

Aeródromos en Asturias

Antonio González-Betes
Ingeniero Aeronáutico

INTRODUCCION

Asturias es una región norteña española que posee una gran belleza natural ya que alternan el verdor de sus prados con el pardo de sus montañas y azul de su mar. Los agrestes Picos de Europa —que siempre fueron una referencia para la navegación aérea y marítima— es una barrera que la aísla del resto de España creando una difícil meteorología que retrasó su incorporación a la navegación aérea. Este artículo trata de la historia del desarrollo de la aviación comercial asturiana, comenzando por las primeras actividades aéreas.

PRIMERAS ACTIVIDADES AEREAS

Las primeras actividades aéreas en Asturias podemos centrarlas en la figura de Jesús Fernández Duro, nacido en La Felguera en 1878 y que murió en Biarritz en agosto de 1906, víctima de una inoportuna enfermedad.

Fundador del Real Aeroclub de España y ganador de la copa de los Pirineos —en 1905— por su vuelo en globo de Pau (Francia) a Guadix (Granada); hubiese sido el impulsor que necesitaba esta región.

Años después otra desgracia se abatíó sobre esta tierra y fue la muerte de otro asturiano, Mario Pola, en accidente de aviación, ocurrido en París el 28 de diciembre de 1910, cuando buscaba en una prueba la gloria.

Los comienzos, podemos decir no eran alentadores pero en un intermedio, en el verano de 1910, los asturianos tuvieron la oportunidad de ver volar a un hombre en un aparato más pesado que el aire: un aeroplano. El suceso tuvo lugar en el campo de la Guía en Gijón. El aviador francés Leoncio Garnier voló a las 17,45 del 4 de septiembre de 1910.

A este festival siguieron otros que hicieron olvidar los comienzos y en los años 1911 y 1912, por San Mateo, se organizaron fiestas de aviación y los ovetenses y forasteros contemplaron atónitos a los frágiles aeroplanos surcar los aires. El campo utilizado —primer aeródromo de Oviedo— se encontraba en las proximidades de la Silla del Rey, junto a la carretera de Galicia.

Y se sucedieron las fiestas locales en improvisados prados y los aeroplanos volvieron a asombrar con sus petardeos, Pravia (1911), Gijón (1912), Arriendas y Avilés (1913), Luarca (1913), Oviedo y Gijón (1915); en algunos de estos festivales participaron aviadores asturianos.

Pero la culminación de estos festejos aéreos tuvo lugar en 1922, cuando el aviador Cayón en Oviedo asombró a entendidos y profanos con sus magníficos vuelos, demostrando así lo que había avanzado la aeronáutica.

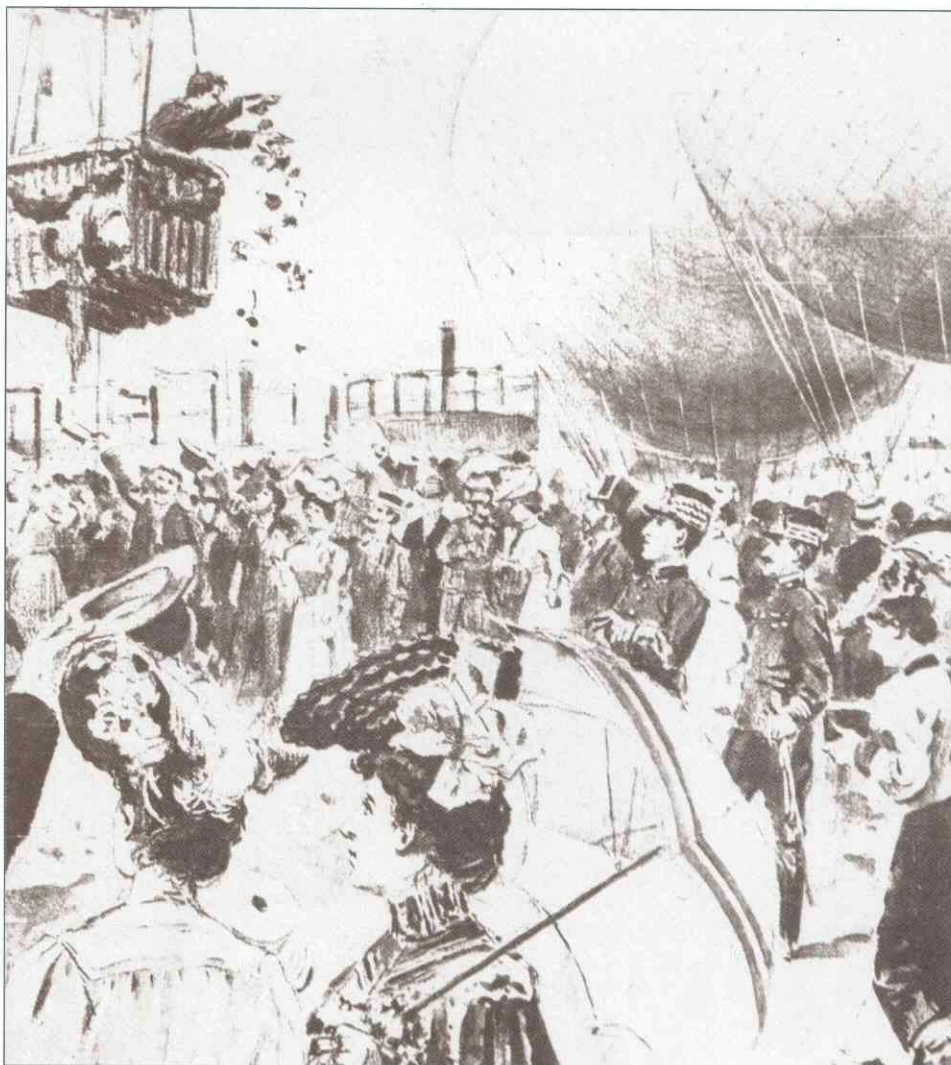
La aviación en el mundo iba dejando de ser diversión y se convertía en una industria que ponía el avión al servicio del transporte de pasajeros, mercancías y correo y Asturias empezó a comprender que había posibilidades en el nuevo medio de transporte comercial.

