

Historia aeronáutica granadina

FERNANDO DE QUEROL MÜLLER, Teniente General de Aviación

Anualmente, la Excma. Diputación de Granada, que siempre hizo gala de un excepcional interés y entusiasmo por la Aviación, organiza, en colaboración con la Jefatura de la Base de Armilla, una Semana de Cultura Aérea, en la que se celebran, entre otros actos, un ciclo de conferencias, una exposición de material y documentos aeronáuticos y un festival aéreo. En una de las últimas ediciones, siendo el Teniente General Querol Capitán General de la Segunda Región Aérea, pronunció la conferencia que reproducimos a continuación.



El aviador belga Tick, el primer hombre que voló en aeroplano en Granada (20-VI-1911).

Hace 14 años, por los avatares de la vida y la obligada rotación profesional, perdí mi destino en Granada. Y digo perdí, usando un verbo que suele aplicarse a la repentina privación de algún tesoro de salud, de ser querido, de privilegio. Perdí vivir al amparo de esta sierra impresionante, respirando el embeleso de la ciudad, grabando clichés imborrables en la retina y acumulando gratisimas sensaciones en el recuerdo. Perdí la ocasión de disfrutar de cerca de la sincera, noble y cálida amistad de muchos de sus habitantes, que a mi mujer y a mí tan gratamente nos impresionaron.

Destinado como coronel jefe de la Escuela de Pilotos de Armilla desde 1965 a 1967, siempre recordaré con agrado cómo, durante mis horas de trabajo, me rodeaba la ilusionada ansiedad de los alumnos, el alegre

tráfico de las avionetas, el aire seco y sano del aeródromo, sus horizontes dilatados y aquel gratuito y excepcional telón de fondo de Sierra Nevada en cuyos juegos de luces y sombras, colores y tonos, brillos, matices y quiebros, tanto mis ojos se recrearon.

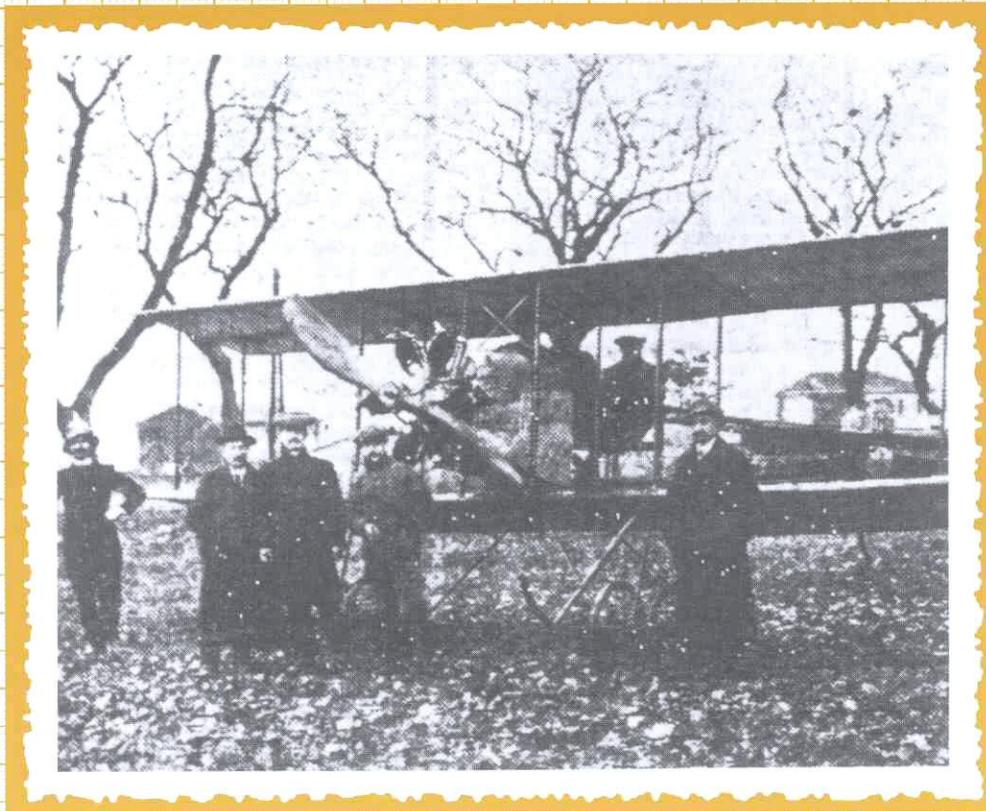
Y en mis ratos de ocio y descanso fuera del aeródromo, el placer deliciosamente repetido de admirar vuestras innumerables maravillas, con tanta razón elogiadas de modo unánime por todo el mundo.

Hoy vuelvo aquí, amablemente invitado por la Excma. Diputación Provincial para hablar de la primitiva historia aeronáutica granadina, utilizando los apuntes tomados tiempo atrás. Entonces, en aquellos años 65-67, entre mi amigo y compañero don Francisco Garrido Morales y yo, emprendimos con ahínco e ilusión el trabajo de pedir datos a amigos y de rebuscar por hemerotecas y archivos. Contando con la excelente voluntad de muchos granadinos, pudimos acopiar bastante material, aunque permaneciendo siempre con la impresión de que quedaban efemérides nunca recogidas en imprenta e intuyendo que lo recopilado era lamentablemente incompleto. Si ahora alguno de los presentes pudiera rellenar alguna laguna o corregir algún error, sus aportaciones serán sumamente agradecidas.

Como Jesús Salas, mi admirado amigo, ya ha glosado magníficamente, por lo que me cuentan, el tema de las fuerzas aéreas en 1936-1939, yo voy a terminar donde él empezó. Es decir, voy a abarcar los cinco lustros transcurridos desde el primer vuelo en Granada en 1911 hasta el Alzamiento en 1936.

Estos cinco lustros vamos a considerarlos divididos en 3 periodos.

- 1.º: espectáculos populares en el hipódromo y en el cauce del Genil. Abarca de 1911 a 1915.
- 2.º: simple llanura de vuelo, sin edificios, en Armilla. Durante los años 1920 y 1921.
- 3.º: aeródromo militar con edificios, en Armilla. Comprende de 1922 a 1936.



