

112 Grupo: aquel desconocido

ANTONIO GUTIÉRREZ PADILLA

CASI anónimo y a caballo entre Canarias y los áridos enclaves saharianos nace esta Unidad, como una necesidad de acercamiento; un acercamiento difícil, circunstancial, medianero en el cordón umbilical, entre la España Peninsular y la España de las Hespérides.

Inicia su andadura en Cabo Juby, con la doble misión de cubrir, en lo posible, las comunicaciones con los puestos costeros del Sahara, y de controlar el espacio aeroterrestre de nuestra jurisdicción en aquel territorio, que no había de ser ocupado definitivamente, hasta el comienzo de la guerra civil española.

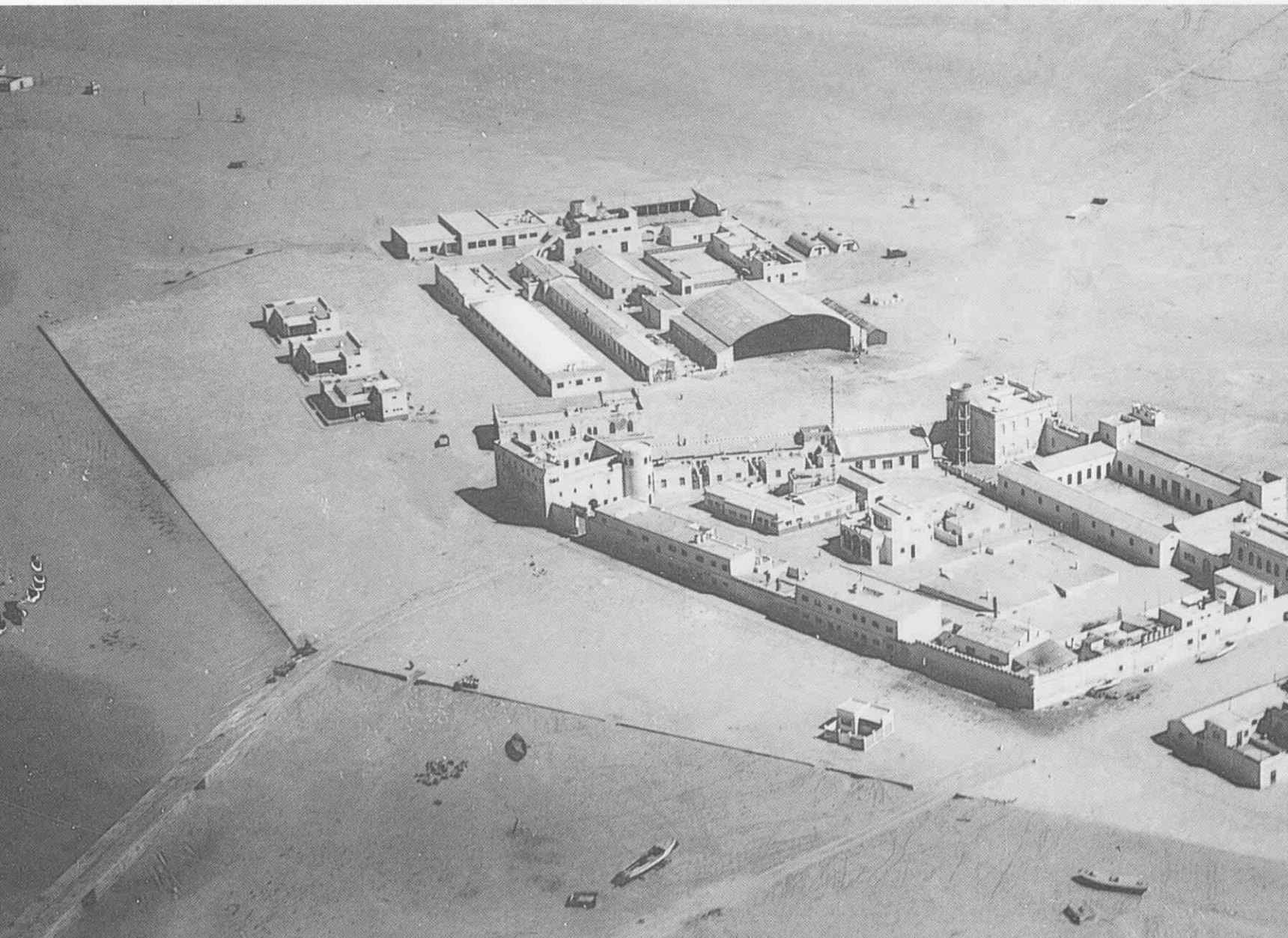
Pero situémonos en el tiempo y las circunstancias en que se gestó, lo que pudiéramos llamar, el embrión de esta Unidad, cuando aún figuraba como núcleo aéreo independiente, de lo que, sólo después de trece años, e integrándose en otro contingente aéreo, llegaría a constituir una Unidad orgánica, componente de otra gran Unidad de FF.AA. de la década de los cuarenta.

Corren los años veinte y los grandes "raids" aéreos entre Europa, Africa Central y América del Sur, se hallan en pleno apogeo, y en dura competencia, con ánimo de conquistar o batir records aeronáuticos.

