diseñó y construyó dos ejemplares del prototipo AFs nº 3, un gran aporte para la incipiente aviación.

Antonio Fernández santillana (1866-1909) era español, nacido en Aranjuez, y fue sastre de profesión. emigró a Francia, primero a París y más tarde a niza, donde

sastrieras para señoras. su afición a los deportes le condujo a la aviación y fue constructor de aeroplanos y piloto, lo que le granjeó el respeto de los nicensenses. Murió el 6 de diciembre de 1909, pilotando uno de sus prototipos AFs nº 3. sus restos mortuarios se encuentran en el cementerio de Caude en niza.

## INTRODUCCIÓN

**S**obre la obra de Antonio Fernández santillana se ha escrito lo suficiente, aunque la mayor parte de las biografías y por tanto son muy escasos los trabajos que tratan el aspecto aeronáutico. esta carencia se pretende paliar con este trabajo. Podemos afirmar que su primer aeroplano, el AFs nº 1, refleja su genio de constructor y piloto por dedicación y estudio, con el mérito de que usaba recursos económicos propios. Comenzó su tarea siguiendo las enseñanzas maestras de los precursores, los hermanos lillienthal y Wright que primero consultaron y recopilaron toda la información aeronáutica disponible en aquella época, después la estudiaron y entonces diseñaron, construyeron y probaron en vuelo los aeroplanos, aunque es cierto que otto lillienthal

Vista general  
del prototipo AFs nº 2

lo ensayó planeadores de su invención, con la colaboración de su hermano Gustav, pero no aeroplanos. los hermanos Wright sí ensayaron primero planeadores y luego aeroplanos.

es importante transcribir la opinión que los hermanos Wright tenían de los conocimientos aeronáuticos en los años finales del siglo XIX. Una vez estudiada la información aeronáutica disponible manifestaron: "en la mayor parte de los libros y documentos que hemos estudiado sólo había aprovechable un 10 por ciento".

Fernández, para poder volar, consideró dos posibles soluciones: la primera diseñar un aeroplano, la segunda conseguir uno de los aeroplanos que el mercado podía ofrecer y modificarlo a su criterio. Habría conseguido realizar la primera, pues los conocimientos necesarios en esa época eran bastante sencillos y asimilables, principalmente en la aerodinámica, pero optó por la segunda solución, eligiendo, con buen criterio, el aeroplano más avanzado del momento: el Wright, modelo A de 1907.

en el año 1908, en Francia, la nación más avanzada en aviación, se habían dado pasos muy importantes. Citamos como protagonistas a Ferber (1905), Santos-Dumont (1906), los hermanos Voisin (1907), Henry Farman (1907), ingenieros y pilotos constructores como Le



nault- Pelterie y fabricantes de motores de aviación como Levavasseur (1905).

