

I Centenario de la muerte del primer aviador español



Ilustración 1. Antonio Fernández Santillana, el primer aviador español

Cerca de las 08,00 de la mañana del lunes 6 de diciembre de 1909, en el aeródromo de la Brague, en la localidad francesa de Antibes, en la Costa Azul, moría el aviador español Antonio Fernández Santillana al estrellarse contra el suelo el aeroplano que pilotaba y que él mismo había construido.



Índice

ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA. PRIMER AVIADOR Y FABRICANTE ESPAÑOL DE UN AEROPLANO.....3

- El biplano “Fernández” 4
- En el Grand Palais de París 8
- La muerte de Antonio Fernández Santillana 9
- Homenaje al mártir de la aviación 13

Índice de Ilustraciones

- *Ilustración 1. Antonio Fernández Santillana, el primer aviador español 1*
- *Ilustración 2. Antonio Fernández Santillana, el primer aviador y fabricante español de un aeroplano 3*
- *Ilustración 3. Foto de Antonio Fernández Santillana 4*
- *Ilustración 4. Antonio Fernández Santillana en su Biplano. 5*
- *Ilustración 5. A L" Aeródrome de la Brique. En un hangar del Aeródromo de la Brique era el lugar donde solía guardar su biplano Fernández Santillana 6*
- *Ilustración 6. Cartel promocional de la I Gran Semana de la Aviación de la Champagne. 7*
- *Ilustración 7. Exposición del Biplano de Fernández Santillana. Este aparato incluso llamó la atención del Presidente de la República Francesa, al igual que de numerosos expertos aeronáuticos..... 8*
- *Ilustración 8. Foto histórica de la exposición del Biplano Fernández. El aeroplano fue exhibido en la Primera Exposición Internacional de Locomoción Aérea celebrada en el Grand Palais en París 8*
- *Ilustración 9. Estado en el que quedó el biplano tras el accidente del piloto Santillana 10*
- *Ilustración 10. Le Martyrologe de l" Aviation. La muerte del piloto fue recogida por los medios de comunicación franceses..... 11*
- *Ilustración 11. Les Obsèques de l" Aviateur Antonio Fernández. Publicación del Funeral del Primer aviador español, Antonio Fernández Santillana 12*
- *Ilustración 12. Calle con el nombre del primer aviador español, Antonio Fernández Santillana. La muerte del piloto fue muy sentida en Niza, por lo que se le dedicó una calle de la localidad que aún hoy conserva su nombre. 13*

ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA

PRIMER AVIADOR Y FABRICANTE ESPAÑOL DE UN AEROPLANO

José Sánchez Méndez

Ilustración 2. Antonio Fernández Santillana, el primer aviador y fabricante español de un aeroplano



Cerca de las 08,00 de la mañana del lunes 6 de diciembre de 1909, en el aeródromo de la Brague, en la localidad francesa de Antibes, en la Costa Azul, moría el aviador español Antonio Fernández Santillana al estrellarse contra el suelo el aeroplano que pilotaba y que él mismo había construido.

Antonio Fernández Santillana, pionero de la Aviación Española, vendría al mundo en Aranjuez el 2 de febrero de 1866. Sus padres se llamaban Domingo Fernández Revengano y Josefa Santillana Romero y fue el cuarto hijo de una familia de nueve hermanos y cuyo domicilio se encontraba en la calle Lucero número 3. En las escasas y breves biografías suyas publicadas en España siempre se le da como nacido en 1876, es decir diez años más tarde. Sin embargo, según la documentación que me fue facilitada amablemente el 15 de octubre de 2003 por el entonces Alcalde de Aranjuez, se confirmaba como año de nacimiento 1866, tal como consta en los padrones municipales de 1875 y 1877, figurando en este último que su profesión era sastre. Pero hubo también cierta confusión en 1885 cuando, al ser citado Antonio Fernández conforme a lo establecido por la entonces vigente Ley de Reemplazo y de Alistamiento, su padre manifestó que el año en el que había nacido su hijo fue 1865, razón por la cual fue excluido del primer Reemplazo y tuvo que justificar documentalmente tal afirmación. Revisados los libros parroquiales no aparecía nadie como nacido el 2 de febrero de ese año, pero sí inscrita una niña con el nombre Antonia de las Candelas Fernández Santillana, nacida ese mismo día y mes de 1866, ante lo cual el padre *admitió que equivocadamente se le había consignado como niña en vez de niño* (sic).

