

SE CUMPLE UN SIGLO DEL ATERRIZAJE DEL MONOCOQUE

Cien años volando a Mallorca

En 1916 el piloto Salvador Hedilla fue el primero que logró viajar en un avión, fabricado con tela y madera, desde la Península a Baleares. Se convirtió en el primer turista que llegaba a Mallorca por este medio de transporte. Un siglo después, el aeropuerto de Palma recibe 25 millones de pasajeros al año y es uno de los más saturados de Europa durante la época estival.

Enrique Sacristán

10/12/2016 08:00 CEST



Salvador Hedilla parte al amanecer del 2 de julio de 2016 desde Barcelona a Palma. / Miguel Baudes

Madrugada del domingo 2 de julio de 1916 en el Prat del Llobregat. El aviador cántabro Salvador Hedilla se dispone a disputar el raid Barcelona-Palma, dotado con un premio en metálico y la Copa del Mediterráneo donada por el rey Alfonso XIII. Su contrincante iba a ser el piloto vasco Luis Coterillo, pero durante las pruebas sufre un pequeño accidente en el despegue y avión se parte un ala.

Con la ayuda de un embudo, Hedilla echa gasolina en su Monocoque, un monoplano de diseño y fabricación propia, construido en la casa Pujol Comabella y Compañía. Se sube al aparato y un mecánico da el primer empujón a la hélice de madera, que comienza a rugir ante el asombro de los asistentes que han madrugado para presenciar este acontecimiento

histórico.

A las 5 horas y 2 minutos, el piloto se eleva y toma rumbo sur hacia Mallorca, situada a unos 240 kilómetros de distancia. Los primeros 20 minutos no los pasa muy bien. Un fortísimo viento de Levante le obliga a sujetarse el gorro entre las piernas y colocarse las gafas varias veces. Incluso piensa en regresar, pero al final las condiciones meteorológicas mejoran y prosigue hacía delante.

Aun así, el tiempo es desapacible y una espesa niebla impide ver el mar. Los cuatro buques de guerra que la Armada ha posicionado a lo largo del recorrido por si hubiera que prestar auxilio tampoco pueden ver ni oír al aventurero, que solo se puede orientar con una brújula, un altímetro (viaja a 2.000 m), un reloj y la carta de navegación.



Salvador Hedilla echando gasolina en su monomotor antes de partir de Barcelona. / Miguel Baudes

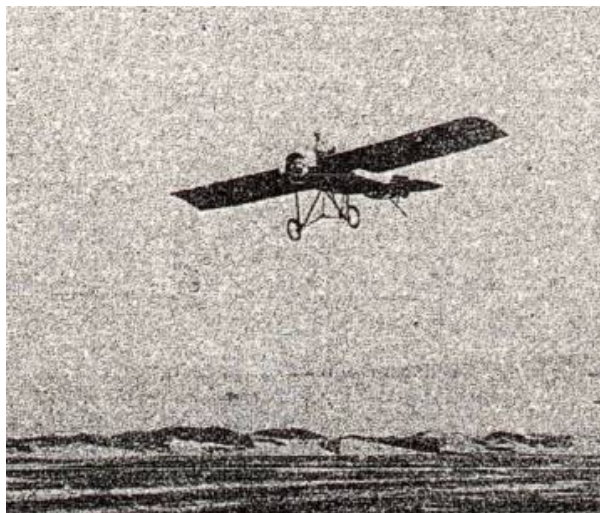
Mientras tanto, en la explanada de C'an Pere Antoni, en Mallorca, una multitud de más de 20.000 personas aguardan la llegada del avión. Aquí están los jueces y dos comisarios del Aeroclub de Cataluña que viajaron hace un par de días en el vapor a Palma para dar testimonio del acontecimiento y medir los tiempos.

Salvador Hedilla logró volar en 1916 de Barcelona a Palma con un monomotor de madera y tela

Después de minutos de tensa espera por fin alguien grita: "Allí, allí", señalando hacia el faro de Portopí, situado al oeste del puerto de Palma. El avión entra por el suroeste en lugar de llegar desde el norte como se esperaba. Lo que en un principio solo es un puntito negro en el cielo se va agrandando hasta confirmar que se trata del monoplano de Hedilla. Son poco más de las siete de la mañana.

La alegría se desborda entre los asistentes. El aparato desciende desde los 800 metros hasta aproximadamente unos 10, pero el piloto se da cuenta de que no puede aterrizar en la explanada con tanta gente y remonta de nuevo el vuelo. Durante esta maniobra se aproxima peligrosamente a las líneas del tendido eléctrico, que afortunadamente logra sortear.

Hedilla decide entonces buscar un lugar de aterrizaje alternativo. Se dirige hacia el este y lo encuentra a unos 10 kilómetros, en el Prat de Son Suñer, un campo de cereal recién cortado donde finalmente pone su aeronave en tierra, ante el asombro del labriego Lucas Vanrell que allí trabaja.



