

The image shows four fighter jets in formation against a dramatic sunset sky. Below them, a coastal city with a prominent mountain is visible, and the foreground is dominated by a large, intricate pattern of wet sand or mud reflecting the orange light of the sun.

ALAS PROTECTORAS

Historia de la Aviación Militar en Canarias

Manuel Ramos Almenara



Manuel Ramos Almenara (Ceuta, 1939), militar de profesión, llega por primera vez a Gran Canaria en 1966, fijando su residencia definitiva en Las Palmas de Gran Canaria en 1969. Su actividad profesional se inicia en Valladolid para continuar en el antiguo Sahara Español y, salvo un paréntesis en Guinea Ecuatorial, su labor en la milicia se desarrolla en distintas Unidades de la Zona y Mando Aéreo de Canarias. En 1974 se diploma en Marketing y, a partir de su pase a la Reserva (1989) y tras unos años en la empresa privada, dedica su tiempo a distintas actividades culturales y al estudio de la historia local de su ciudad adoptiva.

Matrimonió (1970) con la lanzaroteña Margarita Topham Reguera, de cuya unión nacieron Manuel y Margarita.

MANUEL RAMOS ALMENARA

ALAS PROTECTORAS

Historia de la Aviación Militar en Canarias



REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE GRAN CANARIA

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
2010

Documentación gráfica:

Archivos:

- Histórico-Fotográfico del Mando Aéreo de Canarias (Sección de Fotografía del MACAN).
- Particular de Cristóbal Alzola Linares (CAL).
- Del coleccionista Domingo Doreste Ojeda (DDO).
- Y los que específicamente se señalen.

Portada: Diseño y composición de Manuel García Núñez que unifica una foto propia tomada un amanecer desde la *barra* de Las Canteras con una formación en rombo de cuatro F18A, documento cedido por la Sección de Fotografía del Mando Aéreo de Canarias.

Contraportada: Panel de logotipos de las distintas Unidades que conforman el Mando Aéreo de Canarias. (SF MACAN).

1ª edición 2010.

© Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria.

© Manuel Ramos Almenara.





Depósito Legal: G. C. 238 - 2010.

I.S.B.N.: 978-84-933942-6-3

Maquetación, diseño e impresión: Gráficas Tegrarte, s.l.
La Herradura - Telde (Gran Canaria).

Corresponde al autor de la obra y, en su caso, al editor, el ejercicio exclusivo de los derechos de explotación en cualquier forma y, en especial, los derechos de reproducción por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático; distribución, comunicación pública y transformación, que no podrán ser realizados sin la autorización escrita del autor y, en su caso, coordinadamente, con el editor, salvo en las previsiones reflejadas en la vigente Ley de Protección Intelectual (como es el caso de citas y reseñas-Art.- 32). Se reservan, asimismo, los derechos derivados de la documentación gráfica referidos a la autoría de las ilustraciones, incluyendo la portada.

Instituciones que participan en la financiación de las actividades de la RSEAP durante el año 2010:

- **Secretaría de Estado de Universidades e Investigación.
Ministerio de Educación y Ciencia.**
-  - **Dirección General de Relaciones Institucionales.
Ministerio de Defensa.**
- 
Gobierno de Canarias - **Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno
de Canarias.**
-  - **Excmo. Cabildo de Gran Canaria.**
-  - **Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.**

SOCIOS - EMPRESAS E INSTITUCIONES COLABORADORAS DE LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE GRAN CANARIA

- SATOCAN, S.A.
- Fundación Canaria Puertos de Las Palmas.
- La Caja de Canarias.
- José Sánchez Peñate, S.A. (J.S.P.).
- Grupo de Empresas Félix Santiago Melián.
- Caja Rural de Canarias.
- Tirma, S.A.
- Aguas Minerales de Firgas S.A.
- Editorial Prensa Canaria, S. A.
- Global, S.A.
- Binter Canarias.
- UNELCO ENDESA.
- F. Caballero Massieu, S. A.
- Philips Morris. Spain.

*A los que sacrificaron sus vidas en aras de la Patria,
en la tierra donde trabajaron. El recuerdo continuo
a estos héroes los hacen inmortales.*

*A los primeros soldados que se asentaron en la Zona Aérea de Canarias
y a los que les siguieron.*

*A mi esposa Margarita Topham Reguera
y a mi consuegro Gustavo Yábar Buckingham.*

Í N D I C E

Presentación	15
Prólogo	17
Introducción	21
Agradecimientos	25
CAPÍTULO I	
LOS ORÍGENES DE LA AERONÁUTICA	31
Esquema global de la historia de la Aviación	31
Artefactos menos pesados que el aire	32
Los hermanos Montgolfier y los aires fijos de Viera y Clavijo	34
Lilienthal y los Wright: el comienzo de los más pesados que el aire	36
El nacimiento de la Aviación en Europa y en España	41
CAPÍTULO II	
NACIMIENTO DE LA AVIACIÓN MILITAR	49
El avión durante la 1ª Guerra Mundial	49
España y sus aviones de guerra	51

CANARIAS SE INTEGRA EN EL DESARROLLO AERONÁUTICO	61
Antecedentes	61
El Graf Zeppelin	65
El primer vuelo en cielo canario	71
La Aeronáutica como soporte esencial del progreso y bienestar de Canarias	79

CAPÍTULO III

EL AVIÓN ESTABLECE COMUNICACIONES UNIENDO CIUDADES Y CONTINENTES	85
--	----

Reseña histórica de vuelos europeos: Canarias como estación y lanzadera 85

LOS PRIMEROS AVIONES MILITARES A MOTOR EN SUELO CANARIO	88
---	----

El vuelo Larache-Gran Canaria-Tenerife	90
---	----

- Objetivos del vuelo 91
- Aviones que realizaron el vuelo 92
- Etapas realizadas y otros datos 92
- Hitos conseguidos en esta histórica travesía 93
- Tripulaciones 94

CAPÍTULO IV

LOS GRANDES VUELOS DE LA AERONÁUTICA ESPAÑOLA QUE HICIERON ESCALA EN GRAN CANARIA	97
---	----

El Plus Ultra: Palos de la Frontera-Buenos Aires	97
---	----

El denominado <i>Plus Ultra II</i>	104
------------------------------------	-----

Patrulla Atlántida: Melilla-Guinea Ecuatorial	105
--	-----

OTROS GRANDES VUELOS	107
----------------------	-----

Escuadrilla Elcano: Madrid-Manila	107
-----------------------------------	-----

El Jesús del Gran Poder: Sevilla-Río de Janeiro	109
---	-----

Madrid-Manila (1º y 2º)	110
-------------------------	-----

Sevilla-La Habana	111
Santander-México	112

LA GRAN TRAVESÍA DE LINDBERGH DE 1933 CON ESCALA EN LAS PALMAS	113
--	-----

CAPÍTULO V

LA AVIACIÓN MILITAR EN CANARIAS	119
---------------------------------	-----

Antecedentes	119
Desarrollo	121
Periodos: 1939-1957, 1958-1967 y 1968-2000	124

MANDO AÉREO DE CANARIAS	139
-------------------------	-----

Funciones	139
Estructura básica	139

CAPÍTULO VI

BASE AÉREA DE GANDO	143
---------------------	-----

Ala 46	143
---------------	-----

SAR: 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas y RCC Canarias	144
--	-----

Dirección y ejecución	144
Antecedentes	145
El SAR en España	146
Cronología básica del SAR en Canarias	146
Otros medios que participan en la acción de Salvamento. Convenios	149
100.000 hojas de vuelo SAR Canarias	151

La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria rinde homenaje al SAR con ocasión de las II Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria, otorgándole la Medalla al Mérito en su categoría de Plata, máxima distinción de esta patriótica institución

Grupo de Alerta y Control (GRUALERCÓN)	158
Responsabilidad y estructura operativa	158
Dependencia	159
ESCUADRILLA DE CIRCULACIÓN AÉREA OPERATIVA N° 7 (ECAO)	160
AERÓDROMO MILITAR DE LANZAROTE	160
CAPÍTULO VII	
LA CIRCULACIÓN AÉREA	165
Referencia histórica	165
UNIDADES DE HELICÓPTEROS SITUADAS EN CANARIAS	166
Helimer Canarias. Salvamento Marítimo	166
Unidad de Helicópteros de la Guardia Civil	166
Batallón de Helicópteros de Maniobra VI (BHELMA VI)	167
Unidad de Helicópteros del Cuerpo Nacional de Policía	167
LA AVIACIÓN COMO COLUMNA Y SOSTÉN DE LA DEFENSA NACIONAL. ELEMENTO DISUASORIO	169
COMO FINAL	173
FUENTES CONSULTADAS	177



Una interesante fotografía aérea en la que se conjugan cuatro elementos esenciales de Las Palmas: La Isleta, Las Canteras, el Puerto de La Luz y Guanarteme. Se observa claramente la vía que enlaza con el núcleo originario de la ciudad (Sección de Fotografía del Mando Aéreo de Canarias).



Casi tres cuartos de siglo separan ambas perspectivas...Es como si el Fokker 27M que sobrevuela Las Canteras borrara una época y, al mismo tiempo, descubriera una cortina y mostrara nuestro mundo de hoy (SF MACAN).

PRESENTACIÓN

El primer día de las V Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria se ha señalado para presentar el libro *Alas Protectoras*, del que es autor Manuel Ramos Almenara. Creemos es el mejor despegue de unas Jornadas que impulsan el conocimiento de la Aviación.

Se trata de una breve introducción al mundo de la Aeronáutica y en particular a las relaciones de los primeros grandes vuelos con el archipiélago y con esta isla de Gran Canaria, asuntos que, precisamente, gracias al trabajo de estas Jornadas Aeronáuticas se han dado a conocer y a conmemorar en la medida en que lo merecen.

Manuel Ramos Almenara ha formado parte durante varios años de la directiva de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria desarrollando multitud de iniciativas y ayudando a que la RSE ampliara su campo de actuaciones. Su aportación es inequívocamente importante en todo lo relacionado con las Jornadas Aeronáuticas. Pero su dedicación al campo de la difusión y la comunicación cultural no se acaba en la Aeronáutica sino que se extiende a los estudios históricos sobre los primeros hoteles de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria así como un interesante estudio sobre el Pueblo Canario.

Por estas razones, nos parece que Manuel Ramos Almenara está perfectamente preparado para abordar en otros estudios otros asuntos de gran interés para la historia de Canarias, como podría ser por ejemplo, una necesaria e, inexistente hasta ahora, investigación histórica sobre la aviación comercial y sus relaciones con el desarrollo de la industria turística en Gran Canaria.

Creemos que todos los esfuerzos encaminados a comprender con la mayor objetividad nuestro pasado en todos los campos de actividad social y económica, sólo puede contribuir a la claridad de miras en el tiempo presente. Pues no es fácil saber elegir entre lo que es importante y decisivo y lo que es llamativo y se presenta como ineludible.

La aviación ha sido, y es, uno de esos pocos elementos históricos fundamentales en la vida de Canarias, tan importante como la navegación y el transporte marítimo han significado y significan. Como bien dice el autor, ya no es posible entender a Canarias sin la aviación, y yo añado que tampoco para muchos es fácil separar al Ejército del Aire español de la vida ciudadana de Las Palmas de Gran Canaria.

Las Palmas de Gran Canaria, 8 de marzo de 2010.

Tomás Van de Walle de Sotomayor, *marqués de Guisla Ghiselin*
Director de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria.

PRÓLOGO

Cuando Manuel me pidió que escribiera el prólogo a esta *Historia de la Aviación Militar en Canarias*, mi primera reacción fue de sorpresa, que se transformó en agradecimiento por la confianza que depositaba en mí, y por el honor que supone escribir el prólogo a su obra ***Alas Protectoras***.

El autor, que ha dedicado muchos años de su vida al Ejército del Aire destinado en Unidades del querido Archipiélago Canario, refleja en estas páginas la dilatada experiencia y conocimientos que posee de la Aeronáutica en España y, en particular, como queda reflejado en los últimos capítulos, de la historia del Mando Aéreo de Canarias.

Se trata de un interesante trabajo que reflexiona sobre la importancia alcanzada por la Aeronáutica desde sus orígenes hasta nuestros días, con una exquisita cronología y amena lectura, donde se ofrece al lector, de una forma clara y sencilla, un sobrevuelo histórico de lo que fue y lo que es el desarrollo de la Aviación Militar en Canarias.

A lo largo de siete capítulos, el autor va describiendo la evolución de la Aviación, desde aquellos intrépidos hombres que fueron ideando artilugios que les permitieran alcanzar el deseo de volar, pasando por

el impulso que tomó la Aeronáutica debido a las dos Guerras Mundiales del siglo XX, las hazañas aéreas, que tan honrosamente pusieron a los pilotos españoles entre los mejores del mundo, hasta la aviación de nuestros días. El autor hace a su vez un paralelismo con la aviación en Canarias, los primeros vuelos que aterrizaron en el archipiélago, posteriormente, en 1939, la creación de lo que se llamó Fuerzas Aéreas del Atlántico hasta llegar a la denominación actual de Mando Aéreo de Canarias (MACAN), señalando los aviones que se incorporaban a las Unidades en estos distintos periodos.

Los últimos capítulos están referidos a glosar la fuerza y estructura del mencionado Mando Aéreo, particularizando en algunas de las que son o han sido sus Unidades, siendo especialmente destacable la mención que se hace de una Unidad muy querida por el pueblo canario: el 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas (SAR), detallando sus especiales características así como su ubicación, funciones y composición, tanto del personal como del material del que está dotado, estableciendo la cronología básica del SAR en Canarias y de otros medios aéreos que participan en las misiones de Salvamento, con expresión de los distintos convenios suscritos por el Ministerio de Defensa con Organismos Civiles que afectan a esta Unidad.

La obra de nuestro compañero de armas Manuel Ramos, me parece un valioso libro de consulta para aquellas personas que deseen hacer una primera aproximación a la Historia de la Aviación Militar en Canarias, en cuanto que realiza un gran esfuerzo para transmitir a la sociedad el espíritu, idealismo y generosidad de todos aquellos compañeros que nos precedieron en este emblemático mando que hoy me honro en dirigir y que contribuyeron decisivamente a que alcanzase el prestigio que en la actualidad ostenta.

Eugenio M. Ferrer Pérez.

General de División, jefe del Mando Aéreo de Canarias.



Nuestras *alas protectoras* en los cielos de Canarias. Northrop F18A Hornet (SF MACAN).

INTRODUCCIÓN

Hoy día, parece claro que no requiere gran esfuerzo explicar la importancia que la Aeronáutica ha tenido y tiene para el conjunto de los seres humanos en todos los ámbitos en que se desenvuelve nuestra vida. La aviación, como elemento de desarrollo que proporciona bienestar y riqueza, se extiende a distintos espacios dentro de su conjunto y significación, entornos o sectores que no se excluyen unos a otros: civil, militar, deportivo, de ocio, publicitario, agrícola, sanitario, etc. por citar los que la gente, comúnmente, conoce más. Todos estos medios o espacios que he citado proporcionan, en todo el mundo, cientos de miles de puestos de trabajo. En un país determinado, solo una compañía aérea civil de tipo medio emplea a miles de hombres y mujeres para que esa empresa pueda funcionar: es, por tanto, el medio aéreo, un generador constante de riqueza. El desarrollo aeronáutico espacial, incluyo ya la dimensión sideral, en algo más de una centuria, ha sido espectacular. El elemento aéreo se ha incorporado, a pasos agigantados, al avance del mundo y a su mejora. Es justo, por consiguiente, que a la Aeronáutica se le reconozcan sus méritos, sean divulgados y conocidos su alcance y significación.

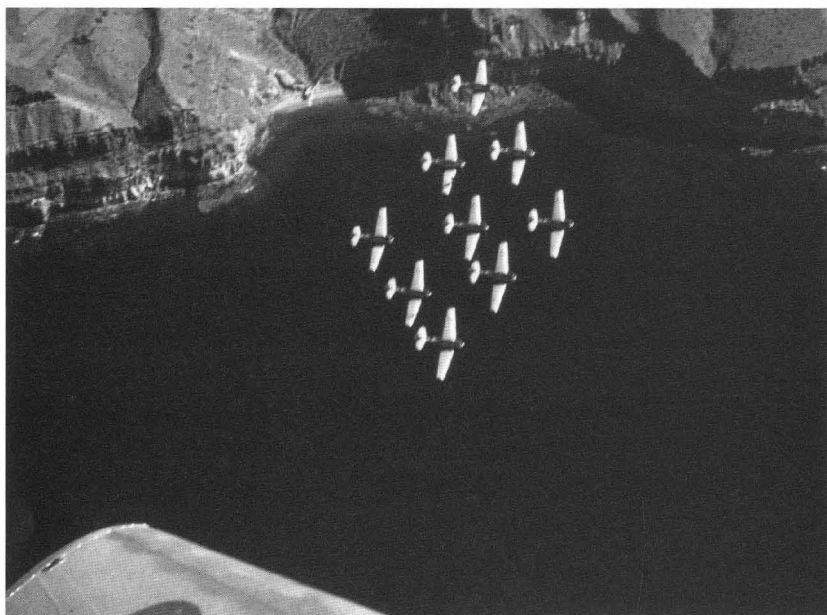
La influencia de la Aeronáutica en Canarias ha sido de gran importancia. Las características de este territorio intervienen considerablemente en este influjo y, consecuencia de ello, el desarrollo

y progreso del archipiélago, desde hace medio siglo, es, prácticamente, ininterrumpido. Los soportes isleños para que este crecimiento sea una realidad permanente son sus aeropuertos, verdaderas recepciones y lanzaderas impulsoras de nuestro bienestar. No es extraño que una institución como la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, declarada de Utilidad Pública, decidiera en el año 2003 iniciar, con carácter bienal, lo que se ha venido denominando Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria y que en el curso 2009-2010, en colaboración con la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, se origine el I Curso de Experto en Gestión Aeronáutica y Aeroportuaria, precursor en España.

En referencia a este texto, cuya introducción a modo de explicación o justificación del mismo estoy desplegando, diré que me he atrevido a embarcarme en la tarea de contar la historia de la aviación militar en Canarias teniendo presente algunas consideraciones que hay que tener en cuenta. Dos de ellas serían la existencia de la bibliografía sobre la aviación en Canarias y la incompreensión o indiferencia hacia lo militar que muchas personas reflejan. No sé si será un reto esta crónica, aunque se quede en intento podría bastar, cuyo objetivo sería una propuesta de apertura a la comprensión a través de un mayor conocimiento de lo que significa el estamento militar. En cuanto a lo que ya hay escrito, y muy bueno por cierto, mi intención es incrementar ese bagaje cultural con este libro al que he pretendido envolver de aires dispares y conceptos en los que el pensamiento y el sentimiento caminan a través de esta mi mano que escribe a fin de que la historia de nuestra aviación, siendo la misma, sea vista, sobre todo, con el corazón y, además, de forma sencilla y clara. Por otra parte, y para mí es importante, existe, ya de tiempo atrás, un compromiso de respuesta a mis muchos años de trabajo en este sector de la aeronáutica y nada mejor que dejar esta crónica para los interesados en nuestra aviación, sin olvidarme de los que curiosean por aquí y por allá. Pero hay algo más, a esta historia de pensamiento y sentimiento y de compromiso he de añadir la intención de homenaje y memoria a los vuelos pequeños y grandes que la aviación española y sus aviadores han realizado.

El espíritu, el idealismo, la constancia, el trabajo sin apenas medios, la generosidad y la idea de conseguir algo por el bien del país patrio, son valores imperturbables consecuentes de los héroes que se forman día a día. A esta especie, a esta clase de individuos, se les debe el progreso y el adelanto de un país, el bienestar de sus conciudadanos, el seguimiento de otros que los tomaron como ejemplos. Es la cadena positiva del mundo, de la sociedad que, a pesar de todas las dificultades, permanece y progresa gracias a hombres y mujeres que han sacrificado sus vidas por el bien de la tierra en la que han visto luz primera y por ella constantemente han laborado. Asimismo, es justo resaltar que España, desde aquellos románticos años de los vuelos primeros y también ahora, se encuentra en la primera línea de los países más adelantados de la aviación. Recomiendo, en este principio, al amable lector, que lea con alegría y gozo, y también con agradecimiento, estas crónicas que forman parte de la historia de España y nos identifiquemos con sus hacedores. La Aeronáutica nos acercará más al espíritu de lo imperecedero y nos elevará el sentimiento y la garantía de que ser español es algo notable e importante. No les quepa duda, la Aviación, en esta tierra, es parte de nuestra identidad.

Convendría advertir que el tratamiento que se le da a esta historia de la aviación, en su aspecto estrictamente militar, como fácilmente se puede deducir, es marcadamente abreviado sin que por ello influya en los objetivos que se pretenden: señalar la gran importancia de la Aviación, a través del conocimiento y, en segundo lugar, extender este conocimiento mediante la información y la divulgación.



Una perfecta formación en rombo bordeando la costa grancanaria. Más de doscientos aviones de este tipo (North American T6 *Texan*) utilizó España durante un cuarto de siglo, tanto para enseñanza como para combate y misiones de reconocimiento. (Archivo Cristóbal Alzola Linares).

AGRADECIMIENTOS

En ocasiones, una obra como la que se presenta, de carácter histórico, no estaría completa si no se tuviera en cuenta las fuentes orales, máxime si se desea reflejar aspectos que no van más allá del medio siglo o un poco más. Por otra parte, en determinados temas técnicos y a fin de hallar términos correctos y una mejor comprensión, se ha de recurrir a especialistas. No sería descabellado afirmar que en un texto de este tipo participan, además del autor, otras personas que desinteresada y generosamente han ayudado y colaborado a completar la obra. Así que, en este sentido, agradezco profundamente los datos aportados y la colaboración de mis compañeros coroneles **Carlos San José Martín**, **Vicente Pérez Jiménez**, capitán de navío **Diego Carlier Milán**, teniente coronel **Cristóbal Alzola Linares**, comandantes **Antonio Gutiérrez Padilla**, **Isidro Cantador** y **Fernando Rubén Maté**, teniente **Pablo Peláez** y a toda la Sección de Fotografía de la Secretaría General del MACAN. No me olvido de las atentas y siempre eficientes secretarías **Dulce** y **Begoña**. Asimismo, agradezco las sugerencias y aportaciones documentales del coleccionista y excelente amigo **Domingo Doreste Ojeda**, siempre dispuesto a colaborar; el trabajo del Laboratorio García Núñez, cuyo responsable, gran profesional de la fotografía, en todo momento cuidó con minuciosidad de la parcela gráfica y el interés

por esta obra de mi buen amigo y compañero de tantos años por estas tierras, el ingeniero aeronáutico **Domingo Fernández y Fernández** que, en cualquier ocasión, sobre todo si se trata de la Aeronáutica, presta su total apoyo y colaboración. He de añadir, al final de este párrafo, a mi compañero de armas durante muchos años, **Manuel Ramírez Muñoz**, historiador y profundo conocedor no solo de nuestra historia aeronáutica, también, y especialmente, de todo lo que se relaciona con el pasado de Canarias, que, con agrado y su conocida amabilidad, aceptó formar parte de la mesa de presentación de esta obra, cuya corrección llevó a cabo con minuciosidad.

Especial referencia he de hacer a la comprensión y bondad del actual jefe del Mando Aéreo de Canarias, general de división **Eugenio Ferrer Pérez** que, a pesar de su apretada agenda, múltiples obligaciones y compromisos, accedió a componer el prólogo de este libro. Por todo ello, expreso mi reconocimiento y agradezco, expresivamente, su valiosa colaboración.

Y, por último, he de mencionar a la Real Sociedad Económica por su esfuerzo en la financiación de esta obra. No cabe duda del interés máximo que esta Institución de Utilidad Pública demuestra en todos los asuntos relacionados con nuestra Aeronáutica, sabedora de la importancia que la Aviación tiene para Canarias. Así que, esta mi obra, engrosará el amplio Catálogo de Publicaciones que la altruista Sociedad pone a disposición del público en general para su estudio, investigación o simple lectura y conocimiento. No en vano en su sello institucional podemos leer *La Aplicación me Corona*. Mi profundo agradecimiento a esta ilustre Sociedad más que dos veces centenaria.



El *Maritime* a punto de cruzar la desembocadura del Guinigüada, en la actualidad totalmente cambiada (SF MACAN).



Nuestro amigo avión del SAR continúa su recorrido por la incomparable playa capitulina, pareciera como si la «barra» fuera la estela que la nave aérea dejara en su navegar (SF MACAN):



Sobre la Base Aérea de Gando un sencillo y perfecto rombo de cuatro Northrop F18A (SF MACAN).

CAPÍTULO I

LOS ORÍGENES DE LA AERONÁUTICA

LOS ORÍGENES DE LA AERONÁUTICA

Esquema global de la historia de la Aviación

Pienso que para comenzar esta crónica nada mejor que reflejar lo que el historiador **Emilio Dáneo Palacios** llama los periodos de la Aviación comparándolos, de forma sencilla y aproximada, con las edades de la Historia. Este esquema lo cita el también historiador **Manuel Ramírez Muñoz** en su bellísima obra *Para las Aves de Paso* (1995). Así que, el siguiente cuadro, nos permitirá, de forma fácil y clara, situarnos en los distintos años de la historia de la Aviación:

- **PREHISTORIA** 1783-1792 Globos tripulados
- **EDAD ANTIGUA**..... 1852-1912 Dirigibles y primeros aeroplanos
- **EDAD MEDIA** 1914-1918 Primera Guerra Mundial
- **EDAD MODERNA** 1920-1945 Grandes vuelos interoceánicos y expansión de la aviación
- **EDAD CONTEMPORÁNEA** 1950- Desarrollo y Espacio

Artefactos menos pesados que el aire

El primer globo, el de los hermanos **Montgolfier**, es el inicio del recorrido de esta inmensa y maravillosa tecnología que se bautizó como Aeronáutica, cuyos fundamentos se encuentran en el deseo de volar del hombre. Ese primer globo, sin embargo, tiene un antecedente profundo enmarcado en el «antes de la aviación» y esta prioridad de tiempo se sitúa en la mente, en el pensamiento, en la fantasía del hombre desde que fuera consciente de su posición terrenal... La poesía, la literatura, la ilusión, la paciencia y el estudio científico son elementos precursores de la idea de volar a semejanza de las aves y antes de todo esto las leyendas y los mitos, a través de increíbles personajes y héroes sin par, nos transportan a ese mundo que alguien denominó como la «poética del vuelo»: las alas de **Icaro** volaron y se precipitaron sobre el mar. Este joven que se pudo evadir del laberinto del rey **Minos** (2.000 años a. d. C.) junto a su padre **Dédalo**, a través del cielo y por medio de unas alas conformadas con plumas y sujetas con lino y cera, no supo finalizar su viaje razonablemente y deseó dirigirse al astro rey pretendiendo alcanzarlo, ¡pobre infeliz! Apenas llegó a los primeros rayos fulgentes que delimitaban el espacio solar que defendían, la cera que encolaba las plumas de sus alas se derritió, cayendo el joven imberbe al mar del ateniense **Egeo**. Por estas mismas fechas los pobladores de un reino ignoto realizaban viajes en carruajes volantes. Y la mitología sigue: carros alados, aves transportadoras, una flecha de **Apolo** que hacía volar a quien a ella se sujetara... ¿Así dio la vuelta al mundo **Abasis**? ¿Sería verdad que **Ayar**, hermano de **Manco Capac**, del imperio de los incas, llegó a Cuzco volando? Todas las culturas antiguas, desde Grecia a China, pasando por el Oriente y los pueblos indoamericanos, dejaron huellas del misterioso artefacto volador o del hombre o supremo ser que llegaba de las alturas. No nos puede extrañar, por tanto, que fenicios, caldeos y sirios y también los persas y egipcios representaran a sus divinidades con alas y los cuales disfrutaran de una creencia sobrenatural. Ni tampoco nos ha de extrañar que el *Apocalipsis* nos refleje a dos mujeres con alas de cigüeña y que Dios sea representado por una gran ave, con sus alas

extendidas, indicando su acción protectora. Pero la Tierra, este mundo nuestro, también ofrece víctimas y sacrificios: son los precursores del vuelo, los que abrieron el camino con la generosidad de sus vidas y la esperanza de hacer realidad el sueño del hombre: volar.

Durante el asentamiento árabe en España (710-1492, el musulmán **Tarik ibn Mallud**, efectuó la primera expedición a la Península Ibérica, desembarcando en Tarifa en julio del 710) nace en Ronda (810) **Abás Ibn Firnas**, el cual llevado de su afición al vuelo ideó un paracaídas cuya principal materia era el paño de una manta, lo que no le sirvió de mucho en su intento de desplazamiento al chocar duramente contra el suelo. No se desanimó por ello el rondeño y fabricó un planeador con «madera y plumas» que, asimismo, se dio de morros, resultando con graves heridas. Desde luego, Ibn Firnas, que era muchas cosas a la vez, no le faltó la poesía en sus sueños y sus experiencias le valieron en el entorno árabe la consideración de ser el primer aviador del mundo y el primer paracaidista (!). Es la historia, sus hechos inamovibles.

Posiblemente, quizás sea mucho decir, no haya un siglo de nuestra historia en el que algún osado no intentara la aventura del vuelo por sus propios medios. El escritor Ramírez, en su obra citada *Para las Aves de Paso*, menciona, por reflejar un ejemplo, cómo el benedictino inglés **Oliver de Malmesbury**, en el siglo XI (1060), con unas alas por él fabricadas, se arrojó desde una torre a fin de emular a las aves que sobre él siempre revoloteaban y ¡claro está!, el golpe fue tremendo y como consecuencia del mismo falleció.

Sería **Leonardo da Vinci** (1452-1519), que además de pintor y escultor ejercía como arquitecto e ingeniero, quien manifiesta, con datos científicos, que el hombre llegaría a volar. Algunos autores consideran a Da Vinci como el primer ingeniero aeronáutico que existió. Este sabio personaje dedicó muchas horas al estudio y observación del vuelo de las aves y fruto de ello fue su *Código del vuelo de las aves* en el que fijaría los fundamentos del vuelo, es decir,

la sostenibilidad y el desplazamiento. En definitiva, y para finalizar estas líneas de leyenda y fantasía y del principio riguroso del estudio que planteara Leonardo da Vinci, habría que decir que es en la Naturaleza, lo que nos rodea, lo que vemos y observamos, en donde se hallan los soportes y las bases por las cuales el hombre puede volar. Los pájaros, las aves (Leonardo decía que el vuelo del murciélago era el ejemplo a seguir), las isemillas!, son partes esenciales en el desarrollo de las formas y de los diseños de la Aeronáutica.

Casi un siglo antes de la prehistoria de la aviación que fijara Dáneo, existe un antecedente de los que se dieron en llamar menos pesado que el aire. Tuvo un desenlace fatal, como no podía ser de otra manera, pero en esta ocasión no a consecuencia del invento. Un religioso brasileño, padre **Lorenzo de Guzmán** (1675-1724), diseña, en Lisboa, lo que él llamó máquina voladora y la exhibe ante el rey de Portugal **Juan V**, manifestándole que su invento proporcionará grandes beneficios para el transporte, los comerciantes y la milicia. Una vez construida la máquina, que en realidad era un globo, se elevó, el 8 de agosto de 1709, ante la Corte portuguesa y un gran gentío, valiéndose de la combustión de materiales que él mismo quemaba. A partir de este momento se le llamó «el padre volador», el cual fue encarcelado acusado de hechicería. Sin embargo, auxiliado por jesuitas, pudo huir a Toledo. Muchos años después, en 1781, **Juan Pedro Blanchard**, calificado como talentoso y de gran inventiva, manifiesta que construirá «un barco para navegar por el aire». El resultado de este invento no fue muy positivo, parece que «navegó» 20 metros.

