

Getafe y la aviación

Centenario de la creación de la Base Aérea de Getafe

MARTÍN SÁNCHEZ GONZÁLEZ
Cronista oficial de Getafe

Introducción. Los inicios de la aviación en Getafe

«Alas gloriosas de España, fundamento inspirador del himno del Ejército del Aire, vienen surcando desde hace más de un siglo los cielos de Getafe, escribiendo en el viento la hazaña y la gloria infinita de ser español».

Estas frases, extraídas del estribillo del citado himno, compuesto por el ilustre escritor gaditano D. José María Pemán, parecen apropiadas como introducción de este artículo, para significar el valor y el mérito de aquellos intrépidos aviadores, que con sus «viejos cacharros» cortaban el viento rompiendo el silencio y la quietud de la vida diaria del pueblo de Getafe; de condición humilde, eminentemente rural, que apostó por el desarrollo de la aeronáutica y por un futuro más prometedor.

Así ha sido durante más de cien años. Getafe comenzó su andadura aeronáutica al ser elegida como meta final de la primera carrera aérea deportiva internacional celebrada en el mundo, conocida como el Raid París-Madrid. El 26 de mayo de 1911, un intrépido aviador de origen francés, llamado Jules Vedrines, sobrevoló los cielos entre las ciudades de Issy les Moulineaux (París) y Getafe (Madrid).

Por ello, y para comprender mejor la evolución social, industrial y económica de Getafe, es necesario hacer una mínima referencia a su historia.

Getafe, en aquellos tiempos, era una ciudad agrícola y ganadera, con una topografía suave, estratégicamente situada a 13 km de la capital de España y con excelentes vías de comunicación por carretera y ferrocarril.

En su extenso término municipal (78,74 km²) había grandes áreas de terreno dedicadas al cultivo de cereales, viñedos y

olivares (hoy desaparecidos en su mayoría). En las proximidades del pueblo se observaba una finca de propiedad municipal (la dehesa de Santa Quiteria, de 200.474 m²) apta, desde el punto de vista de la orografía, para el aterrizaje y despegue de aquellas máquinas voladoras. Por estos motivos, no existían aparentemente obstáculos significativos que desaconsejaran la propuesta realizada por el capitán D. Alfredo Kindelán para instalar en la dehesa de Santa Quiteria un campo de aterrizaje. Además, la propiedad era del municipio y, en consecuencia, más fácil de obtener autorización para realizar un evento de proyección internacional.

Finalizada la Guerra Civil, la aviación continuó su ritmo, y la Base Aérea de Getafe, heredera del primitivo aeródromo, fue testigo de los grandes acontecimientos habidos en el municipio. La implicación, cooperación y excelentes relaciones del Ejército del Aire con las principales instituciones getafenses, en la vida social y administrativa de la ciudad, ha sido y es muy apreciada por el pueblo a lo largo de su historia.



Getafe1977.



Getafe 1985.

A continuación, y de manera cronológica, haremos un repaso de los acontecimientos más destacados vividos en Getafe desde los inicios de aquella histórica carrera.

París-Madrid (Issy les Moulineaux-Getafe), 1ª carrera aérea internacional

La carrera organizada por el periódico «Le Petit Parisien» bajo el patrocinio y control deportivo del Real Aero-Club de Francia constaba de tres etapas: París-Angulema, Angulema-San Sebastián y San Sebastián-Madrid.

El piloto francés, Jules Vedrines, fue el primer aviador que, tras sobrevolar el cielo de Getafe aterrizó en el aeródromo habilitado al efecto, situado en los terrenos de la citada dehesa de Santa Quiteria, hoy integrada en la Base Aérea de Getafe, resultando ser el vencedor del raid.

Estos terrenos fueron solicitados, el día 1 de mayo, al Ayuntamiento de Getafe por el capitán Alfredo Kindelán, presidente del Real Aero Club de España, como meta de aquel histórico vuelo. Las buenas condiciones de Getafe eran tan evidentes y el momento tan oportuno, que Ramón Abelló y Martí, natural de Reus y residente en Madrid, se adelantó a Kindelán, y el día 27 de abril presentó un escrito al alcalde de Getafe, don Gregorio Sauquillo Oyero, solicitando la dehesa para festivales de aviación y acoger la Carrera París-Madrid y otra Barcelona-Madrid.

El capitán Kindelán alegaba en su petición que las ventajas que este acontecimiento iba a tener para el pueblo eran claras y que el RACE era la única entidad reconocida en España en lo relacionado con la locomoción aérea, por lo que era responsable de la organización y coordinación, en territorio español, de la carrera y de la semana de aviación en los últimos días de mayo y los primeros de junio.

Nunca dijo Kindelán que tuviera el apoyo del rey, del ministro de la Guerra y del Gobierno en pleno, y omitió recordar

Don. Alfredo Kindelán, Capitán de Ingenieros, Presidente - del Real Aero Club de España, suplica á Vd. lo siguiente: Seguramente conocerá el Ayuntamiento de la digna Presidencia de Vd. que el Real Aero Club de España, única entidad reconocida oficialmente en nuestro país para lo que se refiere á locomoción aérea, organiza en unión del Automóvil Club y con el Aero Club de Francia un concurso de aviación París - Madrid que deberá celebrarse los días 22 al 27 de la actual mes de Mayo y con ocasión del mismo concurso quiere celebrar una semana de aviación en los últimos días de Mayo é primeros de Junio, para disputarse importantes premios concedidos por S.M. el Rey, Ayuntamiento y Diputación de Madrid, Ginebra y otras entidades. Las buenas condiciones que tiene la dehesa de Santa Quiteria propiedad de esa localidad han hecho pensar al Club de mi Presidencia que con muy conveniente utilizarla para aerodromo y á este objeto se ha acordado en Junta Directiva dirigirse á ese Ayuntamiento para rogarle nos conceda la autorización necesaria para utilizarla con ese objeto, bien entendido que como nuestra Sociedad es puramente deportiva y no persigue más objeto que el fomento de la navegación aérea, la concesión que solicita no impide la posibilidad de que otras entidades puedan utilizarla para el mismo objeto.

No es necesario enfortunarse en demostrar las ventajas inmediatas que para el pueblo ha de reportar la concesión que solicitamos puesto que en pleno de un mes ha de verificarse en él la primera prueba importante de aviación que en España se celebra y esto representará un movimiento de viajeros importantísimo que redundará en gran provecho para...

Carta de Kindelán al Ayuntamiento 1911.

tenería, un obsequio al pueblo en la forma que á -
ser digno Ayuntamiento le parezca oportuno,
Gracia que no dude alcanzar del magnífico corso -
zón de Vá, cuya vida guarde Dios muchos años,
Madrid 1^a de Mayo de 1911,

Alfonso XIII



Védrines aterrizando en Getafe.



Védrines, siendo felicitado por Alfonso XIII en Madrid.



Védrines tras bajar del avión.

Carta de Kindelán al Ayuntamiento 1911.

que la dehesa de Santa Quiteria estaba cedida a favor del Ministerio de la Guerra desde el año 1903. Pero el alcalde Sauquillo, que sin duda estaba al tanto de estas circunstancias, supo leer entre líneas y, el 2 de mayo firmó el escrito de concesión de uso de la dehesa de Santa Quiteria para los fines expresados por Kindelán.

Así las cosas, en el raid se inscribieron 20 pilotos más ocho oficiales seleccionados por el ministro de la Guerra, para seguir y tomar parte en la carrera hasta la frontera franco-española. No todos los pilotos inscritos pudieron tomar la salida, al precipitarse el aeroplano pilotado por el aviador Emile-Louis Train sobre un grupo de personas, que regresaban de observar de cerca algunos de los aparatos preparados en la línea de salida.

Después del accidente se pensó en suspender la carrera, pero fue criterio del Consejo de Ministros que continuara. Tras múltiples incidencias aterrizan en Ondarreta (San Sebastián) tres aparatos con sus pilotos Védrines, Garros y Gibert, que habían superado diversas averías y dos aterrizajes de emergencia, el de Garros, en la carretera del Fuerte de Guadalupe, y el de Gibert en Bayona, para reparar una magneto. Aunque despegaron los tres de Ondarreta para afrontar la última etapa, solamente Védrines pudo continuar hasta Madrid, eso sí, con aterrizaje de emergencia en Quintanapalla (Burgos), para reparar dos averías que se habían producido durante el vuelo, lo que conllevaba no poder aterrizar en Madrid el día 25, como estaba previsto, sino un día más tarde, el 26 de abril. Sin entrar en más detalles sobre la carrera aérea deportiva, hay que mencionar que el triunfo de Védrines fue un acontecimiento que dio la vuelta al mundo y con él el nombre de Getafe.