Sin embargo esta región iba a ser una excepción en el transporte aéreo y estaba lejano para una provincia que por sus comunicaciones y climatología lo hacían indispensable.

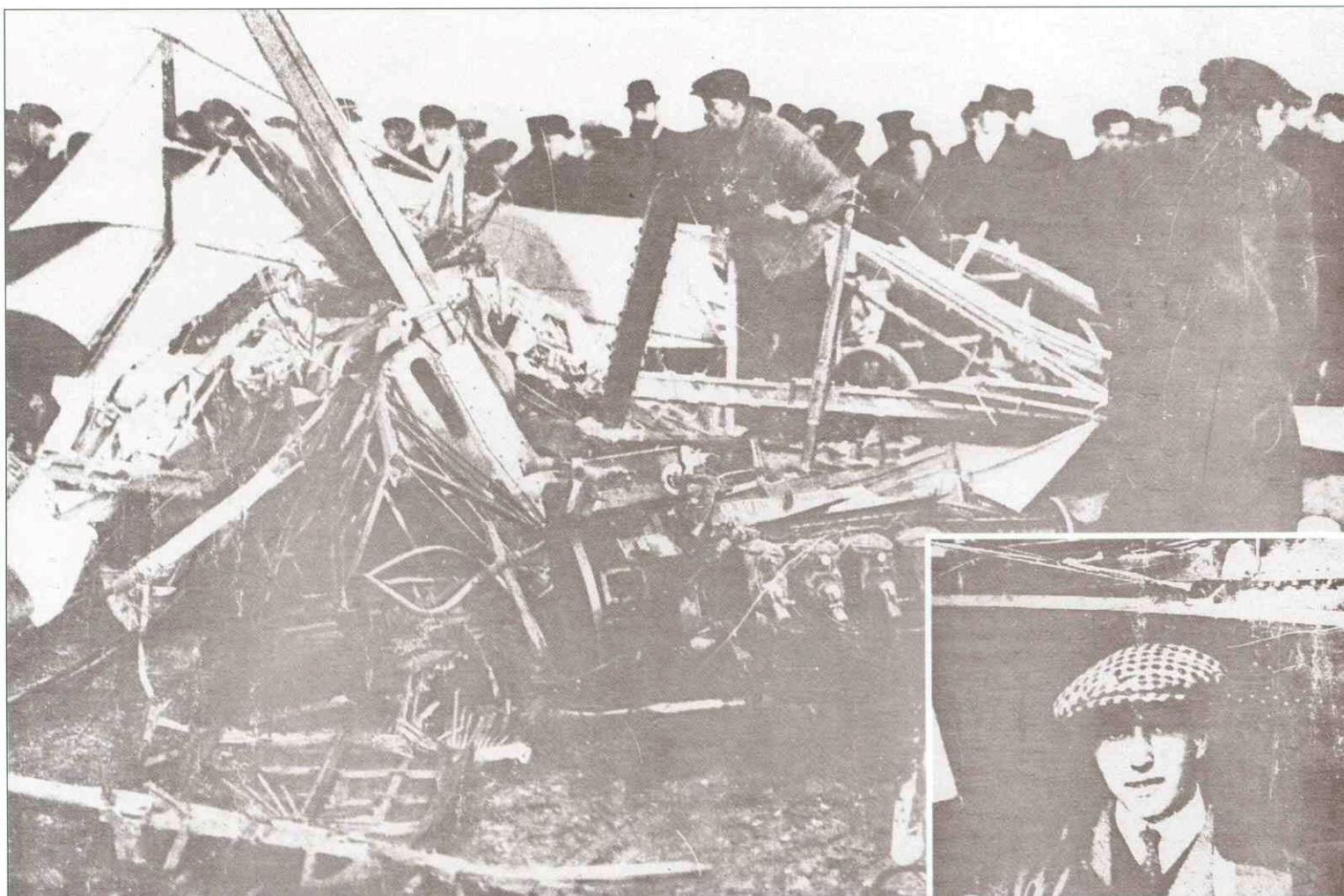
LAS PRIMERAS COMPAÑÍAS AEREAS

En 1920 se creó en Bilbao una compañía aérea: la "Sociedad Franco-Española de los Transportes Aéreos", que realizó el primer servicio de pasajeros en la línea Bayona-Bilbao-Santander en unas difíciles condiciones.

Se crearon después otras, como la "Aeromarítima Mallorquina", que también realizó vuelos de en-



A las doce en punto del 18 de mayo de 1905 ascendió el globo "Avión" tripulado por Jesús Fernández Duro. Desde la barquilla lanzó rosas y claveles como homenaje a los Reyes y la muchedumbre que asistía al concurso de globos.