Los hermanos Montgolfier y los aires fijos de Viera y Clavijo.

Dos años más tarde los hermanos Montgolfier, en Francia, consolidaron lo que se llamó la aerostación, es decir, la navegación aérea por medio de artilugios menos pesado que el aire. Ya en 1783, los Montgolfier, tenían en su mente fabricar algo así como un balón de aproximadamente 10 metros de altura *hecho de lienzo forrado en papel* y sostenerlo en la atmósfera en base al llenado de humo del

quemado de paja y lana. La idea se hace realidad y el globo se eleva 1.600 metros. Los hermanos realizan otros experimentos y tras algún fracaso ocasional debido al mal tiempo, consiguen elevar un globo de 12 metros de diámetro y doble altura que el anterior. Esta nueva *máquina* sube *majestuosamente* en Versalles llevando en su interior distintos animales. Los hermanos Montgolfier ya son populares en toda Francia. Dos valientes y decididos personajes, el comandante de Infantería **Pilatre de Rozier** y el marqués de Arlandés, **Francois Laurent** convencen a los creadores de estos globos voladores para que la próxima experiencia sea protagonizada por ellos mismos y, efectivamente, el 21 de noviembre de 1783, se elevan en Mulette, surcando el cielo de París y cruzan el Sena, en un viaje de 10 kilómetros, durante media hora a una altura de 1.000 metros, haciendo olvidar la hazaña del *Volador* 74 años antes. Asimismo, un profesor de Física, desde las Tullerías, consigue elevarse y durante casi dos horas recorre 12 kilómetros.

*Tu Montgolfier, tu fuiste el primero
Que emulando de Architas la paloma,
Del vapor más sutil y Gas ligero
Llenaste un vasto globo y gran redoma:
Tu vestiste el balon de fino cuero
de lienzo ó tafetan dado de goma,
Tu le viste subir á lo mas alto
Con tierno gozo y propio sobresalto.*

(Octava 3ª del poema La máquina aerostática de Viera y Clavijo)

El ilustre **Viera y Clavijo**, más adelante me detendré en este insigne y singular personaje, se interesó vivamente por las cosas del aire. . . Es curioso observar cómo, ya desde el último cuarto del XVII, existía interés en Canarias, a través de destacados personajes, por lo que podría suceder en los cielos. Durante su estancia en París, Viera y Clavijo asistió a dos cursos de gases o aires fijos que impartió el eminente científico **Sigaud de la Fond**. A su vez, Viera y Clavijo, impartiría en Madrid, en 1779, el primer curso de gases.

No quisiera finalizar esta referencia sin mencionar el curioso vuelo de **Diego Martín Aguilera** el cual, según el escritor **Juan Albarellos**, en su obra *Efemérides burgalesas*, voló por primera vez sin motor, en Coruña del Conde (Burgos), el 15 de mayo de 1793. El artefacto de su invención consistía de una «viga armada de madera, dotada de alas construidas con varillas de hierros...». Se precipitó de una altura considerable, ya de noche, y voló cerca de los 400 metros... A este joven sus padres le cortaron las alas.

La sostenibilidad y el desplazamiento que enseñaba Da Vinci en su *Código...*, se hizo realidad. El desarrollo de la aerostación se extendió por las principales naciones de la época. Sin embargo, y a pesar de que el globo había conseguido hacer posible el sueño del vuelo, sus prestaciones eran muy limitadas: escasa maniobrabilidad y cabida exigua, por lo que muy pronto sería sustituido por el dirigible que ofrecía más capacidad y un mejor dominio del artificio.

El dirigible nos sitúa en la siguiente edad de la navegación aérea, la que engloba, prácticamente, la mitad del XIX, con sus continuas investigaciones, pruebas, ilusiones y fracasos y el principio del XX que, con todo merecimiento, se le puede llamar el siglo de la Aviación. Quedaba por solucionar, y no era poco, el vuelo de un artefacto más pesado que el aire, lo que suponía desechar la combustión y el quemado, como hicieron los Montgolfier, de «paja y lana» en el interior del propio globo. ¿Qué consideración habría que darle al burgalés Martín?

Lilienthal y los Wright: el comienzo de los más pesados que el aire

En cualquier materia que implique estudio e investigación puede existir un antecedente y, en nuestro caso, referido a los artefactos más pesados que el aire, debemos destacar a fray **Antonio Fuente de la Peña** que, en 1677, escribió un texto, *El Ente Dilucidado*, en el que explica, rigurosamente, cómo habría de fabricarse una máquina

voladora, ¿se le puede considerar como el descubridor del aeroplano? y al ingeniero alemán **Otto Lilienthal** (1848-1896), los cuales no ocultarán ni encubrirán la primacía que se les ha dado a los hermanos Wright. Habría que señalar, asimismo, a **Samuel Pierfont Langley**, del Observatorio Astronómico de Allegheny (Pensilvania, USA), quien, a partir de 1887, decide comenzar sus investigaciones sobre aerodinámica, siendo publicados sus resultados. En los primeros años de la última década del XIX inicia la práctica de sus estudios y construye cuatro aviones, volando, uno de ellos, sin piloto, casi 100 metros. Con estos ensayos demostró que volar con un medio más pesado que el aire era posible. Es importante resaltar la figura de **Chanute**, presidente de la Cámara Oficial de Ingenieros Civiles de Chicago, discípulo de Lilienthal que, al morir este, en 1898, inicia sus trabajos y estudios rigurosos sobre el vuelo. Los que serían famosos hermanos Wright manifestaron que la confianza de Pierfont Langley influyó sobremanera en la decisión de dedicarse de lleno a la Aeronáutica, por lo que comenzaron sus experimentos a través de sus libros y experiencias. Asimismo, recibirían la influencia de los estudios y publicaciones que trataban sobre la navegación aérea y de las observaciones que se realizaban sobre los pájaros. Ya en 1889, los Wright, idearon una cometa de dos planos dirigida desde tierra a través de extensas cuerdas. Muy pronto decidieron involucrarse en las experimentaciones con planeadores. Así, en 1890, consiguieron volar, tendido el piloto boca abajo, en un planeador biplano. También incorporaron elementos importantes en su experiencia voladora: un mando lateral para el movimiento de los planos o alabeo y un timón de altura. Damos un gran salto en el tiempo, dejando atrás las numerosas pruebas que los hermanos realizaron, con la constancia y la esperanza, con el trabajo y la ilusión de ver la obra, que en sus mentes estaba dibujada, hecha realidad.

Muy brevemente, a tenor de lo que se pretende con estas notas del conocimiento histórico, se ha de decir que, desde hacía algún tiempo, en esta época antigua de la edad de la navegación aérea, venían apareciendo distintas publicaciones y estudios sobre el vuelo

soñado del hombre. Hacia 1889, Lilienthal, publicó sus experiencias observadoras en un libro que tituló *El vuelo de los pájaros como fundamento del arte de volar*. Otra vez los pájaros, rubricándose cómo estos delicados, bellos y sencillos seres de la Naturaleza y, en general, las aves, fueron las que señalaron las vías aéreas y enseñaron al hombre el camino del estudio para conseguir, en definitiva, poder volar... ¡Qué gran poesía se podría fabricar con estos elementos!

Sería en 1891 cuando este ingeniero alemán comenzara sus experiencias ayudándose de planeadores en el que el piloto, aferrado a la estructura o maderaje, dirigía el vuelo. Lilienthal realizó sobre los 2.000 vuelos en sus distintos tipos de planeadores, con mayor o menor éxito. Se podría decir, que este ingeniero sería el primero que voló en un artificio o ingenio más pesado que el aire. Las experiencias de este abnegado especialista (moriría como consecuencia de una «pérdida de sustentación» de su planeador), así como sus estudios y observaciones, escritos y fotografías que tuvieron difusión impresa, fueron seguidas con gran interés por estudiosos e interesados en la incipiente navegación aérea.

Volviendo a los hermanos Wright, en realidad eran tres: **Wilbur** (1867-1912), **Orville** (1871-1948) y **Lorín**, que no se dedicaría a la aeronáutica, disponían de una fábrica de bicicletas en un pueblecito de Ohio llamado Daytón, en donde nació Orville. Hacia 1900, Wilbur y Orville, deciden inscribirse en la Escuela que Chanute, mecenas de estas tecnologías, había abierto, para enseñar lo que había aprendido y estudiado y divulgar sus experiencias, diseños y proyectos, no solo en América, a través de esta Escuela, también en Europa, en donde, por estas fechas, todavía no se veía ningún progreso en relación a la Aeronáutica. Coincidió esta decisión con la construcción de un artefacto que prueban en los arenales de Kitty-Hawk, lugar de Carolina del Norte, en donde se encontraban a gusto y sin testigos, salvo sus dos ayudantes que actuaban como equilibradores sosteniendo los planos de los aeroplanos al mismo tiempo que corrían en los intentos de despegue. En 1901, ya disponen de un aparato biplano de mayor

envergadura y un peso de cincuenta kilogramos, con el que se ejercitaron convenientemente aunque sin apenas elevación. Al año siguiente, ya tenían otro aeroplano con el que experimentaron cientos de veces, obteniendo estupendos resultados. Su maestro, Chanute, decía sobre ellos: *Los dos hermanos se ciernen en el aire tan bien como el buitre (...)* Desde Lilienthal se han hecho grandes progresos...

En 1902, intuyeron que el momento del éxito se acercaba: consiguieron un vuelo planeado de más de 180 metros y un minuto de duración. El próximo paso sería la incorporación de una máquina productora de energía que, por ella misma, desplazara al artefacto. Pensaron en integrar un motor de automóvil pero los estudiados resultaban demasiados pesados; así que, ellos mismos, construyeron su propio motor. Tras las pruebas de rigor tuvieron listo su artefacto volador en septiembre de 1903 al que le pusieron de nombre *Flyer* que lo mismo significaba «avión» que «aviador» o «cosa veloz» e, incluso, «empresa arriesgada». Con su «animal volador» a cuestas, es un decir, que así también se le podría llamar al *Flyer*, procedieron a los preparativos del carril-guía sobre el que debería deslizarse el artefacto. El 14 de diciembre, Wilbur, intentó elevarse, lográndolo, cayendo a tierra de inmediato. Tres días más tarde, fue Orville quien, muy ufano, tomó el mando del «avión» y lo hizo despegar, obteniendo un desplazamiento de 36 m durante 12 segundos. Fue, se puede decir, sin olvidarnos de Lilienthal, el primer vuelo de un artefacto más pesado que el aire. Se consiguió la sostenibilidad y el desplazamiento que auguró Leonardo da Vinci 400 años antes. Ese mismo día 17, Wilbur hace un vuelo de 59 metros en 13 segundos y, a continuación, sería Orville quien recorrería 66 metros en 15 segundos. Finalmente, Wilbur, realizó un vuelo de 284 metros en 59 segundos. Al año siguiente continúan trabajando con intensidad y consiguiendo recorridos importantes como las varias vueltas que dan a un círculo durante más de 5 minutos. Estas actividades y experimentos los realizan de modo que queden en el anonimato.

En abril de 1903, Chanute se encuentra en París e imparte una

conferencia abierta y sincera, hablando sobre el momento aeronáutico de América y dando a conocer el trabajo de los Wright. Los analistas consideran que es a partir de esta visita de Chanute cuando Francia va a por todas en lo que a la Aeronáutica se refiere. Mientras tanto, Wilbur y Orville, ya en 1905, perfeccionarían su invento, alcanzando un recorrido de 38 kilómetros.

En 1908, Wilbur, emprende viaje a Francia y, con paciencia y mucha tranquilidad, va realizando vuelos cortos. Sin embargo, su hermano Orville, en América, efectúa vuelos importantes, casi todos ellos de más de una hora. En uno de ellos, el 17 de septiembre, lleva como pasajero al teniente **Selfridge**, el cual fallece tras caer el avión de Orville a tierra después de que la hélice se rompiera. Es considerado como el primer sacrificado de la Aviación a partir de la aparición de los aviones a motor. Cuando Wilbur ha confirmado los éxitos de su hermano inicia una serie de vuelos que asombran a propios y extraños: bate récords y consigue premios. Por otra parte, muestra su invento mejorado y se realizan en Pau claras demostraciones con su avión. A estas experiencias asiste el capitán **Alfredo Kindelán y Duany** (1879-1962), militar español perteneciente al Cuerpo de Ingenieros. Desde su incorporación, en 1899, al Regimiento de Minadores y Zapadores, su primer destino, la Aeronáutica sería su principal preocupación. Se puede decir, sin temor a equivocarnos, que Kindelán es un pionero de nuestra Aviación militar, considerándola como elemento esencial de carácter ofensivo. Este piloto alcanzó los más altos cargos de la Milicia. Hasta estas fechas, **Farman**, era considerado como el mejor piloto del mundo; ahora, ese puesto se traslada a Wilbur Wright. Previo acuerdo con el Gobierno francés, los famosos pilotos americanos, que son muy solicitados para que visiten otros países, imparten sus enseñanzas en la Escuela de Pau a 15 alumnos. El rey de España, **Alfonso XIII**, visita esta Escuela (1909) y atiende las explicaciones de los Wright. Cada vez está más convencido de la importancia de la Aeronáutica y, en este sentido, siempre actuará en consecuencia.

Cuando los hermanos volvieron a Estados Unidos, ¿se acordarían de lo que su padre dijera en relación a los ángeles, únicos seres a los que les estaba permitido volar?

El nacimiento de la Aviación en Europa y en España

A partir de la primera década del siglo XX, la historia de la aeronáutica se podría contar a través de su ordenamiento natural o, lo que es lo mismo, en pura cronología.

El desarrollo de los medios aéreos y de sus logros es notorio y, en ocasiones, espectacular. Francia, país a la cabeza de este progreso, ya fabricaba aviones y uno de ellos, pilotado por el brasileño **Santos Dumont**, en 1906, voló por primera vez sobre suelo francés y europeo.

Competiciones diversas, nuevas marcas de velocidad, altura o distancia, circuitos o recorridos entre ciudades... fueron acciones que reflejaron al mundo que algo nuevo y muy importante había nacido.

Un acontecimiento que sirvió de punto de referencia, en esta «edad media» de la aviación, sería el protagonizado por el ya conocido piloto **Louis Bleriot** el 25 de julio de 1909 al cruzar el Canal de la Mancha, de Francia a Inglaterra, en algo más de media hora, sellando lo que para muchos sería la confirmación de que la aeronáutica se había consolidado definitivamente... ¡Cuántos hechos más destacados, arriesgados e importantes llegarían después! Y también fracasos y objetivos casi frustrados. Dejo constancia, en este sentido, de la carrera por etapas París-Madrid, con escalas en Angulema y San Sebastián, organizada por el diario *Le Petit Parisien*. Se establecieron premios de 100.000, 60.000 y 30.000 francos, ofreciendo Alfonso XIII una Copa. La inscripción alcanzó a los veinte pilotos más competentes de Francia. Ante una gran concurrencia, la salida se dio a las cuatro de la madrugada del día 21 de mayo de 1911. El desastre comenzó durante el despegue del piloto **Train** que «a ras del suelo»

su avión se desequilibra dirigiéndose contra un grupo de jinetes y caballos que se encontraban en uno de los laterales de la pista; a fin de evitar el encontronazo intenta desviarse con tan mala fortuna que la respuesta del avión no es la adecuada, derrapa y cae entre las autoridades que presenciaban la salida. El resultado fue el fallecimiento del ministro de la Guerra francés y las heridas graves del presidente del Gobierno **Monis**. De todos los participantes el único que llegó a Madrid muy de mañana, el día 26, fue **Jules Vedrines** (1881-1919), a quien el rey de España le entregó la Copa. Después de cinco días y 1.700 kilómetros recorridos, en algo más de 14 horas, se daba respuesta a los incrédulos sobre las reales posibilidades de grandes desplazamientos, aun cuando en esta ocasión la travesía se desarrollara con muchos incidentes. En España ya se hablaba de esta nueva era del transporte y de la comunicación, no pasando desapercibida la llegada desde París! de Vedrines. El viejo continente, pero sobre todo Francia, sería el referente del desarrollo aeronáutico mundial. Pilotos extranjeros se desplazaban a Europa para hacer realidad sus proyectos, como el citado Santos Dumont, el cubano-español **Rosillo del Toro** (1878-1957), el ecuatoriano **Cosme Dennella** (1891-1937) que fue a Italia, el paraguayo **Pettirossi** (1887-1916) o el peruano **Jorge Chávez Dartnell** (1887-1910) que, cruzando los Alpes, dejaría su vida en recuerdo de la constancia y el sacrificio (el aeropuerto internacional de Lima lleva su nombre como justo homenaje al héroe y joven aviador) y tantos otros que participaron en este progreso del transporte aéreo.

En 1904, se publica en Madrid *Memoria de la navegación aérea*, del científico **Manuel Rivera y Sempere**, iniciándose con ello, en el aspecto divulgativo del estudio y de la investigación, el interés de los españoles por la aeronáutica. En 1907, **Celestino Bayo**, construyó un planeador y lo mismo hizo **Heraclio Alfaro** en 1908. La atracción por la incipiente aviación iba creciendo en España y sería a partir del 5 de septiembre de 1909, cuando nuestra nación se incorporaría a este concurso imparable de las alturas: el capitán de ingenieros **Juan Oliver y Viadera** y el ingeniero **Gaspar Brunet** diseñaron un avión

que Oliver pilotó en la localidad valenciana de Paterna. Sería el primer vuelo de un piloto y de un avión españoles sobre la tierra y en el cielo de España. Dos meses después ocurriría el fallecimiento del primer español en un accidente de aviación (aeroplano a motor), esto sucedió en Antives (Francia), el 16 de noviembre de 1909, un mes después de la clausura de la Exposición Aeronáutica de París en donde **Antonio Fernández Santillana** (1876-1909) había expuesto uno de sus proyectos. Este gran aficionado a la Aeronáutica residía en Niza y se dedicaba al diseño y confección de vestidos. Se le considera el primer español que construyó un avión a motor mostrándolo, en diciembre de 1908, en la I Exposición Aeronáutica que, conjuntamente, organizaron la Federación Aeronáutica Internacional y el Aeroclub de Francia. Se sabe que del modelo presentado en 1909 se construyeron dos prototipos.

En España, un sinnúmero de personajes que tuvieron que ver de alguna manera con la aviación son partícipes de esta carrera cuyo final desconocemos. A continuación, me permito reflejar breves perfiles de algunos de ellos, además del citado anteriormente Abás Ibn Firnas, extraídos de la conferencia *La contribución española al desarrollo aeroespacial* (12-05-2008, coronel de aviación **Pablo Martínez-Darve Martínez**, impartida durante el desarrollo de las IV Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria) a los que he añadido algunos datos que me parecieron de interés resaltar.

ESTEBAN TERRADAS (1883-1950)

Personaje que pertenece, al mismo tiempo, a las edades antigua y media de la aeronáutica y conocedor profundo de los medios tecnológicos que la impulsan. El Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) lleva su nombre.

LEONARDO TORRES QUEVEDO (1852-1936)

Miembro de las principales Academias científicas de la época.

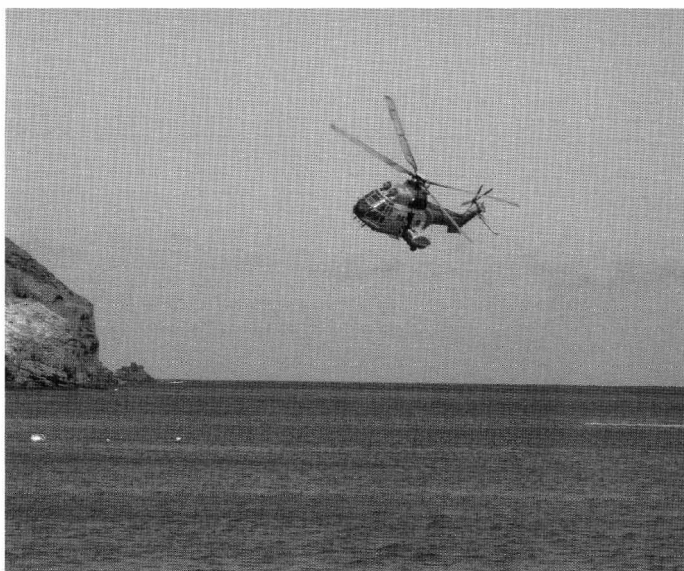
Ingeniero, matemático e inventor, dedicó su trabajo e investigaciones a la mejora y perfeccionamiento de los dirigibles y a consolidar la enseñanza como principal elemento para adentrarse convenientemente en el mundo de la aviación. Suya es la famosa torre de anclaje o amarre que utilizaban la mayoría de los dirigibles de la época y otros originalísimos inventos.

HERRERA LINARES (1879-1967)

Uno de los principales expertos aeronáuticos. La Sociedad de Naciones reconoció su mérito y competencia. Creó un túnel aerodinámico, colaboró con **Juan de la Cierva**, diseñó el primer traje espacial, publicó un manual sobre tecnología aeronáutica, inventó distintos elementos sobre la navegación aérea. En definitiva, a Herrera Linares, se le puede considerar como uno de los grandes estudiosos de la aeronáutica española, llevando a la práctica sus proyectos e investigaciones.

JUAN DE LA CIERVA Y CODORNIU (1896-1936)

Ingeniero de caminos y de construcciones aeronáuticas, inventor y piloto aviador. El creador del Autogiro hizo volar un artefacto biplano cuando tenía 16 años y, siete años más tarde, diseñó un avión de tres motores. Siendo esto importante, la fama de este ingeniero español se consolidó gracias al Autogiro «La Cierva». Después de realizar múltiples pruebas le llegaría el éxito en 1923 y tras añadir distintas mejoras en las palas del rotor e incorporar un «mando único» se construyeron, de los distintos modelos, autogiros en Inglaterra, Francia y Estados Unidos. Durante el verano de 1936 incorporó lo que se denominó el «rotor auto-dinámico», lo cual permitía el despegue vertical. Los estudios y las experiencias de De la Cierva han servido para impulsar la actual tecnología relativa a los helicópteros. Falleció como consecuencia de un accidente aéreo (diciembre de 1936) durante un vuelo comercial.



Evoluciones de un helicóptero *Superpuma* del 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas. Más de ochenta años separan aquellas figuras y pruebas del autogiro del inventor De la Cierva de los modernos helicópteros que utiliza nuestras Fuerzas Armadas (SF MACAN).

CAPÍTULO II

NACIMIENTO DE LA AVIACIÓN MILITAR

CANARIAS SE INTEGRA AL DESARROLLO AERONÁUTICO

NACIMIENTO DE LA AVIACIÓN MILITAR

El avión durante la I Guerra Mundial

Las delicadas maniobras que el tripulante de un globo ha de realizar, la novelería y la fantasía de los espectadores ante el carácter festivo de la aerostación en sus exhibiciones, no hacían presagiar que el globo sería protagonista de las confrontaciones entre los hombres, siempre en permanentes desacuerdos y enfrentamientos. Nada más lejos de la realidad. El desarrollo de la tecnología de los aeróstatos fue impulsado, precisamente, para su participación en las guerras. No eran tiempos de sentimentalismos y las alturas que los globos y más tarde los dirigibles, podían alcanzar, era razón suficiente para que los estrategas militares estudiaran la posibilidad de empleo de estos artefactos como miradores privilegiados e informaran de los emplazamientos de las fuerzas enemigas, de sus desplazamientos y correcciones de tiro. Francia, la adelantada de la aviación, sería también la primera en servirse de los globos para sus reconocimientos aéreos. En 1794, durante la guerra que Francia entabló con Prusia y Austria por la invasión de su territorio, se produjo el primer servicio de este tipo que sería definitivo para la victoria francesa. Una de las primeras manifestaciones de guerra, en relación a la aerostación, se llevó a cabo en 1909, durante las operaciones de Melilla (Guerra de Marruecos).

Los dirigibles ampliaron su campo de acción y añadieron la

protección como uno de los apoyos para estas misiones. Estos aerostatos, tenían una más fácil maniobrabilidad y dirección que los globos. En los primeros años del XX se consolidaría el dirigible militar.

De los románticos globos y de los sorprendentes y majestuosos dirigibles, la técnica pasó, rauda, al aeroplano, al artefacto más pesado que el aire, al elemento con una estructura más consistente y de manejo perfectamente controlado, que podía evolucionar y proyectarse en determinadas figuras, adquirir mayor o menor altura y desplazarse, no ya más rápidamente, también a distinta velocidad. Era, en definitiva, un medio, un recurso de combate decisivo... aunque no desde el principio.

Transcurrirían más de cuatro meses para que desde el cielo se desplomara el primer avión, abatido ¡cómo no! por un piloto francés. Si no hubiera ocurrido este incidente, valga la expresión, habitual, por otra parte, en cualquier confrontación bélica, pareciera como si los aeroplanos que se cruzaban en el espacio, aquellos meses del verano de 1914, se encontrasen evolucionando por exigencias de un guión cinematográfico: aviadores, educados y sensibleros, se saludaban elegante y cordialmente y, no obstante, las armas personales de unos y otros, se disparaban produciendo el temor entre estos arriesgados malabaristas del aire. Al principio de la guerra, Francia, disponía de apenas 150 aviones: al finalizar la contienda contaba con 7.300 aviones militares. La 1ª Guerra Mundial serviría, en el aspecto aeronáutico, especialmente en la aviación civil, para afianzar esta nueva industria cuyo desarrollo era ya imparable.

Como ya se habrá podido intuir, el primer obstáculo que surge en el combate aéreo sería el del armamento de los aviones. ¿Cómo acoplar una ametralladora para que el proyectil no encuentre freno en su salida del arma? Estas investigaciones ya estaban muy avanzadas, incluso se podría decir que antes de la 1ª GM se disponía de un arma de posición delantera sin que la dirección de tiro encontrara impedimento en las aletas propulsoras. No obstante, era

preciso un equipamiento más seguro y en esa dirección fueron los estudios de los técnicos. Desde luego, en los aviones biplazas, el observador continuaría utilizando su arma.

Primero el avión de caza y después el bombardero, consiguieron ampliar el campo de acción en los enfrentamientos, los cuales se extendieron también a situaciones nocturnas (el primer bombardeo nocturno se produjo sobre Londres el 17 de mayo de 1917). Casi al final de la guerra aparecieron enormes aviones de cuatro y seis motores.

Durante el periodo de guerra se fabricaron miles de aviones de combate; del motor Hispano-Suiza, de diseño español (1915), muy utilizado por Inglaterra y Francia, se distribuyeron cerca de 50.000 unidades. A título anecdótico y estadístico señalaré (según **Díaz de Villegas**) que «volaron sobre Alemania, en operaciones de bombardeo, 133 aparatos aliados, en 1915, y 353, en 1918». Inglaterra, recibiría la visita «de más de cien raids...» y sobre París volaron, en 1914, «dos zeppelines y 13 aviones». En 1918, los aliados realizaron 353 ataques sobre Alemania, utilizando más de 2.300 aviones. Se calcula que estas acciones causaron 2.500 muertes. La guerra terminó pero la aeronáutica como ciencia siguió su camino constante e infatigable: proyectos militares, estudios e investigaciones. Estos avances serían los prolegómenos de futuras confrontaciones: el ser humano siempre tropieza dos veces y, en ocasiones, más.

España y sus aviones de guerra

En 1782 se realizaron en España las primeras pruebas en globo cautivo por el Real Colegio de Artillería. España es la primera nación que considera la aplicación militar de los globos. Según Real Decreto de 24 de diciembre de 1884 se crea el Servicio Militar de Aerostación, dependiente del Batallón de Telégrafos de Ingenieros. Cinco años más tarde, en la relación de material del Centro figuraba un globo esférico!, de algo más de 600 metros cúbicos. Eso sí, con nombre: **María**

Cristina, en el que se elevó la propia Regente en 1889. A fin de recordar este apoyo incondicional del uso del globo militar, se acuñó una medalla en cuyo anverso se reflejaba el globo y la fecha de esa ascensión (300 metros) y en el reverso la corona real y la leyenda *A Su Majestad la Reina Doña María Cristina, en grata memoria de su primera ascensión en globos militares*». El Batallón de Telégrafos (datos recogidos del libro de **Gomá Orduña** *La Aviación contada con sencillez*). La Reina, desde aquel 27 de junio, se convertiría en la primera aeronauta real y desde aquella visión que contemplaba a 300 metros de altura pensaría que era preciso un apoyo decidido a esa Aeronáutica incipiente que, sin lugar a dudas, beneficiaría a España. Como se ve, nuestra Aviación, tuvo problemas desde sus comienzos y no solo derivados de las dificultades de abastecimiento, fabricación de gas o de financiación (créditos), también de concepto y de confianza, pues qué si no fueron las divergencias que se tuvieron con el ingeniero inventor español **Torres Quevedo**, promotor de un dirigible que en 1908 superó todas las pruebas, rebasando además las características de los aeróstatos más significativos de la época. El inventor vendería al fabricante francés ASTRA (febrero de 1910) la patente, llegándose al acuerdo de comercializar el dirigible con el nombre del científico y de la fábrica constructora. De este modo nació el *Astra-Torres*, muy utilizado por franceses e ingleses, también lo adquirieron Estados Unidos, Bélgica y Japón. Así se escribieron algunos capítulos de la historia patria que, como tal, siguió su curso.

La política española no iba bien encaminada en estos tiempos, quizás por eso la Administración no prestaba demasiada atención a la nueva tecnología cuya contribución se hacía imprescindible en todos los ámbitos y sectores de la sociedad y de la empresa. No obstante y gracias a la influencia del rey Alfonso XIII, el Gobierno se convencería de que España debía tener una adecuada y competente aviación militar. En este sentido, el Rey no perdería tiempo y a raíz de su visita a Pau, crea la Aviación Militar (2 de abril de 1910), designándose como primer jefe al coronel de ingenieros **Pedro Vives y Vich**.

En 1911, en la Escuela Experimental de Cuatro Vientos (Madrid) se imparte el primer curso de pilotos, siendo su principal artífice el coronel Vives. En esta fecha se encontraba al mando del aeródromo el capitán Kindelán. Los profesores franceses **Osmont** y **Dufour** impartieron las clases a un grupo de futuros pilotos entre los que se encontraban, el propio Kindelán, **Herrera**, el teniente **Ortiz Echagüe**, **Arillaga** y **Barrón**, todos ellos ingenieros militares. El número uno de la primera promoción de pilotos militares correspondió a Kindelán; esto ocurría el 31 de julio de 1911. Un año antes, según Gomá, **Alfonso de Orleans y Borbón**, había conseguido su titulación como piloto en la Escuela Militar de Mourmelon (Francia), considerándole el primer militar español que obtuvo el título. No obstante, otras referencias reflejan que sería el 23 de octubre de 1911 cuando obtiene la titulación, en Francia, junto al civil **Benito Loygorri**. En este año de 1911, se abriría el aeródromo de Tablada (Sevilla). El 3 de enero de 1913, en Getafe, se crea la Escuela Nacional de Aviación (ENA), de la que serían profesores un grupo de ingenieros industriales que, enviados por el ministro de Fomento a Francia, consiguieron sus títulos de piloto. La Escuela, en 1917, pasó a depender del Ministerio de Guerra y, por tanto, Getafe, se convertiría en aeródromo militar. El Servicio de Aeronáutica Militar nace también durante este mismo año (23 de febrero), haciéndose cargo del mismo, como primer director, el coronel Vives. A partir de este momento a la Aeronáutica Militar se incorporan, como secciones o servicios independientes, la antigua especialidad de Aerostación (creada en 1884) y Aviación Militar (creada en 1910), a cuyo mando se designa, en junio, a Kindelán. De esta última dependerían las distintas escuadrillas de aviones como la 1ª Escuadrilla Expedicionaria que se estableció en Tetuán (Protectorado español de Marruecos). En febrero de 1913, Alfonso XIII, visitó el aeródromo de Cuatro Vientos en donde se bautizó en las alturas al volar por primera vez durante 20 minutos en el dirigible *España*, tripulado por Vives y Kindelán.