1913.-Biplano de Mr. Demazel, que voló en el hipódromo de Armilla el 28-V-1913.

Primer periodo: ESPECTACULOS POPULARES

La actividad aeronáutica granadina nació en dos lugares concretos: el hipódromo y el cauce del Genil en su confluencia con el Darro; y con unos motivos también muy determinados: las fiestas del Corpus.

Se da la curiosa circunstancia de que nos estemos ocupando ahora de la historia aérea de Granada precisamente durante las fiestas del Corpus, en momentos en que se están cumpliendo los 70 años justos de cuando los puros y limpios aires de esta ciudad se vieron por primera vez rasgados por una máquina humana.

Otra circunstancia digna de resaltar es que la aviación andaluza se inicia en dos hipódromos: el de Tablada en 1910 y el de Armilla en 1911.

¿Cómo empezó la actividad aérea en el hipódromo de Armilla? Empezó como espectáculo de feria o de circo, como curiosa novedad para atraer público.

Los periódicos de Granada afirmaban que "las tardes de aviación son otro de los números que no deben faltar del programa de festejos, como ejemplo de cultura y como medio efficacísimo para atraer a nuestra ciudad enorme contingente de forasteros". "Casi puede decirse que es un espectáculo desconocido en Granada y sin miedo puede afirmarse que, contratando buenos aviadores, ha de ser uno de los números que más animación dé a nuestra capital".

Uno de los organizadores manifestaba en los periódicos que sus aspiraciones eran conseguir "tres corridas de toros y dos tardes de aviación".

Tanto en Tablada como en Armilla los primeros vuelos fueron de pilotos belgas volando aviones franceses. Concretamente en Armilla fue el belga Tick en un avión Bleriot el 20 de junio de 1911. La entrada general al hipódromo costaba 6 reales, y el mejor palco 40 Ptas.

El "Heraldo" de Madrid elogiaba "las condiciones excepcionales del hipódromo de Armilla, pues no es posible encontrar decoración más bella que aquella serie admirable de moles gigantescas que se llaman Sierra Nevada para un espectáculo cualquiera al aire libre".

Si alababa al hipódromo y a la sierra, censuraba duramente, en cambio, a las comunicaciones, afirmando "ser más sencillo ir a París que a la sultana de Andalucía".

Las fiestas aéreas del Corpus de 1914 tuvieron ya carácter de certamen y de competición, con un circuito de velocidad en el que la Torre de la Vela hacía de boya o de banderola para los virajes de media vuelta.

Los jueces de línea en la Torre de la Vela fueron don Salvador García de Pruneda y Arizón y don Manuel Martínez de Victoria.

El cronometrador, el Sr. Ruiz Ferry.

Y la comisión del hipódromo se hallaba constituida por don Eduardo Magdalena,

don Enrique Esteban, don Fernando Crehonge, don Mariano de las Peñas, don Luis Dávila y don Luis Bessieres.

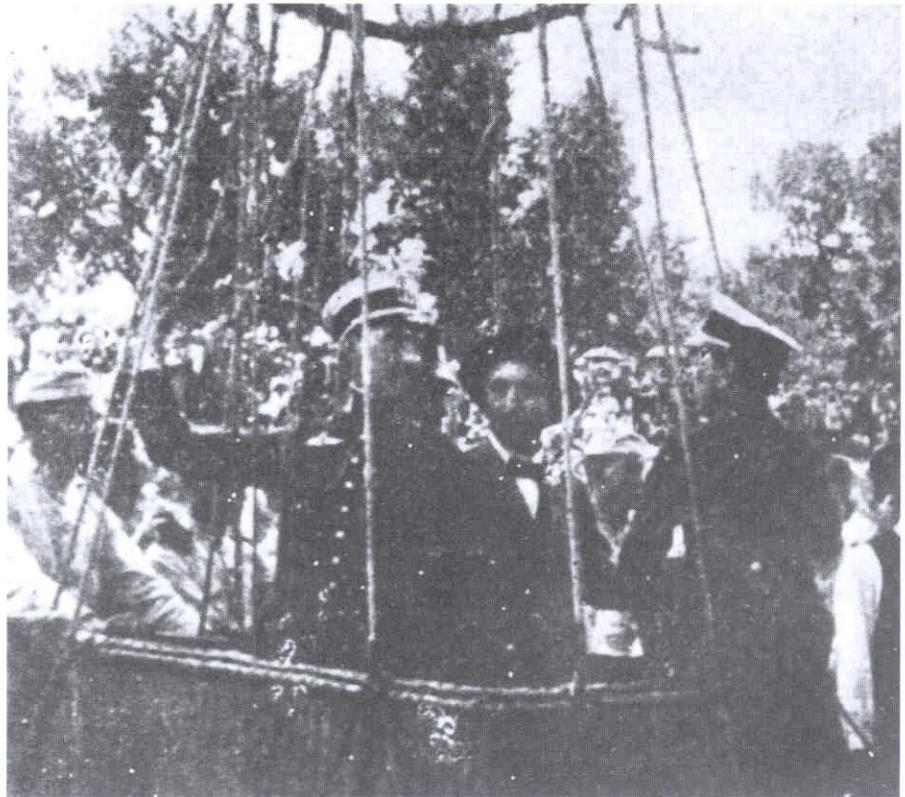
El primer premio fue de 5.000 Ptas. y se lo llevó el francés Jean Maurais.

Las ascensiones en globo partían del cauce del Genil, junto a una fábrica de gas. Los globos eran traídos desde el Parque de Aerostación de Guadalajara y montados e inflados aquí. Uno de los más entusiastas organizadores y participantes era el granadino Luis de Dávila. Otros eran los Sres. Aguirre, Rojas y Martínez de Victoria.

