

El primer avión que llegó a Canarias por sus propios medios

RICARDO GARCIA DE CELIS BORRELL

Fue un hidroavión francés que, el 24 de Diciembre de 1919, amerizó en el Puerto de la Luz y de Las Palmas, despegó, dieciocho días más tarde, desde la Playa de Las Canteras y recaló en Gando y Arrecife de Lanzarote tras sobrevolar Fuerteventura

La noticia del arribo de un hidroavión francés a Las Palmas fue comunicada a la ciudadanía con cierta antelación y, desde muy temprano, la víspera de Navidad de 1919, los habitantes de la capital grancanaria estuvieron pendientes del cielo insular. A una hora convenida, los sirenazos de la fábrica "Cicer" y los voladores lanzados desde el Gabinete Literario alertaron de la inminente llegada del aeroplano que, a eso de las dos y cuarto del mediodía, apareció por el Este y amerizó frente al hotel Sta. Catalina.

Se trataba de un hidrocanoas biplano Georges-Lévy GL.40 de la *Marine Nationale* francesa, a cuyos mandos venía el Teniente de Navío Henri Lefranc, en compañía de un mecánico apellidado Rhonam. Nada más acuatar, Rhonam, orgulloso, colocó la enseña tricolor de su país en la proa de la aeronave que, entre las aclamaciones de una multitud emocionada, se dirigió navegando hacia el interior del puerto. Allí fondeó junto al cañonero *Dedaigneuse*, su fiel apoyo marítimo, llegado con antelación a La Luz.

Lefranc y Rhonam habían invertido cuatro horas y veinte minutos en vuelo directo desde Agadir, a una velocidad media de unos 150 km/h, no sin algunos problemas de funcionamiento en el único motor de su aparato. A pesar de ello lograron completar la séptima etapa del raid en el que estaban empeñados: Francia-Senegal, con Tolón como punto de partida y escalas en Rosas, Valencia, Almería, Málaga, Quenitra, Agadir, Las Palmas, Cabo Blanco, Port Etienne y, finalmente, Dakar; toda una proeza dadas la fragilidad y limitaciones de los aeroplanos de entonces.

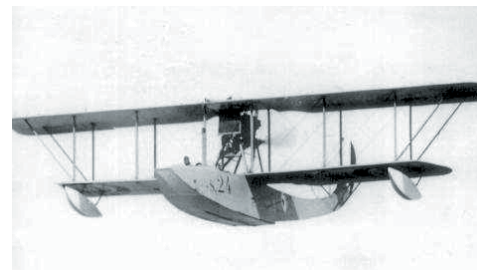
No fue, sin embargo, Henri Lefranc el primero que volara con un avión en Canarias; ese honor le cupo a su compatriota Leonce Garnier, el cual, en 1913, trajo a Las Palmas, desmontado y en barco, un monoplano Bleriot XI con el que realizó varios vuelos. El propio Garnier y, con posterioridad, otros aviadores galos (Poumet, Pierron y Demazel) continuarían con las, denominadas, "Fiestas de Aviación" aquí, pero ya solo volarían en la isla de Tenerife, hasta poco antes del comienzo de la Primera Guerra Mundial. En Gran Canaria se hubo de esperar cinco años más –hasta la llegada de Lefranc– para ver, de nuevo, un "más pesado que el aire" hendir el azul. La novedad consistía en que, esta vez, había despegado desde otro suelo no canario y llegado al archipiélago por sus propios medios.

El raid de Lefranc tuvo su origen en el interés de Francia por establecer comunicaciones aéreas con sus colonias del Africa Occidental. Como efeméride aeronáutica canaria, la importancia incuestionable de este vuelo radica, no solo en el hecho de que el GL.40 fué el primer aeroplano que llegó por aire hasta Canarias, sino que también se convirtió en el primero que vieron los habitantes de las otras dos grandes islas de la provincia de Las Palmas: Fuerteventura y Lanzarote.

En pleno siglo XXI, tan acostumbrados estamos ya a convivir a diario con los más sofisticados adelantos tecnológicos, que nos es difícil hacernos una idea de lo que la llegada de aquel hidroavión –cuyas características técnicas hoy nos harían reir– significó. Fue como si nosotros ahora viviésemos la llegada, previamente anunciada, de una nave de aspecto desconocido procedente del planeta Marte. ¿Cuál no sería nuestra expectación, nuestra emoción luego al verla?, ¿Qué ambiente habría en la ciudad?...