La costa N.O. de Africa, Canarias y Cabo Verde, constituyen obligados puntos de apoyo, tanto logísticos como circunstanciales, para los hidro protagonistas de aquellos "raids". De otra parte, y sin que las islas conocieran aún, vuelos regulares, ni instalaciones aeroportuarias en tierra firme para tal fin, las incipientes actividades aéreas, registran algunos vuelos esporádicos, mayoritariamente militares.

Asimismo; compañías alemanas, como Lufthansa, y francesas, como Lateccore, operando con hidros, se configuran como pioneras de las líneas aéreas, entre un extremo y otro del Atlántico Sur y entre Europa y Centro-Africa.

Todo lo anteriormente expuesto, unido a la conveniencia de materializar la presencia española en el Sahara, parecer ser motivos más que suficientes para instalar una fuerza aé-



rea -aunque con las limitaciones propias de la época- en el punto geográfico, considerado, entonces, como el más estratégico, en función del apoyo logístico.

11 ESCUADRILLA

En atención a aquellas circunstancias, en 1928, se crea la 1ª Escuadrilla del Desierto, integrada, en cuanto a su material aéreo se refiere, por una patrulla de aviones Breguet XIV y otra de bimotors Fokker; un contingente mixto para reconocimiento y transporte.

Su Jefe era el Capitán Burguete y entre su personal, figuraba un Cabo Mecánico, quien hoy, aunque algo mermado en sus extremidades inferiores, pero con un espíritu y una jovialidad de 20 años, aún vive en Las Palmas y se encuentra en plenitud de facultades psíquicas. Nos referimos al Capitán don José M.ª Guereta Langarica, estrechamente vinculado, tanto a la Unidad de nuestro relato, como al resto de las actividades aeronáuticas de la Aviación Militar en Canarias.

Analizar las incidencias y vicisitudes de aquella Unidad, hasta principios de la década de los cuarenta, en que pasó a formar parte del 112 Grupo, nos desplazaría muy extensamente del objetivo concreto de este trabajo.

No obstante, destaquemos un episodio que refleja claramente las difíciles condiciones de supervivencia padecidas por el grupo de hombres que dotaban a aquella Unidad:

El 21 de mayo de 1930, el Capitán Núñez, y el Sargento Ferrer, sufren un accidente al tomar tierra en Cabo Bojador. El Capitán Burguete, acude con su avión para auxiliarles y todos son hechos prisioneros por los nativos.

