

Nieuport IVG/VIM:

Diseñado por Edouard Nieuport, hizo su primer vuelo en 1911. La empresa Nieuport S.A. fue creada en 1910. Nieuport batió en 1911, con uno de sus monoplanos, el récord mundial de velocidad, 133 Km/h, pero pocos meses más tarde fallecería en accidente aéreo. Su primer avión bien conocido sería el Nieuport II que en versión biplaza militar se



denominó IVM. Construido totalmente en madera forrado de tela tiene un **peculiar tren de aterrizaje** dotado de dos ballestas transversales con un patín central. No menos peculiares eran los **mandos de vuelo, con un palonier para controlar el alabeo** mediante torsión, mientras la palanca manda profundidad y dirección. En su versión VIM llegó a intervenir en los primeros combates de la WWI, a veces dotado de armamento.

En marzo de 1912 llegan a Cuatro Vientos tres Nieuport, un IIN con motor Nieuport de 28 CV destinado a ser “pingüino” y 2 IIG con motor Gnome de 50 CV para escuela (con uno de estos el capitán Herrera hace un viaje de Guadalajara a Cuatro Vientos en 35 min). Dadas las enormes diferencias de vuelo entre estos aparatos y los Farman, los pilotos que se forman en el Nieuport se convierten en “monoplanistas”, que normalmente sólo vuelan este tipo de avión.

A comienzos de 1913 llegan cinco ejemplares del **modelo IVG con motor de 80 HP**. Con tres de ellos se formó la primera escuadrilla de Marruecos. En noviembre uno de ellos sobrevoló por primera vez la ciudad de Tetuán. En febrero de 1914, uno de los tres, pilotado por Emilio Herrera con Ortiz Echagüe como observador, hizo un **vuelo Tetuán – Sevilla** que constituyó la primera travesía aérea del Estrecho de Gibraltar. Ya puestos en la travesía y en un alarde de nostálgico patriotismo, aprovecharon para pegar un “repaso” al Peñón, acto que dio lugar a una protesta diplomática formal por parte británica.

CURIOSIDAD

En el hangar 1 tenemos ejemplo de los dos primeros aviones que hicieron los dos primeros loopings de la historia. Ambos están uno junto a otro, al igual que lo estuvieron ambas hazañas. Bueno, en realidad no es así, porque el primero es el Vilanova-Acedo, aunque por su parecido físico con el Bleriot XI me tomo la licencia de considerarlo como representante. El segundo, en realidad el primero en ejecutar “el rizo de la muerte”, es el Nieuport IV. Históricamente la secuencia sigue los mismos pasos: el Nieuport fue antes, pero se vio después. Como se ve en el museo.

El 9 de septiembre de 1913 (otras fuentes aseguran que fue el 27 de agosto) Piotr Nikoláyevitch Nésterov, íntimamente convencido de sus posibilidades y las del avión, quiso demostrar su razón a los reacios, despegó del campo de Syrezkiy, próximo a Kiev, con un Nieuport IVG con motor rotativo Gnome, ascendió hasta 1000 metros, picó y ejecutó su rizo desde unos 600 metros. Tras la maniobra descendió satisfecho del éxito y se encontró con un “chorreo” militar y un arresto por "riesgo indebido para la propiedad del gobierno".

Mientras tanto, el 19 de agosto, Adolphe Pégoud se convertía en el “primer” aviador en saltar en paracaídas desde un avión (Eso de que fue el primero, es como todo cuando se habla de pioneros de la aviación, que siempre hay otro “primero” que lo hizo antes que el primero). Pero sin duda, fue el primer chalado en hacerlo sin que el avión tuviera ninguna avería y sin nadie más a bordo para evitar su destrucción. Hace tiempo vi una filmación en YouTube de ese salto y de lo que pasó a continuación, pero ahora no he conseguido reencontrarla.

La cosa es que Adolphe y el Bleriot bajaron uno muy cerca del otro, pero mientras Adolphe bajaba colgado del paracaídas, el Bleriot, descompensado sin el peso del piloto, al que por cierto se le olvidó cortar el encendido antes de abandonar el avión, le dio por entrar en pérdida, salir de ella con un gran picotazo que casi arrastra a Adolphe, y con la ganancia de velocidad, encabritarse y completar un looping. Como

era de esperar el Bleriot terminó estampándose en el suelo. Adolphe, sin embargo, bajó exclamando: ¡Lo he visto, solo, haciendo un bucle! ¡Ya ven que es posible, así que yo lo haré! Y ni corto ni perezoso, tras ligeras modificaciones en otro Bleriot XI para reforzar las alas con una segunda cabina y más riostras, el 21 de septiembre, 12 días después del looping de Nesterov, cumplió su propósito y fue tanta la publicidad de la hazaña y tantas las felicitaciones obtenidas, que el propio Zar le invitó a Moscú para que realizase una serie de demostraciones. Ignoro quién había sido la autoridad que sancionó a Nesterov por su looping, pero imagino que sería enviado a Siberia, porque al sufrido aviador no sólo le perdonaron el castigo, sino que fue ascendido, condecorado y tratado como un héroe.

Así que Adolphe Pégoud fue otro “primero” que no fue el primero, aunque eso no le reste el menor mérito a su proeza. Y como decía antes, tampoco parece que fuese el primero en saltar desde un avión, ya que Albert Berry, capitán del ejército estadounidense saltó desde un biplano Benoist, empujador, el 1 de marzo de 1912 y aún parece ser que un tal Grant Morton (textual de la wiki) saltó de un Wright Modelo B pilotado por Phil Parmalee sobre Venice Beach, California, en algún momento a fines de 1911.

Y es que según parece, todos los primeros en Aviación, van detrás de otro primero.

Los monoplanos NIEUPORT de la Belle Epoque en España y en el Mundo

JOSE WARLETA CARRILLO
Coronel Ingeniero Aeronáutico



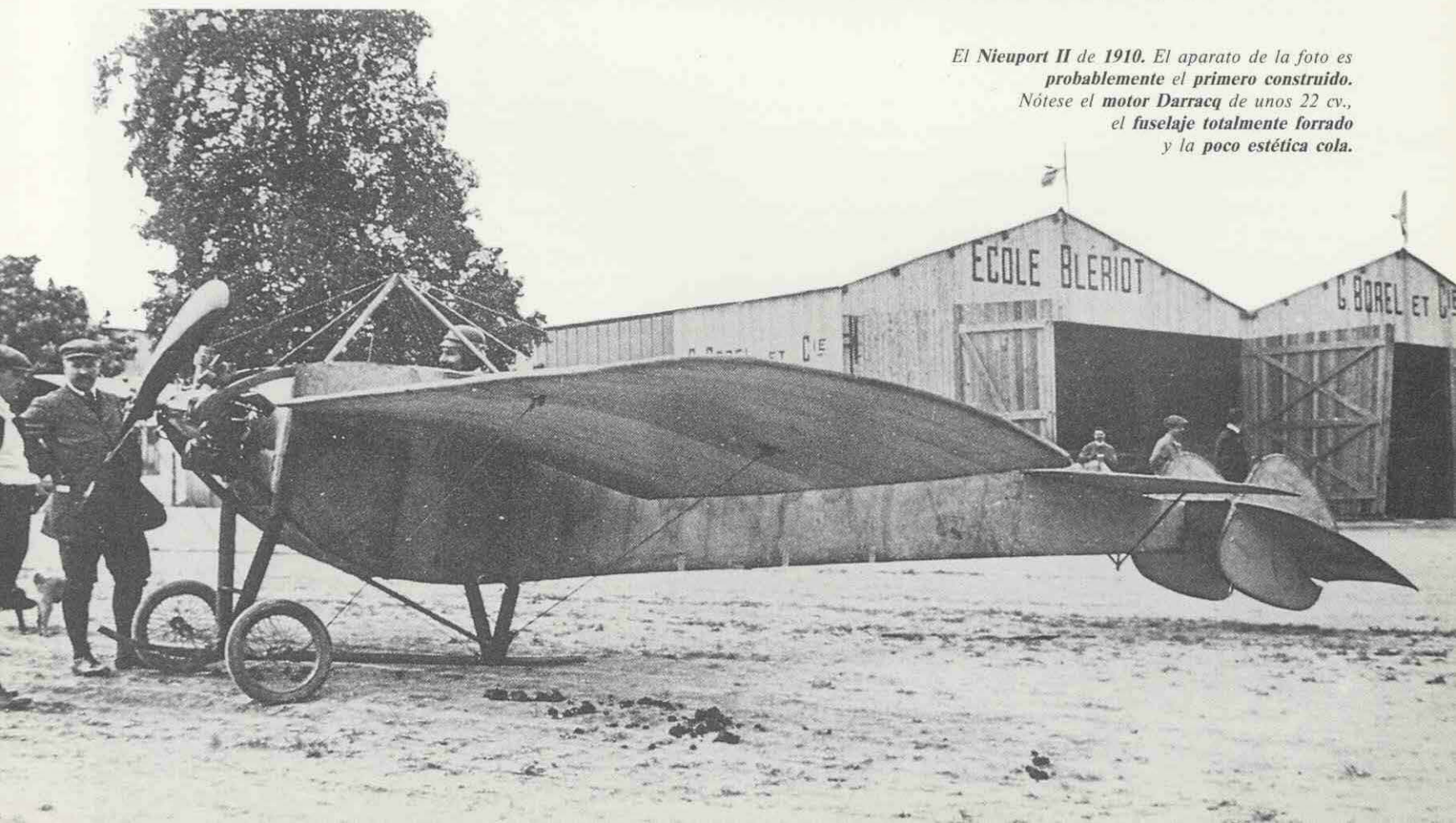
El aviador Edouard Nieuport, inventor del célebre monoplano al que dió su nombre.

Continuando nuestra costumbre de contemplar los aeroplanos más significantes que se han utilizado en España echando también un vistazo a su historial en otros lugares, nos parece que los monoplanos Nieuport anteriores a la I Guerra Mundial constituyen un tema atractivo. Como muchos de los aviones de entonces, han sido tratados por periódicos, revistas y otras publicaciones con muy desigual rigor, de manera que las notas que hemos podido sacar de una quincena de fuentes distintas presentan cierta confusión y aparentes contradicciones, lo que ha hecho necesaria una labor «detectivesca» para identificar los diversos tipos, labor en la que, si no hemos tenido un éxito excesivo, al menos nos hemos divertido a ratos.

Edouard Nieuport

Edouard de Niéport (apellido más tarde cambiado por Nieuport) nació el 24 de agosto de 1875 en Blida (Argelia), hijo de un militar francés. Alumno de la Ecole Supérieure d'Electricité, abandonó los estudios en 1897 para dedicarse al ciclismo. Su inclinación y facultades para la invención técnica se evidenciaron al idear diversos elementos para el encendido de motores de explosión. En 1902 instaló un pequeño taller para fabricar estos accesorios y en 1905 montó una fábrica en Suresnes. En 1907, Nieuport conoció a los hermanos Voisin, que construían aeroplanos por encargo. Los dispositivos de encendido Nieuport tenían éxito y León Levavasseur los empleó en su famoso motor Antoinette. Fue así como Nieuport, aunque de forma más bien anónima, participó en el histórico primer kilómetro (europeo) en circuito cerrado, volado por Henry Farman con un biplano Voisin equipado con un motor Antoinette (13 de enero de 1908).

El Nieuport II de 1910. El aparato de la foto es probablemente el primero construido. Nótese el motor Darracq de unos 22 cv., el fuselaje totalmente forrado y la poco estética cola.



El primer monoplano (1909)

Entonces, Edouard Nieuport se orientó hacia la construcción aeronáutica. En 1909, la aviación francesa inició su enérgico avance sobre los hermanos Wright, geniales en la invención inicial pero flojos en el desarrollo subsiguiente. Los franceses cultivaron dos tendencias: los biplanos (Voisin y Farman) y los monoplanos (Blériot y Antoinette). A estos últimos se adhirió Nieuport, que aquel año construyó su primer aeroplano, una pequeña máquina con un fuselaje corto, apenas excediendo de la cuerda del ala, pero que cubría al piloto casi hasta el cuello, y la cola sostenida por una estructura tipo viga armada. El motor era un Darracq de dos cilindros opuestos, probablemente de unos 18 CV. Este primer monoplano Nieuport, nada parecido a los que le seguirían inmediatamente y harían famoso a su creador, fue construido con la ayuda financiera del teniente Jacques de Caumont-la-Force. El propio Nieuport pilotó su aparato, aunque probablemente los vuelos fueron algunos saltos sin salir del aeródromo, que era el campo de maniobras de Issy-les-Moulineaux. El Nieuport núm. 1 o Nieuport I (como se le puede llamar retrospectivamente) fue destruido en su barracón por una crecida del Sena, sin haber logrado notoriedad para su inventor. Se ha dicho que Nieuport aprendió a volar en este aeroplano, pero las pruebas para obtener el título del Aero Club de Francia debió hacerlas ya en el Nieuport II.

El pequeño y asombroso Nieuport II (1910)

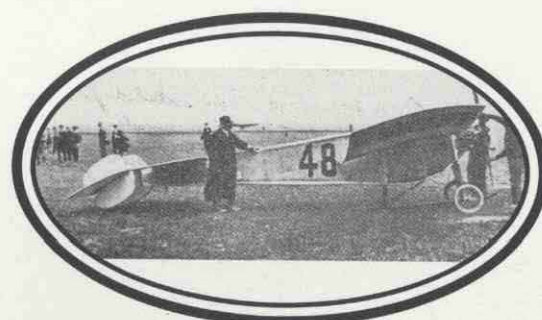
El segundo aeroplano de Nieuport, el Type II, fue muy distinto del primero. Tenía un fuselaje totalmente forrado y de forma aerodinámica cuidada (el piloto no sacaba más que la cabeza). Las alas, de planta trapecial, estaban arriostradas en una sola estación de la semienvergadura. La cola era lo menos estético del aparato, consistiendo en un estabilizador horizontal fijo y un conjunto móvil compuesto por un timón de altura y dos de dirección. La palanca de mando movía este conjunto, tirando o empujando para el mando longitudinal e inclinándola lateralmente para el mando direccional. Una barra horizontal inclinable a derecha o izquierda con los pies accionaba el alabeo de las alas (mando lateral). Este sistema, típico de Nieuport, fue uno de los existentes antes de que los mandos de vuelo se normalizasen en la forma que todavía hoy se emplea. El tren de aterrizaje era otra particularidad muy exclusiva del Nieuport. Un patín estaba sujeto al fuselaje por dos «uves» de tubo perfilado y una ballesta transversal soportaba en sus extremos las ruedas. El extremo posterior del patín servía para apoyar el avión en tierra, no existiendo patín de cola.

El motor del Tipo II inicialmente fue el Darracq, como en el Tipo I, pero pronto Nieuport se dedicó a modificar el pequeño bicilíndrico, que pasó a llamarse Nieuport-Darracq o simplemente Nieuport.