Védrines volvió a Getafe al día siguiente para realizar un vuelo sobre Madrid, en el que incluía varias pasadas por el Palacio de Oriente, ante la atenta mirada de S.M. el rey y de toda la familia Real. Después de este vuelo se dispuso a

desmontar el avión para que fuera trasladado a París, y una vez que recibió los homenajes de asociaciones y entidades, dispuso su regreso a la capital francesa.

Posteriormente, el 3 de junio, coincidiendo con las fiestas de Getafe, se organizó otro festival, en este caso concurso. Se anunciaba la presencia de los afamados pilotos Loygorri, Farman, Mauvais, Sommers, Graells, Laforestier y Tyck. Además de los pilotos Laforestier, Bleriot y Tyck, que vendrían volando desde Madrid.

El domingo día 4 por la mañana se iniciaron las pruebas. La banda de Ingenieros tocaba marchas para alegrar el ambiente. Las asistencias estaban preparadas. Y aproximadamente a las 10 de la mañana apareció sobre el Cerro de los Ángeles la silueta del avión del piloto belga Tyck. El segundo en intervenir fue Mauvais, ya conocido en Getafe por su

participación el día 27 de mayo en el homenaje a Vedrines, quien en una de las pruebas tuvo la mala suerte de derrapar, cayendo sobre un sembrado cercano, lo que alentó al público a acudir en su ayuda. Por fortuna, el valiente piloto salió ileso del accidente.

El jueves, día 8 de junio, tuvo lugar la jornada final del concurso. Las pruebas previstas fueron: velocidad, planeo y duración, que, como ya era casi una costumbre, fueron ganadas las dos primeras por Tyck, embolsándose 4.000 pesetas, mientras que Loygorri obtuvo las 4.000 de la prueba de planeo.

Primera Escuela de Aviación Civil de Getafe (José González Camó)

Fue el 26 de noviembre de 1911 cuando el capitán de Caballería y piloto, José González Camó, con la aportación económica de una suscripción popular, fundó la primera Escuela de Aviación Civil (privada) que vendría a dar un nuevo impulso al espíritu aeronáutico de Getafe.

Atraído por la aeronáutica, durante las vacaciones de verano de 1911 marchó a la Escuela de la Champagne (París) donde realizó el curso de piloto de aeroplano. A su regreso a España, en septiembre, trajo consigo un aeroplano Deper-



Jose González Camó 1912.

dussin, adquirido en Francia, y aprovechando las instalaciones del aeródromo de la dehesa de Santa Quiteria, realizó vuelos de entrenamiento. Así, el 20 de octubre de 1911, el capitán González Camó fue el protagonista de un acontecimiento aeronáutico que alcanzó un relieve extraordinario. Despegó de Getafe a las cuatro de la tarde y se dirigió hacia la capital. El público que llenaba la Puerta del Sol y las calles adyacentes fue testigo del primer vuelo de un aeroplano sobre Madrid. Camó, a 500 metros de altura, dio varias vueltas sobre la Puerta del Sol, originando un entusiasmo inenarrable entre los madrileños que esa tarde paseaban por la zona.

A principios del año 1912 se tiene constancia de la matrícula del primer alumno de la Escuela de Getafe, que en las pruebas iniciales rompió uno de los tres aeroplanos Deperdussin que disponía. Uno de ellos que había adquirido en Francia cuando estuvo realizando el curso de pilotos de aeroplano, y otros dos idénticos que él mismo construyó con la colaboración del ingeniero Luis Acedo y con la suscripción popular organizada por la revista «Nuevo Mundo».

El 20 de marzo de 1912, González Camó realizó el primer vuelo con uno de los aeroplanos de su fabricación, bautizado «González Camó». Posteriormente, el 16 de junio del mismo año, sufrió un accidente del que resultó con heridas leves a los mandos del segundo avión por él construido. Este avión había sido preparado a conciencia, equipándolo con un motor más potente que el del primitivo «Deperdussin». Al



Alfonso XIII con Wilbur Wright.

parecer, aprovechó parte de la estructura, realizando diversas modificaciones para resistir mejor la potencia del nuevo motor. De acuerdo con la biografía que publica la Real Academia de la Historia, realizada por Adolfo Roldán Villén, este accidente, sumado a la falta de material y la mala suerte, hicieron que la Escuela tuviera una vida efímera y que en 1913 pasara a manos del Estado. El fracaso de González Camó en la Escuela de Aviación Civil de Getafe, frenó en parte la actividad de los aventureros de la aviación.

En julio de 1912, la Delegación de Hacienda de Madrid comunicó al Ayuntamiento de Getafe la reversión de la dehesa de Santa Quiteria, al no poder cumplir el Ramo de Guerra el compromiso de la construcción de dos cuarteles para la Caballería, con lo cual dejó las manos libres a los responsables municipales para dedicar aquel terreno a algo más productivo, como más tarde ocurriría con las instalaciones industriales. Tan diligentes anduvieron que en el mes de marzo de 1913, el propio Alcalde accidental, Emilio Cervera Alarnes, haciéndose eco de la opinión mayoritaria del Consistorio, lo ofrece al Ministerio de Fomento, que por entonces regía Miguel Villanueva y Gómez.

La Escuela Nacional de Aviación (Ministerio de Fomento)

El ofrecimiento tuvo respuesta inmediata del Ministerio de Fomento que, por Real Orden del 3 de enero de 1913, siendo ministro Rafael Gasset y Chinchilla, aprobó la creación de la Escuela Nacional de Aviación (ENA) en Getafe, entrando en vigor con su publicación en la Gaceta de Madrid, el 4 de enero de 1913. El 25 de agosto de 1913 se aprueba el Reglamento por el que habría de regirse la citada Escuela, publicado en la Gaceta de Madrid n.º 243, de 31 de agosto de 1913.



Alfonso XIII visita ENA Getafe 30-11-1915 con Wilbur Wright.



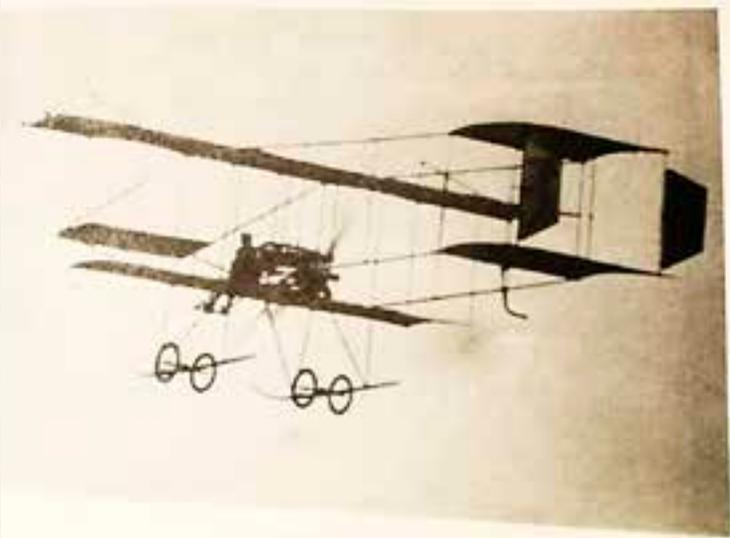
Vista aérea general del aeródromo 1919.

La Escuela Nacional de Aviación fue inaugurada el 20 de septiembre de 1913 y organizó su enseñanza en tres ámbitos: La formación de ingenieros aerotécnicos, la formación de pilotos y la formación de obreros especialistas. Lo que podríamos denominar «inauguración oficial» se produjo dos meses más tarde, con motivo de la visita que Su Majestad el rey Alfonso XIII realizó a la Escuela el día 19 de diciembre de 1915.

De nuevo las actividades aéreas de la ENA se suceden en Getafe, ahora bajo la dirección de Luis Montesino Espartero, marqués de Morella y prestigioso ingeniero industrial por la Escuela Central de París, colaborador de Alexandre Gustave Eiffel en diversos proyectos, y más tarde ingeniero de la compañía de ferrocarriles «MZA», siendo el director y proyectista de la estación de Zaragoza. El 14 de octubre de 1913, Montesino obtiene el primer título de piloto civil que se concedía en la ENA.

Tras tres años en la dirección de la ENA en Getafe, ocupó diversos cargos en empresas dedicadas a la construcción de hidroaviones. El rey Alfonso XIII le concedió la línea postal Toulouse-Casablanca en su tramo español, que Montesino traspasó más tarde a su compañero de carrera en la Escuela de ingeniería de París, M. Latecoere, quedando este como único representante en España.

