

# II JORNADAS AERONÁUTICAS DE GRAN CANARIA



**MAYO - 2004**

# II JORNADAS AERONÁUTICAS DE GRAN CANARIA

MAYO 2004



**REAL SOCIEDAD  
ECONÓMICA DE AMIGOS  
DEL PAÍS DE GRAN CANARIA**

## EDICIÓN PATROCINADA POR



Real Aero Club de Gran Canaria

### SOCIOS - EMPRESAS E INSTITUCIONES COLABORADORAS DE LA RSEAPGC

- Destilerías Arehucas, S.A.
- SATOCAN, S.A.
- Fundación Canaria Puertos de Las Palmas
- La Caja de Canarias
- Caja Rural de Canarias
- José Sánchez Peñate (J.S.P.), S.A.
- Grupo de Empresas Félix Santiago

© De los textos: los autores.

© De esta edición: Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria.

Coordinación: Manuel Ramos Almenara.

Depósito Legal: G. C. 953 - 2004.

Imprime: Gráficas Tegrarte, S.L. - Telde (Gran Canaria)

Cubierta:

«Aeropuerto Nacional de Gando - 1940»

Archivo Fotográfico Suárez Robaina - Telde.



## **II JORNADAS AERONÁUTICAS DE GRAN CANARIA**

**MAYO - 2004**

## ÍNDICE

### **Presentación**

Francisco Marín Lloris. Director de la RSEAPGC ..... 9

### **El vuelo continúa**

Manuel Ramos Almenara. Vocal de la junta de gobierno de la RSEAPGC y coordinador de las II Jornadas Aeronáuticas. .... 11

### **Aportación del Real Aeroclub de Gran Canaria a la Aviación**

Juan Francisco Suárez Miranda. Abogado, piloto privado y directivo RACGC. .... 15

### **El deporte en la Zona Aérea de Canarias y su colaboración con la población de Gran Canaria**

Jesús Telo Núñez. Coronel de aviación (R), experto en deportes y doctor honoris causa por la ULPGC. .... 43

### **El SAR en Canarias**

Julián Durany Murias. Teniente coronel de Aviación, jefe del 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas (SAR). .... 61

### **Loa al SAR**

Manuel Ramos Almenara. Coronel de Aviación (R) y miembro junta de gobierno de la RSEAPGC. .... 75

### **Homenaje a Antonio López Ojeda**

Francisco Marín Lloris, marqués de la Frontera. Director de la RSEAPGC. .. 83

### **El transporte aéreo civil en las islas**

Ofelia Betancor Cruz. Doctora en economía y profesora titular de la ULPGC. .... 93

### **Binter y Canarias**

José Luis Reina Delgado. Licenciado en Historia y jefe de comunicaciones externas de Binter Canarias. .... 109

## PRESENTACIÓN

Con indudable éxito de asistencia de público, por la interesante programación de todos los actos celebrados, se desarrollaron durante los días 18, 19 y 20 de mayo de 2004, las II Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria.

No podríamos dejar pasar un acontecimiento de tal envergadura sin dejar constancia escrita de todas las intervenciones y actividades desarrolladas en esas Jornadas, de tal forma que, con este libro, la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria pretende cumplir con ese objetivo, al tiempo que de su lectura se obtiene una interesante información sobre los temas aeronáuticos tratados que, sin duda, interesarán al lector.

Expreso mi agradecimiento a todas las personas que desinteresadamente han participado, tanto impartiendo conferencias como actuando en la brillantez de los actos, exposiciones y exhibiciones aéreas, dejando especial constancia del Mando Aéreo de Canarias, por cuanto gracias a la exitosa mediación de su general jefe Excmo. Sr. D. Ángel Vieira de la Iglesia ha sido posible el poder admirar en Gran Canaria la impresionante exhibición de la Patrulla “Águila” y de la Unidad de Salvamento (802 Escuadrón Fuerzas Aéreas) que con los paracaidistas de la Federación Canaria de Deportes Aéreos realizaron unas espectaculares maniobras en el espléndido marco de la Playa de Las Canteras de Las Palmas de Gran Canaria.

Por último, debo dejar constancia de que la edición de este libro no habría sido posible sin la financiación aportada por Binter Canarias y el Real Aeroclub de Gran Canaria, sociedades a las que expreso, en nombre de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria nuestro más

sincero agradecimiento extensivo, también, al coordinador de las Jornadas, don Manuel Ramos Almenara, vocal de la junta de gobierno de esta Institución, por el entusiasmo y buenhacer puesto en el desarrollo de las II Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria.

*Francisco Marín Lloris*  
*Marqués de la Frontera*  
*Director de la RSEAPGC.*

## EL VUELO CONTINÚA

Una tranquila mañana abrileña, sobre el universal paseo de Las Canteras, veloces y seguros pasaron dos cazas de nuestra Aviación y, al momento, avionetas del Rcal Aeroclub de Gran Canaria, alcgrecs y confiadas surcaron un cielo ya acostumbrado a este ir y venir de alas, hélices y reactores. Abajo, en el paseo, la buena gente saludaba con sus pañuelos y gorros a los pilotos que participaban en este desfile aéreo y que recordaba el primer vuelo ocurrido en Canarias. Ha pasado más de un año; entonces celebrábamos las I Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria y las dedicamos a la conmemoración de aquel 30 de abril de 1913, cuando Leonce Garnier realizó el primer vuelo sobre cielo canario. Los habitantes del lugar y los miles de curiosos que se acercaron para presenciar acontecimiento tan significativo, reflejaron, con el agitar de sus pañuelos, su agradecimiento al piloto franco-español.

Aquel año de 1913 marcó en nuestra isla, y también en Canarias, el despegue del desarrollo aeronáutico; una industria cuya tecnología, de progresión inaudita, es soporte de una economía básica en nuestro territorio y generadora de servicios y empleo. De ahí que nuestra Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria creara e impulsara unas Jornadas Aeronáuticas, con carácter bienal, para recordar la historia de la aviación y la importancia que la aeronáutica ha tenido y tiene en el desarrollo de Canarias en general y de Gran Canaria en particular.

En estas II Jornadas celebramos una serie de conferencias que tienen mucho que ver con el devenir de la aviación en nuestra isla y



trataremos, una vez más, de dar realce a nuestro Aeroclub grancanario con una exposición gráfica de su recorrido histórico. Por último, y como eje central de las Jornadas Aeronáuticas, rendiremos homenaje a una singular y especial unidad militar (802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas SAR-) que, durante cincuenta años, labora día a día por el bienestar de Canarias, solidarizándose con su problemática social y sanitaria; amén de ejercer, puntualmente, sus deberes de vigilancia aérea y seguridad marítima que tiene asignados. Esta unidad militar (en su haber la más preciada distinción en tiempo de paz) realizará, en la mañana del 19 de mayo, ejercicios de salvamento en la playa de Las Canteras y, a continuación, la costa canterana será testigo de vuelos sobre su espacio aéreo, pero serán vuelos de fantasía, en los que aviones y pilotos conformarán figuras arquitectónicas aéreas a semejanza de ilusionantes fantasmagorías. Estas figuras de milimétrica coordinación estarán a cargo de la Patrulla Águila del Ejército del Aire. Asimismo, la Federación Canaria de Deportes Aéreos participará con el lanzamiento de paracaidistas sobre la incomparable playa capitalina.

Por unos días, la aeronáutica, a través de su recorrido histórico, de su influencia y de su futuro ascendente, convergerá en nuestra isla y, de alguna manera, se unirán el cielo y la tierra.

Sean bienvenidos a estas II Jornadas Aeronáuticas de Gran Canaria organizadas por nuestra Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria.

*Coordinador II Jornadas Aeronáuticas.*

**MARTES, 18 DE MAYO**

Inauguración de la Exposición **Historia gráfica del Real Aeroclub de Gran Canaria.**

Clausura: 20 de mayo.

Lugar: vestíbulo de la sede de la RSEAP.

### **PRESENTACIÓN DE LAS II JORNADAS AERONÁUTICAS DE GRAN CANARIA**

Conferencia: **Aportación del Real Aeroclub de Gran Canaria a la Aviación.**

Conferenciante: D. Juan Francisco Gómez Miranda. Letrado del Iltre. Colegio de Abogados de Las Palmas. Piloto privado y directivo del RACGC.

Conferencia: **El deporte en la Zona Aérea de Canarias y su colaboración con la población de Gran Canaria.**

Conferenciante: D. Jesús Telo Núñez. Coronel de Aviación (R), Medalla de Oro de Canarias y Doctor Honoris Causa por la ULPGC.

# **APORTACIÓN DEL REAL AERoclUB DE GRAN CANARIA A LA AVIACIÓN**

*Juan Francisco Gómez Miranda*

*Presenta al conferenciante:  
D. José Bordón Castellano,  
Presidente del Real Aeroclub de  
Gran Canaria.*

## **Introducción**

A través de estas notas queremos dejar constancia escrita de la importante labor desarrollada por el Real Aeroclub de Gran Canaria en pro de la aviación, desde sus primeras instalaciones en el Aeropuerto de Gando, hasta sus magníficas actuales de El Berriel (Sur de Gran Canaria). Lo haremos después de encuadrar históricamente la aviación en Gran Canaria.

### **1. Antecedentes históricos de la aviación en España y Canarias.**

#### **1.1 La aviación antes de 1950**

Para cualquier estudioso o historiador no resulta sencillo definir el momento exacto en que nace la aviación en España. Y en particular, la ligera y deportiva, incluso para su precursora modalidad de aerostación (globos).

Se empezó a volar por el puro y simple placer de hacerlo. La naturaleza nos obsequia con animales terrestres, acuáticos y alados. Y el hombre, desde tiempos remotos como observamos en la Biblia, ha pretendido incorporar como suyos los atributos de cada una de estas especies: ha aprendido a nadar y a desenvolverse en el medio acuático y otro tanto con el aéreo.

En España, este desafío a la gravedad se inicia a fines del siglo XIX, y desde entonces destaca la afición y subsiguiente apoyo o vinculación de la Monarquía española con la actividad aeronáutica:

Ya el 27 de junio de 1889, la reina Doña María Cristina, con ocasión de un festival de aerostación, despegaba a bordo de un globo pilotado por el coronel Ayllón, de la Casa de Campo de Madrid. Se trató de un breve paseo, llegando a ascender hasta 300 metros. Fue el primer miembro mundial de una casa real que efectuaba una ascensión aeronáutica. Su repercusión en la época fue notoria.

Más tarde, en 1905, al tiempo de fundarse el Real Aeroclub de España, la Casa Real mostró su apoyo y ayuda incondicional, por cuyo motivo fue designado Presidente de Honor el rey Alfonso XIII y presidente efectivo el marqués de Viana. A los actos inaugurales, desarrollados en el Campo de Vuelo de la calle Gasómetro de Madrid, asistió don Alfonso XIII, quien, sin embargo no embarcó en ninguno de los globos que ese día despegaron.

Tanto el marqués de Viana como el capitán Kindelán, fueron destacados pilotos de aeroestación (globos) y participaban en los distintos eventos donde coincidieron con otro gran precursor y competidor de la aviación francesa: Paul Tissandier (piloto con más de 100 ascensiones, 618 horas de vuelo y más de 14.000 km de recorrido). Este francés tuvo la fortuna de ser invitado por el pionero del vuelo a motor, Wilbur Wright, en el año 1908 y, animado por las nuevas expectativas que ofrecía dicha modalidad, fue instruido obteniendo la calificación de piloto de aeronave con motor. A partir de ahí, sin renunciar a sus orígenes, apostó fuerte por la aviación a motor. El capitán Kindelán aprovechó su amistad con él para asesorarse y organizar las primeras demostraciones aéreas en Madrid.

El título de piloto de avión no se instaura por la FAI (Federación Aeronáutica Internacional), de la que España es miembro, hasta 1908 y la primera exhibición de vuelo en avión no se realiza en Madrid hasta 1910, en la Ciudad Lineal, aprovechando la llegada de aviones foráneos que acudieron a tales menesteres.

Pero no toda la actividad precursora tuvo como escenario Madrid. En Valencia, sucedió también algo en esos años, si bien no se tuvieron noticias oficiales hasta el verano de 1909: Ricardo Causarás Casaña, hombre liberal que ya destacaba por sus esculturas, pinturas (era profesor de dibujo de la Escuela Elemental de Artes Industriales de Valencia) y que ya había hecho sus pinitos como inventor, obtuvo el reconocimiento oficial —a la sazón difícil, por lo novedoso del tema— y consiguió registrar el 10 de junio de 1909, en la Delegación de Fomento, la patente de invención de un monoplano al que denominó CAUSARÁS. Se le ha venido atribuyendo que para las demostraciones de su utilidad, se valió de la pericia y arrojo de un amigo suyo que trabajaba en el Círculo de Bellas Artes de Valencia, llamado Juan Olivert, estudiante de ingeniería, pero según el historiador especializado en temas aeronáuticos, don Refael Murcia Llorens, este hecho no está contrastado, sin que incluso haya podido verificar el registro de la patente de invención.

Un ingeniero industrial y profesor de la Escuela Elemental de Artes Industriales de Barcelona, llamado Gaspart Brunet, construyó un modelo biplano denominado BIPLANO BRUNET, que registró en los primeros días de septiembre de ese mismo año de 1909, es decir, tres meses después. Este aparato sí fue probado en vuelo por Juan Olivert, quien no tenía ninguna experiencia como piloto.

Si bien el avión de Causarás fue el primero en ser registrado como patente de invención, la construcción de ambos fue coetánea, siendo los dos primeros aviones diseñados y construidos en España, teniendo constancia del vuelo del segundo de ellos. Pero salvo en el reducido marco de la Escuela Elemental y ambiente aeronáutico valenciano, dicho esfuerzo pasó casi desapercibido.

Para el ejército, esta circunstancia no pasó desapercibida, ya que las pruebas de vuelo del BIPLANO BRUNET, pilotado por el intrépido Juan Olivert, se desarrollaron en el improvisado campo de maniobras del regimiento de Artillería de Paterna (Valencia), quedando el aeroplano dañado.

Esta experiencia no fue del todo inútil, puesto que se aprovechó

en Madrid, acordándose ampliar y allanar el cuadrado de 200 metros de lado, construyéndose en un punto lateral del mismo una torre de vuelo. Estas instalaciones, sitas en Cuatro Vientos, se inauguraron el 10 de febrero de 1910. Poco después, el capitán Kindelán, en posesión entonces del récord nacional de distancia en globo con 960 Km de distancia, y vicepresidente del RACE, no sólo las utilizó para la aeroestación, sino también, posiblemente influenciado por sus amigos valencianos, para aquellas máquinas voladoras más pesadas que el aire y que se mecían en él, organizando la primera exhibición aérea –tras el éxito cosechado en Barcelona– a cargo del piloto francés Mamet, a los mandos de un “Bleriot-XI”. Fue tal el éxito de asistencia de público (estimado en 15.000 personas en la zona de la Ciudad Lineal) que de nuevo se volvió a ampliar el campo de vuelo, al tiempo que se adecuaba la explanada junto a los campamentos de Getafe. Ahí encontramos el inicio de las dotaciones aeroportuarias en Madrid.

El capitán Kindelán y el marqués de Viana también organizaron numerosos ciclos de conferencias, tanto en Madrid como en Barcelona, Valencia y Baleares. Cunden la afición y las solicitudes para instruirse como pilotos, de modo que, ya en 1912, siete años después de su fundación, el RACE acomete una reforma de sus estatutos para dar cabida a la nueva modalidad que pronto encontró grandes adeptos.

A grandes rasgos, hemos visto el nacimiento de los tres pilares sobre los que se sustenta la actividad aeronáutica: formación de pilotos, adecuación de campos de vuelo y construcción de aeronaves.

## **1.2. La industria bélica**

La Primera Guerra Mundial es la gran lanzadera de la incipiente aviación, al demostrarse extremadamente útil sobre todo en las labores de fijación de las líneas enemigas, estimación de sus potenciales, correcciones de tiro para la artillería y, ya casi al final, con las intervenciones directas de ataque (aire-tierra y aire-aire). Su utilidad dio paso al crecimiento de la industria aeronáutica en los países contendientes, siguiendo dos modelos que, a grandes rasgos, diferenciamos entre el europeo y el americano.

El modelo europeo tiene como principal característica el fuerte intervencionismo estatal, propiciando que, a través del correspondiente cuerpo de ejército, se promoció tanto la formación de pilotos, como la construcción de aeronaves e infraestructuras de campos de vuelo y espacios aéreos. Aun así, Inglaterra es pionera en la cesión de parte de estos servicios a través del fomento de entidades o clubes aéreos.

Y el modelo americano, desde el principio más abierto a la novedad tecnológica, donde cada población que se precie de importante auspicia y posibilita el asentamiento de nuevos campos de vuelo. Se apoya a la industria aeronáutica, en manos privadas, y se facilita la formación e instrucción de pilotos. El ejército observa y selecciona lo mejor.

España se decantó por el modelo europeo y no duda en utilizar estos nuevos recursos para sus campañas bélicas en el norte de África. A su finalización, y más en concreto a partir de 1930, se inicia el relanzamiento de la actividad aeronáutica –ya en manos militares–, posibilitando la constitución de nuevos aeroclubes.

En cuanto a la construcción de aviones, diremos que a principios de 1931 se reconoce en España la necesidad de contar con una industria aeronáutica nacional, promulgándose una Real Orden el 10 de febrero de 1931 que regulase el ensayo de aviones prototipos. A la que le sigue otra Orden de 3 de septiembre de ese mismo año, creando matrículas de prueba para aviones. Luego, en 1935, el RACE organiza, en colaboración con la aviación militar, un concurso entre las industrias aeronáuticas nacionales de un avión escuela para la formación de pilotos, siendo ganado por la “GP” (de González Gil-Pazo). Se trataba de homogenizar el gran vacío existente.

Pero todo sufre un parón. Con la Guerra Civil española (julio 1936 a 1939) toda la aviación se ve involucrada en el conflicto. Se requisan por ambos bandos todas las aeronaves y pilotos, incluida la única que poseía el incipiente Aeroclub de Las Palmas (trasladada a Sevilla, de donde regresó tras la finalización del conflicto, en mal estado, quedando arrimada en la Maestranza del aeropuerto de Gando). A la finalización del conflicto todas las atribuciones y competencias en materia aeronáu-



tica quedaron en manos del Estado, a través del Ejército del Aire.

Los pilotos civiles, en el bando nacional se denominaron “Milicias Aéreas”. Sin una estadística fidedigna, se estimaron en 200, habiendo causado baja heroica el 46 % de los mismos.<sup>2</sup>

Dentro de la Historia con mayúscula de la aviación hay otras más pequeñas, como la de RAFAEL MASSIEU, un canario de familia acomodada que, cuando contaba 16 años, desapareció de su casa para sumarse a una bandera de la Falange. Tras la campaña militar, ingresó en la milicia aérea haciéndose piloto de caza.

Para entender su personalidad tenemos que intentar hacer abstracción y pensar que en el primer tercio del siglo XX en Las Palmas no sucedía lo que ahora: los niños circulaban y salían libremente a la calle; las familias se visitaban recíprocamente. Se les daba más confianza con menos percepción del peligro. Así, por ejemplo, es como se explica que, cuando contaba tan sólo 12 años de edad, habiendo mostrado ya aficiones a la caza, su madre le regalase una escopeta con su correspondiente provisión de cartuchos. Y a los 16 años, avanzado el año 1936, tuviese las inquietudes propias o derivadas del conflicto bélico. Tal es así que, en unión de varios amigos de su edad, como los gemelos Antonio y Luis Suárez, o de Lorenzo (Tato) Bellini, entre otros, intentara en varias ocasiones partir en barco a la península para unirse al frente nacional. El control que se ejercía desde el puerto, al ser menores de edad, se los impedía.

Un buen día, recabó de su padre dinero para comprar distintas entradas para las funciones del teatro. Con el efectivo se unió a sus amigos y partió hasta Tenerife, para probar suerte desde allí, conocedor de que en dicho puerto no se ejercían controles tan férreos.

Su familia no supo nada de él, hasta que meses después, a través de otros familiares, le indicaron que estaba en el frente de Madrid y que se encontraba bien. Allí era el más pequeño del grupo y le llamaban “El Niño”; sus Jefes lo mimaban y procuraban que no realizara las tareas o labores más pesadas. En el frente tuvo conocimiento y contacto del sur-

gimiento del Arma de Aviación, cuyos mandos provenían del Ejército de Tierra.