El primer Nieuport II debió volar por primera vez en primavera de 1910. Edouard Nieuport obtuvo el título FAI de piloto el 10 de junio, con el número 105 de los franceses, sobre monoplano Nieuport, y creemos, como ya hemos dicho, que hizo las pruebas en el Tipo II, pues con éste participó muy poco después en certámenes aéreos. En el segundo Meeting de Reims (del 3 al 10 de julio) fueron tres los Nieuport II inscritos, pilotados por el constructor, Albert Niel y Maurice Nogués. Estos dos pilotos habían obtenido el título en junio, como Nieuport, pero sobre biplanos Voisin. Los resultados no fueron demasiado buenos. El motor Darracq sólo daba entonces 22 CV y pasarían meses hasta que Nieuport le sacara los 28 CV que harían famoso al tipo II.

En el Circuito del Este (7 al 17 de agosto) se inscribieron también tres Nieuport, pero no sabemos que llegasen a competir. Tampoco parece que Niel, inscrito con un Nieuport en la Travesía de los Alpes (18 al 24 de septiembre) intentase la arriesgada aventura que costó la vida al intrépido aviador peruano Jorge Chávez. Mientras tanto, Nieuport no cejaba en sus esfuerzos. Por una parte, se ocupaba de perfeccionar el aeroplano y el motor, que exhibió en el II Salón Aeronáutico de París (15 de octubre a 2 de noviembre). Pero además fundó en Mourmelon una escuela de pilotos cuyo primer alumno titulado fue Louis Chevalier, en diciembre.

Antes de terminar el año, la muerte hizo su primera víctima entre los pilotos de Nieuport. El mecenas del constructor, Caumont, perdió la vida en un accidente el 30 de diciembre cuando ensayaba un Nieuport especialmente destinado a disputar la Copa Deperdussin. Este aparato tenía un motor REP de 5 cilindros en abanico que desarrollaba 100 CV. Por tanto, se salía totalmente de la categoría del tipo II original de baja potencia. El cambio se debía a que la Copa Deperdussin se otorgaría al piloto que batiera el record de velocidad sobre 100 km en monoplano con pasajero. Parece que Charles T. Weymann, un piloto de nacionalidad norteamericana, pero afincado en Francia y que había volado hasta hacía muy poco biplanos Henry Farman, pensaba también concurrir a la



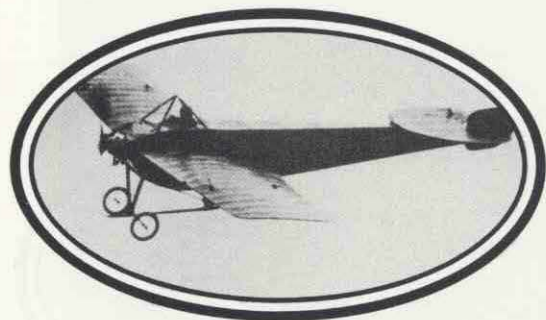
Este Nieuport II fue pilotado por su inventor en el segundo Meeting de Reims (julio de 1910).



Charles Weymann sobre H. Farman, antes de entrar en la casa Nieuport.

Copa Deperdussin con monoplano Nieuport, tal vez en equipo con Caumont. El premio, limitado a 1910, fue ganado por Ernest Laurens, sobre avión REP con motor también REP.

Comienza la serie de records (1911)



El Nieuport IIN (motor Nieuport-Darracq de 28 cv.) era más potente que el tipo II original y tenía una cola simplificada. Nótese que el timón de dirección excede de la parte inferior del fuselaje. Este aparato fue usado por Edouard Nieuport para sus vuelos de record con uno o más pasajeros y para su primer record mundial de velocidad, el 11 de mayo de 1911.

Los trabajos de Nieuport para mejorar el motor Darracq parece que culminaron en los primeros meses de 1911, obteniendo una potencia de 28 CV. El motor, llamado ahora Nieuport, dio a los monoplanos tipo II que lo usaban la denominación Nieuport IIN. Respecto del tipo II de 1910, el IIN presentaba ahora una notable diferencia: la cola con doble timón había sido sustituida por un empenaje normal con un pequeño timón de dirección (sin plano fijo vertical) que excedía un poco por debajo del fuselaje. Más tarde, el timón será colocado en posición más alta. Con estas mejoras de potencia y aerodinámica, el IIN resultaba sorprendentemente rápido.

El record mundial de velocidad, al terminar el año 1910, estaba en poder de Alfred Leblanc, que en el Meeting de Belmont Park (Nueva York) lo había puesto en 109,756 km/h sobre un Blériot XI con motor Gnome Double Omega de 14 cilindros en doble estrella, rotativo, de 100 CV de potencia.

El 6 de marzo de 1911, Edouard Nieuport batió en Mourmelon los records de velocidad con un pasajero sobre 10, 20, 30, 40, 50, 100 y 150 km con cifras ligeramente por encima de los 100 km/h, y el absoluto de velocidad con un pa-

sajero con 103,211 km/h. El día 9 atacó y batió los records de velocidad con dos pasajeros sobre 10, 20, 30, 40 y 100 km con cifras nunca inferiores a los 100 km/h, y el absoluto de velocidad con dos pasajeros con 102,855 km/h. Este mismo día estableció en 110 km el record de distancia con dos pasajeros. El día 11 batió el record de velocidad con dos pasajeros sobre 50 km con 101,27 km/h.

Era asombroso que un aparato de tan poca potencia consiguiera estas marcas con pasajeros y Louis Blériot y sus pilotos debieron sentir serios temores de verse arrebatar el cetro de la velocidad. Para defenderlo, Leblanc, en Pau, el 12 de abril, siempre sobre Blériot XI con el Gnome 100 CV puso la marca en 111,801 km/h, modesta diferencia respecto del record de Belmont Park.

El 11 de mayo, Nieuport, siempre en Mourmelon, con su IIN motor Nieuport de 28 CV (que, se ha dicho, daba ahora 35 CV), batió su primer record mundial de velocidad (piloto solo) con 119,760 km/h.

Quemando sus últimos cartuchos, Blériot puso en liza su tipo XXIII, una especie de tipo XI «adelgazado» hasta el límite y con alas tan reducidas que su aspecto era un tanto ridículo y su pilotaje de lo más delicado. El motor seguía siendo el Gnome Double Omega de 100 CV. El 12 de junio, Leblanc, en Etampes, puso el record en 125,000 km/h. A pesar de su potencia, el Blériot XXIII no podía pasar de ahí, pues su resistencia parásita era excesiva debido al piloto, que emergía mucho del delgado fuselaje, y al tren de aterrizaje típico de la marca.

Nieuport adopta los motores Gnome

Como es bien sabido, los hermanos Laurent y Louis Seguin habían creado en 1908 el primer motor de aviación en estrella rotativo. El modelo inicial de serie, el Omega de 7 cilindros y 50 CV de potencia, invadió el aún limitado mercado a partir de 1909, siendo montado por los constructores de aeroplanos en muchos biplanos y monoplanos y siendo muy apreciado por su ligereza y fiabilidad. En el mismo año 1909, los Seguin, para obtener más potencia, unieron dos Omega, obteniendo el Double Omega u Omega-Omega de 100 CV en doble estrella. Ultimamente, en 1910 había aparecido otro Gnome de 7 cilindros, el Gamma de 70 CV.

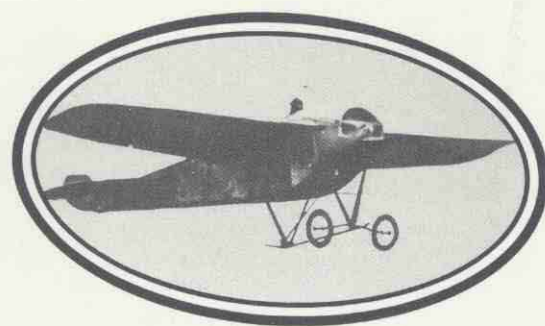
Nieuport sabía que su tipo II no podría rendir en la medida de sus méritos si continuaba con el motor de 28 CV, por lo que decidió realizar versiones equipadas con la gama Gnome. El tipo II con cualquiera de los rotativos Gnome fue llamado Nieuport IIG. El 16 de junio, es decir, a los cuatro días del record de Leblanc, Nieuport, usando un IIG (probablemente con el Gnome Gamma de 70 CV) pulverizó para siempre las aspiraciones de la escudería Blériot, elevando el record mundial de velocidad a 130,057 km/h. Además, batió los records de velocidad sobre 20, 30, 40 y 50 km (piloto solo) con cifras ligeramente inferiores.

Nieuport y sus colaboradores se preparaban para la máxima prueba de velocidad de aquellos años, la Copa Gordon Bennett, que debía celebrarse aquel año en Inglaterra. En mayo Nieuport y sus pilotos Weymann y Chevalier se habían inscrito en la carrera París-Madrid, pero no compitieron. Weymann, el mismo mes, participó en la carrera París-Roma-Turín, pero abandonó pronto. Este piloto comenzó también el Circuito Europeo el 18 de junio, pero lo dejó el día 26 a fin de prepararse para la carrera Gordon Bennett. Esta preparación fue muy fructífera para Edouard Nieuport. El 20 de junio, el constructor batió el record de velocidad sobre 100 km y el 21 lo hizo sobre 10 km, siendo éste también un nuevo record mundial de velocidad con 133,136 km/h.

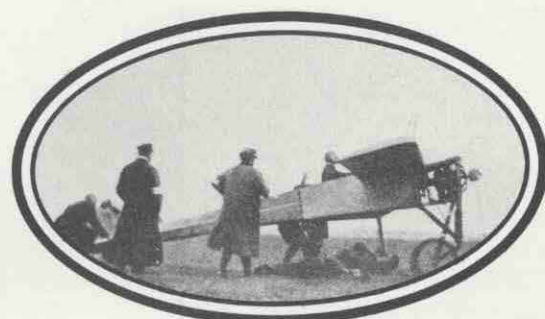
La Copa Gordon Bennett

La Copa Gordon Bennett de aeroplanos (la había también para globos) se disputaba entre clubs representativos de naciones adheridas a la Federación Aeronáutica Internacional. Cada nación podía presentar hasta tres participantes y la competición tenía lugar en un campo de la nación que hubiera ganado el año anterior. En 1911 se celebraría en la isla de Sheppey, cerca de la desembocadura del Támesis, el 1 de julio. El equipo francés estaba formado por Nieuport sobre Nieuport IIG (Gnome 70 CV), Chevalier sobre Nieuport IIN (Nieuport 28 CV) y Leblanc sobre Blériot XXIII (Gnome 100 CV). Weymann, que volaba el más potente Nieuport IIG, con el Gnome 100CV, representaba al Aero Club de América. El Reino Unido estaba representado por Gustav Hamel sobre Blériot XXIII (Gnome 100 CV) y Alex Ogilvie sobre Baby Wright (NEC 50 CV).

Los participantes debían volar contra reloj 150 km, dando 25 vueltas a un circuito de 6 km. Como en las pruebas preliminares el Nieuport de Weymann hizo un tiempo mejor que los Blériot XXIII, Louis Blériot cortó las puntas de las alas de los aparatos de Leblanc y Hamel, que quedaron con poco más de 5 m de envergadura y todavía más peligrosos que de costumbre.



El Nieuport IIG con motor Gnome, el avión más rápido del mundo en 1911. Con él, Nieuport batió dos veces el record mundial de velocidad, el 16 y el 21 de junio. La deriva, enrasada en la parte inferior del fuselaje, sugiere que se trata de un ejemplar posterior.



El Blériot XXIII de Hamel en la Copa Gordon Bennett de 1911. Nótese el motor Gnome de 100 cv. en doble estrella, igual al usado en el Nieuport IIG de Weymann que ganó la prueba.



Edouard Nieuport sobre su tipo II.

Por la tarde, Hamel salió el primero, pero al primer viraje se estrelló contra el suelo, saliendo el piloto milagrosamente con sólo leves daños. A continuación, Chevalier salió con el Nieuport IIN, pero fallos del pequeño motor le obligaron a abandonar en la 12.ª vuelta, cuando Weymann ya había iniciado su vuelo, que terminó con la magnífica media de 125,663 km/h, que si no era record mundial absoluto sí lo era para la distancia de 150 km.

Chevalier volvió a probar con otro aparato, pero tuvo aún peor suerte que la primera vez, abandonando sin terminar la primera vuelta. Ogilvie, como era de esperar, voló mansamente su inadecuado biplano a poco más de 80 km/h. Edouard Nieuport, con su IIG de 70 CV, terminó también el recorrido, a la considerable media de 120 km/h. Muy poco antes de que Weymann terminase inició su carrera Leblanc, que tomó virajes con muchísimo cuidado, visto lo que le había pasado a Hamel, a pesar de lo cual quedó segundo tras Weymann, con una media de 122 km/h.

Si los records de Nieuport en Mourmelon habían llamado poderosamente la atención del mundo aviatorio, el triunfo de Weymann en la Copa Gordon Bennett elevó aún más el prestigio del nombre de Nieuport, como es propio de las competiciones en que los rivales se enfrentan en coincidencia de lugar y tiempo. Pero el que Nieuport, con un aparato de 70 CV se aproximase tanto en velocidad a Leblanc, cuyo Blériot especial de 100 CV había sido «tratado» al máximo para conseguir el triunfo, resultó tal vez más elocuente para demostrar la eficacia de un cuidado diseño aerodinámico.

Aparición del biplaza tipo IV y otros acontecimientos

Aquella fructífera primavera de 1911, Edouard Nieuport creó un biplaza directamente desarrollado del monoplaza tipo II. Aparte de las dimensiones mayores (la envergadura aumentó en un 25% aproximadamente) la diferencia exterior más perceptible era el tren de aterrizaje, que en el nuevo tipo tenía tres «uvas» en vez de las dos del tipo II. El modelo biplaza de 1911 recibió siempre motores Gnome, ofreciéndose en versiones de 50, 70 y 100 CV. El aparato usado por Weymann en su trunca participación en el Circuito Europeo, ya mencionada, según los datos y fotografía que aparecen en la obra de L. Marchis *et al. Vingt-cinq ans d'Aéronautique Française*, París, 1934, debió ser un IVG (como se denominó el nuevo tipo) con motor Gnome Gamma de 70 CV, aunque en la referencia dice 80 CV. En efecto, en 1911 no existía ningún Gnome de 80 CV. Es posible que Weymann usara el aparato acondicionado como monoplaza. Los biplazas Nieuport tenían los dos asientos en un mismo hueco del fuselaje, siendo difícil distinguirlos de los monoplazas. El aparato de la foto en cuestión muestra el timón de dirección en posición baja, como en los tipo II contemporáneos. Los tipos II y IV, a partir del verano, recibieron timones de dirección montados más alto.

Uno de los primeros Nieuport IVG, usado por Weymann en el circuito Europeo. El timón de dirección está todavía en posición baja.