ISSY-LES-MOLINEAUX (París). Restos del monoplano. "Antoinette" propiedad del asturiano Mario Pola (recuadro) después del accidente en el que perdió la vida. Era el 28 de diciembre de 1910.

sayos en 1920, entre Barcelona y Mallorca. Tuvo una vida efímera ino era fácil el negocio de la aviación! Creado el servicio postal aéreo el 5 de octubre de 1921, se inauguró el primer servicio en España en la línea Sevilla-Larache, por la CETA (Compañía Española de Tráfico Aéreo), la subvención estatal era de 6 pesetas por kilómetro volado.

El correo y la prensa llegaban de Madrid a Sevilla por ferrocarril y enlazaba rápidamente con el avión ya preparado, que lo transportaba a Larache. También tuvo CETA una vida breve, pues a pesar de la subvención y el apoyo estatal -indispensable- la rentabilidad era muy baja y había pocos beneficios, por lo cual el capital buscaba otros negocios con menos riesgos.

Pero había un hecho indiscutible, la aviación estaba en pleno desarrollo y nacieron nuevas compañías aéreas: "Unión Aérea Española" en 1925, "Iberia" en 1927, "Classa" en 1929 y "Lape" en 1932. Ya podía hablarse en España de servicios regulares nacionales e internacionales. ¿Pero qué pasaba en Asturias?

ASTURIAS Y LA AVIACION CIVIL

Cuando se hablaba en los años veinte de los servicios aéreos con el Norte, la gente movía la cabeza con escepticismo por varios motivos, pero el principal era la improbable rentabilidad de un servicio aéreo radial o transversal que uniese Oviedo con Madrid o con otras capitales del norte.

Bien es cierto que para el caso de Asturias se habían esgrimido argumentos como la desfavorable meteorología y la falta de aeródromos.

La meteorología era igual para todo el norte, pero sin embargo otras regiones se habían ocupado en buscar terrenos para instalar aeródromos, como ocurrió en varias provincias de la cornisa cantábrica.

Por supuesto la aviación se había acercado a Asturias, pero era, la militar, pues se creó en 1920 una demarcación aérea en León, de la que dependía Oviedo, pero naturalmente esto no era suficiente.

Hasta 1924 no hemos encontrado referencias de Asturias en el aspecto aéreo civil y concretamente sólo a nivel de planes, en los que se

cita a Lugones como aeródromo militar en construcción (sic) y se prevé el enlace Madrid-Olmedo-León-Lugones (Oviedo).

A este tenor traemos oportunamente un extracto de un relato de un vuelo de ensayo realizado por un avión militar y que entendemos puede ayudar para establecer las coordenadas aéreas asturianas de aquella época.

"Un raid en miniatura: Madrid-Oviedo y regreso".

A las siete cuarenta y cinco de la mañana del 15 de corriente —en Cuatro Vientos, Madrid— ocuparon sus puestos a bordo piloto-capitán de Ingenieros Pío Fernández Mulero y mecánico-soldado Fernando Gutiérrez... con rumbo a León donde aterrizaron a las diez y veinte. Fueron meneos a la llegada.

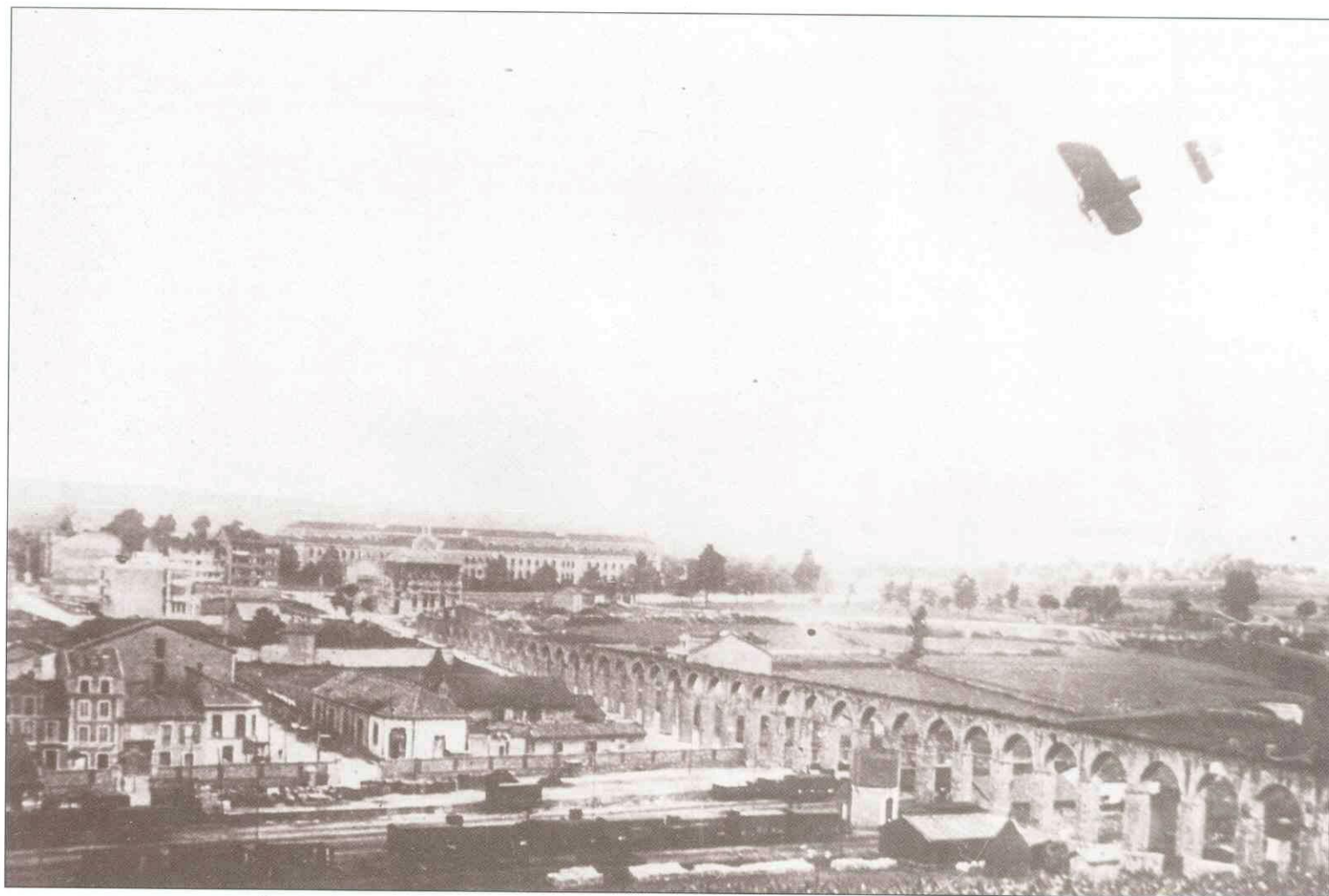
A las nueve del día siguiente dejan León para remontar el puerto de Pajares, lo que consiguen a 3.550 metros (sic)...Una vez en Pajares las nubes ocupaban las dos vertientes....Una hora después de la salida, atraviesan en descenso las nubes encontrándose en las proximidades de Oviedo. Rumbo a cuenca de Nalón, con intención de aterrizar en Grado en una finca del señor García Baxter, sin lograr encontrar campo propicio. Sigue la exploración por Avilés, Gijón, Ribadesella, con regreso a Gijón y Oviedo sin ver un terreno apropiado al descenso.