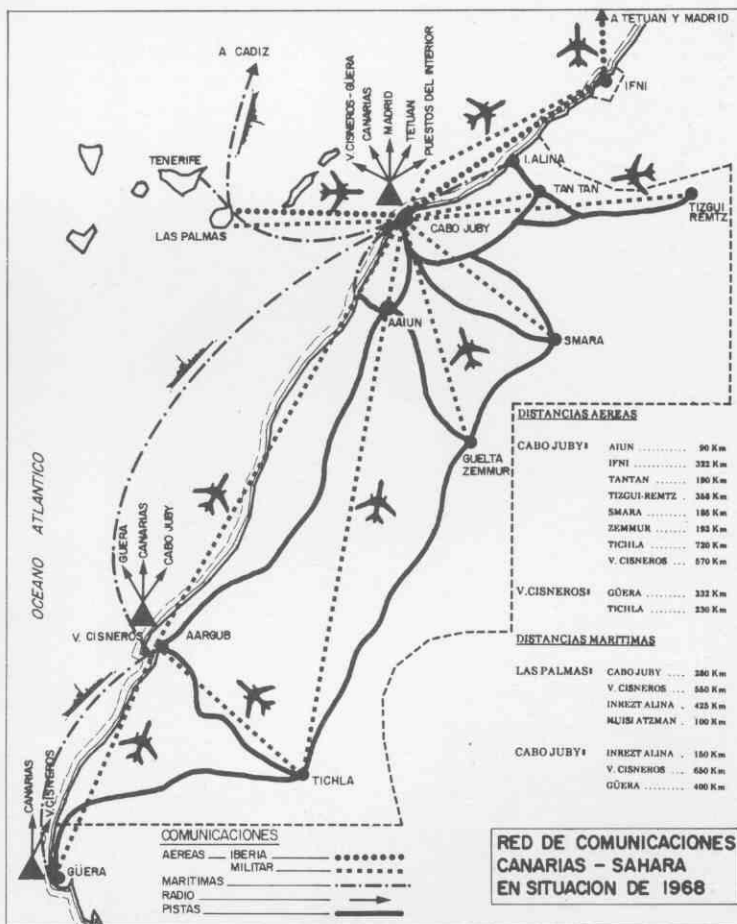
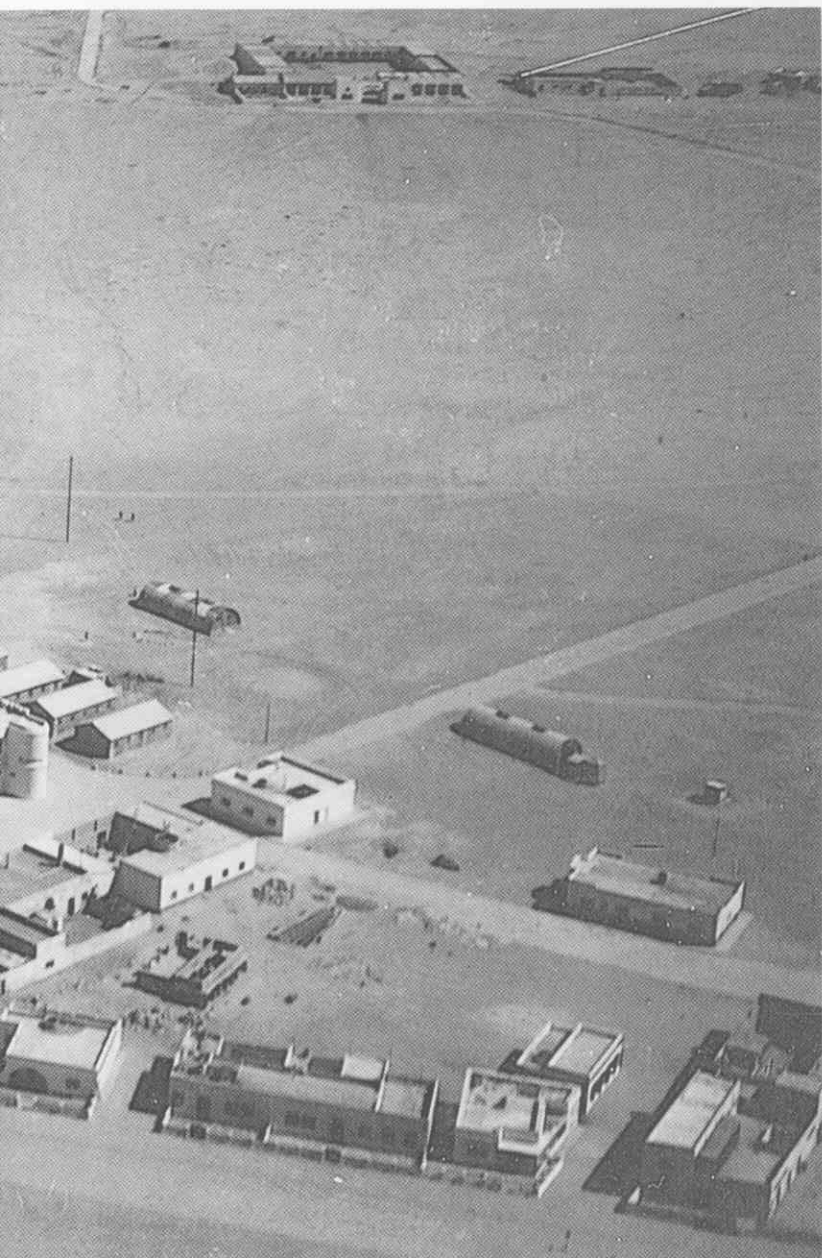
La aviación española, la francesa y un trimotor de CLASSA (que efectúa vuelos de ensayo para establecer una línea co-



Base Aérea de Hidros de Puerto de la Luz, con sus instalaciones demolidas

mercial con Canarias), realizan un reconocimiento aéreo, hasta averiguar que los prisioneros se encuentran sin novedad a unos 200 km. de Cabo Juby y a 40 de Cabo Bojador. Ante la costa, se sitúan los cañoneros "Canalejas" y "Wad Rad", para apoyar las gestiones de rescate, que tuvieron éxito y los aviadores fueron reintegrados a Cabo Juby.

Llega 1931, y la R.O. del 23 de marzo, establece -entre otras-, la línea Larache-Cabo Juby-Gando-Tenerife. Es entonces, cuando la 1ª Escuadrilla cobra más interés; más por cuestiones logísticas, en favor de la línea aérea, que por sí misma, pero las deficientes instalaciones de Cabo Juby determinaron que el gobierno suspendiera todas las actividades de aquella línea, hasta la concesión de los créditos necesarios para construir allí, los alojamientos adecuados para los pilotos y pasajeros.



A la izda. Cabo Juby, sede inicial del 112 Grupo y base de la 11 Escuadrilla.

Transcurren cuatro años y la Escuadrilla experimenta su primera reorganización. Su material aéreo queda reducido a tres aviones Fokker y una avioneta de enlace, con los que se define como unidad netamente de transporte aéreo, y es denominada 11ª Escuadrilla.

Un año después se produce el Alzamiento Nacional y, con la Guerra Civil, la ocupación definitiva del Sahara; pero aún no tiene lugar la organización de las Fuerzas Aéreas en el área Canarias-Africa Occidental. Es al final de aquella contienda, cuando por la amenaza de invasión por parte del Mando Aliado, durante la II Guerra Mundial, se hace necesario dotar a la Región de una fuerza disuasoria ante tal amenaza.

Así, el 1º de agosto de 1940, un grupo de aviones Fiat C.R.32 destacado del Regimiento del Aire nº 21 de Getafe, llega en barco al Puerto de Las Palmas y es estacionado en Gando. Los viejos Fokker de la 11ª Escuadrilla, son sustituidos por cinco Junker-JU-52.