Regresó mucho más delgado y lleno de pulgas. Pero sus padres no se lo reprocharon. Hizo un importante esfuerzo para completar el bachillerato aprovechándose de los “exámenes patrióticos”. A su conclusión, fue a Madrid a estudiar Medicina; la facultad no la pisó. Aprovechó el dinero y se hizo piloto civil en uno de los cursos organizados en las pistas de tierra del Aeropuerto de Barajas, con avión Stinson. Y, al mismo tiempo, enterado de las promociones premilitares que estaban dándose de modo alternativo en Andalucía y Levante para nutrir de personal aeronáutico al nuevo cuerpo del ejército, logró ser admitido en la segunda promoción, con sede primero en El Coper (Sevilla) y, más tarde, en Jerez. Silenció su previo aprendizaje como piloto privado y los mandos, al ver su rápida progresión inicial, lo tuvieron en alta estima, lo que le ayudó a superar las distintas preselecciones hasta convertirse en “Piloto de Avión de Guerra” perteneciente a la escuadrilla de caza.

Poco después regresó destinado a la Base de Gando. Su familia tampoco le reprochó el cambio, admitiéndole como piloto en lugar de médico. Prueba de ello es que su padre le confió las gestiones de la explotación de las fincas agrícolas de la familia, actividades que simultaneaba con la de aviador.

### 1.3 El ministro Gallarza

Pero lo que aquí nos importa referir es que todas las atribuciones en materia aeronáutica, incluidas las de infraestructura, quedaron tras la Guerra Civil asignadas al Estado a través del correspondiente Ministerio: de Guerra, de Defensa, del Aire, ocupándose tanto de nutrir —con sus excedentes de pilotos— tanto a las incipientes compañías aéreas, como del personal técnico que quedara al frente de las distintas dependencias aeronáuticas.

Si bien España no participó en la II Guerra Mundial, sí que sufrió sus consecuencias, viendo ralentizada la reconstrucción de las infraestructuras de país, aparte de los graves problemas logísticos de

abastecimiento de víveres y combustibles. La actividad de la aviación ligera decayó totalmente: sólo se instruían pilotos, se fomentaban campos de vuelo y se ocupaban de la construcción de aeronaves el Estado.

Pero a fines de 1940, accede al Ministerio del Ejército el general Gallarza, hombre amante de la aviación ligera y vinculado en sus orígenes como piloto al Real Aeroclub de España. Con una mente clara y organizada, inicia un cambio de rumbo, valiéndose de la infraestructura militar para ir delegando funciones: primero la de formación de pilotos en su etapa inicial; segundo, el fomento y mantenimiento de campos de vuelo; y en tercer lugar, posibilitando el crecimiento de la industria aeronáutica, mediante la cesión de los modelos que iban quedando obsoletos, (las Bucker, construidas por la empresa estatal CASA, o las Iberavia, de la también estatal AISA).<sup>3</sup> Por Ley de 18 de abril de 1941 se regula la actividad tendente a la fabricación de aviones de bombardeo y de transporte. luego seguida –en mayo del mismo año– por la de aviones de combate.

Surgen así la empresa Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA) y más adelante, pero también con la intervención del recién creado Instituto Nacional de Industria, la fábrica AISA.

El 10 de febrero de 1943, se decreta la movilización de todo el personal afecto a la industria aeronáutica, aún en tiempos de paz, y el 30 de septiembre de 1944, se promulga Decreto para homogeneizar la fabricación de motores.

La actividad constructora sigue su curso, previsiblemente con pocos resultados, dado que el 20 de marzo de 1954 el Ministerio del Aire promulga una Orden estableciendo subvenciones para la adquisición de aviones de fabricación nacional.

De esta época son las Bickers y las Iberavia. Lástima del incendio sufrido en la sala de montajes por este último fabricante, destruyendo los siete aeroplanos de la nueva serie, caracterizados por su tren triciclo, y que superaban los modelos de primera y segunda generación, con motores más potentes, mejor aerodinámica y prestaciones. Su vacío quedó

sin llenar, pues a pesar de reconstruirse las instalaciones, los nuevos derroteros del Ministerio del Aire dejaban de prestar tanta protección a la industria aeronáutica nacional.

En 1948, por un Decreto del Ministerio del Aire, se estableció la constitución de aeroclubes dependientes del RACE. Tras la Guerra Civil, y a la vista de los difíciles años que la siguieron, se reorganiza de nuevo toda la actividad en España, ya regida por el ministro Gallarza, dictando, a petición del Ministerio del Aire, un Decreto de 22 de julio de 1948, en el que se traspasan todas las funciones (formación de pilotos, mantenimiento de campos de vuelo y fomento de la construcción de aeronaves) al Real Aeroclub de España, estableciendo en su artículo 2º los requisitos para que se constituyeran en adelante y en cualquier lugar de España sociedades con la finalidad de ser aeroclubes y dedicarse a las actividades de vuelo. Se les exigía para su constitución que tuvieran más de cien socios que abonasen la cuota correspondiente, tener autorización de la Dirección General de Aviación Civil y contar con la propiedad o la autorización de disfrute de un campo de vuelo.

Los únicos aeroclubes constituidos y reconocidos al tiempo de dictarse el Decreto, según su artículo 3º, eran. El Real Aeroclub de España, en Madrid y los Aeroclubes de Barcelona, Sevilla, Palma de Mallorca, Valencia, Zaragoza, Tenerife, Santander, Lérida, Huesca y Jerez de la Frontera. Los que en adelante se constituyeran debían quedar adheridos al RACE y ser calificados anualmente para poder ser subvencionados de acuerdo con la calificación obtenida.

Y entre las finalidades atribuidas al RACE y aeroclubes a ella adheridos, figuraban:

- Mantener el entrenamiento en vuelo de los pilotos civiles.
- Enseñanza de vuelo.
- Recabar del Estado, corporaciones y particulares las facilidades económicas o de cualquier índole para el mejor cumplimiento de sus finalidades.

En 1949, el Ministerio del Aire, encomienda al RACE la organi-

zación de un rally aéreo internacional. A la convocatoria concurren 94 aviones pertenecientes a siete países europeos.

Gallarza propició la recolocación del cualificado personal militar al servicio de los distintos acroclubes e inició y concluyó un exhaustivo inventario de la actividad aeronáutica en la España continental, que se recogió en el *Libro de Oro de la Aviación Deportiva Española*, publicado en 1955. Este libro viene encabezado con una dedicatoria de su Excelencia el Jefe del Estado Español y Generalísimo de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, D. Francisco Franco Bahamonde, con la siguiente expresión:

*“A la Aviación Deportiva Española, 4.8.955”*

En la página siguiente, fue más concreto el referido ministro Gallarza, al expresar:

*“El Real Aeroclub de España, creado hace 50 años, ha realizado una labor altamente beneficiosa para los intereses de la Aviación Nacional, al encauzar y expandir la afición al vuelo. En esta fecha memorable me es grato expresar mi confianza en que esta organización ha de continuar sus actividades con la regularidad que el Gobierno de nuestro Caudillo seguirá prestando la atención que merecen la importancia de los fines, razón de existencia del Real Aeroclub de España. Julio de 1955.”*

En 1951, el RACE inaugura sus instalaciones de Cuatro Vientos, tanto aeronáuticas como sociales, comenzando en su campo de vuelo a funcionar la Escuela de Pilotos.

Madrid acoge en 1952 una Conferencia General de la FAI (la 45ª) y en Cuatro Vientos continuaba la creciente actividad. Este año, acogió un concurso de acrobacia.

Como es de apreciar por los apuntes esgrimidos, toda la actividad aeronáutica de estos años dependía del Ministerio del Aire, quien controlaba los tres pilares básicos y precisos para el desarrollo de la misma:

aeronaves, campos de vuelo y pilotos.

- La **FORMACIÓN DE PILOTOS**. Fue competencia casi exclusiva del estamento militar. Quien, a su vez, apoyó e instruyó a los de los distintos aeroclubes, que captaban vocaciones de aviadores privados y deportivos de los que posteriormente se abastecía la aviación civil. También para el mantenimiento de los pilotos formados desde la milicia universitaria. En este sentido, resulta curioso observar cómo en la práctica constitución o refundición de los aeroclubes de España, tras la Guerra Civil, fenómeno que acontece entre los años 1950 a 1953, siempre está presente la inestimable representación militar.
- **AERONAVES**. En aquellos años, tras la Guerra Civil y posterior contienda mundial, la industria aeronáutica tenía que atender prioritariamente a las necesidades militares y civiles de transporte, acudiendo al mercado internacional, así como fomentando “marcas propias”, bien partiendo de modelos existentes o de otros de exclusivo diseño. Surgen así las fábricas de CASA, centrada en un avión de transporte civil y de carga, como de entrenadores de vuelo para la formación de pilotos, con la célebre y conocida Bücker. Otras fábricas, como la de AISA o Hispano Suiza, tuvieron menor desarrollo. Para hacernos una idea del “parque aeronáutico” —en cuanto aviación ligera y deportiva se refiere— encontramos que la primera estadística fiable se remonta a 1955, donde con la sólo exclusión del parque asentado en Canarias, Ceuta, Melilla y demás plazas del entonces Sahara español, se contabilizaron un total de 149 aeronaves.

MARCA	RACE	BNA	OTROS	TOTAL/ MARCAS
CASA-Bücker-1131.E	13	4	27	44
AISA-I-11.B	4		3	7
TIGER MOTH	6	5	8	19
STINSON	3	3	4	10
MILES M-65	2	2	4	8
JODEL	1		1	2
AUSTER	1	2	7	10
PIPER		7	11	18
CESNNA		3		3
GP		3	3	6
OTRAS	4	7	11	22
<b>TOTALES 1955</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>79</b>	<b>149</b>

**CAMPOS DE VUELO.** Estos años también se acometen las mejoras en todos los campos de vuelo y aeropuertos nacionales, con un doble criterio:

- a) Necesidades de defensa, creando un plan radial de bases asentadas en aeropuertos de uso exclusivo y compartido. Contactos y planes conjuntos con los americanos.
- b) Necesidades de transporte civil y de mercancías.
- c) Formación de pilotos militares y civiles.

## 2 La aviación ligera en Gran Canaria

### 2.1 El primitivo Aeroclub de Las Palmas

Fue fundado por don Laureano de Armas Gourié, contaba con una avioneta TIMOR MOTH, con motor “Gipsy” de 85 H.P. matrícula EC AFI, la cual, gracias a las gestiones de la firma BLANDY BROTHERS, se consiguió traer en vuelo desde Lympne (Inglaterra) por el piloto Mr. J.K. Lawrence, quien “soltó” en dicho avión a los dos instructores que aquí le esperaban. Inició con paso firme su efímera andadura. La prensa local se hacía eco de sus primeros vuelos e incluso fue noticia reseñada en la primera página del periódico *La Provincia* de 31

de mayo de 1936 la reseña que comentaba en páginas interiores de la publicación en la “Gaceta” de Madrid, de la disposición de la Dirección General de Aeronáutica confirmando la autorización para instalar una escuela de aviación con base en el recién creado aeródromo nacional de Gando, designándose director de la escuela a don Mariano Semprún Guerra y como profesor a don Luis Angulo Jiménez.

No prosperaron las gestiones realizadas para la concesión de unos terrenos adyacentes al antiguo campo de golf en Las Palmas, lugar idóneo escogido por su rápido acceso y cercanía a la ciudad, además de por razones de embellecimiento y estética, pues quedaba junto a la zona verde teniendo de fondo, a la vista, la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Por ello se fijó la escuela en Gando

Pocos meses después fue requisada para la Guerra Civil y durante ese periodo poco sabemos de ella. Inicialmente estuvo pilotada por el entonces capitán don Álvaro Gómez Pando, con misiones intimidatorias para pequeños grupúsculos rojos de algunos pueblos del norte de la isla, con misiones de apoyo en la fijación de blancos al buque cañonero “Canalejas”, que los bombardeaba desde el mar. No hay constancia de, los daños materiales que se pudieron causar con dichas acciones. Sabemos de su posterior traslado a Sevilla, donde el capitán Gómez Pando siguió su carrera militar ascendiendo a teniente coronel. Y también de su retorno hasta la Maestranza del Puerto de la Luz, donde acabó sus días, en parte por abandono y en parte por la falta o carencia de una logística adecuada, lo que motivó la disolución del club.

## 2.2 El Gabinete Literario

En 1951, don Matías Vega, siendo entonces Gobernador Civil de Las Palmas y Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, no comprendía cómo el primitivo Aeroclub de Las Palmas permanecía inactivo. Notaba la pujanza del reciente Aeroclub de Tenerife y habló con los militares. Enterado de los requisitos para reactivar o constituir un nuevo aeroclub, buscó quien pudiera ayudarle entre los socios del Gabinete Literario. Todos le apuntaron un nombre: Rafael Massieu. Preguntó qué había hecho. Le dijeron que era un piloto canario de muy buena familia,



que cuando contaba con 16 años desapareció de su casa para sumarse a una bandera de la Falange, siguió su involucración en la campaña militar y se hizo aviador, siendo a la sazón un acreditado piloto de caza destinado en la Base de Gando, volando las populares CHIRRI.

Con verdadero entusiasmo se fueron sumando adeptos al nuevo proyecto que fue asumido por Rafael Massieu como propio. Recabadas las adhesiones precisas, se constituye en el mes de agosto de 1951, en el Gabinete Literario de Las Palmas de Gran Canaria, adoptando la denominación de “Aeroclub de Gran Canaria”, siendo designado como su primer presidente don Fermín Garvalena Pérez, a la sazón jefe de la Maestranza Aérea de Canarias. Entre los vocales de aquella primera junta directiva también estaba el capitán Massieu.

Pero lo que quisiera destacar es que nada se podía hacer en España, en estos años de 1950, sin el amparo, tutela y protección militar. El Aeroclub de Gran Canaria no iba a ser distinto a los demás nacionales, que en aquellos tiempos se encontraban todos presididos por mandos o jefes pertenecientes al arma de Aviación. Pero sin embargo, se diferencia de los otros en que, para el inicio de sus actividades aéreas no pretendió (o no logró) ayuda militar para la cesión de aeronaves, sino que optó por adquirir una PIPER CUB de 65 H.P., la cual se importó desde Inglaterra gracias a la intervención de don Antonio Bonny Gómez. Sin embargo pasaron unos años antes de poder conseguir ponerla en vuelo por cuestiones administrativas. Esta circunstancia fue enfriando los ánimos. Pero no del todo. Cuando por fin se habilitó para el vuelo, con la matrícula EC AJI, se hizo eco de la noticia el *Diario de Las Palmas*, quien en su edición de 15 de mayo de 1954, dio cuenta del primer vuelo efectuado el día anterior en que despegó de Gando a las 11,20 para sobrevolar el campo y la ciudad, regresando al aeropuerto donde tomó tierra a las 12:15. Pocos años después si resultaron beneficiados con las cesiones de dos aviones Iberavia y una Buckler que operaban desde el aeropuerto de Gando.

Pero cuando mejor pintaban las cosas, los sucesos de Ifni y Sahara de nuevo ralentizan y entorpecen todas las actividades derivadas de la gran movilización de la aviación militar y cambios en la dirección de

la escuela que causaron la suspensión de los vuelos al quedar, además de las lógicas restricciones aeroportuarias, sin instructores, al tener estos, como militares, otras tareas preferentes

A la finalización de aquel conflicto, Rafael Massieu consigue convencer al teniente coronel don Pedro González, para que, al mismo tiempo que desempeñaba la jefatura del aeropuerto de Gando, se ocupase del aeroclub, siendo designado jefe de la escuela de pilotos en 1958, poniéndose enseguida en marcha toda la actividad. Tal fue el ímpetu y dedicación que muy pronto salió la primera camada.

### 2.3 La Escuela en Gando

Finalizadas las revueltas de Sahara, el aeroclub disponía ya, aparte, de la inicial Piper Cup, de dos Iberavia y una Bucker la cual, al tener el patín de cola y los planos bajos, no era idónea para las condiciones meteorológicas de Gando, por su viento fuerte y algo cruzado. Por ello se negoció su intercambio con el Aeroclub de Tenerife, para permutarla por una de las Iberavia que tenían. Para cerrar dicha operación el 12 de junio de 1959, reciben a la delegación de Tenerife y se intercambian los aviones. Aquellos aprovecharon la visita para invitar a sus compañeros “canariones” a una competición aérea que estaban organizando en aquella isla.

Se aceptó la invitación y hasta allá acudieron tres equipos compuestos por los alumnos más aventajados de las nuevas camadas, celebrándose las tres pruebas con gran éxito para nuestro aeroclub, que quedó ganador absoluto por equipos. A título individual, cosecharon distintos premios tanto el infatigable Paco Farray (formando tripulación con el señor Ojeda) como Juan Alonso (formando tripulación con el padre de quien escribe).

Lo que nunca me dijo mi padre (pero tampoco Paco Farray ni Juan Alonso) es que ni don Pedro González ni don Rafael Massieu debían tenerlas todas consigo, pues, aparte de hacerlos viajar con chalecos salvavidas y paracaídas, se las apañaron para que el comandante Gallego fuera escoltándolos con el hidroavión “Grumman” del servicio de salvamento.

Tras esta primera competición, comenzaron de lleno los vuelos de escuela, consiguiéndose, de julio a diciembre de 1959, la cifra record de 22 títulos de pilotos, entre ellos, aparte de los ya citados, el de don Juan Ramón Zabaleta Navarro, y el de Celso Ramos Teixeira, magnífico piloto, instructor y gerente del Aeroclub, persona que sin ruido tanto ha contribuido al sostén y desarrollo de toda la actividad aeronáutica, hasta el punto de que el propio Rafael Massieu, cuando le dictaba a su hijo unas notas biográficas, dijo de él que, si bien el Aeroclub se constituyó por el interés político de don Matías Vega, éste sólo se desarrolló porque don Pedro González tuvo la fortuna de enrolar a Celso como vocal, tesorero, instructor, encargado y hombre de confianza.

El 14 de febrero de 1960 tuvo lugar, entre los pilotos del Aeroclub, una prueba de habilidad y precisión, la cual se vio muy concurrida, siendo seguida con gran interés por los espectadores. Obtuvo el primer puesto don Francisco Farray Martín; el segundo don Juan Gómez Gómez; y el tercero don Juan Alonso Castellano.

Pocos días después —el 20 de febrero de ese año—, “aprovechando el tirón”, se hizo la entrega de los títulos de pilotos habidos entre 1956 a 1960, en un cena de gala celebrada en el Hotel Santa Catalina, presidida por las primeras autoridades militares y civiles de la isla, concluyéndose con las entregas de los trofeos de las pruebas del día 14 de febrero y las “peticiones” de un hangar en Gando y la adquisición de una avioneta más potente y de dos motores, más un simulador (entrenador de vuelos en tierra) para la continuidad y perfeccionamiento de vuelos sin visibilidad, a fin de permitir la obtención de los títulos de piloto comercial y de vuelos sin visibilidad.

*El Diario de Las Palmas*, en su edición de 8 de noviembre de 1960, dedicó un amplio reportaje a las actividades que venía desplegando el Aeroclub, entrevistando al profesor Hidalgo en presencia de don Pedro González y de don Rafael Massieu, ya que habían obtenido el récord absoluto de España de pilotos graduados en el último año, contando con una flota de tan sólo cuatro aviones: tres Iberavias y la Piper Cup. Los colocaba en puertas de poder impartir también cursos para la obtención

de títulos de piloto comercial de 2ª clase, para la cual estaban gestionando la adquisición de un bimotor, que consiguen dos años después. Se trataba de una “Piper Apache” que poseía la compañía “Spantax” y que fue bautizada con el nombre de “Virgen del Pino”. De esta noticia también se hizo eco el *Diario de Las Palmas* el 29 de octubre de 1962, dando cuenta de los veintidós alumnos matriculados para la obtención del título de piloto comercial.

Lo que no salió en la prensa fue el modelo de financiación para tal adquisición: tras mucho rebuscar por el mercado, y elegido el avión bimotor que pertenecía a Spantax, se hizo valer su mal estado para tasar y minorar su precio. Luego, gracias a las gestiones de don Pedro González (director del aeropuerto) y de don Rafael Massieu, jefe de vuelos, se presionó a la compañía aérea obteniendo, adicionalmente, que en dicho acuerdo incluyeran la realización de una fuerte revisión de la aeronave. A continuación se captaron los alumnos y se les vendió “anticipadamente” bloques de horas de vuelo. Celso Ramos compró dos bloques; Paco Farray, otros dos. Y así con todos.

Estaban de instructores Pepe Hidalgo y Rafael Massieu. La titulación: piloto comercial de segunda. Luego se las apañaron para que entre Spantax y los militares se organizaran cursos de instrumentales en DC-3.