Convocado posteriormente para el segundo Reemplazo de 1885 se le declaró soldado útil sorteable con el número 19 pasando a cumplir su servicio militar en la zona de Getafe, confirmándose igualmente que era sastre de profesión. Su padre era escribiente y sus tres hermanos varones se vincularían al mundo taurino ejerciendo como picadores, que serían conocidos los dos mayores, Carlos y José, con los sobrenombres de *Chanito* y *El Largo* respectivamente, y el más joven, Salustiano, como *Chano*, quien destacaría posteriormente y de manera notoria en el mundo de la tauromaquia como excelente varilarguero. Entre diversas menciones de los mismos merece destacar la que aparece en el Tomo I, 1880-1889 del libro “*CXXV Años de Fiesta Brava. Crónica Taurina*” donde se cita a los tres hermanos en la relación de picadores de las corridas de toros celebradas en la Plaza Real de El Puerto de Santa María los días 17 de mayo y 21 de junio de 1885. También hay otra cita de Pepe Fernández Santillana cuando el toro *Lobato* le hirió gravemente el 16 de agosto de 1888 en la plaza de toros de Badajoz.

Ilustración 3. Foto de Antonio Fernández Santillana

El biplano “Fernández”

A partir de cumplir su servicio militar se pierde la pista de Antonio Fernández, pero se sabe que emigró a Francia en 1894 con el deseo de progresar en su profesión, afincándose inicialmente en París, donde abrió un establecimiento de diseño y confección de moda femenina en la rue Richepanse 8, llegando a ser un modisto de reconocida fama, lo que le proporcionaría una buena posición económica. Hombre amante del deporte y de la mecánica, dedicaba parte de su tiempo libre a la práctica del ciclismo y del motociclismo y posteriormente a la del automóvil. Los estudios y experimentos aeronáuticos del francés Clement Ader, del alemán Otto Lilienthal y sobre todo los primeros vuelos de los hermanos Wright en 1903, despertaron en él una profunda inquietud y afición al vuelo. Poco a poco se fue introduciendo en el naciente mundo aeronáutico estableciendo estrechos lazos de amistad con los primeros aviadores europeos de la época, como Bleriot, Delagrange, Breguet, el ingeniero León Levavasseur y el brasileño Santos Dumont entre otros, a quienes expuso sus planes y proyectos de diseñar y construir un aeroplano al igual que ellos estaban realizando.

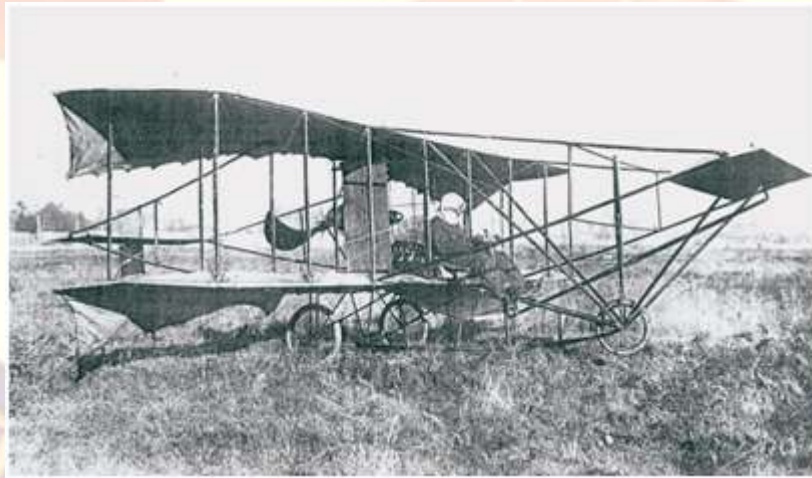


Antonio Fernández había contraído matrimonio con la joven francesa Emma Ponge, 12 años más joven que él, pero la salud de su esposa le obligó a trasladar su negocio a Niza y fijando su domicilio en el número 1 de la Plaza Magenta. Su brillante actividad como modisto le facilitó darse a conocer a la sociedad de Niza y también poder continuar trabajando en sus objetivos aeronáuticos, supliendo las lagunas que presentaban sus conocimientos teóricos y técnicos, comparados con los de otros constructores de aeroplanos que procedían, como él, del campo del ciclismo y del automóvil, con una gran voluntad, talento natural y fértil imaginación. En este hermoso sueño encontró un gran apoyo por parte de su enamoradísima esposa.