El día 2 de septiembre de 1913, el ministro Rafael Gasset y Chinchilla visitó la ENA y se convirtió en el primer miembro de un Gobierno de España que, junto a Manuel Menéndez, sobrevoló la ciudad de Madrid y los alrededores de Getafe. La Escuela recibe los fondos necesarios para la adquisición



Junio 1911 Benito Loygorri.



Vista General del Aeródromo en 1916.

de cuatro aviones «Deperdussin» dedicados a las tareas de enseñanza.

En el mes de enero de 1914, Julio Adaro, piloto de la ENA, despegó con un «Deperdussin» para participar en un concurso convocado en Guadalajara, teniendo la mala fortuna que el aparato capotó, por lo que no pudo actuar. Una vez reparado el avión, se produjo el rumor, recogido por la prensa, de que en el vuelo de regreso a Getafe el piloto iría acompañado por una importante personalidad.

Con dicho motivo se preparó en la Escuela un festival para recibir a Julio Adaro y a la personalidad que le acompañaría. A la fiesta acude el nuevo ministro de Fomento, Francisco José Ugarte y Pagés, junto a los profesores y alumnos de la Escuela Militar de Cuatro Vientos.

El ministro visitó detenidamente la Escuela, interesándose por sus actividades. La visita de Ugarte y la noticia difundida sobre el viaje del propio presidente del Gobierno atrajo al campo de Santa Quiteria a un gran número de personas. Sin embargo, las crónicas de la época nos dicen que la visita del ministro Ugarte no trajo buena suerte a la Escuela de Getafe.

Los actos comenzaron con el vuelo y aterrizaje del piloto francés Mauvais, procedente de Cuatro Vientos. Sus piruetas, pasadas y la perfecta toma de tierra llamaron la atención del público. Algo más tarde sobrevoló el campo una escuadrilla de aviones de la Escuela de Cuatro Vientos, realizando atrevidas pasadas.

Por fin se vio la silueta familiar del avión de Adaro, popular en Getafe, sobre la ermita del Cerro de los Ángeles. Los pilotos y alumnos siempre realizaban pasadas rodeando la torre de la iglesia de la Magdalena y la Ermita de la Patrona de Getafe. Pero en vez de traer a la «importante personalidad», quien acompañaba a Adaro era uno de los alumnos de la ENA, el joven Ventura (Buenaventura de la Vega), hijo del sainetero don Ricardo de la Vega, ambos muy conocidos en Getafe. Esto ocurría en febrero de 1914 y, para el mes de julio de 1914, estaba convocado un concurso aéreo en Santander. En este Concurso, como era lógico, los responsables de la Escuela hicieron todo lo posible para participar, con el fin de ganar popularidad y prestigio y así aumentar el número de alumnos.

Del aeródromo de Getafe participaron los mejores pilotos del momento, Salvador Hedilla y Julio Adaro. Salvador Hedilla, despegó de Getafe pilotando su «Vendôme» francés, con un tiempo espléndido, rumbo a la capital montañesa, llegando a Burgos en perfectas condiciones. Hizo la escala normal para abastecerse de combustible y descansar unas horas. Al reanudar el viaje, al poco tiempo de dejar Burgos, se encontró con una niebla cerrada que le complicó el vuelo. Y haciendo honor a su suerte, tuvo que tomar tierra, yendo a chocar contra unas lomas de Bercedo.



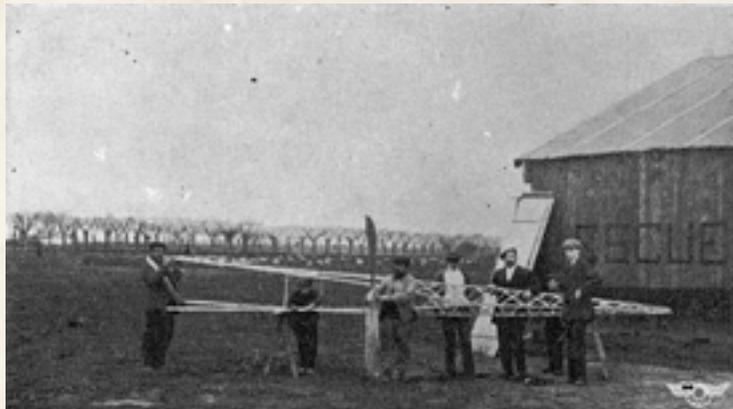
Luis Montesinos Espartero.

Julio Adaro, verdadero aspirante a vencedor en ese festival aéreo de Santander, también tuvo sus problemas. Despegó de Getafe con tan mala fortuna que al pasar la sierra de Guadarrama se desvió de la ruta prevista, por lo que tuvo que localizar la población de Aranda de Duero, en donde tenía preparado el repuesto de combustible y lubricante. En el vuelo hacia la mencionada ciudad se encontró con la temida «panne» —como definían los primeros aviadores a la falta de gasolina— tomando tierra en una cantera y destrozando de tal forma el aparato que tardó varios días en ponerlo en condiciones de vuelo. Una vez en perfectas condiciones, para premiar a los habitantes de Aranda de Duero, realizó unos vuelos de exhibición, pero con tan poca fortuna que en una de sus maniobras, al aterrizar a una velocidad inadecuada, tropezó con un carro de labranza, saliendo despedido del aparato y cayendo sobre un grupo de personas, hiriendo a varias de ellas. El aparato quedó destrozado, por lo que Adaro finalizó su participación en el concurso.

En septiembre de 1914 la ENA pasaba por momentos de apuros económicos impresionantes. Las subvenciones escaseaban y la prensa especializada señalaba al Ministerio de Fomento culpable de las dificultades por las que pasaba «por culpa de un presupuesto tacaño y ramplón».

Reapertura de la ENA: La Escuela toma un nuevo rumbo (capitán Alfredo Kindelán)

La Escuela pasaba por una alarmante situación económica, al retirarse la subvención presupuestaria. Unos días antes de las gestiones de S. M. con el ministro Ugarte para poner en funcionamiento de nuevo la Escuela de Getafe, hubo una acalorada discusión en el Congreso de los Diputados que quedó reflejada en el periódico local de Getafe, *La Región*. En aquella sesión el ministro Javier Ugarte y Eduardo



ENA Escuela de Getafe 1915.

Dato expusieron los cuantiosos gastos que ocasionaba el funcionamiento de la Escuela, que, según los ponentes, no debían corresponder al erario público, al beneficiarse de ellos un reducido grupo personas.

El periódico local *La Región*, en su número del 15 de mayo, publica el siguiente artículo:

El día 5 del corriente (Mayo 1915), D. Javier García de Leániz, como director general de Comercio, dio posesión en la Escuela Civil de Getafe a D. Alfredo Kindelán, como director de la misma.

De inmediato, a partir de la toma de posesión de la dirección, Kindelán nombra a su equipo con los mejores hombres que en aquellos momentos se dedicaban a la aviación: El 30 de mayo *La Región* publicaba la siguiente noticia:

AVIACIÓN

Firmados por S. M., los nombramientos de personal de la E. N. A. fueron favorecidos los siguientes señores:

- D. Alfredo Kindelán Duany, director.
- D. Manuel Menéndez Valdés, profesor.
- D. Julio Adaro Terradillos, ídem.
- D. Antonio Grancha, ídem.
- D. Mariano de las Peñas Mesqui. Ídem.
- D. Joaquín Urrizburu y D. Heraclio Alfaro Fournier, auxiliares técnicos.
- D. Ricardo Ruiz Ferrí, contador.

Alfredo Kindelán, capitán de Ingenieros y piloto consumado, con el apoyo del rey y del Gobierno, inicia, con la diligencia y eficacia acostumbradas, las gestiones precisas para poner a flote la decrepita Escuela. Una de las primeras cosas que hace es presentar un programa de intenciones de lo que sería la nueva Escuela Civil de Aviación, además de rodearse de un equipo de profesores eficientes. El plan organizativo de la Escuela trataba de unir a las clases de aeronáutica, los elementos precisos de aerotecnia. Para ello proponía la instalación de modernos talleres de motores y construcción de elementos para los aviones y de un laboratorio fotográfico, además de dotar a la Escuela de los servicios precisos. El ministro Ugarte queda satisfecho del proyecto y le promete desbloquear la subvención.

Con la Escuela dotada de oficinas, talleres, hangares, garaje y todo lo necesario para su funcionamiento, y con dotación económica suficiente, se inician las clases en el mes de junio con cuatro aeroplanos dedicados a la enseñanza práctica del vuelo y dos para las clases en tierra.