Entre los alumnos no todos eran varones. Hubo chicas desde el inicio, tal y como se recogió en otro reportaje del *Diario de Las Palmas*, de 28 de febrero de 1962, dando cuenta de la obtención del título de piloto de la azafata de tierra de la compañía SABENA, Marie Madeleine Lornet, al ser la tercera mujer que lo obtenía en el Aeroclub.

Toda esta actividad, realizada desde Gando, coincidía con el crecimiento de la actividad aeroportuaria en dicho aeropuerto, por lo que se va creando la necesidad de contar con un aeródromo propio. La primera constancia oficial que hay de esta inquietud la obtenemos en la primera página del *Diario de Las Palmas* de 20 de diciembre de 1963. Once meses después, el 16 de noviembre de 1964, el mismo periódico informa del proyecto para construir un aeropuerto en el Sur, en el km 43,2 de la

Carretera General, sobre una superficie de 350.000 m<sup>2</sup>, pista de 1000 m, capaces de absorber el tráfico generado no sólo por las avionetas, sino incluso por los DC-3 y otros aviones menores. Contaba con un edificio de dos plantas y zona de hangares. Presentado el correspondiente proyecto, los terrenos son visitados por el subsecretario de Aviación Civil, general don Javier Laviña Berenguer, quien en declaraciones al *Diario de Las Palmas* de fecha 16 de marzo de 1965, manifestó que los terrenos no le agradaron mucho “debido al fuerte viento que reina allí, impropio para avionetas” pero que estaba dispuesto a ver otros terrenos que, de modo alternativo, podrían presentarle y a los que se comprometía a visitar con la idea de colaborar en la construcción de la pista y un hangar.

En esta etapa (1959 a 1986) ostentaba la Presidencia del Aeroclub don Pedro González García, quien a su vez era director del aeropuerto. Su formación y espíritu militar siempre se puso de manifiesto al servicio de esta entidad. Y aun cuando el Aeroclub se trasladó desde Gando a El Berriel, siguió dirigiendo desde allí los destinos de la entidad. Tal es así que numerosas actas de la Junta Directiva del aeroclub comenzaban así:

*“En Las Palmas y en el despacho del Sr. Presidente sito en el Aeropuerto de Las Palmas Gando, a veintidós de julio de mil novecientos y tantos, tiene lugar la reunión de la Junta Directiva...”*

Y el secretario con más antigüedad en el cargo de dicha entidad, don Pedro Sarmiento, canario socarrón, cuando le preguntaba por estas reuniones me contaba:

*“El presidente, don Pedro González, me ordenaba: ¡Pedro, inicie el Acta.! ¿Le sirvo también un whisky?”*

### **3. El Berriel**

#### **3.1 Búsqueda de nuevo aeródromo**

Pero a lo largo de esta década de 1960 suceden varias cosas

que van a incidir decisivamente en el futuro de la institución:

- a) El cada vez mayor incremento de tráfico civil y militar en las instalaciones del aeropuerto de Gando que condicionan y limitan tanto los vuelos de formación como todas las demás actividades aeronáuticas propias de la aviación ligera y general.
- b) La vocación aeronáutica de don Alejandro del Castillo y Bravo de Laguna, que lo lleva a presidir el club desde el mes de febrero de 1964.
- c) La vinculación de don Pedro González García, vicepresidente del club y director del aeropuerto de Gando.
- d) La estrecha colaboración de varios miembros de aquella junta, entre los que destacan con luz propia don Virgilio Suárez y don Rafael Massieu.
- e) La existencia de unos terrenos rústicos, propiedad del Conde la Vega Grande, situados en los llanos de Juan Grande, aptos para la ubicación de un aeródromo, sin interferir las operaciones del aeropuerto de Gando.
- f) La incipiente expansión y desarrollo de la zona Sur con vocación turística.

Todo ello desemboca en la cesión de los terrenos que se formaliza el 8 de febrero de 1969. Se acomete el proyecto comprensivo de una pista de vuelo, calles de rodadura, hangares, talleres, sede social con bar restaurante, piscina olímpica, canchas de tenis, casa para el guarda, dependencias para oficinas. De todo lo inicialmente previsto, sólo se quedó sin ejecutar, por distintas causas ajenas a la voluntad del Aeroclub, el frontón, el campo de tiro y el muelle deportivo. Acometidas las obras bajo la dirección del arquitecto don Manuel de la Peña Suárez, se logra efectuar el 4 de junio de 1970 la inauguración oficial de las nuevas dependencias, con el campo de vuelo conteniendo todavía una pista sin asfaltar.

### **3.2 Principales actividades**

**ESCUELA DE PILOTOS:** Desde 1958, el Aeroclub tiene en

ella su principal activo, habiendo formado a cerca de mil pilotos privados, de los cuales, más de 300 han seguido a comerciales y de transportes. No sólo se imparte el curso elemental, sino que, además, periódicamente se dan otros tales como “seltas en viajes”, “comunicaciones internacionales”, “recuperaciones de situaciones anómalas”, “vuelo en formación”, etc.

Se ha pretendido, sin éxito, extender su capacitación al segundo escalón. Salvo en aquellos años de la década de 1960, con la Apache, esto no ha sido posible por razones variadas, no exclusivas de la voluntad del club. Basta con decir que uno de los modelos presentados en 1997-8, desechado por nuestras autoridades y entes locales, es el que ha servido para la implantación de los estudios superiores de Aeronáutica en la Universidad Autónoma de Madrid. También hemos intentado promover una fundación para la promoción y ayuda de los estudios aeronáuticos, con gran apoyo de la compañía Naysa, la principal destinataria de los nuevos valores canarios formados como pilotos. Pero todo el esfuerzo desplegado no ha sido baldío: hoy en día operan en Canarias dos compañías dedicadas a la formación de pilotos comerciales y otras dos a personal de cabina. Una de ellas, CFAC, opera desde nuestro aeródromo.

**AERONÁUTICAS:** El Aeroclub de Gran Canaria dispone de una zona, llamada “charlie”, de libre circulación para nuestras actividades de escuela y entrenamiento, en el espacio comprendido entre Maspalomas y el Oeste de la isla de Gran Canaria. Además se organizan todos los años un mínimo de actividades consistentes en raids o excursiones aéreas a las islas, llamadas “Vuelta Paco Farray” (se visitan todos los aeropuertos canarios en dos días consecutivos), “Vuelta Miguel Ramón Aller”, así como pruebas de tomas de precisión y de regularidad.

También colabora en los grandes eventos de la sociedad organizando sobrevuelos de forma coordinada, por ejemplo, con la llegada de los Reyes Magos, previa a la Cabalgata de Reyes, inauguraciones de aeropuertos (los más recientes, el de la Gomera y el de Funchal, Madeira).

**TALLER:** No disponemos de fábrica de aviones, pero nuestra

flota compuesta de 7 aeronaves ligeras propias, más otras 8 pertenecientes a socios del club, justifica mantener en pleno funcionamiento un taller JAR 145, que también presta sus servicios a las aeronaves basadas en Lanzarote, Fuerteventura y Tenerife, amén de a las escuelas comerciales y de nuestros visitantes.

**MEDIO AMBIENTE:** Al asumir la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias don Fernando Redondo, se puso en práctica un convenio cuyo coste total no superaba los 5 millones de las antiguas pesetas, en virtud del cual, desde mediada la primavera hasta las primeras lluvias del otoño, se hacía vigilancia de la masa forestal de la isla de Gran Canaria por aviones del Aeroclub (el programa también fue extendido hasta Tenerife). Durante los tres años de su implantación, supuso una inversión para Gran Canaria inferior a 15.000.000 Ptas. No hubo ningún incendio, estimándose que cumplió sus objetivos la misión disuasiva. Al asumir las competencias el Cabildo, se dejó sin efecto.

El sistema era muy sencillo pero curioso y práctico. Se daba a los pilotos un mapa con las cuadrículas convenidas con Protección Civil, con quien se tenía habilitada una frecuencia de radio para comunicaciones. Caso de localizar cualquier foco de incendio, se fijaba la posición del mismo, se pasaba la comunicación y se mantenía el sobrevuelo por el tiempo mínimo necesario hasta la llegada de los equipos de tierra o del helicóptero.

En todo el periodo se dieron tres partes. Bueno, en realidad efectivos sólo dos, porque el tercero resultó ser de un grupo de estudiantes que, aprovechando una “fuga de san Diego”, organizaron una chuletada y como la pinocha con que prendieron el brasero estaba húmeda, el humo que desprendía confundió al piloto.

**HUMANITARIAS. BÚSQUEDA NÁUFRAGOS:** Siempre ha estado presto y dispuesto el Aeroclub para dichas tareas, sobre todo cuando, hasta hace unos años, el SAR disponía de menos medios.

**FOMENTO DE OTRAS ACTIVIDADES:** Tales como el paracaidismo, teniendo en la actualidad asentadas en el aeródromo dos



escuelas. Curiosamente, casi el 80 % de los saltos se dan a residentes no canarios.

**CARRERAS DE MOTOS Y COCHES:** Se trataba de obtener financiación para asfaltar las pistas de rodaduras y optimizar otros usos en el recinto capaces de generar nuevos recursos para aplicar a la actividad aeronáutica. Para ello y partiendo de las pistas y calles existentes se diseñó un primer trazado que respondía a dichos fines con muy poco dinero. A la vista de la bondad del proyecto y del éxito tras las primeras carreras de motos, se aprovechó el interés de los organismos públicos, especialmente el Cabildo, para irlo ampliando con nuevas zonas de curvas que lo hacen reglamentario a las competiciones, celebrándose un máximo de ocho pruebas anuales en cada modalidad, (motos y coches) desde 1995.

### **3.3 Diplomas “Paul Tissandier”**

La Fédération Aéronautique Internationale (FAI) es la federación mundial de deportes aéreos que fue fundada el 14 de octubre de 1905 en París, por representantes de Bélgica, Francia, Alemania, Gran Bretaña, Italia, España, Suiza y EE.UU. Actualmente está conformada por 90 países miembros y, desde 1988, está basada en Lausanne, Suiza. Es una organización internacional no gubernamental, sin fines de lucro, cuyo objetivo principal es fomentar las actividades aeronáuticas y astronáuticas en todo el mundo

El Diploma Paul Tissandier fue establecido en 1952 en honor a un destacado pionero de la aviación francesa y quien fuera Secretario General de la FAI desde 1919 hasta su muerte acaecida en 1945. Paul Tissandier fue un piloto de globo con más de 100 ascensiones, 618 horas en el aire y más de 14.000 Km de recorrido; tras ser invitado en 1908 por uno de los pioneros en el vuelo con motor, Wilbur Wright, obtuvo el título y calificación de piloto de aeronave con motor.

Aquel diploma tiene como finalidad otorgar un reconocimiento público internacional a quienes hayan hecho una contribución sobresaliente a la aviación civil de sus países de origen. Se destaca a quienes

han servido a la aviación en general y a la aviación deportiva en particular con su trabajo e iniciativa. Se puede conceder a título individual o colectivo.

España, como miembro fundador de la FAI, ha tenido la satisfacción de ver cómo varios de sus ciudadanos se han hecho merecedores de los estímulos que otorga la organización internacional. El Real Aeroclub de Gran Canaria se honra con tres distinciones, las cuales marcan, en cierta medida, el hito histórico de sus jóvenes 50 años:

**a) Diploma colectivo al AERoclub DE GRAN CANARIA (1989)**

El Real Aeroclub de España, en la Junta General de 1989, quedó informado de los esfuerzos y actividades desplegadas por su adherida de Gran Canaria. Todos los miembros de dicha junta acordaron por unanimidad comunicar a la FAI tales logros, y este organismo, al año siguiente, acordó conferirle el Diploma Colectivo en reconocimiento a los esfuerzos desplegados por su masa social, permitiendo el establecimiento de un aeródromo propio que había posibilitado la formación de numerosos pilotos privados y adquirir experiencia a los comerciales.

**b) Diploma individual a don Francisco Farray Martín (1993)**

Paco Farray Martín, nacido el 8 de noviembre de 1925 (hoy con 78 años de edad). Título de piloto privado nº 3909, inicia sus vuelos en 1957. Piloto comercial en 1964; 2º piloto de DC-3 en la época de las prospecciones petrolíferas en el Sahara; deportista polifacético, experto en submarinismo, automovilismo, tiro al plato y, por supuesto, en aeronáutica. Instructor del Aeroclub con más de 11.500 horas de vuelo; directivo del club (este año hace 40 que lo es) con calificación para prácticamente todos los monomotores y muchos bimotores existentes en el mercado de la aviación ligera. Amante e impulsor de vuelos organizados, eventos deportivos locales, etc. Le fue otorgado dicho galardón en 1993, en reconocimiento a su dilatada vida aeronáutica.

Pero sucede que como Paco siguió erre que erre, el Aeroclub, en 1995 se planteó cómo reconocerle su entrega y dedicación, por lo que siendo presidente José Antonio Castellano Bordón, se acordó instituir el RAID o VUELTA PACO FARRAY, que tiene como característica sobrevolar todo el archipiélago tomando tierra “en las 7 islas” con campos de vuelo abiertos al tráfico. El pasado mes tuvo lugar la décima edición, ya es historia: está preparando la undécima. Porque Paco, hoy en día, sigue volando y es una garantía para cualquier piloto tener la fortuna de poder formar tripulación con él.

### **c) Diploma individual a don José Antonio Castellano Bordón (2003)**

Reconozco que no sería objetivo hablar de mi amigo Pepe, sencillamente porque he compartido con él muchos buenos y malos ratos; horas de vuelo y copropiedad en una aeronave. Por eso, prefiero decir que tras estar más de diez años ostentando la presidencia del club, fue designado Presidente de Honor. Ahora está de nuevo en la brecha. Quizás sea más adecuado recordar las 14 líneas en que la FAI resumió sus méritos:

*“José Antonio Castellano Bordón. 5.10.41. Empresario. Piloto V.S.M., categorías A, B, C (1959). Piloto privado (1965), acumulando más de 2000 horas, con participaciones en múltiples Vueltas Aéreas, Campeonatos de España, Raids Canarios.*

*Presidente del Real Aeroclub de Gran Canaria, desde 17.11.89, gestionando el campo de vuelo, con asfaltado de más de 40.000 m2 de pistas, rodaduras y plataformas y distintas instalaciones (hangares, torre, jardines, etc.) propiciando la plantación de mil palmeras canarias y conservación de dos pequeños pinares en el entorno.*

*Ha venido gestionando distintos recursos atípicos posibilitando el asentamiento en las instalaciones del aeroclub, de una escuela privada de pilotos, otra comercial, dos clubes de paracaidismo, taller Jar, hangares, circuito para carreras de coches y de motos,*

*instalaciones de bar-restaurante, piscina, camping, club de buceo y de vela para beneficio de la práctica de la aviación ligera, con incremento de la flota de aviones para uso de socios y pilotos, manteniendo saneada la economía del club para garantía de continuidad futura.”*

Con ocasión de la entrega de su diploma, el presidente del RACE, José Luis Olías, dijo: *“El Sr. Castellano Bordón ha implantado en vuestro club un modelo de gestión que por lo novedoso, sencillo y peculiar, ha constituido un hito y camino por el que debe continuar, en los próximos años, toda la aviación ligera y deportiva de España.”*

#### **4. Conclusión**

Finalizo manifestando que el Real Aeroclub de Gran Canaria acredita aportar a la sociedad los tres pilares básicos y precisos para el desarrollo de la actividad aeronáutica:

a) Formación de pilotos, al venir operando con una escuela en su escala más elemental, PPL (pilotos privados), lo que permite a los que tienen vocación seguir su proyección profesional. Basta asomarse a NAYSA, BINTER, SPANAIR, AIR EUROPE, IBERIA u otras compañías para dar fe de ello.

b) Aviones. Se le podría objetar que no se dedica a fabricarlos, pero por el contrario dispone de un taller muy cualificado y apto para el mantenimiento y reparación de las aeronaves ligeras.

c) Campo de vuelo. Gracias a la generosidad y grandeza de mira de don Alejandro del Castillo, favoreciendo una cesión de uso de suelo, unida a un constante esfuerzo colectivo es hoy causa de admiración de cuantos lo conocen. La prensa especializada lo tiene conceptualizado como el mejor aeródromo privado de España.

Los socios del Real Aeroclub de Gran Canaria, nos sentimos

orgullosos y encantados de poder acoger en él a todos los amantes de la aeronáutica.

Las Palmas de Gran Canaria, a 18 de mayo de 2004.

### NOTAS

- <sup>1</sup> Con la Guerra Civil, el 10 de Octubre de 1936 se militariza todo el personal civil aeronáutico que afectaba tanto a pilotos como a mecánicos, que los distribuye en distintas categorías, todas con el carácter de honorarios y sin retribución alguna y solamente por el tiempo que las circunstancias aconsejen.
- <sup>2</sup> Según datos que ofrece el ministro Gallarza en *el Libro de Oro de la Aviación Deportiva Española*.
- <sup>3</sup> Pero al finalizar la guerra, el 30 de Diciembre de 1939, el Ministerio del Aire promueve un Decreto autorizando la concesión de anticipos para la construcción de aeronaves. Apenas cuatro meses después, promulga nuevo Decreto regulando y clasificando las industrias de construcción aeronáuticas, en actividad subvencionada.
- <sup>4</sup> Elaboración propia. Datos obtenidos de los archivos del Real Aeroclub de España.

# **EL DEPORTE EN LA ZONA AÉREA DE CANARIAS Y SU COLABORACIÓN EN LA POBLACIÓN DE GRAN CANARIA**

*Jesús Telo Núñez*

*Presenta al conferenciante:  
D. Manuel Ramos Almenara.  
Oficial de la junta de gobierno  
de la R.S.E.A.P.G.C.*

Señoras y señores, amigos, buenas noches a todos. Es para mí un gran honor encontrarme en estos momentos en esta Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, que cuenta con más de 228 años de existencia.

Tuve ocasión, hace algunos años, de conocer otra Asociación Económica de Amigos del País, la de Valencia, por motivos de trabajos que vengo desde hace años realizando con relación al padre de la gimnasia en España y también en Francia, que no es otro que el coronel Amorós, Francisco Amorós y Ondeano, nacido en Valencia hace 233 años y fallecido en París hace 155 y que, por diversas circunstancias de la vida, en el orden político, se ausentó de España y se trasladó a Francia, donde llegaría incluso a nacionalizarse en aquel país.

He leído mucho respecto a este hombre y precisamente estamos en Gran Canaria tratando de recuperar esta figura internacional, ya que no cuenta en España con el reconocimiento adecuado. El FESTIVAL BLUME GRAN CANARIA, en cuatro ocasiones, le ha dedicado el mismo y, lo que es más importante: tenemos programado hacerlo ya de forma permanente en todas las ediciones anuales futuras. Todo ello lo venimos haciendo desde la Asociación de Estudios Históricos del Deporte que presido, aquí, en Las Palmas de Gran Canaria y con la colaboración de los Festivales Internacionales de Gimnasia General “BLUME GRAN CANARIA” que, como ustedes saben, cuenta en la actualidad con 44 ediciones seguidas, habiéndose convertido en el que tiene mayor grado de continuidad anual en el mundo. Precisamente, buscando datos, pude encontrar muchos en la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, que cuenta con una biblioteca importantísima.

El año pasado 2003, tuve la alegría de que esta Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria tuviera la gentileza de invitarme a que acudiera a las sesiones que se hicieron, con relación a la aviación, tanto civil, como militar en esta isla. Pude vivirlas dentro de mis limitaciones y fue lo que se dice una “gozada” estar presente en algunas de ellas y poder conversar con amigos muy importantes y estimables.

Se dice que todo el mundo siempre camina hacia el tema que le interesa y recuerdo haber hablado con algunos directivos de la Asociación y también con mi querido amigo y compañero Manuel Ramos Almenara y les indiqué que era una pena que no recordáramos, dentro del ciclo que se desarrollaba, el tema del deporte en el Ejército del Aire que se había vivido, concretamente en la Zona Aérea de Canarias y de forma especial en nuestra isla. Y... hace pocas fechas establecieron contacto conmigo al respecto, y quede emplazado para dar la conferencia que voy a exponer en este momento.

