

Guelbenzu Fernández, Miguel Javier, **Leoncio Garnier. Pionero de la Aviación**, (Fundación Infante de Orleans [FIO], Imprenta Castilla [Tudela, Navarra] 2024), 180 pp, ISBN: 13- 978-8409502974

Este libro recopila los vuelos en España de Leoncio Garnier, un aviador francés cuyo verdadero nombre era Léonce Garnier, nacido en Beaumont (Francia) en 1881. En 1890 su padre, Adonais Garnier, un comerciante en vinos, tuvo que trasladar su negocio a Pasajes (Guipúzcoa) por la crisis causada por la epidemia de filoxera en Francia

Pero Garnier estaba más interesado en la mecánica y en 1909 se trasladó a San Sebastián, donde creó un taller de automóviles. Movido por la fama del vuelo de Louis Blériot sobre el Canal de la Mancha, decidió hacerse aviador y comenzó una serie de vuelos de exhibición en España, principalmente por Navarra, aunque también realizó exhibiciones en Gijón, Lérida, San Sebastián, Alicante, Santander y Zaragoza de 1910 a 1914. Fue uno de los grandes impulsores de la naciente aviación en España. Incluso llegó a realizar un raid Salamanca-Valladolid y vuelta en septiembre de 1911 y luego, en mayo de 1913, llegó a volar en Las Palmas y en Tenerife (fueron los primeros vuelos de aviación en Canarias). Con motivo de su arraigo en Navarra, cambió su nombre de pila de Léonce a Leoncio y así lo mantuvo hasta su fallecimiento.

El autor del libro, Miguel Javier Guelbenzu Fernández, ha recopilado exhaustivamente la información de la prensa española de la época y ha reunido una magnífica colección de más de 80 fotografías de 91 periódicos y revistas de entonces e innumerables dibujos y anuncios de la prensa que publicaba algo sobre los atrevidos primeros pasos de Garnier como aviador; ha complementado este acervo de imágenes con tres fotografías modernas que ha realizado él mismo. Además, en el capítulo 22 presenta el diseño de un carburador que Garnier patentó en EE.UU. en 1919, con los planos correspondientes.

El libro está dividido en 24 capítulos. El primero es una breve introducción del tema, con una referencia a la película «Aquellos chalados en sus locos cacharros», que reflejaba bastante bien el ambiente de los inicios de la aviación. El capítulo 2 es un brevísimo apunte biográfico de la vida de Leoncio Garnier, desde que en 1909 adquirió su primer aeroplano, un *Blériot*, y empezó a realizar, cada vez con más éxito, sus vuelos por toda España. A continuación, menciona su actuación en la Primera Guerra Mundial y sus condecoraciones de guerra, pues fue nombrado Caballero de la Legión de Honor y también recibió la Medalla de la Aeronáutica. Tras la guerra, dejó prácticamente de volar y sólo participó en competiciones automovilísticas, aunque en julio de 1919 realizó una gran exhibición en el campo de Aizoáin con motivo de las fiestas de San Fermín en Pamplona. A partir del capítulo 3, en cada uno de ellos se relata con bastante gracejo la actuación de Garnier en diversos festivales y exhibiciones aéreas con profusión de detalles, extraídos de la prensa local, que siempre cita con precisión. El autor detalla sus éxitos y sus accidentes o los de otros aviadores, con la fraseología de la prensa de entonces, dándole un acento muy de la *belle époque*. Tan sólo hay un capítulo diferente, el decimotercero, en el que relata el intento de un estafador profesional, que trató de timar a unos empresarios pamplonicos fingiéndose amigo íntimo de Garnier y con motivo de un supuesto raid aéreo que realizaría el piloto francés. Por otra parte, el capítulo 19 relata con detalle los inicios de la Escuela de Vuelo que Garnier creó en el campo de Lekua

(Vitoria), que sólo tuvo un alumno con éxito y se cerró con la incorporación de Garnier a la Aviación Militar Francesa en agosto de 1914. Basándose en la redacción de las noticias de la prensa, Guelbenzu nos da una clara idea de la mentalidad con que las autoridades y el público de la época acogieron los primeros intentos de Garnier y cómo el escepticismo inicial mutó en entusiasmo al verificar que Garnier conseguía volar y que seguía haciéndolo pese a los inevitables accidentes que se debían principalmente al estado incipiente de la técnica aeronáutica. Con la práctica consiguió un gran dominio del vuelo y por eso sobrevivió a turbonadas y ráfagas violentas en muchas exhibiciones, como nos cuenta el libro. Luego, como ya se ha mencionado, en el capítulo 22 se describe el invento de Garnier patentado en EE.UU. El capítulo siguiente está dedicado a su obituario y el último a algunos vuelos de otros aviadores que disputaron la primacía de ser el primer vuelo realizado en España.