La Marina de Guerra Española ya pensaba en la posibilidad de tener su propia Aviación. Algunos oficiales reciben cursos en la Escuela

de Cuatro Vientos (los alféreces de navío **Viniegra** y **Chereguini** son los primeros). Según Real Decreto, se crea, el 13 de septiembre de 1917, la Aviación Naval que cambia de denominación, en 1920, por la de Aeronáutica Naval. Desde su creación, la Aviación Naval ha tenido un importante y meritorio desarrollo. Se crean bases aeronavales, se construyen distintos tipos de aviones, se participa en las campañas de Marruecos, en determinadas travesías, como la del *Plus Ultra* (con buques de apoyo: el crucero *Blas de Lezo* y el destructor *Alsedo* y la participación del teniente de navío **Juan Manuel Durán** y **González** en el propio vuelo) o la del capitán ingeniero naval **Antonio Cañete Heredia** en la *Patrulla Atlántida* (Melilla-Guinea Ecuatorial). En definitiva, nada hacía presagiar que la Aeronáutica Naval desaparecería... Y ello ocurrió en 1939, pasando pilotos y personal técnico, gran parte de estos efectivos, al recién creado Ejército del Aire (1 de octubre de 1939). Habría de transcurrir un cuarto de siglo (1964) para que unas nuevas alas surcaran los cielos de España y los mares observaran impertérritos las aeronaves del Arma Aérea de la Armada.

Durante la guerra de Marruecos (1909-1927), España llevó a cabo acciones que, por primera vez en la historia militar, se podrían calificar como propias del Arma Aérea *ejerciendo su acción no de forma aislada y esporádica, sino de manera regular coordinada y de conjunto* (Martínez-Darve). Las denominadas campañas de Yebala (Marruecos) dieron lugar a la participación de la aviación militar española en este territorio. El coronel Vives, en octubre de 1913, se desplazó a Tetuán para estudiar sobre el terreno las necesidades aeronáuticas. El ministro de Guerra dispuso que se preparara *con urgencia una escuadrilla y su parque móvil de reserva*. El 22 de octubre emprende la marcha a Tetuán estos primeros elementos de combate de la Aviación española al mando del capitán Kindelán y el teniente piloto Alfonso de Orleans y Borbón, contingente que se sitúa en el aeródromo que se llamaría Sania Ramel, próximo a la capital nortea. El material aéreo destacado en Tetuán estaba compuesto por cuatro monoplanos Nieuport de 50 CV, cuatro biplanos Lohner de 90 CV y

cuatro M. Farman de 70 CV. En cuanto al personal de vuelo lo conformaba nueve pilotos y seis observadores. El primer vuelo de la aviación militar española en cielo marroquí se llevó a cabo el día 2 de noviembre siendo los pilotos **Carlos Alonso** (teniente de Intendencia) y **Sagasta** (alférez de navío) los que tripularon el avión Nieuport. Al día siguiente, toda la Escuadrilla participó de un vuelo de reconocimiento sobre Laucien. El día cinco de noviembre se llevó a efecto el primer hecho de armas, considerándose como la primera vez en la historia militar que se realizó un bombardeo. En el Farman nº 1 se instaló el primer visor de puntería, y fue la 1ª Escuadrilla Expedicionaria la pionera del verdadero bombardeo aéreo. Martínez-Darve nos recuerda que fueron los capitanes Barrón y **Cifuentes** los que realizaron esa acción. Al poco tiempo, Barrón se hizo cargo del aeródromo de Cuatro Vientos. Rechojo de Gomá (de su obra citada), las siguientes manifestaciones de Kindelán (1924): *Con aquellos elementos en el mes de octubre de 1913, con una escuadrilla de doce aeroplanos, llevando cada uno un remolque y un camión para el servicio y, además, un segundo escalón (...) hizo su debut bajo mi mando en el aeródromo de Tetuán la Aviación Española. Entonces podíamos enorgullecernos de que no estábamos retrasados respecto a las demás Aviaciones. La guerra de 1914 lo demostró. Estábamos, además, más adelantados en algunas cuestiones que la mayoría de los beligerantes (...). Teníamos bombas, desde luego superiores a las bombas francesas; teníamos los visores alemanes Carbonit, que eran los más perfeccionados; teníamos aviones de bombardeo, que eran tan perfectos, quizás, como los actuales; teníamos cámaras fotográficas (...) y proyectiles especiales de aeroplanos.*

El día 19 de noviembre de 1913, los pilotos teniente **Julio Ríos Angüeso** (Infantería) y observador capitán **Manuel Barreiro Álvarez** (Ingenieros), volando a poca altura sobre Laucien recibieron «una descarga de fusilería» sobre el monte Cónico. En tal acción, ambos tripulantes, fueron heridos de gravedad: Ríos, en el vientre y pierna y Barreiro en el vientre. Con gran sufrimiento llegaron a la base *sin que el aparato sufriera averías ni perjuicios la tropa acampada, siendo*

trasladados al hospital. Este suceso está considerado como la primera vez que hieren a unos pilotos en guerra. El Rey los ascendió, siéndoles concedidas la Cruz Laureada de la Real y Militar Orden de San Fernando. Un bautismo de sangre y primera distinción que enaltece y dignifica a nuestra Aviación militar.

La Aviación española empleó en África sus aviones continuamente, cumpliendo con todo rigor y disciplina las misiones encomendadas, principalmente las relativas al reconocimiento, a la protección de las fuerzas propias, detección del enemigo y abastecimientos de posiciones sitiadas.

A partir de la 1ª Guerra Mundial, el Aeródromo Militar de Cuatro Vientos se convirtió, de alguna manera, con la llegada del capitán Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor, en lugar de diseño y producción de elementos y equipos relativos a la aeronáutica. El jefe del aeródromo diseñó un avión, el *Barrón Flecha*, primer avión militar totalmente realizado en España. Durante 1918, a fin de renovar el parque aéreo, se convocó un concurso de aviones en el que solo podían participar proyectistas españoles. Como consecuencia de esta convocatoria y debido a un accidente del bombardero que presentó el renombrado Juan de la Cierva, nacería, lo que para algunos analistas y entendidos sería la mayor aportación que España hizo a la Aeronáutica: el Autogiro.

Dos hitos importantes de nuestra industria nacional se conjugan en 1923: el nacimiento de dos empresas que, sin ellas, posiblemente la Aeronáutica española no hubiera alcanzado el prestigio y las cotas de rentabilidad de sus producciones. El 3 de marzo de este año, en Getafe (Madrid) y por José Ortiz Echagüe, se fundó Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA) y en diciembre, en Carabanchel Alto (Madrid), se creaba Talleres Jorge Loring que, posteriormente, se convertiría en Aeronáutica Industrial, S.A. (AISA). Convendría añadir en este párrafo las referencias a la Casa Elizalde y a la Hispano Suiza, S.A. que, al margen de otras compañías que surgieron en España

fueron, junto a las anteriormente citadas, en estos tiempos de desarrollo, los cimientos y las impulsoras de la Aeronáutica militar.

La crónica de la Casa Elizalde comienza en enero de 1908, cuando **Arturo Elizalde Rouvier, Rafael Biada y Vallet Arnau**, constituyen J.M. Vallet y Cía. Esta firma catalana de fabricación y reparación de automóviles, se transforma, en 1911, en la Sociedad Biada, Elizalde y Cía. Hacia mitad de 1915 figura como único accionista Arturo Elizalde. Sería a partir de la visita que realizara a la fábrica, en 1917, el director del Servicio de Aeronáutica Militar, coronel Vives, cuando se puede considerar que Elizalde inicia sus proyectos aeronáuticos. Los primeros motores de aviación que se diseñaron fueron uno refrigerado por agua, el T-80 y otro por aire, el T-40. En diciembre de 1925 fallece Arturo Elizalde y su viuda, **Carmen Biada**, considera que en esos momentos lo mejor para la empresa es nombrar un director militar, cargo que recae en el jefe de Taller de Motores de Cuatro Vientos, capitán **Julio de Rentería y Fernández de Velasco**. En la Exposición Nacional de Aeronáutica de 1926, Elizalde presenta su motor T-80, el primero que construyó. Por esta época ya se fabricaban los Lorraines de 450 CV. Se puede decir que, a partir de este año, Elizalde, S.A., su nueva denominación, se dedica exclusivamente a la Aeronáutica. En el Salón Aeronáutico de París de 1932, se exponen los famosos motores Dragón. En 1949, fallece, el 11 de diciembre, la que fue presidenta de Elizalde durante casi un cuarto de siglo, sucediéndola **Antonio Elizalde**. Dos años después, el Instituto Nacional de Industria (INI), cuyo nacimiento se originó el 30 de septiembre de 1941, adquiere Elizalde, S.A. y nace la Empresa Nacional de Motores de Aviación (ENMASA). En 1972, CASA absorbe la totalidad de ENMASA. En cuanto a la Hispano Aviación, S.A., decir brevemente que sus orígenes se remontan a 1903, cuando nació la Hispano Suiza, S.A., dedicada al sector automovilístico. Una filial, en 1918, además de construir vehículos, fabrica material de guerra y aviones y, a partir de 1935, solo se dedicaría al sector aeronáutico. El 13 de junio de 1943 nace oficialmente la Hispano Aviación, S.A. (Sevilla) para fabricar aviones de guerra. (Para una mayor información

sobre empresas de aviación dedicadas al sector militar es especialmente recomendable la obra del doctor ingeniero industrial **Manuel Lage Marco** *Hispano Suiza 1904-1972. Hombres, Empresas, Motores y Aviones*).

La guerra de Marruecos fue, sin duda, un campo de experimentación inolvidable para la Aviación española y, también, para otros ejércitos. El desembarco de Normandía (2ª Guerra Mundial, 6 de junio de 1944) se llevó a efecto según la planificación realizada para el desembarco de Alhucemas (Marruecos, 8 de septiembre de 1925): *por primera vez en la historia actuaron fuerzas conjuntas-combinadas bajo mando único*. Realmente podemos decir que nuestra aviación militar fue la primera en intervenir en una campaña (1913, Tetuán). En relación a este tema destacaré lo que **García Morato** (Ceuta, 1904-aeródromo de Griñón, Madrid, 1938). dejó escrito: *En esta guerra la Aviación ha tenido ocasión de demostrar cosas que nunca se habían intentado antes. Por ejemplo, el uso de la Aviación como fuerza de choque, contra la Infantería, en estrecha colaboración con la Infantería propia*. Este insigne aviador procedía del Arma de Infantería e ingresó en el servicio activo en 1920. Con una gran afición por la aviación destacaría tanto en España como en los círculos internacionales, consiguiendo un subcampeonato mundial de acrobacia. Participó en la Guerra Civil española en el bando nacional empleando el famoso Fiat con el que derribó 47 aparatos contrarios. Durante este enfrentamiento realizó 1.500 horas de vuelo. Ascendió por méritos de guerra y se le concedió la Laureada de San Fernando. Dejó dos obras muy importantes: un *Manual de Acrobacia y Guerra en el Aire*.

La Aviación militar española continuó su desarrollo tecnológico y de expansión territorial. Durante la Guerra Civil la aviación no solo fue un campo experimental para España, también y, quizás, sobre todo, para los países participantes. La primera enseñanza de este periodo de guerra fue la derivada del transporte aéreo masivo: el cruce del Estrecho de Gibraltar, desde Marruecos, hasta Andalucía, fue una

acción continuada reconocida en todo el ámbito militar europeo. Este movimiento de tropas por aire comenzó el 20 de julio y los aviones (Focker y Dornier Wal), construidos por fábricas españolas (AISA y CASA) y sus tripulaciones, pertenecían al denominado bando nacional. Al inicio de la segunda semana de agosto se incorporaron al puente aéreo los famosos Junkers (JU 52) y tripulaciones alemanas.

Muy brevemente haré referencia de los prototipos de aviones nacionales que fueron utilizados por nuestra aeronáutica militar:

- 1915.- El ya citado *Barrón Flecha*, del capitán Eduardo Barrón
- 1929.- CASA III, primer avión de diseño CASA, monoplano, de **Luis Sosa**
- 1935.- GP1, avioneta de escuela, de **González Gil y Pazó Montes**
- 1942.- HM1, monoplano, de **Pedro Huarte-Mendicoa**
HS42, Hispano-Suiza
- 1946.- I11, I11B de Iberabia y AISA, avionetas de turismo y escuela, de **Juan del Campo**
- 1953.- HA100 (*Triana*), Hispano Aviación, monomotor de entrenamiento
- 1955.- C207 (*Azor*), CASA, transporte, de Huarte-Mendicoa y **Ricardo Valle**
H200 (*Saeta*), HASA, birreactor de entrenamiento y ataque
- 1971.- C212 (*Aviocar*), CASA, biturbohélice de transporte, de Ricardo Valle y **José Luis López Ruíz**
- 1977.- C101 (*Aviojet*), CASA/HASA, de Ricardo Valle y **Rafael Rubio**
- 1983.- CN235, CASA, de José Luis López Ruíz
- 1997.- C295, CASA

Como se puede observar por esta relación, cuyos datos han sido extraídos del capítulo *Los prototipos españoles* del libro *La Aviación y el Espacio*, editado por el Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos



Sería la fábrica Hispano Aviación, S.A. (Sevilla) la encargada de la construcción de estos magníficos aviones, bautizados *Saeta* : primer reactor nacional y primero con licencia para poder ser fabricado en otros países. El primer vuelo se realizó en agosto de 1955 y el segundo prototipo lo efectuaría dos años más tarde. Este avión se exhibió (1957) en Le Bourget (Francia). El Ejército del Aire español encargó un pedido de 30 aviones HA200 en 1959. De las dos versiones más conocidas (HA200 y HA220, *Supersaeta*) las Fuerzas Aéreas españolas dispuso de más de cien unidades, aviones que causaron baja a partir de finales de 1981 (Archivo CAL).

de España (Madrid, 2003) con motivo del Centenario de la Aviación; España, desde 1915, está integrada en esta tecnología que nos sorprende año tras año.

El Ejército del Aire español ha utilizado un sinnúmero de aviones de carácter militar, desde el famoso Breguet XIV (del ingeniero francés **Louis Breguet**) al Boeing B707 (transporte de personal militar y preparado también para avión cisterna) pasando por los Fiat, Heinkel111, Sabre, *Saeta*, Mirage, Harrier (de despegue vertical y utilizado por España en el porta aeronaves *Dédalo* por primera vez

en el mundo,1976), C101 (*Aviojet*, utilizado por la prestigiosa, a nivel mundial, patrulla acrobática *ÁGUILA*, de grato recuerdo en Canarias), Grumman, *Hércules*, *Azor*, DC3... por citar solo algunos de ellos.

EUROFIGHTER

Aun cuando quizás se salga de las lindes de este texto no resisto la tentación de reflejar, siquiera en unas pocas líneas, el «futuro» de nuestra aviación de combate representado en el Eurofighter EF2000 (Typhoon) o C16 en términos domésticos. En octubre de 1986 se pone en marcha el Programa EF2000 a fin de desarrollar un sistema de armas *mediante la cooperación y dentro de un programa conjunto* a través de lo que se denominó Consorcio Eurofighter: Reino Unido, Alemania, Italia y España. Nuestra nación se integra en el Grupo European Aeronautic Defence and Space Company (EADS). El canal operativo lo produce la empresa Construcciones Aeronáuticas (CASA) con un capital humano de 700 personas que colaboran y trabajan directamente en el compromiso español de participar en el sistema con un 13 %. El C16 es el futuro o soporte de nuestra defensa aérea y elemento ofensivo principal del Ejército del Aire español. Salvo error u omisión por mi parte, y a fecha 2009, contabilizo dos docenas de aviones caza C16 o *Eurofighter* y ocho en la versión biplaza destinados en el Ala nº 11 (Morón, Sevilla). En la prestigiosa Revista *Aeronáutica y Astronáutica* (Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas) nº 769, de diciembre de 2007, se puede encontrar un completísimo dossier sobre este magnífico sistema de armas, cuya lectura hará las delicias del más exigente y curioso interesado en estos temas.

CANARIAS SE INTEGRA EN EL DESARROLLO AERONÁUTICO

Antecedentes

Si bien es cierto que las primeras pruebas aerostáticas españolas no se producen ni se realizan en las Islas Canarias, no lo es menos que los animadores y, en cierta medida, promotores de estos vuelos

en globo fueron canarios: los ilustres José de Viera y Clavijo (1731-1813) y **Agustín de Bethencourt y Molina** (1758-1824), director de la Escuela de Ingenieros de Caminos. Parece ser que fue este último, ingeniero muy reconocido en su época, sobre todo en Rusia, quien promovió la primera ascensión en globo el 29 de noviembre de 1783. Sin embargo, otros estudiosos opinan que sería Viera y Clavijo, autor de *La máquina aerostática*, poema en octavas que recuerda pormenorizadamente el globo de los Montgolfier y las primeras ascensiones, el impulsor de esa primera ascensión, prueba que se realizaría 17 días después de la citada de Bethencourt. Esta se llevó a cabo en la casa de campo del infante **Don Gabriel**, hijo de **Carlos III** y la de Viera, en los jardines de la residencia palaciega del marqués de Santa Cruz, el 15 de diciembre. No obstante lo dicho, Gomá Orduña, manifiesta categóricamente que: *El primer globo lanzado en España, lo elevó en Madrid don José de Viera y Clavijo, en 1773 (sic), (...) asistió en París a un curso de gases, en Madrid efectuó lanzamientos de aeróstatos*». Asimismo, en la página 17 de su *Diccionario de Historia Natural de las Islas Canarias* (Nivaria Ediciones. 2004) podemos leer: *... habiendo sido el mismo Viera el que hizo volar en Madrid el primer globo pequeño aerostático ...*

Me van a permitir ustedes, amables lectores, una pequeña digresión o, si se quiere, un paréntesis, para hablarles de la figura de Viera y Clavijo, posiblemente el personaje más destacado del s. XVIII y de la Ilustración en Canarias y que tanto tuvo que ver con la Real Sociedad Económica. Así que solo unas líneas para recordarle y rendir homenaje, al mismo tiempo, a la más que bicentenaria y patriótica institución producto de la Ilustración, nacida en Las Palmas el 4 de febrero de 1776.

La figura de Viera es sorprendentemente singular y ejemplo de dedicación al estudio a través de la observación, de la investigación y de la lectura. Este erudito, integrado en el espíritu de la Ilustración, conocedor de lenguas y de países, orador, escritor y traductor de obras, admirador del benedictino **Feijóo**, de los predicadores

franceses, de Europa y España, tenía como principales preocupaciones la moral y la enseñanza. Era, sin lugar a dudas, un destacado humanista en su más amplia significación. Nacido en Tenerife, fue arcediano de Fuerteventura, recibiendo las órdenes menores a los 19 años y tras pasar por el subdiaconado, recibiría en Canaria las órdenes mayores. Después de una larga temporada en Madrid y ser el educador de **Francisco de Silva y de la Cueva**, hijo del marqués de Santa Cruz y Mudela, cometido que le permitió grandes desplazamientos y codearse con la nobleza, se afincó en Gran Canaria y, desde 1785, se dedica a una extensa colaboración con la Real Sociedad de la que sería su director desde 1790 hasta su fallecimiento.

El interés por las cosas del aire crecía conforme se iban conociendo los proyectos, pruebas y aventuras que se realizaban en Europa. Canarias, por tanto, quería incorporarse a esta nueva y sorprendente carrera del espacio. No extrañó que en Tenerife un profesor de matemáticas, **Pedro Maffiotte**, diseñara un globo en forma de disco propulsado por un motor, lo que hubiera sido un dirigible al disponer de un sistema direccional. Sí sorprendieron, sin embargo, las *elucubraciones* (Ramírez Muñoz), del inventor tinerfeño **Celestino Lozano** que, según se desprende de algunas lecturas, nunca había visto un globo ni un dirigible. El citado Lozano, hacia 1871, propuso la creación de una empresa que construyera y, posteriormente, comercializara un dirigible, con un capital de 25.000 pesetas. El futuro empresario opinaba que este medio de transporte le vendría como anillo al dedo a todas las islas del archipiélago y, además, sería barato, rápido y cómodo. Todo este proyecto se publicó en *El Amigo del País*, órgano de expresión de la Económica de Tenerife. Como se puede observar, al menos en teoría, el interés existía y, también, en la práctica, sobre todo, al principio, en lo relativo a los globos. La idea de Lozano ¿no nos recuerdan las manifestaciones del religioso Lorenzo de Guzmán (casi dos siglos antes) al rey de Portugal cuando le dijo que su «máquina voladora» sería beneficiosa para el transporte, los comerciantes y la milicia?

Los últimos años del siglo XIX serían propicios para que la gente esperara alegremente a que los amarres de estos artilugios se aflojasen y con lentitud el globo ascendiera hasta quedar completamente libre. En nuestra ciudad, estos llamativos y coloridos aeróstatos se colocaban en el denominado, entonces, Circo Gallera de Cuyás o cerca de la Alameda. Lo mismo ocurría en Santa Cruz de Tenerife en un descampado que hoy ocupa la plaza de Weyler.

La tecnología avanzaba a gran velocidad. El siguiente paso sería la elevación de globos, y su desplazamiento, con un tripulante en su interior, lo que aumentaba el peligro del espectáculo. Un tal capitán Guillaume, así conocido artísticamente (de nombre **Jaime Campany**), que trabajaba en un circo, sería el encargado de hacer disfrutar y, en ocasiones, temer a los espectadores curiosos que contemplaban estas maravillas. Sería en la plaza de toros de Santa Cruz de Tenerife, un 4 de noviembre de 1894, cuando por primera vez un globo tripulado despegaría de suelo canario y surcaría su cielo. En Gran Canaria sería el 23 de agosto de 1896, protagonizando el hecho el mismo piloto, sobre la tierra y el cielo de Arucas. Este capitán Guillaume, personaje de múltiples aventuras, sería profesor de gimnasia en el Colegio de San Agustín durante un largo periodo desde 1903. Siendo instructor en 1910, intentó la *travesía* en globo desde Las Palmas a Telde, saliendo de Guanarteme y dando con sus huesos en el, entonces, túnel de La Laja, sin mayores consecuencias, salvo heridas de poca consideración para él y para su globo. El domingo 29 de marzo de 1980 y en las *páginas especiales* de *La Provincia*, el periodista **Ángel Tristán Pimienta**, relataba así el hecho:

Sin embargo, fue en 1910 cuando se elevó el primer aparato volador en Las Palmas y que no fue otra cosa que un globo que despegando de las desérticas lomas de Guanarteme fue a estrellarse en las cercanías del túnel de Telde (sic)... (Este texto se incluía en las crónicas del Cincuentenario del Aeropuerto de Gando, 1930-1980).

El Graf Zeppelin

El paso de los dirigibles por Gran Canaria, hacia lejanos destinos, era observado por los habitantes de la ciudad con una gran curiosidad. Uno de estos dirigibles tuvo más resonancia entre la población por llevar en su interior a un grancanario: el científico y estudioso doctor **Jerónimo Megías**. Tras un fallido intento de un viaje a Nueva York en dirigible, consiguió un pasaje para la i primera vuelta al mundo! en el *Graf Zeppelin*, partiendo de Alemania el 15 de agosto de 1929 y regresando el 4 de septiembre del mismo año. Fue el único español que tuvo esta experiencia, seguida con gran interés por el rey Don Alfonso XIII, quien recibía información a través de los mensajes que el doctor transmitía telegráficamente sobre las incidencias del viaje.

Me van a permitir ustedes, amables lectores, entretenerles un poco con esta maravillosa aventura de los dirigibles protagonizada por este eminente grancanario, representante español en una época romántica en la que para viajar en estos aeróstatos, indudablemente, había que tener valor o, al menos, decisión y vocación de conocer directamente lo que estas nuevas tecnologías ofrecían al mundo.

Empecemos...En octubre de 1928 se inició el primer viaje del *Graf Zeppelin* que partió de la localidad alemana de Friedrichshafen hacia la de Lakehurst, Estados Unidos. En este primer vuelo tomarían parte 41 tripulantes y 18 pasajeros, entre ellos se encontraba el teniente coronel jefe de instrucción de la Aeronáutica Militar, **Emilio Herrera y Linares**. El doctor Jerónimo Megías, en su delicioso libro *La primera vuelta al mundo en el Graf Zeppelin*, relata, en el primer párrafo del capítulo primero, lo siguiente: *Por confusión o equivocación en la fecha señalada para la salida no pude permitirme la satisfacción de figurar como pasajero en el primer viaje...* Megías, sin embargo, ya pensaba en el siguiente, que se realizaría al término de este mes de octubre pero que, por circunstancias meteorológicas, se iba aplazando. Por fin, el 16 de mayo de 1929, el *Graf Zeppelin* comenzó su segundo viaje trasatlántico..., vuelo que no llegaría a su destino

por inconveniencias técnicas: dos de los cinco motores dijeron basta y **Eckener**, el comandante del dirigible, decidió volver a Friedrichshafen. No acabarían aquí las sorpresas. Ya en Francia, se informa de que el dirigible vuela con un solo motor. La preocupación se extiende por todo el interior y la incertidumbre aumenta a cada instante...*Nos damos cuenta de que estamos en trance mortal y de que vivimos instantes decisivos* (Megías). Tampoco faltaría cierto humor negro. En cierta ocasión algunos pasajeros se interesaron por la mejor postura de caída, a lo que Megías contestó que todas eran buenas. Felizmente, el enorme artefacto, se posó en tierra, en Cuers, dos días después de iniciado el vuelo.

A partir de este momento se considera la posibilidad de dar la vuelta al mundo en dirigible y el doctor Megías comienza sus gestiones para participar de tan insólita aventura. Sus contactos fueron positivos y, por tanto, sería uno de los veinte pasajeros que embarcarían en el *Graf Zeppelin*. El 15 de agosto de 1929, la mole de 236 metros de longitud es iluminada, los pilotos **Lehmann, Flemming y von Shiller**, reciben las últimas instrucciones de Eckener. *Los balones del gas en suspensión aparecen inflados, así como los depósitos del gas Blau; combustible que alimentará los cinco motores Maybach, de 500 caballos cada uno...* Los pasajeros se van incorporando al dirigible... Ya solo queda la orden de soltar los amarres. El público despide con entusiasmo a los componentes de la aventura aérea que, según Jerónimo Megías, eran *alemanes, franceses, ingleses, australianos, norteamericanos, suizos, italianos, japoneses, rusos y un español...* El dirigible va tomando altura, los ánimos alegres y ya apaciguados. El doctor aprovecha para enviar al rey de España su primer mensaje: *S.M. el Rey don Alfonso. Santander. Pintoresco espectáculo, salida magna aventura. Marchamos hacia N.E. buscando Norte Siberia, descender línea recta Tokio. Comandante Eckener y yo saludaros respetuosamente Vuestra Majestad. Jerónimo Megías.*

El rey de España, Alfonso XIII, tan interesado por la Aeronáutica, agradecería esos saludos y animaba a Megías a que le informara de

las incidencias del viaje. En este maravilloso vuelo *Eurasia, Pacífico, América, Atlántico (...)* se embarcaron veinte pasajeros y gran cantidad de material de salvamento, fusiles y dos ametralladoras, además de 60 tripulantes, entre ellos el médico español don Gerónimo Megías, director del Instituto Llorente (Gomá). El *Zeppelin* era un dirigible enorme, inventado y diseñado por el aeronauta militar **conde de Zeppelin** (1838-1917). La característica principal o una de las más importantes, de estos artefactos, una vez superada la etapa de su aparición y primeros vuelos, era la rigidez de su estructura lo que, en cierta medida, daba una mayor seguridad. El personaje asociado a estos grandes del espacio de la época sería Hugo Eckener (1868-1954), también alemán y llamado en su entorno el *comandante de los zeppelines*. Hasta la 2ª Guerra Mundial, Eckener, filósofo, químico y experto en economía, había realizado una gran cantidad de singladuras aéreas a América y esta vuelta al mundo.

El vuelo, con las incidencias lógicas de tan largo recorrido, se desarrollaba con la «normalidad» de una gran aventura. En Estados Unidos, Eckener, da el mando al capitán-ingeniero E. A. Lehmann ya que, por asuntos relacionados con los dirigibles, ha de quedarse en Nueva York. Así que, la 4ª etapa, la del regreso, se efectuaría sin la compañía del *comandante de los zeppelines* (en este vuelo viajaba como timonel un hijo de Eckener). Hay que observar que de los veinte pasajeros que salieron de Alemania solo terminaron la vuelta al mundo ocho, entre ellos Megías. En Lakehurst embarcaron 12 pasajeros nuevos.

El doctor Megías, sobre el Atlántico, piensa en su patria chica, muy pronto la sobrevolaría y deja correr libremente sus pensamientos y, sobre todo, sus sentimientos:

Por la noche nos hemos desviado bastante al sur de las islas Azores, entre las de Madera y las Canarias. Estamos en comunicación radiotelegráfica con la estación de Canarias; mi contento alcanza proporciones infinitas, quiero reconocer hasta el aire que respiro; es el

mismo que me envolvió cuando vine a la vida y que me llenó los pulmones en los felices días corridos desde la niñez hasta la juventud.

En las Islas están vinculados mis afectos entrañables. He dirigido dos radiogramas, uno al alcalde de Las Palmas, saludando en él a mi querida ciudad natal; otro a mis hermanos, enviándoles abrazos, rebosantes de alegría, al encontrarme cerca de ellos, en el triunfal regreso de la vuelta al mundo y encareciéndoles un piadoso encargo: que depositen en mi nombre un puñado de flores sobre las humildes piedras que, entre los muros y cipreses del modesto cementerio de Arucas, cubren las reliquias de mi santa madre...

El dirigible se dirige a la península Ibérica; ya sobre ella, Megías, en nombre del comandante Lehmann, de toda la tripulación y pasajeros, dirige a S. M. el rey de España un radio de salutación e informándole de que sobre las seis de la tarde pasarían por Santander. Y así fue... La bella ciudad norteña, su mar, el hotel Real, la Magdalena y su palacio, estuvieron a la vista de todos, pasando el dirigible majestuoso camino de su final exitoso. Atrás quedaron miles de kilómetros recorridos a través del espacio y atrás quedó la gran aventura. El *Graf Zeppelin* llegó a Friedrichshafen el 4 de septiembre.

El sueño se hizo realidad y Jerónimo Megías, cuya sensibilidad por la ciencia y el saber le llevó a recorrer el mundo por tierra y por mar, anotaría en su agenda el conocimiento de los caminos del cielo.



Uno de los viajes del *Graf Zeppelin* a su paso por Las Palmas. Es de agradecer el oportunismo del fotógrafo, quedando constancia perenne de este vuelo. (DDO).