La vida, siempre suele ir cargada de casualidades y sorpresas y, buscando datos en la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, respecto al coronel Amorós, efectivamente encontré hasta 9 citas, pero, al mismo tiempo, me di cuenta de que había otras relacionadas con la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria, causándome una enorme alegría, aunque utilizando nombres diferentes, como por ejemplo:

- Por el año 1768, figuraba como Amigos del País de Canarias.
- Por el año 1868, como Amigos del País de Las Palmas.
- Por el año 1871, que habían recibido los estatutos de la Sociedad de Amigos de Las Palmas de Gran Canaria.
- Por el año 1876, figuraba como Amigos de Las Palmas de Gran Canaria.
- Y ya que estamos hablando de fechas, me van a permitir que indique también un dato que me dejó impresionado durante la visita que hice a la Exposición “La Huella y la Senda” en la catedral de Santa Ana de nuestra capital: pude ver y admirar la copia que se mostraba, del año 1785, de la constitución de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, que se con-



serva en el Archivo Histórico Diocesano de Las Palmas.

Y bien, vamos continuar con algo que, como indiqué al principio, quería exponer sobre “El Deporte en la Zona Aérea de Canarias y su colaboración con la población de Gran Canaria”.

Según referencias que tengo del capitán Iglesias Bódalo, él recuerda que había por el año 1942 equipos de fútbol, que se formaban en los ejércitos y jugaban con otros equipos civiles; también tenemos noticias de que existió un equipo que llamaban “Autos de Aviación”, en la modalidad de baloncesto, donde jugaba, entre otros, el que fue destacado entrenador y también presidente de la Federación de este deporte, Joaquín Sarraute (qepd).

Pero de lo que puedo hablar más es de una etapa que viví desde el año 1953, a mi regreso a Villa Cisneros en el Sahara y fue, precisamente, donde iniciamos unos juegos deportivos, participando Aviación Militar, Tiradores de Ifni, un grupo formado por nativos y la empresa Hipasa. ¡Gran recuerdo de aquella etapa!

En el año 1954, a mi regreso a Las Palmas de Gran Canaria, desde el Sahara, vi el ambiente favorable que había hacia el deporte en la isla, en algunas ramas dependientes de las federaciones civiles y, de forma muy especial, en los componentes de la Zona Aérea de Canarias, uniéndonos una serie de personas a cual más entusiasta, para organizar actividades en las unidades militares y de forma muy especial, en la Agrupación de Tropas número 7, donde recibí siempre apoyo y al mismo tiempo pude trabajar con las ideas que había estudiado durante el curso que realicé de profesor de Educación Física en Toledo. Comenzamos con las célebres madrugadas, a las 6 de la mañana, para practicar una serie de actividades como eran atletismo, baloncesto, gimnasia y hasta levantamiento de pesas, entre otras, y todo ello en un solar situado frente al cuartel de Aviación, en la calle Simón Bolívar, donde precisamente hoy en día está construida lo que todos conocemos como la Casa del Marino. Como anécdota, puedo contar que hace pocos días, al utilizar un taxi para ir al Centro Insular de Deportes, el saludo del taxista fue que cómo me las arreglaba para mantenerme tan bien, a lo que le respondí

que quizás era porque trabajaba demasiado e, inmediatamente, me recordó aquellas madrugadas que hacíamos para poder entrenar de forma especial los deportes que antes mencioné. ¡Qué pequeño es el mundo!

Así llegamos al año 1955, en que pensamos que podríamos hacer unos juegos deportivos, y pusimos en marcha la primera edición de los mismos, con el nombre de “Virgen de Loreto”, con encuentros de baloncesto, fútbol, hockey sobre patines, tiro y boxeo con equipos civiles de Las Palmas de Gran Canaria e, incluso, se celebró una jornada gimnástica con la participación de más de un centenar de soldados, divididos en 3 secciones que alternaban ejercicios con troncos, de equilibrio, suspensión y saltos de plinto. Esto lo hicimos en la ciudad deportiva Martín Freire, actualmente llamada Gran Canaria.

Al mismo tiempo ocurrían muchas cosas importantes este año: nombraron presidente de la Federación de Baloncesto en Las Palmas al que fue general de Aviación (qepd), que era capitán en aquel entonces, Luis Borges y Jacinto del Castillo. También recuerdo que, por culpa de mi capitán Borges y del actual capitán Arturo León Barciela, que en aquel entonces era cabo 1º, siendo el secretario de dicha Federación, me “liaron” y pasé a ser el preparador físico de los equipos civiles de baloncesto el Rayo y el Relámpago, claro que sin cobrar ni un duro, cosa que me ha sucedido y sigue en la actualidad ocurriéndome. Se fundó la Federación Canaria de Hockey y Patinaje, que tuve el honor de presidir, y escribí cantidad de artículos en la prensa con relación al hockey sobre hierba, al hockey sobre patines, también de sala, las carreras de patines e, incluso, el patinaje artístico y lo importante es que la Zona Aérea de Canarias, por medio de la 7ª Agrupación de Tropas de Aviación, fundó un equipo, que en verdad fue el introductor de este deporte en la Islas Canarias. Como no teníamos pistas para entrenar, lo hacíamos gracias a la amabilidad del Ejército de Tierra, que nos permitía utilizar el Patio de Armas del Cuartel de San Francisco, donde en la actualidad está el Conservatorio de Música, claro que el inconveniente era que, si rompíamos algún cristal, cosa que ocurrió varias veces, teníamos que pagarlo, para que no tuviéramos problemas y pudiéramos seguir entrenando allí. Es una anécdota, pero una realidad.

Al inaugurarse la ciudad deportiva Martín Freire, con su pista de atletismo y todo, siempre recuerdo la colaboración entre la Federación de Atletismo y Aviación, organizando siempre esta última una gran cantidad de pruebas de esta modalidad, que si habían existido en una etapa anterior destacada, en lo que fue el Campo de España, se había abandonado y repetimos que siempre unidos participábamos con los equipos que poco a poco se fueron formando, como la Escuela de Peritos Industriales, el Esparta, el Nuevo Club, etc. Pero si en atletismo trabajamos mucho, otro tanto ocurrió con el hockey sobre patines, que lo sacamos a la calle e hicimos carreras de patines. Recuerdo la primera en las calles Venegas, Alonso Alvarado y la zona del Hotel Parque, donde habíamos logrado que tomaran parte grupos de los colegios Jesuitas y Corazón de María y además compitieron hombres y mujeres, recuerdo incluso los vencedores: Jaime Llinares, los hermanos Cambreleng y Francisco Roca, claro que en los femeninos hubo dos valientes hermanas que se llamaban y espero que vivan todavía M<sup>a</sup> Rosario y M<sup>a</sup> Dolores Hernández.

Y así comenzaron estos juegos, que siempre recibieron el nombre de “Virgen de Loreto” como ya dijimos anteriormente.

Pero lo bueno e importante es que hubo aceptación por parte de los jefes de la Zona Aérea de Canarias y también por parte de la Junta Provincial de Educación Física y Deportes, y del Cabildo Insular de Gran Canaria, con lo cual iniciamos entre todos unos juegos cívico- militares, ya que en aquel momento no había otros juegos en funcionamiento aquí. Debemos de destacar que las federaciones deportivas que aquí existían, que eran pocas y a las cuales se les pidió colaboración, la dieron y, lo que fue más importante, llegaron a considerarlo como algo suyo, y es que queríamos, entre todos, difundir la educación física y el deporte, cosa que sin lugar a dudas se lograría, basados en el gran espíritu de colaboración y también de superación que hubo en todo momento.

Al año siguiente, gracias a una entusiasta mujer que fue la profesora, doctora e inspectora de 1<sup>a</sup> Enseñanza, Candita Cadenas, hija del que fue jefe de los servicios médicos de la Academia de Infantería, fundamos entre los dos, en Las Palmas de Gran Canaria, un gimnasio que, aunque recibió de entrada el nombre de Olímpico, lo cambiamos por el

de Las Palmas, que todavía sigue viviendo después de 48 años. Cito esta circunstancia porque de allí partirían unas grandes colaboraciones con la ZAC y también con las federaciones y es que al Ejército del Aire todos los deportes le debemos mucho en Gran Canaria.

En el año 1957, debemos también indicar que el presidente de la Federación Internacional de Educación Física (FIEP) tenía en España, como delegado, al siempre recordado y querido general Villalba, pero el mayor Thulin de Suecia, que ejercía esta presidencia de la Internacional, tuvo la gentileza de nombrarme delegado adjunto para las Islas Canarias.

Fueron pasando los años y la Zona Aérea de Canarias seguía celebrando año tras año sus Juegos Deportivos Virgen de Loreto y todos nos preocupábamos mucho de mantener la colaboración entre las federaciones deportivas de Las Palmas y nuestro organismo aéreo. Nos sacrificábamos incluso económicamente, pues acudíamos al extranjero para poder conseguir mejores conocimientos y después ofrecérselos a nuestras gentes. Lo bueno del caso es que teníamos que pagarnos de nuestro peculio particular todos los gastos.

Un recuerdo quiero tener para un capitán médico de Marina, llamado Emilio Tomé, gran figura médica en la U.D. Las Palmas, con el cual colaboré mucho y viví lo que el trabajó dentro de la Base Naval, para lograr formación de equipos de determinados deportes.

Hubo un pequeño parón en el año 1958, con motivo de la guerra de Ifni-Sahara, aunque se hicieron algunas actividades e, incluso, recuerdo que un club de Gran Canaria fundó un certamen que recibió el nombre de Mejores Deportistas del Año en Las Palmas y que todavía sigue viviendo, 46 años después, y Aviación tuvo que ver con él también. Recuerdo que, por el año 1964, se admitieron propuestas para el Mejor Deportista del Año de las Juntas Regionales de Educación Física y Deportes, de los ejércitos de Tierra, de Marina y del Aire, cosa que se mantuvo durante muchos años más y además esto fue a propuesta del delegado provincial de Educación Física y Deportes de Las Palmas, Fernando Navarro Valle (qepd), figura inolvidable.

Por el año 1959, se organizó un Festival Internacional de Gimnasia General, donde iba a participar el que era campeón de Europa de GAM y su equipo formado por Aguilar, Muller y Pajares y, junto a ellos, actuarían dos equipos, uno masculino y otro femenino del Gimnasio Las Palmas y otro compuesto por soldados de la Zona Aérea de Canarias. No pudo ser, pues estas destacadas figuras de la gimnasia, que venían de Cataluña, fallecieron en un accidente de aviación en la sierra de Valdemeca cuando hacían el trayecto Barcelona-Madrid. Por cierto, el avión de Iberia iba pilotado por un compañero de la 1ª promoción, conocido por Peñita.

El año 1960, el deporte vivía una actividad sensacional, íbamos ya por la VI edición de los Juegos Virgen de Loreto y, por vez primera, venían ya equipos de Tenerife de algunos deportes a tomar parte en los mismos y también fue una novedad que el equipo de saltos en plinto pasó a realizarlos en la mesa alemana, gracias al premio que les concedió el general Llop, al verlos en una exhibición en el Frontón y quedarse impresionado.

El tiro siempre había estado en funcionamiento, pero se debía en una parte importantísima a la figura del teniente Castillo, hoy coronel retirado, pero siempre recordado, ganando en patrullas militares a la Guardia Civil, que estaba conceptuada como algo excepcional bajo la dirección del célebre capitán Minervino. Lo bueno es que estos triunfos durarían muchos años más.

Recuerdo el año 1961, el día 23 de octubre, cuando pasó por nuestra isla una escuadra naval inglesa e hicieron una exhibición de tiro, participando también la Zona Aérea de Canarias y miren lo que dijeron los ingleses en una carta, cuya traducción es : Ilmo. Sr. D. Sergio Rupérez Escudero.-Jefe de la Agrupación de Tropas de Aviación Nº 7.-Estimado Sergio Rupérez. Muchísimas gracias por la excelente demostración y competición de tiro que tuvo lugar el sábado por la tarde. Mi escuadrón, equipo de tiro, lo pasó gratamente y quedaron particularmente impresionados con la demostración de tiro rápido. Podría dar mi enhorabuena al capitán Telo por la organización y al teniente Castillo y componentes del equipo por su eficiencia en el tiro.-Firmado Meter Ashmore. También

tengo un telegrama del teniente jefe de la patrulla, que era Castillo, donde notificaba que se habían proclamado campeones de España con 301 puntos, el segundo la Guardia Civil con 245 y preguntaba si le podían ampliar el permiso a los soldados. ¡La respuesta fue que no!

Hubo también un trabajo que ofreció un capitán de la ZAC, con el título de “Proyecto de deportistas en la clase de tropa para los ejércitos de Tierra, Mar y Aire” y que fue publicado en la revista oficial de Educación Física de España, así como otro titulado “Cómo ayudar a los deportistas en el Ejército”, que comprendía los siguientes aspectos: a) Creación de batallones de deportistas. b) Modo de hacer el ingreso. c) Jornada diaria. d) Sugerencias para Canarias. e) En el mejor servicio a la Patria. Este año también seguían viniendo equipos de Tenerife a los Juegos Deportivos Virgen de Lorcto y también junto con los de Tenerife vinieron de la 1ª Región Aérea Central.

La Guardia Civil hace acto de presencia en los Juegos Deportivos y asómbrense, que vino un equipo de cinturones negros (la verdad, ya un poco pasados de años) y se enfrentaron a los jóvenes que teníamos aquí con el cinturón marrón, preparados por ese gran maestro que se llama Amado Ramos Pérez, que en la actualidad es cinturón negro 8º Dan y el resultado fue que les ganaron a todos los cinturones negros y de ahí, precisamente, fue de donde salió el lanzamiento de nuestros judokas que todos conocemos por los grandes éxitos que se alcanzaron en aquel entonces tanto a nivel nacional como internacional, y, repito, de la mano de este gran maestro que es Amado Ramos. Recordar, ¡cómo no! al gran Santiago Ojeda, campeón de Europa entre otras muchas cosas y olímpico en Munich, a Juan Carlos Rodríguez Díaz, olímpico en Montreal, Andrés y Antonio Coruña, Miguel Ángel Tejera, Chago Morales, olímpico en Moscú, Chano Suárez, fallecido recientemente, Zenón Sánchez, Ramón Domínguez, Falo Oramas, los hermanos Torralvo y un etcétera que haría la lista interminable.

Lo bueno fue que, sin género de dudas, por lo menos que nosotros sepamos, fuimos pioneros en cuanto a la normativa de la Educación Física Militar en el Ejército del Aire y decimos esto, porque, después de haber estado trabajando tantos años de forma organizada, de golpe, apa-

reció, de forma oficial, la creación de las juntas de Educación Física y Deportes de las diferentes regiones y zonas aéreas.

Después se amplió el campo de acción deportivo de la Zona Aérea de Canarias, al participar de forma regular en los Campeonatos del Ejército del Aire e, incluso, organizando, en muchas ocasiones, algunas de las fases de que se componía y lo que fue más llamativo, que, pese a los pocos efectivos militares que teníamos en la Zona Aérea de Canarias, en comparación con otras regiones aéreas fueron varias las veces que ganamos el célebre Trofeo Ejército del Aire, más conocido, sobre todo en Canarias, por el “Águila”. En verdad esto sería interminable comentarlo.

Pasaron después años y más años y, cuando llegamos a los X Juegos Deportivos “Virgen de Loreto”, en la revista de *Educación Física Española* se publicó un largo artículo que decía cosas altamente interesantes, como por ejemplo: “Canarias siempre ha sido una región de nuestra Patria donde el deporte se cultiva con interés y empeño por sus habitantes, pudiendo asegurarse que es difícil encontrar una zona española donde se tome tan en serio esta actividad”. Este comentario era de lo ocurrido los días 8 y 9 de diciembre del año 1964.

Y es que podríamos añadir hoy en día que se juntaron dos grupos de deportistas sensacionales, el civil y el militar, y de ahí salieron cauces que en aquel entonces no se podría nadie imaginar adónde podrían llegar.

Quizás tendríamos que haber citado antes a una persona que reunió y reúne unas condiciones excepcionales; nos estamos refiriendo al entonces capitán Javier Lodos García, que a más de ser un magnífico y destacado colaborador de todo lo relacionado con el deporte en la Zona Aérea de Canarias, fue además un practicante activo, de muy primera fila, en atletismo, tiro, pentatlón y podríamos seguir citando deportes, pues en muchos más actuó. Hoy general de nuestro Ejército del Aire en situación de reserva, por medio de estas breves líneas, queremos recordarlo, como un ejemplar profesional por todos conocido y admirado.

Lo que sí está claro es que de lo que empezó con unos juegos

limitados a la Agrupación, se pasó, en años sucesivos, a dar entrada a diversos clubes locales civiles, para que, compitiendo con los de la Zona Aérea de Canarias, pudieran disputar sus diversos trofeos, que además eran originales, relacionados con el deporte en el cual se celebraban. ¡De verdad que eran verdaderas joyas!

Al poco tiempo se empezó a intensificar la traída de equipos de la 1ª Región Aérea de Madrid, que tenían un potencial sensacional. La cosa quedaba, y debe quedar en el recuerdo, como una etapa que hizo historia del deporte de Canarias y de forma especial de Gran Canaria, que era donde se celebraban siempre las pruebas. Al poco tiempo se dio también entrada a equipos de Fuerteventura, Lanzarote y La Palma, a veces masculinos, pero también a veces femeninos, sí, como lo oyen, femeninos, cosa que consideramos tiene una enorme importancia. Por último, también se dio entrada a una representación de la provincia española del Sahara, que concurrió con un enorme entusiasmo. ¡Qué tiempos aquellos y qué ambiente deportivo!

Debemos destacar que, en la X edición de los Juegos Deportivos del año 1964, se tomó el acuerdo de celebrarlos en una jornada prolongada de 24 horas deportivas, cosa que, por primera vez, se haría en Canarias y diríamos que incluso en toda España, elevándose el número de participantes a más de 300.

La organización, como ya hemos indicado anteriormente, corrió siempre a cargo de la Junta Regional de Educación Física y Deportes de la Zona Aérea de Canarias, pero la parte deportiva fue realizada total y plenamente por las federaciones respectivas de los deportes en que se competía. ¡Qué sensacional ambiente y espíritu de colaboración!

Remarcando esa edición, la X, se utilizaron instalaciones de diversos clubes locales y organismos oficiales, pero centralizándose los actos de inauguración y clausura en el complejo que se acababa de inaugurar llamado “López Socas”. que precisamente recordaba a un cariñoso y esforzado promotor del deporte isleño. Otras de las instalaciones utilizadas fueron la ciudad deportiva Martín Freire, el gimnasio Las Palmas, el campo del tiro nacional, la pista de hockey sobre patines del Colegio



Claret y la zona de la bahía frente al Real Club Náutico de Gran Canaria.

No podemos olvidar el desfile de todos los grupos participantes, precedidos de bellas señoritas, que portaban las pancartas con los nombres de los grupos actuantes, vestidas con el traje típico canario, que nos había facilitado la Obra de Educación y Descanso. Nunca olvidaremos el desfile Aéreo que se celebró con aviones de la Base de Gando, para finalmente proceder a una suelta de palomas de clubes civiles de colombofilia, que de esta forma quisieron colaborar con estos juegos.

Recuerdo, en la inauguración, la demostración que hizo la Banda de Cornetas y Tambores de la Zona Aérea, con evoluciones y figuras así como la Sección de la Policía de la Base Aérea de Gando, con una demostración de su preparación para efectuar movimientos combinados y evoluciones. ¡Todo demasiado bonito!

En la clausura hubo otra demostración de defensa personal a cargo de un grupo de la Agrupación de Tropas, que fue excepcional y hubo otra que realizó el grupo de gimnasia de saltos en la mesa alemana.

La afluencia de público era grandísima, pero también quiero recordar a los jóvenes que formaron parte de esta organización, pues las 24 horas deportivas de estos juegos eran de mucho trabajo, para poderlas ver convertidas en una realidad.

Podemos destacar que, en lo alto de la puerta de entrada al complejo deportivo López Socas, se colocó un artístico emblema, diseñado por un soldado y realizado por los obreros de forja de cocheras de Aviación. Y volvemos a repetir el gran espíritu de colaboración que había por parte de todos y, además, sin interés de ninguna especie, como no fuera el de colaborar, sí, colaborar tanto con los deportistas civiles, como con los militares, para que se pudiera difundir el deporte y la Educación Física aquí en Gran Canaria de forma especial.

Pero quizás, lo más destacado de esta conferencia es la idea que tuvo la Zona Aérea de Canarias de crear estos Juegos Deportivos que llevaron siempre el nombre de la Patrona del Ejército del Aire y donde

hubo una serie de aspectos a cual mas interesante como fue, sin duda, que fueran unos juegos cívico-militares, donde se buscaba colaborar, organizando competiciones, con la juventud en particular de Gran Canaria y que al mismo tiempo tuvieran ocasión de enfrentarse a grupos deportivos de otras islas y también militares de la Península. Otro apartado *importantísimo* es que se permitía participar a los grupos femeninos, cosa en la cual sin duda fueron adelantados en general en toda España. Respecto a este segundo punto sí queremos comentar y resaltar, dado que siempre se pueden leer y oír comentarios, de que nadie les hacía el debido caso y, en este sentido, la Zona Aérea de Canarias fue también adelantada y eso que en aquellos entonces no ocurre lo que en la actualidad, que tenemos señoritas soldados, suboficiales, oficiales y en fecha próxima también de grados superiores.