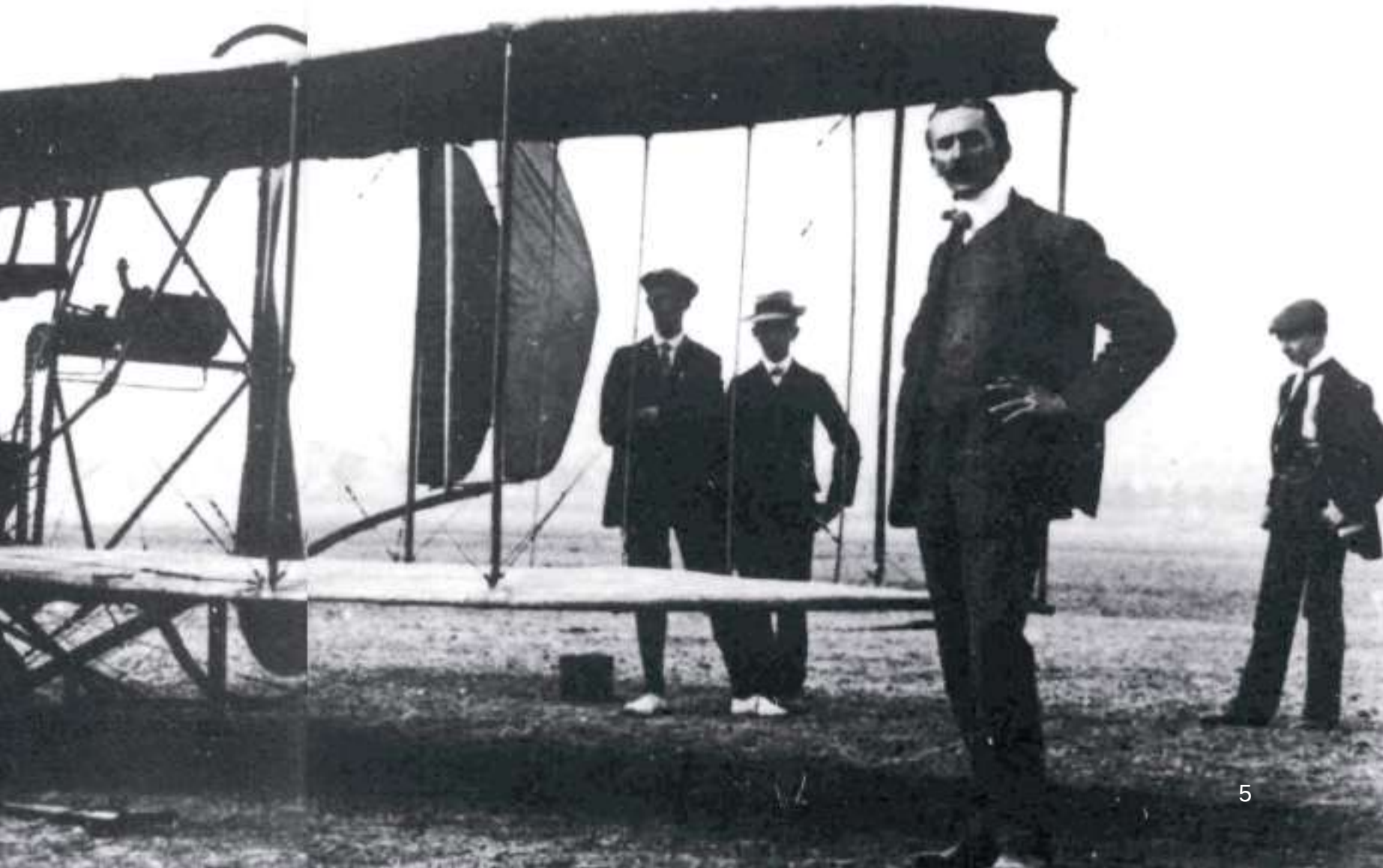
## LOS HERMANOS WRIGHT

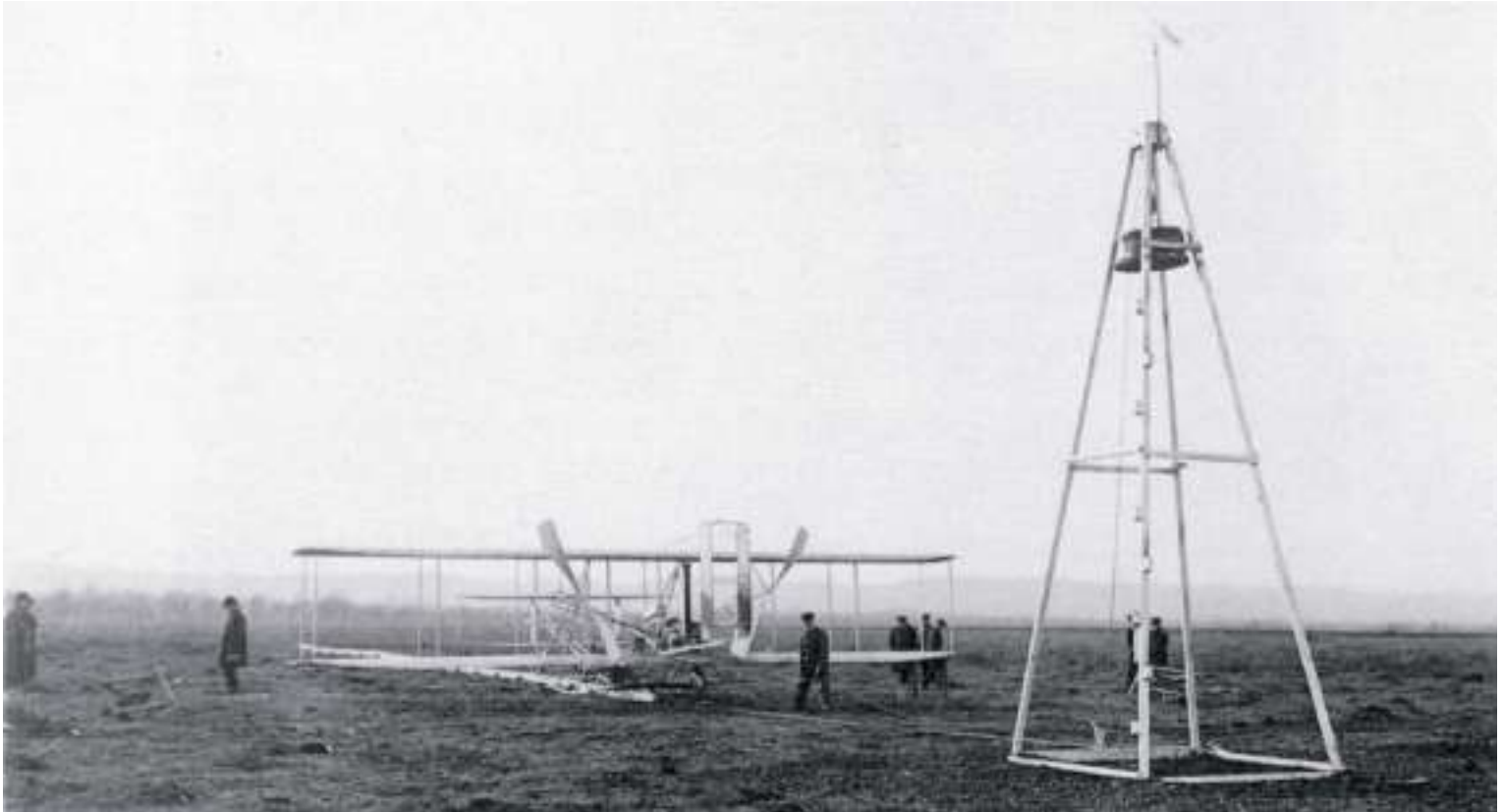
En el bienio 1906-7, los hermanos Wright consiguieron controlar el aeroplano en sus tres ejes y llegaron a la conclusión, de que disponían del primer aeroplano práctico en el mundo. Pasaron a la etapa de comercializarlo ofreciéndolo en principio a estados Unidos y a varios países europeos: Francia, Inglaterra y Alemania.

los países respondieron a estos ofrecimientos manifestando que comprarían los aparatos si los hermanos Wright podían demostrar fehacientemente que volaban. Ahora bien, los hermanos Wright no querían mostrar el aparato sin unas garantías, por temor -muy fundado- de que fuese copiado, ya que querían proteger su invento. estaban muy seguros de que disponían

an del único aeroplano del mundo capaz de volar. la historia de cómo consiguieron demostrar y vender su aeroplano puede encontrar el lector en la bibliografía que se cita en la revista *Aeroplano* nº 32.

es curioso que los Wright patentaran su invención en España. la solicitud fue presentada en el Registro del Ministerio correspondiente el 11 de noviembre de 1908, por





Wright Flyer Modelo A de 1907, en los terrenos de Auvours, cerca de Le Mans, en agosto de 1908. Se observa el aparato para despegar.

fue concedida el 27 del mismo mes con el número 44.232. esta siguieron otras tres patentes con los números 44.333 (1908), 44.860 (1909) y 45.960 (1909). solo contadas personas conocieron las patentes.

los hermanos Wright obtuvieron en 1908 dos contratos, el primero en Francia, en marzo, con un sindicato Francés y el segundo con el Departamento de Guerra de Estados Unidos. Decidieron que Wilbur atendería el contrato francés y su hermano Orville el americano (estadounidense).

## EL PRIMER PROTOTIPO, EL AFS Nº1

Como se ha comentado anteriormente, Fernández había decidido adquirir un aeroplano en el incipiente estado aeronáutico y después de un análisis del mismo decidió por un aeroplano Wright, modelo A, que había volado en Auvours, Le Mans, a finales de 1908. lo encargó a la casa Astra francesa, concesionaria de la licencia Wright fabricante de dichos aeroplanos desde 1908.

el contrato de Fernández con Astra consistía en la adquisición del aeroplano sin motor, ya que quería sustituirlo por otro diferente. eligió el motor de aviación fabricado por Levassieur, el Antoinette de 24 CV, que encargó en el mismo tiempo.

el aparato Wright modelo A y el motor Antoinette, una vez llegados a la estación de Niza, Fernández los trasladó al ródromo de la Brague, donde había alquilado un hangar. Los hermanos Tirant, donde montaría el aparato. Contrató un mecánico, Louis Lefevre, para que le ayudase. también llegó a un acuerdo con el taller de mecánica Verany de Niza.

la siguiente actividad de Fernández fue introducir algunas modificaciones al aeroplano Wright que comentamos anteriormente.