De la emoción indescriptible y el desacostumbrado ambiente que generó aquel hidroavión en Las Palmas, nos hablan dos referencias bibliográficas que hemos encontrado: una es del político y periodista herreño José Padrón Machín, que vivió la llegada de Lefranc siendo niño, y la otra del también periodista Alonso Quesada (aunque es más conocido por su obra poética), quien, ya en la última etapa de su vida, relató lo ocurrido en la prensa de la época. En su libro "Memorias de otro desmemoriado" Padrón Machín, escribía, entre otras, las reveladoras frases que siguen a continuación:

«(...) El interés y la expectación de las gentes en general no podía ser mayor ni más



Hidrocanoas Georges-Lévy GL.40 de la Marine Nationale francesa, igual al de Lefranc, en vuelo. Se aprecian mejor en esta instantánea las líneas de este bello biplano.



El hidro GL.40 de Lefranc en la costa malagueña, cuarta etapa de su raid Francia-Senegal (Foto: aeropuerto de Málaga vía Luis Utrilla Navarro).

justificado, desde luego, pues se trataba de la primera nave aérea que llegaba a las islas Canarias. (...) El cordón que la policía había establecido para que nadie pudiera acercarse al avión, fue roto y pronto fue rodeado de impacientes curiosos, pero sin que nadie se atreviera a tocarlo y menos a producirle ningún daño. Por el contrario dio aquel pueblo buena prueba de gran respeto y civismo en aquellas emotivas e insólitas circunstancias. Sólo admiración por los adelantos de la ciencia pudo allí observarse. (...) Fui copartícipe de aquella emoción, de las más intensas que he sentido en mi vida. (...)»

El texto completo que Padrón Machín dedicó en sus memorias a los hechos descritos contiene algunos errores (fácilmente constatables con solo consultar los periódicos de aquellos días) Estos errores estuvieron motivados, sin duda, porque el herreño escribió sobre el hidroavión de Lefranc sesenta años después de su estancia en Las Palmas. El valor de su testimonio, sin embargo, no radica en el rigor histórico, sino en los sentimientos que transmite.

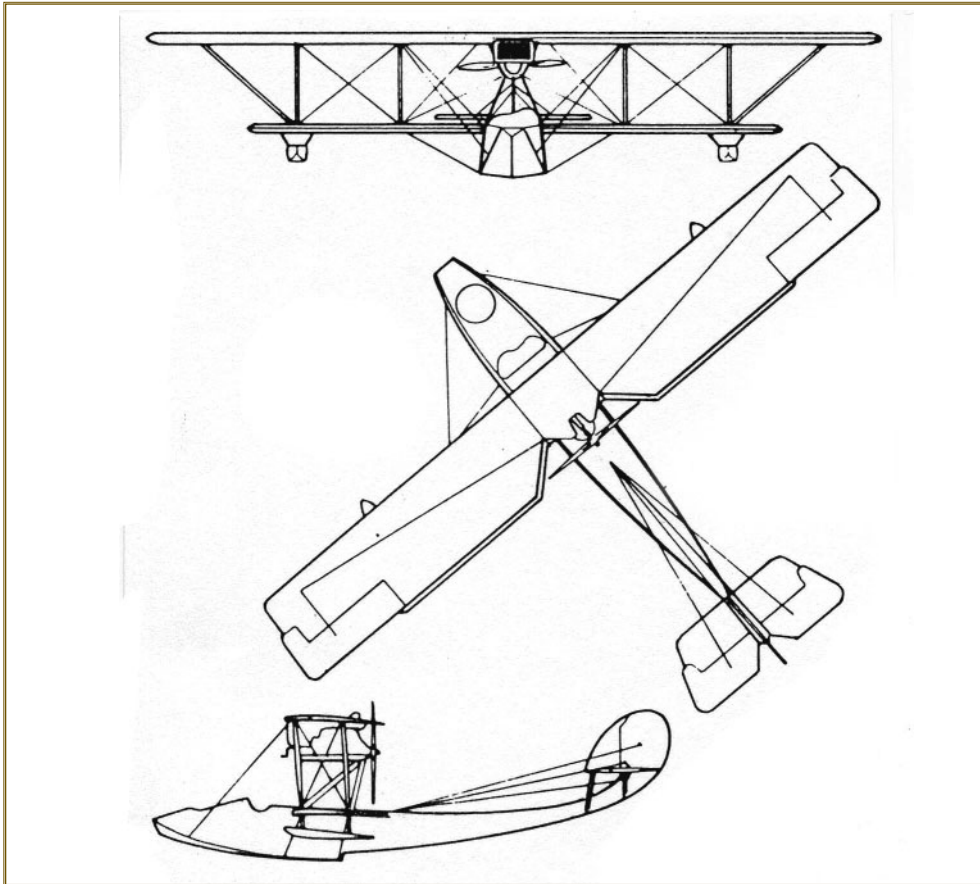
De lo escrito por Alonso Quesada en un jugoso artículo titulado “Un cristiano que vuela” –publicado en “La Publicidad” de Barcelona, el 3 de Enero de 1920-, recogido en sus “Obras completas. Tomo VI”, extractamos este otro interesante contenido:

«(...) El motor del aparato crujía sobre la ciudad y la ciudad entera se echó a la calle y llenó las azoteas. ¿Qué era aquello? Todos tenían un poco de miedo. Una mujer del pueblo dijo la frase decisiva: “Un cristiano con los brazos abiertos, volando”.

(...) El avión ha sido para esta pequeña ciudad, como la aparición de un cometa. Se ha mirado al hombre del avión que cruza las calles, como si tuviera una cola ruidosa, como si quisiera sacarle del bolsillo aquel aparato diabólico de prestidigitador, que resonaba tanto en el cielo. Todo el mundo se ha renovado con el avión menos los ingleses de la colonia. (...)»

Era tal el gentío deseoso de ver el hidroavión que los boteros del puerto hicieron el Agosto realizando viajes hasta sus proximidades. Poco después, el GL.40 pasaría al varadero de los *Blandy Brothers* para ser puesto a punto y revisado a fondo su motor; dos días más tarde, según las previsiones de Lefranc, habría de estar en perfectas condiciones para continuar su periplo africano.

Como de costumbre a los visitantes ilustres, la capital grancanaria se volcó en *Monsieur Lefranc*, que fue agasajado por sus autoridades y lo más granado de su sociedad: banquetes, excursiones, espectáculos... cosas todas que se repitieron al paso de más días de los previstos, pues la estancia del francés se alargó por diversas causas. Nunca fueron cosas sencillas las maniobras de despegue y amerizaje con un primitivo hidroavión, y menos aún con mal tiempo, una pleamar muy viva, exceso de peso o fallos en el motor. Estas y no otras fueron las circunstancias que, desde el supuesto primer día de partida, se aliaron para dar al traste con todas las tentativas de despegue que Lefranc realizó.



Plano a tres vistas del hidrocanoa biplano de Henri Lefranc, modelo fabricado para la marina de guerra francesa, en 1917, por la casa Hydroavions Georges Lévy. Su denominación militar de GL-40, fue más tarde eclipsada por las civiles de Lévy-Lepen o Farman-Lévy.

NOTAS ACLARATORIAS SOBRE EL HIDROCANOA "GL.40"

La gran confusión constatada en torno a las denominaciones empleadas por los periodistas de la época (con apelativos tales como "G.L.400", "C.L.400", "D.L.400", "GL-340", etc), para referirse al hidro con el que Henri Lefranc llegó hasta Canarias, complicaron bastante la investigación de los hechos narrados hasta que, tras ardua tarea, pude darme cuenta de que tipo de hidroavión en concreto era aquel. Es por ello que, a continuación, haré un esbozo de la historia del mismo, reconstruida a base de una extensa bibliografía que sería prolijo enumerar y que espero sirva de ayuda en futuros trabajos de otros historiadores aeronáuticos.

El hidro GL.40 fue uno de los primeros productos, y el de mayor éxito, de la empresa "Hydroavions Georges Lévy", que comenzó su andadura en 1915 con el diseño de hidroaviones triplanos. El GL.40 era un hidrocanoa biplano con casco de madera contrachapada, alas con estructura de madera y revestimiento de tela, con capacidad para dos tripulantes. Estaba propulsado por un motor Renault de 12 cilindros en "V", refrigerado por líquido, que proporcionaba una potencia de 300 CV a una hélice propulsora. Tenía una envergadura de 18,49 m, una longitud de 12,39 m y una altura de 3,85m, con un peso al despegue de 2.450 Kg.