La nomenclatura de los tipos Nieuport anteriores a la I Guerra Mundial es confusa (como solía ocurrir con casi todas las marcas de entonces). En *Aviones Militares Españoles*, IHCA, Madrid, 1986, advertimos a los lectores que las denominaciones dadas de los monoplanos Nieuport eran únicamente probables. El examen de numerosas fotografías, particularmente de detalles del ala, indica que los monoplanos IIN y IIG tenían 14 costillas por semiala y los cables de arriostramiento atacaban una estación más o menos coincidente con la décima costilla a partir de la de encastre. De este esquema se saldrían más tarde varios monoplanos de carreras, algunos con alas recortadas o arriostramiento doble. La envergadura del monoplaza normal era de 8,65 m y la superficie alar de 14 m², aparentemente sin tener en cuenta el área de fuselaje «atravesada» por el ala.

Los biplazas de 1911 y 1912 (tipo IVG) tenían 15 costillas por semiala y los cables de arriostramiento atacaban en dos estaciones (costillas 7 y 12 más o menos). Los datos de dimensiones para el biplaza con Gnome 50 CV indican una envergadura de 10,90 m y una superficie de 24 m². En este caso parece que se ha tenido en cuenta el área de fuselaje atravesado por el ala, como se sigue haciendo hoy día.

Triunfos de verano

El 16 de julio, el famoso piloto belga Jan Olieslagers batió en Kiewit el record mundial de distancia (que entonces era siempre en circuito cerrado) con un Nieuport Gnome 50 CV, volando 625 km. El 22 del mismo mes, Weyman tomó la salida en el Circuito de la Gran Bretaña, pero abandonó dos días después en Leeds por haberse desorientado y romper el Nieuport en la toma. En verano y otoño, el conocido piloto británico Claude Grahame-White usó un Nieuport en los Estados Unidos.

El equipo de pilotos de la firma Nieuport se incrementó este año con varias adquisiciones valiosas. En julio ganó su título FAI, sobre Nieuport, el doctor Gabriel Espanet, que quedaría afecto a la escudería. Emmanuel Helen, parisién que se había hecho piloto en los Estados Unidos, entró también en el selecto grupo. La Copa Michelin, aquel año, debía ganarla el piloto que realizase en un día el vuelo más largo en circuito cerrado sobre campo abierto, con escalas permitidas. Tras alguna tentativa previa, Helen, sobre Nieuport Gnome (probablemente de 50 CV) logró el 8 de septiembre recorrer 1.252,800 km a una media de 88 km/h, lo que le daría el triunfo.

En ninguno de estos vuelos podemos determinar exactamente el tipo de Nieuport empleado. Lo que parece claro es que el monoplaza IIN se reservó en lo sucesivo para escuela y los IIG para competiciones de velocidad, siendo el biplaza tipo IVG el de uso más generalizado en Francia y otros países.

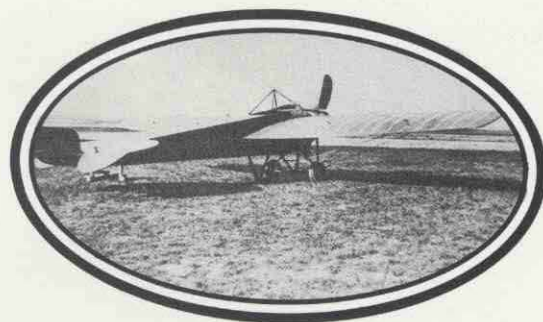
La muerte de Edouard Nieuport

En septiembre, el ejército francés realizó maniobras en el Este y en las Ardenas. Parece que entre los aeroplanos participantes había por lo menos dos Nieuport, pilotados por el teniente Fecamp y el teniente de navío Delage. De Gustave Delage tendremos más que decir. Edouard Nieuport, que era zapador reservista, estaba en su establecimiento de Mourmelon cuando fue llamado para que se incorporase en vuelo a Charny, cerca de Verdún. A bordo de uno de sus monoplanos con motor Gnome realizó el vuelo sin novedad, a pesar del mal tiempo, con viento muy fuerte, que hizo a los jefes militares dudar mucho de que pudiera llegar. Era el 15 de septiembre. A petición del coronel Estienne, Nieuport despegó otra vez para hacer una demostración de vuelo con viento fuerte. Tras un descenso con motor cortado, el aparato fue sacudido por un meneo violento y se estrelló. Parece que el motor, ahogado, no le agarró. El piloto estaba vivo y consciente, pero con graves lesiones internas. Recogido por su hermano Charles y por Helen, fue trasladado al hospital de Verdún, donde falleció al día siguiente.

Nieuport tenía 36 años y su historia como constructor y piloto había durado sólo dos, pero su contribución al desarrollo del aeroplano, obteniendo velocidades notables basadas en la reducción de la resistencia parásita más que en el uso de motores más potentes y elevadas cargas alares quedaba bien establecida. En los días inmediatamente anteriores a su muerte, Nieuport dedicaba su atención al concurso militar de aeroplanos que debía celebrarse al mes siguiente.

El concurso militar de Reims

En 1911, los principales países europeos contaban, como mínimo, con un germen de aviación militar. Francia, técnicamente a la cabeza, había sido también pionera en la percepción de las posibilidades militares del aeroplano.



El triplaza Nieuport VIM, vencedor del concurso militar de Reims pilotado por Weymann. Nótese la nueva ala de 17 costillas. En versión triplaza, este aparato no hizo fortuna, pero los biplazas a que dio lugar fueron empleados por Francia, España, Italia y Rusia.



Charles Weymann (izquierda) y Emmanuel Helen en el concurso militar de Reims (octubre de 1911).

Helen exhibió este Nieuport IVG durante el concurso militar de Reims en octubre de 1911. De este tipo, la Escuela de Cuatro Vientos adquirió dos a principio de 1912.

Tras el primer Meeting de Reims (agosto de 1909), el general Brun, ministro de la Guerra, decidió comprar algunos aeroplanos para el Ejército y envió a diez oficiales a diversas escuelas civiles para que se hicieran pilotos (el primero obtuvo el título en abril de 1910). Los aviadores militares franceses participaron en el Circuito del Este y, por primera vez en el mundo, en unas maniobras: las de Picardía en septiembre. En octubre, la aviación militar francesa, creada por las armas de Ingenieros y Artillería, fue puesta a las órdenes de un jefe único, el general Roques, nombrado inspector permanente de Aeronáutica Militar, es decir, con mando también sobre la ya existente aerostación. Roques creó el título de aviador militar (el primero concedido, en febrero de 1911), aumentó el número de aeroplanos y escuelas y mejoró los medios de trabajo en los laboratorios de Vincennes y Chalais-Meudon.

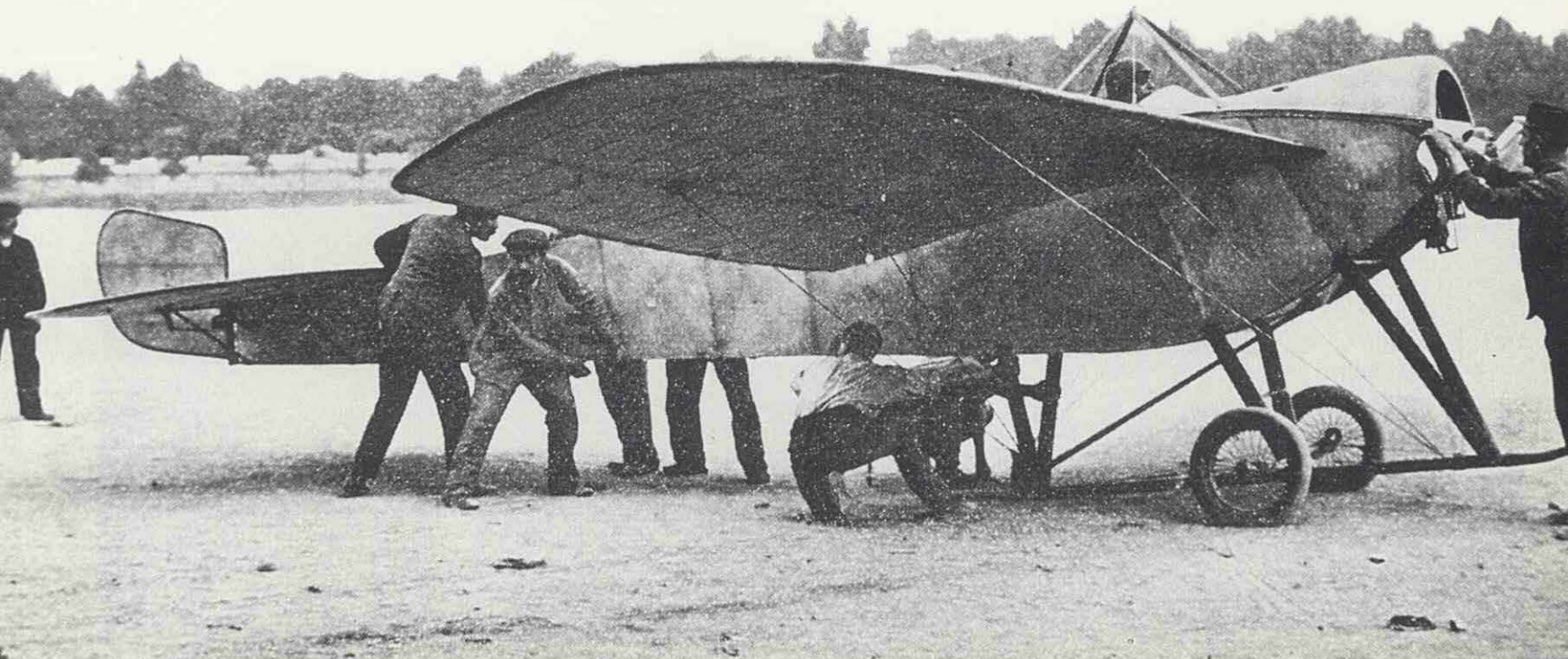
Para seleccionar los tipos de aeroplano más aptos, convocó un concurso de aviones que deberían someterse a las siguientes pruebas:

1. Examen del aeroplano, que debe ser triplaza.
2. Tres vuelos con 300 kg de carga, despegando y aterrizando en «praderas, alfalfas y rastrojos».
3. Un vuelo con 300 kg de carga y pleno de combustible hasta un punto dado y regreso, con velocidad superior a 60 km/h.
4. Dos vuelos de altura a plena carga. Subida a 500 m en menos de 15 minutos (controlada con barógrafo).
5. Prueba final para los que hayan satisfecho las anteriores: un viaje de 300 km sin escala con la carga completa de 300 kg.

El primer premio consistía en la adquisición del aparato ganador por 100.000 francos y otros 10 más al precio unitario de 40.000 francos. Los aeroplanos que resultaran clasificados en segundo y tercer lugar serían adquiridos en cantidades de 6 y 4 unidades respectivamente. A los tres primeros se ofrecía además una prima de 500 francos por cada kilómetro por hora en exceso de los 60 mínimos exigidos.

Las pruebas del concurso se realizaron en el aeródromo de Betheny, en Reims, escenario de los famosos meetings de aviación de 1909 y 1910, realizándose la presentación de los concursantes el día 1 de octubre. Nieuport inscribió una versión aumentada del IVG que unos han llamado IVM y otros VIM. Además de agrandar la «bañera» del fuselaje para acomodar a tres personas, el ala era de nuevo diseño, con 17 costillas por semiala y el arriostramiento sobre las costillas 7 y 13 aproximadamente, siendo la envergadura del orden de 12,25 m y la superficie de unos 26 m². El tren de aterrizaje era similar al del tipo IV, es decir, con el patín soportado por tres «uvas», y el motor era un Gnome Double Omega de 100 CV. Weymann se encargó de pilotar el avión en el concurso, aunque otros dos pilotos de la firma, Helen y Espanet, estuvieron también en Betheny, exhibiendo fuera de concurso un biplaza de escuela (probablemente del tipo IVG con motor de 50 CV).

Como es natural, el concurso atrajo poderosamente la atención del mundo aeronáutico y militar, de manera que las pruebas fueron atentamente seguidas por agregados militares y enviados especiales de los países extranjeros. España, como veremos, no fue excepción.



De más de treinta aparatos inscritos, representando a casi una veintena de constructores, compitieron más o menos efectivamente unos 25, siendo el mal tiempo causa de muchas demoras. Tras las pruebas de aterrizaje, velocidad y altura, el 31 de octubre habían sido eliminadas las dos terceras partes de los aviones, quedando nueve para la carrera de 300 km. Más demoras por el fuerte viento retrasaron el resultado final hasta el 26 de noviembre. El vencedor del concurso fue el Nieuport de Weymann, que hizo en la carrera 116 km/h, con gran margen sobre los otros siete aparatos clasificados, ninguno de los cuales llegó a los 100 km/h.

En segundo puesto quedó un biplano tractor Breguet (Gnome Double Gamma de 140 CV) pilotado por Moineau (95 km/h) y en tercero un monoplano Deperdussin (Gnome Double Omega de 100 CV, como el Nieuport) pilotado por Prevost (89 km/h). A continuación venían otro Breguet, un Henry Farman, dos Maurice Farman y un Savary, todos ellos biplanos de diversas configuraciones.