El peligro de aquella invasión queda conjurado, pero la situación estratégica de Canarias-Africa Occidental, aconseja el establecimiento de una fuerza que garantice la cobertura aérea del Archipiélago.

El 30 de mayo de 1941 se crea el Regimiento Mixto del Aire Nº 4, integrado por los siguientes grupos:

- El 29, dotado con los Fiat expedicionarios que continúan en Gando.

- El 112, integrado por la 11ª Escuadrilla, que asimismo continúa en el mismo estacionamiento de Cabo Juby; más otra Escuadrilla de la que nos ocuparemos seguidamente.

54 ESCUADRILLA

En los planes de cobertura aérea, ya mencionados, con motivo de la II Guerra Mundial, figuraba -entre otras unidades-, un grupo de hidros a estacionar en el Puerto de la Luz (Las Palmas de Gran Canaria); planes que no llegaron a materializarse por las razones ya expuestas, y el grupo en

cuestión quedó reducido a una patrulla de Hidros Dornier Wal.

Estos aviones llegan a Las Palmas, a bordo del "Almirante Lobo", un día aún no precisado del mes de marzo de 1941, procedentes de la Base del Atalayón (Melilla). No lo hicieron por sus propios medios por cuestiones de seguridad, supuestamente motivadas por aquel conflicto mundial.

Las sucesivas denominaciones de esta Unidad fueron:

- Patrulla de Hidros del Atlántico. diciembre 1940-enero 1941.

- Patrulla de Hidros de Canarias. enero 1941-septiembre 1941.

- 54 Escuadrilla. septiembre 1941-hasta su disolución.

Se advierte pues, que bajo la denominación de Patrulla, no llegó a disponer de material aéreo y sólo existió en ese período, a efectos de organización y acondicionamiento de las instalaciones, previas a la llegada de los aviones.

Pero simultáneamente a la incorporación de aquellos aviones se produce un hecho pintoresco y anecdótico, que habría de incrementar de forma imprevista los efectivos de aquella unidad. Analicemos el hecho:

A las 09:00 horas del día 9 de marzo de 1941, la radio del mercante español "Cabo de Buena Esperanza"; en ruta de Montevideo-

Sta. Cruz de Tenerife, capta un S.O.S. del hidroavión británico G-GXMJ, el que, agotado su combustible, hace una toma de emergencia, en el punto geográfico de 22º 12' L.N. y 19º 40' L.O. El buque pone rumbo a la dirección señalada, llegando al anochecer frente a La Güera y avista un biplano con flotadores y distintivos de la Royal Navy. Realizadas las maniobras de rescate, avión y tripulantes (que eran tres) son izados a bordo; operación que finalizó a las 21:00 horas.

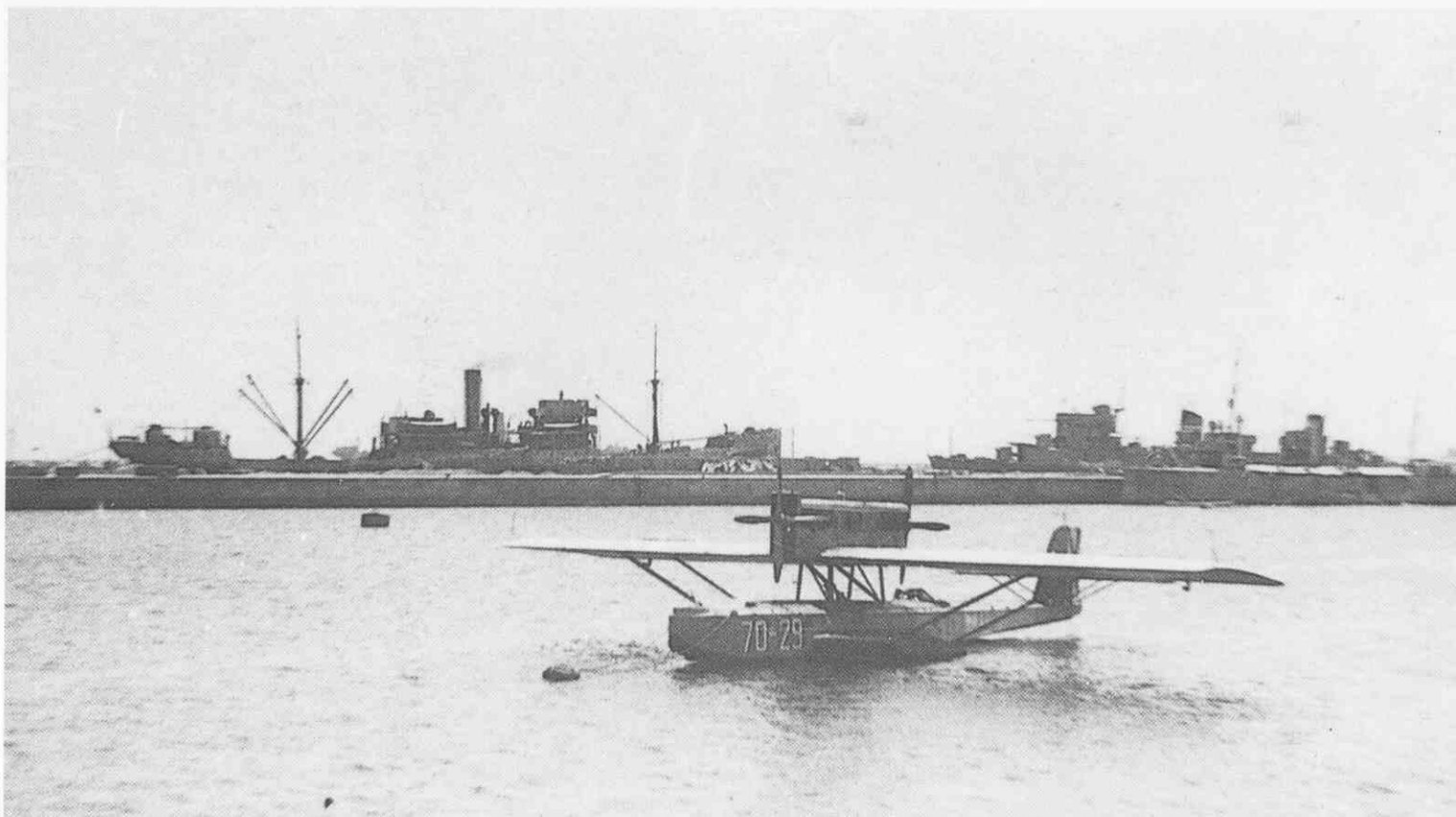
El avión era el P.4073 Fairey "Sword-fish" MK-1 que, supuestamente se encontraba en aquellas latitudes persiguiendo buques alemanes. El buque que lo rescató, lo desembarcó en Sta. Cruz de Tenerife (curiosa coincidencia,, con el Ha-