Dentro del programa de fabricación, al que se dedicó por completo Heraclio Alfaro, estaba la construcción de cuatro biplanos y dos monoplanos tipo «Deperdussin», similares a los utilizados en la anterior etapa, pero con diferentes motores. La Escuela, a instancias de Alfaro, se decantó por utilizar el «De Dion Bouton», igual al adoptado por la Aviación Militar.

La composición del Claustro sale publicada en el Boletín Oficial con la firma de S. M., de la siguiente forma: «Alfredo Kindelán Duany, Director; Manuel Menéndez, Profesor; Julio Adaro, Profesor; Antonio Grancha, Profesor; Mariano de las Peñas, Profesor; Joaquín Urrizburu y Heraclio Alfaro Fournier, Auxiliares Técnicos, y Ricardo Ruiz Ferry, Contador».

El nuevo director declaró al periódico local *La Región* que, dentro del plan presentado al Ministerio de Fomento, se construiría lo siguiente: «Dos hangares de 14 metros de luz, dos de 16 metros de luz, edificio-talleres con fuerza eléctrica para mecánica y carpintería, edificio para almacén, oficinas, enfermería, dirección y clases teóricas de planta baja y primer piso», aclarando que algunas de estas obras ya se habían iniciado.



Vista aérea de la Fábrica de la Luz y de hélices de los Mengs.

No había transcurrido un mes desde la toma de posesión de Kindelán como director, cuando ocurre el primer accidente mortal en la ENA. Sucedió como sigue: el 12 de junio de 1915, muy temprano, Heraclio Alfaro realiza el correspondiente vuelo de prueba en el avión dedicado a las clases, un «Deperdussin» dotado con un motor de 50 cv. Una vez que hubo aterrizado, le corresponde el examen al alumno Joaquín Pérez García, que enfundado en su mono de cuero y provisto de casco y gafas, emprende el vuelo con entera facilidad.

La prueba se realizaba con rumbo hacia el Cerro de los Ángeles, sobre la vertical debía realizar un viraje de 360° y enfilar el campo para aterrizar en las marcas, situadas cada vez en lugares diferentes. Cuando le vieron llegar, algo deslumbrados por el sol, comprobaron que el avión hacía unos balanceos anormales que el piloto trataba de compensar. En uno de ellos el avión perdió altura de tal forma que se ocultó a la vista de los instructores, quienes seguidamente escucharon una fuerte explosión. Las asistencias del campo, profesores y alumnos emprendieron una veloz carrera hacia el lugar de los hechos, con la sorpresa de encontrarse los restos del avión colgando de los cables de telégrafo del ferrocarril de Andalucía, mientras que varias personas daban gritos de socorro rodeando al desafortunado piloto. Trasladado a la enfermería del campo, el doctor Emilio Núñez sólo pudo dictaminar su muerte por fractura de la base del cráneo.



José Barcala-Pablo Díaz y la Cierva 1912.

De acuerdo a lo que revela Leopoldo Alonso en sus memorias «Yo vi nacer la Aviación española», la Escuela era también un gran centro de experimentos aeronáuticos. Ingenieros y aficionados deseaban poner en práctica sus ideas revolucionarias en el mejor lugar existente en aquel momento en España.

Con el fin de lograr el pleno funcionamiento de los talleres de la ENA, el Ayuntamiento getafense, el 5 de agosto de este 1915, tomó entre otros el siguiente acuerdo:

«Se autoriza a la Sociedad Electro Harinera de Getafe para el tendido de una red de alta tensión en la calle del Calvario, con destino a la Escuela Nacional de Aviación».

Esta empresa, única suministradora eléctrica de Getafe y algunas poblaciones cercanas, venía generando electricidad desde diciembre del año 1897 bajo el nombre de «Crédito de la villa de Getafe», reconvirtiéndose en la «Electro Harinera» dos años después. A partir de 1917, con la fabricación de hélices para aviones, pasó a titularse como «Electro Mecánica de Getafe», cuyos accionistas mayoritarios pertenecían a la familia Mengs.

Siguiendo con los diseños y proyectos que se llevaban a cabo en la Escuela, el piloto santanderino Salvador Hedilla Pineda construyó un avión enteramente en Getafe, al que bautizó con el nombre de «El Salvador». El aparato en cuestión era designado como «Monocoque» y disponía de un motor Rhonne de 80 caballos.

Hedilla, no estando en la plantilla de la ENA y siendo miembro activo del Real Aero Club de Santander, realizaba una gran actividad en Getafe. Así participó, teniendo a Getafe como base, en el concurso de Granada, en junio de 1914, consiguiendo varios triunfos. Quizá el más conocido fue el viaje realizado para participar en la Copa Montañesa de 1914 en Santander, el 31 de julio, logrando inscribirse a última hora para ser el triunfador absoluto con su «Vendome» de origen francés.

Esta copa, patrocinada por S. M. el rey Alfonso XIII, se otorgaba al piloto que lograra la mayor distancia. Hedilla voló hasta las cercanías de Angulema, un total de 560 kilómetros en cinco horas, con una media de cerca de 112 Km/h.

En las instalaciones de la Escuela existían diversos talleres de construcción mecánica y de madera, y laboratorios de pruebas de motores, hélices y células, además de una sección para el entelado. En uno de los laboratorios se instaló una bancada para la prueba y puesta a punto de motores. Como ya se dijo, a los aviones se les acoplaban motores franceses: «Anzani», «Gnome» y «De Dion Bouton». Para su calibración, una de estas firmas envió al mecánico Julio Gus-

tavo Mercier, quien además enseñaba a los alumnos mecánicos todo lo relacionado con la puesta a punto.

El 26 de octubre de 1915, estando probando uno de estos motores, el mecánico francés ordenó dar gas para comprobarlo a todo régimen en la bancada. No se sabe por qué causa fallaron los estribos delanteros de la bancada, haciendo que el motor comenzase a trepidar de forma impresionante, tanto que el mecánico pensó que pudiera desprenderse del caballete. Mercier, temiendo que la hélice rozara contra el suelo, expulsando trozos a gran velocidad que pudieran lesionar a los alumnos allí presentes, se agachó para cortar el gas, acercando la cabeza a la hélice, que en fracciones de segundo se la seccionó. Uno de los alumnos que quiso atender al mecánico sufrió un fuerte golpe en la cabeza, que afortunadamente no le provocó lesiones graves.

Nuevamente Kindelán tuvo que afrontar la gravedad del suceso informando al ministro de Fomento, quien desde su despacho ordenó abrir investigaciones y realizar los preparativos de las exequias del fallecido.

Visita de S.M. el rey Alfonso XIII a las instalaciones de la ENA

El 19 de noviembre de 1915 quedará en los anales históricos de la aviación en Getafe como el día en que se consolidó su vocación aeronáutica. Mi compañero Manuel de la Peña (q.e.p.d.), también cronista oficial de Getafe, comenta en su libro «MEDIO SIGLO DE LA AVIACIÓN EN GETAFE» las particularidades de la magna visita de los reyes de España, que resumimos a continuación.

Desde muy temprano empezaron a llegar a las instalaciones de la ENA las primeras autoridades. Alfredo Kindelán junto a Ricardo Ruiz Ferry hacían los honores a los invitados.

Los vecinos de Getafe acudieron en gran número para no perderse detalles del importante acto. También los alumnos de los Escolapios y las Ursulinas, formados en filas, se acercaron al remozado campo de aviación. Mientras tanto, los operarios uniformados y los alumnos formaban frente a los pabellones correspondientes.

Alrededor de las cuatro de la tarde llegó el cortejo real, coincidiendo con la aparición en los cielos de Getafe de los



Alfonso XIII en la Escuela de Getafe.

aviones militares de Cuatro Vientos, que se sumaron a la fiesta. Al mando de la escuadrilla figuraba el infante Alfonso de Orleans. Una vez en tierra, los pilotos militares y observadores formaron ante sus aparatos y comenzó la visita a las

instalaciones. A S.M. el rey le acompañaban Kindelán, junto a Ruiz Ferry, y a la reina y al resto del séquito, los profesores Menéndez, Alfaro, De las Peñas, Grancha y Adaro.

El obispo de Sión bendijo todo el complejo de la ENA y S. M. el rey dio la orden de la puesta en marcha de las máquinas. Posteriormente los ilustres visitantes pasaron a la sección de los bancos de prueba de motores y demás elementos de comprobación y ensayo de resistencia de materiales. Allí se encontraba también una máquina para lograr el perfecto equilibrado de las hélices, original del constructor vecino de Getafe, Amalio Díaz.