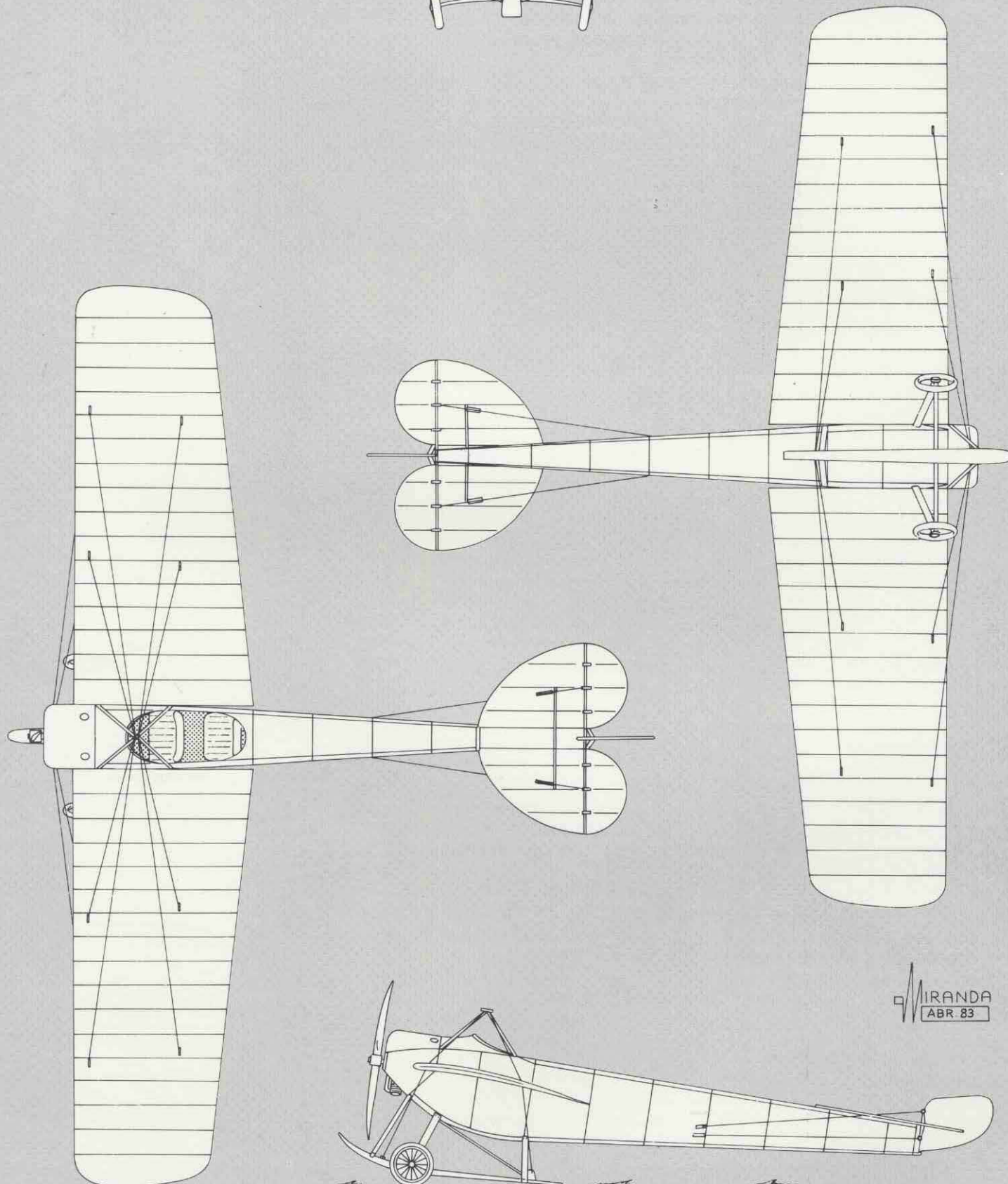
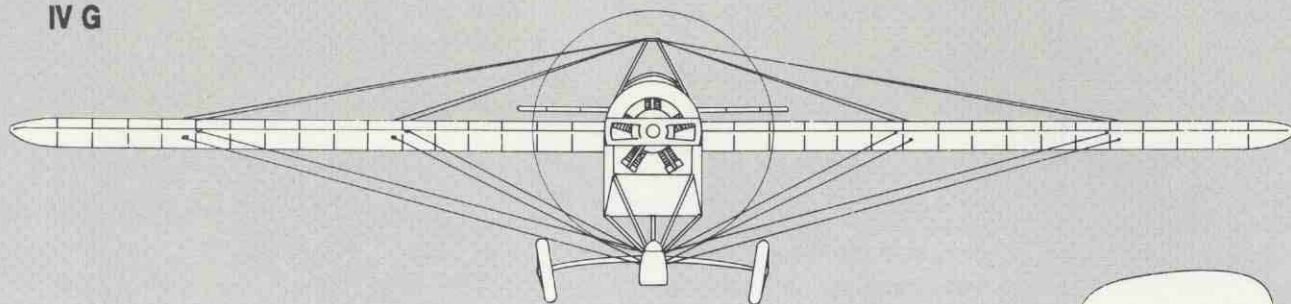


El Nieuport se exporta. Primer avión en misión de guerra

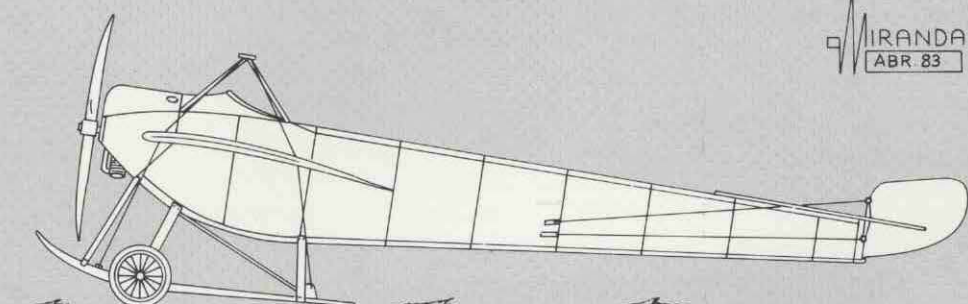
Ya antes del concurso militar, el monoplano Nieuport había atraído la atención internacional, como no podía ser menos por sus records de velocidad y distancia y su triunfo en la Copa Gordon Bennett. Aparte de algún aparato civil, como los de Olieslagers y Grahame-White, la casa Nieuport vendió algunos IVG a los gobiernos de Italia y el Reino Unido durante el verano de 1911. En las maniobras italianas del Piamonte, en septiembre, participaron monoplanos Nieuport. Días después, dos pilotos militares, el capitán Moizo y el teniente de navío Rossi, volaron sendos Nieuport en el Circuito de Baloia. En octubre, Italia, en guerra con Turquía, envió a Tripolitania una escuadrilla de aeroplanos mandada por el capitán Piazza. Entre los aparatos de esta escuadrilla había tres Nieuport con motor Gnome. El día 23, el capitán Piazza (Bleriot XI) y el capitán Moizo (Nieuport IVG) realizaron los primeros vuelos de reconocimiento en guerra de la historia. La noticia se producía cuando el concurso de Reims estaba en plena marcha y Weymann había terminado todas las pruebas de aterrizaje, velocidad y altura destacando por su regularidad.

El Nieuport IVG del capitán italiano Moizo (con salecot), uno de los empleados en Libia desde octubre de 1911.

NIEUPORT
IV G



MIRANDA
ABR 83



En agosto de aquel año había terminado en Cuatro Vientos el primer curso de pilotos militares. Los aparatos empleados habían sido biplanos Henry Farman de gran envergadura, gran resistencia parásita y poca potencia, hipersensibles a los meneos. Los cinco oficiales pilotos y el coronel Vives, jefe del Servicio de Aeroestación y responsable de la experimentación de aeroplanos, recibían ávidamente las noticias de los desarrollos que tenían lugar principalmente en Francia, y discutían en especial las virtudes de monoplanos y biplanos. El 24 de octubre, día siguiente al del reconocimiento aéreo de Piazza y Moizo, el coronel Vives llegó a Turín para participar en un congreso. Parece que allí conoció al francés Dautre, inventor de un sistema automático de estabilización longitudinal de aeroplanos, porque, terminado el congreso, viajó con él a París. El viernes 3 de noviembre, Vives anotó en su cuadernito de tapas de hule: «Tarde: A Reims con el gral. Roques y la comisión».

Del concurso militar quedaba pendiente sólo la carrera de 300 km, pero el mal tiempo impidió que se volara los días 4 y 5. El lunes 6, Vives, en París, visitó, entre otros establecimientos, la fábrica Nieuport de Suresnes. El martes 7, Vives anota: «Salida 9.07 para Reims con Didier... Salieron todos, Newport (sic) siguió, los otros volvieron. Newport en panne a 30 km. Tarde: A pesar del viento, hacia las 16.40 hago un vuelo en el Maurice con estabilizador Dautre, de 8 minutos». Didier era el piloto de Dautre. Como el tiempo no mejoraba, Vives, tras varias visitas a las fábricas de aeroplanos de los alrededores de París, volvió a Madrid, donde llegó el día 11. El nuevo jefe de la Sección de Ingenieros era el general Escriu. El día 22, Vives fue a verle en su casa, anotando en su diario: «Casa Escriu, autoriza encargar 3 Nieuport, 1 Dautre, 1 tractor».

Termina 1911, el gran año del monoplano Nieuport

El año 1911, en el que el monoplano Nieuport alcanzó éxitos formidables, pagados por su creador con la vida, se acercaba a su fin. En el III Salón de Aeronáutica de París (16 de diciembre a 1 de enero) la casa Nieuport presentó tres aparatos. El record de velocidad de junio se mantenía vigente, pero el de distancia de Olieslagers había sido batido en septiembre por Fourny sobre biplano Maurice Farman, con 722,94 km. Esto no podía quedar así. El 24 de diciembre, Armand Gobé, sobre Nieuport Gnome 50 CV, recobró el record, con 740,299 km. Gobé, que procedía de la escuela Antoinette, era una nueva y valiosísima adquisición de la firma, con la que seguirá hasta 1914.

Desaparecido el fundador, su hermano Charles continuará su obra rodeado de sus fieles colaboradores. Los resultados del concurso militar no serán tan positivos como era de esperar. Aunque el ejército francés pidió a Nieuport diez aparatos, como marcaba el reglamento del concurso, la cosa no iría más lejos. Hasta la guerra del 14 no se crearía más que una escuadrilla de Nieuport, mientras que se formarían cinco de Maurice Farman, cuatro de Henry Farman y seis de Blériot, aunque este último ni se había clasificado en el concurso de Reims.

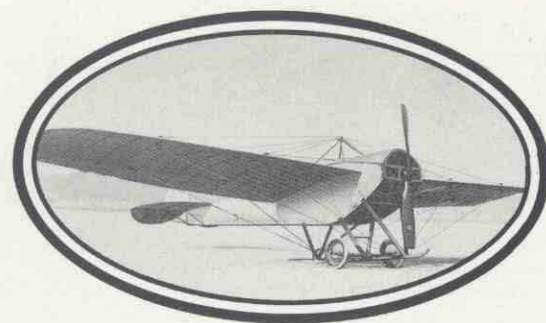
El cetro perdido (1912)

El 9 de enero de 1912, Jules Vedrines alcanzó 140 km/h sobre un Deperdussin de 50 CV. Esta prueba, no oficial, era un anuncio claro. El día 13, sobre un aparato dotado del motor Gnome de 100 CV, Vedrines barrió en Pau todos los records de velocidad (piloto solo) de Nieuport sobre distancias de hasta 150 km, incluyendo el record mundial de velocidad absoluta, que estableció en 145,161 km/h. En febrero y marzo, Vedrines, siempre en Pau, mejoró cuatro veces este record, poniéndolo el 2 de marzo en 167,910 Km/h.

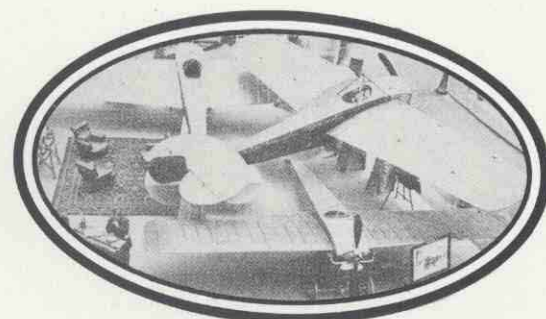
Así como Louis Béchereau, jefe de proyectos de Deperdussin, continuó mejorando sus aeroplanos de carreras este año y el siguiente, la casa Nieuport dejó aparentemente sus diseños congelados excepto variaciones menores. ¿Habría podido Edouard Nieuport, de haber vivido, contestar victoriosamente al desafío?

Los primeros Nieuport españoles

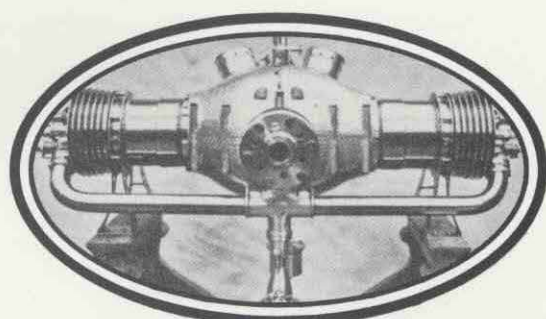
El capitán Emilio Herrera Linares, designado para hacerse cargo de la escuela de monoplanos en Cuatro Vientos, fue enviado a la escuela Nieuport de Pau. Allí, bajo la dirección del Dr. Espanet, su profesor de vuelo, se acostumbró al sistema peculiar de mandos del Nieuport, convirtiéndose en un ardiente partidario del excelente monoplano. Durante la estancia de Herrera en Pau, el 23 de febrero de 1912, se mató allí el teniente Robert Ducorneau, probando sobre un Nieuport una extraña hélice ideada por el caballero de Néri. La rotura de una pala provocó la desintegración del monoplano.



Excelente foto de un Nieuport IVG, ya con el timón de dirección en posición alta, probablemente a fines de 1911.



El stand Nieuport en el III Salón Aeronáutico de París (diciembre 1911/enero 1912). El aparato que mira hacia la cámara es un IIN y los otros dos parecen del tipo IVG.



El pequeño motor Nieuport de 28 cv. fue expuesto en el III Salón Aeronáutico de París.



El avión que arrebató el cetro de la velocidad al Nieuport IIG fue este Deperdussin Gnome 100 cv., pilotado por Jules Vedrines, en sucesivos records desde enero a marzo de 1912. Los Deperdussin posteriores acentuarían todavía más su ventaja.



Capitán de Ingenieros **Emilio Herrera**, primer piloto de Nieuport español.

Los tres aparatos comprados por el Ejército español llegaron embalados a Cuatro Vientos. Eran un monoplaza tipo IIN con motor Nieuport de 28 CV previsto para ser usado como pingüino (avión para aprender a rodar por el campo, sin volar) y dos biplazas tipo IVG con motor Gnome de 50 CV (para vuelo con profesor y suelta). La recepción de los aparatos resultó más complicada que lo que podía preverse. El 9 de marzo llegó a Madrid en el sudexpres Emmanuel Helen. Por razones que no son fáciles de determinar ahora, el ganador de la copa Michelin 1911 no logró entregar ningún avión. Tras varias idas y venidas, ya en abril, regresó definitivamente a Francia. El día 23 de este mes se presentó en Cuatro Vientos Charles Weymann y consiguió entregar el pingüino. Al día siguiente, con Vives de pasajero, intentó en vano la recepción de un biplaza, volando hacia Guadarrama. El día 25, Vives escribe: «Muy temprano, intento recepción Nieuport Gnome y velocidad. Weymann dice que el aceite es malo... Tarde: discusión con Weymann. Acordamos aclaraciones escritas». El caso es que Weymann no pudo entregar los biplazas y se volvió a Francia el día 27.

Entonces, la casa Nieuport envió a un tercer piloto, que no había ganado la Copa Michelin ni la Gordon Bennett, pero que sería más tarde conocido internacionalmente: el joven Marc Bonnier, que usaba gafas como Weymann. En cuatro o cinco días, Bonnier despachó su tarea eficazmente, terminándose la recepción de los dos biplazas el 10 de mayo, a los dos meses de comenzar el largo proceso.