### a).- Grupo propulsor:

instalación del nuevo motor Antoinette de 24 CV con bancada y accesorios y una rueda dentada acoplada a la



Motor Antoinette instalado en el prototipo AFS nº 1 de Fernández.

salida del cigüeñal para mover los engranajes que impulsaban las dos hélices. las hélices fueron sustituidas por otras de dos palas metálicas adquiridas por Fernández.

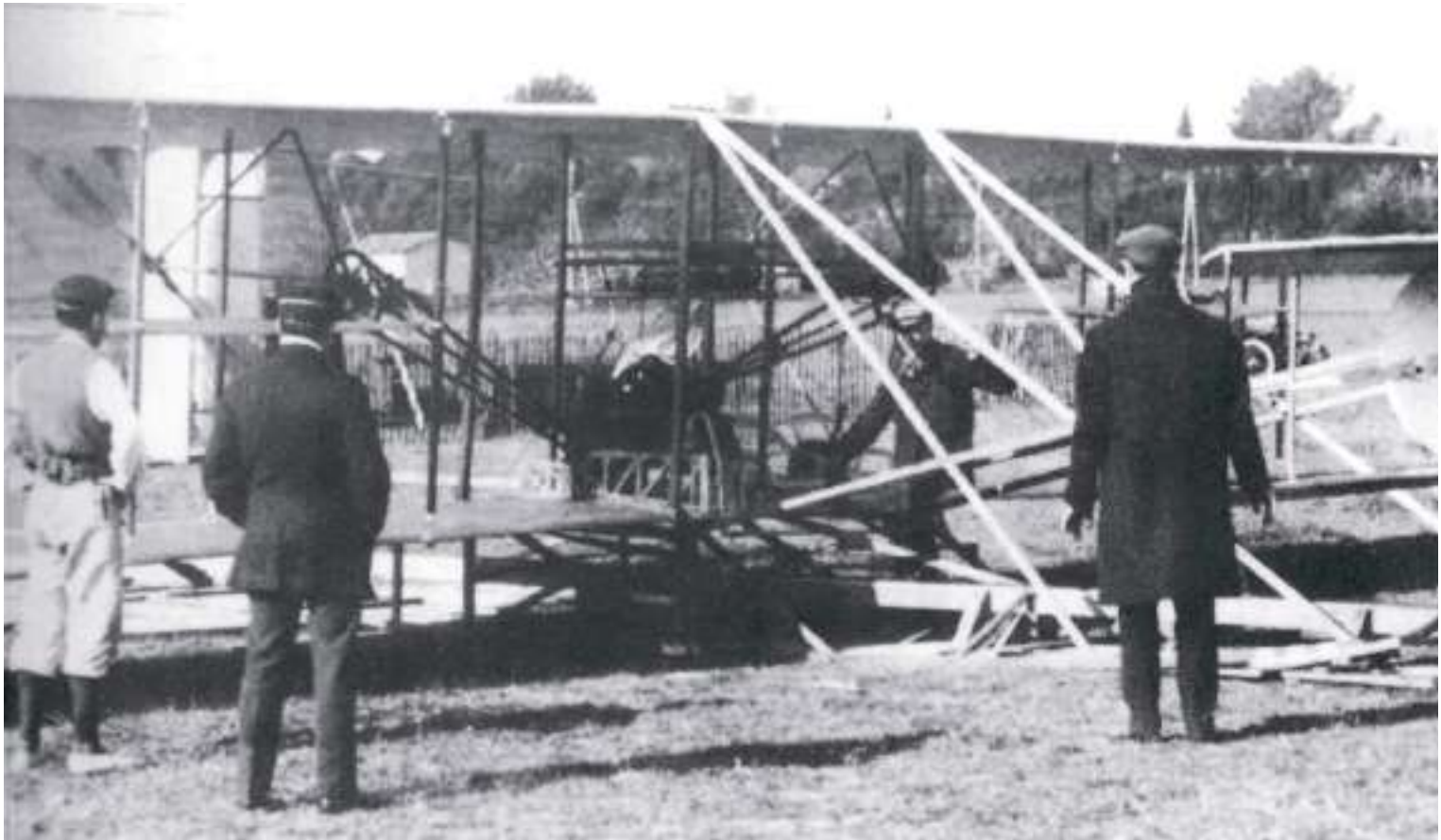
se instalaron dos nuevos depósitos, uno para el aceite de refrigeración del motor y otro para refrigeración de aceite para engrase, de 12 y 7 litros respectivamente, y se conservaron los depósitos de combustible.

### b).- Control del aparato:

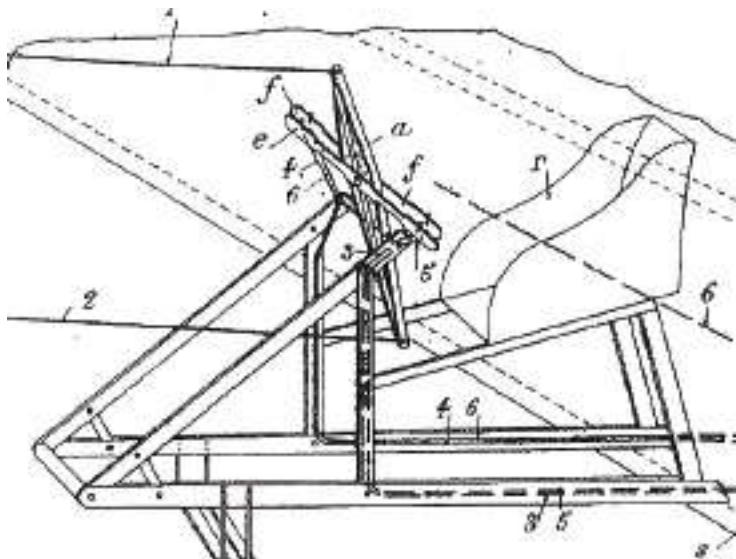
Modificó el control lateral del Wright, que actuaba como alerones por torcimiento de las puntas de las alas, sustituyendo ese sistema por la instalación de dos entreplanchas (terminados Balancing planes) que realizaban la misma función.

### c).- Mandos de vuelo.

Diseñó un mando único para pilotaje del aparato con una sola mano que actuaba los timones de profundidad, el control del cabeceo, "balancing planes" y timones de direc-



El prototipo AFS nº1, preparado para efectuar pruebas, situado en el rail.