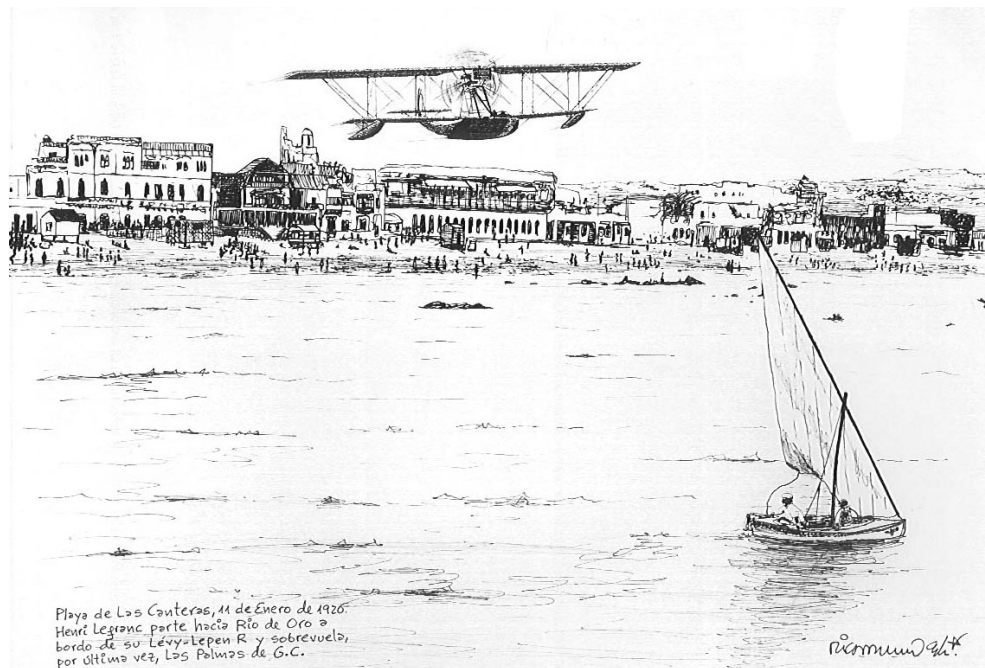
Con la denominación de Georges-Lévy GL.40 voló por vez primera en 1917 y fue el tipo estándar adoptado por la marina de guerra francesa para el patrullaje marítimo hacia el final de la Primera Guerra Mundial, estando activo en sus cometidos militares hasta mediados de la década de los 20 del pasado siglo.

Acabada la "Gran Guerra" los ingenieros Blanchard y Le Pen diseñaron una conversión civil del GL.40, con capacidad para un piloto y dos pasajeros, que pasó a denominarse Lévy-Lepen y fué utilizado por algunas compañías aéreas. La belga SNETA, con un Lévy-Lepen R, concretamente, inauguraría la primera línea aérea del Africa Ecuatorial (*Ligne Aérienne Roi Albert*, sobre el Congo belga) en Julio de 1920, uniendo Leopold-Ville y Ngombé, llegando más tarde hasta Lisala y Stanleyville. Esta línea funcionó, con éxito, hasta Junio de 1922, tras haber transportado un total de 95 pasajeros y más de 2000 Kg. de correo.

En el palmarés del GL.40 figura la victoria en el "IV Grand Prix de Monaco" para hidroaviones, que obtuvo el oficial de la *Marine Nationale* francesa Bellot, el 2 de Mayo de 1920, tras completar en su totalidad el enlace postal requerido en la competición, entre Mónaco, Ajaccio, Bizerta, Túnez y Sousse.

Por aquellos años desaparecía la empresa "Hydroavions Georges Lévy" y era absorbida por la de los hermanos Farman, que seguirían construyendo el modelo con la denominación de Farman-Lévy. Con modelos Lévy-Lepen o Farman-Lévy, tanto la compañía francesa *Compagnie des Transports Aériens Guyannais*, que operó en la Guayana francesa, como la española Red de Hidroaviones del Cantábrico, con su línea Bayona-Bilbao-Santander (aunque a causa de los accidentes mortales sufridos se clausuró poco más de un año después de inaugurada), usaron este poco conocido hidroavión durante aquellos "locos años veinte".