El capitán Pedro González García, último Jefe de la 54 Escuadrilla y único piloto que voló el H.R.6.1, durante la permanencia de este hidroavión en las FF.AA



El legendario Junker, JU-52 dotó a la 11ª Escuadrilla en Cabo Juby. Fue el primer avión militar en la Z.A. de Canarias y A. Occidental.



El Dornier Wal 70-29, amarado en la Base de Hidros del Puerto de la Luz; uno de los dos de su tipo que integraron la 54 Escuadrilla. (Foto gentileza de Andrés Betancor).

rriet, también británico, que fue rescatado hace pocos años por otro barco español). La diferencia estriba en que si bien en el caso del "Swordfish", sus tripulantes fueron también devueltos a su país, no así el avión, que pasó a formar parte de la dotación de la 54 Escuadrilla, con el indicativo de H.R.6.1.

Lamentablemente, su operatividad no pasó de realizar algunos vuelos de pruebas. La carencia de repuestos y las limitaciones en materia de mantenimiento, sólo permitieron que efectuara unos 17 vuelos, con un total de 7,04 horas.

La única singularidad de aquel avión es que fue el único ejemplar de su tipo que ha figurado en las Fuerzas Aéreas Españolas; y las peligrosas incidencias de vuelo, relatadas por el entonces Teniente González García, único piloto que lo voló.

Reseñamos algunas de ellas:

El hidro utilizaba dos clases de combustible; uno especial en un depósito de limitada capacidad llamado "nodriza", para la puesta en marcha y despegue; y el otro en los depósitos principales, para su consumo durante el vuelo.

"En el primer vuelo de pruebas, el piloto nota algo anormal en la alimentación y al regreso requiere al mecánico para que revise el sistema. El informe es: "Ha volado Vd. sólo con la reserva del "nodriza". La llave de paso al otro combustible no ha funcionado". "Es posible que si vuela cinco minutos más, se hubiera ido al agua".

"El último vuelo, lo realizó entre Gando y Puerto de La Luz, con el Coronel Escribano como pasajero. Durante el mismo se produjeron fuertes trepidaciones. Investigadas las causas después de la toma, se observó que dos tuercas de sujeción del motor a la bancada, estaban seccionadas limpiamente, y las otras dos dobladas. De puro milagro no se perdió el motor; y en aquella ocasión, sí se hubieran ido al agua irremisiblemente. Afortunadamente, por norma, los vuelos programados no excedían de treinta minutos. Esta avería, aunque grave, pudo haberse reparado en la Maestranza, pe-

ro el incidente y el susto consiguiente, determinaron que, aquél fuera el último vuelo del Swordfish H.R.6.1."

No conservamos una fotografía de aquel tan histórico como poco útil avión, pero el Comandante ITA don Carlos Hidalgo Liso ya fallecido, que lo puso en vuelo después de que fue incorporado a la Escuadrilla, y gran aficionado a la maquetería, elaboró un modelo a escala 1.7 que actualmente figura en el Museo Aeronáutico del MACAN.

Azarosa fue, también, la odisea vivida por uno de los Dornier de la Escuadrilla, el 80-29, que, previamente a su incorporación a la misma, había actuado en la guerra civil, en misiones de reconocimiento y bombardeo en el Cantábrico:

El día 10 de septiembre de 1936, mientras realizaba una de aquellas misiones, sufrió una parada de motor sobre el mar, a la altura de Cabo Vidio, lo que le obligó a efectuar un amaraje de emergencia. La maniobra del Teniente Guil, piloto del avión, fue un modelo de destreza y, sin ningún desperfecto, avión y tripulantes fueron auxiliados, horas más tarde, por el mercante español "Altube Mendi" que, remolcándolos, los llevó a Santander.