A primeras horas de la mañana, los globos se llenaron de gas en el cauce del río Genil. Numeroso público congregado en el Humilladero y Paseo de San Sebastián presenció su subida y evoluciones. Del globo "Saturno" la revista quincenal "Granada" decía que "majestuosamente avanzaba por la atmósfera con serenidad de gigantesca



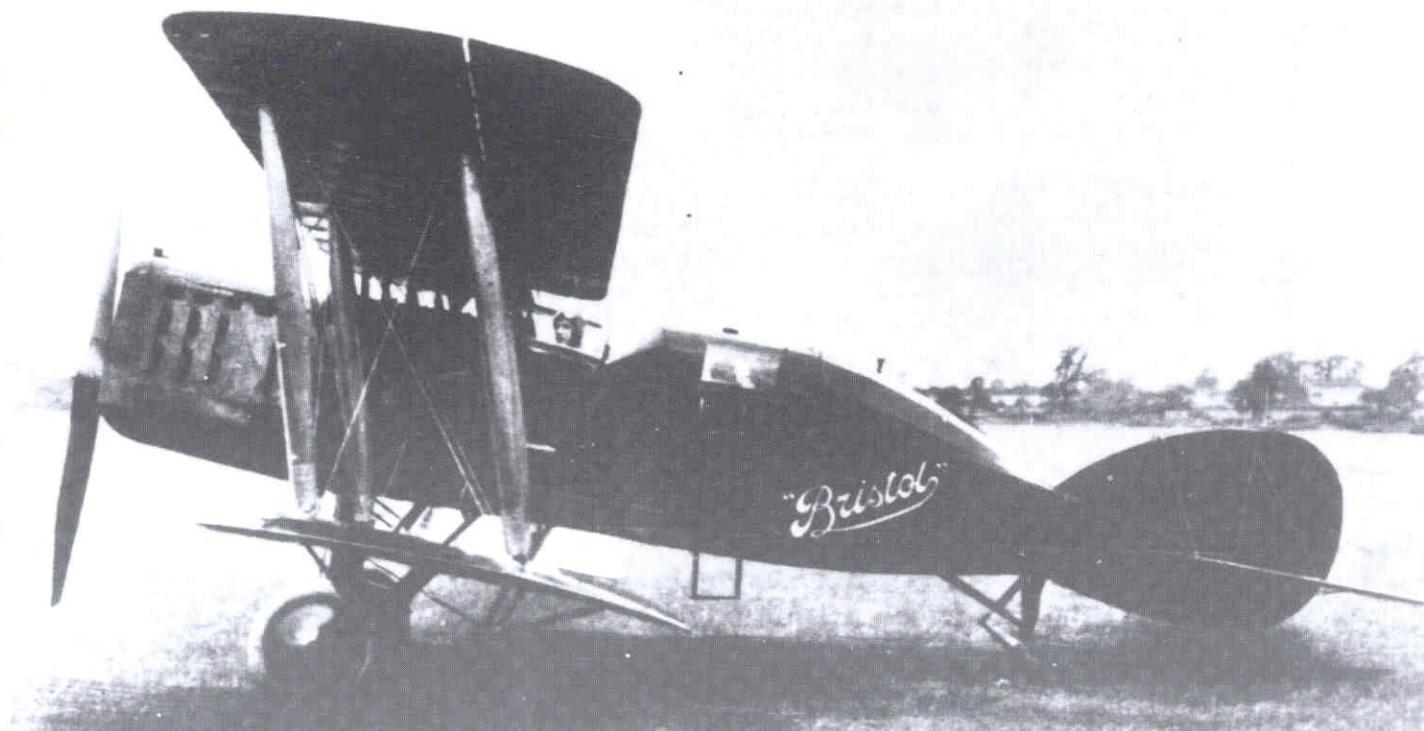
Don Luis Dávila-Ponce de León y Wilhelmi 1921-1925.



1915.-Los capitanes Dávila y Aguirre y el paisano Martínez de Victoria, preparándose para salir en el "Saturno".



1921.-Avión Bristol de pasajeros, utilizado entre Madrid, Granada, Sevilla, Melilla y otros puntos.



1921.-Avión Bristol de pasajeros.



Sus Majestades los Reyes firman la entrega de los aviones Havilland-IV el 15-X-1921.



1922.-Fotografía tomada en Armilla al paso de la escuadrilla Havilland Napier en viaje a Marruecos. Agosto de 1922. El primero de la derecha es el capitán don Apolinar Sáez de Buruaga.

ave". Y proseguía: "Vencida la tarde, los aeronautas tomaron tierra en el barranco de San Juan, en Sierra Nevada, sobre un extenso ventisquero. El Sr. Martínez de Victoria, gran conocedor de la sierra, dirigió a sus compañeros a Güejar, desde donde se trasladaron todos a Granada".

2.º periodo: SIMPLE LLANURA DE VUELO, SIN EDIFICIOS

El hipódromo se había quedado pequeño y cuando en 1920 se reanudaron los vuelos después del parón de la I Guerra Mundial, lo hicieron ya fuera del hipódromo, en unos incultos llanos próximos utilizados de antiguo como campo de práctica militar de la guarnición terrestre de la ciudad.

Terrenos áridos, sin agricultura, que nos podemos perfectamente imaginar cómo eran leyendo la expresiva descripción que de ellos había hecho 50 años atrás, en 1872, el inmortal don Pedro Antonio de Alarcón en su obra "La Alpujarra".

"La privilegiada comarca granadina, por encerrar todas las bellezas naturales, encierra hasta la ascética y melancólica de los desiertos. No contento Dios con reunir casi a las puertas de la gran ciudad nevadas montañas, cerros bermejos, las rocas moradas de Sierra Elvira, la feraz planicie de la Vega, jardines y bosques; y, por último, ríos de todas clases (aquí el manso Genil, fluyendo entre alamedas; allí el Darro, mugiendo entre peñascos; acá el despeñado Dilar; allá el jugueteón Alfacar, y el Monachil y el Cubillas y el Beiro; todos formando como una red de plata), puso Dios también en aquella región los Llanos de Armilla,

desconsolado yermo enclavado como un oasis negativo, en medio de una llanura siempre frondosa, para más lucimiento y realce del edén que lo rodea".

Los festivales aéreos del Corpus de 1920 incluyeron como novedad los bautismos del aire por 50 Ptas. y el lanzamiento del mono "Perico" en paracaídas. En 1921 hubo siembra desde el aire por la provincia de folletos y programas y como hecho insólito el que el aviador francés Mr. Porgés tomó tierra en el Embovedado para efectuar una compra en el Bazar ortopédico de los Rayos X, continuando después su viaje hacia París.