Probablemente sería a finales de 1908 cuando Antonio Fernández debió comenzar a construir su primer biplano en el taller del Sr. Vérany, el ingeniero carrocerero de Niza. Este primer aeroplano tenía diez metros de longitud y ocho de envergadura e iba provisto de un control de alabeo en las alas con superficies móviles, teniendo en la parte delantera un timón de profundidad y en la posterior otro de dirección en forma de cruz. Una palanca única, unida a un rombo articulado, accionaba todas las maniobras. El motor era un Antoinette V8 pero con tan sólo 25 cv de potencia, lo cual no proporcionaba un gran empuje al biplano, al que bautizaría con su apellido y que ha pasado a la historia de la Aviación conocido como *Fernández*. Sin embargo, su reducido peso, de tan solo 235 kilos, compensaba la falta de potencia y hacía que el aeroplano pudiese volar con buena velocidad. La hélice estaba fabricada de nogal y era del modo integral que había sido diseñada por el conocido constructor L. Chauviere; tenía dos palas de diámetro de 2,50 metros y giraba a la velocidad constante de 1.100 vueltas por minuto. El biplano Fernández tenía a la vez algo del aparato de los hermanos Wright y del de Santos Dumont, de los cuales nuestro amigo había querido imitar la elegancia pero impregnada de una cierta audacia personal, para lo cual mantuvo una constante y fluida comunicación con sus camaradas antes mencionados, que eran los más notables aviadores de la época.

Ilustración 4. Antonio Fernández Santillana en su Biplano.

El biplano tenía a la vez algo del aparato de los hermanos Wright y del aeroplano de Santos Dumont, y sería conocido mundialmente como el aeroplano Fernández.



A principios de 1909, debió terminar Antonio Fernández de poner a punto el aparato, pues Anders Bruun en la primera parte del libro *“The World’s First Air Races-The NonStartes”*, incluye al aviador de Aranjuez en la lista de participantes en el Festival Aéreo de Mónaco, que tuvo lugar entre el 24 de enero y el 24 de marzo de ese año. De los 36 aeroplanos inscritos parece ser que solamente un aparato parecido a un hidroplano, el *“Aéroscaphe”*, de Roger Ravaud logró y además al final, realizar algún vuelo satisfactorio y no cita qué sucedió con los otros 35 aparatos.

En el libro *“Antibes 2500 ans d’Histoire”*, en el capítulo *“Les Pionniers de l’Aviation Antiboise”* se afirma:

“El precursor de la actividad aeronáutica en Antibes fue un vecino de Niza de origen español que se llamaba Antonio Fernández. Modisto de señoras, estableció su taller en un hangar deshabitado en Val Claret, en el terreno de La Grimaude, próximo a Fort Carré.

Aunque el taller era un poco producto de la improvisación, sin embargo, una persona hábil y mañosa siempre lleva consigo los utensilios necesarios para limar, retocar y modificar sus aparatos. Fernández, que había construido un aeroplano hecho de madera, con cables y tornillos y equipado con un motor Antoinette Levasseur de 24 cv, en presencia de numerosos curiosos logró despegar de La Grimaude el 24 de abril de 1909 y sobrevolar a una baja altitud la desembocadura de La Brague, un pequeño riachuelo, al norte de Fort Carré, que corta la carretera de Niza”.

En otro documento francés editado también en Antibes y titulado *“Les Pionniers Locaux. Les Débuts”*, se presenta una fotografía, en cuyo pie se lee lo siguiente:

“El primer vuelo en el cielo azulado (se refiere al de la Costa Azul) se efectuó el 24 de abril de 1909 por Antonio Fernández sobre un triplano de 24cv.”

Afirmación parecida la hizo su hija Renée Fernández, cuando el 24 de enero de 1994 en una visita a la redacción de la revista *“Nice Rendez-Vous. Nice for ever”*, manifestó textualmente que..