Invento de Fernández para el mando de vuelo. Consiste en que con un mando único, controlaba los tres movimientos de cabeceo, guiñada y balance del aeroplano.

ción para el control del alabeo y la guiñada. este mando patentado por Fernández y la patente se encontraba a las gestiones del doctor y profesor Martínez-Val de la UPM.

el invento de Fernández para el mando de vuelo consistía en que con un mando único, controlaba los tres movimientos de cabeceo, guiñada y alabeo. si nos fijamos en la ilustración, se observa que delante del piloto iba una pequeña estructura de madera con un eje transversal que podía pivotar a una cruceta vertical que, con un movimiento de atrás y delante, accionaba el timón de profundidad con los cables 1 y 2. también con el mismo pivote anterior, contraban dos brazos e y f que con su movimiento hacia arriba o abajo actuaba con los cables 3 y 5 / 4 y 6, la superficie de alabeo y el timón de dirección simultáneamente para virar.

el mando de profundidad se utilizaba para mantener equilibrado el aparato en cabeceo y el mando de gases del motor se actuaba para ascender o descender el aparato. Para virar se utilizaba simultáneamente las crucetas e y f en coordinadas o no, lo que daba unos virajes bien equilibrados.

en cuanto a los "Balancing planes" –los planos para equilibrio lateral– éstos no eran nuevos, pero el mérito de Fernández fue buscar una alternativa a la torsión de las alas. en la literatura técnica hemos encontrado solo dos aparatos que usaban los planos suplementarios para el control lateral.

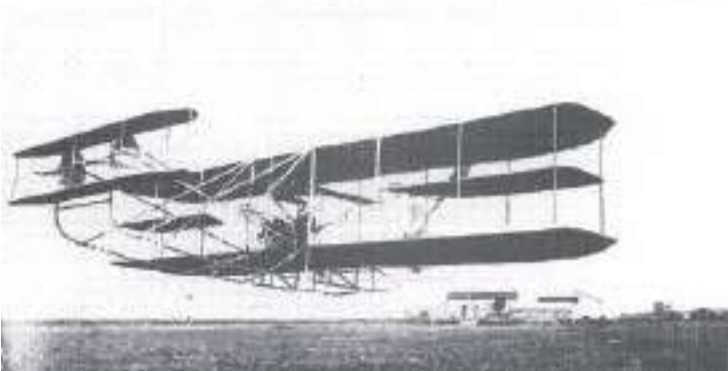
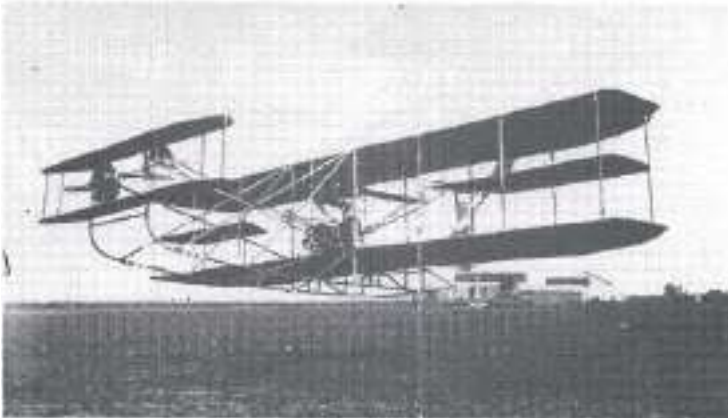
Un aparato que voló con dichos planos laterales fue el aeroplano inglés Cody. (Revista Flight 22-5-1909). segundo aparato con planos laterales era el Curtiss y después el control lateral, en el festival de Reims, en el que consiguió el trofeo Gordon-Bennett por haber ganado la competición de velocidad.

los planos de control lateral del prototipo AFS nº1 tenían una envergadura de 3,10 m y 1,75 de cuerda. la superficie total de los dos planos laterales era de 10,85 metros cuadrados.

estos planos se comportan aceptablemente para el mando lateral, pero tienen un inconveniente pues disminuyen la sustentación de las alas debido al cambio del flujo aerodinámico de la estela de estos planos y del "canard" modificando el comportamiento del biplano, pero su influencia no es posible tenerla más que experimentalmente con una maqueta en un túnel aerodinámico. no parece que Fernández tuviera problemas en el control de su prototipo en los vuelos efectuados en la Brague en abril de 1909.

## EL PRIMER VUELO EN LA COSTA AZUL, 24 DE ABRIL DE 1909

Fernández, disponiendo ya de su propio aparato, el prototipo AFS nº 1, logró ser el primer constructor español que voló por primera vez en la Costa Azul.



Tres fotografías del aeroplano AFS n° 1 de Fernández, en el primer vuelo en la Costa Azul el 24 de abril de 1909, en el aeródromo de La Brague.

terminado el montaje del aparato e introducidas las modificaciones comentadas, empezó una serie de pruebas para lo cual preparó un rail como el que utilizaba Wright en el despegue. el día 24 de abril de 1909 el estado despejado, la temperatura era de unos 6 grados centígrados y la presión de 760 mm en las primeras horas de la mañana.

Fernández ya había efectuado pruebas de lanzamiento y despegue asistido con el aparato. en la tercera prueba efectuada ese día, el aparato se deslizó con soltura sobre el "rail" y despegó efectuando un vuelo de unos segundos. este vuelo le siguieron otros tres, también de corta duración.

Uno de los vuelos efectuados fue de unos trescientos metros de longitud y con completa estabilidad, como puede verse en los documentos gráficos obtenidos por el fotógrafo de niza M. Rump —contratado por Fernández— que permiten contemplar tres momentos del aeroplano en el que el 24 de abril de 1909 en los terrenos de la Grimaldura de la Brague.

Aparte de los documentos gráficos, se han encontrado dos testimonios adicionales del primer vuelo en la Costa Azul. el primero es del redactor del periódico "la Cote D'Azur sportive" y el segundo de "l'éclaireur". Ambos confirman la constancia de que el primer vuelo en la Costa Azul fue efectuado por nuestro compatriota Fernández con el prototipo AFS n° 1.

la importancia de Fernández como aviador, se pone de manifiesto en el libro de Didier "les Pionniers de l'aviation azuréenne. Carnet de Vol", donde los autores que investigaron la aviación en la Costa Azul, escribieron: "originaires, résidents ou hôtes de la région, ils furent les pionniers de l'aviation azuréenne. PARMi eux Antonio Fernández se distingue par la réalisation de premier vol effectif en 1909. Antonio fut en fait le premier constructeur-aviateur a survoler dans un aéroplane le littoral azuréenne".

## EL SEGUNDO PROTOTIPO DE FERNÁNDEZ

**D**espués del primer vuelo en la Costa Azul, Antonio Fernández se dedicó a preparar el segundo prototipo. Corrieron los últimos días de abril de 1909.