En 1921 es cuando las explanadas de Armilla pasan a ser utilizadas con frecuencia como punto de etapa de los aviones militares que se dirigían o volvían de Melilla. Siendo esta razón la que condujo en breve a convertir una simple llanura pelada en un completo y moderno aeródromo militar.

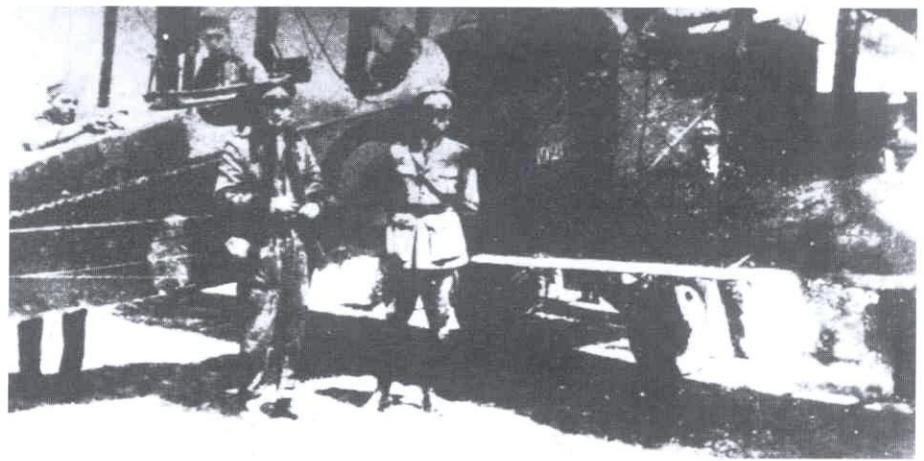
Es ley de vida, consagrada por milenios de acontecer humano, que la guerra, que todos reprueban y nadie quiere, es muchas veces el mejor acicate y trampolín para el desarrollo de nuevas técnicas. Y en este caso concreto fueron las operaciones militares de Marruecos las que impulsaron notablemente al auge y el desarrollo de la actividad aérea en España.

Aquellas operaciones tuvieron lugar en dos zonas muy diferenciadas y bastante independientes entre sí: la de Tetuán-Larache y la de Melilla. Dos zonas a las que acudían los aviones haciendo escala, los primeros en Tablada y los segundos en Armilla. De este modo, desde un núcleo irradiador central en Cuatro Vientos (Madrid) bajaban dos rutas aéreas prácticamente iguales de largas, haciendo escala en Tablada y en Armilla y terminando en Tetuán-Larache y en Melilla. La aeronáutica andaluza ha tenido así dos polos de desarrollo, generadores de crecimiento y de expansión.

Tablada y Armilla, dos nombres cargados de significación histórica y de valiosa aportación.

Bien pronto, y al igual que en algunas otras pocas provincias españolas, ésta fue de las primeras que en unos momentos de apuro nacional, abrió enseguida sus manos pródigas para regalar un avión a sus Fuerzas Armadas que estaban luchando en Marruecos; avión que paseó por el aire el nombre eufónico de esta ciudad. Se trataba de un Havilland DH-4 comprado por suscripción popular (90.000 Ptas. de las de entonces) siendo Presidente de la Diputación don Rafael Hitos y Gobernador Civil don Dámaso Gil Municio.

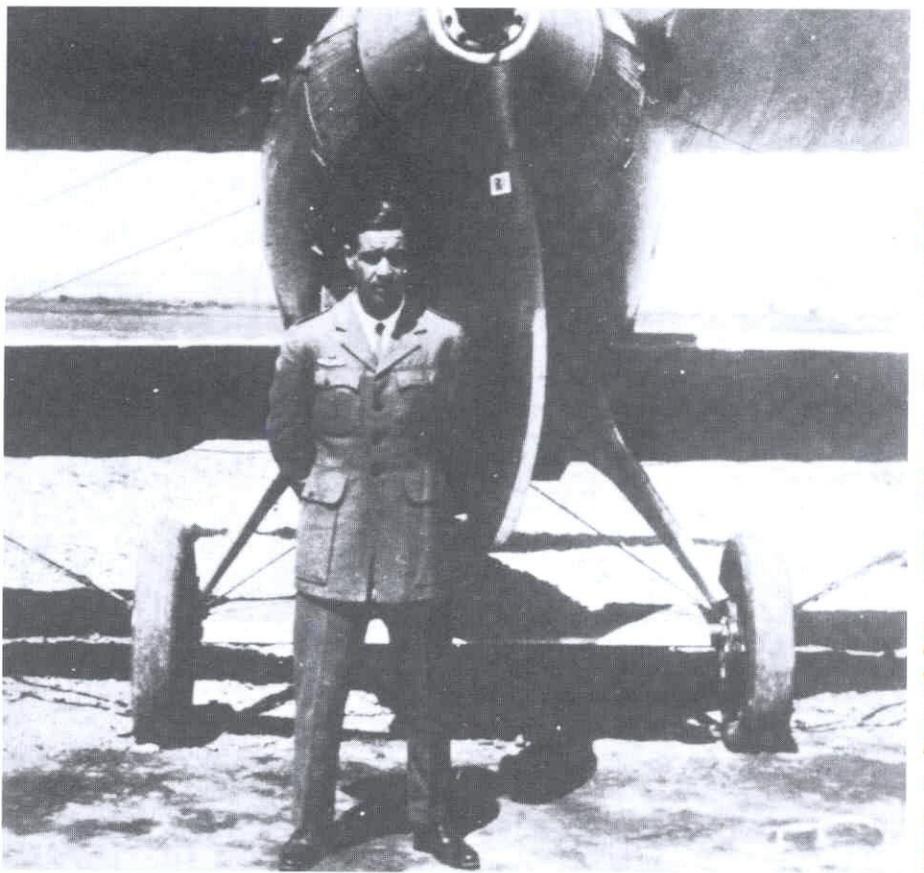
Este avión, junto con los de otras provincias donantes, fue bendecido el 21-II-1922 en Cuatro Vientos por el Patriarca de las Indias, con asistencia de SS. MM. los Reyes. Y fue conducido a Marruecos por don Eduardo González Gallarza.



El aeroplano "Granada" en Melilla, donde ha tomado parte en misiones de reconocimiento y bombardeo de la zona rebelde. Noviembre de 1922.