“Mi padre realizó su primer vuelo en abril de 1909 cerca de Antibes, en el campo de la Brague, sobrevolando la Costa Azul con su primer aeroplano”.

Sin embargo, los dos periódicos, “*L’Eclairneur*” y “*Le Petit Niçois*” que se editaban en Niza y que recogían con textos y fotografías los hechos más relevantes de ese año en dicha ciudad y en la Costa Azul no mencionan los posibles vuelos antes mencionados de un aeroplano fabricado por nuestro compatriota.

Ilustración 5. A L’Aérodrome de la Brague. En un hangar del Aeródromo de la Brague era el lugar donde solía guardar su biplano Fernández Santillana

Estos primeros intentos llevarían a Antonio Fernández a perfeccionar su biplano, iniciando los vuelos de ensayo a finales de julio en el improvisado aeródromo de La Brague, confiando el aeroplano al excelente piloto Delagrangre.

Los primeros intentos fueron un fracaso, pero poco a poco se fueron solucionando los problemas, efectuándose algunos vuelos aunque de muy corta duración y a escasa altura.

Animado por los resultados se inscribió, quizá un tanto apresuradamente, en la I Gran Semana de la Aviación de la Champagne, que se disputó en Reims entre el 22 y el 29 de agosto de 1909, donde concurrieron hasta un total de 41 aeroplanos que iban a ser pilotados por los más afamados aviadores europeos, como Esnault-Pelterie, Tisaindier, Bleriot, Delagrangre, Farman, Breguet, Sánchez-Besa, el brasileño Dumont y el norteamericano Curtiss.

En total 29 aviadores, siendo el piloto responsable de volar el biplano *Fernández* el famoso corredor de automóviles *León Bathiat*, quien en julio de 1908 al ver volar a Louis Bleriot en Issy-les-Moulineaux se sintió profundamente atraído de éste, para él nuevo deporte, que era el vuelo.

De acuerdo con Antonio Fernández comenzó a estudiar lo que era un aeroplano en el aeródromo Farman al sur de Reims. Pero la escasa potencia del motor del biplano de nuestro compatriota, comparada con las de sus oponentes que superaban los 35 e incluso 50 cv, no permitió que su aeroplano pudiera clasificarse aunque no se retiró, tal como ocurriría a otros seis aviadores, entre los que se encontraba el propio Santos Dumont, que no llegarían ni tan siquiera a participar en vuelo. Sin embargo, Fernández no se desanimó por ello y decidió concurrir a la Copa Gordon Bennet que se celebró el último día del certamen. Esta copa se disputaba por naciones, al igual que otras creadas por el mismo donante para automóviles y globos libres, pudiendo inscribir cada país hasta tres aviadores. Francia lo fue por Lefèvre, Bleriot y Latham, por América lo hizo Curtiss; Cockburn por Gran Bretaña, Sánchez-Besa por Italia y Fernández (representado por Bathiat) por España. El recorrido era de 20 kilómetros (dos vueltas al circuito de Reims) en una sola prueba. La inició Curtiss con viento en calma, después lo harían individualmente los tres pilotos franceses que tuvieron que soportar un viento cada vez más fuerte e intensas turbulencias próximas al suelo. La aparición de ráfagas de aire cada vez más fuertes y totalmente prohibitivas para estos aeroplanos, hizo que se desaconsejara la salida de los representantes de Inglaterra, Italia y de España, adjudicándose esta I Copa al norteamericano Curtiss.

A L’AÉRODROME DE LA BRAGUE

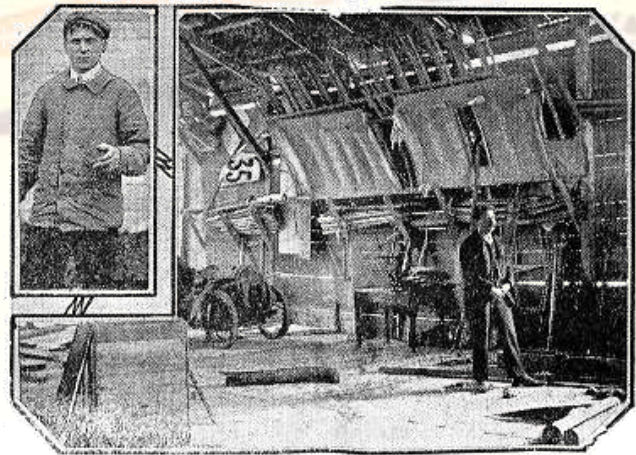




Ilustración 6. Cartel promocional de la I Gran Semana de la Aviación de la Champagne.