El avión de Hedilla llega a Mallorca. / Miguel Baudes

En esos momentos se desata la locura en Palma. La gente había visto descender el avión a lo lejos y los magnates y autoridades de la época que tenían coche salieron disparados en una carrera improvisada, a través de pedregales y trigales, para tener el honor de ser el primero en estrechar la mano del héroe del momento. Lo consigue un amigo de Hedilla con su Hispano Suiza.

Enseguida llegan los demás, y entre vítores y agasajos, el aviador cántabro es trasladado a C'an Pere Antoni, donde le recibe la multitud y se le hace entrega del trofeo de oro donado por el rey. Eso sí, como ha llegado solo, se acuerda que si en el plazo de tres meses cualquier otro piloto realiza el mismo recorrido en menos de las poco más de dos horas que tardó Hedilla, este tendrá que ceder su premio. Esto nunca sucederá, porque no hubo más candidatos durante ese tiempo.

Del turista 1 a los 25 millones anuales

“A Hedilla se le podría considerar el primer turista que llegó en avión a Mallorca, porque antes todos venían en barco”, apunta Miguel Baudes, presidente de la [Fundación Aeronáutica Mallorquina](#), quien ha recopilado toda esta historia del primer aviador que cruzó el Mediterráneo entre la Península y Baleares.

Baudes destaca el valor de venir en un monomotor con las alas de tela, ya que no era raro que fallara al motor o la hélice del aparato. “Pero aquello –añade–, hizo descubrir a los mallorquines que la aviación permitiría recibir el correo en el día, y realizar viajes mucho más rápidos y cómodos, conectando mejor la isla con la Península y el resto del mundo”.

A partir de los años 60 se popularizan los viajes a Mallorca, como recordaban varias canciones de la época

De hecho, en 1921 ya se inaugura la línea postal Barcelona-Palma operada por la compañía Aeromarítima Mallorquina mediante hidroaviones, aunque no es hasta 1934 cuando la empresa Aero-Taxi de Mallorca empieza a organizar los primeros vuelos turísticos a la isla, que aterrizan en el aeródromo de Son Sant Joan.

Al año siguiente se constituye el germen de Iberia (Líneas Aéreas Postales Españolas, LAPE) y se inaugura la primera línea regular entre Madrid y Palma (con escala en Valencia), que en 1936 se sustituye por la de Palma-Barcelona. Después de la Guerra, en 1939, Iberia y Lufthansa –los turistas alemanes han sido mayoritarios desde el principio– inauguran nuevas líneas

con base en el aeródromo de Son Bonet, ya que el de Son Sant Joan lo utiliza la aviación militar.



Portada de Los Stop dedicada al Turista 1.999.999

A finales de los años 50 el aumento de tráfico y la imposibilidad de ampliar Son Bonet hace que el gran aeropuerto comercial de las islas se traslade de nuevo a Son Sant Joan, donde se construye una terminal de pasajeros y nuevos centros de comunicaciones. Se sitúa a 8 kilómetros de la ciudad, muy cerca de donde aterrizó Hedilla. En 1960 se reabre al tráfico internacional y queda clasificado como de primera categoría. Ese mismo año comienzan nuevas obras de ampliación, que no se han detenido desde entonces ante la llegada masiva de visitantes.

En 1962 se supera el millón de pasajeros anuales. En tan solo tres años, en 1965, ya se dobla esa cifra. De finales de los 60 es la famosa canción de Los Stop de [El turista 1.999.999](#), “que se perdió las atenciones que brindaron al turista 2.000.000”. Para aquellos que no podían viajar en avión, otra canción de la época planteaba la construcción de un [puente desde Valencia hasta Mallorca](#), por entonces también un destino muy popular entre los recién casados.

Los turistas tampoco dejan de crecer en la década de los 70, y las autoridades se ven obligadas a construir una segunda pista y nuevas instalaciones. De algo más de siete millones en 1980 se pasa a los casi 10 millones de 1986 y los 15 millones en 1995. En 1997 se inaugura la nueva terminal y en 2003 el módulo de embarque interislas para los vuelos regionales.

“Las últimas actuaciones en las infraestructuras del aeropuerto de Palma han permitido que Son Sant Joan se adentre en el siglo XXI siendo uno de los aeropuertos más modernos del mundo y con una capacidad demostrada para atender a más de 20 millones de pasajero”, decía un informe de Aena a comienzos de este siglo.

El aeropuerto de Palma ha alcanzado la cifra récord de 25 millones de pasajeros anuales, según ha confirmado Aena

Sin embargo, a pesar de las inversiones de este operador aeroportuario –el mayor del mundo por número de pasajeros–, en 2016 ya se han superado por primera vez los 25 millones de pasajeros anuales en este aeropuerto. Aena lo ha confirmado [con los datos de noviembre](#). Esta ingente cantidad de turistas se concentra sobre todo en verano, cuando se acumulan los retrasos que tanto molestan a los pasajeros.