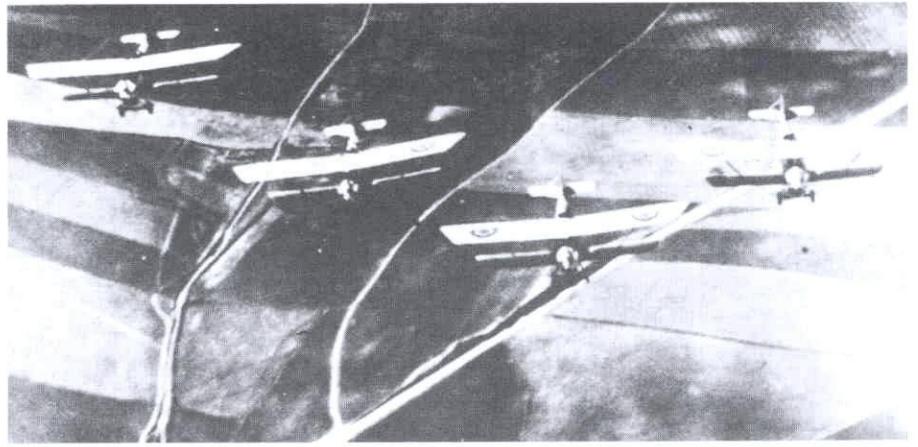
Año 1925.-Accidente del avión Bristol, en el que perecen el comandante don Luis Dávila y el soldado don Juan Jiménez Ruiz.



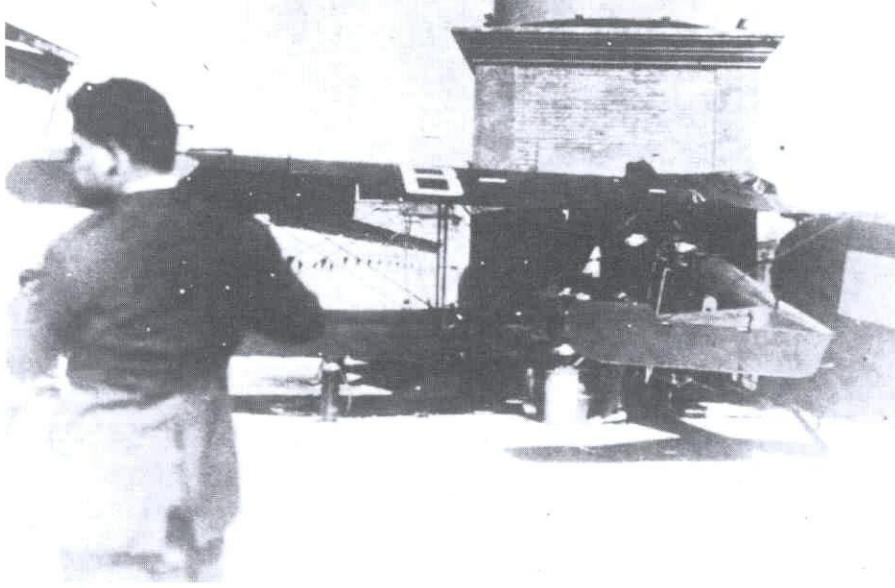
1926.-Breguet XIX y teniente don Luis Díez de Rivera



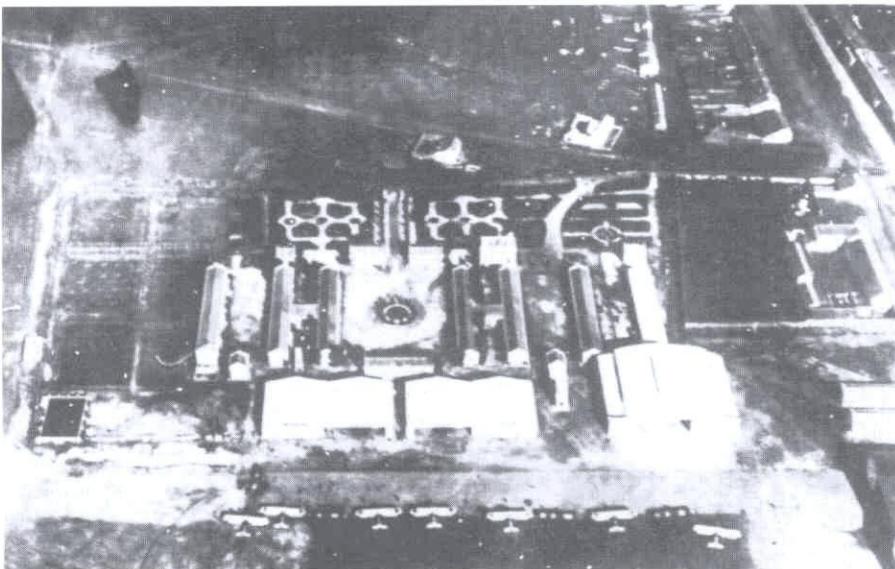
Don Luis Manzanque Felbrer. 1927-1928.



1928.-Escuadrilla de aviones Breguet XIX sobrevolando la carretera de Motril en las inmediaciones de Armilla.



1928.-Breguet XIX en un choque contra un depósito elevado de agua en el aeródromo de Armilla. A la izquierda el piloto, capitán Negrón.



1928.-Aeródromo de Armilla y aviones Breguet XIX en claro y 4 Breguet XIV en oscuro.

Los aviones que con tanta frecuencia pasaban por Armilla y por Tablada eran los de la guerra de Marruecos: Havilland DH-4, Breguet XIV, Avro 504-K y Bristol. Algunos de sus pilotos eran granadinos como los capitanes Luis Dávila Wilhelmi y Enrique Palacios Ruiz de Almodóvar.

Tanto uso de paso hizo ver la conveniencia de construir un aeródromo donde los aviones pudieran ser debidamente atendidos y enseguida surgió una afortunada convergencia de esfuerzos:

- por una parte, las autoridades granadinas:
 - Gobernador Civil: don Dámaso Gil Municio
 - Alcalde: don Germán García Gil de Gibaja.
- por otra, los propietarios de los terrenos que generosamente los donaron: don Antonio Gil Prieto, don Antonio Pertinez y el Sr. Mendigorri.