Desde que Weymann entregó el pingüino, Herrera comenzó a instruir a su primer alumno, el oficial primero de Intendencia Carlos Alonso Ilera, de la 2.ª promoción. Parece que en esta promoción hubo otro alumno de Nieuport que no llegó a obtener el título de piloto, el teniente de Ingenieros Eustasio González Hernández, que dejó la escuela al terminar octubre. Por las razones que fueran, la instrucción de Alonso, llamado «el Sanete», que sería un piloto competente, se prolongó bastante; aquella segunda promoción, con profesores noveles, no se distinguió por su regularidad en el curso. El título de piloto FAIL de Alonso tiene fecha de 20 de noviembre de 1912, cuando ya estaba en marcha la instrucción de la tercera promoción, cuyo primer título FAI en Nieuport fue obtenido el 16 de diciembre por el teniente de Ingenieros Jenaro Olivé Hermida.

Los alumnos de monoplano Nieuport en cada promoción eran una pequeña minoría, siendo mucho más numerosos los alumnos de biplano que aprendían en diversos Farman. Por cierto que, aunque no estaba previsto, los monoplanos Nieuport se vieron precedidos en Cuatro Vientos por otros monoplanos, los Bristol Prier, pero éstos no servirían para hacer las pruebas de título ni, por tanto, tendrían trascendencia en la formación de los pilotos españoles.

*El piloto de la casa Nieuport más estimado en España fue, según lo que sabemos, **Marc Bonnier**, que aparece aquí en un monoplaza Nieuport con motor aparentemente Anzani 30 cv.*

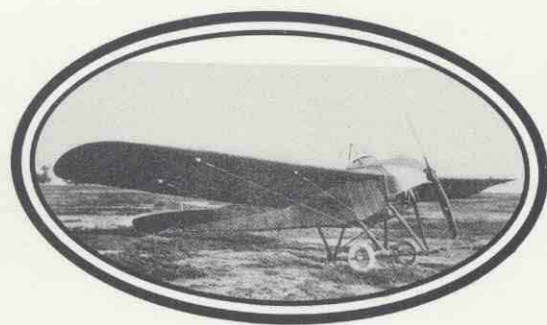


Aparece el hidroavión Nieuport

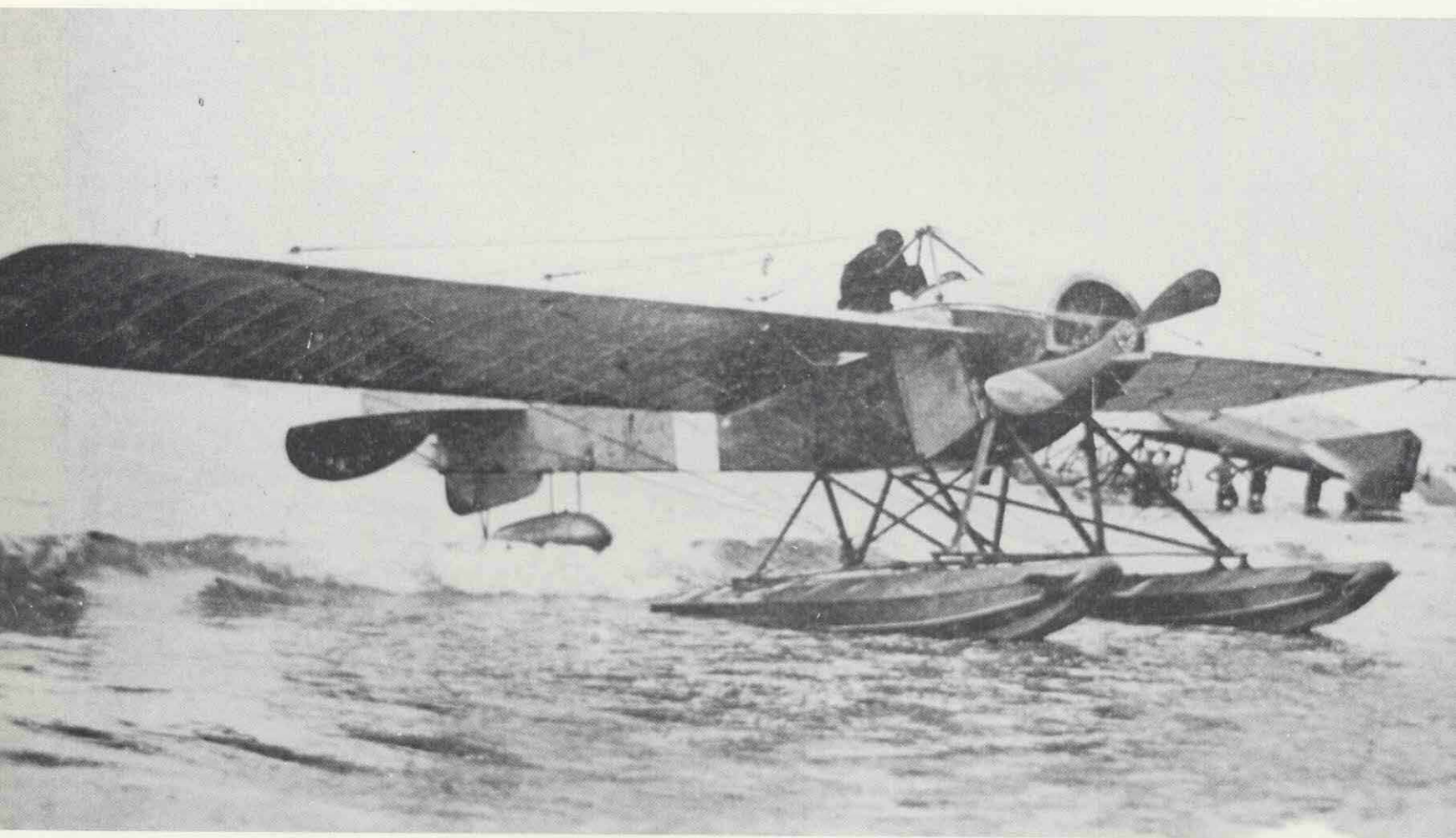
Es bien sabido que el primer hidroavión de la historia fue el de Fabre, que despegó del agua por primera vez el 28 de marzo de 1910. Era de fórmula canard y, aunque no era un aparato práctico, sirvió para demostrar la viabilidad del concepto hidro. En 1911, el americano Curtiss creó su primer Hydroaeroplane de flotador central (enero) y el primer anfíbio del mundo (Curtiss Triad, febrero). En Francia, el Voisin Canard funcionó también como anfíbio en agosto. En diciembre, la Marina francesa compró su primer hidro, un Voisin.

Pero fue en 1912 cuando los hidros cobraron fuerza. En enero, Curtiss voló el primer hidroavión de canoa, seguido en marzo por su primer contendiente europeo (Denhaut). La mayoría de los constructores que entraron en el campo del hidroavión, sin embargo, se contentaron con montar flotadores en sus aparatos terrestres ya existentes o en versiones derivadas de éstos. El primer concurso para hidroaviones se celebró en Mónaco en marzo de 1912, participando ocho biplanos con flotadores, entre los que el Henry Farman quedó vencedor.

Los constructores de monoplanos se apresuraron a crear sus tipos de hidros de flotadores. Estos aparatos estarían listos para los concursos de verano, siendo el Nieuport uno de ellos. Se ha dicho que el autor de la conversión fue el



*Este aparato, con un capot de motor especial y ala de 17 costillas, concurrió al **Círculo de Anjou** (junio de 1912). Parece ser un tipo VI con motor Gnome 70 cv.*



teniente de navío Delage, contratado como ingeniero por Edouard Nieuport poco antes de la muerte de éste. Delage proyectó los flotadores y modificó la célula en lo necesario. Los hidros Nieuport tenían dos flotadores principales y uno auxiliar de cola. Para compensar el efecto desestabilizador de la superficie vertical de los flotadores principales, se añadieron planos fijos de deriva por encima y por debajo del fuselaje. El ala de los hidros fue generalmente la de 17 costillas por semiala, como la del triplaza del concurso militar y los biplazas militares de serie que aparecerían en cantidad en 1913. Por ello parece lógico admitir que si la denominación de los terrestres era tipo VIM, los hidros se llamasen VIH. Hubo también un hidro Nieuport con mayor superficie, 19 costillas por semiala y triple arriostramiento.

No sabemos la fecha exacta de la aparición del Nieuport VIH, pero debió ser hacia marzo-abril de 1912. La revista *Aviación* de Barcelona publicó las primeras fotos en su número del 1 de junio. El aparato, que bien podía ser el prototipo, tenía motor Gnome de 7 cilindros (probablemente el Gamma de 70 CV) y hélice de cuatro palas. Las fotos no permiten ver si la deriva superior estaba ya montada en este ejemplar, pero muestran claramente que la inferior no lo es-

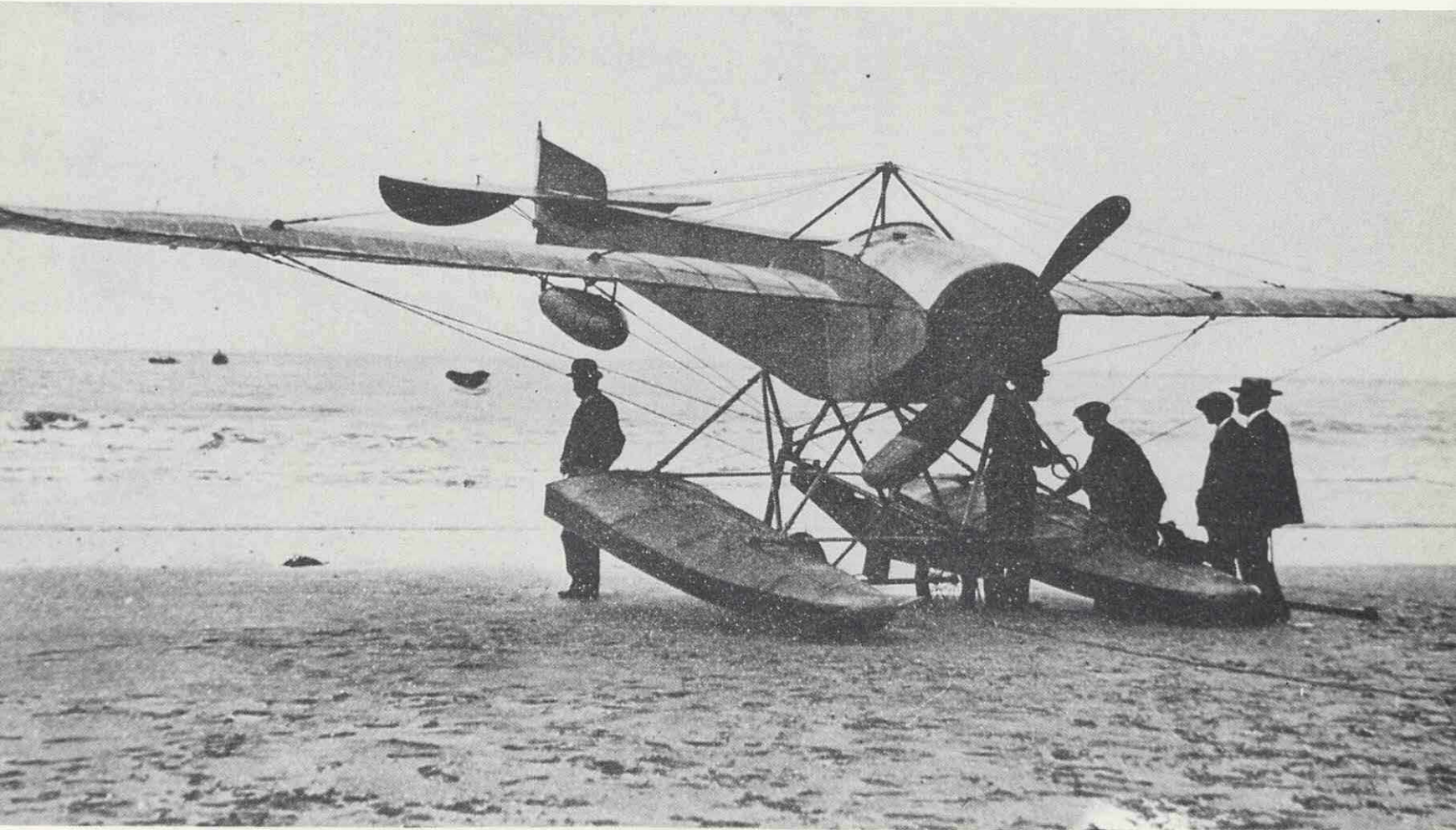
*Tanto en terrestres como en hidros, **algunos Nieuport usaron alas especiales**. Este hidro de envergadura aparentemente mayor que los de tipo VIH tiene un arriostramiento triple. La escena podría ser el concurso de Mónaco de 1912.*

taba, por lo que el aparato debía ser inestable, cosa que se remedió en ejemplares posteriores. Otro indicativo de la fecha de aparición del hidro Nieuport es que la Marina francesa, el 1 de mayo, adquirió dos hidros de flotadores, un Breguet y un Nieuport.

En el meeting de hidros de Saint Malo (24 a 26 de agosto), Weymann, con pasajero, ganó la carrera a la isla de Jersey y regreso, lo que fue un buen comienzo para la vida pública del hidro Nieuport. Weymann tuvo que luchar en esta ocasión con el mal tiempo. Al meeting de hidros de Tamise sur L'Escaut, en Bélgica (7 a 16 de septiembre) concurrieron por parte de Nieuport Weymann y Gobé, pero no obtuvieron resultados particularmente satisfactorios.

El Circuito de Anjou

El ocaso del monoplano Nieuport, al menos en versión de ruedas, como aparato de competición, ocaso perceptible desde los primeros meses de 1912, se debió aparentemente a un estancamiento en la vía de nuevos desarrollos y a la dedicación del esfuerzo principal a los hidros. Muerto Edouard Nieuport y pasado a la casa Hanriot su proyectista Pagny, el monoplano Nieuport no experimentará ningún cambio importante. El tipo VI, iniciado con el triplaza del concurso militar de 1911, no encuentra en 1912, al menos hasta el final, un motor



El hidro Nieuport de la foto tiene un ala de 17 costillas, siendo su probable denominación tipo VII.

adecuado. Demasiado grandes para el Gnome 50 CV, los tipos VI de este año, tanto terrestres como hidros, tienen que usar los Gnome de 70 ó 100 CV, poco fiables.

En junio, Charles Nieuport ganó el premio de velocidad en el concurso de Viena, pero este triunfo no tuvo gran resonancia. La competencia fuerte estaba en Francia. Aquel mismo mes se celebró el Circuito de Anjou (Gran Premio del Aero Club de Francia), un concurso de velocidad-carga en el que los competidores, en dos días consecutivos, debían recorrer siete veces el circuito Angers-Cholet-Saumur-Angers, totalizando 1.100 km. Para los aparatos que transportaran pasajeros se calcularía, a fines de clasificación, una velocidad ficticia mediante una fórmula que primaba el número de pasajeros. Los participantes tenían que completar durante el primer día tres vueltas, y sólo los que lo lograsen continuarían el segundo día para volar las cuatro restantes. El número de inscripciones excedía de la treintena, comprendiendo desde ligeros monoplazas hasta algunos biplanos que confiaban en llevar piloto y cuatro pasajeros. Nieuport inscribió un monoplaza (Helen) y dos cuatriplazas (Gobé y Espanet), los tres con motor Gnome de 80 CV. Como en esto de la potencia hay mucha

confusión, no sabemos si se trataba en realidad del Gnome Gamma de 70 CV, pues es dudoso que el nuevo Gnome Lambda de 80 CV estuviera ya disponible.