Fernández había tenido noticias, en marzo de 1909, medio de sus conocidos en la aviación y por el Avitoy y Aeroclub de niza, del cual era miembro, del festival aéreo que se estaba preparando en la villa de Reims agosto de 1909, e indagó las condiciones para poder inscribirse, lo cual efectuó.

el AFS n°1 que había volado en abril de 1909 y según descrito en las líneas anteriores, podía mejorarse para participar en el festival de la Champagne o de Reims. mismo no estaba claro: tenía que conseguir otra máquina más potente. Con gran entusiasmo se puso a diseñar otro aparato. De nuevo modificó el aparato Wright o prototipo n°1 para conseguir una máquina voladora, si cabía más avanzada.

las principales modificaciones introducidas por Fernández en el prototipo n° 2 se detallan a continuación:

- Célula biplana, pero con las puntas de las alas de nuevo diseño: las dotó de una especie de alerones en que dispuso charnelas en la parte posterior del segundo larguero de cada ala. los dos alerones de cada ala se movían al unísono al estar unidos por tirantes.

- el motor seguía siendo el mismo, el levavasseur de 24 caballos.

- Mantuvo el sistema de mandos de su invención.

- Modificó el tren de aterrizaje conservando los patines del primitivo Wright y dotándole de cuatro ruedas. estas cuatro ruedas le proporcionaron mejor control de la rodadura y le permitían suprimir el rail de despegue, dándole al aparato más autonomía para aterrizar en cualquier campo y no tener que depender de transportar el rail, extremo que preocupó bastante a los hermanos Wright.

- las ruedas traseras estaban provistas de un sistema amortiguador.

- Y, finalmente, las hélices dobles fueron sustituidas por una sola hélice que la movía con una rueda dentada ahidada cigüeñal y un eje sostenido por una estructura, cuyo extremo se colocaba la hélice.

## LA GRAN SEMANA DE LA AVIACIÓN DE LA CHAMPAGNE-REIMS, AGOSTO DE 1909

**E**ste primer festival internacional se celebró en el campo de aviación de Betheny, cerca de Reims, y marcó una fecha muy importante en la historia de la aviación. Este evento tuvo un impacto increíble por la afluencia de militares, políticos y medios de comunicación venidos de todos lugares del mundo. Fernández tuvo la ocasión de participar con su segundo prototipo y darse a conocer en estos medios.

sobre la actuación del AFS n° 2 en Reims, se comentó en la prensa lo siguiente: "el aparato biplano Fernández figura

con el nº 35 y lo pilotará el inteligente corredor de automóviles león Bathían, contratado por Fernández”.

los organizadores del festival establecieron unos mínimos de clasificación, que consistían en dar la vuelta al circuito de 10 km con 4 virajes, los postes partiendo de la línea de salida, y una fianza (“caution”) de 1000 francos a todos los inscritos con devolución si no pasaban las pruebas.

el aparato de Fernández se presentó en la línea de vuelo pero después de varios intentos con Bathian como piloto, éste tuvo que abandonar al no completar la vuelta previa clasificatoria de los 10 kilómetros con los 4 virajes. Después de despegar no logró alcanzar el primer poste de los cuatro que rodeaban la pista y por tanto no pudo clasificarse.

terminado el festival, Fernández embolsó su aparato y lo envió a Niza.

## LA VUELTA A NIZA

Fernández, antes de volver a Niza, asistió al banquete final dado a los participantes y a los visitantes y curiosos que pasaron por ese lugar del salón toridades y a la entrega de los premios. inasequible al desaliento, aún después de los resultados de Reims, Fernández solo se fue con sus fieles colaboradores, empezó a trabajar en su taller de la plaza Magenta nº 1, para diseñar y construir un nuevo aeroplano.

## NACE EL PROTOTIPO AFS Nº 3

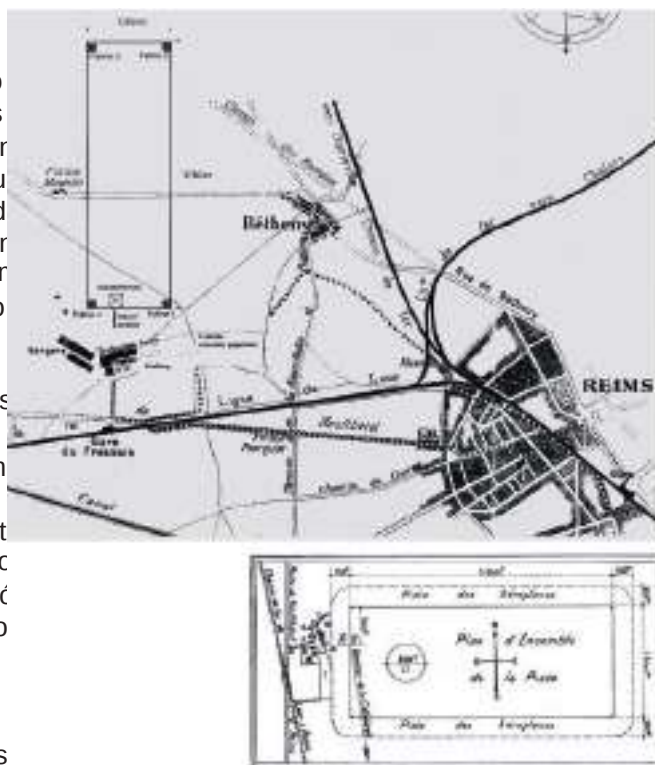
Fernández diseñó un nuevo aparato siguiendo las ideas captadas durante su estancia en Reims. Uno de los aparatos que le había entusiasmado fue el de “Curtiss”. Así, con la colaboración de su jefe de la sastrería y el mecánico lefevre, diseñó un nuevo aparato.

la primera modificación afectó al grupo motopropulsor y fue sustituir el motor levavasseur de 42 CV por uno más potente como era el e.n.v. de 40 CV, ya que las pruebas de Reims el aparato demostró que estaba falto de potencia. Recuérdese que no logró alcanzar el primer poste de los cuatro que rodeaban la pista por tanto no se pudo clasificar el aparato.

otra modificación afectó a los timones de profundidad y dirección. el “canard”, era ahora monoplano, en lugar del biplano que



Póster de la Gran Semana de la Aviación de la Champagne, Reims, 22-29 de agosto de 1909.



Plano de Betheny, cerca de Reims, donde se situó el campo de aviación. En la parte superior se puede ver un recuadro el lugar destinado al aeródromo y en la inferior el detalle de las instalaciones.

llevaba el prototipo nº 2. los timones de dirección dobles los modificó siguiendo las líneas del “Curtiss”, convirtiéndolo en una estructura cruciforme con un timón vertical de dirección y un timón horizontal de profundidad.