● por otra, el general Echagüe, Director de la Aeronáutica Militar.

● y el promotor principal que era el capitán de ingenieros don Luis Dávila, movilizando voluntades, efectuando gestiones, provocando regalos; y ofreciendo, por fin, gratuitamente, su título de ingeniero para la redacción de proyectos.

Resulta curiosa la frecuencia del apellido Gil. Lo llevaban el Gobernador, el Alcalde y uno de los donantes de terrenos.

Se hicieron movimientos de tierras, se levantaron edificios e instalaciones y en 1922, también alrededor de las fiestas del Corpus, se inauguró el Aeródromo Militar de Armilla.

Al acto asisten:

- Director de Aeronáutica: General don Ramón Echagüe.
- Arzobispo: don Vicente Casanova.
- Alcalde: don Germán García Gil de Gibaja.
- Jefe del Aeródromo: Comandante don Luis Dávila y muchísimo público.

Es notable destacar que si el aeródromo secundario que era Armilla fue inaugurado

en 1922, su Base principal, que era Tablada, no lo fue hasta un año después.

Tercer periodo: AERODROMO MILITAR, CON EDIFICIOS

En 1925, estrellándose sobre su propia obra, el comandante Dávila, muere en Armilla, como consecuencia de una pérdida con un avión Bristol. Su compañero Emilio Herrera dijo entonces de él que "ha ofrecido su vida hasta inmolarla en sublime sacrificio, en el holocausto de su cuerpo hasta reducir a pavesas informes aquel cerebro privilegiado y aquel corazón generoso".

Un resumen de su vida es:

● Nace en Granada en 1878, hijo de don Fernando Dávila y doña Berta Wilhelmi.

Se gradúa de oficial de ingenieros. Sigue el curso de aerostación en Guadalajara y después se hace piloto de avión en un monoplano Nieuport.

Más tarde pidió pasar a supernumerario para atender a una importante empresa eléctrica de su propiedad en Granada.

● Continuando en la situación de supernumerario, efectúa subidas en globo a las que ya nos hemos referido.

— En 1919 es ascendido a comandante. Sigue de supernumerario.

● En 1921 cuando en Armilla se hacen trabajos de movimientos de tierras, y se llevan tiendas de lona y barracones de madera, él ofrece gratuitamente su título de ingeniero para construir los edificios. Así, manteniéndose de supernumerario, y sin sueldo, es encargado de la dirección de las obras.

● En 1922, ya con los edificios terminados, vuelve a la situación de actividad y es nombrado Jefe del Aeródromo.

Sobre él muere, como hemos dicho en 1925.

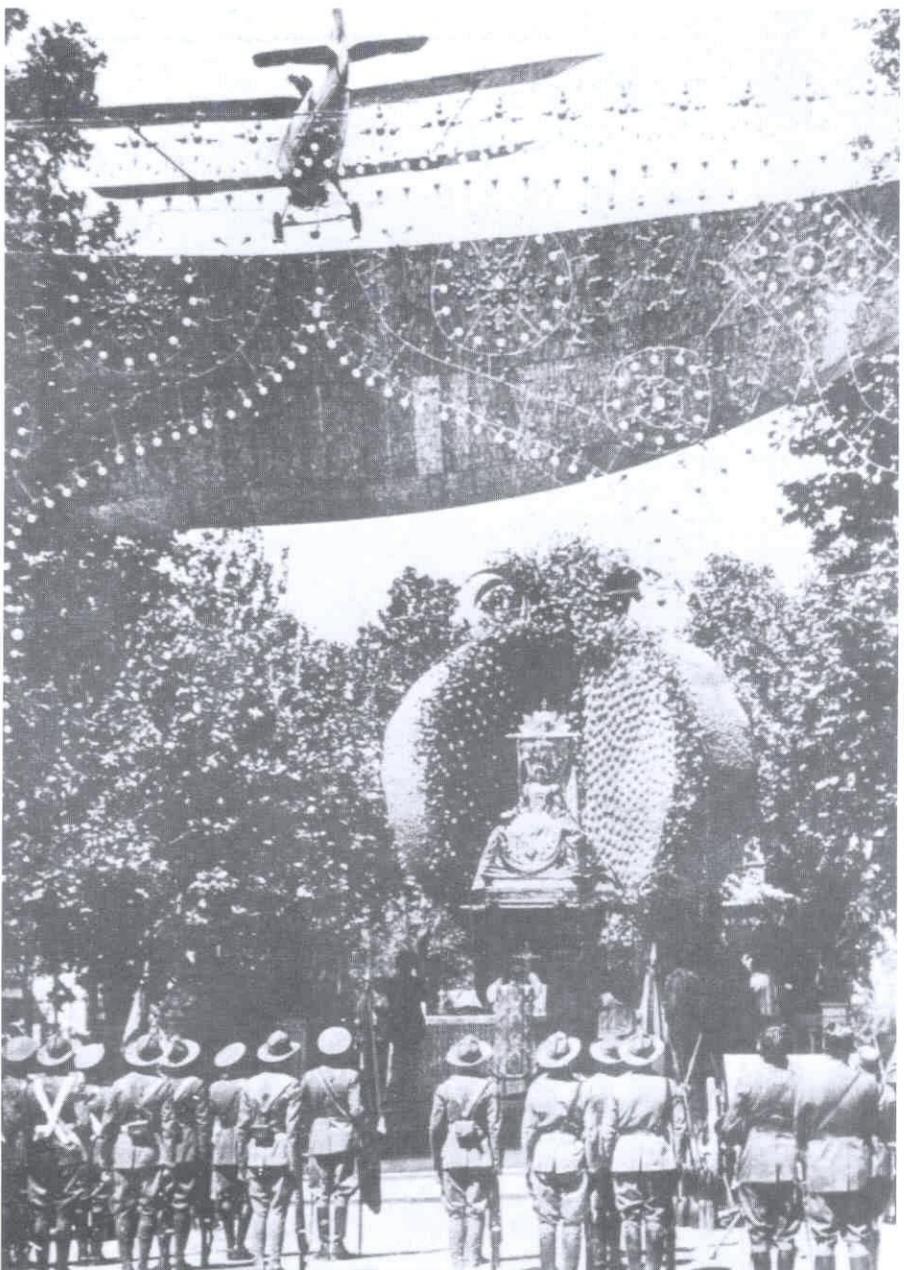
Años después, su sangre fértil hace que el aeródromo se fuera desarrollando y robusteciendo. Experimentó varios ensanches y se levantaron nuevos edificios, trasladando a uno de ellos los servicios de meteorología desde la Universidad. El aeródromo no era escala de las líneas aéreas civiles, aunque sobre él transitaba la línea francesa Latecoere (Africa occidental-París) y a veces recibía la visita, en vuelo de prácticas, de algún trimotor Junkers C-24 de los que hacían la línea Madrid-Tablada.