El festival se disputó en Reims en agosto de 1909, donde concurrieron 41 aeroplanos. Entre ellos fue inscrito el Biplano Fernández



En el Grand Palais de París

Antonio Fernández quedó bastante desilusionado por los pobres resultados obtenidos, por lo que decidió fabricar dos nuevos aparatos, el primero de los cuales lo presentó en la Primera Exposición Internacional de Locomoción Aérea celebrada en el Grand Palais de París del 25 de septiembre al 10 de octubre de 1909, junto a otros 379 exhibidores en una gran exposición estática, siendo uno de los pocos extranjeros participantes.

Ilustración 7. Exposición del Biplano de Fernández Santillana. Este aparato incluso llamó la atención del Presidente de la República Francesa, al igual que de numerosos expertos aeronáuticos



El certamen, que había sido organizado bajo el patrocinio del Aeroclub de Francia, fue inaugurado por el Presidente de la República francesa, Armand Fallières, al cual le llamó la atención, al igual que a numerosos expertos aeronáuticos, las bellas formas del nuevo *Fernández*. Como escribiría posteriormente, el 7 de diciembre, Charles de Prévoist, redactor deportivo y aeronáutico del periódico “*L’Eclairneur*” de Niza “...evoco en mi memoria el recuerdo del biplano Fernández tal como lo vi en la Exposición Aeronáutica de París, como un aparato pulcro, coqueto y muy elegante.

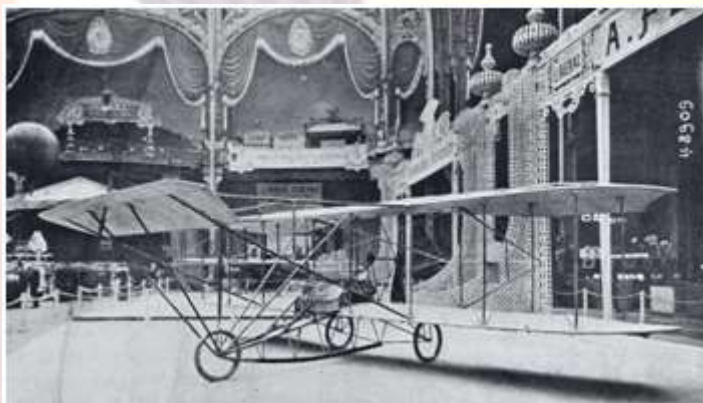


Ilustración 8. Foto histórica de la exposición del Biplano Fernández. El aeroplano fue exhibido en la Primera Exposición Internacional de Locomoción Aérea celebrada en el Grand Palais en París

Al mes siguiente, Fernández se inscribió en el Festival Aéreo británico de Blackpool, el primero de su género reconocido por el Real Aeroclub de la Gran Bretaña y que tuvo lugar en Squires Gates entre el 18 y el 23 de octubre. En el primer día Fernández no pudo participar porque su aeroplano no estuvo terminado de ensamblar.

Los fuertes vientos reinantes que irían en aumento durante los días siguientes y la aparición de las lluvias aconsejarían cancelar el certamen el día 23, lo cual haría imposible la presentación en vuelo de algunos de los 21 aeroplanos inscritos, entre los que se encontraba el segundo de los dos nuevos ejemplares que había fabricado Antonio Fernández Santillana.

Georges Prade, redactor principal de Deportes del diario “*L’Eclairneur*” de Niza, que había asistido a todas las pruebas de aéreas de Blackpool, confirmaría más tarde que “*Fernández no pudo volar en Inglaterra porque las condiciones atmosféricas fueron extremadamente malas*”.