Convendría señalar el interés de España en todo lo relacionado con los dirigibles. El rey Alfonso XIII tenía muy claro que la Aeronáutica sería base fundamental para el desarrollo y el progreso de los países. Hacia 1922, da instrucciones al comandante Herrera para que estudie la posibilidad de enlazar España con Argentina por medio de un dirigible. Cuando se presenta el proyecto se tiene la seguridad plena de alcanzar el éxito si se lleva a efecto esa comunicación y de los beneficios que reportaría esa unión, no solo de países, sobre todo de continentes. Desde un principio, a nivel internacional, fue reconocido el interés de España y el estudio de Herrera, que no se limitó a plantear solo la conexión con América, tuvo también en cuenta las posibles líneas de África. Sevilla sería el centro neurálgico de recepción y partida. También se establecieron, en los distintos puntos de escala, sistemas de toma de combustible y los postes de amarre de Torres Quevedo. Se programó un primer viaje, con el *Graf Zeppelin*: España-América del Sur-La Habana-América del Norte. En este primer vuelo (18 de mayo de 1930) embarcarían el teniente coronel Herrera, el

infante Alfonso de Orleans y Borbón, el ya conocido por sus aventuras aéreas doctor Megías, varios civiles, un brasileño y cinco alemanes. El dirigible, en su cometido de línea postal, dejaba las bolsas-correo, que descendían mediante un paracaídas, en determinados puntos de su recorrido. El 25 de mayo llegó a Río de Janeiro. El mal tiempo impidió tomar en La Habana, sí se pudo realizar el amarre en Lakehurst. El regreso se efectuó el 3 de junio. El *Graf Zeppelin*, hasta 1935, hizo más de 400 viajes y sobrepasó las 80 travesías sobre los grandes mares, llegando a recorrer un millón de kilómetros.

El primer vuelo en cielo canario

Las *I Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria*, celebradas entre los días 28 y 30 de abril de 2003, fueron dedicadas a conmemorar el 90 Aniversario del primer vuelo en Canarias. Se consideró que, ante la importancia y significación de esta memoria, las autoridades locales deberían integrarse plenamente en la celebración y mostrar su apoyo total: tanto una cosa como otra se consiguió lo que, indudablemente, se proyectó el hecho convenientemente y se reflejó, con alegría, el éxito de las Jornadas. Asimismo, era importante dejar constancia permanente de lo que aconteció aquel 30 de abril de 1913. Este testimonio se tradujo en la emisión de una medalla conmemorativa de tirada limitada, en bronce y plata, en la que participaron para financiarla, además de la Económica, particulares y coleccionistas. Por otra parte, se programó la colocación de una placa conmemorativa en la plaza del aviador Garnier (confluencia de la calle de California – barrio de Guanarteme – con la playa de Las Canteras) además de la intervención de distintos oradores: consulesa de Francia, general jefe del Servicio de Historia y Cultura del Ejército del Aire, director de la Real Sociedad Económica y el alcalde de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. La mañana resultó muy festiva, evocadora, pues ese era el propósito, y animada por una multitud que escuchaba con atención los discursos y las intervenciones de la Unidad de Música del Mando Aéreo de Canarias.

En este acto, de recuerdo a tan significativo hecho y de homenaje al piloto Garnier y a la Aviación, tuve el honor y la satisfacción de recordar la efeméride de aquel 30 de abril de 1913 y ese texto que entonces leyerá, corregido y cambiando o añadiendo algunos giros, es el que inserto en este relato de nuestra historia aeronáutica. Entiendo que con ello ayudaré a reflejar lo que entonces ocurrió visto desde una perspectiva actual y, de alguna manera, a completar una crónica, la del título de este apartado, que marcaría el comienzo de la integración de Canarias en el desarrollo aeronáutico nacional.

«La gente se agolpaba sobre la llanura de Guanarame o sobre el páramo, como algunos definían el lugar.

Desde todos los puntos de la ciudad e incluso de la isla de Gran Canaria, toda clase de personas se dirigían a los alrededores de la finca de los Antúnez, cercana a la playa,...

La Provincia del viernes dos de mayo de 1913, así reflejaba este desplazamiento: «Desde las dos de la tarde se hacía poco menos que imposible encontrar hueco en los tranvías o hallar un vehículo para trasladarse al campo de aviación».

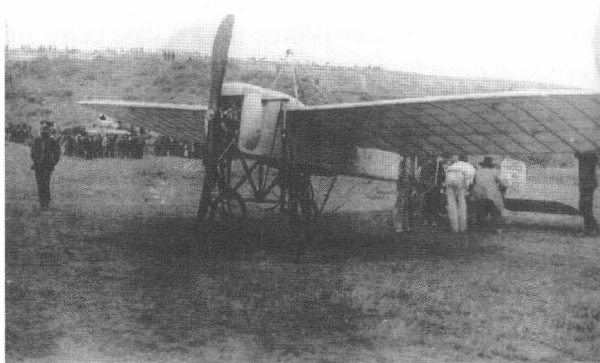
Conforme el gentío se acercaba al lugar, la aglomeración aumentaba y se confundían personas, caballerizas y carruajes.

Las calles engalanadas, la animación inusitada, las azoteas abarrotadas, las lomas apenas dejaban ver su escasa vegetación...y miles de personas ávidas por asistir a un acontecimiento sorprendente, único, histórico... ¿Qué iba a ocurrir? Nada más y nada menos que el primer vuelo de un artefacto a motor, dirigido y controlado, desde su interior, en el cielo de Canarias (...).

Así pues, a nuestra ciudad, a la isla de Gran Canaria, le cupo el mérito, la distinción y el honor de acoger en su cielo el inicio de un desarrollo aeronáutico extraordinario, de sostener el primer vuelo,

germen del interés e incluso pasión, que los grancanarios tienen por la Aviación, sabedores de lo que ha significado y significa para el propio isleño. De alguna manera lo reflejó Alonso Quesada en su crónica titulada Un cristiano que vuela cuando escribía: ...un avión volando sobre una ciudad sencilla donde no han volado aviones, es el más grande motivo pasional...

Aquel memorable día, que hoy recordamos, se alcanzó el cielo...precisamente, desde Guanarteme, desde este lugar que fuera páramo o llanura. Aquí se plasmó una parte, muy importante, de nuestra historia local; una página que deberá grabarse en el futuro museo de la historia capitalina: el arranque de nuestro desarrollo aeronáutico.



El monoplano de Garnier (Bleriot 11) en Guanarteme. El público expectante. (DDO).



María Somech, esposa de Garnier, acompañó al piloto franco-español a este vuelo. Autoridades acompañando al famoso aviador que no desaprovechó la ocasión para publicitar su escuela de aviación abierta en Vitoria. (DDO).

Y como casi siempre ocurre con las grandes cosas, fue la sociedad civil, heredera de aquellos ilustrados del XVIII, representados (...) por la Real Sociedad Económica (...), la que organizó, en el Gabinete Literario, este primer vuelo que, con carácter festivo, deportivo y, para algunos, circense, se habría de realizar con motivo del aniversario de la incorporación de Gran Canaria a la Corona de Castilla. No obstante, el 29 de abril de aquel año, solo se pudo ver el extraño aparato recién conformado, a semejanza de un rompecabezas, sobre la tierra de Guanarteme y una prueba de rodadura.

Y fue, al día siguiente, el 30 de abril, cuando se llevó a cabo ese primer vuelo que marcaría la era de la Aviación en Canarias: solo unos minutos...un avión en el cielo canario...los minutos de la gloria. La aclamación fue unánime, con vítores de los casi ocho mil asistentes que seguían entusiasmados las evoluciones del ya famoso aviador francés Leonce Garnier, nuestro piloto pionero...el rey de los aviadores, el emperador de los aterrizajes, el maestro...justas denominaciones con que la Prensa de la época citaba al héroe.

*De esta manera describía **Prudencio Morales**, en su periódico, aquel primer vuelo: «Paseaba en la azotea de mi casa el último miércoles a la tarde, gemelos en mano, para ver, lejos, sobre las montañas de Guanarteme y en el fondo plomizo de los celajes, el maravilloso aparato de Garnier. Aunque fresco el brisote, y lloviznando algún rato, todas las azoteas eran atalayas de muchos ojos y en las cimas de las montañas de Sto. Domingo y San Francisco hormigueaban los curiosos.»*

Toda la ciudad contempló extasiada el vuelo del más famoso avión de la época. Incluso los turistas y convalecientes que se hospedaban en el hotel Santa Catalina salieron a las terrazas para averiguar qué era ese extraño ruido que venía de arriba.

Entre el 30 de abril y el domingo 4 de mayo se realizaron ocho vuelos. En el último despegue del día 30 acompañó a Garnier el

gobernador militar de la plaza **Juan Sierra** que, de seguro, pensaría en el aprovechamiento de estos aparatos para fines militares. Pero la primera persona que subió a bordo del Bleriot y voló en cielo canario fue Jaime Campany y Escandell, aquel enamorado de las alturas que, tres años antes, se trasladara desde estos mismos lugares, en globo, (...) y que, en 1894, realizara la primera ascensión (...), aun cuando habría que considerar los intentos que, hacia la década de los 80, del XIX, realizara un tal **Eustaquio** desde el patio del Palacio Episcopal.

Pero sigamos con nuestro primer vuelo, para decir que los habitantes de Telde, Arucas, Gáldar, Guía, Agaete y de tantos y tantos lugares, no creían lo que veían. En Arucas pudieron agasajar al héroe, pues tomó tierra entre el verdor de las plataneras. En la capital grancanaria recibió múltiples muestras de agradecimiento, con el Gabinete Literario a la cabeza y la Prensa volcada en elogios.

Ya todo sería distinto desde este memorable 30 de abril: nuevas vías se abrirían para nuestras relaciones y comunicaciones. Y una vez más, nuestro puerto de Las Isletas o Puerto de La Luz, sería partícipe de una de las más bellas páginas históricas de la ciudad, de la isla... parece como si, entregado el testigo del progreso, dijera: llega el momento de la colaboración, de comenzar un nuevo desarrollo comunicativo, complementando la continua actividad portuaria. En uno de esos cinco mil buques que llegaron a puerto durante 1913, se encontraba uno recién estrenado de la Trasatlántica, el Reina Victoria Eugenia que el 20 de abril nos dejó las piezas del Bleriot XI, un monoplano de ocho metros y medio de longitud y 80 caballos de potencia. El Bleriot fue el avión más reconocido de su tiempo, el más vendido: en 1913 se entregaron 800 unidades de este aparato. Su constructor, **Louis Bleriot**, realizó la primera travesía del Canal de la Mancha el 27 de julio de 1909. En 1910, en Barcelona, un Bleriot despegó de una pista habilitada en una finca del canario **Luis Antúnez** (...) realizando el primer vuelo en cielo catalán (...). El Bleriot, en fin, además de cruzar por primera vez los Alpes (...), batió marcas de distancia y velocidad y fue el avión que, en 1911, pilotado por **Pierre Prior**, hizo sin escalas Madrid-Londres.

*Habría que citar, llegado a este punto, a la comisión organizadora de este trascendental acontecimiento de nuestra aeronáutica. En primer lugar a **Domingo Navarro**, escritor, redactor de La Provincia, presidente de la Asociación de Corresponsales de Guerra, «muy amigo de nuestras cosas y de esta tierra», según escribiera el alcalde **José Ramírez Bethencourt** a la esposa del aviador Garnier, **María Somech**, también aviadora y que acompañó a su marido en esta histórica visita. Formaban, asimismo, parte de esta comisión, **Julio Rodríguez** y el ya citado Company que, al parecer, actuaba también como representante de Garnier.*



*Y, por fin, nuestro piloto **Leonce Garnier**, hoy también protagonista en nuestro recuerdo agradecido de sus hazañas. Afincado en España, ya realizó el primer vuelo sobre Asturias en 1911 y sobre Lérida al año siguiente. Obtuvo su título de piloto en la primera Escuela de Aviación que se creó en el mundo, en Pau (Francia), en enero de 1910. En muy pocos años alcanzó merecida fama por sus continuas demostraciones y por su fuerte vocación aeronáutica. Creó su propia Escuela de Aviación, en Vitoria, dos meses antes de llegar a Las Palmas. Le acompañaba un estupendo mecánico y gran profesional, el español **Agustín Mañero**, el cual, en el arranque de uno de los vuelos, sufrió un accidente, fracturándose algunos huesos de su mano, lo que no fue obstáculo para que continuara con su labor.*

La gente volvía a sus casas. Saludaban agitando los pañuelos, los sombreros, los abanicos...vitoreando y aclamando a Garnier. Se oía la música de la Banda, como broche final a tan excepcional acontecimiento. Las autoridades locales, al principio incrédulas por el éxito de estos vuelos, imaginaban ya, los más atrevidos, que una nueva era se avecinaba. Un mes y medio antes había nacido el Cabildo Insular de Gran Canaria, piedra angular isleña y que jugaría el más importante

papel en el desarrollo de nuestra aviación ya que, en 1930, oficialmente, se dejaba ver la gran pista de nuestro progreso: el Aeropuerto de Gando iniciaba su camino.

Y los años se suceden, confirmando el espectacular desarrollo de la Aeronáutica. Al cumplirse el 50 Aniversario de este primer vuelo sobre tierra canaria, fallece en Biarritz, Leonce Garnier. De seguro que en su retina, en esos ojos que ya se cerraban para el descanso definitivo, permanecerían las imágenes de tantos vuelos primerizos que realizó y, sobre todo, el que hiciera aquel 30 de abril de 1913 en una isla llamada Gran Canaria, en una llanura conocida como Guanarteme, abarrotada de sorprendidos curiosos que le aplaudían en cada despegue, en cada evolución, en cada aterrizaje y que con sus pañuelos agitados al viento, le animaban desde tierra... Ahora emprendía el último vuelo, de la tierra al cielo, el eterno... viaje con alforjas repletas de ilusiones y esperanzas, aquellas que repartió allá donde estuvo.



Con ocasión de las I Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria y conmemoración del 90 Aniversario del primero vuelo en cielo canario de un avión a motor se emitió una medalla en recuerdo del hecho.

Anverso: Busto de Garnier y orla con la siguiente expresión: *Leonce Garnier. 1913-2003. Las Palmas de Gran Canaria*. Reverso: Parte superior: escudos de Gran Canaria y de la ciudad. Parte inferior: estructura del Bleriot y la siguiente leyenda: *Primer vuelo de un aeroplano en el cielo de Canarias. 30-IV-1913*.

La fiesta del aire finalizó en Gran Canaria. Garnier y su equipo tenían previsto continuarla en Tenerife, por lo que el 8 de mayo embarcaron, también el Bleriot, hacia la isla picuda. El programa de vuelos era parecido al realizado en Las Palmas; así que, en el lugar denominado La Cuesta (cerca de Güimar), después de habilitar el escenario, Garnier se elevó con su Bleriot ante la alegría de una multitud sorprendida de lo que estaba contemplando: ya no era aquel globo de 1894 que el entusiasta Company elevara por primera vez en Canarias, en esta ocasión se trataba de un artefacto más pesado que el aire que evolucionaba, que iba y venía, subía y bajaba, daba círculos y otras figuras que, de seguro, implicaban peligro. El 10 de mayo, desde entonces, es un día señalado para Tenerife, de la misma manera que lo es el 30 de abril para Gran Canaria: son las fechas en las que las Islas se incorporan al desarrollo de la Aeronáutica. Sin embargo, no todo fueron alegrías y éxitos: el avión de Garnier, durante el aterrizaje, fue a dar con una especie de surco o cuneta que no fue suficientemente allanada, quedando el artificio prácticamente inservible para el vuelo; el piloto tuvo su buena hora, pues no sufrieron sus huesos. Garnier decía que el vuelo fue magnífico, no así el terreno, del que, con razón, se quejaba. El piloto hispano-francés, además de perder su avión, apenas recuperó la inversión realizada a fin de que Canarias se uniera a las provincias españolas que tuvieron su primer vuelo. Para poder presenciar el espectáculo era preciso abonar una entrada, con derecho a silla (7 pesetas la más cara y 1 peseta la más barata), con lo que se intentó poner puertas al campo y, claro está, solo un centenar de personas de las miles que se dieron cita en Guanarteme pagaron por ver... La orilla de la playa, las lomas, el monte, las azoteas eran miradores excelentes en los que no se cobraban. Al final, una recogida voluntaria de dinero ayudaría a que las pérdidas fueran menores. Meses más tarde, los pilotos franceses **Poumet** y **Pierron**, realizaron exhibiciones aéreas en la isla de Tenerife

La Aeronáutica como soporte esencial del progreso y bienestar de Canarias

En ocasiones he leído que la ciudad de Las Palmas siempre vivió de espaldas al mar. Habría que analizar en profundidad consideración tan sorprendente. ¿Es cierto o exagerado? ¿Es una frase hecha, un tópico? ¿Se dice para generar cierta polémica? La ciudad es acariciada y, en ocasiones, pocas, vapuleada por ese mar compañero siempre, presente en toda su extensión, desde La Laja al Rincón, pasando por La Isleta. En las orillas de San Telmo, garante de los marineros, se fabricaban, hasta hace muy poco, distintas y marineras embarcaciones para la labor continua y sacrificada de los que se dedican a la mar y que servían también para entablar comunicaciones con personas y lugares. Los navíos, en sus escalas, cada vez más numerosas, se refugiaban en las bahías de la ciudad, población cuyo origen, en gran medida, viene de la Sevilla trianera y ribereña. La afición al mar de los naturales es notoria: navegación en general, deportiva (vela canaria, natación y otras competiciones), labores de pesca... sin olvidarnos del goce permanente de los cuerpos cuando se juega con las tranquilas aguas o los chapuzones desde los malecones del antiguo puerto, el que dio paso al que hoy se disfruta desde principios del XX y aún antes en su gran refugio de siempre. Y todo este preámbulo ¿para qué? No lo tomen como una digresión, aunque de seguro ya se lo habrán imaginado: para corroborar que, hasta ayer mismo, la riqueza, el progreso y el bienestar de Gran Canaria, de todas las islas del archipiélago canario, por su propia razón de ser, por su lejanía con Europa y por su especial configuración geográfica en cuanto a territorios separados, han llegado a través del mar, de sus puertos marítimos, verdaderos portalones por los que el mundo ha penetrado, nos han conocido, nos han dejado sus mensajes y hemos intercambiado mercancías, culturas y costumbres, ideas, promesas, proyectos e ilusiones. Por tanto, Canarias fundamentaba su economía y riqueza, hasta el primer tercio del siglo XX, en sus costas, en sus puertos, en sus vías marítimas. A partir de esos años surgió un soporte de rigurosa naturaleza pese al medio en que se desarrollaba: aparece

y me atrevería a manifestar que, desde el principio, con fuerza inusitada y, como no podía ser de otra manera, a velocidad de vértigo: la aviación y con ella sus elementos auxiliares que conforman un colosal andamiaje que da vida y trabajo a cientos de miles de personas que a la aeronáutica se dedican. Canarias, como ya se ha dicho, se incorpora a esta carrera en 1913, si se quiere de forma romántica y de un modo efectivo desde el momento en que los distintos sistemas aeroportuarios inician sus recorridos, el primero de ellos en Gran Canaria, desde 1930, cuando nace oficialmente el Aeropuerto de Gando. Desde estas fechas, dos vías: la marítima y la aérea, se unen para acercarse al archipiélago canario sostenido por dos columnas fundamentales: el puerto y el aeropuerto.

La aeronáutica fue aceptada en Canarias a pesar de que generaba cierta inseguridad, tanto en su concepción como en su definición; sin embargo, era atrayente y prometía y esto, de alguna manera, contrarrestaba el miedo o temor que, con el paso del tiempo, se iba difuminando. Muy pronto la ciudad se dio cuenta del beneficio que podía traer esta nueva industria: comunicaciones más rápidas, extensión del saber y del conocimiento a personas y territorios, facilidad de transporte de pasajeros y carga en cuanto a grandes desplazamientos, aprovechamiento del medio para desarrollar el turismo, esperanza generadora de riqueza, como así fue y, con sus altibajos, continúa siendo la principal industria canaria.

La importancia y el desarrollo de estas nuevas tecnologías, que dieron lugar a considerar a la Aeronáutica como ciencia, no pasó desapercibida para la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas (hoy de Gran Canaria). Esta institución, desde su creación en 1776, siempre ha impulsado los resortes que, en cada época, fueron convenientes para promover la riqueza. Bien es cierto que los fines por los cuales se crearon las Económicas, en cuanto a sus conceptos esenciales, no han variado, pero sí el método o la forma de llegar a ellos, por lo que, en la actualidad, son otras instituciones o estamentos los encargados de hacer que el progreso y la riqueza llegue

a los ciudadanos. Sin embargo, estas instituciones, nacidas ilustradas y, por tanto, sustentadas por la razón y la libre decisión de sus componentes, continúan produciendo proyectos e ideas y siempre a la expectativa de lo que puedan hacer las distintas administraciones para corregirlas, si fuese necesario o, en su caso, sugerir propuestas. Durante el siglo XIX se promovieron infinidad de planes que tenían por objeto mejorar las condiciones de vida de la población y generar riqueza. Recordemos que fue la principal impulsora de la construcción del Puerto de La Luz, cuyo valedor, el político **Fernando de León y Castillo**, ejercía como secretario, en 1878, en la Comisión Permanente de la Económica de Las Palmas en Madrid, de la que formaba parte, asimismo, como vicesecretario, el insigne **Benito Pérez Galdós** (con posterioridad, ambos serían nombrados socios de mérito). También hay que citar al ingeniero **Juan de León y Castillo**, asimismo socio de mérito de la Económica que, como su hermano, trabajó y mucho por Gran Canaria, especialmente en lo referente al puerto. En esta memoria histórica se integra el interés de la Real Sociedad por la aeronáutica desde aquel primer vuelo y posteriores visitas de aviones, tanto nacionales como extranjeros, que llegaron a Gran Canaria. Un miembro de esta institución formaba parte de la Junta del Aeropuerto de Gando que se constituyó para fomentar su creación. Por otra parte, **Diego Cambreleng Mesa**, vicepresidente del cabildo, ejerciendo el mismo cargo en la Junta citada (y que fuera director de la Económica), fue principal protagonista de ese segundo soporte, fundamental, de la economía canaria: el Aeropuerto de Gando.

Dicho todo esto, no puede extrañar que la Real Sociedad Económica promoviera la creación de unas jornadas aeronáuticas que sirvieran para difundir y dar a conocer la gran importancia que la aeronáutica ha tenido y tiene para el archipiélago canario. Se desarrollan con periodicidad bienal, correspondiendo en el 2010 las V Jornadas. Tampoco puede extrañar que se llevara a cabo, y finalizara con éxito, el I Curso de Gestión Aeroportuaria y que, durante 2009-2010, se esté desarrollando el Curso de Experto en Gestión Aeronáutica y Aeroportuaria, en estrecha colaboración con la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, como ya reflejé en la Introducción.

CAPÍTULO III

EL AVIÓN ESTABLECE COMUNICACIONES UNIENDO
CIUDADES Y CONTINENTES

LOS PRIMEROS AVIONES MILITARES A MOTOR EN SUELO
CANARIO

EL AVIÓN ESTABLECE COMUNICACIONES UNIENDO CONTINENTES

Reseña histórica de vuelos europeos. Canarias como estación y lanzadera

La privilegiada situación del archipiélago canario en el Atlántico, formando parte de la plataforma continental africana, influye totalmente para que Canarias esté considerada como una lanzadera con una triple proyección: hacia África, América y Europa.

No pasaría mucho tiempo, desde que Canarias se incorporara al mundo conocido, para que esta gran plataforma oceánica sirviera como trampolín para los más variados objetivos: sociales, culturales, económicos, comerciales, militares... Las primeras naves colombinas, por situarnos en una determinada época, fueron un ejemplo y Gran Canaria y La Gomera se convirtieron en propulsoras hacia un encuentro que llegaría a ser el principal y más sonado acontecimiento mundial, no solo de aquel siglo y en parangón con la llegada a la Luna. Nuestra memoria fácilmente nos traslada a las lecturas que nos hablan de aquellos viajeros científicos y personajes distinguidos abiertos al saber que nos visitaron durante el siglo XIX y principios del siguiente para conocer las islas, estudiarlas y emitir sus puntos de vista en sus países. Los mismos naturales isleños se proyectarían al vecino Sahara y también a las Américas. Los puertos canarios sirvieron como puntos de descanso, reparaciones y aprovisionamientos en las singladuras al nuevo continente y al África más lejana y en sus viajes de regreso; y

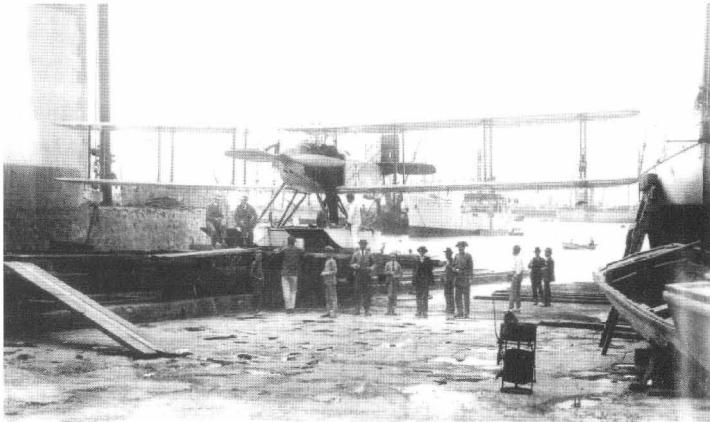
en ese transcurrir del tiempo y consolidación de un territorio insular y, por tanto, partido y también distante, llega el siglo XX y con él, el ronroneo, cada vez más preciso y continuado, de una aviación que desea llegar a cualquier sitio cuanto antes: es el desarrollo imparable de la aeronáutica, de una tecnología sin fin...

El cielo canario ya conoció el suave discurrir de las alas de un aeroplano, primero en Gran Canaria y después en Tenerife y los más avezados en trasladar sus mentes a cotas inalcanzables para otros, se imaginaban que eso de la aeronáutica daría que hablar. Sin embargo, un enfrentamiento entre hermanos europeos dejó a las islas solas con sus pensamientos y huérfanas de atenciones y visitas y sus puertos prácticamente vacíos... Las islas, ya de por sí tranquilas, durante estos años de la segunda década del veinte, lo fueron aún más y también, por desgracia, los estómagos isleños. Pero no hay mal que cien años dure y la normalidad volvió al mundo y a Canarias y el interés de las potencias extranjeras por el archipiélago canario se hizo evidente. Este territorio, anclado en el océano, podría ser clave para el desarrollo, para los fines de la aviación, cuya tecnología, en los años de guerra, había evolucionado grandemente y más lo haría en relación a la aviación civil. Curiosamente, al finalizar la contienda, ocurriría lo contrario.

Seis años después de que lo hiciera Leonce Garnier, otro piloto francés, **Henry Lefranc**, voló sobre tierra canaria. En esta ocasión sería el cielo de la isla de Lanzarote testigo de un singular vuelo que, forzado por las circunstancias, tuvo que amerizar cerca de El Reducto. Como si a todas aquellas personas les hubiera tocado la lotería aquel 22 de diciembre de 1919, la multitud corrió hacia la playa para ver y, si era posible, tocar al pequeño hidroavión que, raudo, bajaba de las alturas. Los dos días que Lefranc estuvo en Arrecife fueron suficientes para reparar la avería y explicar el objetivo del vuelo a Canarias: estudiar posibles vías aéreas de modo que Francia se pudiera adentrar en sus colonias africanas a través del medio aéreo. El aviador continuó su viaje y en Las Palmas pasaría la Navidad y el Año Viejo. A principios

de 1920 seguiría su ruta hacia el vecino continente. Eran los adelantados del aire, los que marcarían el camino a seguir.

La Aviación abre aún más las puertas de Canarias al mundo, se puede decir que con la cada vez mayor tecnología aeronáutica desaparecerán las fronteras y es lo que, prácticamente, ha ocurrido. En el intento de enlazar el viejo y el nuevo continente, sería Portugal la nación que dio un paso de gigante. Esta unión la llevarían a cabo los aviadores **Gago Coutinho** y **Sacadura Cabral**; para ello emplearon dos meses y medio y tres aviones, uno tras otro. El vuelo Lisboa-Río de Janeiro se inició el 30 de marzo de 1922 y finalizó el 17 de junio, después de recorrer 8.100 kilómetros en 60 horas de vuelo, realizar varias escalas, entre ellas la de Gran Canaria y solventar muchas y serias incidencias y dificultades, entre ellas una emergencia por la que tiene que amarrar en Lanzarote. El día cinco de abril, el quebradizo hidroavión *Lusitania* pudo despegar de la bahía de Gando. El primer paso al Nuevo Mundo, a través del espacio, estaba dado. Indudablemente, nuestros amigos y vecinos portugueses realizaron una gran hazaña: por primera vez se cruzó el Atlántico sur, por aire, para unir países y Gran Canaria fue testigo y protagonista, adquiriendo la isla justa fama de impulsora de los más grandes retos.



El *Lusitania* arreglando desperfectos en uno de los varaderos del puerto. El hidroavión Fairey F111 disponía de un motor Rolls-Royce de 360 CV. (DDO).

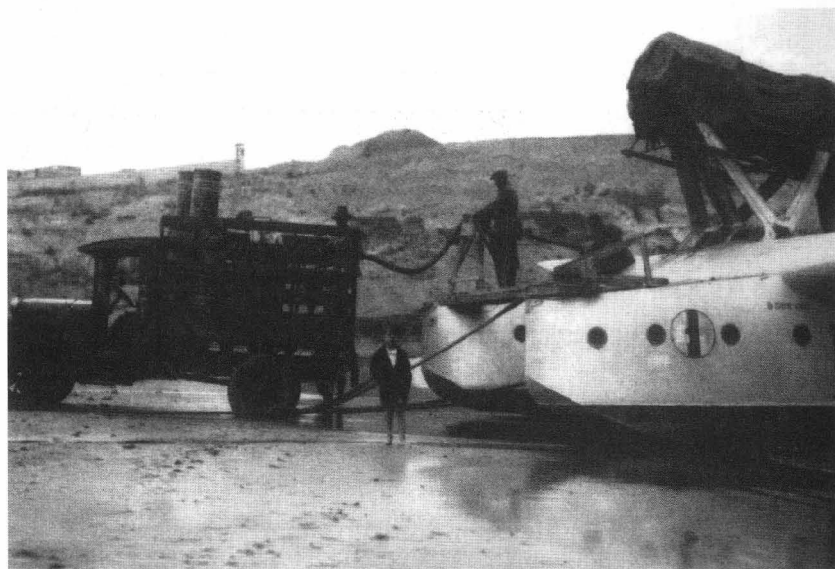
Francia, ya disponía, hacia los últimos años de la 2ª década del XX, de una ilusionada línea aérea, impulsada y dirigida por el siempre inquieto **Latécoère**. El tramo, ya en ejecución desde 1919, Toulouse-Casablanca, se quería ampliar hasta Dakar y continuar a las ciudades coloniales francesas. No era descabellado considerar que, Canarias, situada en esta franja territorial, fuera incluida en esta ruta africana y, al mismo tiempo, mediante otros ramales, enlazar todas las islas y la península Ibérica. Durante varios años se llevaron a efecto reuniones, se hicieron promesas, se presentaron proyectos, incluso se firmaron acuerdos..., pero por una u otra causa no todo salió, más bien casi nada, como deseaba Latécoère. Sí consiguió un primer vuelo a Canarias (marzo de 1924), concretamente a Fuerteventura, en un avión anfíbio y llegar a América del Sur: a Argentina en 1928 y un año después a Chile.

LOS PRIMEROS AVIONES MILITARES A MOTOR EN SUELO CANARIO

En apenas un cuarto de siglo la Aviación se extendió por todo el mundo avanzado, continuando, a una gran marcha, las investigaciones aeronáuticas y la fabricación de aviones y, también, las grandes hazañas aéreas y otros vuelos menores que preparaban los hitos importantes. Los países competían en esta carrera espacial; si bien, serían Francia, Estados Unidos. Alemania, Inglaterra... quienes coparían los primeros puestos de la Aeronáutica mundial. ¿Y España? Hacía lo que podía. Nuestra nación, como casi siempre, sufría continuos desequilibrios políticos y sociales, enfrentamientos de toda índole, cambios de gobierno, una economía siempre a la baja, descontento en los distintos grupos sociales..., este panorama no era propicio para dedicar el tiempo a menesteres tan etéreos y eso que Alfonso XIII apoyó, desde un principio, este desarrollo. Y bien, a pesar de todo lo expresado y en contra de algunos analistas, España, en esta carrera del aire, tuvo un papel digno y de prestigio; gracias, sobre todo, a determinadas individualidades y al pensamiento militar. Por tanto, aun cuando fuéramos un paso por detrás, nuestra contribución a la Aeronáutica fue muy importante.