Conservó el sistema de mandos, que como hemos comentado anteriormente, era diseño original de Fernández.

el tren de aterrizaje de cuatro ruedas lo modificó, sustituyéndolo por un tren triciclo de ruedas iguales.

## PRIMERA EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE LA LOCOMOCIÓN AÉREA, PARÍS, SEPTIEMBRE DE 1909

Esta exposición de París tiene sus antecedentes en el salón Anual del Automóvil, que se había celebrado en diciembre de 1908. en el catálogo del salón Anual del Automóvil solo figuraban unas líneas mencionando la sección de aviación. sin embargo, el gran número

mostraron la posibilidad de hacer en el futuro una exposición solamente aeronáutica.

se creó un Comité bajo la Presidencia de Robert Pelterie, A. Clement, Mallet y M. Clemenceau, actual este último de Vicepresidente. se nombró secretario M. Granet. Con gran adelanto, se fijó la fecha de la primera exposición internacional para dar comienzo en septiembre de 1909.

estas fechas no interferían con la semana internacional de Aviación de la Champagne de Reims que se celebraría en agosto de 1909 y así haría más fácil que los aeroplanos que participaban en ella no tuviesen dificultades para ser expuestos. Fue inaugurada el 25 de septiembre de 1909 por el Presidente de la República.

el prototipo de Fernández, el AFS nº 3, se presentó en el “stand” de esta 1ª exposición internacional de la locomoción Aérea como l’Aeral. era un biplano con una envergadura de 8 metros y una longitud de 10 m con una superficie sustentadora de 28 metros cuadrados. Un aeroplano en verdad elegante.

en una crónica de la revista Flight decía: “los biplanos son muy numerosos. está el de Fernández que le recuerda a uno de Curtiss, más que cualquier otro, estando equipado con tres ruedas y un solo motor. las alas



Una vista de los hangares del aeródromo de Betheny en Reims.

son relativamente pequeñas y tienen una curvatura pronunciada”.

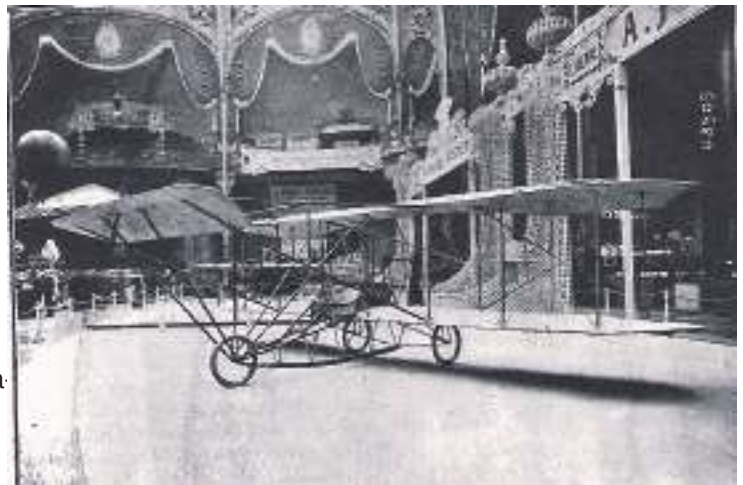
De otra fuente copiamos: “los nuevos biplanos son numerosos. está el de Fernández que le recuerda a uno de Curt más que cualquier otro, estando equipado con tres ruedas y un solo motor. las alas son relativamente pequeñas y tiene una curvatura pronunciada, de envergadura reducida metros—. el aparato tiene una longitud de 10 metros, superficies torsionables. en el morro se encuentra un timón de profundidad biplano tipo Wright y en la parte posterior un timón de dirección cruciforme tipo Curtiss. el aparato tiene 28 metros cuadrados de superficie alar. Y reposa sobre un chasis provisto de tres ruedas. el asiento del piloto se encuentra delante del plano inferior; detrás el motor accionando una hélice propulsora Chauviere de 2 metros de diámetro. Una palanca unida a una articulación mueve los diversos timones.”

Aclaremos del párrafo anterior que la envergadura es de 8,5 metros y la superficie sí era de 28 metros cuadrados. Los extremos de las alas llevaban alerones. el sistema de mandos que se indica en la misma es correcto y era el original inventado y patentado por Fernández.

## LA VENTA DE LA PATENTE

**E**l aeroplano de Fernández encontró una buena acogida en la exposición entre el público y los profesionales de la industria. Fernández olvidó la oposición de los aficionados, que solo querían presentar aeroplanos que hubiesen sido

el aparato fue muy admirado y, según cuentan las crónicas, el ingeniero León Levasseur, que exhibía sus prototipos en un “stand” cercano y que conocía a Fernández, visitó su “stand”. Quedó gratamente sorprendido de la elegancia de líneas del aparato y de sus características aerodinámicas.



Diseño conceptual del nuevo aparato o prototipo AFS nº 3.

tante y parecido al Curtiss que había ganado el premio de velocidad en Reims. también se acercó al stand el ingeniero Pierre Levasseur. Después de contemplar el aparato, le preguntó a Fernández si lo tenía patentado. Éste le contestó que había presentado una patente sobre varios aspectos del aparato en agosto de 1909. Levasseur le dijo a Fernández si estaba dispuesto a venderle los derechos de la patente.

no es un tema que esté claro el de la venta de la patente. La copia de la patente encontrada en París se refiere al prototipo AFS nº2 y no ha podido encontrarse ninguna otra. lo probable es que Fernández le vendiera a Levasseur los planos del aparato y con ellos se construyeran otros aeroplanos, con algunas mejoras, que se utilizarían dos años tarde en la escuela de pilotos de Juvisy que regentaba Levasseur.

Mencionamos también que con el director de la escuela enV, fabricante del motor de 42 caballos de potencia para el

prototipo AFs nº 3, llegó también a un acuerdo, que realidad era una hipoteca, con la cual el pago de los rendos compensaría con la venta de los planos y los aeroplanos que construyera. este acuerdo se puso de manifiesto cuando Fernández sufrió el accidente mortal en diciembre de 1909, pues este personaje se presentó en niza rápidamente, reclamando los aparatos.

Y ahora veamos la participación de Fernández en el festival de Blackpool.

## EL FESTIVAL DE BLACKPOOL

El 9 de octubre de 1909, se estaban preparando los terrenos que las autoridades de Blackpool habían elegido hacía unos meses y donde se celebraría el primer "meeting" oficial público de aviación en Inglaterra. las pruebas previstas eran las de velocidad, duración, distancia, pasaje y dos especiales para aviadadores británicos.