En los hangares, S. M. el rey tuvo ocasión de observar los aeroplanos dedicados a la enseñanza, así como los construidos en la propia Escuela, bajo la dirección de Julio Adaro y de Heraclio Alfaro. En otro de los hangares contempló los aviones diseñados por Hedilla y Alfaro, requiriendo de sus proyectistas las características principales.

Finalizada la visita a las instalaciones, los invitados salieron al campo de vuelo, mientras que los reyes y personalidades pasaban revista a las formaciones de aparatos. Posteriormente se trasladaron a una de las terrazas de las instalaciones, para contemplar las demostraciones aéreas.

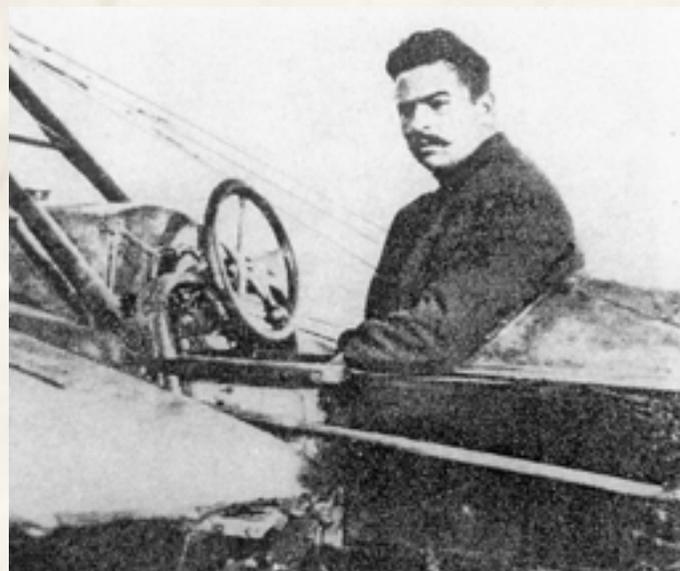
El primero en actuar fue Menéndez Valdés, que con su «Deperdussin» realizó todo tipo de virajes y pasadas a ras del suelo. Le siguió Urrizburu con otro avión del mismo tipo, al que se le había instalado un nuevo motor más potente, de 80 cv, que se probaba en ese instante. Le siguió Alfaro con un «Moranne», finalizando esta parte de las pruebas Hedilla con su mencionado Monocoque bautizado «Salvador», que estaba construido totalmente en madera y equipado con un motor «Le Rhône» de 80 cv. Unos días después de este acontecimiento, Salvador Hedilla se trasladó a Barcelona para dirigir la Escuela y talleres de la empresa «Pujol, Cornabella y Compañía», donde siguió experimentando sobre su Monocoque diversas versiones.

Finalizadas las demostraciones, los invitados fueron obsequiados con una copa de vino español. En un aparte, S. M. el rey y el ministro Espada felicitaban a Kindelán, animándole a continuar la magnífica labor emprendida. En fin, una jornada de amplia actividad aérea con la que terminaba un año de gran importancia para Getafe.

Última etapa de Kindelán al frente de la ENA

La normalidad vuelve al aeródromo de Getafe. Los cursos se desarrollan siguiendo el programa previsto, mientras que Kindelán trata de ampliar las labores docentes.

El 14 de abril de 1916 se concede el primer título de la nueva Escuela al alumno José Martínez de Aragón, natural de Vi-



José Martínez de León primer piloto ENA.



Vista del Aeródromo 1925.

toria (1895-1935), quien realiza los cursos prácticos, volando los sábados y domingos, coincidiendo con la presencia de algún profesor en el campo de vuelo, al no poder prescindir de su trabajo. Martínez de Aragón logró gran fama en Getafe cuando realizó dos «loopings» pilotando un aeroplano «Moranne» sobre el pueblo, causando verdadera angustia entre los que presenciaron sus acrobacias. La ciudad de Vitoria, en 1935 puso su nombre al aeropuerto que tuvo la capital alavesa.

Las instalaciones siguen creciendo de forma paralela a la actividad académica. Se construye una cantina con restaurante, con la idea de ampliar los servicios para el personal de la Escuela y visitantes.

En junio de 1916 se produce en Getafe un hecho de gran relevancia: se pone la primera piedra del monumento al Sagrado Corazón de Jesús en el Cerro de los Ángeles. Son muchas las personalidades religiosas, civiles y militares que acuden a la ceremonia. La Escuela interviene de la mejor forma que lo sabe hacer: volando. En la mitad de los actos, un rugido atrae la atención de los presentes, son tres aviones que se aproximan hacia el cerro evolucionando sobre la ermita y los asistentes. Adaro, Menéndez Valdés y Urrizburu firmaron en el aire el acta que se enterró con aquella primera piedra de lo que sería el más grandioso monumento religioso de España y el que serviría de hito y señal venturosa en sus vuelos a los futuros aviadores destinados en Getafe.

Siguiendo la marcha de la Escuela, en septiembre Jorge Loring Martínez y Pidal Guilhon consiguen pasar las pruebas exigidas para los títulos, homologadas por el Real Aero Club. Jorge Loring, algo más tarde, instalaría una industria aeronáutica en Cuatro Vientos, donde se fabricaría el autogiro de Juan de la Cierva.

Cuando más estaba en auge la labor de Kindelán en la ENA y el pueblo de Getafe volcado con todo lo relacionado con la nueva actividad, y el futuro puesto en las nuevas profesiones abiertas por la aviación, surge un fatídico accidente en el que muere el marqués de Valdecerrato y Castrillo, «Grande de España».

En efecto, el lunes 13 de noviembre de 1916, sobre las ocho de la mañana, Lorenzo Fernández de Villavicencio se dispuso a realizar las pruebas de los «cinco ochos» consistente, cada uno de ellos, en dos virajes sobre testigos puestos en el suelo, por lo que el recorrido dibujaba un ocho o una madeja, debiendo aterrizar lo más cerca posible de otro testigo puesto en el campo.

El marqués se quejaba del comportamiento del motor, hasta que intervino el profesor Julio Adaro, encargado, de la prueba, para decidir el cambio de

aparato. Los mecánicos analizaron el problema y al cabo de unas dos horas el motor ya estaba en disposición de funcionar. El propio Adaro alertó al examinando, antes de ponerlo en marcha, sobre lo peligroso que sería seguir realizando la prueba si notaba algún fallo, afirmando, en presencia de los mecánicos y compañeros, que tomaría tierra en cuanto notara la menor irregularidad.

El marqués debió notar algo porque su vuelo no era lo perfecto que solía, alabeando a intervalos sin razón. De pronto, a unos quince metros de altura el motor dejó de funcionar y el avión entró en barrena, quedando el piloto bajo los restos del aparato. En sólo unos minutos, mientras se trataba de sacarlo de aquel amasijo, el joven piloto falleció.

La labor de la Escuela quedó cuestionada, achacándose el accidente a las malas condiciones de aviones y motores debido a su obsolescencia.

Otra etapa de la Escuela (capitán Julio Ríos Argüeso)

No cabe la menor duda de que la muerte del joven Villavicencio influye en la moral de Kindelán, que por otra parte había puesto todo su leal saber y entender en la viabilidad de la ENA. A todo esto, por la Real Orden del 18 de enero de 1917 pasa destinado al Estado Mayor Central, quedando en suspenso las clases prácticas. Como responsable de las instalaciones del campo queda el capitán Julio Ríos Argüeso quien realizó una importante carrera militar. Además el capitán Ríos fue el primer piloto militar del mundo herido en combate.

Durante el tiempo de la dirección de Kindelán la Escuela formó a un total de 35 pilotos. Seis de ellos fueron homologados como pilotos militares en la reserva, lo que indica la calidad de la enseñanza recibida.

Las actividades aéreas continuaron en Getafe, dado que aumenta el número de socios del Real Aero Club y se construyen en el aeródromo unas dependencias rudimentarias, que más tarde se ampliarían a un hangar de dimensiones suficientes para resguardar a un par de aeroplanos.

Las pruebas del Real Aero Club se van realizando sobre los viejos «Depesdusin» dotados con motores de 80 cv, mientras que las de rodaje se hacen en aviones del mismo tipo con motores de 35 cv, que no les permiten elevarse, recibiendo por ello el apodo de «pingüinos».

En 1918, la «Escuela de Aviación Militar» queda oficialmente bajo la dirección del capitán Ríos. Su labor es importante, al iniciarse una nueva etapa en donde va a recibir aspirantes militares y civiles, estos últimos mediante la tutela del Real Aero Club de España.