Ello no desanimó a nuestro compatriota, que comenzó en Antibes a mejorar las características de vuelo de su aeroplano y le instaló un motor Antoinette más potente de 65 cv, efectuando el 7 de noviembre, tal como cita la Revista francesa “L’Aerophile” en su número del 15 de diciembre de 1909, un primer, aunque corto vuelo, en línea recta al que seguirían otros durante los siguientes días de dicho mes en los que conseguiría elevarse hasta los 20 metros de altura y durante los cuales fue aprendiendo a controlar el biplano en el aire, pues él era su propio piloto de pruebas. Para ello comenzó a utilizar un gran hangar que los señores Georges y Philippe Tiranty habían terminado de construir en el aeródromo de la Brague y donde Antonio Fernández continuaría poniendo a punto a su aparato.

El aeródromo también había sido ampliado por los citados señores, ocupando seis hectáreas y estaba delimitado por una parte por la línea del ferrocarril, un poco más delante de la estación de Antibes y por otra por la carretera de L’Abattoir y por la carretera nacional Antibes-Niza. Pero el mal tiempo le obligó a retrasar nuevas pruebas, que pudo reanudar a finales del mes de noviembre con pleno éxito, decidiéndose a hacer la presentación pública el 27 de noviembre. Este día pasaría a la Historia de la Aviación porque fue la fecha en la que un aeroplano voló por vez primera en la Costa Azul.

Ante un grupo de una treintena de expertos deportivos, Fernández tomó los mandos de su aparato y...

... “tras una carrera de despegue de 150 metros se elevó hasta una altura de unos 20 metros, manteniéndose estable durante su recorrido sobre el aeródromo, pero unas inesperadas ráfagas de viento que comenzaron a soplar sobre la Brague le obligaron a interrumpir su demostración, por lo que regresó en un corto planeo, haciendo un aterrizaje algo brusco, sufriendo el aparato ligeros daños.

A pesar de ello Fernández reemprenderá los vuelos de ensayos la semana próxima. Nosotros le expresamos nuestras felicitaciones más cordiales por ser el primer aviador que ha volado sobre nuestro litoral”.

(Publicado el día 28 de noviembre de 1909 por “L’Eclairneur” de Niza).

La muerte de Antonio Fernández Santillana

El 6 de diciembre, una vez reparados los pequeños desperfectos del biplano por el propio Antonio Fernández, su mecánico Louis Lefébre y su ayudante, el joven Figuera, el aviador ribereño decidió reanudar sus vuelos de ensayo y puesta a punto.

Ese día, a las 07,00 horas de la mañana Fernández había llegado al aeródromo de la Brague y minutos después el aeroplano fue sacado del hangar.

Como el viento estaba en calma y las condiciones meteorológicas eran aceptables, el aviador manifestó que pensaba efectuar un nuevo vuelo de prueba. Pero antes del vuelo Lefébre, que había detectado la rotura del cable del mando de profundidad, manifestó a Fernández que debía aplazar el vuelo para corregir tan importante avería, pero éste ansioso de comenzar los ensayos, decidió sustituirlo por una cuerda de cierta resistencia.

Según las manifestaciones del mecánico Lefébre al redactor del periódico “*Le Petit Niçoise*” de Niza, y recogidas en la edición del día siguiente del diario citado:

“A las 0740 horas Antonio Fernández puso el motor del aeroplano en marcha. El despegue lo efectuó con plena normalidad y tras una corta carrera de despegue, no tardó en elevarse en el aire y pronto alcanzó una altura de unos 25 a 30 metros y comenzó a volar siguiendo una trayectoria a lo largo de la vía férrea de unos 300 metros en línea recta.

Al llegar al extremo del aeródromo el aviador realizó dos amplios virajes sucesivos e impresionantes por su nitidez. Después volvió hacia la carretera que sobrevoló hasta la altura del restaurante Alziary. En ese preciso instante hizo un amplio viraje de noventa grados para volver hacia el mar, cuando de manera brusca y a tan solo 15 metros de la carretera, vi al aeroplano pararse en el aire y caer brutalmente contra el suelo del campo de la Brague.



Al principio pensé que el piloto quería ascender unos metros más ya que no parecía que iba a comenzar la maniobra de aterrizaje, pero al accionar el mando del timón de profundidad debió romperse la cuerda, por lo que al perder el control acabó estrellándose contra el suelo”.