Con lo anteriormente expuesto, hemos analizado algunos antecedentes, así como la estructura orgánica del 112 Grupo de Ff.AA.; con dos Unidades tan dispares entre sí, como distanciadas físicamente. Un caso peculiar de dispersión y de funciones divergentes.



El capitán Juan Antonio Pallarés Martínez, Jefe de la 54 Escuadrilla y experto piloto de hidroaviones. (Foto gentileza de Joaquín Pallarés Rodríguez).

MATERIAL AEREO

Dado que la Aviación Militar en Canarias no existió hasta finalizada la Guerra Civil, los antecedentes previos a 1939, de los aviones que dotaron al Grupo, aparecen incompletos en los anales del MACAN, pero sí existe documentación sobre los mismos, a partir del segundo semestre de aquel año, cuando aún las Escuadrillas dependían de las Fuerzas Aéreas del Atlántico, organización previa en las islas, la creación de la Z.A.C. y A.O.

Así, los componentes integradores del 112 Grupo, en el momento de su creación, fueron los siguientes:

11ª Escuadrilla (Cabo Juby). Dentro de esta denominación y a partir de 1939.

Aviones Junker (JU-52)

JU-52	22-27	
JU-52	22-67	Pasaron a dotar: primero, al 4º Grupo de
JU-52	22-69	FF.AA. por disolución del Rgto. Mixto nº
JU-52	22-79	44 y después al Ala de Transporte nº 36.m
JU-52	22-80	
FOKKER-12	45-5....	Procedente de Tetuán (Z.A.M.). Desde
		noviembre de 1939 hasta marzo de 1940.

54 Escuadrilla (Puerto de La Luz)

Aviones Dornier Wal:

Hidro DW 70-18

Hidro DW 70-29

... Marzo 1940, hasta noviembre 1945.

Avión Fairey Swordfish

HR.6.1 54-1

... Marzo 1940.-Dejó de volar en mayo de 1946, aunque su baja definitiva se produjo en junio de 1948.

ACTIVIDADES:

Está claro que las actividades operativas del grupo fueron mucho más rentables en misiones de transporte, por parte de la 11ª Escuadrilla, que en las misiones de reconocimiento, de la 54.

Los JU-52, de la primera de estas Unidades, constituyeron, prácticamente el único enlace aéreo militar entre Canarias y A.OE., hasta el otoño de 1952, en el que pasan a formar parte del recién creado 4º Grupo de FF.AA., por disolución del Regimiento Mixto Nº 4.

De otra parte sentaron los orígenes del actual 461 Escuadrón, pues aquellos Junkers, más los incorporados a la Base

Aérea de Gando durante la década de los cincuenta, fueron los creadores del Ala de Transporte nº 36 que, a partir de abril de 1965, se denomina Ala Mixta Nº 46.

Es de lamentar que de la documentación relativa a la creación de la 1ª Escuadrilla en 1928, que fue remitida al E.M. del MACAN, a raíz de la evacuación de Cabo Juby, sólo se conserve una nota de remisión, componente de otros envíos, pues de ella hubieran podido extraerse muchas secuencias históricas y, probablemente, estadísticas sobre misiones, horas de vuelo, etc. De ahí que no nos sea posible concretar en números y en efemérides destacables su historial, pero sí queda constancia de que fue la unidad de FF.AA. pionera, en el espacio aéreo comprendido entre el Sahara y las islas.

Más claro lo tenemos en cuanto a la 54 Escuadrilla se refiere:

Su misión específica fue la del reconocimiento aéreo-marítimo de las aguas jurisdiccionales dentro de su radio de acción; misión que recayó, casi exclusivamente en los Dornier-Wal, que entre abril de 1941 y mayo de 1946, en que causaron baja todos los aviones, totalizaron doscientas cuatro horas y dieciséis minutos, distribuidas como sigue:

Dornier 70-18	129:18
Id. 70-29	67:54
Swordfish HR.6.1	7:04
TOTAL	204:16

De las 7:04 horas voladas por el HR.6.1. sólo 1:05, corresponden a reconocimiento; 1:20, a dos vuelos Pto. Luz-Gando y el resto, a vuelos de prueba.

MANDOS Y OFICIALES

La Jefatura del Grupo, tuvo su sede en Cabo Juby, hasta el 24 de noviembre de 1944, circunstancia lógica si tenemos en cuenta la mayor importancia operativa de la 11ª Escuadrilla, pero con la consolidación del Sector Aéreo de Ifni-Sahara, y el subsiguiente nombramiento de un Jefe Superior para su Jefatura, que asumía también la de las fuerzas aéreas estacionadas en el mismo, se optó por trasladar a Las Palmas, la cabecera del Grupo.

De otra parte, acaso las incómodas y poco halagüeñas condiciones ambientales de su localización, constituyeron un freno a la solicitud de las vacantes a cubrir en la 11ª Escuadrilla.