Panorámica de Getafe. 1935.

En el mes de octubre las actividades estaban a pleno rendimiento. De acuerdo con un informe sobre el funcionamiento del aeródromo, los cinco alumnos del Aero Club van desarrollando su labor a la perfección, destacando entre ellos Luis Angulo, que por entonces había efectuado doce vuelos pilotando un «Deperdussin» y que en breve haría las pruebas para la obtención del título. Bajo la dirección del capitán Ríos y la labor del también capitán Pérez Núñez y del teniente Varela, los alumnos, tanto militares como civiles, realizaban los entrenamientos.

Las primeras pruebas de contacto con un aparato la hacían rodando en el mencionado «Deperdussin» con motor «Anzani» de 35 cv que, como se ha comentado antes, sólo le permitía rodar. De esa forma se familiarizaban con los mandos del motor. De ese avión se pasaba a otro del mismo tipo, con un motor de 50 cv pero con la mitad de la superficie de sus planos sin entelar, donde ya rodaban a velocidades cercanas a los 60 km/h, a fin de acostumarles a los mandos de dirección. Cuando cumplía con estas pruebas, el alumno pasaba a un avión dotado con motor de 80 cv y doble mando, donde volaba acompañado de su profesor, hasta darle la «suelta».

Junto a las prácticas, los alumnos recibían clases teóricas sobre aerodinámica y meteorología, además de prácticas en el montaje y reglajes de motores, estas últimas junto a los buenos mecánicos getafenses que fueron adiestrados en la etapa de Kindelán.

Para facilitar la enseñanza a los aficionados pertenecientes al RACE, este concentra sus actividades en la Escuela de Aviación Militar y beca a algunos de sus socios.

El Final de la Guerra Mundial y su influencia en la aeronáutica militar

En el mes de noviembre de 1918 finaliza la I Guerra Mundial. La Aviación dio un salto cualitativo, en especial en las técnicas de la guerra desde el aire. Con la aparición de la artillería antiaérea, el romanticismo de los «caballeros volantes» de los primeros años dejó de existir. Se trató de encontrar medios de defensa: blindajes, armas automáticas, sincronización de los disparos con las revoluciones de la hélice, el cañón a través del eje de la hélice... Por otro lado, aparecieron las operaciones ofensivas bombardeando objetivos militares primero, y civiles posteriormente.

A finales del año 1918 se establecen en Getafe un grupo de aparatos rápidos de la Aviación militar, con la idea de la creación de una Escuela de acrobacia en vuelo, en la que sus pilotos se dedicaban a adquirir experiencia en esa faceta. Entre ellos destacaba el teniente José Martínez de Aragón, aquel joven que se atrevió a hacer dos «loopings» sobre Getafe en el año 1916 y que hizo el curso volando en sábados y domingos. Este piloto ya estaba considerado como un «as» de la aviación para el que, según los cronistas de la época, no tenían secretos toda clase de piruetas, como «loopings», «vrilles», etc.

Finaliza el año 1918 y el aeródromo de Getafe continúa siendo foco de atención, debido a la actividad aeronáutica que se desarrollaba, tanto la impulsada por el Real Aero Club como la de la propia Aviación militar.

Por otra parte la Escuela vuelve a cambiar de manos, en 1918, pasando del Ministerio de Fomento al de la Guerra, con dependencia del Servicio de Aeronáutica Militar.

Actividad aérea y de fabricación en Getafe

Amalio Díaz mantuvo su fábrica en Getafe, incluso cuando se suspendieron las actividades docentes en la Escuela, coincidiendo con el cese del capitán Alfredo Kindelán, construyendo un gran número de hélices empleadas en los aeroplanos civiles y militares, y de otros diseños que eran exportados en gran número al extranjero.

Para el concurso de aviones militares, convocado en 1918, los talleres de Amalio Díaz se afanan en preparar un prototipo de caza, un avión biplano, dotado con motor «Hispano Suiza», y se realizan diversos ensayos en el laboratorio que Kindelán había montado para este tipo de pruebas.

El prototipo de Amalio Díaz participa en un concurso de aviones militares en Cuatro Vientos. El avión fue pilotado por José Piñero, que tuvo un pequeño accidente. Las pruebas continuaron, esta vez pilotado por el francés Papey, al no existir pilotos civiles españoles que dominaran los ejercicios de caza y estar prohibido a los militares participar en este tipo de eventos.



Mayo 1919-Caza de Amalio Díaz en Concurso de aviones militares.

A pesar de la seguridad que la técnica aportaba a la aviación, el riesgo de volar era patente. El día 10 de marzo de 1919 mueren en accidente los capitanes Julio Balseiro y José Carlos Martín. El aparato que pilotaban era un «Moranne Saulnier» de los pertenecientes a la escuadrilla rápida militar allí establecida.

Esta noticia abre nuevamente la discusión sobre las posibilidades de la aviación en general. Son muchas las voces que se alzan alertando de los peligros que la aviación puede traer. Incluso se abre un litigio escrito entre quienes defienden las ventajas de la Marina en contra de la Aviación, a la vista de la recién acabada Guerra Mundial.

No obstante, la industria francesa «G. Latecoere» solicita del Gobierno español el permiso de sobrevuelo para el establecimiento de un servicio de correos entre Francia y sus posesiones en África. Para ello realiza vuelos de prueba, apoyándose en el litoral mediterráneo, a través de Barcelona, Alicante y Málaga.

La compañía, representada en España por Luis Montesino Espartero, marqués de Morella, anterior director de la ENA, realiza el estudio de un nuevo recorrido: el de enlace de Francia con Barcelona, Zaragoza y Madrid. Con ese motivo, el día 11 de abril de 1919 llega a Getafe un aeroplano «Latecoere», pilotado por el aviador René Rodier, procedente de Toulouse. En el tramo de viaje desde la población francesa hasta Barcelona, llevó como viajeros al capitán De Massini y al deportista español, Joaquín Carreras. La duración en tiempo real de vuelo, desde la población francesa a Getafe fue de 5 horas 53 minutos. El avión era un biplano, dotado con motor «Salmson» de 180 cv.

En el mismo mes es el piloto inglés Havilland quien llega al campo de Santa Quiteria, con un aparato que fue montado en los talleres de Cuatro Vientos. De ambas visitas internacionales existe amplia documentación.

El 30 de mayo de 1919 amanece un día espléndido, con las típicas rachas de viento de la estación primaveral. Desde muy temprano se van acercando miles de personas al que se empieza a considerar el centro de España: el Cerro de los Ángeles. Han pasado casi tres años desde aquel junio de 1916 en que se colocó la primera piedra, cuando se inaugura en lo alto de dicho cerro el gran monumento escultórico, del que es autor Aniceto Marinas, dedicado al Sagrado Corazón de Jesús, monumento que en el futuro sería referencia obligada para los aviadores destinados en Getafe.



Inauguración del Monumento al Sagrado Corazón del Cerro.

SS. MM. los reyes, la familia real, parte del gobierno presidido por Antonio Maura, y representantes del clero y de la nobleza española ocuparon puestos destacados. El legado apostólico del papa, Francisco Ragonesi, interviene en los actos religiosos y S. M. el rey lee la consagración de España al Sagrado Corazón de Jesús, intervención que es discutida por parte de ciertos medios políticos y de prensa.

La aviación es protagonista del grandioso acto, quedando el nombre de Getafe grabado en la historia a través de las fotografías tomadas desde el aire, y que fueron publicadas en periódicos y revistas. Precisamente, el 30 de mayo de 2019 se celebró el centenario de la inauguración de este monumento singular.

Aeródromo de Getafe. Internacional

El aeródromo de Getafe aumenta su condición internacional. En el mes de junio de 1919 llega al campo de Santa Quiteria un nuevo modelo de avión francés, el «Caudron», que causa admiración por su original diseño. Pilotado por Boulard, realiza sorprendentes pasadas sobre Madrid y todo tipo de acrobacias, ante la atenta mirada de sus compañeros militares y civiles en el propio campo. En uno de sus vuelos aceptó como pasajera a Eladia Montesinos-Espartero Averly, quien, en un alarde de valor, probó la fiabilidad del moderno aparato, convirtiéndose en la primera mujer que voló de España. El aeroplano, de extraño fuselaje, debió causar sensación entre los responsables de la Aviación militar, porque fue adquirido en un buen número de unidades.



Eladia Montesinos 1919.

Desgraciadamente, el 19 de septiembre la sangre vuelve a teñir la tierra de la dehesa de Santa Quiteria. Ahora son los capitanes Antonio Rocha Muñoz y José Navarro Martí quienes pierden la vida en un trágico accidente, al estrellarse su «Morane Saulnier» en un ejercicio rutinario de entrenamiento.

