



Foto N° 8: FAIREY IIIID.
Lusitania de Cabral y Coutinho en El Puerto de La Luz.

uno de sus principales pilotos, **Louis Delrieu**, hacia 1921, que explorara la costa africana a fin de recopilar datos para un posible establecimiento de línea aérea entre Francia y Senegal. Desde 1919 ya se podía viajar desde Toulouse a Casablanca y se podía pensar que esta línea se ramificara a Canarias. Sin embargo, todas las gestiones que se realizaron para que Canarias estuviera enlazada resultaron estériles. En 1924, con hidroavión o hidroaviones **Schreck FBA17**, de la constructora H.B.A (Franco-British Aviation), de **Louis Schreck**, biplaza con motor de 150 CV, Puerto de Cabras (actual Puerto del Rosario-Fuerteventura), el 30 de marzo de 1924, tuvo la primera experiencia aeronáutica con la consiguiente curiosidad y expectación de sus moradores⁹. Meses más tarde, Delrieu sí estaría en Gran Canaria con el **Schreck**, el cual llegó en barco y fue trasladado a la playa de Las Canteras en donde se armó. Es creencia que este aviador, en razón a la misión que traía, dio la primera vuelta aérea a la isla de Gran Canaria.

La compañía francesa Latécoère consiguió llegar a Argentina en 1928 y un año después a Chile. La aviación se iría extendiendo, de forma continua, por ciudades y continentes y solo habían pasado una treintena de años de aquel primer vuelo oficial de los Wright.

Y llegamos a **1926**, un año importante en el desarrollo de la aviación de Canarias. La entonces denominada Las Palmas y su Puerto de La Luz, serían protagonistas de la llegada de la más famosa aeronave de aquella época y de lo que significó para España: el **Plus Ultra**, un **Dornier Do-J Wal**, construido en Italia según diseño de Claudius Dornier. Uno de estos hidroaviones ya

estuvo en Gran Canaria en 1924, pero este vuelo lo trataré en relación a los primeros aviones que tomaron tierra en Gando.

Este hidroavión era metálico y de gran solidez, llevaba 2 motores Napier Lion de 450 CV cada uno y podía alcanzar una velocidad de crucero de 180 km/h y llegar hasta 5.000 metros de altura. El **Plus Ultra** (Ver Foto N° 9), de matrícula M-MWAL, llega a Gran Canaria con Ramón Franco como piloto; el capitán Julio Ruiz de Alda como observador al que acompañaba, con la misma misión, el teniente de navío Juan Manuel Durán González; asimismo, el mecánico Pablo Rada y el fotógrafo Leopoldo Alonso que, para evitar un peso excesivo en el despegue desde la bahía de Gando, se tuvo que quedar en Gran Canaria con todo su equipo.



Foto N° 9: El Plus Ultra saliendo del Puerto de Las Palmas.

La misión del **Plus Ultra** y su tripulación era cruzar el Atlántico-Sur y establecer contacto con los países sudamericanos y estudiar la posibilidad de una conexión fiable a través del avión, de modo que se estudió esta ruta atlántica que se llevó a cabo en un solo hidroavión, lo que fue un verdadero éxito y España se colocó entre las grandes potencias de la aviación de su época. Entre el clamor de miles de personas llegó a Buenos Aires el hidroavión y su tripulación el 10 de febrero.

También en 1926, pero ya en diciembre, se ha de resaltar un gran vuelo de la aeronáutica militar española: la travesía Melilla-Santa Isabel (actual Malabo-isla de Fernando Poo, Guinea Ecuatorial) conocida como **Patrulla Atlántida**, vuelo que se llevó a cabo en formación de los tres hidroaviones de la patrulla, tres **Dornier Do-J Wal**.

La misión de esta patrulla quedó establecida