Unas vueltas sobre Oviedo y el piloto decide tomar tierra en lo menos malo que ve: un prado en pendiente con ondulaciones...Y se hace un aterrizaje con desplome, cuesta arriba y viento de costado.

El eventual campo de aterrizaje está rodeado de zarzales, una línea de alta tensión, tiene una alambrada que lo divide en dos partes y presenta sus buenos 80 metros en su máxima dimensión; al final de ellos dos muros de cerca consecutivos y una fila de altos chopos...

Cuadrando mal con el amor propio del capitán Mulero, un vulgar desmontaje, opta por salir...y a ello procede el día 20 a las doce y treinta y cinco...se rueda lo menos posible y sin casi velocidad se salvan la alambrada, las dos cercas y los chopos...Se pasó según la frase vulgar "dejándose los pelos en la gatera" ...Llegando a León a la una y treinta y cinco...Para llegar a Madrid a las doce...

Agosto 1924



Oviedo. Septiembre de 1911. Garnier en "Bleriot XI" volando sobre la capital del Principado.

ASTURIAS 1920-1936.

En el año 1922 existían en España unos 80 aeródromos, normales y eventuales, estos últimos simples campos de socorro, para las líneas aéreas que se proyectaban.

Cada región se aprestaba con energía y digamos pocos recursos y conocimientos, a participar en el desarrollo de la aviación civil, ofreciendo terrenos y subvenciones para el establecimiento de aeródromos.

En la Gaceta de julio de 1922 se publicaban las primeras bases de un concurso para una línea aérea postal Madrid-Vigo.

Es interesante leer las numerosas exigencias por parte de la Administración y por tanto los deberes del futuro contratista. No es de extrañar que las líneas postales, a pesar de las subvenciones no prosperasen.

En 1925, una prestigiosa revista aeronáutica comentaba los peligros del transporte aéreo, lo difícil de una navegación y la poca seguridad de los motores, afirmando ser una aventura descabellada la línea aérea Madrid-León-Gijón. Es posible tuviese razón, pero se le olvidaba decir que esto ocurrió con el transporte ferroviario y el de carretera al principio de su uso.

El gobierno consideró que no estaría mal estudiar el nuevo medio de transporte y como es norma creó una comisión interministerial con la misión de realizar un plan armónico de líneas aéreas que respondiese a nuestras necesidades.

La comisión citada estuvo presidida algún tiempo por el ingeniero Leonardo Torres Quevedo, figura señera de nuestra aeronáutica, inventor del dirigible Astra, construido en Francia.

Resultados de la comisión fueron entre otros:

- Análisis y establecimiento de un marco legal aeronáutico.
- Redacción de la reglamentación técnico-administrativa.
- Planificación de una red de líneas aéreas nacionales.

La reglamentación para establecer líneas aéreas por particulares, incluía unos concursos con exigencias de aviones, personal e instala-

ciones españoles. Por supuesto hubo que levantar algo estas exigencias, aunque muy loable el intento.

Teniendo en cuenta lo anterior, lo primero que tenía que hacer cualquier región española, era conseguir un campo de aviación y que fuese aprobado por las autoridades estatales correspondientes. Algunas regiones tuvieron su aeródromo dispuesto con prontitud, otras se lo tomaron con calma.