A mediados del mes de noviembre de 1919 se organiza, dentro del Ministerio de Fomento, la Dirección de Aviación Civil. Entre las medidas a tomar se encuentran la homologación de las escuelas de pilotos y la matriculación de aeroplanos. El primer director que se nombra es don Mariano de las Peñas Mesqui, nacido en Getafe en 1887, y uno de los primeros profesores de las escuelas de pilotos anteriores.

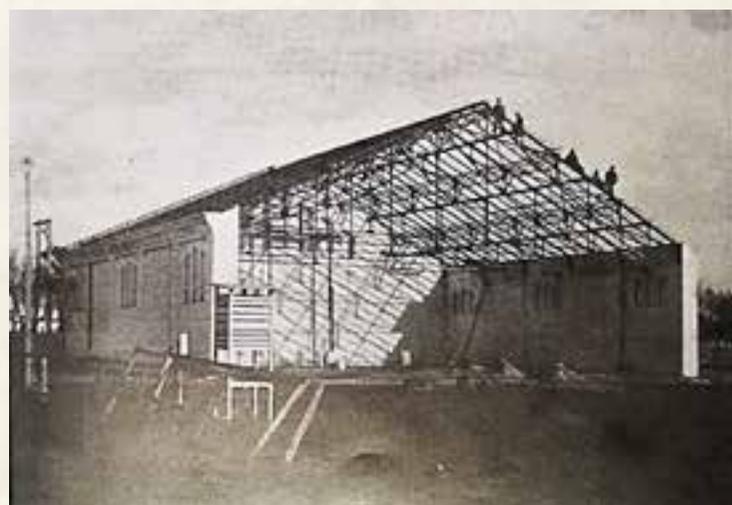
El año finaliza con la convocatoria de un nuevo curso de pilotos militares, que se iniciaría en el año 1920. Los aceptados son: Adolfo Botín Polanco, José Ureta Zabala, Alfredo Tourné Pérez-Seoane, Andrés Grima Álvarez, Antonio Poo González, Eduardo González Gallarza, Juan Valdés Martell, Ramón Franco Bahamonde, José García de la Peña, José Florencio Perera, Juan Bono Boix, Manuel Martínez Vivanco, Alfonso Gardoqui Recio, Alejandro Gómez Spencer, Eugenio Frutos Dieste, José Alonso Valdés, Mariano Páramo Roldán, Luis Masjuán Moll, Francisco Osuna Mur, Carlos Sartorius Díaz de Mendoza y José Rodríguez y Díaz de Lecea. Como se puede comprobar, muchos de los componentes de esta convocatoria serían protagonistas notables en la historia de la aviación española. Destacados profesores de esta promoción fueron Carmelo de las Morenas Alcalá y Vicente Roa Miranda, ambos generales de Aviación en el año 1969.

Creación de la Base Aérea

Las instalaciones y dependencias de la ENA se transfieren a la jurisdicción del Ejército y se hace cargo de la dirección y de la jefatura del aeródromo el capitán José González Stéfani, bajo cuyo mandato se abre una de las etapas más importantes de la aviación en Getafe.

Pero la suerte les era esquiva a los aviadores. El día 16 de enero de 1920, el teniente Camilo Chacón Altamira sufre un accidente mortal cuando, volando en un «Caudron», intentaba realizar la prueba del «círculo», necesaria para la obtención del título superior de piloto.

El célebre ingeniero e inventor, Juan de la Cierva, observando los numerosos accidentes que se producían en las escuelas de vuelo, debidos muchos de ellos a la entrada en pérdida de los aviones en las fases de despegue y aterrizaje al perder velocidad, trabaja en Getafe sobre la idea de un aparato al que no le afectase la pérdida de sustentación y al mismo tiempo en la construcción de un cuatrimotor, que se



Hangar construido en 1920.



El mismo hangar en 2020.

malogró por un accidente en el que el prototipo quedó destruido. La solución al problema de la pérdida de sustentación la encontró con la autorrotación de unos planos giratorios que actuaban por la propia velocidad del aparato. De ahí partió la idea genial del autogiro, precursor del helicóptero. Las experiencias que realizaba en Getafe le animaron lo suficiente para iniciar la construcción de un prototipo a escala real.

En el mes de marzo de 1920, sin que se hubiese producido aún la cesión definitiva de los terrenos de Santa Quiteria al Ministerio de la Guerra, la Comandancia Exenta de Ingenieros oficia al capitán de dicho cuerpo Antonio Rodríguez-Martín Fernández, ordenando que inicie el proyecto de un hangar «con dimensiones suficientes para dar cabida a mayores aeroplanos». Este ingeniero había realizado importantes obras en Marruecos y en diversos cuarteles de España. Posteriormente, fue el director de proyecto de la base aérea de Tablada. En estas mismas fechas Getafe pasa definitivamente a convertirse en un aeródromo militar. Eso explica la urgencia del proyecto del hangar.

Los comentarios negativos de la prensa hacia las actividades aeronáuticas hicieron mella en las Cortes. En el mes de abril, el ministro de la Guerra José Villalba Riquelme, logra que una comisión de parlamentarios visite las instalaciones de Getafe, pero un viento huracanado provocó la suspensión de la exhibición preparada con todo esmero por alumnos y profesores.

Unos días después de la visita del ministro ocurre otra desgracia en Getafe. Ahora es el teniente de Infantería Florencio Tadeo quien, volando a una altura de 150 metros entra en pérdida y aunque logra salir de la barrena, en el aterrizaje entra a gran velocidad y

capota espectacularmente. El piloto, a pesar de sufrir graves heridas, salva la vida.

En el mes de junio y en plenas actividades de la Escuela, dos de sus alumnos logran salvar la vida en sendos accidentes. El primero de ellos es el teniente de Artillería Luis Masjuán, a quien le ocurre algo parecido al anteriormente citado. Dos días después es el teniente de Caballería Alejandro Gómez Spencer, quien, a pesar de sufrir un tremendo capotaje con heridas por todo el cuerpo, logra salvar la vida.

Estos sucesos vuelven a crear la inquietud entre los miembros del Congreso alentados por las crónicas de los medios de comunicación. El ministro de la Guerra decide comprobar *in situ* lo que sucede y, junto con una reducida comisión parlamentaria, vuelve a Getafe el día 22 de junio. En esta

998 18 Marzo 1920 Gaceta de Madrid.-Núm. 78

Los de ensayo, servicios meteorológicos y creación del Cuerpo de Pilotos, sino hasta el mutuo enlace y dependencia de unos elementos con otros, han estado a merced de las dificultades de adquisición, creadas por la guerra europea, y de la necesidad de aquilatar las enseñanzas de la misma en un ramo tan modernísimo, que cada beligerante ha empleado con un apremio y con una originalidad que no han sido aún lo suficientemente contrastadas.

Entre las múltiples medidas propuestas y que habrán de ser objeto de disposiciones distintas, algunas de ellas de materia legislativa, y otras de iniciativa gubernamental, las primeras y más urgentes son aquellas que atienden a la provisión de los medios materiales para la ejecución de los servicios en orden a la creación de Zonas o Bases aéreas con el número de escuadrillas, Escuelas, Centros, Aeródromos, cobertizos, depósitos, talleres, tropas y elementos aéreas que se consideren indispensables para el total e independiente cumplimiento de la función técnica en cada una.

En tal sentido, y estudiada convenientemente la distribución territorial de la Península y su reciente organización divisionaria, el Ministerio que suscribe, a propuesta del Excmo. Sr. Ministro de la Guerra, y de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 17 de Marzo de 1920.

RESORT:
A. L. R. de V. M.,
JOSÉ VILLALBA.

REAL DECRETO

A propuesta de Mi Ministro de la Guerra, y de acuerdo con el Consejo de Ministros.

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Para la organización y distribución territorial de las fuerzas y servicios de Aeronáutica Militar se considerará dividido por ahora el territorio nacional en cuatro zonas, con la denominación de Bases aéreas, y previstas cada una de los establecimientos, servicios y tropas que más adelante se detallan.

Art. 2.º El Jefe de cada zona será el Jefe u Oficial de Estado Mayor Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros que sea de mayor graduación o más antiguo entre los que presten servicio en ella, con título de Piloto de aeroplano, y de él dependerán directamente todos los Centros, depósitos, dependencias, Aeródromos y elementos aéreas que radiquen en la demarcación respectiva, salvo aquellos que expresamente se exceptúan por este Ministerio, ya en el orden administrativo o técnico, como en el de mando.