Antonio Fernández había decidido presentar su aeroplano y participar en las competiciones. Comunicó al comité de Blackpool que tenía la intención de trasladarse desde París cuando finalizase el salón de la locomoción aérea.

entonces, Fernández embolsó el aparato, el prototipo AFs nº 3, número de cola 2- y lo envió a Blackpool guardándolo en un hangar que había alquilado. el festival comenzó como estaba previsto el 18 de octubre, con fortuna, pues llovió durante toda la mañana. no se pudo volar hasta la tarde, con viento de unos 15 kilómetros por hora. Varios aviadadores volaron cuando el tiempo mejoró. el martes 19 se voló muy poco. llegaron algunos aviadadores rezagados que guardaron los aparatos en los hangares para prepararlos.

el miércoles 20 de octubre amaneció lloviendo. cuando cesó la lluvia el campo estaba inundado delante de los hangares lo que no permitía sacar los aparatos. hicieron unas pequeñas zanjitas para evacuar el agua caída y se rellenaron los charcos con arena dejando el terreno utilizable.

Fernández sacó su aparato del hangar hacia las 10 de la mañana y se dedicó a prepararlo, poniendo cuidado especial en los cables de arrojamiento. Algunas personas le preguntaron si pensaba volar, pero él no dijo nada. si pensaba hacerlo no lo dijo. A las 12 horas subitamente Fernández arrancó el motor y dirigió el aeroplano hacia la zona de salida, hizo un recorrido de unos 100 metros rodando y abandonó el terreno con pequeños saltos. el resto de los días volaron otros pilotos participantes, aunque las condiciones no fueron buenas, y tuvo lugar la entrega de premios.

según los comentarios de la prensa, el mismo tiempo fue el primer enemigo de Fernández. cuando terminó el festival embolsó el aparato y volvió a niza para continuar sus trabajos con los aeroplanos.

en la exposición de París y en el festival de Blackpool se demostró el cambio de la industria de aviación si se comparaba con los comienzos de 1903. Un detalle era que el público estaba muy interesado por los precios de los aeroplanos que variaban desde 140.000 pesetas de un Bleriot Xi, a 350.000 pesetas de un Wright, pasando por 280.000 de un Antoinette, 322.000 de un Farman o 168.000 de un Voisin.



Motor E.N.V. que sustituyó al motor Levavasseur. Más potente, tenía 40 CV de potencia máxima.

## PREPARACIÓN Y REALIZACIÓN DE LOS VUELOS

En la Brague, los hermanos tiranty habían modificado el aeródromo —el campo que había utilizado Fernández para el primer vuelo en la Costa Azul, el 24 de abril de 1909— que fue inaugurado el 11 de noviembre de ese mismo año. Fernández volvió a alquilar un hangar en el nuevo aeródromo. en él, Fernández y lefevre montaron los dos prototipos AFs nº3, con números de cola 1 y 2. los prepararon para los vuelos en el escaso tiempo de una semana.

el 27 de noviembre de 1909 era sábado, el cielo estaba despejado, la temperatura se mantuvo durante el día entre 11 y 14 grados, la presión atmosférica en 764 milímetros. el viento era variable del norte. A las 14 horas Fernández preparó un aparato, que no era otro que uno de los prototipos AFs nº3, el que tenía en nº 2 en la cola.

efectuó el primer ensayo con unos pequeños rodajes y saltos. en los alrededores del hangar se encontraba un grupo de deportistas y amigos, avisados por Fernández, que fueron testigos de esta prueba.

en el siguiente ensayo, el aparato se puso en marcha, rodó unos 150 metros y despegó, elevándose rápidamente según los testigos. Alcanzó una altura de unos veintiseis metros pero encontró turbulencias moderadas y ráfagas verticales. Fernández renunció a continuar el vuelo y en planeo terminó

aunque algo bruscamente, sufriendo el aparato unas pequeñas averías. Fernández comunicó a los presentes y a la prensa que pensaba continuar sus vuelos la próxima semana.

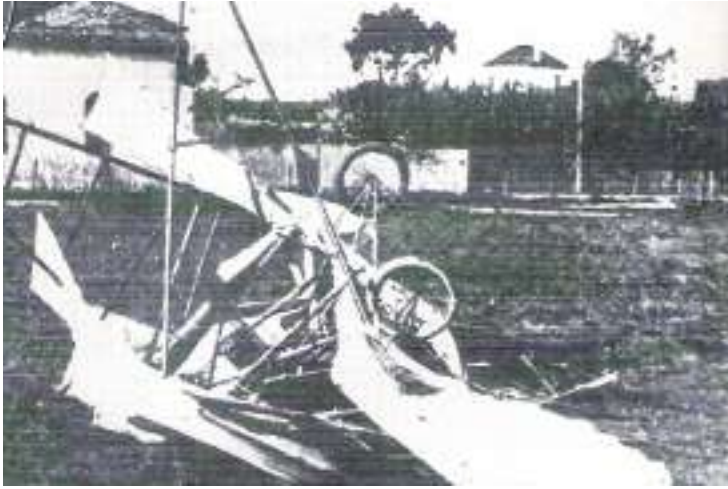
en la prensa local del 28 de noviembre de 1909, se informó que efectivamente el aviadador Fernández voló en la Brague el 27 y que había realizado el primer vuelo en los alrededores de niza. esto no es cierto, pues el primer vuelo en la Costa Azul ya lo había efectuado el 24 de abril, en el mismo lugar, el aeródromo de la Brague, cerca de niza y Antibes.

el aparato utilizado en los ensayos anteriores, un biplano monomotor y monoplaza, tenía un peso en vacío de 235 kilogramos y su velocidad estimada era de 80 km/h.

Unos cálculos elementales nos conducen a conocer su superficie sustentadora. la velocidad estimada corresponde a 22,2 m/s. Consi-



(Exposición Internacional de la Locomoción Aérea, París 1909.



Accidente de Fernández. El aparato chocó contra el suelo a unos 40 metros aproximadamente del restaurante Alziary.



Posiciones del punto neutro y del centro de gravedad del AFS nº 3, por similitud con el aparato Wright.

derando 1/8 el peso específico del aire -en atmosfera normalizada a 15 grados de temperatura y 760 milímetros de presión atmosférica-, 0.6 para el coeficiente de sustentación, 329 kilogramos el peso en vuelo horizontal y equilibrado, encontramos una superficie sustentadora de 28 metros cuadrados, con una envergadura de 8,5 metros y una cuerda de 1 metros de cada ala.