No se puede negar el espíritu emprendedor que siempre ha demostrado el español, en cualquier época, y en esta de la aviación, en sus principios, no iba a ser menos. En tal sentido, en 1922, además del proyecto de Herrera, se observaron un par de detalles que indicaban que España, de alguna manera, deseaba contribuir de forma más efectiva. Los aviadores **Franco** y **Barberán** tenían en mente unir España y Argentina y a ese plan dedicaron tiempo y energía. Otro aviador, el capitán de infantería **Felipe Díaz Sandino**, recibió el encargo de volar a Canarias a fin de observar y valorar distintas zonas de aterrizaje. La idea de un posible vuelo sobre el Atlántico se puso en marcha.

Esta era la época de los hidroaviones y la isla de Gran Canaria disponía de dos privilegiados puntos de amerizaje: el Puerto de La Luz y la bahía de Gando, para recibir a estos aviones que serían, durante algunos años, los protagonistas de grandes y arriesgadas odiseas. Los aviadores portugueses que llegaron a Canarias con el



Un Savoia-Marchetti S.55 cargando combustible en la bahía de Gando, primeros años de 1930. Hidroavión de dos cascos, tipo catamarán, que hacía la travesía Italia-Brasil. (SF MACAN)

Lusitania en abril de 1922 ya manifestaron que el Puerto de La Luz se podría convertir en un gran centro de comunicaciones aéreas. No transcurriría mucho tiempo para que esto se hiciera realidad y las nuevas estaciones marítimas y aéreas ayudaran a consolidar el papel fundamental que los puertos de Canarias tuvieron para su progreso y bienestar y a confirmar el soporte aéreo como base, también, de ese desarrollo (en abril de 1930, el Consejo Superior Aeronáutico designa a la bahía de Gando como aeropuerto auxiliar del Puerto de La Luz. Por estas fechas era ministro de Fomento el canario **Leopoldo Matos**).

Las dificultades también llegaron al estamento militar y seriamente se acrecentaron con la continuidad de la guerra de Marruecos. A la incompreensión popular por esta guerra, desacuerdo que determinados partidos políticos impulsaron, se unía la necesidad urgente de material y una ayuda moral para los soldados que combatían. Un guardia civil, el capitán **Martínez de Vivar**, propuso que cada provincia regalara al Ejército un avión a fin de que nuestros soldados recibieran esa ayuda que se hacía tan necesaria, consiguiéndose, al mismo tiempo, que el Gobierno gastase menos en armamento y que los españoles de la retaguardia estuvieran unidos a los militares y comprendieran mejor la situación de guerra. La Prensa colabora en este sentido y Canarias adquiere, para el Ejército, tres Breguet, que se bautizaron con los nombres de **Gran Canaria**, **Archipiélago Canario** y **Tenerife**, aviones que combatieron en Marruecos y muy reconocidos durante la década de los años veinte.

El vuelo Larache-Gran Canaria-Tenerife

En 1923 se produce el conocido Manifiesto de Barcelona del general **Primo de Rivera** el cual se hace cargo, mediante un Directorio militar por él presidido, del Gobierno de España. En relación a la Aeronáutica, Primo de Rivera pretendía unir en una sola jurisdicción, bajo su mando y control, las especialidades civil, militar y naval; es decir, desarrollaría un modelo proteccionista. Por otra parte, estaba convencido, a pesar de lo que pudiera costar, de la necesidad de

impulsar la Aviación nacional, prestigiándola con la realización de grandes proyectos como la «aventura atlántica» de Franco y Barberán.

A Primo de Rivera hay que reconocerle sus logros durante los siete años que controló, a su manera, la nación española. En unos momentos de respiro de la guerra de Marruecos (durante el mandato del Directorio militar se consiguió la paz de Marruecos, aunque poco disfrutó de ella Primo de Rivera pues dejó el poder a finales de enero de 1930 y falleció a mediados de marzo en París), autorizó el primer gran vuelo de la Aviación militar española a Canarias en lo que se ha dado en llamar «raid» Larache- Gran Canaria-Tenerife y que yo llamaría sencillamente «vuelo» en vez de raid (voz inglesa que significa: correría, incursión, ataque, asalto...), toda vez que bajo ningún concepto se hizo una incursión en tierra enemiga. Por esta época, bien es cierto que se utilizaba el término para referirse a los grandes vuelos que se realizaban. A pesar de ello, no estaría de más que corrigiéramos esta expresión, aun cuando en algún antiguo diccionario la raíz inglesa, sus significados, lo sustituyen por «carrera» o «viaje aéreo». Coincido totalmente con Gutiérrez Padilla cuando considera el mal empleo del vocablo raid.

Objetivos del vuelo:

- España debía posicionarse en un lugar destacado en relación a la Aeronáutica.
- Comunicar, a través del aire, los territorios más alejados de España y mediante estos medios aéreos confirmar la presencia efectiva en la zona española del Sahara.
- Estudiar las posibilidades de una línea que uniera la Península con Canarias, objetivo que fue solicitado con anterioridad por las administraciones canarias.
- Confirmar a Canarias como plataforma impulsora de la Aviación.
- Equilibrar la influencia de países extranjeros en la zona (Francia y Alemania).

- Resaltar que el espíritu colombino seguía constante en el ánimo de los más decididos y arriesgados luchadores y aventureros españoles y que España llegaría a las Américas por aire. El *Lusitania* portugués abrió el camino y el vuelo a Canarias lo continuaría, proyectándose a América del Sur, posiblemente en condiciones más difíciles. Se consideraba este primer vuelo terrestre como de preparación, de modo que Canarias sirviera de trampolín, a través de la isla colombina de Gran Canaria.

Aviones que realizaron el vuelo:

Tipo de avión: Breguet XIV, de fabricación francesa.

Nombre de los aviones: *Gran Canaria*, *Tenerife* y *Archipiélago Canario*, destinados en la Base Aérea de Tetuán (Marruecos, zona Española).

Apoyo aéreo: Un hidroavión Dornier J. Wall de nombre *María Antonieta*, destacado en la Base de Hidroaviones de Melilla.

Etapas realizadas y otros datos:

Larache-Casablanca-Mogador-Agadir-Cabo Juby-Gran Canaria-Tenerife.

Campo alternativo ante emergencias: Puerto de Cabras (Fuerteventura).

Acondicionamiento de los campos de aterrizaje: retirada de matorros, allanamiento del terreno, limpieza de objetos peligrosos y señalización de la franja de pista a base de piedras y señales pintadas de cal.

Distancia aproximada recorrida: 1.560 kilómetros.

Tiempo empleado en vuelo: 12 horas, 30 minutos.

Fecha de salida: 6 de enero de 1924 (el hidroavión salió de Melilla el 4 de enero y tras escalas en Cádiz y Ceuta, se incorporó a la patrulla terrestre).

Llegada a Gran Canaria: 18 de enero (campo de aterrizaje: Gando-Telde).

Llegada a Tenerife: 30 de enero (campo de aterrizaje:

El Bailadero-Arico).

El *Gran Canaria* no pudo desplazarse a Tenerife por sufrir en el campo de Gando un golpe del *Tenerife*, que también sufriría desperfectos en el aterrizaje en la pista de El Bailadero.

El hidroavión, al mando de Ramón Franco, aprovechando su estancia en Tenerife, sobrevoló el pico del Teide más allá de su altura (3.760m), aun cuando su techo máximo era de 3.500 metros.

Regreso a la Península: (Los aviones fueron desmontados y embarcados).

El hidroavión, en su vuelo de regreso, amerizó el 7 de febrero en Arrecife, lo que fue un acontecimiento, recordándose el primer avión que llegó a la isla lanzaroteña pilotado por Henry Lefranc, aquel 22 de diciembre de 1919.

El *María Antonieta*, en la etapa de regreso Arrecife-Casablanca, cubrió 817 kilómetros en 5 horas y 20 minutos, batiendo la marca de distancia continua en hidroavión.

Hitos conseguidos en esta histórica travesía:

- Por primera vez aterrizaron en Canarias aviones militares más pesados que el aire, el primero de ellos el bautizado como *Gran Canaria*.
- Por primera vez unos «aviones terrestres» volaron sobre el mar (Cabo Juby-Gran Canaria) una distancia mayor de 200 kilómetros.
- En el trayecto Agadir-Cabo Juby (385 km) se alcanzó una velocidad media de 103 km/h, siendo récord de velocidad de vuelo.
- Un gran entusiasmo invadió a la población al ver sobrevolar sobre las ciudades de Las Palmas y de Santa Cruz de Tenerife la patrulla militar. El recibimiento, en ambos campos, fue jubiloso, con un gran público contento y que aplaudía a las tripulaciones. No era para menos: la llegada de estos aviones a Canarias marcaría los anales de la aeronáutica canaria.

Tripulaciones:

Avión *Gran Canaria* Breguet XIV-103

Piloto: teniente **Juan Martínez de Pisón**

Mecánico: cabo **Domingo Bosch Guitart**

Avión *Archipiélago Canario* Breguet XIV-100

Piloto: capitán **Joaquín Pardo García**

Observador: capitán **Félix Bermúdez de Castro Feijóo**

Avión *Tenerife* Breguet XIV-63

Piloto: capitán **Rafael Martínez Esteve**

Observador: teniente **Antonio Rexach**

Hidroavión M-MWAB Dornier J. Wal

Jefe de la misión: comandante **Guillermo Delgado**

Backembury

Piloto: capitán Ramón Franco Bahamonde

Mecánicos y fotógrafo: cabo **Mateo**, soldado **Panizo** y civil,
Leopoldo Alonso.

CAPÍTULO IV

LOS GRANDES VUELOS DE LA AERONÁUTICA ESPAÑOLA QUE HICIERON ESCALA EN GRAN CANARIA

OTROS GRANDES VUELOS

LA GRAN TRAVESÍA DE LINDBERGH DE 1933 CON ESCALA EN LAS PALMAS



LOS GRANDES VUELOS DE LA AERONÁUTICA ESPAÑOLA QUE HICIERON ESCALA EN CANARIAS

EL PLUS ULTRA: Palos de la Frontera-Buenos Aires

Salida: 22 de enero de 1926 (Palos de la Frontera, Huelva)

Llegada: 10 de febrero (Buenos Aires, Argentina)

Tipo de avión: hidroavión Dornier J. Wal, de dos motores Napier-Lion de 450 CV

Velocidad: 185 km/h

Horas de vuelo: 59

Techo: 3.300 m

Capacidad de combustible: 3.900 l

Etapas:

Palos de la Frontera-Las Palmas-Porto Praia (Islas de Cabo Verde)-Isla de Fernando Noronha-Pernambuco-Río de Janeiro-Montevideo (no programada)-Buenos Aires.

Tripulación:

Piloto: comandante Ramón Franco Bahamonde

Observadores: capitán **Julio Ruíz de Alda**, teniente de navío Juan Manuel Durán González

Mecánico: **Pablo Rada Ustarroz**

Fotógrafo: Leopoldo Alonso

Con motivo del 75 Aniversario de los primeros grandes vuelos de la Aviación española, la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria para recordar tan importantes hechos y, sobre todo, rememorar el vuelo del *Plus Ultra*, que tanto significó para Canarias y para el progreso de la Aviación, programó una serie de actos durante el año 2001, entre los cuales se incluyó una conferencia que me cupo el honor de impartir en el Real Club Náutico de Gran Canaria el 22 de noviembre del citado año, cuyo título así rezaba: *El significado del Plus Ultra...un sentimiento profundo*. En este capítulo inserto una amplia perspectiva de lo que aquella tarde expresé en el Náutico centenario. Con ello pretendo transmitir el sentimiento profundo de lo que significó aquel primer gran vuelo: reflejo, ejemplo y valores que se proyectaron a todas las grandes travesías que se realizaron, siendo protagonista principal la Aeronáutica española a través de las hábiles manos de los decididos y arriesgados pilotos militares, cuyo espíritu de superación fue una constante.

...mi deseo es embarcarme en un vuelo evocador de hechos, sucesos, ambientes, paisajes, tierras, mares y personas; cantando por medio de la palabra, no solo mis propios afectos e ideas hacia tan singular travesía, sobre todo, cantando a los héroes, a la idea del vuelo heroico, a los sentimientos generados... Así pues, esta alabanza tratará del Plus Ultra en sus distintas significaciones y aun cuando no se pueden olvidar su preparación, puesta a punto y ejecución, en sus aspectos técnico y aeronáutico, dejo para los especialistas en estas materias su desarrollo más completo.

El mar y el cielo que rodea nuestra isla quizás influyan en su vocación aérea. Este aislamiento, que no permite una carrera veloz hacia cualquier parte, hace nacer en el grancanario un sentimiento especial

hacia los senderos etéreos, cruzando sus espacios los volátiles artefactos. También pudiera ocurrir que ese amor nazca por imperativo, por esa necesidad de salir y la manera más rápida de satisfacerla, hoy, es volar; práctica que nosotros, los isleños, la tenemos como añadida a nuestra manera de actuar. Este sentimiento especial se ha ido formando año a año, época a época y desde aquella primera vez que algo voló sobre la ciudad y la gente vio su desplazamiento sostenido, consideró que ahí estaba su esperanza, su futuro, su progreso.

No es extraño, pues, al margen de lo espectacular y novedoso; la alegría, el clamor, el aplauso, que la población ofrecía a cuantos aviadores posaban en nuestras tierras o amerizaban en nuestras aguas.

Gran Canaria ha sido escala, destino y punto de arranque de hazañas aéreas y su población ha vivido con intensidad todas estas gestas. También la isla fue experimento de lo que hoy en día es Gando: inmensa terminal de gente que va y viene, de miles de aviones que, en rueda infinita, llegan, respiran y se van... permitiéndonos, entonces, el escape libre, la carrera veloz, aunque pasiva y la vuelta al hogar aislado, aunque ya no tanto, rodeado de cielo y mar. No es extraño, pues, que los que aquí vivimos, tengamos la mirada azul, de mirar al horizonte y el pensamiento en el más allá. No es extraño que los habitantes de nuestra isla sintieran y se apasionaran con el vuelo del Plus Ultra, fueran aclamados y vitoreados sus tripulantes y siguieran cada una de sus etapas con inusitado interés.

Tenemos ya puesta la cazadora de vuelo, las gafas y la tablilla de notas bien sujeta a la pernera del pantalón. La última comprobación se ha realizado... Comenzamos la navegación. El avión se desliza suavemente por las aguas andaluzas...

Desde 1918 se comprobó que el avión podría ser la alternativa del transporte y de las comunicaciones entre los pueblos. En Europa, en los comienzos de la década de los veinte, ya existían líneas aéreas que unían las principales ciudades. España también estableció enlace

con el Protectorado marroquí. Los Estados Unidos de Norteamérica disponía de un Servicio Postal. Empezaba un desarrollo que la propia ciencia limitaba, es decir, no se podía ir más allá con lo que había. Era preciso experimentar, avanzar en la técnica aeronáutica y estudiar las rutas, el espacio aéreo, las escalas y los territorios.

Nuestra isla se convirtió en la plataforma experimental de la incipiente Aviación española y, asimismo, de las apetencias comerciales de líneas aéreas extranjeras. No debemos olvidar que, hasta esos años, el Puerto de La Luz también era el Aeropuerto de La Luz y que la bahía de Gando sería su aeropuerto auxiliar.

El pensamiento de Primo de Rivera de establecer contacto aéreo con los países hispanoamericanos fue la puerta que permitió el desarrollo aeronáutico, lo que motivó nuevos estudios. Era posible, en unos años, establecer una conexión fiable, rápida y segura. Uno de los objetivos del Plus Ultra fue el estudio de la ruta atlántica-sur y España fue pionera e impulsora de ir más allá, de ahí que coronara el vuelo con esa denominación.

El hidroavión dejó las aguas y se suspendió en el aire. La giralda chica, esa torre mudéjar de la iglesia pueblerina se unió al adiós de los moguerenses y nuestros aviadores agradecieron, cada vez más altos, las muestras sinceras de solidaridad.

Mientras los tripulantes están dedicados a las operaciones propias del vuelo, he de añadir, en relación a los objetivos de esta travesía que, indudablemente, también tuvo un marcado acento político, consiguiendo España que las demás naciones de su entorno y aquellas que, de alguna manera, estaban adheridas a la cultura occidental, la nombrasen y recordasen por esta gesta, reconociendo su aportación a la aeronáutica internacional. Después, llegarían otras hazañas y experimentos, todo lo cual hizo que España se colocase a la cabeza de la Aviación de la época o, al menos, en la línea de las naciones más avanzadas.

No se puede olvidar un matiz, en su expresión espiritual, que habría definido el vuelo en su significación sentimental, me refiero al sentido de hermanamiento entre las dos orillas, al sentido del no olvido, a la evocación de la presencia española en el continente que se llamó Nuevo. En definitiva, el Plus Ultra, asumió la misión de los grandes exploradores, la del estudio de una nueva ruta, la aérea y a estos objetivos habría que añadir significados profundos que su estela dejó marcados para la historia.

Fue también el vuelo romántico, el que se hace con el corazón; el vuelo deportivo, el que se concibe sin esperar nada a cambio; el vuelo militar, el que se origina por un deber patriótico y el vuelo de la disciplina, el que se emprende con el cerebro y la voluntad. Todo ello se podría sintetizar en una frase: un sentimiento profundo, esto era el vuelo del Atlántico-Sur en los albores de la Aviación.

Las nubes fueron compañeras inseparables en esta primera etapa del viaje. ¡Qué pensamientos pasarían por las mentes de estos hombres durante el salto sostenido de Palos a Gran Canaria! Preocupaciones, sobresaltos, rumbos, situaciones...En la actualidad, cuando los modernos aviones circulan por los pasillos aéreos, los pasajeros saben que desde tierra están protegidos y controlados y en la cabina de mando, un panel de diminutos aparatos, relojes y artilugios de la más avanzada tecnología, convierte el vuelo en algo natural, seguro y rápido. El Plus Ultra, como ayudas, llevaba: un sextante de burbuja para la navegación astronómica, un medidor de deriva, dos brújulas, un equipo de radio y un equipo radiogoniómetro. Con estos pertrechos se pretendía llegar a Buenos Aires.

Franco vio un claro en la bancada de nubes y metió el morro sin pensarlo dos veces...los motores rugían y cuando se estabilizó el hidroavión el ¡hurra! fue unánime: debajo se encontraba el Puerto de La Luz, el final de la primera etapa, de los primeros 1.300 kilómetros recorridos.



La tripulación del *Plus Ultra* se dispone a embarcar en una falúa que se dirigirá al Real Club Náutico de Gran Canaria. Como se puede observar la expectación era enorme. (DDO).

La tripulación, ciertamente cansada, por medio de una falúa, se dirigió al Real Club Náutico, al antiguo edificio que, sostenido por 200 columnas introducidas en el mar hacían de este singular monumento palafítico, la antesala de una ciudad que, poco a poco, se sacudía las consecuencias de la I Guerra Mundial. Como antes ocurriera con otros famosos navegantes, con personajes políticos y de la realeza, el club vistió sus mejores galas para recibir a los que, días después, se convertirían en héroes mundiales. Cuando estos hombres subían los peldaños de la escalinata de madera, el gentío agolpado en las ventanas y terrazas del Náutico, prorrumpieron en aplausos y vítores. Los rostros cansados no impidieron percibir la emoción de una tripulación que reconocía la solidaridad de la que eran objetos. Al día siguiente, 23 de enero, sería la ciudad en pleno y los pueblos más cercanos los que darían la bienvenida al Plus Ultra. Gran Canaria se dio cuenta de la importancia de este vuelo y quiso estar presente para manifestar su apoyo y deseos de éxito.

La segunda etapa comenzaría en la bahía de Gando. La carga tuvo que ser aligerada, tanto que determinadas piezas importantes quedaron en tierra, como hubo de quedarse el fotógrafo Alonso y todo su equipo de material.

El hidroavión navega en solitario por los caminos del aire... El vuelo se ha realizado, la misión se ha cumplido y como un tango trágico ha pasado de todo: sacrificios, negros nubarrones, malos vientos, escasa visibilidad, múltiples averías, sueños incontrolados, cansancio acumulado, es la disciplina de vuelo la que ha superado tantas eventualidades y sorpresas. ¡Ya en Buenos Aires! ¡Qué gentío! ¡Qué pasión!... Ante el presidente Alvear reciben la bienvenida y un mensaje del rey Alfonso XIII. El hidroavión, protagonista material, fue donado por el Gobierno español a la nación argentina. En un pueblecito llamado Luján se puede ver y con suerte tocar.

La tripulación hizo el viaje de regreso en barco, con escala en Las Palmas, donde fue recibida con gran alegría. Ramón Franco es nombrado hijo adoptivo y se ofrece, incondicionalmente, para lo que la ciudad necesite. Un año después, a petición del cabildo, ejerce su padrinazgo, ante las autoridades aeronáuticas españolas, sobre la conveniencia de que Gando fuera el aeropuerto de Canarias que Primo de Rivera deseaba establecer. Pero esta es otra historia.

Múltiples felicitaciones de personajes importantes de la época y conocidos políticos recibió el Gobierno español:... una hazaña colosal;... la fe heroica en el esfuerzo, la audacia ante la muerte (...) El Plus Ultra simboliza el genio de la raza;... magnífica hazaña que el mundo entero admira;... brillante testimonio del valor y la iniciativa que siempre ha distinguido a la raza hispana;... el suceso mundial de más trascendencia en la actualidad, palabras estas últimas del propio embajador de Argentina.



Tarjeta postal que circuló a Buenos Aires (DDO).

El denominado *Plus Ultra II*

En Enero de 2001 se cumplía el 75 Aniversario del vuelo del *Plus Ultra* y, por tal motivo, el Ejército del Aire tuvo la idea de conmemorar esta efemérides con una travesía que emulara la hazaña de 1926. Indudablemente, la circunstancias eran otras, tanto técnicas, sociales y económicas, además de las relativas a las comunicaciones . . . Sin embargo, sí permanecía, todavía está presente, el significado del *Plus Ultra*, ese profundo sentimiento.

Las autoridades, el estamento militar, la sociedad civil y la Prensa, se preparó para recibir al *Plus Ultra* en aguas del Puerto de la Luz, bahía que sería final de la primera etapa y que continuaría con el mismo recorrido y escalas del hidroavión Dornier J. Wal del comandante Franco.

El hidroavión anfibia elegido para este largo recorrido conmemorativo fue el Canadair CL-215 T turbohélice con base en Getafe y perteneciente al 43 Grupo de Fuerzas Aéreas (estos aviones se utilizan para la lucha contra incendios y colaboran en misiones SAR). El recibimiento fue espectacular aquella luminosa mañana de enero de hace casi una década. Como no podía ser de otra manera y al igual que entonces, el hidroavión se detuvo muy cerca del Real Club Náutico, donde fue especialmente recibida la tripulación, aplaudida y, finalmente, agasajada. Una vez más, España unió dos continentes. El recuerdo se hizo realidad . . .

Tripulación:

Comandante jefe de la travesía y primer piloto: **Juan Carlos Clerencia Sierra.**

Capitanes: **Miguel Encart Fernández de Bobadilla y Ángel Pérez García.**

Alférez, **Vicente Navarro Campos** y subteniente, **Víctor Argüello Gutiérrez.**

PATRULLA ATLÁNTIDA: Melilla-Guinea Ecuatorial

Salida: 10 de diciembre de 1926 (Melilla)

Llegada: 25 de diciembre (Santa Isabel-isla de Fernando Póo-Malabo)

Tipo de avión: tres Dornier Wal con motores Rolls-Royce (pertenecientes al Grupo de Hidroaviones de África-Melilla)

Denominación de los aviones: *Valencia, Cataluña y Andalucía*

Etapas:

Melilla-Casablanca-Las Palmas-Por Etienne-Dakar-Conakry-Monrovia-Gran Bassam-Lagos-Santa Isabel.

Regreso: 26 de enero de 1927. Mismo recorrido (inverso) con escala en Lanzarote.

Llegada a Melilla: 26 de febrero, después de recorrer 14.000 kilómetros y emplear 122 horas de vuelo.

Tripulaciones:

Valencia

Piloto, comandante **Rafael Llorente Solá** (jefe de la expedición)
Observador, capitán **Teodoro Vives Camino**
Radiotelegrafista, sargento **Lorenzo Navarro Mulero**
Mecánico, soldado **Antonio Naranjo Arjona**

Cataluña

Piloto, capitán **Manuel Martínez Merino**
2º piloto, capitán **Antonio Llorente Solá**
Fotógrafo, capitán **Cipriano Grande Fernández Bazán**
Mecánico, soldado **Juan Quesada**

Andalucía

Piloto, capitán **Niceto Rubio García**
2º piloto, **Ignacio Jiménez Martín**
Observador, capitán ingeniero naval Antonio Cañete Heredia
Mecánico, soldado **Modesto Madariaga**

Incidencias:

Al llegar a Las Palmas, la patrulla tuvo dificultades para amerizar debido al número de barcos surtos en el puerto, solo lo consiguió el *Cataluña* y el resto de la escuadrilla lo pudo hacer en la bahía exterior a pesar del oleaje, lo que ocasionó algunos desperfectos en los aparatos.

En Gran Canaria permaneció la patrulla seis días, despegando (bahía de Gando) el 18 de diciembre.

De regreso, la patrulla intentó amerizar en Tenerife (14 de febrero de 1927) pero el mal tiempo lo impidió, por lo que continuó a Lanzarote. A la mañana siguiente, ya en el aire, camino de Casablanca, la patrulla volvió por avería del *Cataluña*.

Los contratiempos continuaron en la isla (se tuvo que pedir un nuevo motor) y ya, por fin, el 24 de febrero, sin más incidencias, continuaron viaje a su base.

Otros datos de interés relativos a esta Patrulla:

Algunos analistas opinan que, después del *Plus Ultra*, este viaje es el segundo en relevancia histórica. La Patrulla, concebida para afianzar la unión de España con territorio tan alejado, además de tener otras connotaciones (políticas, militares y hasta sociales), realizó en Guinea estudios de carácter científico y confeccionó cartas geográficas.

La bahía de Gando quedó confirmada como futura estación aérea con unas características idóneas.

Este vuelo a Guinea, con regreso a Melilla, fue ampliamente reconocido por países y el mundo aeronáutico, tal es así que le fue concedida a la *Patrulla Atlántida*, en la persona de su comandante en jefe, Rafael Llorente Solá, el prestigioso premio Harmon de la Liga Internacional de Aviadores. Al aviador **Charles Lindbergh**, por su travesía atlántica (Nueva York-París de 1927) le fue concedido el primer premio Harmon.

OTROS GRANDES VUELOS

ESCUADRILLA ELCANO: Madrid-Manila

Salida: 5 de abril de 1926 (Cuatro Vientos-Madrid)

Llegada: 13 de mayo (Manila-Filipinas)

Tipo de avión: tres aviones Breguet XIX, biplazas y motores Lorraine de 450 CV

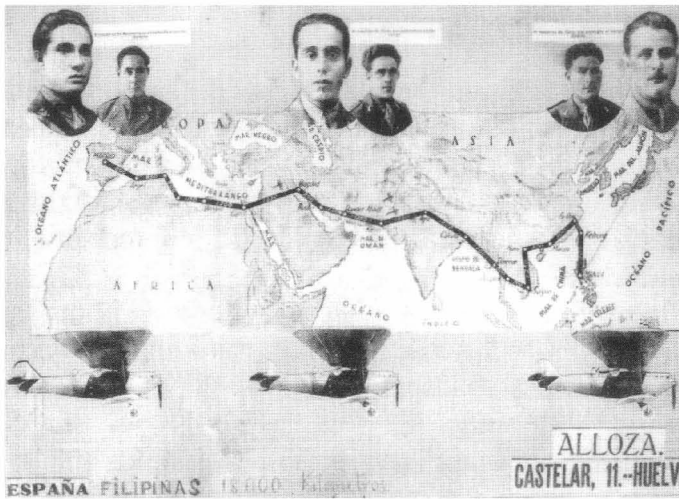
Recorrido, velocidad y techo: 17.500 kilómetros (8 días, empleándose 159 horas de vuelo), 215 km/h y 5.500 metros

Denominación de los aviones:

Breguet 19-4, *Fernando de Magallanes*

Breguet 19-29, *Sebastián Elcano*

Breguet 19-30, *López de Legazpi*



Los tripulantes, pilotos y mecánicos, y sus aviones. (DDO).

Etapas:

Madrid- Argel-Trípoli-Bengasi-El Cairo-Bagdad-Bander Abbas-Karachi-Agra-Calcuta-Rangún-Bangkok-Saigón-Hanoi-Macao-Aparri (Luzón)-Manila.

Tripulaciones:

Fernando de Magallanes

Piloto, capitán Rafael Martínez Esteve (jefe de la expedición)

Mecánico, soldado **Pedro Mariano Calvo**

Sebastián Elcano

Piloto, capitán **Joaquín Lóriga Taboada**

Mecánico, sargento **Eugenio Pérez Sánchez**

López de Legazpi

Piloto, capitán **Eduardo González Gallarza**

Mecánico, cabo **Joaquín Arozamena**

Incidencias:

El avión del capitán Martínez Esteve sufre avería y ha de aterrizar en el desierto de Siria. Prácticamente perdidos durante unos días son hallados por pilotos ingleses. Esta tripulación no continuó viaje.

El *Sebastián Elcano*, de Lóriga, sufrió avería en la etapa Hanoi-Macao y tiene que aterrizar en Tien Pack (China). Finalmente, Lóriga, llega a Manila en el avión de Gallarza.

EL JESÚS DEL GRAN PODER: Sevilla-Río de Janeiro

Salida: 24 de marzo de 1929 (Tablada-Sevilla)

Llegada: 26 de marzo (a 50 kilómetros de Bahía-Brasil)

Tipo de avión: Breguet XIX TR, de construcción nacional (CASA) y motor Hispano Suiza de 600 CV

Combustible: 5.000 litros de gasolina

Velocidad: de crucero 175 km/h (se alcanzó 230 km/h)

Alcance y techo: 8.000 kilómetros y 6.300 m

Los pilotos y el avión regresaron a España por vía marítima

Tripulación:

Pilotos, capitanes: **Ignacio Jiménez Martín** (Infantería) y **Francisco Iglesias Brage** (Ingenieros)

Incidencias:

El 29 de mayo de 1928, la misma tripulación, intentó conseguir una nueva marca de distancia y para ello salió de Cuatro Vientos con destino a Manila, misión que se tuvo que abortar cuando se llevaban recorridos 4.600 kilómetros al sorprenderle una tremenda tormenta de arena en territorio iraquí.

Al año siguiente se intentó de nuevo, pero esta vez en dirección

oeste, dirigiéndose hasta Brasil. Los fortísimos vientos obligaron el aterrizaje muy cerca de Bahía.

El vuelo siguió después una larga trayectoria desde Río de Janeiro: Montevideo-Buenos Aires-Santiago de Chile- Arica (Chile)-Lima- Paita (Ecuador)-Colón (Panamá)-Managua-Guatemala-La Habana (17 de mayo de 1929).

Si bien es cierto que no se consiguió una nueva marca de distancia, la proeza es digna de destacarse y felicitar a los arriesgados pilotos: 22.000 kilómetros y 122 horas de vuelo, uniendo países y lazos de hermandad, a través de las alas de España, que se colocaba entre las primeras naciones que marcaban el ritmo y el desarrollo de la aeronáutica.