Otro detalle *importantísimo* en estos juegos fue la colaboración que prestó el Ejército del Aire, al poner a disposición de los equipos civiles de otras islas e incluso del Sahara, los medios aéreos para que pudieran venir a competir en los juegos de la Zona Aérea de Canarias en la isla de Gran Canaria. Sin género de dudas, cuántos se acordarán de cuando los motaban en los Junker para traerlos a jugar partidos de baloncesto o bien los equipos de atletismo de Tenerife con aquel hombre que era una institución en todos los sentidos, Miguel Feria, con aquellos grandes saludos cuando nos encontrábamos y sus grandes risotadas. ¡Gran amigo Miguel!

Claro que esto fue en sus comienzos, porque más tarde el Ejército del Aire español colaboró todavía más con los juegos, al poner aquellos DC-4 y los Azor para el transporte de los deportistas de muy alto nivel, la mayor parte de Madrid, de la 1ª Región Aérea, también del batallón del Ministerio del Ejército de Tierra, que era mandado por el que fue teniente general el laureado canario Antonio Alemán Ramírez (qepd).

Lo bueno es que, cuando estaban en Gran Canaria los aviones, permitían que trasladaran a los equipos de todas las islas, y del Sahara, con lo cual se mostraba el espíritu de colaboración que se tenía con las gentes de Gran Canaria, en este aspecto del deporte.

Hubo una ocasión en que se logró que se desplazara a estos juegos un club militar que había en Barcelona, que recibía el nombre de “los Almogávares”, donde figuraban destacadas figuras internacionales, como el caso del tenis, con jugadores a nivel de la copa Davis y nada digamos de los jugadores de equipos de 1ª división del hockey sobre patines.

Lo malo de todo esto es que seguro que me estoy dejando noticias muy importantes, pero no es por dejadez u olvido, más diría que es por no alargar una conferencia que resultaría interminable.

Tengo que terminar diciendo que la última edición de estos juegos debería haber sido la 20, sí, veinte años seguidos y continuados y tendrían que haberse celebrado los días 30 de noviembre y 1 de diciembre de 1974, pero órdenes superiores impidieron que este trabajo que con tanta ilusión se había hecho pudiera continuarse. Con todo respeto, queremos dedicar al Ejército del Aire y de forma muy especial a la Zona Aérea de Canarias, este trabajo histórico, pues creemos que es de justicia. También queremos proponer que, por quien corresponda, se le haga un reconocimiento al deporte de Canarias y, de forma muy especial, de Gran Canaria, pues lo que se hizo en aquel entonces fue una realidad, no fue... “podíamos hacer”... “podría ser”... no, por favor, eso fue una realidad y fue un sembrar con vistas al futuro lo que se hizo en colaboración con la población de Gran Canaria y el deporte de la Zona Aérea de Canarias y, sin género de dudas, gracias al entendimiento que hubo también con la Junta Provincial de Educación Física y Deportes de Las Palmas, el Cabildo Insular de Gran Canaria y las federaciones deportivas de nuestra provincia. Eso, por tanto, fue una realidad, ya que con ello hubo lo que muchos no conocen, pero que existió un lanzamiento del deporte en Canarias, en unión.

Queremos dar las gracias a esta Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, por habernos permitido exponer una historia deportiva que en verdad nos atañe a todos y que, como ya hemos dicho en repetidas ocasiones, fue una realidad.

Gracias a todos.

## MIÉRCOLES, 19 DE MAYO

- Lanzamiento de paracaidistas (Federación Canaria de Deportes Aéreos).
- Ejercicios simulados de salvamento (802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas).
- Exhibición aérea a cargo de la **PATRULLA ÁGUILA** del Ejército del Aire.
- Actuación de la Unidad de Música del Mando Aéreo de Canarias.

Director: Sub Mayor Músico D. Constantino González Maquieiro.

Lugar: Playa de Las Canteras (Plaza Aviador Garnier).

Conferencia: **El SAR en Canarias.**

Conferenciante: D. Julián Durany Murias. Teniente coronel de Aviación. Jefe del 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

Loa al SAR.

Interviene: D. Manuel Ramos Almenara. Coronel de Aviación (R) y miembro junta de gobierno de la RSEAP.

Lectura del acuerdo de la junta de gobierno de concesión de medallas al mérito y entrega de los correspondientes títulos y medallas.

· **802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.**

· **Excmo. Sr. D. Antonio López Ojeda.**

Copa de vino español.



## EL SAR EN CANARIAS

*Julián Durany Murias*

*Presenta al conferenciante:  
D. Pedro J. Abad Gimeno.  
Coronel jefe del Ala Mixta n.º 46  
y Base Aérea de Gando.*

## ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Reportajes y filmografía de las grandes batallas aeronavales de la II Guerra Mundial, revelan en toda su crudeza el importante número de combatientes abandonados a su suerte en el mar o en zonas desérticas, como consecuencia de naufragios, accidentes aéreos, o aislados y heridos en el campo de batalla y que fueron víctimas de un medio inhóspito o de la imposibilidad de ser transportados a centros hospitalarios.

El Mediterráneo fue escenario de estos combates dirigidos principalmente contra convoyes y formaciones alemanas que intentaban abastecer al Ejército del Norte de África. Alemania propuso al Gobierno Español la creación de un servicio de salvamento que garantizase al máximo la seguridad de las tripulaciones. Aceptada la propuesta, Alemania entregó los primeros hidroaviones que fueron posicionados en la Base Aérea de Pollensa en el año 1944.

Estos aviones, cuya denominación oficial fue HD-5, eran Dornier-Wall fabricados en Holanda con patente alemana y estuvieron en servicio más de veinte años con un amplio historial de rescates.

La conveniencia de establecer un sistema de búsqueda y rescate (SAR) a nivel internacional fue acordada en el Convenio de Chicago en diciembre de 1944, por el que se firma el Convenio de Aviación Civil Internacional y que es suscrito por la mayoría de los países presentes. España ratificó dicho convenio en 1947.

Corresponde a un momento de expansión del transporte aéreo y

marítimo sin precedentes, que propicia el incremento comercial y su consiguiente desarrollo tecnológico en toda la segunda mitad del siglo XX.

## ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA MUNDIAL SAR

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por una parte, y la Organización Marítima Internacional (OMI) por otra, coordinan a escala mundial los esfuerzos de los estados miembros para prestar servicios de búsqueda y salvamento. En resumen, el objetivo de la OACI y la OMI es proporcionar un sistema mundial eficaz de forma que, dondequiera que vuele una aeronave o navegue un buque, pueda disponer de servicios SAR en caso necesario.

El efecto fundamental, práctico y humanitario de disponer de un sistema mundial SAR es el de eliminar la necesidad de que cada uno de los estados deba prestar estos servicios a sus ciudadanos dondequiera que viajen por el mundo. De esta manera, el mundo se divide en regiones de búsqueda y salvamento (SRR), cada una de las cuales dispone de un centro coordinador de salvamento (RCC) y servicios SAR asociados, que ayudan a toda persona que se encuentra en situación de peligro dentro de la SRR, con independencia de su nacionalidad o circunstancias.

## EL SAR ESPAÑA

Al margen de los antecedentes históricos que se han citado y que sitúan a nuestro país entre los pioneros en la materia, España, de manera oficial, y de acuerdo con el anexo 12 al Convenio de Chicago, organiza por Decreto de 17 de junio de 1955 el Servicio de Búsqueda y Salvamento a propuesta del entonces Ministerio del Aire.

El Decreto define la misión y crea una Jefatura del Servicio dependiente del Estado Mayor del Aire y unos centros coordinadores dependientes de los jefes de las regiones aéreas.

En su redacción original, el servicio de Búsqueda y Salvamento tendrá por misión **“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.”**

En cuanto a su organización, se articula en correspondencia con las regiones de búsqueda y salvamento (SRR) establecidas por OACI para el territorio español, que originalmente fueron Madrid, Baleares, Sevilla y Canarias. Posteriormente desapareció la de Sevilla y quedó reducida a las tres regiones actuales que son prácticamente coincidentes con las llamadas Regiones de Información de Vuelo (FIR).

Para cada una de estas regiones, Madrid, Baleares y Canarias, se estableció un Centro Coordinador (RCC) y un escuadrón de fuerzas aéreas para responder con carácter permanente a los requerimientos de la misión anteriormente citada.

Todos ellos dependen de una Jefatura SAR situada en Madrid.

## **SAR EN CANARIAS**

La zona de Canarias es, por razones obvias, la más peculiar de la geografía española. Es evidente que, no sólo por su distancia del resto del territorio, sino por ser zona estratégica de primer orden y punto de intenso tráfico marítimo y aéreo, precisaba la consolidación de un servicio SAR.

Así, en el año 1955 se creó la 51 Escuadrilla de Salvamento con base en Tenerife, dotada con dos helicópteros tipo Sikorsky (H19), a los que más tarde se incorporó un avión tipo Gruman Albatros (SA-16).

Esta Unidad se trasladó muy pronto a la Base Aérea de Gando en Gran Canaria y en función de diversas modificaciones fue cambiando su nombre hasta la actual denominación como **802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas y RCC Canarias**.



## ESCENARIO DE OPERACIÓN

El área de responsabilidad del 802 Escuadrón se corresponde con el FIR Canarias o demarcación donde España tiene atribuciones para el control y asesoramiento de todos los vuelos que operan dentro de sus límites. Son un millón y medio de kilómetros cuadrados que abarcan desde las proximidades de Madeira hasta Nouadhibou y que incluye el antiguo Sahara Español, excluido este último de las operaciones por el actual contencioso sobre el futuro político del territorio.

El Archipiélago Canario, como destino turístico incuestionable, ocupa uno de los primeros puestos a nivel nacional en el registro de movimientos aéreos y marítimos tanto de de tipo comercial como deportivo.

La existencia del banco sahariano ha concentrado durante muchos años cientos de barcos españoles y de otras nacionalidades en una de las zonas pesqueras más ricas del continente africano. La protección del personal embarcado exige disponer de medios rápidos de evacuación o de asistencia en zona. Esto motivó el destacamento del buque hospital Esperanza del Mar. Muy pronto se determinó la necesidad de conjugar las acciones de este hospital con la intervención de helicópteros del SAR para el transporte urgente de los casos más graves.

Por otra parte, los centros hospitalarios de mejor nivel han estado situados en Gran Canaria o Tenerife lo que obliga a disponer de medios aéreos que permitan el traslado de enfermos o heridos desde otras islas.

La propia orografía de las islas determina una red viaria, con frecuencia sinuosa, con puntos de difícil acceso, lo que justifica aún más la necesidad de estos medios aéreos, especialmente helicópteros.

En cuanto al tráfico militar, la Base Aérea de Gando, en Gran Canaria, como base principal de despliegue del Ejército del Aire, acoge dos escuadrones de Fuerzas Aéreas, el 461 de transporte, con aviones Aviocar 212, y el 462 de caza, dotado con F-18.

La operación de estos escuadrones genera diariamente un número importante de movimientos aéreos a los que hay que asegurar también una cobertura en caso de accidente.

En este escenario, eminentemente marítimo, transcurre la historia de esta unidad desde hace casi cincuenta años. Su actividad ha estado volcada durante mucho tiempo a actuaciones en naufragios y operaciones de búsqueda de personas desaparecidas en el mar. En su experiencia, puede constatar la extrema dureza de un medio implacable donde las posibilidades de supervivencia se reducen drásticamente si no se cuenta con la protección adecuada. Por eso, el factor tiempo constituye la premisa básica de las actuaciones del Escuadrón. Se trata de intervenir pronto y eficazmente.

En los últimos años, las Islas Canarias, han visto un notable incremento de las actividades ilegales vía marítima, de las cuales el problema de la inmigración está dando lugar a numerosas misiones de búsqueda y rescate.

Finalmente, debería destacarse la gran inquietud que la población de las islas, y por consiguiente sus autoridades, tienen hacia la conservación del entorno, lo que propicia una vigilancia sobre los factores contaminantes que puedan dañar la fauna y la flora en los espacios terrestres y marítimos.

## **EL 802 ESCUADRÓN Y CENTRO COORDINADOR**

Bajo esta denominación se agrupan los dos elementos básicos del servicio de salvamento, por una parte la unidad actuante, dotada de aviones y helicópteros, y por otra el centro coordinador o director de las operaciones. Hasta 1988 eran organismos independientes.

El centro coordinador ejerce un papel primordial en el desarrollo de las operaciones. Su actividad se extiende desde el análisis de la situación, hasta la determinación de los medios necesarios para llevarla a cabo, así como el enlace con otros organismos de los que pudiera nece-

sitarse colaboración, generando las iniciativas precisas de acuerdo con el transcurso de los acontecimientos.

El Centro Coordinador está ubicado en las mismas instalaciones que el Centro de Control Aéreo de Canarias en correspondencia con la estrecha relación que ambos organismos precisan en la resolución de accidentes aéreos.

El Escuadrón lleva a cabo la parte operativa utilizando avión o helicóptero, de acuerdo con el tipo de misión. Sus tripulaciones están entrenadas y mentalizadas para despegar en el más breve plazo de tiempo, especialmente cuando hay vidas humanas en peligro.

## **MEDIOS AÉREOS**

La actual dotación del 802 Escuadrón es de 3 aviones Fokker 27 y 4 helicópteros Super-Puma.

El Fokker 27 es un avión de largo alcance (850 millas náuticas de radio de acción) y hasta 11 horas de autonomía máxima, dependiendo del perfil del vuelo.

Está dotado de medios de comunicación para mantener enlace en las frecuencias de las bandas aérea y marítima, radar de búsqueda y material de supervivencia que puede ser lanzado en cadenas o unidades compuestas por balsas de inflado automático y kits o paquetes de supervivencia, con todos aquellos elementos esenciales para tal fin.

A este material se une el de señalización por humo, colorantes y bengalas de descenso lento para iluminación de zonas concretas.

La tripulación está formada por tres pilotos, un mecánico de vuelo, un radarista y un observador.

El Super-Puma es un helicóptero con capacidad para 15 personas. Equipado con modernos sistemas de navegación y comunicaciones, constituye el mejor complemento del avión para todo tipo de misión.

Dispone del alcance y autonomía para cubrir un radio de acción de 300 millas náuticas. Está dotado de una grúa para pesos de hasta 275 Kg, material de señalización, cesta de izado, y posibilidad de estibar hasta nueve camillas.

Su tripulación está formada por dos pilotos, un mecánico operador de grúa, dos nadadores-rescatadores y un enfermero con los equipos y material para un correcto seguimiento de las condiciones del paciente.

## **PERSONAL**

Para hacer posible el correcto funcionamiento de este dispositivo, el 802 Escuadrón dispone de un grupo de hombres y mujeres que, en número de 145, asegura las funciones básicas de una unidad de estas características.

La plantilla de personal está formada por pilotos, mecánicos, operadores radaristas y especialistas en electrónica e informática, sin olvidar rescatadores, enfermeros, administrativos y personal de apoyo a las operaciones aéreas.

Este equipo se entrena diariamente y prepara las aeronaves para estar en disposición de cumplir con garantías cualquier tipo de misión que se le encomiende.

## **ORGANISMOS COLABORADORES**

Desde la creación del servicio SAR y hasta la última década del siglo pasado, los únicos medios aéreos disponibles en España fueron los del Ejército del Aire, quien asumió todas las misiones SAR, incluidas las de urgencias médicas, emergencias civiles y el salvamento marítimo. Pero la mayor parte de las operaciones de salvamento llevan asociadas la intervención de otros organismos, dependiendo del lugar donde se producen los accidentes y de los efectos colaterales que puedan originar. Por tanto, no se concibe una actuación de este tipo de forma independiente. Es preciso el apoyo y colaboración de otros medios especializados en la materia o con responsabilidades afines a la del propio SAR.

Así pues, los primeros acuerdos firmados por el Ejército del Aire para regular estas colaboraciones lo fueron con la Guardia Civil, la Cruz Roja y el Instituto Social de la Marina.

Debido al gran número de misiones del SAR dedicadas a incidentes de carácter marítimo, fue necesario desde el principio establecer un convenio para el salvamento de vidas humanas en la mar y lucha contra la contaminación marina, que se firmó con la antigua Dirección de Marina Mercante, responsable en esta materia y reconvertida en la actualidad como Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. (SASEMAR).

En la base de estos acuerdos está la colaboración mutua, que comprende la solicitud de medios por el organismo responsable de las operaciones al organismo que apoya y de la misma forma en sentido recíproco, de manera que ninguno invada las competencias de los otros y al mismo tiempo se coordine un empleo racional de los medios disponibles.

Por otra parte, la Comunidad Autónoma de Canarias se ha dotado también, a través de las Consejerías de Sanidad y Presidencia, de helicópteros y otros medios para dirigir la gestión de emergencias a través del conocido servicio 112.

La correcta integración de todos estos servicios en una misión determinada no es algo que pueda improvisarse, puesto que la misión real exige un perfecto conocimiento de la situación y de las capacidades operacionales de los organismos colaboradores.

Conscientes de esta realidad, el 802 Escuadrón viene realizando cada año un ejercicio en el que se simula un accidente aéreo, con participación de los organismos anteriormente mencionados. Se persigue con ello, no sólo mejorar las buenas relaciones entre profesionales con actividades afines, sino ser capaces de integrar, en un mismo dispositivo, personal y medios, obteniendo el máximo rendimiento de cada uno de ellos.

Los resultados obtenidos en este tipo de ejercicios confirman la importancia de ser ejecutados bajo una dirección centralizada, cuya prin-

La principal responsabilidad estriba en asignar cometidos de acuerdo con la especialización y competencias de cada participante, tratando de aproximarse en la concepción y desarrollo de los supuestos a lo que sería una situación real.

## **ACUERDOS INTERNACIONALES**

De acuerdo con las regiones establecidas por la OACI, cada país adquiere una responsabilidad dentro de los límites que se han establecido. Pero de igual forma, recomienda a los países limítrofes establecer acuerdos que faciliten la activación y coordinación de medios cuando, por razón del área donde se produce el accidente o siniestro, sea precisa la intervención del país colindante.

A este respecto, el SAR tiene acuerdos con Portugal, Marruecos, Cabo Verde y Senegal que se traducen en la programación de reuniones y ejercicios conjuntos a fin de conocer las capacidades y formas de operación respectivas.

En la actualidad, estas reuniones y ejercicios tienen carácter anual y se alterna su celebración de forma bilateral.

El 802 Escuadrón, por su emplazamiento en la zona intermedia entre los países que se acaban de citar, actúa como colaborador o RCC Director, dependiendo si es unidad participante o anfitriona.

## **COSPAS-SARSAT**

En 1970, las autoridades de los EE.UU. y Canadá empezaron a exigir la instalación generalizada de radiobalizas de emergencia en barcos y aviones. Estas balizas, que transmiten en las frecuencias aeronáuticas de 121,5 Mhz (uso civil) y 243 MHz (uso militar), se denominan con las siglas ELT (Emergency Locator Transmitter) o EPIRB (Emergency Position Indicator Radio Beacon) según que sean para uso de aviones o barcos.

La recepción de estas señales de emergencia se realizaba por

barcos, aviones o estaciones costeras, con grandes limitaciones en cuanto a zonas de cobertura y oportunidades de escucha. En muchos casos las señales eran captadas por aviones volando a gran altura, que si bien podían notificar las emergencias inmediatamente, no tenían la posibilidad de determinar su localización.

La tecnología espacial, mediante el uso de repetidores instalados en satélites artificiales, iba a permitir un gran avance en la precisión y rapidez de las localizaciones, con los consiguientes efectos beneficiosos de reducir coste y riesgo en las actividades de búsqueda y aumentar la supervivencia.

Efectivamente, en julio de 1988 se firmó en París el Acuerdo del Programa Internacional COSPAS-SARSAT por los cuatro países que lideraron el proyecto Estados Unidos, Canadá, Rusia y Francia.

Se basa en la utilización de cuatro o más satélites que reciben las señales SOS de radiobalizas de emergencia para retransmitirlas a estaciones terrestres donde no sólo se detecta la emergencia sino también la posición geográfica de la misma con escasos kilómetros de error. La precisión del sistema mejoró ostensiblemente con las balizas de 406 MHz.