Claro ejemplo de aquel desinterés, lo demuestra el hecho de que por BOA nº 13, de 30-01-41, fueron destinados cinco oficiales con carácter de urgencia y la Jefatura del Grupo, no tendría su primer titular hasta mayo de 1942.

Los Mandos y Oficiales a raíz de la creación del Grupo, fueron los siguientes:

Nombres

Jefe del Grupo

Comandante don Emilio Jiménez Ugarte

Toma de posesión 27-05-42

Asume la Jefatura del Sector Aéreo.

11ª Escuadrilla

Capitán D. Luis Burguete Hasta 18-07-36

id. D. Mario Ureña Jiménez-Coronado

Agosto 1939-julio 1940. Jefe del S.A. Ifni-Sahara, siendo Tte. Coronel.

Capitán D. Mario de Prada Murillo 24-11-44

Jefe Acctal. del S. Aéreo

Oficiales

Tenientes:

D. Aurelio Vázquez Ansoar

D. Ignacio Iglesias López

D. Ubaldo Martínez Cazañas

D. Manuel Fernández López

D. Ramón Santiago Luélmo

D. Juan Torrens Galván

Alféreces:

D. Manuel Esteban González

D. José M. del Alamo de Frutos

CANO DEL AIRE ZONA AEREA DE CANARIAS Y AFRICA OCC. SECCION OPERACIONES

ORDEN DE RECONOCIMIENTO

EL JEFE DE E. M.
I. JEFE ESCUADRILLA Nº 54 DEL
REGIMIENTO MIXTO Nº 4.

PROPOSITO DEL MANDO.- Averiguar si en las proximidades del Archipiélago -
o Costa Española de Africa, hay movimiento de buques extranjeros especial-
mente de Guerra.

ZONA A RECONOCER POR ESA UNIDAD.- La zona de mar al Sur de las Islas de -
Gran Canaria, Tenerife y Hierro con una profundidad de 100 Km.

UNIDAD EJECUTANTE.- Un hidro Dornier de esa Escuadrilla.

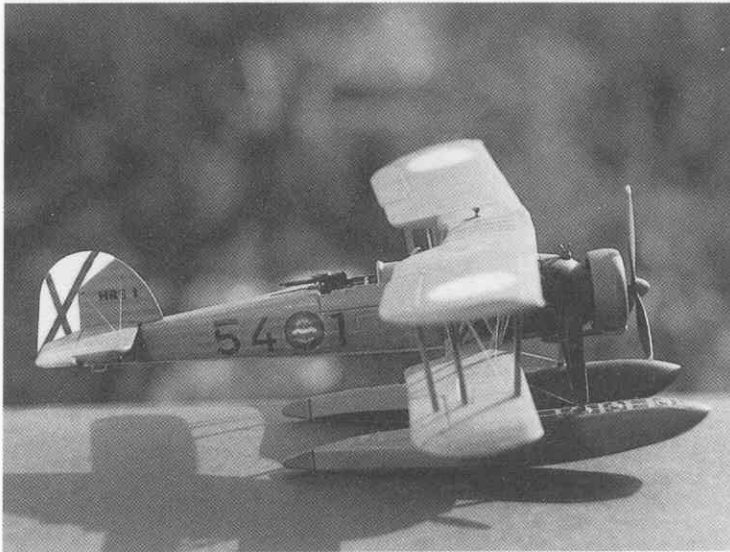
HORAS.- 9 de la mañana del día 11 del corriente

ALTURA.- 500 m. o la que permitan las nubes.

Caso de avistar algún buque o grupo de estos los reconocerá a distancia
averiguando si son mercantes o de guerra, número de ellos, situación --
aproximada y rumbo.
En ningún caso pasará por la vertical de los mismos.

Las Palmas de Gran Canaria, 10 de Abril de 1942
D.O. DEL JEFE DE LA ZONA AEREA DE CANARIAS Y AFRICA OCC.
EL TTE. CORONEL JEFE DE E. M.
-Francisco Escribano Aguirre-

Orden de misión para la 54 Escuadrilla. Se advierte un propósito
exclusivamente informativo. (N. del Autor)



El Fairey Swordfish H.R.G.-1, imprevisto componente de la 54 Escuadrilla. (Foto de su reproducción a escala, obra del comandante Carlos Hidalgo Lliso, que obra en el Museo Aeronáutico del MACAN, Base Aérea de Gando).

Destinados con carácter urgente s/BOA nº 13 del 30—01-41:

Tenientes:

D. Joaquín Perurena Labayen
D. Florentino Menéndez González

Alféreces:

D. Anselmo García Ruiz
D. Ricardo Visoso Rodríguez
D. Enrique Urgulo Irabien

54 Escuadrilla

Jefes:

Capitán D. Luis Expósito Herranz 04-02-41 (P.H. Atlántico)
Capitán D. Juan A. Pallarés Martínez 11-03-41 a 02-09-41
17-03-42 a 24-08-43
Capitán D. Pedro González García 11-09-43 a 02-10-47

Oficiales:

Capitán D. Timoteo Valiente Sánchez

Tenientes:

D. Jesús Martínez Rey
D. Manuel Abreu Pérez
D. Santiago Zárate Martínez
D. Pablo Marín Arenzana

Otros Oficiales que, posteriormente a 1942, alternaron en las dos Escuadrillas con marcada permanencia en Canarias:

Tenientes:

D. Juan Torrens Galván
D. Francisco Benítez Góngora
D. José M.^a Barbosa Villar
D. Pedro Fraile Lozano
D. Antonio Soriano Etchecopar

Otros muchos oficiales, con mayor o menor permanencia, figuraron en ambas Escuadrillas. Dado que su mención aquí haría muy extensa su relación, nos hemos limitado a citar los componentes de las mismas en un momento determinado. En todo caso, unos y otros fueron pioneros de la Aviación Militar en las Islas y Africa Occidental, como lo fueron los integrantes del 29 Grupo, hermano de Regimiento, estacionado en Gando.