Por Armilla pasó también el desfile de los famosos. En 1927 los tripulantes de la patrulla de hidros que habían ido victoriosamente a Guinea, la famosa Patrulla Atlántica, cuyos miembros vinieron a Granada acompañados del negrito Pepito Pita, siendo todos ellos espléndidamente agasajados.

También un grandioso homenaje se dispuso dos años más tarde al Breguet XIX "Jesús del Gran Poder" de los capitanes Jiménez e Iglesias, después de su vuelo triunfal a América del Sur.



1929.-Llegada a Armilla del "Jesús del Gran Poder"



Misa de campaña en el Paseo del Salón en junio de 1929. El avión es un Breguet XIX pilotado por el capitán don Angel Chamorro.



1930.- Patrulla "Granada" ganadora del 1.º premio en el concurso de patrullas aéreas militares. De izquierda a derecha: Peñafiel, teniente Mencos, suboficial radio, Fernández Pérez, capitán Pérez y Martínez de Victoria y mecánico.



Don Andrés Grima Álvarez, 1930.

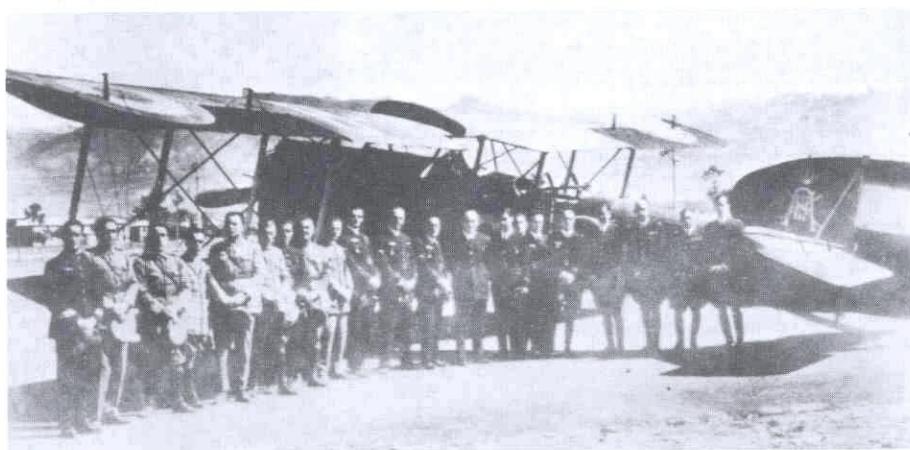
En la época del Graf Zeppelin (1930 a 1933), aterrizando 9 veces en Sevilla, se estudió el posible enlace con Granada. Enseguida se desechó la posibilidad de hacer parada en Armilla, porque, por su altura sobre el nivel del mar se disminuiría mucho su poder ascensional; y, por tanto, su carga útil. Si se tuvo proyectado, sin embargo, el establecimiento de una línea de aviones Granada-Sevilla para conectar así con la línea de dirigibles Sevilla-Buenos Aires.

Los años de la 2.ª República significaron un bache en la potencia aérea de Granada. Los aviones militares se fueron de Armilla, no acudían aviones visitantes, no se celebraron exhibiciones ni certámenes ni apenas quedó, allí más que un pequeño destacamento de tropas mandado por un suboficial; la única modesta actividad aérea que cabe registrar es la de algunos entusiastas pilotos de vuelo sin motor.

Cuando llegó el 18 de julio de 1936, Armilla estaba sin aviones, la guarnición de tropa huyó a Almería, vía Motril, y el aeródromo fue ocupado sin lucha por el capitán Pérez y Martínez de Victoria con un puñado de artilleros.

En una ojeada de conjunto a los cinco lustros comentados —1911 a 1936— Granada tuvo una notable historia aérea. Como hemos dicho fue pionera con Tablada de la primitiva aeronáutica andaluza. Los dos aeródromos acapararon casi en exclusiva la actividad aérea en Andalucía, sin más excepción que la pequeña parte que le correspondió a Málaga; esta bella ciudad mediterránea no tuvo nunca actividad militar, pero sí una modesta de escala de líneas aéreas a Alicante y Barcelona y de Aero-Club.

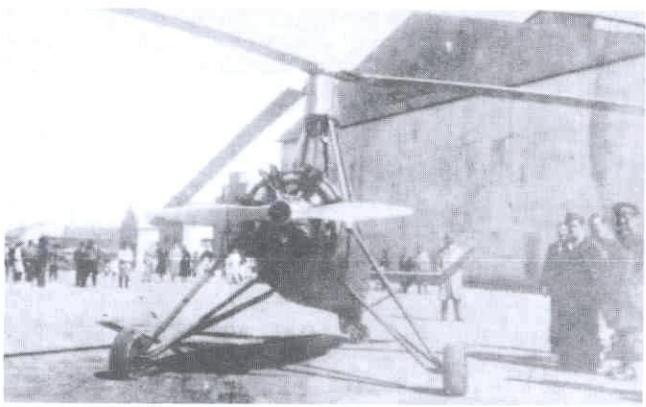
La aportación de Granada a la historia de la aeronáutica reviste caracteres realmente singulares, destacando sobre todo el entusiasmo y la generosidad. Entusiasmo multitudinario, desde el principio, por todo lo que fueran aeronaves, tanto las más ligeras como las más pesadas que el aire. Gene-