El primer día, 16 de junio, el viento era fuerte y amenazaba lluvia, de manera que la mayoría de los concursantes se retiraron, saliendo únicamente siete aparatos, todos monoplanos, con piloto solo o piloto y un pasajero. Fueron dos Blériot (Roland Garros y Gustav Hamel), dos Nieuport (Helen y Espanet), dos Morane-Saulnier (nuevo rival digno de atención, con Bedel y Brindejonec des Moulinais) y un Zens (Legagneux). Al comenzar la tercera vuelta, el viento y la lluvia habían eliminado ya a cuatro aparatos, quedando en liza Garros, Brindejonec y Espanet, los dos últimos con pasajero. Espanet no pudo concluir la vuelta. Garros fue el único que completó la prueba, pues Brindejonec, que también terminó la tercera vuelta, llegó tarde, con el control cerrado.

El día 17, en vista de que sólo Garros seguía en la carrera del Gran Premio, los organizadores decidieron celebrar una prueba especial a tres vueltas entre los inscritos en el Circuito de Anjou que lo desearan. Garros hizo sus cuatro vueltas, pero en las tres computables para el Prix Spécial se vio que el clásico Blériot no era precisamente una centella. Espanet, gracias a la fórmula de bonificación por pasajeros ganó esta prueba, seguido por dos de los nuevos Mo-

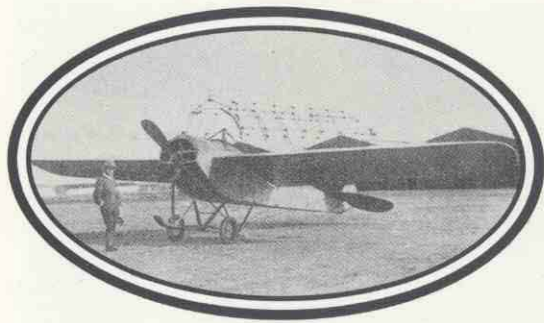


raneSaulnier (volados como monoplazas por Bobba y Brindejonec), por Garros y por Gaubert (biplano Astra). Era la primera carrera de Espanet, que aún no había cumplido un año de piloto y hacía unos meses había enseñado los secretos del Nieuport al capitán Herrera. Su aparato había hecho una media de 95,81 km/h, pero la fórmula le asignó 115,76 km/h. Los Morane-Saulnier habían hecho 108,26 y 104,03 km/h, el Blériot de Garros apenas pasó de 80 y el desgarrado Astra no llegó a 60 km/h.

El Dr. Gabriel Espanet (izquierda) y un pasajero en el Circuito de Anjou (junio de 1912).

La lucha por la velocidad

Deperdussin fue uno de los constructores que acordaron retirarse del Circuito de Anjou, por el mal tiempo, el primer día. Desde el record de Vedrines del 2 de marzo, Béchereau había trabajado de firme en el refinamiento aerodinámico de su monoplano, particularmente por la adopción de un fuselaje de sección redondeada con revestimiento de contrachapado y de un tren de aterrizaje mucho más limpio. Este tipo fue llamado Monocoque y apareció poco antes del Circuito de Anjou. El 13 de julio, en Reims, Vedrines batió su propio record, alcanzando 170,777 km/h. Esto era demasiado para los Nieuport, que no



Un Nieuport VIM en Cuatro Vientos. Este es el tipo que España usará en Tetuán (1913-14) y Melilla (1914-17). El motor era un Gnome de 80 cv.

consiguieron pasar las eliminatorias celebradas para seleccionar a los tres representantes de Francia en la Copa Gordon Bennett. A esta carrera, celebrada en Chicago el 9 de septiembre, concurrió sólo el equipo francés, formado por dos Deperdussin (Vedrines y Prevost) y un Hanriot (André Frey). El Hanriot revelaba con descaro la influencia del Nieuport, transmitida por Pagny. Jules Vedrines, que ganó la prueba, batió de nuevo el record mundial de velocidad, situándolo en 174,100 km/h.

Termina el año 1912

Dos días después de la carrera Gordon Bennett, Alexandre Fourny, sobre biplano Maurice Farman, batió el record mundial de distancia, estableciéndolo en 1.010,9 km. Con ello, el monoplano Nieuport perdió la única marca mundial que aún detentaba.

El balance de 1912 fue muy negativo en cuanto a records, pero durante el año se habían producido también hechos más optimistas. El Prix Spécial de Anjou había demostrado que el Nieuport VI, con motor de 70 u 80 CV, era un biplaza muy respetable. Aunque el concurso militar de 1911, que demostró la velocidad, robustez, fiabilidad y facilidad de montaje del Nieuport, no había acarreado en 1912 la lluvia de pedidos que podía esperarse, esto pudo deberse a no disponerse de un motor idóneo y a la presión de otros constructores sobre los dirigentes oficiales. La aparición del motor Gnome Lambda, de 7 cilindros como el Omega y el Gamma, con una cilindrada de 11,83 litros muy poco superior a la del Gamma, pero dando 80 CV, fue especialmente favorable para Nieuport. No obstante, este motor debió aparecer muy a final de año, de forma que sería en 1913 cuando se aprovecharan sus ventajas.

En estas circunstancias de transición, pudo verse que en las maniobras francesas de Poitou, en septiembre, manejándose ya el nuevo concepto de escuadrilla, ninguna de las unidades participantes estaba compuesta totalmente de Nieuport, aunque algún aparato suelto de esta marca formó junto con otros de tipo Breguet y Deperdussin en la denominada Escadrille d'avions puissants. Esta unidad de triplazas reunía a los tipos clasificados en los tres primeros puestos en el concurso militar de Reims.

Otro aspecto positivo fue la aparición del hidro Nieuport, que además de su éxito en la carrera Saint Malo-Jersey-Saint Malo, se había manifestado en la Marina francesa superior a los otros tipos (Voisin, Henry Farman y Breguet), superándoles particularmente en autonomía (tres horas el Nieuport frente a dos, por término medio, de los otros).

En el VI Salón de Aeronáutica de París (octubre-noviembre), Nieuport exhibió, por supuesto, el hidroavión, pero también un pequeño monoplano de carreras, suponemos que una de las adaptaciones del IIG. Era un signo de que la marca seguiría peleando.

Muerte de Charles Nieuport

Tras las buenas y menos buenas andanzas de 1912, un severo golpe cayó el 24 de enero de 1913 sobre la casa Nieuport. Cuando realizaban un vuelo de recepción, Charles Nieuport y el mecánico Guyot sufrieron un accidente, pereciendo ambos.

Desaparecidos los dos hermanos, sus colaboradores mantendrían el nombre de Nieuport con honor, recibiendo la firma el aliento y el apoyo financiero de Henri Deutsch de la Meurthe.

Los Nieuport VIM en España

A finales de 1912, el coronel Vives y sus colaboradores prepararon un plan de material para adquirir aeroplanos de los tipos que se considerasen más aptos al empleo militar. Estos aparatos serían la base operativa inicial de la Rama de Aviación del Servicio de Aeronáutica Militar, cuya creación era inminente. La idea era adquirir tres tipos cubriendo las tres configuraciones entonces establecidas: biplano propulsor, biplano tractor y monoplano. Como los Nieuport IVG habían dado resultado satisfactorio en la escuela de Cuatro Vientos, entre los monoplanos disponibles se seleccionó el Nieuport VIM con el motor Gnome Lambda de 80 CV, pese a las demostraciones en Cuatro Vientos de al menos cuatro competidores (Blériot, Deperdussin, Bristol y Rumpler) en enero-febrero de 1913.

El último día de febrero se firmó el Real Decreto de creación del Servicio y el 8 de marzo el capitán Herrera marchó a París para recepcionar en fábrica seis biplanos propulsores Maurice Farman MF.7 y cinco monoplanos Nieuport VIM (los biplanos tractores no serían adquiridos en Francia). El día 20 se le unió el coronel Vives, de cuyas libretas de notas copiamos lo siguiente.

Sábado 22: «Vamos a Villacoublay. Llega Herrera, Gobé, Helen». Lunes 24: «Herrera va a Villacoublay... Vamos a Villacoublay. Prueba desmontar. Vuelo



Armand Gobé.

NOTAS SOBRE LOS MONOPLANOS NIEUPORT DEL SERVICIO DE AERONAUTICA				
Avión	Año	Tipo	Motor	Notas
m.N.n.º 1	1912	IIN	Nieuport 28 CV	Pingüino, taxi o <i>rouleur</i> , pero con capacidad de vuelo. Seguía en inventario el 17.11.14.
m.N.n.º 2	1912	IVG	Gnome 50 CV	Biplaza de escuela. Seguía en inventario el 17.11.14.
m.N.n.º 3	1912	IVG	Gnome 50 CV	Biplaza de escuela. Baja antes del 17.11.14.
n.N.n.º 4	1913	VIM	Gnome 80 CV	Primero de los 5 biplazas militares. En Melilla en 1915.
m.N.n.º 5	1913	VIM	Gnome 80 CV	Primer aparato español que voló en Marruecos (Tetuán, 2.11.13). En Melilla en 1916.
m.N.n.º 6	1913	VIM	Gnome 80 CV	Usado por Herrera para la primera travesía del Estrecho de Gibraltar (Tetuán-Sevilla, 14.02.14). En Melilla en 1916.
m.N.n.º 7	1913	VIM	Gnome 80 CV	En noviembre de 1914 estaba en Cuatro Vientos.
m.N.n.º 8	1913	VIM	Gnome 80 CV	En Melilla en 1915; probablemente también en 1916.
m.N.n.º 9			Gnome 50 CV	Figura en la relación de material de 17.11.14 como construido en los Talleres de Cuatro Vientos. Probablemente era un IVG hecho aprovechando elementos del m.N.n.º 3.

con Gobé, 16.38 a 17.42. Subida a 700 m en 7 min, *vol plané* 300 m. 75 s.». Martes 25: «Tarde: Casa Nieuport, se acuerda pruebas estáticas para mañana». Miércoles 26: «Prueba estática Nieuport».

Tras unos días en Gran Bretaña, Vives volvió a París el 10 de abril, encontrando a Herrera aún allí. A continuación, Vives marchó a Mónaco para asistir al segundo concurso de hidros allí celebrado, pero se marchó antes de celebrarse la primera carrera Schneider.

Los cinco Nieuport VIM debieron llegar a Cuatro Vientos a fines de abril, recibiendo los números de servicio m.N.4 a m.N.8. Para las pruebas de recepción vino de nuevo Marc Bonnier. El 7 de mayo, Vives consigna: «Por la mañana hice un vuelo de 17 min (800 m) con Herrera en N.80.». Nieuport 80 CV fue la denominación corriente de estos aviones en España.

Herrera continuaba instruyendo pilotos de la tercera promoción en Nieuport, terminando en abril el teniente de Caballería Monasterio, en mayo el médico primero Pérez Núñez y en junio el capitán de Ingenieros Dávila. Ahora, con el nuevo material de vuelo, era posible realizar las pruebas para el título superior, o de piloto de primera, reglamentadas en el Servicio. En sus *Memorias* Herrera resalta la facilidad con la que podían realizarse estas pruebas con los Nieuport, en comparación con los biplanos Maurice Farman. El y Alonso las terminaron en mayo. El 10 de junio, Alonso voló en el m.N.4 de Cuatro Vientos a Valladolid. En el viaje de regreso, el día 13, tuvo que aterrizar en San Rafael, sufriendo roturas el aparato y ligeras heridas el piloto.

Al día siguiente, los aviadores militares realizaron el primer vuelo en escuadrilla fuera de aeródromo, con cinco Maurice Farman y tres Nieuport y destino Villaluenga. El día 23, el destino fue Aranjuez. Pérez Núñez, que llevaba de observador al capitán de Ingenieros Fernando Balseyro, sufrió una parada de mo-



Médico primero Antonio Pérez Núñez.

PILOTOS MILITARES ESPAÑOLES DE MONOPLANO NIEUPORT				
	Promo- ción	Número y fecha del título FAI		Fecha del título superior
Capitán de Ingenieros Emilio Herrera Linares	1. ^a	6	12.08.11	05.13
Oficial 1.º de Intend. Carlos Alonso Ilera	2. ^a	22	20.11.12	24.05.13
Teniente de Ingenieros Jenaro Olivé Hermida	3. ^a	26	16.12.12	13.09.14
Teniente de Caballería José Monasterio Ituarte	3. ^a	35	16.04.13	No
Médico 1.º Antonio Pérez Núñez	3. ^a	36	25.05.13	20.11.13
Capitán de Ingenieros Luis Dávila Ponce de León Wilhelmi	3. ^a	38	10.06.13	No
Teniente de Infantería José Valencia Fernández	4. ^a	45	14.10.13	4.07.14
Teniente de Infantería Felipe Matanza Vázquez	5. ^a	62	9.09.14	25.11.14
Teniente de Infantería José Espinosa Arias	5. ^a	63	14.09.14	Ca.11.14
Teniente de Artillería Vicente Ruiz de Arcaute Sarraín	5. ^a	64	26.09.14	No
Oficial 1.º de Intendencia Bernardo Sanz Agero	5. ^a	76	1.02.15	No

NOTAS 1. Herrera obtuvo el título de piloto de 2.^a (elemental o FAI) sobre biplano Henry Farman, pasando a Nieuport en Francia en 1912.

2. Alonso ayudó a Herrera como profesor de Nieuport desde que obtuvo el título FAI.

3. Olivé obtuvo el título de primera categoría en Lohner, casi con toda seguridad.

4. Valencia obtuvo el título de primera categoría en Melilla.

Con las excepciones señaladas, todos los títulos de segunda y primera se obtuvieron en Cuatro Vientos, haciendo las pruebas sobre monoplano Nieuport. Para los títulos de segunda, las pruebas se hicieron con el Nieuport IVG Gnome 50 CV, excepto en el caso de Pérez Núñez, que las hizo sobre Nieuport VIM Gnome 80 CV. Sobre este segundo tipo se hacían las pruebas de piloto de primera (superior).



Oficial primero de Intendencia *Carlos Alonso*.

tor en el m.N.8 por rotura de la tubería de gasolina a poco de iniciar el vuelo de regreso. En el violento aterrizaje, el piloto se hirió levemente y Balseyro se rompió una costilla. Pérez Núñez había de ser uno de los mejores pilotos del Servicio y profesor de vuelo, sin abandonar sus misiones de médico. Por supuesto que los aparatos dañados en estos accidentes fueron prestamente reparados en Cuatro Vientos.