## LA TRAGEDIA

El 29 de noviembre, Fernández asiste a la reunión del Aeroclub de Niza. tuvo lugar a las cuatro de la tarde en la sede del Paseo de los Ingleses nº 7. entre otras cosas, Fernández informó de sus vuelos. se convocó a los socios para una nueva reunión el día 4 de diciembre.

Los días siguientes el tiempo no fue favorable para realizar vuelos, pero tenía tendencia a mejorar. Fernández, en la tarde del día 5 de diciembre, preparó su equipaje para pasar la noche en la Brague. Avisó a su fiel mecánico Lefevre y se despidió de la familia. Lefevre y Fernández montaron el pequeño automóvil Peugeot y tomando el Paseo de los Ingleses se dirigieron por la nacional nº 7 a la Brague, donde aparcó el coche al lado del hangar en el que guardaba aparatos y enseres.

Después se dirigieron al restaurante Alziary. saludaron al dueño y se sentaron en una mesa para cenar. Habían pocas personas. en la oscura noche volvieron al hangar. Durmieron en un barracón anexo.

A las seis de la mañana sacaron el aeroplano que tenía el nº 2 de cola. era todavía de noche, no llovía ni hacía viento. A las siete y pocos minutos de la mañana se veían las primeras luces del amanecer. el sol saldría a las 7.40 después de las 7 el avión se puso en movimiento. se situó en el extremo sur del aeródromo y después de una corta carrera en dirección norte se elevó, alcanzando una altura de 15 m. Al llegar al extremo del aeródromo y a unos 600 metros del hangar, Fernández realizó un viraje a la izquierda de 90 grados, siguió un trozo recto; efectuó otro viraje de 90 grados y sobrevoló la carretera nacional. Al llegar a la altura del restaurante Alziary, hizo otro viraje tomando rumbo hacia el mar. Fue entonces cuando, estando a 15 metros del suelo, el aeroplano dio la sensación de pararse, picó hacia el suelo y el aparato se destrozó contra el terreno.

Los restos del aeroplano yacían a la altura del restaurante Alziary, a veinticinco metros de la ruta nacional. Formaban una inextricable maraña de restos de telas y alambres, en medio de los cuales se encontraba el motor, casi intacto.

El mecánico Lefevre dio los siguientes detalles del suceso:

“Él y su ayudante el joven Figliera, junto con algunos espectadores, se dirigieron corriendo al lugar del accidente, para extraer al piloto de entre los restos del aparato. se encontraba pegado al motor, con la cara empotrada en la tierra, el codo derecho fracturado. no fue fácil sacarlo del amasijo de restos del avión siniestrado. se constató su muerte. el motor lo había materialmente aplastado.

El cuerpo de Fernández fue trasladado al restaurante Alziary. el comisario de policía de Antibes, avisado de inmediato, se personó en el lugar del accidente y después de realizar una encuesta entre los testigos y llevar a cabo las investigaciones que estimó oportunas, ordenó el traslado del cadáver a la “Morgue” de Antibes, donde el médico forense, el doctor Clorge, constató la fractura de la columna vertebral cerca de la nuca, y numerosas fracturas en el brazo, en las piernas y en los costados, la muerte fue instantánea tal como consta en el informe médico.

## ANÁLISIS DE LAS POSIBLES CAUSAS DEL ACCIDENTE

El accidente de Fernández, el cuarto que se producía en la aviación mundial, tuvo un gran impacto, tanto en el mundo aeronáutico, como en la sociedad de Niza. Una de las razones que se esgrimieron fue la inestabilidad del aparato y la dificultad de pilotaje, ya que exigía una gran calidad y un largo aprendizaje que Fernández no había tenido tiempo de efectuar.

El prototipo AFS nº 3 era un aeroplano inestable, igual que el Wright 1907, por encontrarse el centro de gravedad detrás del punto neutro. Añadimos que su velocidad, cercana a los 80 kilómetros por hora, hacía más difícil el pilotaje. o posible causa, según las declaraciones del mecánico del aeroplano fue que, en la inspección que se había realizado antes del vuelo, se descubrió que uno de los dos cables de mando del timón de profundidad estaba en malas condiciones. Lefevre le indicó a Fernández lo peligroso que podría ser el vuelo si el cable no se reparaba con cable nuevo. Fernández estaba impaciente por volar, por lo que indicó a su mecánico que lo reparase como pudiese. “Yo tengo que correr el riesgo, así que voy a volar”. la reparación se hizo con bramante. sin embargo no creemos que esto fuera la causa del accidente.

Un estudio del comportamiento del aparato, puede dar una buena razón del accidente. en la ilustración se muestra las



*Lápida de Antonio Fernández en el Cementerio de Cauca de Niza.*

posiciones del punto neutro y del centro de gravedad, teniendo en cuenta la similitud del aparato AFs nº 3 del año de 1907. este último aparato era inestable con timón de proa, donde la posición del nP –punto neutro– se encuentra por detrás del centro de gravedad.

si en el último viraje, casi encima del restaurante Alziary, en una zona de vuelo prohibida, el aparato encontró una perturbación, como pudo ser una ráfaga vertical, el piloto trataría de corregir la posición de morro, pero la corrección de la posición de vuelo era crítica y Fernández no pudo corregirla pues le faltaba experiencia.

## ACCIONES POSTERIORES Y TRASLADO DEL CADÁVER A NIZA

**L**a noticia del accidente se extendió como la pólvora por la Costa Azul. el cuerpo de Fernández, una vez conseguidas las autorizaciones pertinentes de la prefectura de niza, se trasladó a niza en un coche fúnebre, requisado por el alcalde de Antibes y la capilla ardiente quedó en su domicilio, Plaza Magenta nº1. el señor Gassin, primer vicealcalde de niza, informó que los gastos del funeral, de segunda categoría, que se celebraría el miércoles 8 a las diez de la mañana, serían sufragados por la alcaldía. numerosas personalidades, enteradas del accidente, enviaron condolencias a la familia y manifestaron su deseo de asistir al funeral. Algunos, conmovidos por la magnitud de la tragedia, se acercaron al aeródromo de la Brague para observar por si mismos el estado en que quedó el aeroplano.

el Prefecto de los Alpes Marítimos, M. de Jenvió un telegrama al alcalde de Antibes M. Chance en el que le solicitó un informe del accidente y de las disposiciones tomadas para el funeral, manifestándole: "quiero aportar mi homenaje al hombre valiente que fue víctima de su apasionada devoción por el progreso".

Una tumba en el cementerio de Caucade y una lápida recuerdan a este mártir de la aviación, así como una calle con su nombre que le dedicaron los habitantes de Niza.



*Calle dedicada a Antonio Fernández en Niza.*