Impresión artística del autor que representa al hidroavión de Lefranc sobrevolando la playa de Las Canteras, el 11 de Enero de 1920, tras lograr, por fin, despegar y dar por terminada su Estancia en Las Palmas de G.C.



Los jornadas pasaban sin que el avión pudiese elevarse, entre el regocijo de los ingleses de la colonia –que habían digerido muy mal el ver como dos aviadores franceses eran los primeros en llegar por aire a Canarias-, la decepción y los comentarios de los espectadores, cada vez más jocosos conforme Lefranc sumaba intentos de salida. Pero el piloto, lejos de dejar ver herido su amor propio aceptaba, muy digno, todas las invitaciones que se le hacían para matar el tiempo (hasta dio una conferencia en la Escuela Industrial sobre la aviación en general, muy comentada entonces), mientras esperaba que la suerte le fuese más favorable. No lo duden, la aviación de aquellos tiempos heroicos dependía casi más de la suerte que de una tecnología aeronáutica aún en pañales.

No sabemos quien tuvo la feliz idea, pero sucedió que el Domingo, 11 de Enero de 1920, el hidroavión fue remolcado por el *Dedaigneuse* desde el Puerto de la Luz hasta la playa de Las Canteras -entonces también conocida como playa del Arrecife-, por estar más quietas sus aguas y, desde la zona del Confital, tras una media hora de maniobras, Lefranc realizó, por fin, con éxito la carrera de despegue. El GL.40 –casi ya parte integrante del paisaje laspalmeño, tras dieciocho días de permanencia- se elevó sin más problemas ante la sorpresa de los habitantes de la ciudad. Lefranc y Rhonam, por temor a engañar, de nuevo, involuntariamente, no habían advertido de este último y fructífero intento.

A modo de despedida, realizaron varias evoluciones sobre la Las Palmas antes de poner rumbo a Gando. En la rada de su nombre amerizarían y completarían dos días de evaluaciones que les convencerían de sus magníficas condiciones naturales. Condiciones que, en el futuro, se verían plenamente ratificadas por todos los otros raids aéreos que aprovecharían la abrigada situación de Gando, para coronar con éxito los complicados despegues a plena carga desde el mar.

De Gando pusieron rumbo a Fuerteventura, isla que sobrevolaron pero sin pasar desapercibidos: el 14 de Enero, un sorprendido corresponsal de “El Tribuno” en Puerto Cabras (hoy Puerto del Rosario), informaba del paso, por vez primera en la historia, de un avión por los cielos majoreros, el día anterior.

Ya sobre Lanzarote amerizaron en la bahía de Arrecife y causaron la natural revolución entre los conejeros, que nunca antes habían visto una máquina voladora. Pese a que, probablemente, el amerizaje en la capital lanzaroteña estuvo motivado por nuevos fallos mecánicos, no se escatimaron medios para obsequiar a los imprevistos visitantes, que hubieron de esperar hasta el día siguiente la llegada del *Dedaigneuse*. El cañonero francés trajo consigo esencia de aviación, inexistente en Lanzarote, y todo lo necesario para permitir la continuación del raid hasta Dakar.

Tras la escala en Arrecife se dirigieron hacia Cabo Blanco, en la antigua colonia española de Río de Oro, y, a partir de aquí, no mucho más es lo que conocemos a cerca de las últimas etapas de este viaje aéreo, que, según todos los indicios, no tuvo un final feliz. En la prensa de entonces no se hace referencia alguna hasta cuatro meses después de la llegada de los aviadores galos a Lanzarote: “El Tribuno” publicaba una escueta noticia en la que se informaba del telegrama que el cónsul francés en Las Palmas había recibido del propio Lefranc, donde anunciaba su próximo arribo en barco al Puerto de La Luz. Al parecer regresaba a Francia por vía marítima, tras haber sufrido la amputación de ambas piernas, como consecuencia de un accidente sufrido en el curso de alguna de las últimas etapas del raid. Imaginamos que de esta triste manera acabarían para siempre los vuelos de tan gallardo piloto, el primero en llegar hasta las islas Canarias a los mandos de un avión.