En la cuarta promoción de pilotos, que comenzó su instrucción el 1 de septiembre, sólo un alumno terminó el curso en Nieuport, el teniente de Infantería José Valencia, que obtuvo en octubre el título FAI. De los pilotos de Nieuport mencionados, el capitán Dávila y el teniente Monasterio dejaron la escuela sin hacer las pruebas superiores. Los demás las terminaron entre 1913 y 1914.

La primera carrera Schneider

A finales de 1912, el acaudalado fabricante de armamento Jacques Schneider ofreció un trofeo para estimular el desarrollo de los hidroaviones. La competición sería una carrera anual entre hidros que hubieran demostrado poseer buenas condiciones maríneas y el trofeo quedaría en posesión permanente de la nación que ganara la carrera tres años seguidos (como la Copa Gordon Bennett). La primera carrera Schneider se celebró durante el segundo concurso de hidros de Mónaco, en abril de 1913. Tras las pruebas eliminatorias quedaron clasificados para competir tres pilotos franceses y uno americano, todos sobre monoplanos de flotadores con motores Gnome de doble estrella. El equipo francés lo componían Maurice Prevost (Deperdussin), Roland Garros (Morane-Saulnier) y Gabriel Espanet (Nieuport). El solitario americano era, por supuesto, Weymann (Nieuport).

Los aparatos debían dar 28 vueltas a un circuito de 10 km sobre el mar. Prevost, cuyo Deperdussin era mucho menos afinado que los terrestres de la misma marca, a causa de la enmarañada unión de los flotadores al fuselaje, salió el primero, avanzando a una velocidad inferior a 100 km/h. Garros y Espanet sufrieron averías de motor y combustible respectivamente, debiendo abandonar pronto. Weymann salió el último y comenzó muy bien, mostrándose mucho más rápido que Prevost, pero tuvo que abandonar en la quinta vuelta por avería del motor. Prevost completó las vueltas con propina por haberse saltado una baliza, por lo que su media fue de apenas 73 km/h. Durante el tiempo que estuvo en carrera, el Nieuport de Weymann hizo una media de unos 110 Km/h. En categoría hidros, el Nieuport seguía siendo probablemente el más rápido del mundo.

Los biplazas militares por el mundo

Aunque los datos disponibles son a menudo contradictorios o simplemente sospechosos, parece que, aparte de los Nieuport de 1911-1912, casi todos del tipo IVG, adquiridos por los ejércitos de Francia, Italia, Reino Unido, España y Suecia en cantidades pequeñas, la producción principal de biplazas militares para Francia, Italia, España y Rusia, y tal vez algún otro país, consistió en aparatos del tipo VIM con motor Gnome Lambda de 80 CV. Los franceses no tuvieron más que una escuadrilla de Nieuport, la N12, que debió formarse a principios de 1913, por los días en que España recibía sus cinco aparatos.

En Italia, la casa Macchi adquirió la licencia de fabricación, entregando 56 «Nieuport 1913» con el motor Gnome 50 CV, que equiparían cuatro escuadrillas. En Rusia se fabricó también con licencia el Nieuport, habiéndose dicho que el tipo IV, aunque allí usaron también el tipo VIM. El 27 de agosto de 1913, el teniente Piotr Nicolaevich Nesterov, del Ejército Imperial Ruso, realizó en Kiev el primer looping de la historia con un Nieuport que, aunque llamado tipo IV en algunas referencias, pudo haber sido ya un VIM. Nesterov se anticipó, pues, al francés Pegoud en algunas semanas.

Con la fortuna de espaldas

El hidro Nieuport, que había visto su intervención en la carrera Schneider lograda por la falta de fiabilidad de los motores Gnome en doble estrella, tampoco tuvo suerte durante el verano en la carrera París-Deauville (Weymann) y en el Circuito del Mar del Norte (Julien Levasseur).

Los aparatos de carreras de la familia IIG encontraban unos rivales cada vez más fuertes en los Deperdussin. Maurice Prevost había batido el 17 de junio el record mundial de velocidad, alcanzando 179,820 km/h. El 27 de septiembre comenzó el III Meeting de Reims, presentándose por Nieuport, Espanet y Bonnier. Aquel día se hicieron las eliminatorias para seleccionar el equipo francés para la quinta carrera Gordon Bennett. Los Nieuport tampoco se calificaron este año, quedando el equipo galo formado por dos Deperdussin (Prevost y Eugène Gilbert) y un Ponnier (Emile Vedrines).



Capitán de Infantería *Felipe Matanza* (foto unos diez años posterior a su destino como teniente en los Nieuport de Melilla).

El Deperdussin Monocoque de 1913 era muy superior al del año anterior, tanto aerodinámicamente como en propulsión, llevando el nuevo motor Gnome Double Lambda de 160 CV. El pequeño Ponnier, diseñado por Pagny y derivado del Hanriot, mostraba todavía muy claramente su procedencia del Nieuport. En las pruebas eliminatorias, Prevost batió su propio record de velocidad con 191,897 km/h. El lunes 29 se celebró la carrera Gordon Bennett, participando, además de los tres franceses, el belga Crombez sobre otro Deperdussin. Prevost ganó a una media de 200,5 km/h, seguido de Emile Vedrines a 197 km/h. Este Emile Vedrines era, según unas fuentes, hermano menor de Jules, y según otras no tenía parentesco con él. En la carrera, además, Prevost batió el record mundial de velocidad otra vez, estableciéndolo en 203,850 km/h. El Ponnier, con el mismo Gnome 160 CV hizo el efecto en las rectas de ser tan rápido como el Deperdussin, pero Prevost se ceñía más que Vedrines al virar alrededor de los pilones.



*Esta foto de un Nieuport IIIG se ha dicho corresponder al avión en el que **Helen** ganó la **Copa Michelin** en noviembre de **1913**, pero lo consideramos dudoso (allí no se batió un record). Detrás se ve un aparato que parece del tipo IVG.*

Los Nieuport en la Escuadrilla de Tetuán

La primera escuadrilla enviada a Marruecos por el Servicio de Aeronáutica español se componía, como es bien sabido, de tres Maurice Farman, tres Lohner y dos Nieuport, disponiendo además de un aparato de cada tipo en reserva. Como pilotos de los Nieuport fueron Alonso, encargado de la sección de monoplanos, y Oliu, aunque parece que el segundo voló más bien los Lohner, que también sabía pilotar. Bajo el mando del coronel Vives y del capitán Kindelán, se inició la instalación del campamento de Adir, futuro Aeródromo de Sania Ramel, a 2,5 km de Tetuán. El material de vuelo comenzó a llegar de Ceuta el 27 de octubre, siendo necesario montar primero los hangares Bessonneau. El montaje de los aparatos comenzó el 1 de noviembre, distinguiéndose inmediatamente los Nieuport por la rapidez con que quedaron montados y reglados. El domingo día 2, minutos después de las 5 de la tarde, el oficial primero Alonso, llevando de observador al alférez de navío Mateo Sagasta, despegó con el m.N. Núm. 5, realizando un vuelo de prueba de ocho minutos y medio. Fue el primer vuelo de los españoles en Africa. El lunes, el coronel Vives voló de observador de Alonso hasta Tetuán, y Alonso reconoció Ben Carrich. Además, se voló el segundo Nieuport. Este día visitó el aeródromo el Jalifa con sus ministros, así como el alto comisario general Marina. En las fotos de aquella ocasión, que difundió la prensa, se pueden ver los dos Nieuport.

Por cierto que el capitán Herrera, introductor del Nieuport en el Servicio, había quedado en Cuatro Vientos mientras Vives y Kindelán iniciaban las operaciones aéreas en Marruecos. Herrera solicitó permiso para incorporarse a Tetuán en vuelo sin escalas con un Nieuport dotado de un depósito suplementario de gasolina en el puesto del observador, pero el general Banús, jefe de la Sección de Ingenieros bajo la que estaba el Servicio de Aeronáutica, negó su autorización para evitar fricciones con los británicos, que se oponían al sobrevuelo de Gibraltar.

Triunfos de fin de año: Copa Michelin y record de altura

El año 1913, a pesar de los contratiempos señalados, no terminó del todo mal para la casa Nieuport. Contando con el excelente motor Gnome de 80 CV, Emmanuel Helen se dispuso a ganar la Copa Michelin, cuyo reglamento cambiaba cada año, siendo ahora muy diferente del que regía cuando la ganó en 1911. Este año había que volar en días consecutivos sobre un circuito prefijado, aterrizando a cada vuelta y sujetándose a un mínimo de distancia diaria. Ganaría el aviador que acumulase una mayor distancia, y en agosto-septiembre, Alexandre Fourny, sobre Maurice Farman, había puesto el listón en 15.989,20 km. Desde el 31 de octubre hasta el 29 de noviembre, Helen recorrió 16.096,6 km, distancia que nadie superó hasta fin de año, por lo que fue proclamado ganador.

El 28 de diciembre, el conocido piloto Georges Legagneux batió el record mundial de altura en Saint Raphaël sobre un Nieuport con motor Le Rhône de 80 CV, subiendo a 6.120 m. Este motor Le Rhône, rotativo de 9 cilindros, había aparecido aquel año y desbancaría en gran extensión a los Gnome. El monoplano Nieuport, que había poseído y perdido los records mundiales de velocidad y distancia, conquistaba ahora otra de las grandes marcas aéreas, que mantendría hasta después de la I Guerra Mundial.

Otra hazaña del fiel monoplano fue el viaje de Mrc Bonnier de París a El Cairo en las últimas semanas del año. Este simpático piloto, tan estimado por los españoles, salió de París el 10 de noviembre con un pasajero en un Nieuport Gnome 80 CV. El itinerario fue París, Nancy, Karlsruhe, Würzburg, Plattling, Viena, Budapest, Arad, Craiova, Bucarest, Varna, Constantinopla, Eski-Chir, Adana, Beirut, Jerusalén, El Cairo, cubriendo unos 5.400 km. Las detenciones

por diversos problemas fueron muchas y prolongadas (por ejemplo, en Bucarest estuvo 10 días), por lo que no llegó a El Cairo hasta el 1 de enero de 1914, pero consiguió hacerlo sin cambiar de aeroplano. Este vuelo es comparable al que simultáneamente hizo Jules Vedrines de Nancy a El Cairo sobre Blériot, pero este piloto, que volaba solo, tenía mayor alcance y hacía etapas más largas, completando el viaje más rápidamente que Bonnier. En aquellos días, ambas hazañas fueron notables y dieron una visión anticipada de lo que serían los grandes raids de postguerra.

En 1913 no debemos dejar de consignar el éxito del hidro Nieuport en la Marina Francesa, que adquirió cierta cantidad del tipo VIH. Por otra parte, la firma muestra por primera vez interés por configuraciones distintas de la de su clásico monoplano. En diciembre, en el V Salón de Aeronáutica, junto a su producto tradicional, Nieuport exhibió un biplano sin cola Nieuport-Dunne, habiendo adquirido la licencia de fabricación del inventor británico John William Dunne.

Gustave Delage, director técnico (1914)

El año 1914, comenzado con la llegada de Bonnier a El Cairo, trajo, según las referencias disponibles, la incorporación de Gustave Delage a la firma Nieuport como director técnico. No parece que esta fuera su primera incorporación, puesto que el hidro creado en 1912 se atribuyó a Delage. Sea como sea, su obra en la casa Nieuport tendrá consecuencias importantes en el futuro de la empresa.

La travesía del estrecho de Gibraltar

El capitán Herrera, por superficie, ya que el vuelo directo le había sido prohibido, llegó a Tetuán el 5 de enero de 1914 para hacerse cargo del mando del aeródromo y la escuadrilla mixta de Sania Ramel, relevando al capitán Kindelán. Allí estaba su compañero Ortiz Echagüe, que pilotaba monoplanos Morane-Saulnier. Entre los dos urdieron el plan de volar directamente de Tetuán a Sevilla para llevar al Rey, que estaba allí, un mensaje del general Marina. Así lo realizaron el 14 de febrero, sobre un Nieuport VIM (m.N.6 del Servicio) pilotado por Herrera con Ortiz de observador. Esta era una hazaña modesta, pues Garros había atravesado el Mediterráneo desde Saint Raphaël a Bizerta (760 km) en el último septiembre, pero también era algo que hacía falta realizar y debía hacerlo España.

Los Nieuport pasan a Melilla

Cuando poco después se decidió crear un aeródromo en Melilla, Herrera fue designado para mandarlo, debiendo ser su material totalmente Nieuport. El 24 de abril, Herrera dejó Tetuán, marchando a Cuatro Vientos para planear la

El lunes 3 de noviembre de 1913, el Jalifa visitó el nuevo Aeródromo de Sania Ramel. Aquí vemos cómo es cumplimentado por el alto comisario, general Marina. Tras ellos se ven dos Nieuport VIM, uno de los cuales protagonizó el día anterior el primer vuelo español en África, pilotado por el oficial primero de Intendencia Alonso.



organización del nuevo aeródromo, que se establecería en Zeluán, sitio elegido sobre el terreno por el coronel Vives pocos días antes. En mayo se encontraban en Melilla todos los pilotos disponibles de Nieuport: Herrera, Alonso, Pérez Núñez y Valencia. Este último, que sólo era piloto de segunda, figuraba inicialmente como observador, pero allí mismo en Zeluán hizo las pruebas de piloto superior en julio. Como observador se incorporó también el capitán Luis Gonzalo Victoria y, más tarde, los aspirantes a observador tenientes Bada y López Bacelo.

El médico del aeródromo era el propio Pérez Núñez. Herrera comentaría en alguna ocasión que él, que aprendió el pilotaje del Nieuport de un médico (Espanet) había pagado su deuda con la medicina enseñando a volar a Antonio Pérez Núñez.

Tras la organización del aeródromo, que en vez de hangares tenía tiendas-abrigo para los aparatos, y el montaje de los cuatro Nieuport VIM, comenzaron los vuelos el 3 de junio. Las misiones eran sobre todo de reconocimiento visual y fotográfico, realizándose también algunos bombardeos. Los reconocimientos sobre la cuenca del Guerruau dieron datos de esta región, anteriormente casi desconocida para los europeos. El coronel Vives voló como observador de Herrera varias veces en agosto, en cuyo mes terminó prácticamente la campaña de 1914 en la zona de Melilla, mientras comenzaba la I Guerra Mundial. El día 22, Vives y Herrera dejaron Melilla, sustituyendo al segundo en el mando del aeródromo Carlos Alonso, aunque la actividad era ya muy reducida. La escuadrilla fue temporalmente disuelta, volviendo el personal a la península a primeros de noviembre.

En septiembre habían terminado en Cuatro Vientos las pruebas FAI sobre Nieuport tres oficiales de la 5.ª promoción, los tenientes Matanza, Espinosa y Ruiz de Arcaute. Los dos primeros obtuvieron el título superior en noviembre, pero el tercero dejó la escuela sin lograrlo.



Teniente de Infantería José Valencia.