Son de destacar en la 54 Escuadrilla, los Capitanes, Pallarés y González García, el primero experto en Dornier y el segundo en diversos tipos de hidros y, en conjunto, los protagonistas de, al menos, el 90% de los vuelos realizados por la Unidad.

INSTALACIONES

La Escuadrilla sahariana, ocupó las instalaciones situadas en el flanco Norte del Fuerte de Cabo Juby, consistentes en un hangar, alojamientos para Jefatura, Oficiales, Subofi-

ciales, Tropa y servicios. Pero la precariedad de medios, en lo que a apoyo logístico se refiere, y las condiciones ambientales propias del Desierto, fueron las notas predominantes en la localización de aquella Unidad que, además, hubo de establecer destacamentos en Ifni y Villa Cisneros; elegido éste como escala de diversas líneas aéreas extranjeras, antes de 1936. Sólo a partir del 17-10-40, en que pasó a formar parte del Grupo, las revisiones de su material aéreo, empiezan a ser realizadas en Gando, con lo que cobra más eficacia y operatividad.

En cuanto a la Escuadrilla Capitalina, se conservan, algunos proyectos de la instalación de la B.A. de Hidros que, poco más o menos, responden a la realidad de lo construido, y que fue suficiente para cubrir las necesidades logísticas de la Unidad.

Su localización, frente a la Base Naval de Canarias, acaso obedeció más a motivaciones históricas y convencionales, que a razones estratégicas. Aunque las condiciones, tanto meteorológicas como de operatividad, eran óptimas, en la época en que fue concebida la Base; resulta un tanto extraño que no se haya elegido la amplia Bahía de Gando, carente de los problemas inherentes a un puerto de mar y con espacios más abiertos, más aptos y de adquisición menos onerosa para las instalaciones en tierra, que las expropiaciones que se llevaron a cabo en el Puerto de La Luz.

Pero la orden telegráfica del Estado Mayor del Aire de fecha 13 de octubre de 1939, fue muy explícita en este sentido; en ella, se expone que "la utilidad y necesidad de la B. de Hidros del Puerto de La Luz, al establecerla dentro de la categoría "A" viene determinada por la importancia de esta Base, bajo el punto de vista militar, como defensa de todas las islas y costa atlántica, y así mismo, bajo el punto de vista civil, como conjunción entre Europa, el Sahara y América".

La superficie a ocupar, según el estudio realizado por el Jefe de Infraestructura de las Fuerzas Aéreas del Atlántico, D. Francisco Armenta, con fecha 3 de enero de 1940, fue de 78.811 m², de los que 20.000 serían ocupados por hangares; 6.000 por edificios y 58.811 por zona descubierta, si bien estas previsiones contemplaban las necesidades de un Grupo de 20 Hidros; previsiones que, como hemos expuesto, no se llevaron a cabo. Por ello, no toda esta superficie, fue ocupada por instalaciones aeronáuticas propiamente dichas, a las que sólo se dedicó un 30% aproximadamente. El resto sirvió de alojamiento a las Unidades de Tropas y Servicios de la Jefatura de la ZAC, que prolongarían su estacionamiento allí hasta bien entrada la década de los setenta, en que fueron devueltas al Estado.

Hoy aquellos espacios se han convertido en un espléndido y amplio paseo con diversas vías de comunicación adyacentes.

Contemplado desde la distancia de los cincuenta años que nos separan de su nacimiento, la importancia y el significado del 112 Grupo, se pierde o difumina en la pátina del tiempo; pero no cabe duda de que, mediante su Escuadrilla del Desierto, fue el que sembró la semilla de la Aviación en el Sahara y el catalizador del espíritu aeronáutico, que animó a nuestros pilotos de la postguerra, en las duras condiciones de supervivencia en aquel territorio.

A ello, se sumaron los dos únicos conflictos armados en que han intervenido las Fuerzas Armadas Españolas después de 1939.

Las campañas de Ifni y Sahara (1957 y 1975) fueron después, determinantes de aquella "misteriosa llamada del Desierto" que, aún hoy, es consustancial a todos los que, directamente, dedicaron gran parte de su vida, a mantener la presencia española en el Africa Occidental.

En Las Palmas, constituyó la novedad de una Unidad de FF.AA., en plena Capital, acaso como un símbolo y un homenaje a los Ramón Franco, Gago Coutinho, sacadura Cabral, Charles Lindberg, etc. como motivo de sus escalas en el Puerto de La Luz, para la consecución de sus grandes gestas aeronáuticas. ■