MADRID-MANILA:

Piloto: brigada **Fernando Rein Loring**. Realizó dos vuelos a Manila.

Primer Vuelo:

Salida: 24 de abril de 1932 (Madrid)

Llegada: 12 de julio (Manila)

Tipo de avión: Loring E.II, de fabricación nacional (Talleres Loring, Cuatro Vientos) con motor Kinner K5 de 100 CV. Al avión se le llamó *La Pepa*

Velocidad, techo, alcance y recorrido: de crucero 150 km/h (se alcanzó una velocidad de 186 km/h), 4.000 metros, 1.300 kilómetros y 15.500 kilómetros

Techo y alcance: 4.000 metros y 1.300 kilómetros

Segundo Vuelo:

Salida: 18 de marzo de 1933 (Getafe, Madrid)

Llegada: 10 de abril (Manila)

Tipo de avión: Comper Swift construido por la compañía Comper Aircraft. Se le dio el nombre de *Ciudad de Manila*. Con motor Pobjoy

radial de 75 CV

Velocidad: de crucero 193 km/h (se alcanzó una velocidad de 225 km/h)

Techo, alcance y recorrido: 6.700 metros, 1.600 km y 15.130 kilómetros

Etapas:

Madrid-Los Alcázares (Cartagena)-Túnez-Bengasí (Libia)-El Cairo-Bagdad- Bushire (Persia)-Jask-Jodhpur (India)-Calcuta-Rangoon-Takek-Hanoi-Hong Kong-Manila.

SEVILLA-LA HABANA

Salida: 10 de junio de 1933 (Tablada, Sevilla). El avión llegó dos días antes de Cuatro Vientos

Llegada: 11 de junio (Camagüey, Cuba)

Tipo de avión: Breguet XIX GR, con motor Hispano Suiza de 650 CV.

Al avión se le llamó *Cuatro Vientos*

Velocidad, techo y alcance: máxima de 230 km /h, 6.500 metros y 8.500 kilómetros (con depósitos añadidos)

Tripulación:

Piloto, teniente **Joaquín Collar Sierra** (Caballería).

2º piloto y navegante, capitán **Mariano Barberán Tros** (Ingenieros).

Mecánico, sargento **Madariaga**.

Recorrido: Sevilla-Madeira-San Juan de Puerto Rico- Guantánamo-Camagüey.

Otros datos:

El avión llevaba un equipo de vuelo y control muy aceptable; sin embargo, no disponía de equipo de radio.

Se realizó un vuelo directo de Sevilla a Cuba consiguiéndose la marca de mayor recorrido (sin escalas) sobre el mar: 7.600 kilómetros y 40 horas de vuelo. Primera travesía del Atlántico central.

Continuación del vuelo a Ciudad de México:

Salida: 20 de junio (La Habana)

Llegada: **nunca llegaron, desaparecieron sobre el Yucatán** (canal entre la península del mismo nombre y Cuba). Los pilotos Collar y Barberán ofrecieron sus vidas en aras del desarrollo aeronáutico.

SANTANDER- MÉXICO

Salida: 12 de mayo de 1935 (Santander)

Llegada: 16 de septiembre

Tipo de avión: British Klemm 2, fabricado en Inglaterra, con motor De Havilland DH GM III, de 130 CV. El avión fue bautizado con el nombre de *Costa Esmeralda Española*

Velocidad, techo y alcance: de crucero, 208 km/h (máxima velocidad, 236 km/h), 4.850 metros y 3.800 kilómetros

Piloto: **Juan Ignacio Pombo** (tenía 22 años cuando realizó esta larguísima travesía)

Recorrido:

Santander-Burgos-Madrid-Sevilla-Agadir-Ifni-Cabo Juby-Villa Cisneros-Port Etienne-San Luis (Senegal)-Bathurst (Gambia)-Natal (Brasil)-Belem (Brasil)-Comodín (Brasil)-Paramaribo (Guayana holandesa)-Puerto España (isla inglesa de Trinidad)-Maracay (Venezuela)-Barranquilla (Colombia)-Bogotá-Panamá-San José de Costa Rica- San Salvador (El Salvador)-Guatemala-Veracruz-Acapulco-Balbuena-Ciudad de México.

Apoyo técnico que recibió el piloto Pombo: la Lufthansa le prestó apoyo y la cobertura precisa. En Bathurst se revisó el avión.

Incidencias:

A Natal llegó con tan solo 17 litros de gasolina.

En Comodín, al aterrizar por fuga de combustible, el avión quedó inutilizado y fue sustituido por otro de mayor potencia al que llamaría *Santander II*.

En San José de Costa Rica tuvo que ser operado de apendicitis.

Otros datos de interés en relación a este vuelo:

De Gambia a Brasil, con el primer avión utilizado, efectuó la travesía de mayor recorrido que un avión ligero hiciera sobre el mar: 3.160 kilómetros (qué lejos está la etapa Cabo Juby-Gran Canaria del vuelo Larache-Canarias, de 1924, cuando, por primera vez, unos aviones volaron sobre el mar una distancia mayor de 200 kilómetros).

Pombo efectuó 76 horas de vuelo para un total de 14.480 kilómetros.

El *Santander II*, fue donado a Ciudad de México.

LA GRAN TRAVESÍA DE LINDBERGH DE 1933 CON ESCALA EN LAS PALMAS

El coronel norteamericano **Charles A. Lindbergh** (1902-1974), piloto a los 20 años y famoso por haber realizado la primera travesía del Atlántico sin escalas, el 20 de mayo de 1927, entre Nueva York y París, en un monomotor, el *Espíritu de San Luis*, empleando 33 horas y media, estuvo en Gran Canaria en noviembre de 1933 y, de alguna manera, se identificó con las ilusiones y esperanzas que, por aquel entonces, tenían las autoridades isleñas y, también, la población y entidades más significativas, como la Real Sociedad Económica, sobre el futuro de la aviación en Canarias.

Repasemos, aunque sea muy brevemente, el recorrido que Lindbergh y su esposa Anne, experta navegante y operadora de radio y tan aficionada como su marido a la aeronáutica, llevaron a efecto

entre el 9 de julio de 1933 y el 19 de diciembre, con un total de 52 escalas, entre ellas la de Gran Canaria (Puerto de La Luz, 24 de noviembre).

Tipo de avión y equipo:

Hidroavión de factura norteamericana, un Lockheed Sirius *Albatros*, bautizado con un extraño nombre que, más o menos, significaba *el que vuela como un pájaro*, lo que verdaderamente demostró en este inmenso recorrido. Llevaba como equipo de navegación y material de vuelo lo mejor que existía en el mercado y un potente equipo de radio.

Otras características: el hidroavión tenía una autonomía de 3.330 kilómetros y un techo de 7.925 metros y podía alcanzar una velocidad de 300 km/h, aunque la de crucero se fijaba en 240 km/h.

Resumen del recorrido:

Salida: 9 de julio de 1933 de North Beach (Nueva York)

Llegada: 19 de diciembre a Nueva York

Cruzó el Atlántico por su parte norte, alcanzando Moscú. Después llegaría a Bathurst (Gambia) para dar el salto a Madeira y desde aquí se desplazó a Las Palmas amerizando el 24 de noviembre, continuando viaje dos días después y cruzar el Atlántico por su parte sur, llegar a Natal (Brasil) y finalizar en el punto de partida

En Las Palmas:

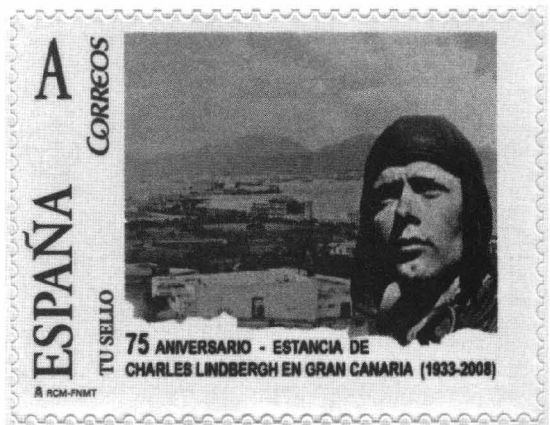
Durante su estancia en la ciudad fueron, tanto él como su esposa, convenientemente cumplimentados por las autoridades locales y admirados por cuantos tuvieron ocasión de verles. El matrimonio se alojó en el hotel *Metropole*. La presidencia del Cabildo Insular le pidió que manifestara su opinión sobre Gando, tanto de su bahía como de su entorno, en términos aeronáuticos. Cuando *el que*

vuela como un pájaro emprendió viaje de regreso, sobrevoló, a muy baja altura, toda la zona de Gando y Lindbergh envió varios telegramas al presidente del cabildo manifestándole su opinión, muy positiva, del lugar, propicio para el desarrollo de la aviación... y no se equivocaría. Ya, anteriormente, había alabado las características de la bahía del Puerto de La Luz.



Radio que Lindbergh transmite a las autoridades grancanarias. (Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria).

Con motivo del 75 Aniversario de la escala de Lindbergh en el Puerto de La Luz, el Grupo Filatélico y Numismático de Las Palmas solicitó la emisión de un sello que perpetuara tal acontecimiento, lo que las autoridades postales autorizaron.



CAPÍTULO V



LA AVIACIÓN MILITAR EN CANARIAS

MANDO AÉREO DE CANARIAS

LA AVIACIÓN MILITAR EN CANARIAS

Antecedentes

El nacimiento de la Aviación crea unas extraordinarias y nuevas perspectivas en relación al medio militar. Los elementos aéreos diseñados o, cuando menos, que se emplean para estos menesteres de defensa y, en su caso, ataque, dan a los países una seguridad que tranquiliza y una visión distinta y más amplia del concepto guerra.

Desde que se creara en España la Aeronáutica militar, su evolución ha sido constante en cuanto a los parámetros de estructura orgánica, logística, estratégica y operacionales lo que, obviamente, no voy a tratar en profundidad en el contexto de esta obra. Sí recordaremos que en 1917 se creó la Aeronáutica Naval; en abril de 1927, el Consejo Superior de Aeronáutica; el 3 de agosto de 1934, la Dirección General de Aeronáutica, siendo su director el capitán **Warleta de la Quintana** (esto hacía que, tanto la Aviación civil como la militar, estuvieran controladas directamente por el Gobierno); en 1939 el Ejército del Aire y el Ministerio del Aire, a cuyo frente se nombró al general **Yagüe Blanco** y en 1964 el Arma Aérea de la Armada. Las denominadas guerras mundiales (1914-1918 y 1939-1945)

estimularon de tal manera la tecnología aérea que los aviones, además de incrementarse su número constantemente, mejoraban sus características de vuelo y como arma aérea.

En Canarias, en esos años de la 2ª Guerra Mundial, la defensa militar era precaria, es decir, mínima y no precisamente por voluntad de un Estado poco previsor, sino por la casi nula economía y, por tanto, escasos medios reales de inversión que existían. La Guerra Civil española había absorbido, prácticamente, todos los recursos nacionales y el aislamiento que imperaba no dejaba resquicio para considerar el incremento de un material de guerra moderno y adecuado.

Eran fechas críticas y Canarias no estaba al margen del enfrentamiento europeo aunque España se declarase neutral o no beligerante según interesara. En esta zona atlántica se pensaba que las islas podrían ser invadidas por cualquiera de los bandos contendientes: *corrían rumores sobre un posible intento alemán de ocuparlas y de la facilidad con que podría hacerlo la Royal Navy* (J.J. Díaz Benítez). En este marco de temor e incertidumbre, se procedió a una movilización que afectaría a distintos reemplazos a partir de 1935, lo que supuso que hacia 1940/1941 las fuerzas de tierra, en el conjunto isleño, llegase a 24.000 soldados, cifra que, repartidas por las siete islas no significarían una respuesta eficiente ante una posible invasión. No obstante, conforme la guerra europea avanzaba, España trataba de acumular refuerzos en Canarias y hacia 1942 se contabilizaban cerca de 35.000 hombres incluyendo peninsulares y fuerzas marroquíes. No podemos olvidar las dificultades logísticas y de estructura, las de índole alimenticio y la falta de equipos personales, todo ello conformaba un panorama de débil respuesta. En relación al componente aéreo se planificó un despliegue que se limitaba a dos regimientos de caza, bombardero y reconocimiento, para distribuir por todas las islas. Se puede comprender que ante tales medios de defensa aérea y los existentes de tierra y mínimos navales, (una escasa infantería de marina yidos buques de guerra!), poco se habría hecho

si realmente se hubiera llevado a efecto la invasión del territorio; idea que, posiblemente, quedó frenada por el desembarco de los aliados en el norte de África, la no participación de España en la guerra, la seguridad de que Gibraltar permanecería controlada por los aliados y, sobre todo, la casi segura como así fue, victoria aliada. Así que el despliegue previsto no se llevó a cabo. Algo positivo sí se consiguió de la situación vivida: era preciso un planteamiento real de la defensa de Canarias a través de los medios aéreos.

Desarrollo

A fin de evitar la aglomeración de datos en una etapa histórica que abarca algo más de medio siglo, relativa a la Aviación militar, y disponer, al mismo tiempo, de una visión fácil de esta singladura, quizás fuera conveniente establecer un ordenamiento de los hechos que ocurrieron con la llegada e implantación de los medios aéreos en Canarias. En este sentido, he conjuntado este conocimiento o, en su caso, el estudio, a través de tres periodos perfectamente limitados: 1939-1957, 1957-1967 y 1967-2000. A partir de este siglo en el que nos encontramos considero que los datos que se puedan proporcionar sobre aspectos militares no estarían inmersos en la crónica histórica que trato de reflejar.

Antes de introducirnos en cada uno de los periodos citados conviene conocer el arranque del aeropuerto de Gando; crónica, por cierto, desarrollada con plenitud por Ramírez en su *Para las Aves de Paso*. El Cabildo Insular de Gran Canaria, presidido en 1929 por **Manuel González Martín**, no solo había pedido al Consejo Superior de Aeronáutica que se tuviera en cuenta a Gran Canaria para la instalación del aeropuerto nacional; también, la corporación reflejaba el interés de la isla por el establecimiento de una línea aérea que uniera la Península con Canarias. El teniente **Ernesto Navarro Márquez**, a instancias del Consejo Superior de Aeronáutica (Navarro se encontraba afecto, en ese tiempo, al citado Consejo), preparó un vuelo en solitario que partiendo de Madrid y con escalas en Casablanca,

Agadir y Cabo Juby, llegaría a Gran Canaria el 21 de diciembre de 1929, ya anochecido. El aterrizaje se efectuó en los terrenos que el cabildo grancanario consideraba eran idóneos para la futura pista. El encargo que se le había dado a Navarro fue que confirmara que Gando reunía las condiciones precisas para establecer un aeropuerto nacional. Es indudable que Ernesto Navarro llevó a cabo un extraordinario vuelo, en una avioneta de fabricación nacional y motor de 90 CV no disponiendo «...de telegrafía sin hilos ni salvavidas...» (Carlos Navarro en sus *Páginas históricas de Gran Canaria*). Según **Recaredo Machín Mederos** (funcionario del cabildo en aquella época), el piloto tomó tierra de noche y sin auxilio alguno. La avioneta había sido reparada en Casablanca y era preciso realizar una revisión profunda, misión que se encomendó al mencionado Machín a quién se le hizo una entrevista en el periódico local *El Eco de Canarias*, en 1980, con motivo de cumplirse el cincuentenario del Aeropuerto de Gando. En esta entrevista se recuerda la agradable anécdota de bautizar a la avioneta con el nombre de *Las Palmas*. El teniente piloto, en su informe al Consejo, dejó claro las excelentes condiciones que reunía el paraje conocido por Gando para construir las pistas del futuro aeropuerto nacional.



La avioneta de Navarro en Gando y el mecánico procediendo a su revisión. (DDO).



El mecánico Recaredo Machín junto al piloto Navarro. (DDO).

Casi tres años antes de que se produjera el hecho que relato y por Real Orden de Presidencia de Gobierno de fecha 19 de junio de 1927, se procede a la inauguración del aeropuerto de Gando y no sería hasta el 7 de abril de 1930 cuando, por R.O. de esa misma fecha, se declara «...aeropuerto Nacional la instalación que se haga en Gando, terrestre y marítima...». Sin embargo, y antes de que todo esto sucediera, el nacimiento de Gando como aeródromo se produce con la llegada, el 18 de enero de 1924, de los tres primeros aviones militares a motor que aterrizaron en Canarias.



Documento del álbum familiar de la familia Blandy a quien agradezco la amabilidad de su cesión. En el citado álbum figura como año de la fundación del aeropuerto 1928... Entre las autoridades asistentes al acto destacaré al presidente del cabildo **Domingo Bello del Toro** (1); ministro de Marina, contraalmirante **Mateo García de los Reyes** (4) y alcalde de Telde, **Manuel Álvarez Peña** (6).

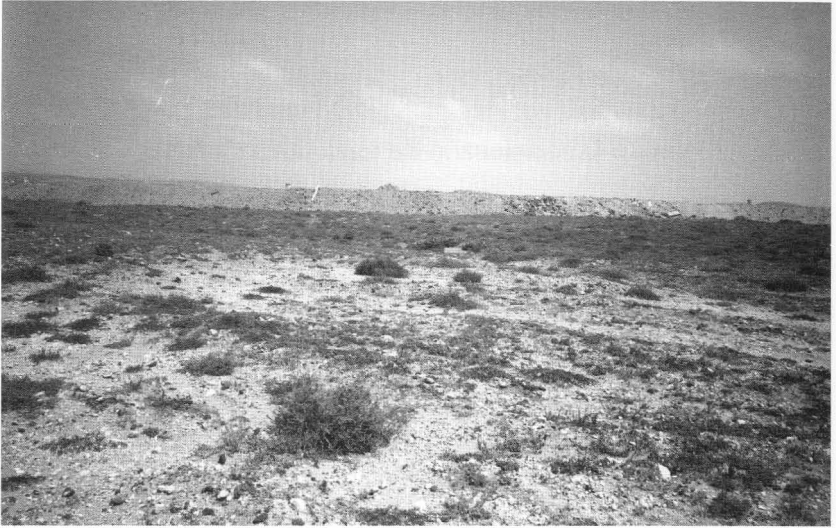
Periodo 1939-1957

Sería el 2 de febrero de 1939, cuando el sargento de aviación **Tomás González Izquierdo**, con una dotación de cinco soldados, establecería la primera avanzadilla o destacamento militar en Gando, con instrucciones precisas de sus cometidos: vigilar los aviones que llegaban al aeropuerto, prestarles seguridad y, al mismo tiempo, atenderlos en sus necesidades. Se puede observar, por tanto, que el aeropuerto de Gando tuvo en esta primera época un carácter militar. Desde, prácticamente, su puesta en marcha y hasta fechas muy recientes, el responsable o jefe del aeropuerto, sería un piloto militar (lo mismo ocurriría con los aeropuertos más antiguos de Canarias). Por decreto-ley de 1 de septiembre de ese mismo año se crean en España tres Zonas Aéreas y una de ellas sería Canarias (Fuerzas Aéreas del Atlántico) a cuyo mando se designó a Antonio Llorente Solá (aquel capitán segundo piloto que a bordo del *Cataluña* formó parte de la *Patrulla Atlántida* en 1926).

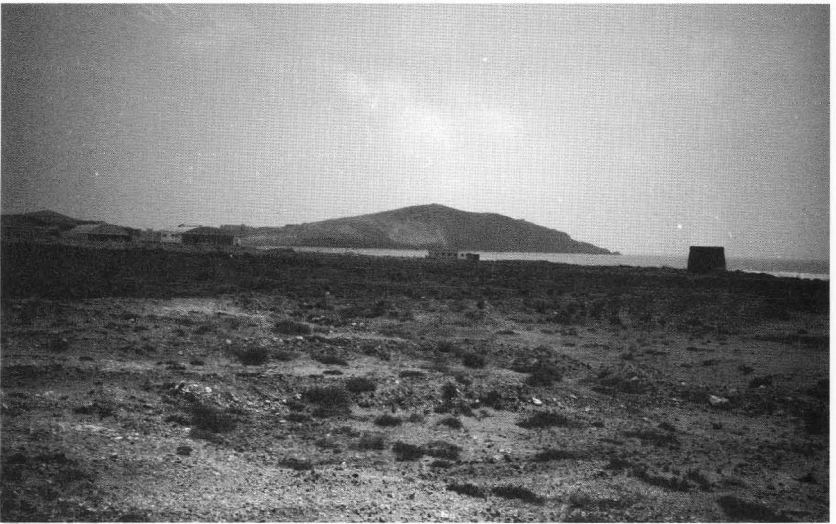
Durante el verano de 1940, la Aviación militar procedió a un asentamiento de Unidades en Canarias de carácter provisional. El ordenamiento de la infraestructura logística se distribuyó en la ciudad de Las Palmas, en Telde e Ingenio. Continuando con el verano de 1940, el 1 de agosto, llegó a Gando el 22 Grupo Expedicionario de Caza cuyos efectivos, de personal y material (24 aviones Fiat-CR32-*Chirri*), procedían del 21 Regimiento de Caza (Getafe) y del 22 Regimiento Mixto del Aire (Tablada, Sevilla) respectivamente. Como curiosidad decir que el denominado *Chirri* ya volaba en Italia desde 1935 y desde agosto de 1936 en España, durante la Guerra Civil, en donde destacó sobre todos los demás aviones en el primer periodo del enfrentamiento.

Un decreto-ley de 17 de octubre de 1940 crea la Zona Aérea de Canarias y África Occidental Española y el 22 de enero de 1941 se nombra el primer jefe de la Zona: coronel Alejandro Mas de Gaminde (el capitán navegante y radio que acompañaba a Ramón Franco en el

hidroavión que dio apoyo y cobertura a los Breguet que aterrizaron en Gando en 1924).



El denominado páramo de Gando hacia los años cuarenta del s. XX. (SF MACAN).



La bahía de Gando e instalaciones diversas de una joven base aérea. Se puede observar el torreón de Gando. (SF MACAN).

Una vez establecido el órgano de mando se conformó una fuerza activa permanente compuesta por los siguientes componentes, dependientes del Regimiento Mixto del Aire nº 4:

- Grupo 29 de FFAA.:
 - 22 Grupo Expedicionario de Caza (aviones Fiat)
 - Grupo 112:
- 11 Escuadrilla (Cabo Juby, AOE): 5 aviones Junkers JU52, que llegaron en 1941, de transporte (esta Unidad en principio se denominó 1ª Escuadrilla del Desierto y se encontraba activa desde 1928 con Breguet XIV y avión trimotor Fokker, -patrullas de caza y transporte-). Un destacamento se asentó en Villa Cisneros.
- 54 Escuadrilla de Reconocimiento: 2 hidroaviones Dornier Wall (estos aviones llegaron a Las Palmas en marzo de 1941 y se emplazaron en el Puerto de La Luz, a continuación de la Base Naval de Canarias, en donde actualmente existe un paseo marítimo que llega hasta las inmediaciones del intercambiador de guaguas).
- 49 Bandera de Tropas de Aviación, ubicada en el Lazareto de Gando
- Distintas Unidades logísticas

La base de hidroaviones se llamó en un principio Base de Hidros del Puerto de La Luz, después cambió esta denominación por la de Base de Hidros del Atlántico para llamarse, finalmente, Patrulla de Hidros de Canarias. Su nacimiento se debe a la «necesidad y utilidad» de una Unidad de este tipo en un lugar de tanta importancia estratégica en la que la «conjunción entre Europa, Sahara y América» (Gutiérrez Padilla) además de evidente es beneficiosa para el interés de Canarias.

Sobre unos terrenos de más de 78.000 metros cuadrados, de los que solo un tercio correspondería a la base propiamente dicha, esta Unidad empezó a operar en abril de 1941. En marzo de 1942, fue recogido en la mar un hidroavión Swordfish (inglés), que se encontraba prácticamente a la deriva, y llevado a la base de hidros, en donde fue reparado por el entonces teniente ingeniero **Carlos Hidalgo Lliso**, de grato recuerdo y excelente profesional y persona (en el Museo Aeronáutico del MACAN – Torre de Gando – existe una maqueta del hidroavión inglés fabricada por Hidalgo). El hidroavión Swordfish fue incluido en la plantilla de la base. La operatividad concluyó en noviembre de 1945. A partir de este año se instalaron en ella unidades de Tropas, un observatorio meteorológico, los servicios de la Zona y, por un tiempo, la Maestranza Aérea. La base, instalaciones y terrenos, pasaron al gobierno de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria (1977).



Avanzaban los años sesenta del XX, el puerto se transforma, ya se observa una gran plataforma que va cubriendo las aguas y lo que fuera el primigenio Club Náutico también ha desaparecido. Al fondo se puede apreciar la base naval y en su ángulo recto las instalaciones del Ejército del Aire, en donde se ubicó la base de hidroaviones. (SF MACAN).



Control de entrada, ya todo abandonado. Se puede observar parte del magnífico edificio tangente a la Casa del marino. (SF MACAN).



El terreno ya está libre, ya es historia la base de hidroaviones y las instalaciones de Aviación en esta importante zona capitalina. El consistorio se encargaría de cambiarla totalmente... Podemos observar la torre que, con letras verticales, refleja el nombre de un añorado hotel: *Palace*. (SF MACAN).

La operatividad de nuestras Fuerzas Aéreas, desde la terminación de la 2ª Guerra Mundial, sufría un deterioro considerable: no se puede renovar el material y, por tanto, las dotaciones se van haciendo insuficientes y antiguas; la economía española, economía de posguerra, no levanta cabeza, por lo que se hace difícil mantener los niveles de calidad y cantidad.

A ningún profesional militar extrañó que, en septiembre de 1952, se disolviera el Regimiento Mixto nº 4 y, en su lugar, llegara a Gando un grupo de avionetas integradas en el 42 Grupo de Fuerzas Aéreas cuya misión era dar operatividad y validez a los pilotos destinados en Canarias, es decir, que nuestros pilotos mantuvieran las condiciones de vuelo, de modo que, en un momento dado, pudieran responder adecuadamente en misiones aéreas. Esta Unidad quedaría disuelta un año después. En este mismo año de 1953 se crea en el Lazareto (Gando) un centro de comunicaciones tierra-aire, cuyo mando sería asignado a jefes militares.

Periodo 1958-1967

La práctica parálisis de nuestra aviación en Canarias se ve alterada por el ataque, desde tierra, a un avión propio (Junkers) en el vecino Sahara, de responsabilidad administrativa española. En días sucesivos, son atacados el aeropuerto de Ifni y puestos militares del interior del territorio por el denominado Ejército de Liberación, grupo que pretendía ser un ente ambiguo para evitar compromisos oficiales o de incumbencia por parte de Marruecos. Ha comenzado la llamada guerra de Ifni-Sahara.

Una fuerza expedicionaria llega a la Base Aérea de Gando formada por aviones de caza T6 (North American *Texan*) y bombardero Heinkel H111. La dotación de la 11 Escuadrilla se incrementa con la llegada de una buena cantidad de aviones Junkers, ello hace que se conformen dos escuadrones y nazca el Ala de Transporte nº 36. A tenor de una disposición ministerial, de fecha 29

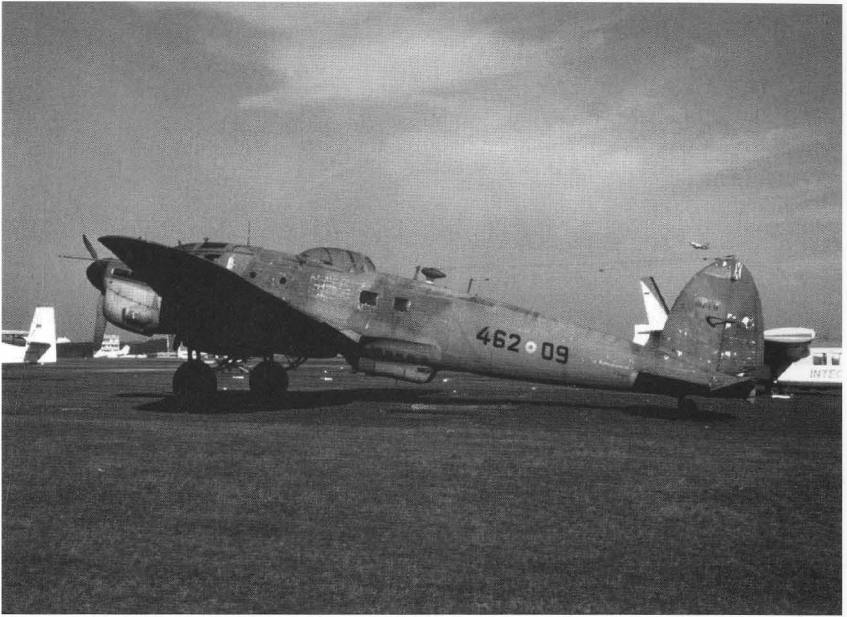
de octubre de 1962, pasa a denominarse Ala Mixta nº 36, integrándose en ella las siguientes Unidades:

- 361 Escuadrón, con aviones Junkers (*Pavanas*)
- 362 Escuadrón, con aviones Heinkel 111 (*Pedros*)
- 363 Escuadrón, con aviones T6 (*Tayara guayete*, pequeño avión)
- 364 Escuadrón, con aviones Messerschmitt BF109, C4K denominación española (*Buchones*), los cuales causan baja en 1963.

En fecha 1 de abril de 1965, esta Unidad pasa a llamarse Ala Mixta nº46 y sus escuadrones cambiarían el primer dígito. El 10 de diciembre (fecha conmemorativa de la Virgen de Loreto, Patrona de la Aviación) de 1966, el Cabildo Insular de Gran Canaria entrega un estandarte a esta Ala, actuando de madrina la esposa del presidente de la corporación insular Díaz Bertrana.



Como ave pausada y tranquilizadora el Junkers sobrevuela el Saguia el Hamra en las proximidades de El Aaiún. (SF MACAN).



Heinkel111 en su versión española. (Archivo CAL).



Formación en pareja de C6 (denominación nacional) perteneciente al 463 Escuadrón. Patrulla armada sobre el desierto. El piloto del nº 9 es el teniente **Domingo Rodríguez Chaves**. (ACAL).