El acuerdo tiene un carácter abierto para que otros países que aporten medios al segmento espacial puedan acceder como miembros. De esta manera España se incorporó, en calidad de proveedor del segmento terreno, en mayo de 1991, con la instalación de un receptor de señales en la Estación Espacial de Maspalomas (Gran Canaria), denominado LUT (Local User Terminal) y que ejerce al mismo tiempo como MCC (Misión Control Center). El posicionamiento de las señales detectadas es enviado directamente al Centro Nacional Coordinador de Salvamento Marítimo (CNCS) y al 802 Escuadrón y RCC, organismos con responsabilidades en la coordinación de acciones con ocasión de siniestros marítimos y aéreos respectivamente.

## **BALANCE OPERATIVO**

Desde su creación en el año 1955, el SAR en Canarias ha interve-

nido en cuantas misiones se le encomendaron. En el fondo de todas estas misiones ha estado siempre presente la premisa fundamental de este tipo de servicio que es la de salvar vidas humanas.

Es el trabajo y la vocación de muchas otras instituciones y organismos que en sus respectivas especialidades actúan guiados por el mismo compromiso. La Unidad y sus hombres han puesto todas sus capacidades en el cumplimiento de sus cometidos, tratando de responder fielmente a las expectativas de quienes confiaron en ellos.

En ese tiempo se han realizado más de cuatro mil operaciones diversas relacionadas con aspectos de la búsqueda y salvamento en el escenario de las Islas Canarias con las particularidades que se han descrito.

Afortunadamente, la tecnología incorporada a la fabricación de aviones y buques en general así como su equipamiento ha aumentado exponencialmente la seguridad en estos medios de transporte y, en consecuencia, son cada vez menos los accidentes que se producen.

Esta mejora en el equipamiento se constata también en las actividades deportivas en todos los ámbitos.

## **DISTINCIONES A LA UNIDAD**

La actividad del 802 Escuadrón y RCC de Canarias, no ha pasado desapercibida. Instituciones de diversa índole han estimado reconocer y premiar esta labor, lo que constituye un motivo de orgullo y agradecimiento para todos los miembros que lo componen y un estímulo para resolver con éxito los desafíos del futuro.

Estas son, por orden cronológico, las distinciones de la Unidad:

1976 “Personaje del año”, isla de Fuerteventura.



- 1980 Homenaje de la Mancomunidad Interinsular Provincial de Las Palmas.
- 1981 Trofeo “Spirit of the Meet”, International Air Tatoo (Gran Bretaña).
- 1988 Premio “Presidente del Gobierno de Canarias” en Economía y Marketing.
- 1991 Medalla al Mérito de Protección Civil (Distintivo Azul).
- 1994 Medalla Aérea con carácter colectivo del Ejército del Aire.
- 2004 Medalla al Mérito, categoría de plata (Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria).

# LOA AL SAR

*Manuel Ramos Almenara*

*Coordinador de las  
II Jornadas Aeronáuticas de  
Gran Canaria.*

## LOA AL SAR

Antes de introducirme en esta loa al SAR, representado por el 802 Escuadrón, radicado en la Base Aérea de Gando, quisiera manifestar mi agradecimiento a mi compañero y amigo, constante investigador y estudioso, Antonio Gutiérrez Padilla; comandante de Aviación (R), miembro del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas y del Aula Cívico-Militar “Capitán Gobernador Alonso de Alvarado”, por haberme permitido indagar en algunos pasajes de su libro (ya finalizado, aunque todavía no publicado), sobre la aviación militar en Canarias. Gutiérrez Padilla ha sido y es personaje clave para conformar la historia militar aérea del Archipiélago.

Y ahora sí, ahora nos meteremos de lleno en la explicación interpretativa de la significación del SAR y, específicamente, del 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

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 padecimien-

tos, no sin incomprensiones, no sin trabajo diario.

Hace cincuenta años, nuestro limitado territorio (pequeñas partículas terráneas repartidas por un océano inseparable) comenzó un desarrollo social, tanto interior 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, como consecuencia, entre otras razones, de la II Guerra Mundial y también de la primera, se hizo sentir especialmente. 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, junto al Centro Coordinador de Salvamento, se integra en 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 Km<sup>2</sup>, más de tres veces el territorio español), para buscar embarcaciones desaparecidas o en naufragio, localizar en el mar océano 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 confor-

man 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 más de 100.000 horas y cumplido más de 5.000 acciones.

- Esta Unidad militar realiza su primera acción de ayuda sanitaria el 12 de diciembre de 1955, evitando una muerte segura. Un helicóptero del SAR evacúa a un herreño, de las 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 hubiese podido contarlo."
- Esta Unidad militar, en 1960, fue la primera, como componente de prestación de socorro, en llegar a Agadir, a punto de desaparecer por el maremoto sufrido.
- Esta Unidad militar anotó en su libro histórico, en 1972, que un avión, perteneciente al Escuadrón, un Dornier-27, realizó el primer aterrizaje en la isla de El Hierro.
- Esta Unidad militar, en 1997, establece una marca mundial de salvamento aeronáutico: un Super-Puma recorre 1.290 Km en seis horas y veinte minutos, sin reabastecimiento en vuelo, cumplimentando la misión con éxito.

A este Escuadrón se le rinden homenajes y se le reconocen sus méritos. A su personal se les distingue con las más preciadas condecoraciones y a la Unidad en pleno y de manos de S.M. el rey Don Juan Carlos y con la asistencia de la reina Doña. Sofía, se le entrega, a través de su jefe, el teniente coronel don Aquilino Sanesteban Cao, la Medalla Aérea, 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 singular Unidad cuyo fin principal es el auxilio y el bien para las personas, en paralelismo al primer artículo de nuestro régimen estatutario 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 nuestra Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, de rendir homenaje al 802 Escuadrón, 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 Escuadrón y nombrar a los que actualmente están destinados. 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 Llopis, Naveda Gómez, Tomás Adín, Eugenio Yack, Felipe de Francisco, Joaquín Hevía, Sanchís Pons, Aquilino Sanesteban, Leopoldo Gragera y su actual jefe, el teniente coronel don Julián Durany Murias, que se hizo cargo de la Unidad el 23 de septiembre de 2002.

Un CASA-212, de la Base Aérea de Getafe, despegaba del aeropuerto capitalino mauritano una mañana otoñal de hace veintidós años. El cielo, sol y moscas. Los tripulantes y un solitario pasajero, 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... se pierde altura, son momentos críticos. El solitario pasajero ayuda en lo que puede y se ajusta su cuchillo 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.... y allá, a las dos, aparece un Gruman 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, nuestra costa, la isla redonda. 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 esa veloz carrera, en algunos momentos insegura, compensaba 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 la mar.

Recuerdo, con nostalgia y emoción (permítanme estas memorias) 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 recuerdo a mis compañeros de entonces, compañeros y amigos, 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 encantadores, 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 a nuestro 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.



**HOMENAJE A  
D. ANTONIO LÓPEZ OJEDA**

*Francisco Marín Lloris*

*Marqués de la Frontera.  
Director de la RSEAPGC.*

## HOMENAJE A D. ANTONIO LÓPEZ OJEDA

Antes de dar paso al secretario de la junta de gobierno de la RSEAP para que dé lectura a los acuerdos adoptados por dicha junta, por los que se concede la medalla al mérito, en su categoría de plata, al 802 Escuadrón de las Fuerzas Aéreas y al Excmo. señor don Antonio López Ojeda, y dado que después de oír esta admirable loa que el coronel y directivo de la Económica, don Manuel Ramos Almenara ha pronunciado en honor del SAR, pueden parecer comparativamente desmerecidos los méritos que la figura y actuación de don Antonio López han justificado la concesión de la medalla que le entregamos, quiero, y considero necesario, hacer una aunque muy breve referencia, a esos motivos que llevaron a la junta de gobierno a acordar dicha concesión.

Don Antonio López Ojeda, en su etapa en la que ha ejercido el cargo de delegado del Gobierno en Canarias, ha sabido desarrollar su función con un alto grado de dignidad y discreción, manteniendo en todo momento la personalidad que tan alta representación exige. Por otra parte, y en lo que concierne a las relaciones mantenidas con esta Real Sociedad Económica, debo destacar la cordial deferencia que siempre nos ha dispensado, manteniendo en los muchos contac-

tos sostenidos durante su etapa como delegado, un cordial entendimiento, puesto en evidencia por un buen número de ocasiones en que el señor López, atendiendo a nuestra invitación asistió a actos desarrollados en este salón. Pero, todo ello, aun siendo importante, quizás no sería suficiente si no se completase con otras actuaciones que evidenciasen el especial interés que don Antonio López empleó en transmitir, ante quien correspondía, la personalidad y los méritos que a lo largo del tiempo ha venido desarrollando la RSEAP de Gran Canaria, decana de las de Canarias. Este hecho quedó definitivamente reconocido en la propuesta que, desde su punto de vista y basado en argumentos objetivos, los que nosotros desde aquí agradecemos, realizó al ministro de Educación, Cultura y Deporte para que así lo elevase a S.M. el Rey, a fin de que a esta Real Sociedad Económica se le concediera la Placa de Honor de la Orden Civil de Alfonso X el Sabio, propuesta que fue aceptada con fecha 18 de junio de 2002, de forma que desde ese momento la lucimos con orgullo en nuestras vitrinas.

Para todos los socios y simpatizantes identificados con lo que representa la vida de esta Institución en Canarias es una satisfacción saber que este importante reconocimiento consta en el haber de la RSEAP de Gran Canaria, de tal manera que pasará a formar parte, entre otros, con los concedidos por el Excmo. Cabildo de Gran Canaria (can de plata) y la medalla de oro de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Es indudable que estos premios nos motivan a continuar en la labor que venimos desarrollando y con seguridad comprometerá, también, a los amigos del país que lógicamente, pronto, ocupen nuestros lugares.

Por último, quiero justificar la ausencia en este acto de don Antonio López Ojeda que, muy a su pesar, pero queriendo ser fiel a su criterio y haciendo honor a la discreción que le caracteriza, y

aunque ha expresado su satisfacción por la distinción que la RSEAP le ha otorgado, ha dispensado su presencia en este acto, aun cuando ya no esté ocupando en la actualidad cargo público alguno, de forma que en su nombre recibiré yo la medalla al mérito en su categoría de plata, para su posterior entrega en persona, a su titular don Antonio López Ojeda, que con tanto merecimiento se le ha concedido.



**19 de mayo.- Los asistentes a los actos de este día visitan la exposición «Historia Gráfica del Real Aeroclub de Gran Canaria». Posteriormente se serviría una copa de vino español. (Fotografía de Jorge Carballo- PRESICAN).**

## **JUEVES, 20 DE MAYO**

Conferencia: **El transporte aéreo civil en las islas.**

Conferenciante: D. Ofelia Betancor Cruz. Doctora en Economía. Profesora titular de la UJI.PGC.

Conferencia: **Binter y Canarias.**

Conferenciante: D. José Luis Reina Delgado. Licenciado en Historia por la Universidad de La Laguna. Jefe de Comunicaciones Externas de Binter Canarias.

Entrega de medallas y distinciones a personas y entidades participantes en las II Jornadas Aeronáuticas.

**CLAUSURA DE LAS II JORNADAS AERONÁUTICAS DE GRAN CANARIA (2004).**

Copa de vino español.

# EL TRANSPORTE AÉREO CIVIL EN LAS ISLAS

*Ofelia Betancor Cruz*

*Presenta a la conferenciante:  
D. Javier Campos.  
Universidad de Las Palmas de  
Gran Canaria.*

## 1. Introducción

En Canarias y hasta el año 1988 la oferta de servicios interinsulares de transporte aéreo la realizaba la compañía de bandera Iberia y su filial Aviaco. La utilización de aviones a reacción era la norma, con lo que la prestación de servicios resultaba costosa e inadecuada para las necesidades de la demanda, con baja frecuencia relativa de vuelos que se concentraban en las horas punta. Con la creación de Binter Canarias en ese mismo año, el panorama del transporte aéreo interinsular cambia radicalmente. Esta compañía, también filial de Iberia, que sería la primera compañía de tercer nivel en toda España, comienza a operar entre las islas en marzo de 1989. La flota inicial, que se iría incorporando a la empresa paulatinamente hasta 1991, constaba de diez aeronaves, de las cuales cuatro eran de fabricación nacional, los CN-235, y seis producidas por el consorcio franco-italiano Aero Internacional, los ATR-72. Este tipo de aviones turbo-hélice parecía más adecuado para las rutas interinsulares que los utilizados anteriormente, y habría de permitir dar una respuesta más flexible a los requerimientos de la demanda, además de facilitar la disminución de los costes. En la actualidad, la flota de Binter Canarias se ha reducido a trece aviones ATR-72. Los CN 235 cesaron sus operaciones en 1997.

Durante 2003, y con dicha flota, Binter realizó un promedio de 128 vuelos diarios durante la temporada de invierno y 142 en verano. Hasta 1996, Binter Canarias acostumbraba a perder dinero. En 1997, y ya con una flota homogénea, finalizó el año con 385 millones de pesetas de beneficios (2.3 millones de euros). Esta tendencia ha continuado hasta la actualidad. Los planes de privatización de Binter se hacen públicos en



1996, aunque no se ejecutan hasta el año 2001, cuando un grupo de empresarios canarios adquiere la compañía.

Desde su creación, Binter Canarias ha sido el operador dominante, aunque también se ha producido la entrada de otros transportistas. Concretamente, a finales de los noventa aparecieron nuevos competidores que, sin embargo, finalizaron saliendo del mercado (Air Europa Express, Canarias Regional Air y Air Atlantic) u operando por cuenta de Binter (Naysa). En este sentido, el comportamiento del mercado de transporte aéreo en Canarias ha mostrado la misma tendencia que puede observarse en cualquier otro mercado de transporte aéreo: el transportista establecido aprovecha su posición dominante para forzar la salida de los nuevos competidores. Después de dicho episodio, Binter ha continuado prestando sus servicios en régimen de monopolio. Más recientemente, en marzo de 2003, una nueva compañía aparece en el mercado. Se trata de Islas Airways, que ha optado por entrar en las rutas más densas: Gran Canaria-Tenerife Norte, Gran Canaria-Fuerteventura y Tenerife Norte-La Palma. Sin embargo su cuota de mercado es todavía pequeña.

Las conexiones aéreas con la Península Ibérica resultan fundamentales si se tiene en cuenta que el punto más cercano a las islas se encuentra a unos 1.200 kilómetros de distancia. En estas condiciones, la alternativa marítima presenta comparativamente tiempos de recorrido excesivos, excepto para el transporte de carga. Se trata por tanto de un grupo de rutas muy vulnerables al ejercicio del poder monopolístico, aunque con densidades de tráfico suficientes para sustentar la libre competencia entre transportistas.

Hasta el año 1993 estas líneas aéreas eran explotadas exclusivamente por la compañía Iberia, que, a pesar de ser una empresa pública, extraía las rentas monopolistas correspondientes. En noviembre de ese año, la compañía Air Europa se introduce en el mercado regular y comienza a operar la ruta Tenerife-Madrid, y, a partir de marzo de 1994, se le une Spanair. Se inician por entonces las primeras guerras de precios, de forma que en ese mismo año es posible viajar desde Canarias a Madrid con tarifas sustancialmente menores que las de Iberia.

En los mercados de transporte aéreo este fenómeno es bien conocido. Los transportistas pueden iniciar guerras de precios y después de algún tiempo adoptar acuerdos colusivos o viceversa. Las rutas que unen Canarias con la Península Ibérica han sido el escenario de ambos comportamientos. Así, en abril de 1997 las tres compañías deciden una subida conjunta de tarifas, que fue sometida al escrutinio de las autoridades de defensa de la competencia y finalmente penalizada. Hasta ahora no parece que dicho comportamiento haya vuelto a repetirse, aunque la vigilancia al respecto no debe relajarse.

## **2. La declaración de obligación de servicio público**

Una característica importante de los servicios interinsulares de transporte aéreo es la declaración de obligación de servicio público aplicada a todas las rutas desde 1998. Si se atiende al marco general de legislación comunitaria (Reglamento del Consejo 2408/92), es posible que un estado miembro establezca en relación a cierta ruta o grupo de rutas una obligación de servicio público. Esta se aplicaría a servicios regulares en zonas periféricas o regiones en desarrollo, a rutas de demanda débil que se consideren vitales para la región, siendo el objeto de la misma garantizar la prestación del servicio bajo las condiciones que se establezcan en relación a continuidad, regularidad, capacidad y precios.

De acuerdo con el reglamento referido, la adecuación del servicio habrá de evaluarse teniendo en cuenta:

- el interés público,
- la posibilidad, en particular para regiones insulares, de recurrir a otras formas de transporte alternativas, así como la capacidad de dichas formas para responder a las necesidades de transporte consideradas,
- las tarifas aéreas y las condiciones que puedan proponerse a los usuarios.
- el efecto combinado de todas las compañías aéreas que operen o vayan a operar en la ruta.

De acuerdo con la legislación europea, los mercados de transpor-

te aéreo están desregulados. Cualquier compañía de un estado miembro es libre para operar la ruta que desee dentro de la Unión. El único requerimiento es obtener una licencia de operador. Por lo tanto, la declaración de obligación de servicio público va en contra del proceso desregulador, pues, una vez establecida, supone volver a regular aspectos como las tarifas, frecuencias o la capacidad. Evidentemente, se trata de una cláusula de salvaguardia aplicable a casos especiales en los que el mercado no puede garantizar la provisión del servicio. En el año 1998 se estimó que éste era el caso de todas las rutas de transporte aéreo interinsular en Canarias.

Si se observan las tablas 1 y 2, no parece que todas las rutas sean precisamente rutas de demanda débil. Al contrario, existen rutas con niveles de demanda extraordinarios dentro del transporte regional e, incluso, rutas en las que existe una importante competencia intermodal. De hecho, Binter Canarias ocupa el lugar 34 dentro del ranking mundial de las 100 mayores líneas aéreas regionales de acuerdo con el número de pasajeros transportados. En el ámbito europeo se sitúa en el lugar número 13 (Airline Business, May 2004). Teniendo esto en cuenta, la declaración de obligación de servicio público, tal como ha sido aplicada en Canarias, puede considerarse como un paso atrás en el proceso desregulador, más que un paso hacia adelante en la protección de los servicios aéreos en nuestra región. Muy probablemente ha desempeñado un papel determinante (junto a otros factores como la dificultad para acceder a la infraestructura aeroportuaria en igualdad de condiciones) la falta de competencia observada en las rutas interinsulares y, a pesar de los importantes niveles de demanda observados en cierto número de rutas. Si bien es cierto que también existen rutas con demandas débiles, (como las que conectan Gran Canaria con La Gomera o El Hierro), es para estas rutas donde, en todo caso, debería haberse establecido tal declaración y, llegado el momento, haber sido licitadas por la menor subvención.