Asturias consiguió que en el verano de 1932, una comisión militar visitase los terrenos disponibles en el Principado y un año más tarde se puso en servicio para la aviación militar el campo de Llanera. En mayo de 1933 aparecía en las publicaciones oficiales, junto con el de Llanes, este último para la aviación de turismo.

El primer paso estaba dado, ahora lo que faltaba es que la demanda de transporte fuese adecuada para justificar el establecimiento de una línea con Madrid para el servicio postal y si era posible de pasajeros.

Sin embargo no se debía permanecer inactivos esperando, pues las instalaciones de los aeródromos para el servicio civil pedían reformas y mejoras de los terrenos y edificaciones.

Meses antes de la guerra civil se contrataron obras para Llanera por un importe de unas 350.000 pesetas, cantidad muy respetable para aquella época.

Las obras fueron adjudicadas a Segundo García Gudiaga en febrero de 1936.

Así se forjó el preludio de la aviación comercial asturiana.

PRELUDIO DE LA AVIACION CIVIL

Durante la guerra civil se habilitaron terrenos para uso militar, contradiciendo a los que siempre han creído que Asturias no podía disponer de varios campos de aterrizaje. Se tienen datos de la utilización de Llanes, Carreño, Colunga, Siero y Navia entre otros. Algunos de ellos bien elegidos y conste que los hemos visitado todos en nuestro peregrinar aeronáutico. De lo único que adolecieron fue de

instalaciones radioeléctricas y de balizajes diurno y nocturno, por lo que los aviadores republicanos se vieron en bastantes apuros.

Terminada la guerra estos campos fueron olvidados, quedando Llanera y Llanes como únicos representantes y los años pasaron punteados sólo por el ruido de los motores de los "Curtiss" que estaban destacados en Llanera.

El Ministerio del Aire no olvida a Llanera y se proyecta y afirma una pista adecuada para el tráfico aéreo, que estaba por empezar. Ya Iberia empezaba a superar las dificultades de la guerra y en 1947 voló 3 millones de kilómetros y transportó doscientos mil pasajeros. El potencial de crecimiento era enorme pues España estaba ávida de servicios aéreos.

Llanes tampoco es olvidado y se crea una escuela de Vuelo Sin Motor comenzando en 1948 su primer curso con 40 alumnos.

El prelude iba a durar hasta 1952, desarrollándose la aviación comercial en el Principado entendemos que en varias fases. La primera comprendida entre 1952 y 1963 en el que participaron Llanera y la compañía aérea Aviación y Comercio; la segunda etapa de 1963-68 en que queda Asturias huérfana por "razones técnicas", y una tercera fase 1968-88 desde la inauguración del nuevo aeropuerto en Castrillón e Iberia dando sus servicios.

La cuarta fase desde marzo de 1988 comienza con la vuelta de Aviaco, ahora hermana siamesa de Iberia y que por decisión del actual Gobierno se ha hecho de los servicios aéreos, no sólo en esta región sino en todo el territorio español.

COMIENZOS EN LUGO DE LLANERA

El 7 de septiembre de 1952, se realizó el cumplimiento de uno de los sueños más acariciados por Asturias, la inauguración del servicio aéreo que la aproximaba a Madrid, al resto de España y al extranjero.

La impaciencia y la preocupación por el transporte aéreo se venía palpando hacía años en el Principado pero todo estuvo supeditado a disponer en Llanera de una buena pista y de las edificaciones corres-

pondientes para poder atender las exigencias que planteaba la aviación comercial.

No es extraña la cálida acogida que miles de ovetenses y forasteros hicieron al avión "Bristol" 170 de Aviación y Comercio cuando llegó al aeropuerto astur.

En la entrada del aeropuerto se había construido un gran arco y todo estaba engalanado y adornado con gallardetes y banderas nacionales. La música y los cohetes por supuesto acupaban sus lugares habituales. Todo era una fiesta.

Antes de las doce de la mañana se divisó el panzudo bimotor que sobrevoló el campo en dirección al mar -apoyándose en el radiofaro de la costa- desde donde regresó hasta lentamente posarse en la amplia pista este-oeste.

En ese momento se soltaron cientos de palomas y las bandas de música llenaron de sonos el aire. La emoción subió al máximo punteada por las explosiones de los cohetes, expresión si cabe decirlo muy regional, demostrar que se celebraba un gran acontecimiento.

