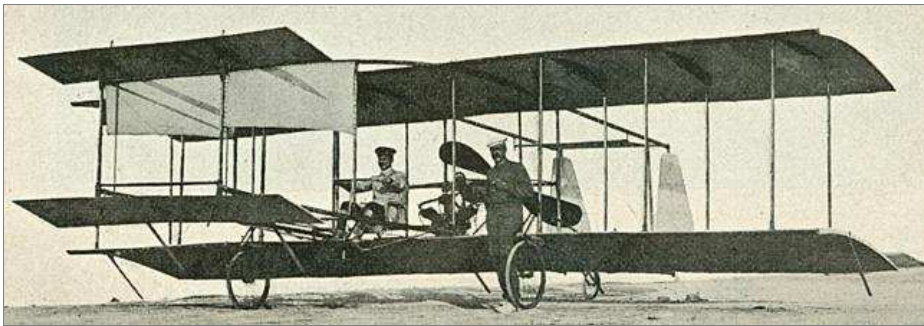




Associacions col·laboradores



“Aeroplà Olivert” en Juan Olivert (sentat) i Gaspar Brunet (de peu).



Replica del “Aeroplà Olivert” en el Museu de les Ciències de València ciutat.

Tots els dies 9

7 de maig de 2016
(Castell de Cullera, esplanada)



(Juan Olivert Serra en el seu aeroplà)

Juan Olivert Serra
(Cullera, 1888 – 1949)



Convenció Valencianista
cvalencianista@gmail.com

JUAN OLIVERT SERRA

(Cullera, 1888 – 1949)

Juan Olivert goja de l'honor d'haver segut el primer en aconseguir volar en Espanya en un aparat a motor. Naixqué en 1888 en el si d'una familia acomodada. Son pare, Juan Bautista, tenia una tenda nomenada *El Comercio del Globo*, nom suggerent i premonitori. Des de menut Juan manifestà els seus desijos de volar, rao per la qual, en to burlo, en el poble li posaren el malnom de "Volaoret". Tampoc la seua familia el recolzava en el seu somi, a pesar de lo qual, i en eixa intencio en ment, ana a estudiar Ingenieria Industrial a Barcelona. En l'ajuda del seu professor, Gaspar Brunet i Viadera, ingenier textil i fabricant de telers, tambe aficionat a l'aviacio, decidi dissenyar i construir el seu propi avio. Se calcula que aplegà a invertir mes d'un millo de pessetes.

L'entusiasme d'Olivert no era cosa tan rara en l'epoca. El primer vol a motor de l'Historia, protagonisat pels germans Wright el 17 de decembre de 1903, havia despertat un extraordinari interes cap a l'aviacio arreu del mon. Els aficionats seguien en expectacio les noticies que de cada nou prototip i cada nou avanç donava la premsa del moment, i eren molts els apassionats que s'aventuraven a fabricar els seus propis aparats.

Olivert, que contava en bons contactes, fon nomenat en 1908 vicepresident de la Seccio d'Aeronautica del Circul de Belles Arts de Valencia, una de les associacions que proliferaren en l'epoca impulsades per l'entusiasme dels aficionats.

Era l'any 1909 i es celebrava en Valencia l'Exposicio Regional que, en el seu afany de ser exponent dels ultims avanços tecnologics, demanà a Olivert que aportara el prototip en el que estava treballant.

L'avio s'instalà, encara sense el motor ni l'helic, en el Pavello de l'Industria, a on Alfons XIII, apassionat tambe per l'aviacio, es detingue a conversar en Olivert quan visità l'Exposicio. Pareix que fon per influencia seua que l'Ajuntament del Cap i Casal aportà les 20.000 pessetes que faltaven per a comprar el motor i l'helic, de fabricacio francesa.

A finals d'agost l'aparat fon desmuntat i traslladat en tren als terrenys del camp de maniobres del Regiment d'Artilleria numero 11 de Paterna, lloc en el qual s'havia d'acabar de montar i fer els ensajos necessaris per a posar-lo a punt per a volar. Els bons contactes en que contava el cullerà continuaren facilitant-li el projecte; l'Eixerit, ademes de cedir el terreny, s'encarregà d'acondicionar-lo per a fer les proves.

Una volta Olivert i Brunet montaren el motor i donaren els ultims retocs, es prepararen per a fer les pertinents comprovacions en carrera; s'enviaren

unes poques invitacions ad algunes autoritats que havien contribuït a finançar el projecte, pero la noticia s'estengue com la polvora.

Si el tema apassionava, determinades noticies recents contribuïren a encendre encara mes els anims. En juliol es cobri per primera volta la travessia del Canal de la Manega i, a l'atre costat de l'Atlantic, els germans Wright presentaren a l'Eixerit dels Estats Units el primer avio suficientment maniobrabre per a permetre un us militar; per a arrematar-ho, en agost, del 22 al 28, es celebrà en la localitat francesa de Reims un gran festival aeronautic que presenciaren un millo de persones. En estos antecedents no es d'estranyar que als terrenys de Paterna arribara una gentada provinent dels pobles veïns i de la ciutat de Valencia, d'a on eixiren trens especials per a l'ocasio.

Aquella vesprada del 5 de setembre de 1909 quatre mil persones contemplaven les evolucions de l'avio d'Olivert; este només tenia pensat fer unes primeres proves tecniques sobre la potencia del motor, la resistencia de l'armasso, etc., pero, davant de l'expectacio, en una de les carreres decidi provar a augmentar les revolucions del motor i... l'avio s'envolà. A lo llarg de 40 o 50 metros Olivert permaneceixque en l'aire fins que, per a no dur-se per davant uns espectadors –segons posteriors declaracions a la premsa–, tallà el gas al temps que girava per a baixar.

Tota la premsa, que tambe s'havia congregat en l'acte, arreplegà la noticia.

L'avio, al que en l'aterrage se li havia trencat una ballesta i doblat una roda al clavar-se en una sanga, fon traslladat a un cobertiç de la playa de Nazaret a on Olivert pretenia continuar treballant. No obstant, no consta que se feren mes proves. Potser les germanes d'Olivert se negaren a suportar mes despeses; tambe se sap que, uns mesos mes tart del triumf de Paterna, hague de dimitir del carrec de vicepresident de la Seccio d'Aviacion del Circul de Belles Arts, lo que li ocasionà una depressio. En definitiva, a finals d'any, sense haver volat mes, una racha de vent acabà de trencar el "Aeroplà Olivert", una replica del qual s'expon actualment en el Museu de les Ciencies de Valencia.

De la seua vida posterior no se sap molt. No consta que tornara a intentar volar; tampoc acabà els estudis d'ingenieria industrial. Se casà en Pilar Peris Castellano, filla de Francisco Peris Mencheta, senador per Sueca. El matrimoni s'instalà en Cullera, a on vivien de les rendes i els negocis d'Olivert. No tingueren fills. Juan falli en 1949 i la seua dona en 1966; descansen junts en el panteo familiar del cementeri de Cullera.