Hay que destacar que, como piloto, Garnier participó en varios de los primeros festivales aéreos en España, actuando en varios lugares de Navarra, Gijón y Lérida. Realizó los primeros vuelos en Pamplona, Lérida, Castellón, Oviedo, Murcia, Segovia, Palencia, Albacete, Soria, Las Palmas de Gran Canaria y Tenerife. Participó sin éxito en la carrera París-Madrid (21 de mayo de 1911), pero poco después triunfó en el *raid* Salamanca-Valladolid-Salamanca (16 y 17 de septiembre de 1911), ganando la copa Salamanca y un premio de 8.000 pesetas de plata, cifra sustancial para la época. En este vuelo, como sistema de navegación empleó la denominada «carreterodrómica», sobrevolando la carretera Salamanca-Valladolid aprovechando que era recta prácticamente en su totalidad, pues no sabía hacer buen uso de la brújula; no obstante, a mitad del camino se perdió por la niebla y tuvo que aterrizar en Valdestillas, cuyos vecinos le ayudaron a emprender de nuevo el vuelo. A Garnier le volvió a suceder lo mismo en el *raid* Pamplona-Tudela-Estella en julio de 1913, pero esta vez se perdió sin remedio, pues aterrizó en Yanguas (Soria) y el *Blériot* regresó a Pamplona embalado y en el tren.

Otro problema habitual en casi todos estos vuelos era que los espectadores, entusiasmados, invadían el terreno más o menos acotado como aeródromo (una pradera con zanjas y pozos) en el momento del aterrizaje y el piloto debía esquivarlos como mejor podía para evitar un accidente mortal de alguno de los entusiastas. En otras ocasiones era el ganado el que invadía el aeródromo improvisado y, el 21 de mayo de 1910, Garnier tuvo que aterrizar en el Soto de Esquiroz, esquivando un rebaño de ovejas, como se relata en el libro. Por otra parte, en muchos de estos primeros vuelos, no había muchas sillas o tribunas ocupadas en el terreno reservado para el público de pago (a 3 pesetas la silla, por ejemplo), ya que muchos espectadores preferían subirse a algún cerro o colina próximos al campo reservado, para ver la exhibición sin pagar por ello. En alguna ocasión, la fiesta de aviación que se había organizado como un negocio resultó un fiasco económico.

Curiosamente, Garnier fue también uno de los protagonistas de la denominada «fotografía del siglo» y de la primera fotografía obtenida desde un aeroplano en España. La primera la obtuvo el gran fotógrafo José Luis Demaría López «Campúa», el 15 de marzo de 1912 en Alicante, al fotografiar en un mismo negativo un automóvil, un operador de una cámara de cine en pleno trabajo y un *Blériot XI* en pleno vuelo, pilotado por Garnier, llevando en esta ocasión como pasajera a su esposa María Sonnet. La segunda imagen, la primera obtenida en

España desde un aeroplano en vuelo, la logró Josep Gaspar i Serra (aunque según algunos autores el autor fue Aureliano Grasa Sancho), pasajero de Garnier en un festival en Zaragoza el 12 de octubre de 1912. El texto de Guelbenzu menciona ambas fotografías dentro de las correspondientes exhibiciones de Garnier.

El libro se remata con tres Anexos que presentan una lista pormenorizada de los doce primeros vuelos de Garnier en diversas capitales españolas, ya mencionados, un índice alfabético de la prensa utilizada y una relación de los personajes que se citan en el texto. Finalmente hay una lista de referencias, capítulo por capítulo, de cada uno de los artículos o sueltos de prensa utilizados como base documental para la redacción del libro.

En resumen, se trata de un gran libro sobre la vida y los vuelos de uno de los pioneros de la aviación en España, que se lee con facilidad y disfrutándolo, y que, además, proporciona un buen archivo de datos de gran interés para los historiadores aeronáuticos españoles.

Es muy de agradecer a don Carlos Valle Torralbo, presidente del patronato de la Fundación Infante de Orleans (FIO) y a los otros miembros de la junta rectora de la FIO, que descubrieron el original inédito de Miguel Guelbenzu y decidieron financiar su edición. Es posible que, sin su generosa aportación, este libro, como otros muchos, no hubiera llegado jamás a publicarse, privándonos de un relato vívido de los primeros pasos de la aviación en buena parte de España.

Jaime de Montoto y Simón  
Coronel del Ejército del Aire (ret.)  
Consejo asesor del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire y del Espacio