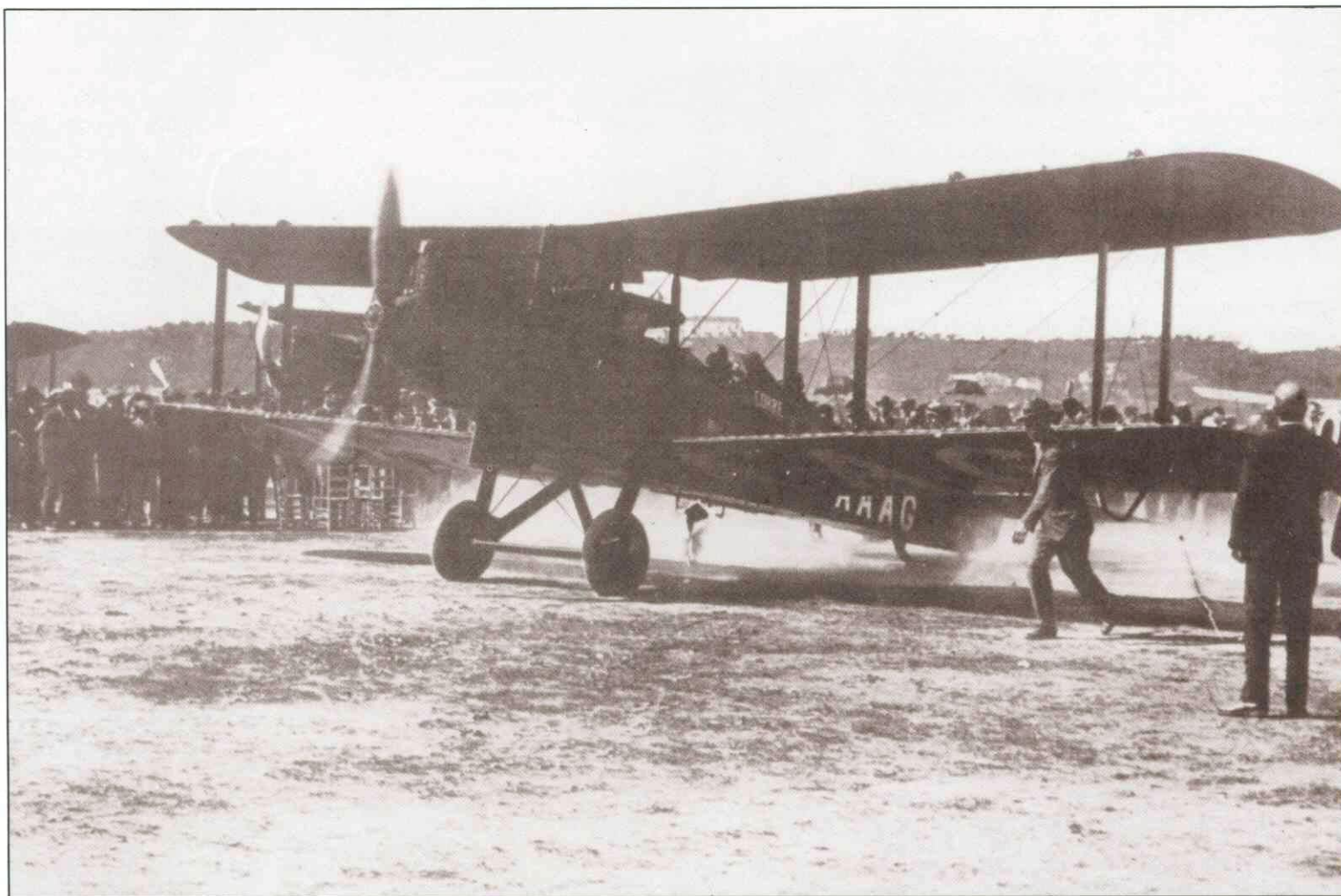
Y no era para menos pues se inauguraba el servicio comercial de transporte aéreo. El campo de aviación estaba radiante, autoridades y público disfrutaban como si fuese una gran romería, mientras la cesta de flores llegada en el avión partía hacia Covadonga para ser depositada a los pies de la Santina.

El cielo nublado no pudo deslucir la fiesta a pesar de algunos inoportunos chubascos.

A las seis de la tarde festejadas las autoridades e invitados, el avión "Bristol" se dirigió al extremo de la pista y bajo las expertas manos de los pilotos Cuadra y Ramos despegó hacia Madrid con sus 44 plazas cubiertas.

El servicio a partir de entonces fue trisemanal y desde el 2 de octubre del mismo año el avión de Santiago a Barcelona hizo escala en Oviedo con la misma frecuencia, tres veces por semana.

Esta última línea denominada con cierta agudeza el "Transiberiano" por el personal de vuelo de Aviaco, por su gran dureza meteorológica, probó repetidas veces a los pilotos, demostrando éstos una gran pericia.



Primer despegue de CETA (Compañía Española de Tráfico Aéreo) desde Sevilla hacia Larache, en octubre de 1921.



Como muestra del dormido potencial aéreo del Principado, en el cuatrienio 1952-56 el tráfico aéreo dió excelentes resultados: el movimiento de aeronaves fue de 3589, que transportaron 44 mil pasajeros y 68 mil kilogramos de mercancías y correo.

Asturias tuvo servicio aéreo hasta 1963 en que fue suspendido por razones de "índole técnica" pero ya estaba redactando el proyecto del nuevo aeropuerto y se esperaba que las cosas rodasen mejor.

LA BUSQUEDA DE UN AEROPUERTO

En el año 1963, precisamente el 1 de junio, una orden ministerial clausuró el servicio regular de transporte aéreo en el Principado.

Bien es cierto que prácticamente desde el año 1959 no existía tal servicio, razones de índole técnica y comercial fueron haciendo cada vez más inviable el mantenerlo. Con el cierre del aeropuerto de Lugo de Llanera, Asturias volvía a estar aislada por el aire, una región de 500 kilómetros cuadrados y cerca de un millón de habitantes, con una industria que la situaba en uno de los primeros lugares con respecto a la producción nacional.

No es extraño por tanto que el Consejo Económico Nacional en 1962 analizase esta situación y como según los informes técnicos Lugo de Llanera no ofrecía posibilidades de mejora ni ampliaciones, recomendó que se dotase al Principado de un aeropuerto.

Lugo de Llanera tenía entonces dos pistas pavimentadas con asfalto y calculadas sólo para una carga por rueda de 20 toneladas. La pista E-W tenía 1000 x 45 metros y la N-S 676 x 40. Su ampliación no era posible debido a los obstáculos de los alrededores y en todo caso resultaría muy costosa; por otro lado las pistas no podrían recibir a los reactores.