Ilustración 9. Estado en el que quedó el biplano tras el accidente del piloto Santillana

El biplano había caído a unos 25 metros del restaurante Alziary y el mecánico Lefébre y su ayudante Figliera, con la colaboración de algunos espectadores y vecinos liberaron al aviador que estaba bajo el motor trasero, tenía el rostro contra la tierra y el codo derecho profundamente hundido en el suelo.

El motor, de unos 60 kilos, lo había aplastado literalmente. Tenía la columna vertebral rota cerca de la nuca, numerosas fracturas en el brazo derecho, en las piernas, en algunas costillas y una pequeña brecha en la frente. El doctor Clergue, de Antibes, que había visto el accidente no pudo reanimarle y solamente pudo certificar la muerte del aviador. Se convertía así en el cuarto aviador del mundo en morir en aras del progreso de la Aviación y también en el primer fabricante mundial que perdía la vida con su propio aparato.

El cuerpo del infortunado aviador fue trasladado al restaurante Alziary y depositado en una cama hasta la llegada del Comisario jefe de la Policía de Antibes, quien ordenó su traslado inmediato al Depósito de la ciudad. Antonio Fernández reposaba en un ataúd de madera blanca; su rostro parecía tranquilo y solamente destacaba una marca roja en su cara.

El Alcalde de Antibes, señor Chancel, que acababa de personarse en el centro, ordenó que fuese trasladado a una sala del hospital de la ciudad. La triste noticia corrió como la pólvora por toda la Costa Azul y llegó de inmediato a las redacciones de los periódicos locales, del “*Le Petit Niçoise*” y del “*L’Eclairneur*”.

Al responsable de la Sección de Deportes del primero, que firmaba con las iniciales J.G., se le ordena que avise de inmediato a la familia, el cual se traslada rápidamente a la casa de la madre de la esposa del aviador, situada en el número 33 del bulevar Joseph-Garnier, donde ésta se encuentra en cama por haber dado a luz a una niña recientemente.

Ilustración 10. Le Martyrologe de l'Aviation. La muerte del piloto fue recogida por los medios de comunicación franceses

Le Martyrologe de l'Aviation

LA CHUTE MORTELLE DE L'AVIATEUR ANTONIO FERNANDEZ

Hier matin vers 8 heures, au moment où il accomplissait, sur l'aérodrome Tiranty, à la Brague, avec son bi-plan, un admirable vol, à plus de vingt mètres de hauteur, Antonio Fernandez est projeté avec son appareil sur le sol et se tue !



La madre de Enma Ponge, la joven viuda de Fernández, decide no informar todavía a su hija de la triste noticia, dado su todavía delicado estado físico. A mediodía es autorizado el traslado del cuerpo del aviador a la ciudad de Niza por el señor Bassin, primer Teniente de Alcalde de esta ciudad, quien comunica que los funerales por Antonio Fernández se celebrarían al día siguiente a las 10.00 de la mañana y cuyos gastos correrían a cargo del municipio.

Mientras tanto, numerosas personalidades del mundo del deporte, de la aeronáutica, del comercio, de la industria y de la vida política se habían ido desplazando al lugar del accidente. Destacando entre ellos los Príncipes de Suecia, que se encontraban de visita oficial en Niza y que fueron acompañados por el señor Braun, propietario del hotel Inglaterra, donde estaban alojados.

La pareja real sueca, que se mostró muy impresionada por el estado en que había quedado el aeroplano, se interesó muy particularmente por la situación económica en que quedaban la esposa y las dos hijas pequeñas de Fernández. Todo el mundo quería conocer las posibles causas del accidente.

Un joven ingeniero y colaborador del "Le Petit Niçois", comentaba en el mismo lugar del accidente que...

"...la técnica de la Aviación, aún totalmente imprecisa en cuanto a la forma y disposición racionales del motor y de los mandos de vuelo de los aeroplanos, no permite explicar con claridad las causas y circunstancias que han podido ocasionar este desgraciado accidente. El aparato del aviador Fernández, que provenía del modelo Wright, sin embargo se distinguía de aquél por varias modificaciones y peculiaridades muy interesantes, tenía un acabado extraordinario y había causado la admiración de varios constructores de renombre. En mi opinión presentaba el defecto, inherente a este sistema, de obtener su estabilidad horizontal sólo mediante el timón de profundidad pues carecía de planos estabilizadores de cola.