El pasado mes de julio, en sábados sucesivos, se fueron batiendo los récords históricos de vuelos operados en el gran aeropuerto balear, marcando un hito el día 30, cuando se contabilizaron 1.100 movimientos. En septiembre, también fue el quinto aeropuerto con más retrasos de Europa. Sin embargo esta congestión no sucede en temporada baja, entre noviembre y marzo, cuando hay entre 200 y 300 movimientos diarios de aviones.

“Aunque no estemos hablando del peor aeropuerto europeo en cuanto a demoras, las cifras no dejan de ser muy mejorables”, apunta Raúl Cabello, controlador aéreo del Centro de Control de Palma de Mallorca, quien propone algunas medidas para mitigar el problema: “Mayor adecuación de los sistemas de gestión de la afluencia del tránsito aéreo (los famosos *slots*) y actualizar los procedimientos operativos para hacer frente a las necesidades del tráfico actual”.



Recinto aeroportuario de Palma de Mallorca. / AENA

Además, el también portavoz de la Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo (APROCTA), considera que habría que adecuar la plantilla de control a las necesidades del tráfico estival en Baleares, y en general, en toda España, "ya que [consideramos insuficiente](#), aunque positiva, la convocatoria actual de plazas, teniendo en cuenta el crecimiento del tráfico aéreo".

Nuestro país ha superado este año su récord anterior de pasajeros, establecido en los 210 millones de 2007. Solo a Palma llegan cada año más de un millón de pasajeros de Dusseldorf, otros tantos de Madrid y desde la que sigue siendo la conexión más importante: Barcelona, un siglo después de la hazaña de Hedilla.

Seguro que estas cifras y la evolución increíble que ha experimentado la aviación en cien años sorprenderían al aviador cántabro, que falleció cerca del río Llobregat mientras pilotaba su aeronave un año después de su vuelo a Mallorca. En 2017 se organizarán diversos actos para recordar el centenario de su muerte, entre ellos la construcción de una nueva réplica de su monomotor (hay [otra en Barcelona](#)), para que los millones de turistas que llegan a Palma en avión recuerden quien fue el primero.

Dos accidentes mortales y un salvamento

"Desafortunadamente, a lo largo de su historia, el aeropuerto de Palma no se ha visto libre de accidentes aéreos con consecuencias fatales", señala el controlador Raúl Cabello, quien recuerda que los dos casos más significativos se produjeron con aeronaves de carga. El primero sucedió en [1993 con un DC3 que se estrelló](#) contra la plataforma, la zona en la que se estacionan los aviones, al perder potencia durante el despegue. El segundo ocurrió en 2002, cuando un turbohélice [Fairchild Metro III](#) procedente de Madrid impactó contra la pista en la maniobra del aterrizaje. En ambos casos, fallecieron las parejas de pilotos que viajaban en cada una de las aeronaves.

En otros casos se pudo evitar la tragedia. Hace unos años otro turbohélice privado realizaba el vuelo Cuatro Vientos - Palma de Mallorca. Cuando se encontraba sobrevolando el Mediterráneo a unas 40 millas al norte de Ibiza notificó que tenía una fuga en el tanque de combustible. Instantes después, declaró emergencia e informó de que no llegaría al aeropuerto. Al encontrarse más cerca del aeropuerto ibicenco que del mallorquín, se le dieron rumbos para proceder hacia la isla pitiusa con la esperanza de que el aeropuerto de Ibiza estuviera dentro de su radio de alcance. Poco después constató que tampoco llegaría a este aeródromo y que en breve se quedará sin sistema eléctrico, lo que incluye la radio y el traspondedor de la señal de uno de los radares.

Desde el primer instante se activó el protocolo de emergencia, y el Servicio de Búsqueda y Salvamento del Ejército del Aire, que envió a la zona un avión de vigilancia y dos helicópteros de rescate. En la pantalla radar se marcaron con precisión las coordenadas del último punto en el que el avión dejó su señal. Incluso un avión comercial de la extinta Spanair que sobrevolaba la zona se ofreció para volar en círculos alrededor de algo que podrían ser los restos de la aeronave sobre la superficie del mar y así facilitar la localización por parte de los aviones que venían al rescate.

Las condiciones del mar fueron las propicias, y la pericia de los controladores aéreos y los pilotos fue de tal nivel que las tres personas a bordo del aparato, que habían sobrevivido al impacto, fueron rescatados con vida a los pocos minutos de ocurrir. "A pesar de estos accidentes, que mientras sigan no habrá lugar para la complacencia, hay que destacar que el avión es el medio de transporte más seguro que existe, gracias a la estandarización de las regulaciones y al minucioso trabajo de los profesionales del sector", concluye el controlador.

Derechos: **Creative Commons**

TAGS

SALVADOR HEDILLA |

AEROPUERTOS |

CONTROLADORES |

AVIACIÓN |

Creative Commons 4.0

Puedes copiar, difundir y transformar los contenidos de SINC. [Lee las condiciones de nuestra licencia](#)