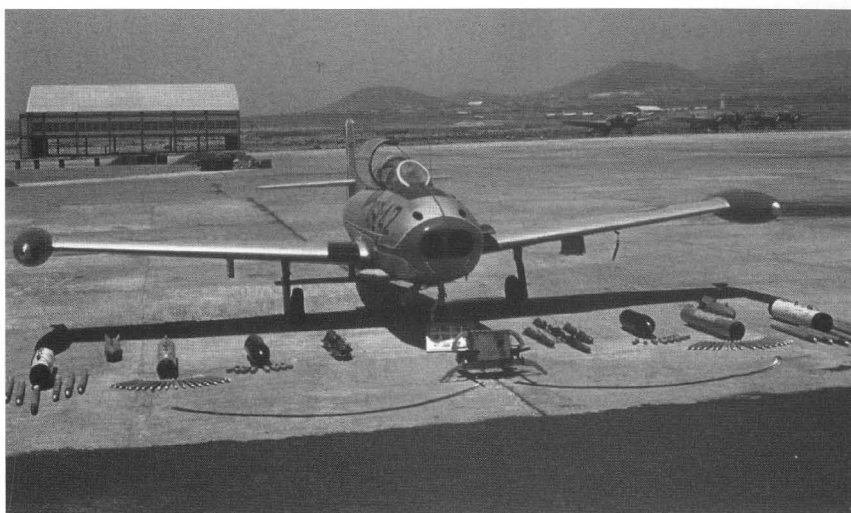
Periodo 1968-2000

A finales de 1967 se produce una reestructuración operativa al suprimirse las Alas que se convierten en Grupos. En la Base Aérea de Gando se establecen cambios importantes:

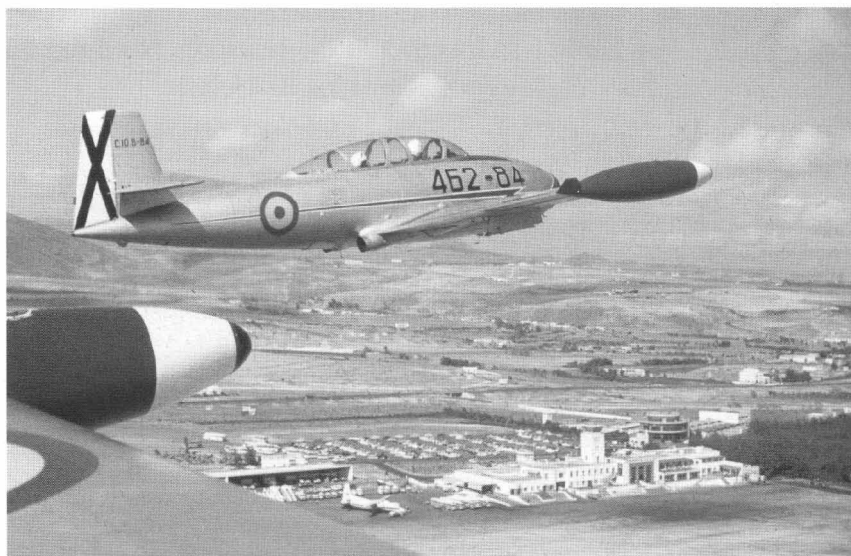
- Los Junkers son sustituidos por aviones DC3 (*Cigarrones*).
- Los *Saetas* HA200 (C10B), aviones nacionales y reactores, se integran en el 462 Escuadrón, relevando a los Heinkel.



El nº 27 del 461 Escuadrón sobrevuela la costa sureste de Gran Canaria. El DC3 ha volado durante más de medio siglo, un avión casi perfecto, quizás el más rentable que la aeronáutica ha producido. (SF MACAN).



Un C10B (*Saeta*) con su dotación armamentística completa en la Base Aérea de Gando. (ACAL).



El *Saeta* sobrevolando las instalaciones aeroportuarias de aquella época... Detrás de la edificación principal se puede observar el restaurante La Luna, ya, como tantas cosas, desaparecido como desaparecerá, tristemente, el viejo y añorado terminal. (ACAL).

Cuatro años más tarde, en junio de 1971, el Grupo 46 recupera su antigua denominación: Ala Mixta nº 46.

Avanzada esta década, se produce un cambio sustancial en cuanto a la operatividad aérea: el avión reactor se impone. Así queda el Ala Mixta nº 46 según directiva del 4 de febrero de 1976:

- 461 Edrón.: los DC3 causan baja y son sustituidos por el avión de transporte, de fabricación nacional, CASA212 (Aviocar, llamado *Picio*). Este escuadrón ha colaborado en múltiples ocasiones en misiones SAR (más de 1.500 evacuaciones y servicios de alerta) cuando los componentes aéreos del 802 Escuadrón se encuentran participando en actividades propias de su responsabilidad que le impiden atender las colaboraciones del 461 Escuadrón.
- 462 y 463 escuadrones, son disueltos.
- 464 Edrón.: se incorporan los reactores Northrop F5 (CASA, bajo licencia, llamados *Bicicletas*).



Aparcamiento del T12 (Aviocar) en el aeródromo de El Aaiún, uno de ellos cargando combustible. (ACAL).



Línea de Northrop F5 en la Base Aérea de Gando. (SF MACAN).

Por Orden de 2 de marzo de 1982 se suprime el 464 y vuelve el 462 Escuadrón con nuevos aviones: Mirage F1 que, a partir de abril de 1999, son sustituidos por los Northrop F18A Hornet.

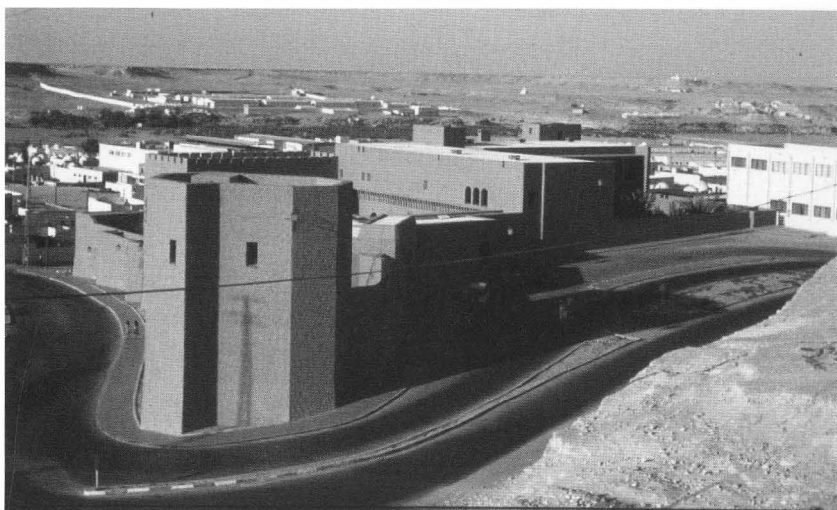


Una perfecta formación en rombo de cuatro Northrop F18A destinados en Gando. (SF MACAN).

La Base Aérea de Gando, además de prestar apoyo y protección a las Unidades del antiguo Sahara español, participó en todos los conflictos que se produjeron en esta zona que fue de influencia española, como la denominada guerra de Ifni (1957) o los enfrentamientos y distintas acciones que se llevaron a cabo a partir de 1974, sin olvidar la evacuación del Sahara (Operación Golondrina). Por otra parte, en este territorio, existieron destacamentos aéreos dependientes de Canarias y los aeródromos de El Aaiún y Villa Cisneros, además de los históricos de Ifni y Cabo Juby y las pistas preparadas en los puestos del interior del Sahara que recibían con tanta alegría a las pequeñas avionetas o cansinos Junkers que llevaban material y alimentos o servían para las evacuaciones.

En 1966, de una manera muy peculiar y adelantada a su creación oficial (Orden de 12 de marzo de 1970) comienza a funcionar, con base en El Aaiún, una denominada, y siempre recordada y entrañable, 408 Escuadrilla de Enlace con trse aviones Dornier 27 (L9), posteriormente su dotación se incrementaría a nueve unidades, incluyendo tres de ellas que operaban desde Villa Cisneros. Sus misiones, de apoyo y enlace, quedarían fijadas en las siguientes: reconocimientos, evacuaciones, estafetas, transportes, búsqueda y rescate, srvcios religiosos . . . En 1975 fue disuelta.

Aún, recuerdo, como si fuera ayer, cuando en 1967 (¿o era 1968?) estando destacado en Echdeiría, oí el runruno de una avioneta por encima del puesto de la Policía Territorial, era la señal de que pronto aterrizaría y, rápidamente, me desplazé a la pista . . . De la Dornier bajó el teniente Llamas, acercándose, como siempre sonriéndose y, al llegar a mi lado me entregó un saco en cuyo interior refulgían preciosas naranjas que, durante unos días, nos alegraría la vida y los estómagos a mis policías y a mí.



Parador de Turismo de El Aaiún, inaugurado por **Fraga Iribarne**, entonces ministro de Información y Turismo (1967). En primer término la carretera que lleva al aeropuerto y base. Al fondo las instalaciones del Tercio de La Legión y la orilla norte del Saguia el Hamra (CAL).



Una perspectiva aérea de Villa Cisneros (actual Ad-Dakhlaho) y su puerto. Al fondo la pista del aeródromo. (CAL).



Un C6 camuflado, destacado en el aeródromo de Villa Cisneros. (CAL).



Un DC3, pilotado por el capitán Cristóbal Alzola (primer plano), en la pista de Mahbes Escaiquima. Suministro de alimentos al destacamento de Tropas Nómadas. (CAL).

MANDO AÉREO DE CANARIAS (MACAN)

Aquella Zona Aérea de Canarias y África Occidental Española queda para la historia de nuestra aeronáutica local. La actual estructura del Mando Aéreo de Canarias (MACAN) deriva de disposiciones del año 2007.



Escudo del Mando Aéreo de Canarias. (SF MACAN).

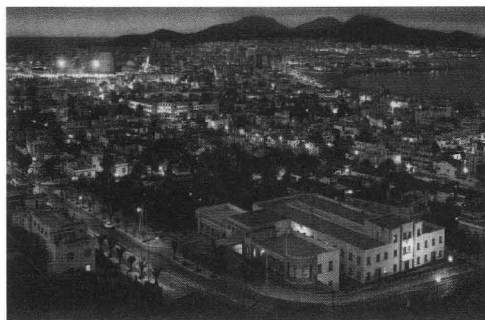
Funciones

El Mando Aéreo de Canarias ha de realizar múltiples funciones o actividades propias de este organismo. Dado el carácter de este texto creo innecesario reflejar la relación y explicación de cada una de ellas. Bástenos saber que la responsabilidad del MACAN abarca un gran abanico de funciones que van desde el cumplimiento de todos los planes operacionales hasta el apoyo a los demás Mandos del Ejército del Aire, pasando por todo tipo de inspecciones y evaluaciones, además de mantener la moral y la disciplina del personal bajo su control.

Estructura básica

La jefatura máxima la ostenta un general de división y bajo su mando se encuadran los distintos estamentos y unidades que conforman el Mando Aéreo, cuya sede se ubica en Las Palmas de Gran Canaria: una secretaría general, el Estado Mayor con sus correspondientes secciones, Gobierno del Cuartel General y las

Unidades: Base Aérea de Gando, Aeródromo Militar de Lanzarote, Acuartelamiento Aéreo «Las Palmas», los sectores aéreos y las comandancias militares.



Instalaciones del Cuartel General del Mando Aéreo de Canarias. Fotografía tomada en la década de 1960. (Kruger. Distribuidor Global Traders. Las Palmas de Gran Canaria. (Archivo autor).



Acuartelamiento Aéreo «Las Palmas» (Paseo de Chil). La fotografía está tomada el 10 de diciembre de 1987, día de la Virgen de Loreto, patrona de Aviación. El general 2º jefe del MACAN, Casimiro Muñoz Pérez, acompañado del teniente coronel jefe accidental del Grupo del Cuartel General, Manuel Ramos Almenara, pasa revista a la formación. (Archivo autor).

Este acuartelamiento, al margen de su ubicación tomó las siguientes denominaciones: 4ª Bandera Independiente de Tropas (1939), 7ª Bandera (1949), Agrupación de Tropas de Aviación nº. 7 (1952), Agrupación de Unidades y Servicios nº. 7 (1969) y Grupo del Cuartel General (1980).

CAPÍTULO VI

BASE AÉREA DE GANDO

ESCUADRILLA DE CIRCULACIÓN AÉREA OPERATIVA Nº 7
(ECAO)

AERÓDROMO MILITAR DE LANZAROTE



BASE AÉREA DE GANDO

Quizás convendría explicar, muy por encima, la significación de la Base Aérea de Gando. En la actualidad lo más acertado estaría en calificarla como un ente geográfico, en cuyo territorio se asientan unas determinadas Unidades que, indudablemente, en todo momento reciben su ayuda y apoyo: Servicios Generales, Defensa y Seguridad, Telecomunicaciones, Automóviles, Contraincendios, Sanidad, etc. En este sentido, se integrarían en la Base las siguientes Unidades: Ala 46, 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas y Grupo de Alerta y Control (GRUALERCON) todas ellas con dependencia operativa de la Jefatura del Sistema de Mando y Control que, a su vez, está directamente subordinada al general jefe del Mando Aéreo de Combate (Torrejón de Ardoz-Madrid), salvo algunos casos que se refieren al Servicio de Búsqueda y Rescate (SAR). El coronel jefe de la Base o es también del Ala 46.

ALA 46

El Ala 46 la integran dos grupos, el de Fuerzas Aéreas (462

Escuadrón, con aviones Northrop F18 Hornet) y el de Material (escuadrones de Mantenimiento y Abastecimiento).



**SAR: 802 ESCUADRÓN DE FUERZAS AÉREAS Y
RCC CANARIAS**

Dirección y ejecución

El servicio SAR, o de búsqueda y rescate, es un organismo de reconocido prestigio vinculado a Canarias desde hace 55 años. Por sus especiales características este servicio consta de una parte ejecutante, el 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas y otra de dirección de las acciones, el Centro Coordinador de Búsqueda de Canarias (RCC).

El 802 Escuadrón se encuentra ubicado en modernas instalaciones de la Base Aérea de Gando y lo conforma un equipo de 150 hombres y mujeres (pilotos, observadores, rescatadores, especialistas de distintas ramas: radar, informática y electrónica, mecánicos, enfermeros, personal de apoyo en tierra y administración). En cuanto al material, en la actualidad dispone de una plantilla de 3 aviones Fokker27 (con autonomía de 12 horas y alcance de 1.700 kilómetros) dotados de los medios precisos para realizar cada una de sus misiones (la tripulación se compone de 3 pilotos, uno de ellos opera como navegante, un mecánico de vuelo, un radarista y un buscador observador). Asimismo, en esta dotación de material se incluyen 4 helicópteros *Superpuma* de la más moderna tecnología y medios (puede cubrir un radio de acción de casi 600 kilómetros y tiene una capacidad para 15 personas). El personal que cubre cada unidad de estos aparatos se compone de dos pilotos, (uno ejerce como copiloto), un operador de grúa (puede elevar hasta 275 kilogramos), enfermero y nadadores-rescatadores.

El RCC o Centro Coordinador se ha establecido, en función del carácter de sus cometidos, en el propio Centro de Control Aéreo de Canarias, de cuya estrecha relación se beneficia la misión que se vaya

a desarrollar. El personal destacado en este Centro está especialmente cualificado para las delicadas e importantes tareas que realizan. El RCC es responsable de una zona o área coincidente, prácticamente, con lo que se denomina Región de Información de Vuelo (FIR Canarias)

Antecedentes

Dejemos aquí esta breve reseña del SAR para adentrarnos en su historia y conocer como se merece esta singular y sacrificada Unidad de nuestro Ejército del Aire. Los fines del SAR quedaron reflejados en el Decreto de 17 de junio de 1955 de organización del Servicio de Búsqueda y Salvamento:

Localizar a las aeronaves siniestradas dentro del espacio aéreo español y hacer llegar lo más rápidamente posible los auxilios necesarios, así como cooperar con otros organismos civiles y militares cuando por haberse producido un accidente, catástrofe o calamidad pública se requiera su colaboración.

La historia, en ocasiones, nos da sorpresas. España, como es sabido, no participó, como componente activo, en la 2ª Guerra Mundial; sin embargo, sí aceptó la propuesta de Alemania para crear un servicio de rescate de tripulaciones en peligro en aguas mediterráneas como consecuencia de accidentes aéreos o naufragios, debidos a enfrentamientos entre las partes contendientes. Sería la Base Aérea de Pollensa la primera que recibiría unidades aéreas para este servicio: hidroaviones Dornier Wall entregados por Alemania. Esto ocurría en 1944 y este mismo año, en diciembre, por el Convenio de Chicago, se acuerda la creación del SAR, lo que daría lugar a la firma del Convenio de Aviación Civil Internacional que España lo certificaría en 1947. A partir de aquí, los esfuerzos van dirigidos a conseguir que la búsqueda y el rescate se realicen a nivel global, en cualquier parte del mundo, allá donde navegue un barco o vuele una aeronave, de modo que los organismos aéreos y marítimos (OACI y OMI) unidos, conformen la ayuda necesaria para la navegación marítima o aérea.

A estos fines, el planeta Tierra se dividió en grandes zonas de búsqueda y rescate, denominadas SRR y cada una de ellas dispone de un Centro Coordinador y un servicio de acción ejecutiva: el medio aéreo.

El SAR en España

En la actualidad, España se divide en tres zonas SRR: Madrid, Baleares y Canarias. A cada una de ellas, por tanto, le corresponderá un RCC y un escuadrón de fuerzas aéreas. Todo ello depende del SAR Madrid o Jefatura Central del Servicio. (Los escuadrones de unidades aéreas vinculados al SAR cuando actúan como salvamento militar y combate dependen operativamente del Mando Aéreo de Combate).

Cronología básica del SAR en Canarias

1955.- Con fecha 30 de enero nace la 51 Escuadrilla de Salvamento cuyo destino sería Tenerife. Dos helicópteros Sikorsky S55 (Z1 denominación española y posteriormente H19) parten de Getafe (23 de septiembre) y tras dieciocho horas de vuelo llegan a Tenerife incorporándose a su Unidad.

1956.- En mayo se incorpora un anfíbio Grumman SA16 *Albatros* (AD1 en su denominación española) a la Unidad, convertida en 56 escuadrilla. En este año se decide el traslado de la Unidad a la Base Aérea de Gando (Gran Canaria), permaneciendo en Los Rodeos (Tenerife) el destacamento de helicópteros. En 1961 la Escuadrilla recibiría el segundo anfíbio (ambos aviones completarían casi 15.000 horas de vuelo, hasta 1979).



EL Grumman *Albatros* en la Base Aérea de Gando, una vez que la Escuadrilla de Salvamento se trasladó a Gran Canaria en 1956. (CAL).

A punto de tomar tierra este helicóptero de la aún 56 Escuadrilla, como se puede leer en la parte posterior. (CAL).



1962.- Se utiliza, por poco tiempo, un avión Heinkel111.La Escuadrilla se convierte en Escuadrón. La Unidad de helicópteros de Tenerife se disuelve.

1963.- La dotación de material aumenta: se incorpora una escuadrilla de avionetas Dornier L9.

1966.- La unidad recibe su primer *Augusta Bell 205* (Z10 y, posteriormente, HD10).



El nuevo *Augusta Bell* en pleno ejercicio en la bahía de Gando. (CAL).

1967.- El 56 Escuadrón pasa a denominarse 802 Escuadrón. El Sikorsky causa baja en noviembre. Estos helicópteros realizaron 2400 horas de vuelo.

1979.- El Grumman es sustituido por el Fokker27 *Maritime* (D2 en su denominación militar).



El nuevo avión del SAR sobrevolando las dunas del sur grancanario. (CAL).

1983.- En marzo se incorpora a la Unidad el nuevo helicóptero *Superpuma* AS332 (HD21 en su denominación militar). El año anterior se dio de baja a los *Bell 205* que hicieron un total de 5.700 horas de vuelo. Durante este año empiezan a funcionar las modernas instalaciones del SAR.



El *Superpuma* en maniobra (CAL).

1988.- El 802 Escuadrón y el Centro Coordinador (RCC), que eran organismos independientes, quedan unidos en su estructura orgánica, dependientes del SAR Canarias.

Otros medios que participan en la acción de salvamento. Convenios

En la actualidad existen otros organismos que se encargan de prestar las ayudas necesarias en caso de urgencias, accidentes o catástrofes, incluyendo el salvamento marítimo. Hasta hace muy poco tiempo, y no solo en Canarias, eran los servicios SAR los que, además de cumplir las misiones propias aeronáuticas y militares, colaboraban con la población civil para resolver o paliar, en su caso, situaciones críticas, tanto en tierra como en la mar. Hoy, debido al enorme incremento del tráfico marítimo y aéreo y, en ocasiones, a la amplitud e importancia de los accidentes y urgencias que se dan, no se concibe una prestación de ayuda sin la colaboración y participación de otros organismos y entidades.

Entre los convenios y protocolos firmados por el SAR en Canarias merecen destacarse los suscritos con Salvamento y Seguridad Marítima y el Instituto Social de la Marina. No debemos olvidar los trabajos que en este sentido siempre realiza la Cruz Roja y la Guardia Civil. Por otra parte, aunque en este mismo aspecto, el Servicio Aéreo de Rescate español mantiene acuerdos con los países vecinos de las zonas o regiones de su responsabilidad. Conviene señalar, asimismo, que el Gobierno Autónomo canario interviene ya de forma muy activa en estas labores, a través del servicio de emergencias 112, disponiendo de modernos helicópteros y equipos muy preparados, situados, en el caso de Gran Canaria, en las instalaciones del Real Aeroclub (San Agustín. San Bartolomé de Tirajana).

Un hito muy importante en el desarrollo de las localizaciones de señales de emergencias fue la incorporación de la tecnología espacial, de modo que, a través de satélites artificiales, se puedan encontrar las señales de ayudas que emiten radiobalizas colocadas en los distintos medios de navegación susceptible de que se puedan encontrar en peligro. Las señales emitidas son enviadas a tierra por el satélite y se posicionan convenientemente para que los equipos de socorro lleguen al lugar exacto de la emergencia.



En el aeropuerto de Schipol (Amsterdam, Holanda) se hizo entrega al Ejército del Aire español y para el 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, del primer Fokker27- Maritime (28-02-1979). En la foto podemos distinguir, entre otros, al entonces teniente coronel Alfredo Chamorro Chapinal, que llegaría a ejercer la jefatura del Mando Aéreo de Canarias, al comandante **Joaquín Hevia** y capitanes **Alzola** y **Etayo**. (CAL).



Tripulación del avión del SAR que participó en el AIR TATOO81 en la Base Aérea de Greenhan Common (Reino Unido) y ganadora del Trofeo SPIRIT OF THE MEET de ese año. De pie y de izquierda a derecha: brigada **Rupérez**, capitán **Andreu**, capitán Alzola, coronel jefe del SAR, teniente coronel jefe del Escuadrón **Eugenio Yack** y comandante Hevia. Agachados: brigada **Agustín**, sargento 1º **Aceituno** y capitán **Mariano**. (CAL).

100.000 horas de vuelo SAR Canarias.

Para finalizar este apartado del SAR quisiera destacar dos hechos que enlazados reflejan el continuo caminar de este Escuadrón y su progresión sin límite: la plena incorporación de la mujer a la vida SAR y la mayoría de edad del Servicio de Búsqueda y Rescate Canarias.

El 25 de enero de 2009 y con motivo de una misión de rescate en la isla de Tenerife el *Superpuma* que realizó el servicio llevaba como piloto a la teniente Concepción Santarromana Cubero, primera vez que una mujer era responsable de una misión de este tipo. (La primera mujer piloto del MACAN fue la alférez Ivonne Sánchez Meroño, destinada al Ala 46, 461 Esucadrón, en 1995).

En noviembre de 2009 el SAR alcanzó la cifra de 100.000 horas de vuelo desde que en 1955 se estableciera en Canarias. Esto quiere decir, en términos de unidades aéreas militares, que la mayoría de edad de esta Unidad le llegó a los 55 años. . . más de medio siglo, día a día, al servicio de la comunidad canaria o lo que es lo mismo *más de 12.000 misiones reales (6.393 de salvamento)* y 2.392 personas evacuadas, atendidas y salvadas. No nos puede extrañar, como ya se indicara anteriormente, que al 802 Escuadrón de FF.AA. se le concediera (R.D. 216/1994) la Medalla Aérea Colectiva. Este cumpleaños especial y significativo, era digno de ser tenido en cuenta y para ello se dispuso que el viernes 26 de febrero de 2010 se celebrara con gran esplendor. El marco de la celebración se llevó a cabo en la plaza de Armas de la Base Aérea de Gando con asistencia de autoridades civiles y militares, personal que estuvo destinado en el SAR, amigos y familiares. La presidencia del acto correspondió al Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, general de división José Jiménez Ruiz, el cual, tras los honores y saludos correspondientes, dio entrada a los actos con la imposición de condecoraciones, alocución del teniente coronel Jefe del SAR y RCC Canarias, himno del ejército del aire y homenaje a los que dieron su vida por España. . . Un Fokker *Maritime* y un *Superpuma* dejaron su estela sobre la emocionada plaza

de Armas. Los invitados y asistentes al acto se dirigieron a la plataforma próxima al pabellón de oficiales para presenciar un simulacro SAR que se desarrolló en la bahía, con mar picada y exitoso salvamento.



Bellísima perspectiva de la plataforma del 802 Escuadrón con los asistentes al acto. Al fondo las instalaciones del Aeropuerto de Gran Canaria, sus montes y la añorada terminal primeriza (documento cedido por el Servicio de Fotografía y Cartografía del Ala 46).

Los actos finalizaron con el saludo a los pilotos que participaron en el desfile y personal de salvamento, una foto que recordará este magno día y un encuentro en el hangar del 802 Escuadrón en donde se brindó por el rey de España y se departió entrañablemente. . . Un señor de casi 60 años, ya cuando me retiraba se dirigió a mi persona y me preguntó: ¿usted es Manuel Ramos Almenara, verdad? cuando le contesté afirmativamente (no recordaba su fisonomía) me dijo, *yo estuve con usted de soldado en 1971. . . me embargó cierta emoción.* Un fuerte apretón de mano selló el recuerdo de una juventud ya ida en una Unidad de élite, pero lo extraordinario es que aunque los hombres desaparezcamos, la Unidad pervivirá y con ella se engrandecerá, cada día más, el Ejército del Aire español.

La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria rinde homenaje al SAR con ocasión de las II Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria, otorgándole la Medalla al Mérito en su categoría de Plata, máxima distinción de esta patriótica institución

En tan fausto acontecimiento me cupo el honor y la satisfacción de componer una loa dirigida al SAR durante los actos programados para celebrar las II Jornadas Aeronáuticas, en mayo de 2004 (al año siguiente, el SAR cumpliría medio siglo de estar día a día en Canarias). Considero que insertar aquella alabanza en este capítulo, de alguna manera, completará la significación y la importancia que tienen todos los componentes del SAR. Quizás unos minutos más de lectura nos haga comprender, definitivamente, la trascendencia de esta Unidad en relación a nuestro entorno.

En este globalizado mundo en el que la muerte, el sufrimiento y la injusticia, asimismo se totalizan, parece como si no se dejara espacio a los conceptos de ayuda, solidaridad y amor... y digo pareciera, porque siempre dispondremos de un resquicio por el que se puedan deslizar sentimientos y acciones que impidan el desastre final de nuestra Tierra, cansada, vejada y torturada por la propia Naturaleza ataviada de múltiples calamidades y catástrofes, cuando no humillada por sus propios habitantes.

¡Existen, pues, situaciones, hombres, sentimientos...! que hacen esperanzador nuestro futuro; no sin luchas, no sin padecimientos, no sin incomprendiones, no sin trabajo diario.

Hace cincuenta años, nuestro limitado territorio (pequeñas partículas terráneas repartidas por un océano inseparable) comenzó un desarrollo social, tanto local como flotante, de tal magnitud que devino en un progresivo aumento de las necesidades más perentorias para los habitantes del lugar y para los que visitaban estas islas de ensueño. La población aumentaba, desarrollándose increíblemente el

transporte; creciendo, en consecuencia, las necesidades sanitarias y las posibilidades de accidentes. Por otra parte, el factor estratégico de este singular territorio, se hizo sentir especialmente durante la 2ª Guerra Mundial. Todo ello propició la creación de una unidad militar que, consolidándose en esta tierra, se hizo hija de ella y a la que hoy ensalzamos.

Permítanme que les diga que la aparición, en 1955, de esta Unidad en Canarias, es uno de los inventos (valga la expresión) que más rentabilidad ha dado a nuestro estamento social. El actual 802 Escuadrón y el Centro Coordinador de Salvamento, conforman el SAR, cuyas siglas en inglés significan BÚSQUEDA Y RESCATE, maravillosas palabras que engloban toda una doctrina de actuación, de solidaridad, de ayuda, de compromiso, de trabajo continuo, de abnegación, de lealtad humana...y los componentes del SAR, de esta Unidad en concreto a la que hoy homenajeamos, son ejemplos perennes de estas virtudes y de estos compromisos.

Los componentes aéreos del 802 Escuadrón, han transportado enseres y materiales de carácter urgente; han realizado traslados múltiples de personas accidentadas, enfermas y en situaciones críticas; han barrido su zona de influencia (1.500.000 km², más de tres veces el territorio español), para buscar embarcaciones desaparecidas o en naufragio, localizar en el mar a navegantes solitarios o prestar ayuda, en tierra firme, a vehículos accidentados, personas perdidas o en difíciles situaciones en la costa; han suministrado material y alimentos en zonas catastróficas; han participado en evacuaciones; han efectuado un sinnúmero de misiones de vigilancia aérea y de control marítimo y suministrado datos de interés a los estamentos oficiales, informaciones que conforman el esquema de nuestra seguridad territorial; han intervenido en ejercicios simulados propios de salvamento o en cooperación con otros ejércitos, nacionales y extranjeros; han participado en misiones de apoyo y seguridad en vuelo y realizado escoltas; han intervenido en múltiples acciones de guerra (se contabilizan más de sesenta) en las campañas de Ifni y Sahara...En definitiva, sus

componentes aéreos han volado cerca de 100.000 horas y cumplido más de 5.000 acciones de salvamento.

- *Esta Unidad militar realiza su primera acción de ayuda sanitaria el 12 de diciembre de 1955, evitando una muerte segura: un helicóptero del SAR recoge a un herreño, de la más alejada isla del archipiélago y, como bien dejara escrito el comandante Gutiérrez Padilla: «...si la emergencia se hubiera producido tres meses antes, con toda seguridad, nuestro hombre, no hubiera podido contarlo».*
- *En 1960, fue la primera, como componente de una prestación general de socorro, en llegar a Agadir, a punto de desaparecer por el maremoto sufrido.*
- *En 1972, anotó en su libro histórico, que un avión, perteneciente al Escuadrón, un Dornier27, realizó el primer aterrizaje en la isla de El Hierro.*
- *En 1997, establece una marca mundial de salvamento aeronáutico: un Superpuma recorre 1.290 kilómetros en seis horas y veinte minutos, sin reabastecimiento en vuelo, cumplimentando la misión con éxito.*
- *La Patrulla Águila del Ejército del Aire español efectuó, en 2002, la travesía del Atlántico a través de Reino Unido, Islandia, Groenlandia, Canadá y Estados Unidos de Norte América. La cobertura que se le prestó a esta incomparable patrulla aérea española, corrió a cargo del 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas con dos aviones Fokker Maritime.*

A este Escuadrón se le rinden homenajes y se le reconocen sus méritos. A su personal se le distingue con las más preciadas condecoraciones. Entre otras muchas distinciones recibió el premio Presidente del Gobierno de Canarias (1988, en Economía y Marketing) y la Medalla al Mérito de Protección Civil, con distintivo azul (1991); pero, sobre todo, hay que resaltar la entrega, de manos de Su Majestad el rey Don Juan Carlos y con la asistencia de la reina Doña Sofía, de la Medalla Aérea que recibirá, en nombre de todo el colectivo, el teniente

coronel jefe del Escuadrón, Aquilino Sanesteban Cao. Indudablemente, la más preciada distinción concedida por servicios notorios y arriesgados desde el aire.

Y hoy, nuestro patriótico cuerpo, en respuesta a los méritos acumulados por esta prestigiosa Unidad, cuyo fin principal es el auxilio y el bien para las personas, en paralelismo al primer artículo de los Estatutos de esta Real Sociedad que refleja, entre otros objetivos, conseguir el mayor bienestar moral y material para los habitantes de Gran Canaria, agradece y reconoce ese espíritu solidario que naciera en 1955, reflejado en una Unidad militar por la que pasaron cientos de hombres que dejaron su ejemplo como marca indeleble, su eficacia en el quehacer diario y su generosidad en esta tierra que a todos nos acoge cariñosa y entrañablemente.