II JORNADAS AERONÁUTICAS DE GRAN CANARIA

TABLA 1

Origen	Destino	LANZAROTE		FUERTEVENTUR A		GRAN CANARIA		TENERIFE		LA GOMERA		LA PALMA		EL HIERRO								
		2001	2002	%	2001	2002	%	2001	2002	%	2001	2002	%	2001	2002	%						
LANZAROTE					46572	43521	11,7	225333	225517	0,1	140331	129347	-7,7	7	3	-57,1	89032	5821	93,4	0	0	0,0
FUERTEVENTUR A		4314	2782	-35,3				196116	196309	0,2	58196	56428	-3,4	0	0	0,0	510	1301	155,4	0	0	0,0
GRAN CANARIA		22197	22507	0,5	39460	39457	0,0				234217	229168	-2,2	4445	3613	-18,3	42313	44658	1,4	4404	6372	49,2
TENERIFE		15101	13712	-8,4	64853	66590	2,4	234546	234698	0,1				1320	4640	3,3	206659	198817	-3,9	60304	54085	-10,4
LA GOMERA		0	0	0,0	0	0	0,0	4706	5418	15,4	7090	6230	-12,1				0	0	0,0	0	0	0,0
LA PALMA		1447	5412	274,0	1249	2902	23,0	41197	43618	5,4	204428	201026	-1,5	24	79	229,2				1779	1314	-26,2
EL HIERRO		0	0	0,0	0	0	0,0	8140	6354	-21,9	60506	54300	-10,4	19	24	131,6	1779	2960	68,1			

Fuente: ISTAC

TABLA 2

Rutas	Total	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
<b>Total</b>	<b>2407830</b>	178491	176114	196252	190435	203996	19926	223097	230747	222384	205085	195388	186793
LZ-FU	8113	4417	7064	4730	1757	1017	4668	4674	4015	4393	4830	4495	7668
LZ-GC	450597	34956	32662	37087	36535	37766	36935	41328	41733	39824	39032	35561	35378
LZ-TF	266707	17440	16497	18851	21005	22843	21514	26279	33459	27465	21816	19730	19618
LZ-LG	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LZ-LP	11233	967	1367	897	531	485	251	1495	1981	1575	889	376	415
LZ-EH	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FV-GC	401183	31378	29448	33281	31387	33138	32387	35864	37528	35018	34621	33217	33616
FV-TF	122928	9293	7558	8312	8866	9104	9621	13935	15913	14191	9597	8155	8383
FV-LG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FV-LP	3665	249	69	71	450	243	179	817	476	478	588	45	0
FV-EH	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GC-TF	463866	36782	39466	43507	42097	42202	39937	35966	28032	35437	41393	42033	37384
GC-LG	11041	468	619	613	665	775	780	1405	1748	1331	1093	776	769
GC-LP	88306	5026	5110	6017	5714	6756	6788	9746	12648	10181	7338	6086	6296
GC-EH	12926	431	504	565	527	603	599	2287	2610	2176	1498	552	574
TF-LG	12690	961	1011	1108	983	1234	1190	1037	1223	1202	1119	834	790
TF-LP	190993	78708	70104	11845	11144	14817	14583	17016	17630	17643	11519	14399	11192
TF-EH	108285	7656	7678	8801	8400	9689	9350	8972	10738	10360	9205	9004	8426
LG-LP	79	40	13	6	0	0	0	15	0	3	2	0	0
LG-EH	44	15	13	4	0	0	3	0	0	9	0	0	0
LZ-EH	6161	403	311	308	361	434	274	331	1015	904	545	745	751

Fuente: ISTAC

En transporte aéreo la máxima de que “la mejor regulación es la competencia” es casi siempre aplicable. Sin embargo, hay aspectos del comportamiento de los transportistas aéreos que deben vigilarse de cerca y para los que se requiere nueva regulación. En este caso la regulación estaría justificada por la presencia de los denominados *fallos del mercado*, pero no por argumentos más que rebatidos y carentes de base

económica como que la competencia es destructiva o que el transporte aéreo es un monopolio natural. O en el caso de Canarias, por argumentos que afirman que todas las rutas de transporte aéreo interinsulares son de demanda débil, sobre todo cuando se observan rutas en las que la competencia intermodal es muy relevante (e.g. Gran Canaria-Tenerife y Tenerife Sur-La Gomera).

La regulación que sin duda requieren los mercados de transporte aéreo se refiere a:

- regulación en materia de defensa y promoción de la competencia: se trata de intervenir cuando se observen prácticas anticompetitivas como acuerdos sobre tarifas, reparto del mercado o abuso de posición dominante; o cuando se trate de asegurar el acceso al mercado en igualdad de condiciones, como, por ejemplo, la regulación aplicable al reparto de *slots* en los aeropuertos.
- regulación destinada a proteger a los consumidores: regulación en materia de seguridad, regulación sobre overbooking, regímenes de responsabilidad civil y niveles de compensación en caso de accidente, etc.

En Canarias, los esfuerzos en materia de regulación deberían centrarse en estos aspectos y, definitivamente no en aquellos elementos que el mercado puede proveer a un coste de regulación nulo.

### **3. Configuración de la red de transporte aéreo en rutas interinsulares**

Los datos recogidos en las tablas 1-2 permiten mostrar la configuración de la red de transporte aéreo a nivel interinsular. Más concretamente, la tabla 1 recoge la matriz origen-destino, mostrando la estructura de las rutas regionales y la importancia relativa de las mismas. Puede observarse que Tenerife y Gran Canaria están conectadas entre sí y con el resto de las islas. En este sentido, todas las islas tendrían acceso directo a las dos capitales canarias, que estarían actuando como *hubs* cuando

ha de realizarse un viaje entre islas periféricas (la única excepción es la ruta La Palma-El Hierro).

Otra característica que puede observarse en la tabla 1 es la importancia relativa de las distintas rutas. Esta misma idea se recoge en la tabla 2, en la que ahora se presentan cifras totales de pasajeros para cada ruta. La ruta más densa es la que conecta Gran Canaria y Tenerife. Se trata de una ruta con un nivel importante de competencia y en la que concurren hasta cuatro modos diferentes de transporte (avión, ferry, fast-ferry y jetfoil), y una de las pocas rutas seleccionadas por Islas Airways para iniciar sus operaciones. Otras rutas con niveles de demanda elevados son Gran Canaria-Lanzarote, Gran Canaria-Fuerteventura y Tenerife-La Palma. En todas estas rutas las cifras de pasajeros transportados pueden calificarse de excepcionales en el ámbito del transporte regional. El resto de las rutas puede dividirse en dos grupos: un primer grupo con niveles de demanda intermedios (Tenerife-Lanzarote, Tenerife-Fuerteventura, Tenerife-El Hierro y Gran Canaria-La Palma) y un segundo grupo con niveles de demanda bajos. La tabla 2 muestra, asimismo, la naturaleza pico-valle de la demanda por rutas, representando los meses de verano, en general, el período de demanda punta.

La tabla 3 recoge las cuotas de mercado de Binter Canarias, que en casi todos los casos se acerca al 100%. No obstante, es significativo que, durante los años 1998-2000, su cuota de mercado en rutas de “demanda débil”, como Gran Canaria-El Hierro y Gran Canaria-La Gomera, fuera menor del 50%. Después de dicho período, Binter alcanza un acuerdo con su rival Naysa, que termina operando por cuenta de Binter. Algo similar sucede en la ruta Tenerife Sur-Gran Canaria.<sup>1</sup> Este ejemplo también muestra que la competencia es factible incluso en situaciones de demanda relativamente débil, donde casi siempre el transportista establecido suele quejarse de niveles de rentabilidad bajos y argumentar que opera el servicio debido a su compromiso con el público.

**TABLA 3**

ACTA	1996	1998	Cuota	1999	1999	Cuota	2000	2000	Cuota	2001	2001	Cuota	2002	2002	Cuota
		Binter		Binter		Binter				Binter			Binter		
GC-FV-GC *	285190	284457	99,7%	334798	330284	93,1%	413400	361080	87,3%	377960	382134	101,1%	401183	386472	96,3%
GC-EH-GC *	6114	2676	43,8%	9738	2928	30,1%	6751	3196	47,3%	9298	8366	90,0%	12926	12652	97,8%
GC-LP-GC *	70469	70459	100,0%	84248	81236	96,4%	84172	79416	94,2%	83368	81973	98,3%	88306	86408	97,9%
GC-LZ-GC *	206238	253399	95,2%	400258	337008	84,2%	425564	394370	92,7%	408902	414410	101,3%	450597	425105	94,3%
GC-IFN-GC *	12950	7274	56,2%	67112	182	0,3%	49629	690	1,4%	30901	23119	65,1%	33172	25263	76,2%
GC-LG-GC *	0	0	-	3746	1614	43,1%	5497	130	2,5%	8518	8352	98,1%	11051	10928	98,8%
LZ-LP-LZ *	2553	2551	99,9%	3676	2906	79,1%	2788	2788	100,0%	4164	4011	96,3%	4718	4569	97,1%
IFN-FV-IFN *	74587	74587	100,0%	92972	90547	97,4%	105049	104617	99,6%	114517	113558	99,1%	122928	113120	92,0%
IFN-GC-IFN *	391155	392150	100,3%	417411	410692	98,2%	432296	410896	95,0%	419667	435355	103,7%	424370	428393	100,9%
IFN-LP-IFN *	0	0	-	4188	4188	100,0%	8506	1071	12,6%	14210	13848	97,4%	12690	12961	99,7%
IFN-LF-IFN *	325007	326451	100,4%	394360	391450	99,3%	405917	402756	99,2%	430282	414382	96,3%	400714	403651	100,7%
IFN-LZ-IFN *	102679	102679	100,0%	197165	166652	84,5%	222164	185042	83,3%	193990	183921	94,8%	180539	182438	101,1%
LP-EH-LP *	0	0	-	631	0	0,0%	98	98	100,0%	4674	3492	74,7%	6169	6199	100,5%

\* Obligación de servicio puntual  
 \* No obligación de servicio público, aunque operada por Binter

Fuente: Binter e ISTAC

La tabla 4 nos permite hacernos una idea de la actividad de Binter Canarias. Durante 2002 transportó algo más de dos millones de pasajeros, con un coeficiente de ocupación medio del 75% y una distancia media de vuelo de 174 kilómetros.<sup>2</sup> La cifra de pasajeros se ha estado incrementando desde 1996, con la excepción de 1997 y 1998 que representan el período en que Binter tuvo que hacer frente a cierta competencia por parte de los nuevos entrantes. No obstante, cabe destacar que la cifra de crecimiento de pasajeros parece haberse estancado en los últimos años, pues para 2003 transportó 2.240.000 pasajeros, lo que representa un crecimiento del 1% en relación al ejercicio anterior.

**TABLA 4**

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Asientos disponibles</b>	2,534,000	2,331,388	2,245,030	2,487,088	2,671,416	2,859,346	2,945,922
<b>Pasajeros transportados</b>	1,809,838	1,614,100	1,618,638	1,924,811	2,055,946	2,214,368	2,219,189
<b>Factor de carga</b>	71%	69%	72%	77%	77%	77%	75%
<b>Horas bloque</b>	20,194	18,586	20,764	23,898	30,389	30,970	30,778
<b>Número de vuelos</b>	33,492	30,603	32,211	36,647	39,382	45,873	47,077
<b>Distancia promedio</b>	173	173	169	172	175	174	174
<b>Puntualidad</b>	91%	90%	91%	90%	82%	92%	92%

Fuente: Binter

La tabla 5 muestra las tarifas de Binter a fecha de noviembre de 2003. Se trata de tarifas para no residentes (los residentes disfrutaban de un descuento del 33%) y excluyendo tasas aeroportuarias. Estas tarifas pueden compararse con las que cobran algunas compañías chárter que conectan las islas con el Reino Unido. En otras palabras, podemos encontrar en una situación en la que volar al Reino Unido sea más barato que volar entre las islas. Otra característica de la estructura tarifaria de Binter es su simplicidad, con una oferta de dos tipos de tarifas principales. Esta compañía también ofrece descuentos para determinados grupos como estudiantes o jubilados y, ocasionalmente, tarifas baratas por diversos motivos, como en ocasión de su decimoquinto aniversario.

**TABLA 5**

Origen \ Destino	Destino							
	LANZAROTE	FUERTEVENTURA	GRAN CANARIA	TENERIFE	LA GOMERA	LA PALMA	EL HIERRO	
LANZAROTE	Turista solo ida	-	-	60	79	-	90	-
	Reducida solo ida	-	-	42	56	-	63	-
FUERTEVENTURA	Turista solo ida	-	-	53	74	-	-	-
	Reducida solo ida	-	-	38	52	-	-	-
GRAN CANARIA	Turista solo ida	60	53	-	45	73	73	79
	Reducida solo ida	42	38	-	32	52	52	56
TENERIFE	Turista solo ida	79	74	45	-	53	48	53
	Reducida solo ida	56	52	32	-	38	34	38
LA GOMERA	Turista solo ida	-	-	73	63	-	-	-
	Reducida solo ida	-	-	52	38	-	-	-
LA PALMA	Turista solo ida	90	-	73	48	-	-	50
	Reducida solo ida	63	-	52	34	-	-	-
EL HIERRO	Turista solo ida	-	-	79	53	-	50	-
	Reducida solo ida	-	-	56	38	-	-	-

Fuente: Binter

Las rutas más densas (Gran Canaria-Tenerife, Gran Canaria-Fuerteventura, Gran Canaria-Lanzarote y Tenerife-La Palma) muestran las mayores frecuencias, siendo El Hierro-La Palma la de menor nivel de servicios.



#### 4. Rutas que conectan las islas con la Península Ibérica y el resto del continente europeo

El grado de conectividad con la Península Ibérica puede observarse en la tabla 7. Podemos afirmar que la población de Tenerife dispone de mejores conexiones que el resto de las islas. Sorprendentemente, una isla periférica como Lanzarote dispone de un número de rutas directas con la Península similar a las de Gran Canaria. El destino principal es Madrid, al que le sigue a bastante distancia Barcelona. Ambas ciudades actúan como centros distribuidores de tráfico para aquellos pasajeros que desean viajar a otros destinos dentro de la misma Península o al extranjero.

**TABLA 7**

	Tenerife	Gran Canaria	Lanzarote	Fuerteventura	La Palma	La Gomera	El Hierro
<b>Madrid</b>	1361355	1257198	435494	198518	103639	-	-
<b>Barcelona</b>	332789	182238	70483	-	-	-	-
<b>Sevilla</b>	136386	78615	1467	-	-	-	-
<b>Málaga</b>	63420	43521	-	-	-	-	-
<b>Bilbao</b>	63155	915	16858	-	-	-	-
<b>Santiago</b>	42165	0282	0524	-	-	-	-
<b>Valencia</b>	22748	-	-	-	-	-	-
<b>Asturias</b>	19655	-	-	-	-	-	-
<b>Zaragoza</b>	17251	-	-	-	-	-	-
<b>Alicante</b>	17105	-	-	-	-	-	-
<b>Valladolid</b>	11650	-	-	-	-	-	-
<b>Salamanca</b>	7779	-	-	-	-	-	-
<b>Palma</b>	7690	-	-	-	-	-	-
<b>Granada</b>	4075	-	-	-	-	-	-

Fuente: AENA

Iberia es la compañía dominante (véase tabla 8), seguida por Air Europa en Tenerife y por Spanair en Gran Canaria. Aparentemente, el papel de los competidores de Iberia es bien distinto según sea la isla que consideremos. De nuevo Lanzarote muestra un comportamiento diferente, con Air Europa y Spanair moviendo niveles de pasajeros muy similares entre sí y muy cercanos a las cifras de Iberia.

**TABLA 8**

	Tenerife	Gran Canaria	Lanzarote	Fuerteventura	La Palma	La Gomera	El Hierro
<b>Iberia</b>	1756014	1055663	245911	105414	82550	-	-
<b>Air Europa</b>	719190	184621	190037	7515	-	-	-
<b>Spanair</b>	368418	365572	187595	90323	21916	-	-
<b>Air Berlin</b>	27789	12751	1402	19325	747	-	-
<b>Condor</b>	12515	11982	5756	28089	16507	-	-
<b>Aero Lloyd</b>	7986	2154	-	10820	-	-	-
<b>Hapag Lloyd</b>	6154	7210	6882	17533	-	-	-

Fuente: AENA

Con respecto a los servicios de transporte aéreo regular con el resto del continente europeo, son las rutas que conectan las islas con la ciudad alemana de Düsseldorf las que muestran los niveles más elevados de demanda. De nuevo cabe mencionar que Tenerife aparece mejor conectada para este tipo de tráfico, con un alto nivel de conexiones con el Reino Unido. Lanzarote dispone asimismo de un buen número de conexiones comparables al de las islas capitalinas. Es más, algunos destinos (Bristol, Dublín y Zurich) no estaban disponibles en Gran Canaria o Tenerife como servicios regulares. Excepto para el caso de La Palma (y sólo para un pequeño número de rutas), los habitantes de las islas más pequeñas han de ir necesariamente a través de Tenerife o Gran Canaria en su camino hacia estos destinos.

El análisis de la tabla 10, en la que se recogen los destinos de servicios chárter, nos muestra otra imagen. En este caso, el número de rutas es aún mayor, siendo Manchester el principal destino, excepto para

Lanzarote, en el que Londres Gatwick ocupa tal posición. Sin embargo, típicamente los servicios chárter no siempre resultan de fácil acceso, sobre todo si lo que se desea es adquirir un billete de “solo asiento”. Generalmente, el servicio de transporte aéreo se vende como parte integral de un paquete de vacaciones y sólo puede adquirirse en los países emisores de turismo. Aunque también es cierto que existen excepciones, siendo cada vez más frecuente la compra de este tipo de servicios por parte de los residentes canarios. Cuando resultan disponibles, suelen ser baratos proporcionando un nivel de calidad aceptable. Nuevamente Tenerife muestra un mayor número de rutas que el resto de las islas, con un peso importante para el tráfico con el Reino Unido.

**TABLA 10**

	NACIONAL		INTERNACIONAL		TOTAL
	Regular	Chárter	Regular	Chárter	
GRAN CANARIA	2928639	15806	2062013	4078446	9084904
TENERIFE SUR	1001454	340200	2188512	5415112	8945278
LANZAROTE	1222530	92024	1256543	2350689	4921786
FUERTEVENTURA	705069	11428	1448962	1364677	3530136
TENERIFE NORTE	2454392	451	40506	2247	2497596
LA PALMA	601928	3093	197781	91398	894200
LA GOMERA	22274	157	0	0	22431
EL HIERRO	131584	581	0	0	132165

Fuente: ISTAC (Pasajeros en tránsito no incluidos)

## 5. Tráfico aeroportuario

De todos los aeropuertos canarios, el de Gran Canaria ha sido tradicionalmente el mayor por número de pasajeros. No obstante, en 2002 el aeropuerto de Tenerife Sur ya presenta un mayor número de pasajeros aunque una cifra menor de movimientos. Si se consideran los dos aeropuertos tinerfeños en conjunto, es evidente que es en esta isla donde un mayor número de pasajeros utiliza el modo aéreo. En Tenerife,

el tráfico internacional se canaliza a través del aeropuerto de Tenerife Sur, mientras que Tenerife Norte es la base principal para el transporte del tráfico interinsular. Ello explica el menor número de operaciones de Tenerife Sur, que estaría moviendo un menor número de aviones, aunque de mayor tamaño (véase tablas 11).

TABLA 11

		1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>GRAN CANARIA</b>	Pasajeros	7926390	8488181	9005765	9105001	9084904	8768867
	Movimientos	74890	80521	91385	88811	84554	84886
<b>TENERIFE SUR</b>	Pasajeros	7406913	8111391	8545603	8705273	8945278	8777876
	Movimientos	52920	56940	60913	58436	56136	57379
<b>LANZAROTE</b>	Pasajeros	3985506	4403787	4535383	4773464	4921786	4946774
	Movimientos	37374	39709	43728	41012	39894	40138
<b>FUERTEVENTURA</b>	Pasajeros	2440256	2678630	3132947	3380377	3530136	3557988
	Movimientos	22727	24504	27602	29009	28114	29157
<b>TENERIFE NORTE</b>	Pasajeros	2041474	2015207	2170740	2395755	2497596	2484879
	Movimientos	29968	31250	33300	36373	36404	35196
<b>LA PALMA</b>	Pasajeros	696811	747577	824074	849603	894200	845648
	Movimientos	10597	11767	12635	13179	13557	12917
<b>EL HIERRO</b>	Pasajeros	97411	103010	114506	120472	132165	127818
	Movimientos	2336	2396	3032	2954	3058	3385
<b>LA GOMERA*</b>	Pasajeros	-	-	9464	14515	20940	23473
	Movimientos	-	-	725	1601	1961	2468

\*: Inicia operaciones en 1999. Fuente: ISTAC y AENA (Pasajeros en tránsito y vuelos no comerciales no incluidos)

La naturaleza de los tráficos también cambia según sea el aeropuerto considerado. Por ejemplo, para las rutas nacionales, los servicios regulares resultan más importantes que los chárter, aunque la situación es justamente la opuesta para los servicios de transporte aéreo internacionales. Para las rutas nacionales con origen o destino en Tenerife Sur, encontramos que los servicios chárter tienen un peso relativamente im-

portante. Algo similar sucede con Lanzarote y Fuerteventura, siendo el aeropuerto de Gran Canaria el que muestra un comportamiento algo diferente, ya que mueve menos pasajeros en servicios chárter domésticos que Lanzarote.

- <sup>1</sup> Tradicionalmente, todo el tráfico regional se canaliza por Tenerife-Norte, mientras que Tenerife- Sur desempeña un papel menor para este tipo de tráfico.
- <sup>2</sup> Esta baja distancia promedio es una característica diferenciadora de Binter cuando se la compara con otros operadores regionales.