Se comenzaron por tanto los pertinentes estudios y se eligieron en principio tres emplazamientos: Bobes, Pruvia y San Esteban de Pravia (Ranón); ventajas e inconvenientes sopesados aconsejaron la elección de Ranón, ya que tenía buenas condiciones meteorológicas y menores

movimientos de tierras que los otros dos. Bien situado con respecto a la zona industrial más generadora de tráfico y utilizable el 98% de los días, aún con viento cruzado de 36 kilómetros por hora.

Otra ventaja de Ranón, y en nada despreciable, era que la mayor parte del terreno pertenecía al Ejército del Aire, que había previsto allí la instalación de una base; solo había que expropiar 20 hectáreas de las 120 necesarias.

Se estimó que para 1975 la zona de influencia alrededor del aeropuerto, afectaría a una población de medio millón de habitantes, de los cuales correspondía el treinta por ciento (30%) al sector agrícola, el 43% al industrial y el resto (27%) al terciario o de servicios. Se consideró que el turismo y el transporte de mercancías tendría poca influencia.

Se efectuó también la previsión de tráfico, dificultosa por no existir estadísticas utilizables o representativas, aunque se tuvo en cuenta que un aeropuerto autogenera tráfico. Se obtuvieron los siguientes valores para 1975: 430 aeronaves/mes, 26 al día y 7 a la hora punta. El edificio terminal debería absorber 150.000 pasajeros anuales.

Se proyectó una banda en la dirección WNW-ESE de 2.400 x 60 metros lo que daba una pista de 2.018 metros de longitud corregida y 45 de anchura.

Para la primera fase (1964-65) se presupuestaron 20 millones de pesetas, 161 para la segunda (1966-67) y 122 para la tercera; un total de 403 millones a los que se añadirían 60 más para energía, balizaje y ayudas a la navegación.

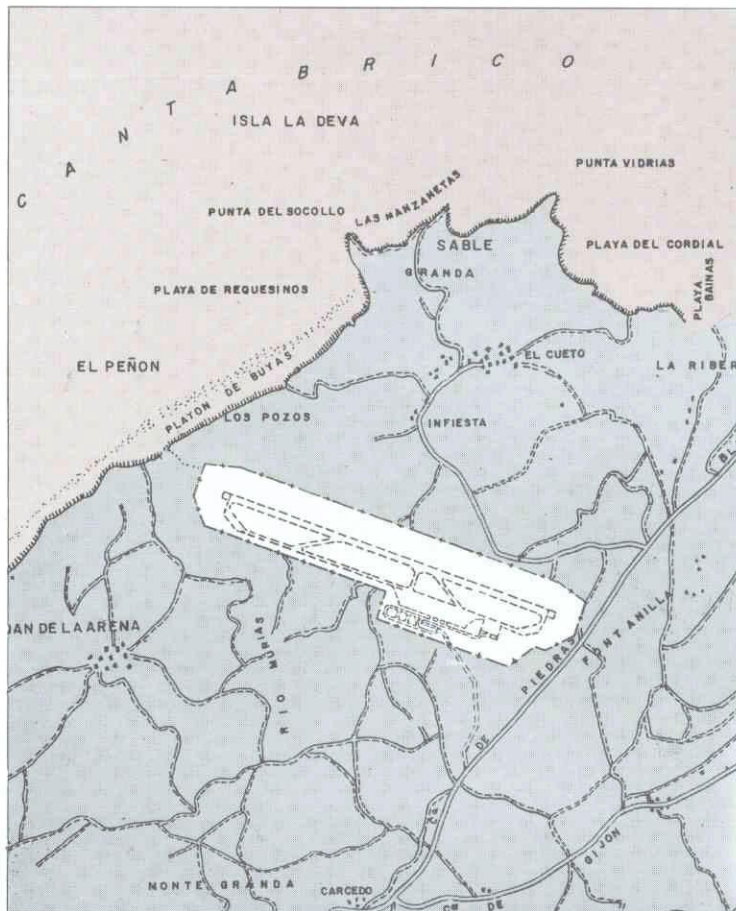
CONSTRUCCION DEL AEROPUERTO

Ee acuerdo con el Plan Director del aeropuerto de Asturias, dieron comienzo las obras en las fechas previstas, dirigidas por ingenieros aeronáuticos de la demarcación correspondiente, en este caso Valladolid, dependiente de la Dirección General de Aeropuertos.

En la prensa asturiana empezaron a aparecer noticias sobre el aeropuerto que se estaba construyendo y muchas personas se acercaban a Ranón para ver como progresaban las obras. El 13 de mayo de 1968 una delegación del Ministerio del Aire, presidida por los ingenieros aeronáuticos Pedraza, Bobadilla y Onieva, llegaron para inspeccionar las obras. Fueron recibidos por el ingeniero director de las mismas Marabini. Las autoridades de Avilés festejaron después a la comisión con la cordialidad característica de esta región.

Se informó a la prensa, de forma oficiosa, que se tenía previsto efectuar la inauguración del nuevo aeropuerto en junio de ese año 1968, pues las obras iban de acuerdo con los planes: "Iberia" daría el servicio de transporte; "Roca" se encargaría de los enlaces con Avilés y Oviedo y "Trilles" del restaurante del aeropuerto.