Los hidros Nieuport en 1914

Los hidros Nieuport comprados por la Marina francesa eran del tipo VIH y estaban equipados con el motor rotativo Gnome de 9 cilindros y 100 CV de potencia. No sabemos si se trataba del Gnome Delta, aparecido en 1913 o del Gnome Monosoupape B, algo posterior. Los Nieuport VIH del Service d'Aéronautique Maritime fueron destinados a la base de Fréjus (Saint Raphaël). El 13 de marzo, los tenientes de navío de L'Escaille y Destem volaron en dos de ellos desde su base a Calvi y Ajaccio en Córcega.

Durante los quince primeros días de abril se celebró el Rally Aéreo de Mónaco. En esta competición, los concursantes debían salir de una de siete ciudades europeas dadas (París, Londres, Bruselas, Gotha, Madrid, Turín o Viena) y llegar a Mónaco por itinerarios prefijados que terminaban en Marsella o Génova, completando 1.140 km de vuelo sobre tierra. En estas dos ciudades, los aviadores debían convertir su aeroplano en hidro o tomar un nuevo aparato para realizar la etapa final sobre el mar hasta Mónaco, que era de 210 km tanto desde Marsella como desde Génova. Tres monoplanos Nieuport figuraban entre los 25 aparatos inscritos. Sólo cinco pilotos completaron uno o más itinerarios, entre ellos Mallard sobre Nieuport con motor Le Rhône de 80 CV, que quedó el último de los cinco, ganando el inagotable Roland Garros sobre Morane-Saulnier Gnome 80 CV.

El 8 de abril, durante el rally, se celebró la eliminatoria francesa previa a la carrera Schneider, calificándose dos Nieuport (Espanet y Julien Levasseur) y un Morane-Saulnier (Garros). En la carrera, que tuvo lugar el día 20, debían participar también dos británicos (Pixton, sobre Sopwith Tabloid y Lord Carbery, sobre Deperdussin), un suizo (Burri, sobre FBA) y dos americanos (Weymann, sobre Nieuport, y William Thaw, sobre Deperdussin). Espanet y Levasseur no tuvieron suerte, pues tuvieron que amarrar después de 17 y 18 vueltas respectivamente, con los cilindros de la estrella posterior de sus Gnome sobrecalentados. La actuación de Howard Pixton fue muy brillante, obteniendo de su pequeño biplano una media de 139,74 km/h en las 28 vueltas y prolongando el recorrido a pleno gas para batir el record de velocidad en hidros con 148 km/h sobre 300 km. Lord Carbery tuvo que retirarse pronto y Burri, con su lento hidro de canoa, conquistó un pobre segundo puesto, pues Garros y los americanos, a la vista de la velocidad del Sopwith renunciaron a despegar. La retirada de Weymann pone un triste colofón a la historia del hidro de competición Nieuport. El dominio del monoplano en la lucha por la velocidad se eclipsaba, y no había de resurgir hasta varios años después de la I Guerra Mundial.

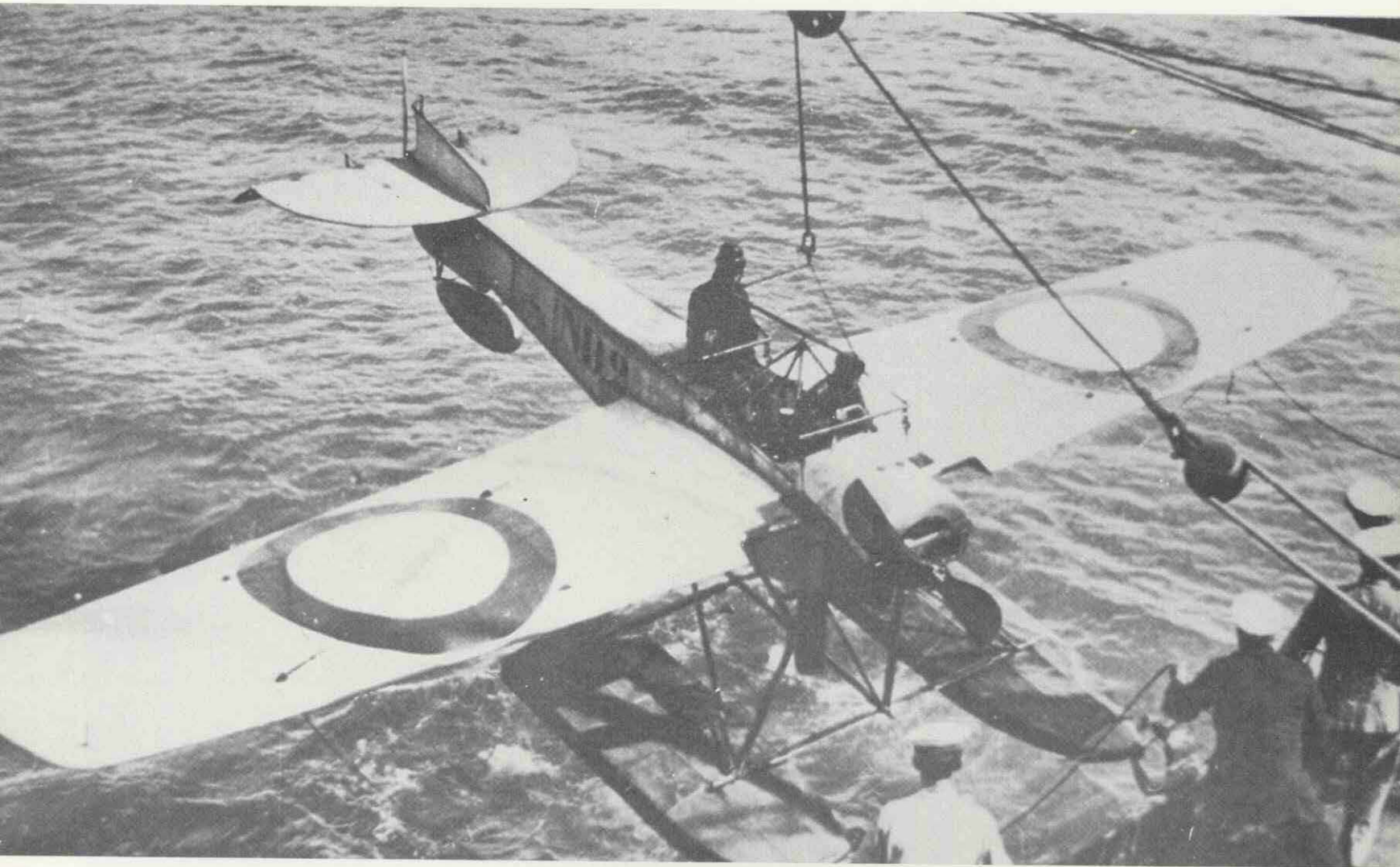
En mayo se realizaron las grandes maniobras navales francesas en el Mediterráneo. En Bizerta se destacó una escuadrilla de cuatro hidros Nieuport: un monoplaza y un biplaza con motores Le Rhône de 80 CV y dos biplazas con mo-

tores Gnome de 100 CV. En Tolón había dos Breguet, dos Voisin y un biplaza Nieuport Gnome 100 CV, mientras el crucero especial *La Foudre* transportaba un Caudron y un Voisin. Los más destacados en los ejercicios fueron los Nieuport de Bizerta, pilotados por los tenientes de navío de L'Escaille, Delage y Destrem y el reservista Levasseur. Es posible que los hidros con motores Le Rhône no pertenecieran a la Marina, sino que fueran aportados por la casa Nieuport para las maniobras.

Comienza la I Guerra Mundial

Cuando el 3 de agosto de 1914 comenzó para Francia la que se llamaría mucho después I Guerra Mundial, el número de monoplanos Nieuport militares era muy limitado: los componentes de la escuadrilla N12 del Ejército, con base en Reims, y tres hidros de la Marina en Niza.

La N12, desde diferentes aeródromos, realizó misiones de reconocimiento hasta principios de 1915, en que sus Nieuport fueron sustituidos por Morane-Saulnier Parasol, pasando a llamarse MS12.



Un hidro Nieuport VIIH de la escuadrilla naval francesa que operó en Oriente Medio es izado a un barco británico en 1916.

Los tres hidros navales de Niza fueron reforzados por cinco aparatos parecidos, tal vez no idénticos, que habían sido fabricados para Turquía y fueron prestamente incautados. A los pocos días de iniciarse las hostilidades, una escuadrilla con seis de ellos fue enviada a Bizerta, pasando posteriormente a Malta. Desde allí se envió una sección de dos hidros a la costa de Montenegro y finalmente, a petición británica, la escuadrilla llegó en barco a Port Said a principios de diciembre. Allí, bajo el mando del teniente de navío de L'Escaille, con otros cuatro pilotos (entre ellos, Delage) y con observadores británicos, comenzó a realizar una valiosa tarea de observación sobre las zonas costeras enemigas del Mediterráneo y el Mar Rojo.

El primer biplano Nieuport

En el frente francés, los Nieuport, como los demás monoplanos existentes, excepto los Morane-Saulnier Parasol, fueron considerados inadecuados para las misiones marciales. Se les acusaba de subir peor que los biplanos y tener un techo inferior. Además las alas estorbaban al observador en su misión.



Así pues, con la excepción señalada fueron eliminados o casi en favor de los biplanos. La casa Nieuport se vio obligada a fabricar biplanos propulsores Voisin. En octubre, a los dos meses de comenzar la guerra, la firma presentó al Ministerio de la Guerra el sesquiplano biplaza Nieuport X, proyectado, en ausencia de Delage, por Albert Mary. Este aparato sería origen de toda una dinastía de biplanos Nieuport con montantes en V.

El médico 1.º Pérez Núñez, piloto y el capitán de Estado Mayor Gonzalo, observador, sobre un Nieuport IVG en Zeluán, 1914.

Años de guerra (desde 1915)

La escuadrilla naval francesa basada en Port Said tuvo una actuación variada e interesante. Como el radio de acción de los hidros no alcanzaba hasta puntos tan lejanos como Esmirna, en Turquía, o Jidda, cerca de La Meca, en el Hejaz, los aparatos usaban barcos nodriza que los botaban al mar y los izaban con grúa. En ocasiones, los vuelos se internaban más de 100 km al interior del territorio enemigo. En una de estas misiones, el Nieuport fue abatido por el enemigo, siendo el piloto francés hecho prisionero y perdiendo la vida el observador británico. Como Delage había sido reclamado de Francia a principio de año, de l'Escaille se quedó con sólo otros dos pilotos.

Durante las operaciones de los Dardanelos, dos de los Nieuport fueron destacados allí y convertidos en terrestres temporalmente para que pudieran subir a 2.000 metros, evitando ser alcanzados por las balas de fusil. La escuadrilla continuó en Oriente Medio hasta la primavera de 1916 en que a bordo de un barco francés dejó aquel teatro de operaciones, conservando todos los aparatos, pues hasta los caídos en el desierto eran siempre recuperados por expediciones de rescate. Como ha dicho Michel Bénichou, del que hemos tomado tantas notas para este trabajo: «Inadaptados para la observación y el ataque al suelo, pero ¡qué fiables!».

El Royal Naval Air Service británico, impresionado probablemente por el rendimiento de los hidros de la escuadrilla francesa, adquirió en 1915 doce Nieuport VIH con motores Le Rhône 9C de 80 CV, usándolos sobre todo para enseñanza en las Islas Británicas.

Del empleo que Rusia hiciera en guerra de sus Nieuport no tenemos noticia. Solo conocemos una foto de un VIM ruso capturado por el enemigo en 1915.

Cuando Italia entró en el conflicto, inicialmente sólo contra Austria, en mayo de 1915, sus cuatro escuadrillas de Nieuport VIM enviadas al frente realizaron los primeros reconocimientos. Poco después, como había ocurrido con sus homólogos franceses de la escuadrilla N12, fueron sustituidos por aparatos más adecuados al empleo militar. Algunos Nieuport debieron quedar, no obstante, en las escuelas de Francia e Italia.

La reactivación de Zeluán

Para las operaciones de primavera y verano en la Comandancia de Melilla, se reactivó en abril de 1915 el aeródromo de Zeluán. Los Nieuport contaban inicialmente con dos pilotos, el médico primero Pérez Núñez y el teniente Matanza, éste recién salido del curso de Cuatro Vientos. Los observadores eran el capitán Gonzalo y los tenientes López Bacelo y Fanjul.

Los aparatos cooperaron el 16 de mayo en la operación Tikermin (paso del Kert). Antes de terminar el mes se incorporó un tercer piloto, el teniente Valencia. El coronel Vives, como de costumbre, visitó la escuadrilla. En la operación de Hasi Berkan (6 de junio) voló como observador de Pérez Núñez, y con éste y Valencia en sendos vuelos durante la operación de Ys Usuga (29 de junio). Los reconocimientos y bombardeos continuaron en julio, atenuándose la actividad el resto del año. Gonzalo y Fanjul marcharon al curso de pilotos, y el 1 de octubre se incorporó como jefe del aeródromo el capitán Fernando Balseyro, de Ingenieros. Balseyro era piloto de Maurice Farman y voló en los Nieuport de observador, aunque parece que hizo algún vuelecito de aeródromo como piloto aquel año. En noviembre marchó Valencia, que sería en Los Alcázares uno de los primeros pilotos de hidro del Servicio.

En enero de 1916, Pérez Núñez marchó destinado a Cuatro Vientos, de manera que Balseyro se quedó con un solo piloto, Matanza, y un solo observador, López Bacelo. Este año, la actividad en la zona fue escasa, de acuerdo con la política de mantener la situación estable hasta que terminase la guerra en Europa. Matanza realizó en 1916 numerosos reconocimientos, pero sólo en un par de vuelos bombardeó un campamento enemigo.

El 1 de agosto, el capitán Balseyro marchó destinado a Cuatro Vientos, haciéndose cargo Matanza accidentalmente del aeródromo. Antes de terminar el mes, se incorporó el teniente Pedro González Díaz, aspirante a observador. En noviembre tomó el mando del aeródromo el capitán Espinosa, que se había hecho piloto en la promoción de Matanza, también en Nieuport. El paso de Espinosa por Zeluán (destino que solicitaba desde marzo) fue tan breve como ingrato a la memoria. Matanza, de nuevo jefe accidental desde febrero de 1917, continuó volando el o los Nieuport (no sabemos cuántos quedaban) en la primera mitad del año. El 10 de junio entregó la unidad al capitán Francisco Bustamante y marchó a Cuatro Vientos.

Así termina la historia de los monoplanos Nieuport españoles, al menos por lo que sabemos. Al ser relevado Matanza, los aparatos también lo fueron. El nuevo material era del tipo Barrón Flecha. Ignoramos si los Nieuport de Zeluán fueron mandados a Cuatro Vientos o dados de baja allí. Tampoco sabemos si en la escuela de Cuatro Vientos quedaba alguno. ■

En 1914 los Nieuport IVG formaron esta escuadrilla que inauguró el aeródromo de Zeluán en el que permaneció unos tres años.