# **BINTER Y CANARIAS**

*José Luis Reina Delgado*

*Presenta al conferenciante:  
D. Manuel Ramos Almenara.  
Coordinador de estas II Jornadas.*

*En Canarias, debido a su manera de ser insular, la riqueza que se fomenta en una isla, no solamente no refluye en las otras islas, sino que, atrayendo a sí el comercio, perjudica a las demás; hasta tal extremo es esto verdad, que si se diera el caso desgraciado de desaparecer alguna o algunas de estas islas por un fenómeno sísmico, en nada alteraría la vida económica y administrativa de las demás; el que niegue estas verdades no tiene, para convencerse de lo contrario, sino fijarse en lo que ocurre entre Tenerife y Gran Canaria con relación a las demás islas del Archipiélago. Si La Palma fomenta alguna riqueza, lo debe al comercio que de sus productos sostiene con Europa y América y esto gracias a la protección recabada por sus diputados para sus industrias, azúcares y tabacos. Lanzarote, Gomera, Fuerteventura y Hierro, ¿en qué las ha beneficiado el fomento de la riqueza de Gran Canaria y Tenerife? Su población sigue estacionaria; su deuda provincial y municipal creciendo, su emigración aumentando y su estadio de incultura, el más atrasado de la nación española. Manuel Velázquez. Resumen Histórico y Documentado de la autonomía de Canarias (1913).*

Esta afirmación corresponde a un político canario de principios del siglo XX y señala a la perfección la situación de la relación económica entre las diferentes islas de nuestro Archipiélago. Con ello queremos enmarcar la importancia que los transportes tienen en una región como la nuestra. Hoy, cuando desde distintas instancias, encabezadas por el Gobierno Autónomo, se habla continuamente del mercado único regio-

nal, el panorama descrito por Velazquez se nos aparece lejano y prácticamente superado. En ese marco queremos situar esta noche el papel que una compañía aérea como Binter Canarias debe jugar en las islas.

Nuestro objetivo debe ser el de intercomunicar, conectar, dar continuidad a un territorio que geográficamente no lo es. La evidente necesidad del mercado único necesita de unas redes de transportes, marítimo y aéreo, eficaces, ágiles y adecuadas a los costes. Para que ello sea posible, operadores e instituciones, públicas y privadas, deben trabajar conjuntamente.

Binter lleva quince años operando en nuestras islas, quince años participando, colaborando en esa conectividad entre todas ellas. Haremos en esta primera parte de la intervención un ligero resumen de la situación del transporte aéreo desde finales de los 80 hasta la actualidad.

La línea aérea de Canarias comienza sus operaciones en marzo de 1989, con cuatro aviones CN-235, tras la decisión de IBERIA de apostar por lo que se dio en llamar como “compañías de tercer nivel” o compañías regionales. Dentro de los objetivos de la compañía de bandera en aquel momento estaba el de crear Binter Canarias, Binter Mediterráneo y Binter Cantábrico. Las dos primeras llegaron a ser una realidad, aunque con diferente suerte, mientras que la última no pasó de proyecto nunca llevado a la práctica.

La disminución de los costes soportados por IB en la red del archipiélago debía ser una de las consecuencias inmediatas de la puesta en marcha de Binter Canarias, al tiempo que se ofrecería a las islas una mayor calidad en el servicio prestado, al incrementarse notablemente las frecuencias. Binter iría sustituyendo progresivamente con sus aparatos las rutas que en aquel momento realizaban los fokker o el DC9.

De esta forma se inician los vuelos entre Gran Canaria con Tenerife, La Palma y Fuerteventura, a las que posteriormente se unieron Lanzarote y El Hierro. Tras la inauguración del Aeropuerto de La Gomera (julio de 1999), Binter también abrió una ruta con esa isla.



En esa primera etapa de Binter, el objetivo inmediato era el de garantizar un mayor número de frecuencias entre las islas, al tiempo que ya se planteaba, por parte de los responsables de la compañía la implantación de procedimientos que tendieran a agilizar toda la operativa. Ese primer periodo estuvo caracterizado por una relativa autonomía en la gestión de la empresa con respecto a la casa madre, Iberia, lo que permitió una cierta flexibilidad y un mayor acercamiento a la realidad de las islas.

El año 1990 Binter realizó 15.553 vuelos, en los que se transportaron un total de 578.635 pasajeros y 632.167 kilos de mercancía. Se iniciaba por tanto el progresivo despegue de la nueva línea aérea regional, que de los 36 vuelos diarios del año 1989 ha pasado a 150 en el presente año. Veamos, por encima, cómo ha sido la evolución en número de vuelos, pasajeros y mercancías entre los años 1990 al 2003:

Año	Total Vuelos	Total Pasajeros	Kilos Merc.
1990	15.553	578.635	632.167
1991	23.163	882.948	1.592.281
1992	32.401	1.415.636	4.403.674
1993	28.902	1.304.998	4.002.883
1994	30.545	1.357.069	3.996.860
1995	32.687	1.759.673	6.820.394
1996	33.490	1.834.374	6.889.653
1997	30.599	1.634.375	6.218.894
1998	31.946	1.617.840	4.890.780
1999	36.396	1.942.067	5.167.907
2000	44.289	2.149.211	5.433.520
2001	45.884	2.241.987	4.715.318
2002	46.785	2.244.641	3.918.326
2003	49.217	2.267.232	3.208.929
<b>Totales</b>	<b>481.857</b>	<b>23.230.686</b>	<b>61.891.586</b>

Las diferentes etapas por las que a lo largo de esos años pasa Iberia, afectarán de manera directa al propio funcionamiento de Binter Canarias. A la primera etapa semiautónoma antes señalada le sucede un periodo con una estructura fuertemente centralizada en torno a una Unidad Corporativa con sede en Madrid, que tendrá repercusión en los modos y formas de gestión de Binter en las islas. A partir de 1996, un nuevo plan estratégico modifica nuevamente la estructura de la compañía, que de alguna manera recupera de nuevo un cierto grado de autonomía en la gestión, aunque siempre bajo la atenta vigilancia de IB. Con la privatización de ésta se inicia el proceso de venta de la compañía que culmina en julio de 2002, fecha en la que es adquirida por un grupo de inversores canarios. A partir de entonces se inicia un nuevo periodo en la gestión de la compañía, en el, que al lógico objetivo de lograr una mayor rentabilidad, se suman los de prestar mayores y mejores servicios a los usuarios. A lo largo de los años, la flota había ido creciendo, los CN-235 dejaron de volar en las islas en 1997, incorporándose el ATR como el avión idóneo para realizar los vuelos en el archipiélago. En junio de 1999 el número de estos aparatos era de 11, que realizarán la totalidad de los vuelos, salvo el periodo comprendido entre 1995 y 1998, en que se complementó la operación con tres DC-9 alquilados a IB. Ya en el año 2003, y con los nuevos propietarios al frente de la gestión, se incorporan dos nuevos ATR, que hacen que la flota en estos momentos sea de 13 aparatos.

A lo largo de estos años, las condiciones que regulan el transporte aéreo en las islas se han modificado sustancialmente. Si en 1989 nos encontrábamos en una situación de mercado regulado, en manos de un monopolio, Iberia, de la que Binter formaba parte, hemos pasado a una situación de liberalización, aunque con la especificidad en las islas de estar regulado en lo que respecta a las frecuencias, asientos a ofertar y con tarifas máximas señaladas por la Administración. Las Obligaciones de Servicio Público por las que nos regimos las compañías aéreas en Canarias nacen con la voluntad de garantizar la conectividad entre todas las islas, al margen de la rentabilidad. Y aunque todos estamos de acuerdo en la necesidad de esta regulación, también cada vez somos más los que consideramos que para determinados tramos y trayectos, las OSP pueden suponer un corsé que a la larga perjudique a las compañías y a los usuarios del servicio. La rigidez en la aplicación de las tarifas dificulta

de forma importante la necesaria flexibilidad que debemos tener a la hora de ofertar nuevos productos a nuestros clientes. Por ello planteamos la necesidad de modificar diversos aspectos de las OSP, en el sentido de implantar una tarifa de referencia que nos permita adecuarla en función de la demanda, lo que posibilitaría ofertar plazas a precios inferiores en tramos horarios, en los diferentes días de la semana, garantizando siempre el ingreso medio. La actual situación del mercado, en el que a la competencia que han venido a significar los profundos cambios en el transporte marítimo se ha sumado la existencia de competencia en el propio transporte aéreo, hace que sea factible esta variación en el sistema, garantizando siempre la necesaria conexión en frecuencias y asientos entre todas las islas.

Como veíamos anteriormente, Binter ha pasado de los 250.000 pasajeros transportados en 1989 a 2.243.387 el pasado año. El incremento en la oferta de asientos ha sido notable, destaquemos que entre el año 1997 al 2003, el aumento en la oferta de plazas ha sido de un millón, al pasar de 2.331.388 a 3.303.269.

CONCEPTOS	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Asientos Ofertados</b>	2.331.388	2.245.030	2.487.088	2.671.416	2.859.346	2.945.922	3.303.269
<b>Pasajeros Transportados</b>	1.614.100	1.618.638	1.924.811	2.055.946	2.214.368	2.219.189	2.243.387
<b>Coefficiente Ocupación Pax</b>	69%	72,1%	77,39%	76,96%	77,44%	75,33%	67,91%
<b>Horas Block Realizadas</b>	18.586	20.764	23.898	30.389	30.970	30.778	32.329
<b>Vuelos Realizados</b>	30.003	32.211	36.647	39.382	45.873	47.077	49.509
<b>Regularidad</b>	98,35%	98,54%	99,39%	98,66%	98,33%	97,46%	98,36%
<b>Puntualidad (Cota 15)</b>	90%	91,5%	89,8%	82,32%	91,95%	92,20%	94,68%
<b>Etapas Media (Km/Vuelos)</b>	173	169	172	175	174	174	176

No menos importante ha sido el esfuerzo realizado además por prestar un servicio de calidad. Las porcentajes de regularidad y puntualidad así lo reflejan. La primera, es decir el número de vuelos realizados sobre el total de programados, está en el año 2003 en un 98.36%, mientras que los aviones que operaron a lo largo de ese año con un retraso inferior a 15 minutos fueron el 94.68%.

Binter Canarias es hoy en día la línea aérea de vuelos regionales de mayor antigüedad en España. Hemos sabido pasar de una situación de empresa pública y en régimen de monopolio a empresa enteramente privada en un mercado con competencia, y mantener nuestra condición

de líderes en el transporte regional en Canarias. Tras 15 años de operar en las islas y casi 25.000.000 de pasajeros transportados, cifra que alcanzaremos en el último trimestre de este año, nuestros objetivos son los de prestar mas y mejores servicios en tierra a nuestros clientes.

Para ello hemos iniciado una serie de programas de los que algunos ya son realidad, como el de incrementar nuestros canales de venta con el objeto de facilitar la libertad de nuestros clientes a la hora de comprar sus billetes. Ejemplo de esto son las oficinas de Binter Vende en los aeropuertos o el servicio de atención telefónica de Binter Responde. La implantación del billete electrónico, con la consiguiente comodidad y facilidad de uso, ha sido otra de las iniciativas puesta en marcha. La utilización de las nuevas tecnologías al servicio de nuestros clientes forma parte de uno de nuestros principales objetivos, como resumidamente señalaré a continuación:

### **Máquinas de autofacturación**

A comienzos del segundo semestre del 2004 se instalarán en los aeropuertos de Gran Canaria, Tenerife, Fuerteventura, La Palma y Lanzarote, 2 máquinas de autofacturación por aeropuerto.

Para comodidad de los pasajeros, las máquinas estarán ubicadas cerca de las zonas de facturación convencional.

Estas máquinas posibilitarán al cliente, la obtención de la tarjeta de embarque hasta 30 minutos antes de la salida del vuelo. Así mismo, este sistema permitirá, en la mayoría de los casos, la obtención de la tarjeta de embarque del vuelo de vuelta si éste se realiza el mismo día o al día siguiente.

La utilización de dichas máquinas es posible para pasajeros que viajen sin equipaje a todos los destinos de la compañía, siempre que el punto de partida sea uno de los aeropuertos que disponga de estas máquinas.

Este sistema es especialmente atractivo para las personas que

comprende a través de Binter-Responde, paguen con tarjeta de crédito en cualquiera de las Oficinas de Venta (Binter Vende) o sean miembros del Programa de Pasajeros Frecuentes vigente, ya que podrán acceder a su reserva con la simple inserción de su tarjeta de crédito o tarjeta de Pasajero Frecuente.

Con el objetivo de facilitar la interacción con el usuario, los cuadros de diálogo de la aplicación serán muy simples y estarán disponibles en tres idiomas: español, inglés y alemán.

Adicionalmente, los pasajeros cuyos vuelos de Binter Canarias estén conexiónados con otras compañías de One World, tendrán la posibilidad de elegir el asiento y emitir las tarjetas de embarque para vuelos de estas compañías.

De acuerdo a los estudios realizados por la compañía, se estima que 36.000 pasajeros mensuales hagan uso de este nuevo servicio.

### **Venta por internet y nueva imagen de la Web**

Uno de los proyectos más importantes de este año 2004 es la implantación de la venta de billetes por internet.

Por consiguiente, los pasajeros dispondrán de un nuevo canal de ventas a los ya conocidos: Binter - Responde y Binter Vende, implantados durante el pasado año 2003.

Actualmente, la web de Binter Canarias ([www.BinterCanarias.es](http://www.BinterCanarias.es)) recibe una media mensual de 24.000 visitantes y 240.000 páginas vistas, lo que significa un uso considerable teniendo en cuenta que, actualmente, sólo se ofrece información estática.

La nueva web, que estará disponible durante el último trimestre del 2004, tendrá una imagen totalmente renovada, acorde con la nueva imagen de Binter, una mejor estructura de la información estática para facilitar su consulta, poniendo especial énfasis en hacer de la compra algo rápido y sencillo.

Además de la posibilidad de realizar la compra on-line, la nueva web dispondrá de las siguientes novedades:

- Registro de usuarios

El objetivo más importante del registro de usuarios es facilitar la compra evitando tener que introducir los datos cada vez que se requieran.

Los usuarios registrados tendrán la posibilidad de escoger entre los distintos servicios que Binter Canarias pone a disposición de los clientes y, si lo desea, recibir información puntual de ofertas, cuando éstas se produzcan.

- Ofertas

Desde la página principal del portal, se podrán visualizar las ofertas destacadas, con posibilidad de acceder directamente a la compra de las mismas.

- Suscripción a newsletter

Los usuarios podrán suscribirse al servicio de newsletter, con el objetivo de mantenerse informados de nuevas ofertas, servicios y/o cualquier información de interés relevante.

Las personas suscritas a este servicio podrán recibir las novedades de Binter Canarias cómodamente, en el correo electrónico de su casa o trabajo.

- Agenda cultural de Canarias

Los usuarios podrán consultar los eventos y festividades de cada isla, teniendo la posibilidad de acceder directamente a la compra de billetes desde estos apartados.

Como parte de la mejora continua, se añadirán nuevos servicios

acordes con la demanda del usuario.

### **Interacción con el cliente, mediante SMS**

No cabe duda de que una de las herramientas de comunicación que ha evolucionado más rápidamente es el móvil y el uso de SMS.

Binter Canarias ha querido apostar por este medio, poniendo, antes de que finalice el año, a disposición de las personas que se suscriban a este servicio, la posibilidad de solicitar información de:

- Horario de vuelos y disponibilidad de plazas
- Información de un vuelo concreto
- Avisos de ofertas
- Facturación anticipada vía SMS

Actualmente, otras compañías aéreas que ofrecen el servicio de envío de SMS se han limitado al envío de información de horarios y vuelos.

Pensando en las posibilidades que nos dan las nuevas tecnologías, este servicio permitirá conocer la disponibilidad de plazas y la recepción de ofertas en el momento que se produzcan, dando la posibilidad a nuestros clientes de adquirirlas antes de que estas se agoten.

Por otro lado, aquellos clientes que hayan comprado por internet y no requieran facturar equipaje, tendrán además la posibilidad de realizar la facturación anticipada desde el portal web o vía SMS, permitiéndole de esta forma llegar al aeropuerto con un menor tiempo de antelación a la salida del vuelo, previa recogida de su tarjeta de embarque en las máquinas de autofacturación.

Junto a esto, destacamos por último la renovación de nuestra flota. A partir del próximo mes de junio comienzan a incorporarse seis nuevos aviones que vienen a sustituir a los de mayor antigüedad. El nuevo ATR-72 500, con mayor capacidad de carga y, sobre todo, un mayor confort para los pasajeros, es una muestra más del compromiso de Binter

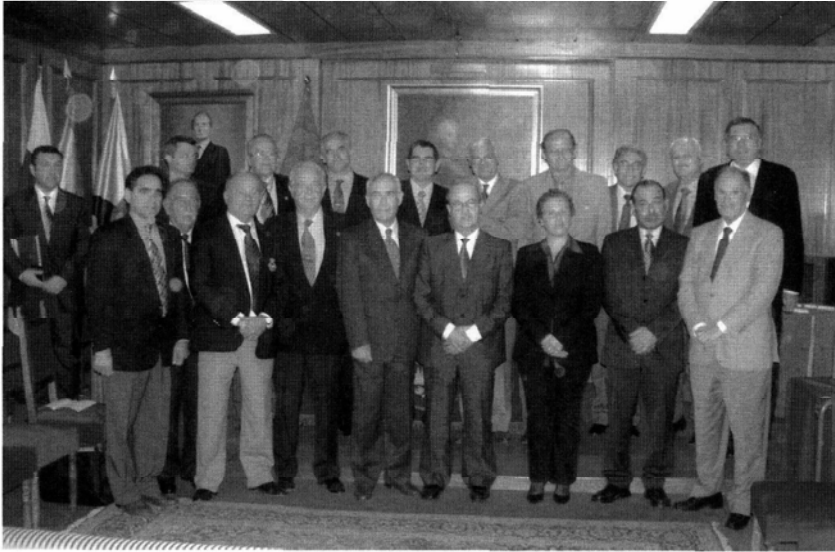
con nuestra sociedad.

Pero también las instituciones públicas deben realizar esfuerzos a favor de la mejora de los instrumentos necesarios para facilitar el transporte entre las islas. En este sentido, se hace necesario que las infraestructuras aeroportuarias, notablemente mejoradas en los últimos años, se diseñen teniendo en cuenta la demanda de vuelos interinsulares, con características propias, que los diferencian de otro tipo de tráfico, nacional o internacional.

El incremento de la subvención a los residentes en las islas hasta el 50% es un instrumento necesario con el objetivo de facilitar la movilidad de los canarios. El hecho de que el actual partido en el gobierno de la nación lo llevará en su programa electoral hace que seamos optimistas en su pronta implantación.

Nuestra intención desde Binter es poner nuestro grano de arena, más o menos importante, eso lo evaluarán nuestros clientes, para evitar lo que al principio señalábamos en boca de Manuel Velázquez. Muchas gracias.





**Clausura de las II Jornadas. Jueves, 20 de mayo de 2004. Salón de Actos RSEAPGC.**

**El Excmo. Sr. Delegado del Gobierno en Canarias, flanqueado por miembros de la junta de gobierno de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, con su director, el Ilmo. Sr. D. Francisco Marín Lloris, marqués de la Frontera, conferenciantes, participantes y el Excmo. Sr. General jefe del Mando Aéreo de Canarias, D. Ángel Vieira de la Iglesia y el director de honor de la RSEAPGC, D. Nicolás Díaz-Saavedra de Morales. (Fotografía de Jorge Carballo -PRESICAN).**

## ORGANIZA



REAL SOCIEDAD  
ECONÓMICA DE AMIGOS  
DEL PAÍS DE GRAN CANARIA

## COLABORAN



MINISTERIO DE EDUCACIÓN,  
CULTURA Y DEPORTE  
CONSEJO TÉCNICO DEL GOBIERNO DEL  
SECRETARÍO DE ESTADO  
de Educación, Cultura y Deporte



GOBIERNO DE CANARIAS  
Comisaría de Educación, Cultura y Deportes  
Viceministerio de Cultura y Deportes  
Plenaria General de Cultura



Cabildo de  
Gran Canaria



Excmo. Ayuntamiento de  
Las Palmas de Gran Canaria



Mando Aéreo de Canarias



SHYCEA



Real Aero Club de Gran Canaria



Aula Cívica Militar  
"Capitán Gobernador Alonso Alvarado"



CAJA RURAL  
DE CANARIAS



FEEDA

**ininter** Canarias

### Sede social de la RSEAP:

Plaza de la RSEAP, nº 1 (Vegueta)

35001 Las Palmas de Gran Canaria

Tlf.-Fax: 928 33 43 41.

Web: <http://rseapgc.org>

Email: [rseapgc@rseapgc.org](mailto:rseapgc@rseapgc.org)



**REAL SOCIEDAD  
ECONÓMICA DE AMIGOS  
DEL PAÍS DE GRAN CANARIA**



**Real Aero Club de Gran Canaria**

***ibinter* Canarias**