Se despacharon en las oficinas de Iberia los primeros billetes para Madrid con fecha 16 de junio para el avión que haría el servicio a las 8:30 de la mañana.



Aeropuerto de Asturias. Plano de localización.

Hasta el 15 de junio no se supo con certeza que la inauguración sería el lunes 17 y que se haría con la presencia del Jefe de Estado, lo que evidentemente era un privilegio para Asturias.

INAUGURACION DEL AEROPUERTO

El aeropuerto de Asturias, como es denominado oficialmente, había costado hasta entonces 240 millones de pesetas; la pista de vuelos y los edificios estaban terminados.

El aeropuerto era una magnífica obra de la ingeniería aeronáutica, en un terreno despejado, junto al mar que es donde debe estar cualquier aeropuerto de la cornisa cantábrica. La torre de control de nueva concepción se elevaba sobre los demás edificios: el edificio terminal era muy funcional y con capacidad sobrada para recibir el tráfico futuro.

Y llegó el día, lunes 17 de junio de 1968, día clave para el transporte aéreo asturiano y el día quizás más esperado aún que el 7 de septiembre de 1952, cuando se inauguró el servicio comercial en Lugo de Llanera. Habían transcurrido 16 años.

El gobernador civil, Mateu de Ros, alertó a la población astur por medio de la prensa y proclamas, recomendándoles la asistencia a los

diversos actos de la inauguración del nuevo aeropuerto y de otros actos programados en la visita del Jefe de Estado.

El Boletín Oficial, con fecha 11 de junio había anticipado por Orden, publicada en el mismo, la apertura del Aeropuerto de Asturias "al tráfico aéreo civil nacional e internacional para pasajeros, en utilización de horario diurno y nocturno a petición". Según otra orden, sería de 1.ª categoría administrativa. El 16 de junio llegaron los mandos y representaciones del Ministerio del Aire y el alcalde de Castrillón, municipio donde estaba enclavado el aeropuerto, aprovechó la ocasión para ofrecerles un "lunch" en el Club Náutico de Salinas.

El día 17 de junio, despegó de Barajas (Madrid) el avión DC-9 en que viajaba el Jefe del Estado. Eran las diez de la mañana. El avión siguiendo las instrucciones del centro de control de tráfico de Paracuellos, tomó rumbo a Zamora, sobrevoló León, Pajares, Grado —ésta última población a las 10:49— y el aeropuerto, por el cual pasó dirigiéndose al mar escoltado por cazas reactores F-104G, de la Base Aérea de Torrejón.

El DC-9 puso sus ruedas en la pista exactamente a las 10:52 y paró justo delante del terminal a las 10:54.

De pasajeros venían en el avión la esposa del Jefe del Estado, nacida en Asturias, Carmen Polo de Franco, Alonso Vega, Ministro del Aire y esposa, Navascués —Presidente de Iberia— Lázaro Ros, Laviña, Pombo, Sirvent, Labadie, etc.

El Jefe de Estado bajó del avión y se dirigió a un templete preparado al efecto, donde escuchó el himno nacional, saludando seguidamente a todas las autoridades. Después se oyó un gran estruendo cuando los 4 reactores de escolta se despidieron sobrevolando la pista.

Como estaba programado, la esposa del General Franco bautizó al DC-9 con una botella de sidra traída especialmente de un lagar de Mieres. El nombre del bautizado "Ciudad de Oviedo". En el vestíbulo del edificio terminal se descubrió una placa y el arzobispo bendijo a continuación las instalaciones.

Los servicios comenzaron diariamente con aviones Fokker F-27; un vuelo a Madrid a las 8:30 de la mañana y otro de regreso del mismo punto a las 21:05.

Los aviones Convair CV-440, harían los servicios a Santiago y Bilbao con una frecuencia de 4 días a la semana.

Las previsiones de tráfico se cumplieron holgadamente y en lo que quedaba de año, hubo un movimiento de veinticuatro mil pasajeros, 30 toneladas de mercancías y 65 de correo.

En el año 1985 hubo 4.656 movimientos de aeronaves doscientos ochenta y ocho mil pasajeros, 440 toneladas de mercancías y 163 de correo.

ASTURIAS: MOMENTO ACTUAL

El 28 de marzo de 1988, la compañía aérea Aviación y Comercio se hizo cargo de los servicios interiores regulares con Asturias que desde 1968 en que fue inaugurado el nuevo Aeropuerto del Principado y hasta esa fecha, venía realizando Iberia.

El gobierno está ultimando la discusión de un decreto para liberalizar el transporte aéreo, aunque con un control muy estricto de la Administración y se podrán crear compañías aéreas privadas en competencia con Iberia y Aviaco.

Este decreto parece indicar que el camino es hacia la llamada "aviación regional" que como claramente ha manifestado un experto en transporte aéreo, es una de las asignaturas pendientes del actual gobierno; proceso por otro lado inevitable desde la entrada de España en la Comunidad Económica Europea. Naturalmente que está todo por hacer puesto que no hay marco legal adecuado para la aviación regional pues la vigente Ley de Navegación Aérea la ignora.

La aviación regional trata de resolver las especiales características de algunas zonas geográficas necesitadas de servicio aéreo que evidentemente tiene gran futuro. Es un concepto funcional de un medio de transporte que sirve principalmente a los intereses regionales que entendemos son tan importantes, al menos, como los nacionales o generales.

En lo que se refiere a la región astur, la aviación regional parece que será la evolución lógica, pero esto será en su día historia. ■