En estos momentos, pues, en que se cristaliza la feliz idea de la Real Sociedad Económica de rendir homenaje al SAR, quisiera recordar a los que ya volaron a las alturas definitivamente... ellos son artífices de este mérito concedido. Quisiera recordar, asimismo, a todos los que pasaron por este Servicio y a los que ahora están... Me limitaré, por razones obvias, al nombramiento y recuerdo de cada jefe que tuvo la Unidad en la seguridad de que cada uno de ellos representa una época y al grupo humano que tuvo el honor de dirigir:

- *González Gallego, Esponera Vicent, Cándido Losantos, Jorge L. Llop, Naveda Gómez, Tomás Adín, Eugenio Yack, Felipe de Francisco, Joaquín Hevia, Sanchís Pons, Aquilino Sanesteban, Leopoldo Gragera y su actual jefe, el teniente coronel Julián Durany Murias, que se hizo cargo de la Unidad el 23 de septiembre de 2002.*

Un CASA212, de la Base Aérea de Getafe, despegaba del aeropuerto capitalino mauritano una mañana otoñal de hace 22 años. El cielo, sol y moscas. Un solitario pasajero y los tripulantes, felices y

contentos de llegar pronto a Gando. El avión, terriblemente cansado, de una travesía que, partiendo de Malabo, fue haciendo escala en Nigeria, Ghana, Costa de Marfil, Sierra Leona, Senegal y Mauritania y ya, el último trecho a Gran Canaria... ¡y de pronto!, en mitad del océano, salta la alarma: uno de los motores pierde aceite, es posible la parada del motor izquierdo... Se pide ayuda, se preparan las balsas y la carga por si fuera necesario lanzarla al mar. La altura cada vez es menor, son momentos críticos. El pasajero, compañero de armas, se ajusta el machete a su pierna. Mientras tanto, en la Base suenan las sirenas y la gente pregunta... El Aviocar resiste la dura prueba, cansinamente avanza, cada vez más bajo..., siempre está la esperanza. Allá, a las dos, aparece un Grumman del SAR. Todos respiramos, suceda lo que suceda, a partir de ese momento, estábamos salvados. Pronto nos sobrevuela un helicóptero: nunca se vio ave tan hermosa y majestuosa. Al rato, la costa, la nuestra, la isla redonda, la acogedora Gran Canaria. El aterrizaje, flanqueado por ambulancias y cisternas, se realiza con dificultad pero exitosamente. El primero en bajar del avión, que se aparcó en la antigua estafeta, fue el asustado e inquieto pasajero que, viendo correr hacia él a un infante de 11 años y a su zaga una niña de apenas tres, supo que esas veloces carreras, en algunos momentos inseguras, compensaban los sinsabores pasados y la incertidumbre padecida. El abrazo familiar y las efusiones amigables dieron fin a la historia. Una vez más el SAR llevó la esperanza y la seguridad. Su presencia, su estar, nos trajo la tranquilidad, entre el cielo y el mar.

Recuerdo, con nostalgia y emoción, mi paso por esta Unidad. Las dificultades que se tenían, la preparación de las misiones, las caras tristes de las tripulaciones cuando, ya de noche, volvían al Escuadrón sin haber podido localizar al naufrago, al barquito perdido... y las caras alegres cuando el objetivo se cumplía. Y también recuerdo a mis compañeros de entonces, compañeros y amigos, algunos de muchos años, a todos los tengo en mi mente y por aglutinar, de alguna manera, esa memoria, quisiera fijarla en un nombre, hombre bueno y entrañable, siempre contento y dispuesto que nos hacía pasar ratos verdaderamente

entrañables, el inefable Iturrate, nuestro comandante, el segundo de a bordo, ya en la interminable altura...

Las razones objetivas de la existencia del SAR, el cumplimiento de sus misiones y deberes específicos, la transmisión de su solidaridad hacia la población y la generosidad de sus hombres en continua labor diaria... Todo ello se une al propio sentimiento, satisfacción y orgullo de haber pertenecido, hace 34 años, a esta distinguida Unidad por lo que, parece legítimo, que mi pluma se identifique con mi corazón y el sentimiento, a modo de flujo incontrolado, rubrique el justo merecimiento de la distinción otorgada.

Loor al SAR. ¡Enhorabuena!



En formación, un Fokker Maritime y dos Superpuma...amigos de los cielos de Canarias. (CAL).

GRUPO DE ALERTA Y CONTROL (GRUALERCON)

Responsabilidad y estructura operativa

El Grupo de Alerta y Control de Canarias (*Papayo*) es el puesto de mando operativo y de dirección en caso de alerta máxima o emergencias derivadas de acciones no amigas. Tiene como principal característica la vigilancia del espacio aéreo en su área de responsabilidad y, resultado de ello, la toma de decisiones de cada

evaluación llevada a cabo. Consecuencia de esta vigilancia es el reconocimiento de trazas desconocidas que cruzan este espacio aéreo y, en su caso, la interceptación de las mismas a través de los medios aéreos dispuestos en permanente alerta. Dependientes directamente del GRUALERCON se encuentran los escuadrones de vigilancia aérea 21 y 22 (Gran Canaria, desde 1968 y Lanzarote, desde 1975).

Este Grupo nació como Escuadrón de Alerta y Control nº 8 (W8) el 20 de julio de 1967, comenzando su actividad en 1968 tanto en su zona técnica como en la de operaciones y mando. En 1971 nace el Sistema de Control Aerotáctico, potenciándose con ello la cooperación aeroterrestre. En noviembre de 1974, se envía al Sahara un radar móvil lo que dio lugar a la creación del Escuadrón de Control Aerotáctico nº1 que, con la evacuación del Sahara, pasa a Lanzarote. En abril de 1987 pasó a denominarse Grupo de Alerta y Control.

Dependencia

Tanto orgánica como operativamente depende de la Jefatura del Sistema de Mando y Control que, a su vez, está directamente subordinada al general jefe del Mando Aéreo de Combate (Torrejón de Ardoz-Madrid).

Visita del general de división
**Eugenio J. M.
 Martínez Martínez**
 al Grupo de Alerta y Control.
 (Archivo autor).



ESCUADRILLA CIRCULACIÓN AÉREA OPERATIVA Nº 7 (ECAO)

Situada en el Centro de Control de Tránsito Aéreo de Canarias, es una Unidad, nacida en 1994, que depende orgánica y operativamente de la Jefatura del Sistema de Mando y Control. Sus antecedentes se remontan a julio de 1977 cuando se crean las Unidades de Control Aéreo Militar Operativo, en Canarias el CAMO nº. 7.

Las misiones, resumidas, de las ECAO,s son las siguientes:

- Proporcionar servicio de control a los vuelos de la circulación aérea operativa.
- Coordinación y uso espacio aéreo.
- Informar al Sistema de Defensa de los movimientos aéreos.
- Coordinación de ejercicios y maniobras con el componente civil.

AERÓDROMO MILITAR DE LANZAROTE

A diferencia de una base aérea, el aeródromo no dispone, de forma estable, de unidades de fuerzas aéreas. El aeródromo es un elemento auxiliar de las fuerzas aéreas para asegurar y complementar la operatividad de estas. En el caso de Lanzarote hay que añadir su aspecto estratégico, tanto en situaciones hipotéticas de guerra como en estados de normalidad: ayudas a la navegación, pistas alternativas, ejercicios, etc.

Por necesidades de intendencia militar se hace preciso habilitar unas pistas en terrenos de Guacimeta para que puedan aterrizar aviones Junkers. Discurría 1940, naciendo así un ocasional aeródromo que muy pronto se convertiría en elemento aéreo definitivo. Hacia 1942, ya comenzadas las obras civiles, se establece una pequeña dotación de personal para atender servicios de telecomunicaciones y

meteorología. Hacia 1947, se extiende su operatividad al tráfico civil, algo muy normal en nuestro desarrollo aeronáutico respecto a determinados aeropuertos.

CAPÍTULO VII

LA CIRCULACIÓN AÉREA

UNIDADES DE HELICÓPTEROS SITUADAS EN CANARIAS

LA CIRCULACIÓN AÉREA

Convendría señalar, eso sí, en pocos renglones, la línea histórica en la que se ha desarrollado la ordenación y control de la Circulación Aérea.

Referencia histórica

Desde la puesta en vigor de la Ley de 24 de julio de 1942, por la que se crea la Dirección General de Protección de Vuelo, hasta la creación del Cuerpo Especial de Controladores de la Circulación Aérea, según R. D. 2434/77 de fecha 23 de septiembre, todo lo relacionado con el espacio aéreo español dependía, tanto en paz como en guerra, del Ministerio del Aire. A partir de este año, *salvo en tiempo de guerra y cuando circunstancias especiales lo aconsejen...* (O. M. 1954/77 de 30 de junio), la circulación aérea general depende del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. En 1978, por un Real Decreto Ley 12/78 de fecha 27 de abril, se establecen las responsabilidades de los ministerios de Defensa y de Transportes en materia vinculada al espacio aéreo.

UNIDADES DE HELICÓPTEROS SITUADAS EN CANARIAS

Helimer Canarias. Salvamento Marítimo

Nace a raíz de la Conferencia Internacional de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1960), pero no sería hasta casi veinte años después (Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento, Hamburgo 1979) cuando se da un plazo para su funcionamiento real.

Este servicio de salvamento marítimo se puede considerar paralelo al SAR de carácter militar. Depende de la Dirección General de la Marina Mercante, la cual crea (1993) la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Canarias está considerada como una zona de importancia vital en el tráfico marítimo, de ahí que se acordara el establecimiento de dos centros de salvamento (Las Palmas, agosto de 1993 y Tenerife, octubre del mismo año), siendo sus cometidos los propios de estas Unidades. Sus centros de operaciones se encuentran en permanente contacto con otras Unidades de las mismas características. Actúan con el helicóptero *Sikorsky S61N*.

Unidad de Helicópteros de la Guardia Civil

Nace en 1984 y su base se ubica en Los Rodeos (Aeropuerto Norte de Tenerife), con dos unidades *Eurocopter BO-105*.

Sus funciones, además de las propias de la Guardia Civil y colaboración con otras Unidades, se centran en las de carácter humanitario. En este sentido habría que destacar su labor solidaria en los casi 1.200 traslados que realizó hasta que el Servicio Canario de Salud se hizo cargo en 1994 de las evacuaciones sanitarias.

Batallón de Helicópteros de Maniobra VI (BHELMA VI)

Esta Unidad depende de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET). Su historial arranca, al menos su idea de creación, en 1979 y sería en 1986 cuando esta Unidad se asentó en Canarias (Aeropuerto de Tenerife Norte).

Sus cometidos son los propios de estas unidades militares, referidos a la Zona Militar de Canarias, sin olvidar las colaboraciones con otras Unidades en relación a los servicios de salvamento y otros de carácter social. Actúan con helicópteros *Augusta Bell* AB-212 y Bell UH-1H (UH-10).

Unidad de Helicópteros del Cuerpo Nacional de Policía

Se crea la Unidad en 1993 y su Base está en Las Palmas. Sus funciones son las propias de la Policía. Actúan con el helicóptero *Eurocopter* BO-105.

LA AVIACIÓN COMO COLUMNA Y SOSTÉN DE LA DEFENSA NACIONAL. ELEMENTO DISUASORIO

La Aviación militar ha sido y es medida del poder y potencial de las naciones, medio formidable de su defensa, expresión fiel de su nivel tecnológico e industrial.

Alfredo Chamorro Chapinal, general de Aviación

La paz, indudablemente, es un deseo total, si empleáramos un término actual, diríamos globalizado. Todos queremos la paz y desechamos la guerra... Entonces, ¿por qué existen, al mismo tiempo, tantos enfrentamientos, tantas guerras duraderas...? ¿Cuál es la explicación? Cuando no son razones económicas o sociales, aparecen las de ídoles étnicas o religiosas y si estas no se producen, serán las políticas las que prendan la mecha de las incomprensiones; el caso es que, lo normal, la guerra entre hermanos, grupos o países, campeará por doquier. Y nadie desea la guerra... ni los profesionales de la milicia. ¿No sería mejor suprimir los ejércitos e implantar, por obligación, la paz permanente? ¿Cuántos países llevarían a cabo disolver sus fuerzas armadas? ¿Por qué no hacer como Suiza o Costa Rica? La paz mundial por decreto, por acuerdo de una ONU firmante y sin fisuras... Mundo de ensueño, mundo de la utopía enfrentado al mundo irreconciliable con la paz, al mundo tendente a las armas y he aquí una guerra global

de las ideas. Dejemos la filosofía del pensamiento y actuemos en esta realidad que, también, es pensante.

La patria, ordenada como nación, y su defensa, son dos esencias unidas por la idea de la supervivencia... ¿Quién irá en contra de este concepto de prolongación de la vida? Y, sin embargo, es opuesto al deseo de la paz. Es otro enfrentamiento, desafío al individuo, al pensamiento, al ser. Nos encontramos, por tanto, con el término *defensa nacional* llevado a su máximo rigor: defender con las armas el territorio, la libertad de sus habitantes, sus valores, su cultura y todo lo que queramos añadir dentro de la idea de Patria. Nuestras Fuerzas Armadas son las encargadas de mantener esta unidad de concepto y pensamiento y cada componente de las mismas cumplimentará sus cometidos en función de un planeamiento de actuación acorde a los fines de la Defensa Nacional.

Nuestro Ejército del Aire, como reza en el título de este apartado, es columna y sostén de nuestra defensa nacional y es soporte muy importante habida cuenta del desarrollo continuo de la tecnología aeronáutica. La aviación, por su rapidez en la acción, su consistencia y fortaleza, su versatilidad, su apoyo a los demás componentes de las fuerzas; es, no cabe duda, un elemento principal en el momento de la acción... Alas protectoras de España.

Llegado a este punto convendría insistir en la realidad de nuestros ejércitos: las Fuerzas Armadas de España, en tiempos de paz, han de estar preparadas para la guerra, es su razón de ser. Sus medios humanos, principal capital de que dispone, basan sus actuaciones en el servicio permanente. La milicia es una forma de vida, es una total vocación y la mente del militar siempre estará dirigida hacia la significación de patria y ayuda a sus compatriotas en situaciones tanto de normalidad como de emergencias o catástrofes. Sin embargo, ha de quedar muy claro que los ejércitos no son organizaciones no gubernamentales y, por tanto, no actúan según parámetros doctrinarios, de parte o de intereses de grupo, por muy sociales que

estos sean. Nuestras Fuerzas Armadas han de estar permanentemente al servicio de la Patria, al servicio de la Nación, de España, independientemente de los Gobiernos que nos administren, aun cuando estos sean los que establezcan los caminos a seguir y la leyes que nos rijan, todo ello, indudablemente, en un marco plenamente democrático.

No se puede olvidar, en este contexto de la Defensa Nacional, algo consustancial al Ejército del Aire, y en general a las Fuerzas Armadas, me refiero a su sentido o aspecto disuasorio. Unas Islas Canarias bien defendidas, bien dispuestas militarmente, con los medios aéreos más adelantados y suficientes, llevarán a la renuncia de cualquier tipo de agresión; es decir, la disuasión habrá actuado como medio de defensa incruenta. Pero tampoco podemos olvidar esto:

La política de defensa de un país se basa en dos pilares: la disuasión y la diplomacia. Cuando ambas fallan, la respuesta hay que buscarla en la voluntad y los recursos para alcanzar la victoria.

(Jesús Pinillos Prieto, general de Aviación)



Northrop F18A preparándose para una misión. (SF MACAN).



Los vigilantes del espacio inician el vuelo...Alas protectoras de Canarias. (SF MACAN).

COMO FINAL

Durante el verano he visto crecer esta pequeña obra que en mi mente estaba pendiente. Los días y las noches calurosas fueron superadas por el gozo y el placer de ver cada folio completado, fijar cada acontecer, conseguir y añadir un nuevo dato, alumbrar ideas, cumplir, en definitiva, el compromiso de aportar mi trabajo a una bibliografía muy querida, sobre la Aviación, a la que dediqué, en su aspecto militar, muchos años de mi vida, quizás los mejores. Bien es cierto que esta aportación está limitada a un espacio geográfico muy determinado, pero no lo es menos que ello no excluye su importancia en cuanto a hecho histórico.

El texto lo concebí según unos parámetros precisos: una crónica que contara, sencilla y claramente, la historia de nuestra Aviación militar en Canarias a la cual debería darle una envoltura de pensamiento y sentimiento, sin olvidarme de lo práctico y sin extenderme en conceptos, consideraciones o situaciones ya tratadas convenientemente o tangenciales a la Aeronáutica civil.

Así pues, no incluí descripciones geográficas relativas a los lugares de asentamiento de nuestras Unidades; considerando que, además de conocidas, están suficientemente descritas, en distintas obras, por determinados autores. Tampoco aporté crónicas detalladas

sobre el lazareto de Gando o el aeropuerto, hoy denominado de Gran Canaria, y que es utilizado por nuestros aviones militares, primeros que lo utilizaron y digo que no incorporé estos datos porque nuestro buen amigo y compañero de armas, además de excelente escritor e historiador, Manuel Ramírez, los ha tratado con todo rigor y especial consideración... ¿Qué mejores lecturas las, por él publicadas, sobre *El Lazareto de Gando* o *Para las Aves de Paso*? Asimismo, pasé a hurtadillas, valga la expresión, sobre la torre de Gando, hoy convertida en Museo Aeronáutico, sucesivas torres que fueron tratadas excelentemente por el coronel, ya fallecido, **Casteleiro Licceti**, y del que guardo un gratísimo recuerdo. Sin olvidarme de las *Notas históricas* de **Cullen del Castillo** sobre este tema y de lo que escribió el entonces teniente coronel de Aviación **Melchor de Zárate y Cologan**: *Cronología de la bahía o puerto marítimo de Gando, páramo y torre*. Todo ello se incluyó en un texto, publicado en 1980, titulado *Torre de Gando*. ¿Y qué decir de los estudios y escritos de nuestro buen amigo, compañero y excelente persona, comandante Antonio Gutiérrez Padilla? Su libro, *La Aviación en Canarias* (1990), es un completo análisis de lo acontecido en esta Zona y Mando Aéreo. Su lectura y estudio no debe faltar a los que llegan destinados a Canarias: se imbuirán del espíritu de estas islas y del significado de cada Unidad establecida en este territorio. Y tampoco traté un tema singular y delicado: el relativo a los accidentes aéreos que abordó, valientemente, el capitán **Carmelo González Romero**, profesional del Ejército del Aire, en su obra *Accidentes e incidentes aéreos*, y lo hizo, tras muchos años de trabajo e investigación, para divulgar e informar de unos hechos que siempre significan dolor y sufrimiento para las familias y para la milicia. Estos sacrificios supusieron muchas muertes y heridas en aras de la Patria. Es justo el recuerdo y homenaje que brinda el autor hacia los héroes y también es justo que reflejemos nuestro agradecimiento a Carmelo González. La lectura de estos textos significará una buena decisión para adentrarnos en parte de la historia de Canarias, a través de su aeronáutica, consustancial a nuestra identidad.

Así que, lo mío, es un granito de arena, una gotita de mar, una caricia de viento, desgajadas de una base aérea que por primera vez pisé en mayo de 1966 y que hace muy suya el acertado lema *Arena, mar y viento*.

No quisiera finalizar sin detenerme en recordar la bibliografía existente relativa a la Aeronáutica, en todas sus vertientes: civil, militar y deportiva o de ocio, sin olvidarme de los aspectos económico y comercial (publicidad, fotografía, turismo, fumigación, etc.). La reseña que presento al final del libro, como fuentes consultadas, bastaría para conseguir un conocimiento considerable de nuestra Aviación militar en Canarias. Permítanme, amables lectores, recomendarles, como antes hice con los autores citados, la lectura de cada una de las obras presentadas, extraídas de esa bibliografía aeronáutica que citaba.

Deseo, desde este final, que estas **Alas Protectoras**, nuestras, siempre se encuentren avizoras sobre estas tierras y el cielo de estas Islas y que sintamos su presencia sobre todo como signos de amistad, de ayuda y protección.

El vuelo en el que todos estamos embarcados se inició hace casi 100 años, en 1913, en aquel sencillo Bleriot de Garnier. Surquemos nuestros cielos teniendo como garante de bienestar y prosperidad a la Aviación. Y preparémonos para ese próximo centenario cuyo principal motivo conmemorativo podría ser erigir un gran y significativo monumento que abrazara a toda la Aeronáutica... Ya lo sugirió, en 1994, **Lorenzo Olarte** y, como bien dice Manuel Ramírez, todo ello debe pasar por el Cabildo de Gran Canaria. ¿Seremos capaces de rendir ese merecido homenaje?

FUENTES CONSULTADAS

FUENTES DOCUMENTALES

Archivo Mando Aéreo de Canarias
Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País
Biblioteca de El Museo Canario

FUENTES IMPRESAS

PERIÓDICOS

El Tribuno..... 29 y 30 de abril y 1 y 2 de mayo de 1913; 2-02-1926

La Provincia..... 31-3-1922; 19 y 25 de enero de 1924; 27-01-1926; 22-12-1929; 24 y 27 de marzo de 1979; 29-03-1980; 05-05 y 19-07-1983; 24-04 y 26-11-1989; 18-04-1993

El Liberal..... 28-01-1926

El Eco de Canarias... 24-04-1980

REVISTAS

Colecciones *Aeroplano* y *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*. Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas. Madrid.

Aviación Española. Grandes Vuelos. Museo de Aeronáutica y Astronáutica. SHYCEA. Madrid. 2001.

ITAVIA. Centenario de la Aviación (1903-2003). Publicación de la Asociación y Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos (Nº 55-Septiembre 2003). Madrid.

DEFENSA. La Aviación del Transporte del Ejército del Aire español. Nº 48. 1997. Madrid.

FOLLETOS

DÁNEO PALACIOS, Emilio.- *El Instituto de Historia y Cultura*. I Ciclo de Conferencias: La investigación histórica de la aeronáutica. IHCA. Madrid. 1986.

MARTÍN DE LA ESCALERA MANDILLO, Rafael.-*La Aeronáutica Naval Española (1917-1939)* (conferencia).

MIRANDA GUERRA, José.- *La travesía aérea del Atlántico por el Plus Ultra y la aviación comercial*. Imp. y Lit. de J. Martínez. Las Palmas. 1926.

BIBLIOGRAFÍA

BELZUS DE LOS RÍOS, Luis.- «Las Islas Canarias en las comunicaciones aéreas euroafricanas (1910-1958)» en *II Aula Canarias y el Noroeste de África*. 1986. Cabildo Insular. Las Palmas de Gran Canaria. 1988.

DÍAZ BENÍTEZ, Juan José.- *Anglofilia y autarquía en Canarias durante la II Guerra Mundial*. Ediciones Idea. Las Palmas de Gran Canaria. 2008.

DÍAZ LORENZO, Juan Carlos.- *Las Alas del Atlántico* (3 tomos). Binter Canarias, S.A. Madrid. 2001.

DÍAZ DE VILLEGAS, José.- *Nueva Geografía Militar de España, Países y Mares limítrofes*. 7ª Ed. Madrid. 1954.

CASTELEIRO LICCETI, Juan F.- *La Torre de Gando*. Zona Aérea de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria. 1982.

GARCÍA MORATO, Joaquín.- *Guerra en el aire*. Editora Nacional Madrid. 1940.

GOMÁ ORDUÑA, José.- *La Aviación contada con sencillez*. Escelicer, S.L. 1ª Ed. Cádiz. 1952

GONZÁLEZ ROMERO, Carmelo.- *Accidentes e incidentes aéreos (Islas Canarias-África Occidental. 1934-2003)*. Anroart Ediciones, S.L. Las Palmas de Gran Canaria.

GRANADOS GÓNGORA, José Antonio.- *La Aeronáutica en la isla de Lanzarote*. AENA. Las Palmas. 2002.

GUTIÉRREZ PADILLA, Antonio.- *La Aviación en Canarias*. Cabildo Insular de Gran Canaria y Mando Aéreo de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria. 1990.

Efemérides Aeronáuticas Canarias. Texto no publicado.

LAGE MARCO, Manuel.- *Hispano Suiza 1904-1972 (Hombres, Empresas, Motores y Aviones)*. LID Editorial Empresarial, S.L. 1ª Ed. Madrid. 2003.

MEGÍAS, Jerónimo.- *La primera vuelta al mundo en el Graf Zeppelin*. Hauser y Menet. Madrid.130.

NAVARRO MÁRQUEZ, Ernesto.- *Historia de la Navegación Aérea*. Alianza Editorial. Madrid. 1970.

NAVARRO RUIZ, Carlos.- *Páginas históricas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria. 1933.

PATÓN CERVANTES, Ángel.- *La fabricación de los motores de aviación en España (Cronología desde Elizalde hasta CASA)*. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos. Madrid. 2008.

RAMÍREZ MUÑOZ, Manuel.- *Para las Aves de Paso (Nacimiento de la Aviación en Canarias)*. EDIRCA, S.L. Las Palmas de Gran Canaria. 1995.

El Lazareto de Gando (1893-1998). Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. 2001.

RAMÍREZ SUÁREZ, Carlos.- «La aerostación en Canarias y el Aeropuerto de Gando» en *Latidos de mi tierra*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. 1975.

SANZ GONZÁLEZ, Miguel Ángel.- *Avión HA-100 TRIANA (Proyectado y fabricado por la Hispano Aviación, S.A. fábrica de aviones de combate)*. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos. Madrid. 2008.

VIERA Y CLAVIJO, José de.- *Diccionario de Historia Natural de las Islas Canarias o Índice alfabético descriptivo de sus tres reinos animal, vegetal y mineral*. Nivaria Ediciones. La Laguna (Tenerife). 2005.

Los ayres fixos (poema didáctico en 5 cantos) publicado en Madrid; 1779 los cantos primero al cuarto, con el seudónimo *Diego Díaz Monasterio*; en 1781, el canto quinto.

La máquina aerostática. Se añadió como canto 6º. a *Los aires fijos*. Madrid. 1783.

VV.AA:

Torre de Gando. Las Palmas de Gran Canaria. 1980.

Aeropuerto de Gran Canaria (1913-1995). AENA. Madrid.1995

Aviones militares españoles (1936-1986). IHCA. Madrid. 1999.

Pioneros de la Aviación Iberoamericana. Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire. Editado y patrocinado por Iberia. 1999.

La Aviación y el Espacio (Hechos y datos). Edición conmemorativa del primer centenario de la Aviación. Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España. Madrid. 2003.

Colección Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria. Años 2003, 2004 y 2005. Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

50 años DE SALVAMENTO EN CANARIAS. 802 ESCUADRÓN SARY RCC CANARIAS. Edita 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas. Las Palmas de Gran Canaria. 2005.

HIMNO DEL EJÉRCITO DEL AIRE

¡Alcemos el vuelo!
Sobre el alto cielo,
lejos de la tierra,
la esperanza nos lleva detrás;
el Aire en la guerra
comienza a ser paz.

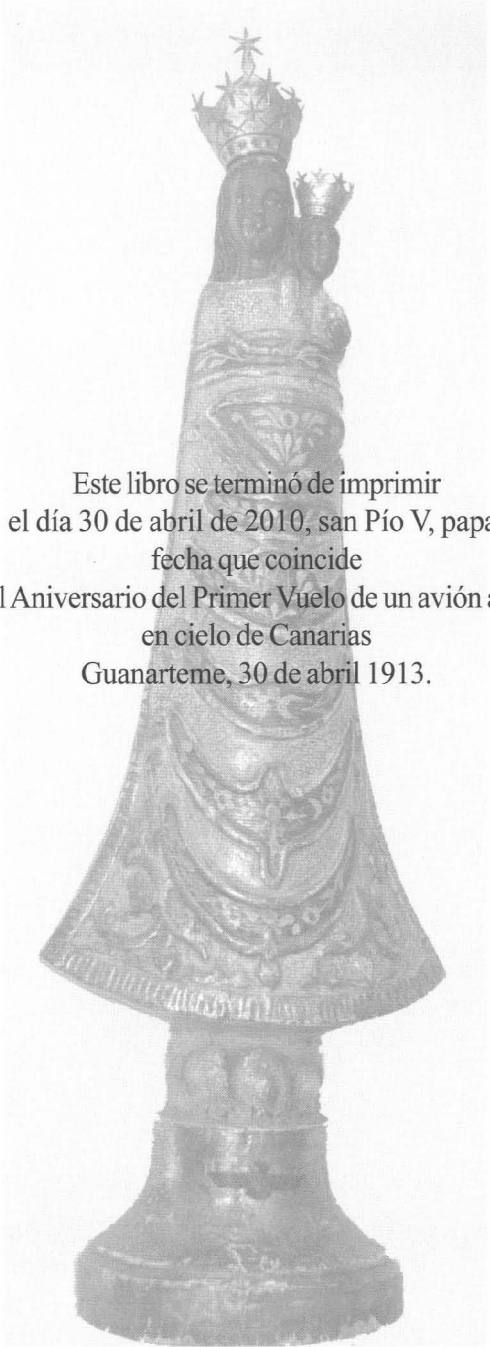
Midiendo del Aire la limpia grandeza,
el alma se llena de luz y de amor,
la vida y la muerte cantan la belleza
de una España más clara y mejor.

*Volad, alas gloriosas de España,
estrellas de un cielo radiante de sol;
escribid sobre el viento la hazaña:
¡la gloria infinita de ser español!*

A España ofrecida
tengo muerte y vida
como quien la juega
en un lance de gloria y honor;
la aurora me lleva
como un nuevo amor.

Alegre la mano, tenaz el empeño,
la rosa del viento tomamos por cruz.
Jamás bajaremos desde nuestro sueño
a una España sin gloria y sin luz.

*Volad, alas gloriosas de España,
estrellas de un cielo radiante de sol,
escribid sobre el viento la hazaña:
¡la gloria infinita de ser español!*



Este libro se terminó de imprimir
el día 30 de abril de 2010, san Pío V, papa,
fecha que coincide
con el Aniversario del Primer Vuelo de un avión a motor
en cielo de Canarias
Guanarteme, 30 de abril 1913.

Otras obras del autor:

Hotel Santa Catalina. La Esencia (1890-2001). 2001.

Hotel Europa. El comienzo de la hotelería grancanaria. 2005.

El Pueblo Canario. Un Proyecto Inacabado: Del Sueño a la Realidad. 2007.

En preparación: *Hotel Santa Catalina (1ª época: 1889-1914)*, primer número de la Colección *El Hotel y su Memoria*.

Bien claro deja el autor, en el epílogo de esta obra, su intención: contar, a través de una crónica clara y sencilla, la historia de nuestra Aviación militar en Canarias, envolviéndola de pensamientos y sentimientos y sin olvidarse de lo práctico. Ya, en la Introducción, manifiesta la importancia de la Aeronáutica como elemento de desarrollo que proporciona bienestar y riqueza y advierte cómo el elemento aéreo se incorpora, a pasos agigantados, al avance del mundo y a su mejora.

En todo el texto se refleja un sentimiento por reconocer los méritos de la Aeronáutica y que estos sean divulgados y conocidos su alcance y significación; resaltando, debidamente, la intención de homenaje y memoria a los vuelos pequeños y grandes que la aviación española y sus aviadores han realizado.

El conjunto de la obra lo conforman siete capítulos en los que, cronológicamente, van apareciendo los orígenes tanto de la Aeronáutica en general como de la Aviación militar, la integración de Canarias en este ámbito, su historia y estructura actual. Además, se recuerda el primer vuelo y los primeros aviones militares en Canarias, las grandes hazañas aéreas y otros relatos relacionados con nuestra región.

La estrecha relación que existe entre la Aviación y Canarias, esa cercanía e intimidad, hace que esta tierra oceánica y alejada, se identifique, plena y totalmente, con el medio aéreo... y con mayor razón con sus Alas Protectoras.



REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS
DE GRAN CANARIA

2010

ISBN 84-933942-6-3



9 788493 394264