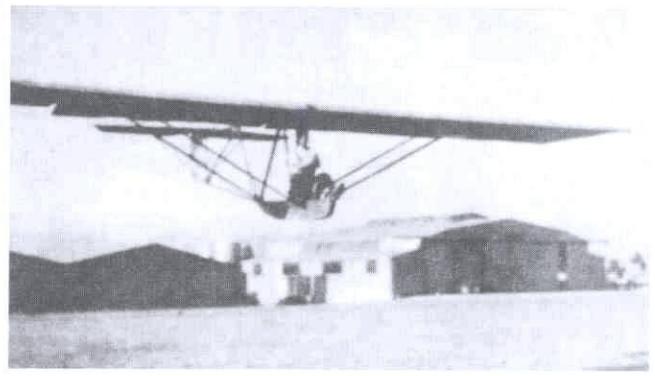
1931.- Fotografía de un Breguet XIV tomada poco tiempo antes del advenimiento de la República. En la cola se ve el anagrama de Alfonso XIII que le acababa de ser concedido. De izquierda a derecha: Alvarez Rueda, Gutiérrez Saura, Jesús Lasada, Enrique Moya, Cándido Carpio, Pío Rodríguez, Prieto Molina, Barajas, Cipriano Rodríguez, Alvaro Monteagudo, Ruiz Jiménez, González Boada, Alemán Ortega, Díez de Rivera, Antonio Campaña, José Mencos, Gerardo Fernández Pérez, Antonio Llorente, Enrique Palacios, Juan Aboal y Manzaneque.



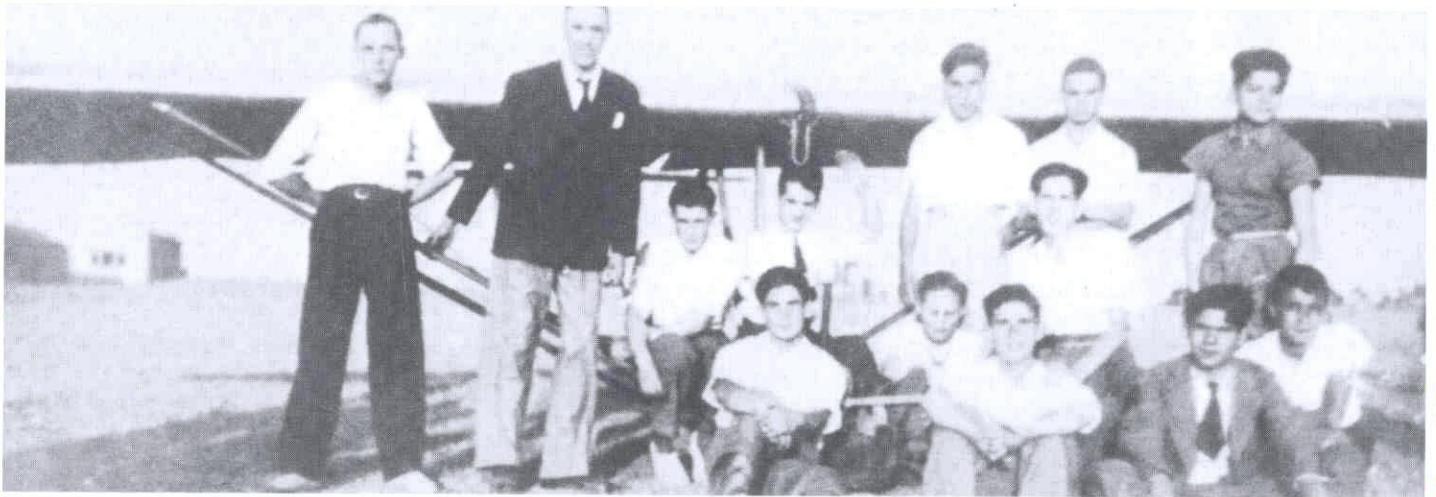
1931.- El comandante don Ramón Franco, Director General de Aviación durante la República, en visita efectuada al Aeródromo de Armilla. Sentados de izquierda a derecha: brigada de Infantería laureado don Manuel Muñoz, comandante don Ramón Franco, comandante don Antonio Ferreiro (Jefe del Aeródromo) y paisano don José Checa. De pie de izquierda a derecha: capitán Fernández Pérez, capitán Campaña, teniente Barajas, capitán Mesa, capitán Ruiz Jiménez, teniente Arregui, teniente Dámaso, teniente Rodríguez, capitán Fernández, capitán Díaz y subteniente Pío Rodríguez.



1934.-El autogiro La Cierva en una visita a Armilla el 22-II-34.



1934.-Planeador en vuelo pilotado por uno de los socios del Aero-club.



1934.-Grupo de socios del Aero-club de Granada asistentes a los cursos de vuelo sin motor. De izquierda a derecha: primera fila: Linares Maza, Mirasol Godoy, Díaz Ramón, desconocido y desconocido. Segunda fila: Spinola Ortega (fallecido en accidente en 1966), Del Barrio Marqués, Bremúdez Hernández, desconocido, desconocido, Spinola Ortega (hermano del anterior) y desconocido.

rosidad que en un aspecto, el regalo de un avión militar, fue también alarde patriótico de otras provincias; pero en otros dos aspectos, Granada hizo gala de una generosidad sin parangón posible, con dos desprendimientos únicos, que no se han producido en ningún otro sitio de España: unos propietarios que regalan los terrenos y un ingeniero que gratis, sin sueldo, redacta el proyecto y dirige las obras.

Después de la Guerra 1936-1939, la Base continuó su vida con desigual fortuna, sufriendo un grave bache en 1971 cuando soplaron vientos de desmantelamiento y de abandono; por fortuna, pronto cesados, aunque con consecuencias irreparables como fue la desaparición de un pequeño museo de recuerdos aeronáuticos granadinos. Después la Base se fue remontando poco a poco, recuperando sus niveles de potencia y rendimiento.

Para terminar, quiero expresaros mi reconocimiento a todos por vuestra benévola e indulgente atención. Y dar las gracias a la Excelentísima Diputación por brindarme la ocasión de volver aquí por una hora; porque, si es verdad que no hay nada como la pena de ser ciego en Granada, también es cierto que una suerte afortunada es la de poder regresar de vez en cuando, con los sentidos muy abiertos, a Granada. ■



1936.-Trimotor F-VII-6 durante un festival en Armilla el 19-VI-36.