Tendrá asimismo, y con las atribuciones que las Ordenanzas conceden a los Jefes de Cuerpo, el mando de las tropas que se asignan para los diferentes servicios.

Art. 3.º Por el pronto, y mientras no se desarrollen los trabajos necesarios para acordar la agrupación en unidades superiores de las actuales divisiones orgánicas para el caso de una movilización general, se crean cuatro Bases aéreas, correspondientes a las cuatro zonas citadas con las capitalidades en Madrid, Zaragoza, Sevilla y León, respectivamente, designándose con los nombres de primera o Central, segunda o Norte, tercera o Sur y cuarta o Noroeste, y abarcando las demarcaciones que a continuación se indican:

- 1.º Las regiones militares 1.ª, 3.ª y 7.ª, menos la provincia de Zamora.
- 2.º Las regiones 4.ª, 5.ª y 6.ª, exceptuando las provincias de Palencia y Santander.
- 3.º Abarcará íntegra la 2.ª región militar.
- 4.º Comprenderá la 8.ª región, más las provincias de Palencia, Santander y Zamora.

Art. 4.º En una Base aérea existirán los siguientes elementos:

- a) La Jefatura a que hace referencia el artículo 2.º, completada con los servicios técnicos, administrativos y sanitarios que se juzguen indispensables.
- b) Un taller o fábrica.
- c) Un Aeródromo principal con cobertizos para sesenta aeroplanos.
- d) Un almacén con repuestos de todas clases.
- e) Abrigos subterráneos o blindados para un millón de litros de combustible líquido, cien mil de lubricantes y quinientas toneladas de bombas.
- f) Cuatro escuadrillas (tres de reconocimiento y una de combate).
- g) Un grupo de tropas para el servicio de las mencionadas escuadrillas, compuesto de tantas unidades orgánicas, semejantes a la compañía, como escuadrillas constituyan la zona. (Además de estos elementos existirá un número variable de Escuelas distribuidas en su territorio con arreglo a las facilidades de alojamiento y condiciones climatológicas.)

Art. 5.º El conjunto de cada escuadrilla constará de un escalón vo-

lante, otro rodado para el transporte, y un destacamento de tropas proporcional al número de aparatos y clases de material, así como también del número de Pilotos y personal especialista o contratado que la práctica aconseje.

Art. 6.º Las Bases aéreas referidas dependerán de la Administración Central en lo técnico y administrativo, considerándose las tropas de este ramo como fuerzas destacadas dependientes del Director de Aeronáutica, pero a las órdenes de la Autoridad militar regional, en cuanto afectan a la inspección, disciplina, empleo táctico y régimen interior.

Art. 7.º La organización dispuesta por este Decreto se implantará sucesivamente a medida que existan los recursos de todo género necesarios, y se arbitran el personal, material y locales: predios, propiéndose parcialmente por la Dirección de Aeronáutica la creación de cada elemento o servicio con el detalle de las plantillas y créditos disponibles para cada atención.

Art. 8.º Por la citada Dirección se darán desde luego las órdenes oportunas para que la Comandancia de Ingenieros, exenta de fuerzas aéreas, proceda con urgencia a la elección de emplazamientos, redacción de los proyectos de obras necesarios en los puntos que mayores facilidades ofrezcan, acometiéndose también por el mismo Centro las gestiones convenientes para adquisición de material y acoplamiento del personal navegante en las escuadrillas de nueva creación.

Art. 9.º El Ministro de la Guerra queda encargado de dictar las disposiciones oportunas para la ejecución de cuanto se ordena.

Dado en Palacio a diez y siete de Marzo de mil novecientos veinte.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,
JOSÉ VILLALBA

REALES DECRETOS

Con arreglo a lo que determina el caso segundo del artículo 55 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, de conformidad con el dictamen emitido por el Consejo de Estado en pleno, a propuesta del Ministro de la Guerra, y de acuerdo con el Consejo de Ministros.

Vengo en autorizar al prelado Ministro de la Guerra para que adquiera por gestión directa, el material de ad-

ocasión se pueden realizar algunas de las pruebas que se prepararon para la suspendida visita del mes de abril.

El 13 de enero de 1920 se decide que el aeródromo de Getafe tendrá la condición de militar, desapareciendo el concepto de aeródromo civil de forma definitiva el 10 de febrero de ese mismo año. Esta nueva etapa se inauguró con un curso para pilotos al que asistieron 21 oficiales.

La creación de la Base Aérea de Getafe como tal tuvo lugar el 17 de marzo de 1920, como queda reflejado en el Real Decreto publicado en la Gaceta de Madrid el 18 de marzo. El Real Decreto dispone que «*la organización y distribución territorial de la fuerza y servicios de la Aeronáutica Militar se considerará dividido, por ahora, el territorio Nacional en cuatro zonas, con la denominación de Bases aéreas y provincias cada una de los establecimientos, servicios y tropas que más adelante se detallan*» y añade en su artículo 3, «... *Se crean cuatro Bases aéreas correspondientes a las cuatro zonas citadas con las capitalidades de Madrid, Zaragoza, Sevilla y León, respectivamente, designándose con los nombres de primera o Central, segunda o Norte, tercera o Sur y cuarta o Noroeste,...*». El R.D. dejó así definida la dependencia orgánica de esas zonas llamadas también bases aéreas. Por lo tanto el aeródromo militar de Getafe quedaba adscrito orgánicamente a la zona primera o Central de Madrid.

Este año era jefe del aeródromo militar el capitán José González Stefani, quien muere en Getafe en abril de 1923, en un fatal accidente cuando realizaba un vuelo acompañado por el capitán Spencer.

El 24 de marzo de 1920, el papa Benedicto XV, mediante un decreto, declara a Nuestra Señora de Loreto como patrona de todos los aeronautas. Su Majestad el rey Alfonso XIII, el 7 de diciembre de 1920, previa información y petición del vicario general Castrense, pone bajo el patrocinio de Nuestra Señora de Loreto el Servicio de Aeronáutica Militar; desde entonces, hace ahora 100 años, el personal del Ejército del Aire español ha encontrado en Ella el apoyo espiritual y la protección en su trabajo.

La actividad en la base aérea continúa con cierta intensidad durante 1920 y 1921. El 23 de junio de 1921 el general director de la Aeronáutica Militar, don Francisco Echagüe Santoyo, solicita del Ayuntamiento de Getafe que los terrenos ocupados por la base sean cedidos con carácter permanente al Estado, Ramo de Guerra, dado que está próxima a su finalización la cesión gratuita que el 15 de abril de 1915 había decretado el Ayuntamiento de Getafe, por un periodo de 8 años. Considera también en su escrito que en estas condiciones no es posible, ni conveniente, que el Servicio de Aeronáutica Militar dedique importantes cantidades de dinero para las obras y servicios que requiere el aeródromo, debido a la envergadura que va adquiriendo con el paso del tiempo.

El 21 de julio de 1921 se hace público el siguiente anuncio o bando en el Ayuntamiento getafense, «*el Ayuntamiento y Junta municipal de esta villa, en la sesión celebrada con fecha 10 del actual,*

acordó a instancia de la Dirección de la Aeronáutica Militar ceder perpetuamente al Ramo de la Guerra los terrenos que en la actualidad disfruta el Aeródromo Militar, o sea la dehesa de Santa Quiteria, en la parte que esta comunidad de vecinos corresponde, al solo fin de destinarla al servicio de aviación, y con la condición expresa y terminante de que los pastos de dichos terrenos, cuyo aprovechamiento viene siendo compatible con el servicio de aviación, queden en beneficio del Ayuntamiento, y con la de que la conservación de los caminos con sus atarjeas, que dan acceso al dicho Aeródromo por Oriente y Poniente, sean por cuenta del mencionado centro.

Lo que se hace público por el presente anuncio, por término de 15 días, durante el cual queda el expediente expuesto al público en la Secretaría del Ayuntamiento, en cumplimiento a lo dispuesto en la Real Orden de 19 de junio de 1901, para que las personas interesadas puedan interponer las reclamaciones que estimen pertinentes».

Getafe a 21 de junio de 1921.

«El alcalde».

El 19 de agosto de 1921 el alcalde don Ángel Vergara de Francisco, encargó a los peritos, don Mariano Butragueño Herreros y don Jacinto Cervera Gómez, un informe sobre los límites y situación de la finca citada, describiéndola de la siguiente forma:

«*Norte camino de la Torre; Este, Aquilino Herreros y otros; Sur, camino de las Mezquitas y fincas de don Cándido Zapatero, don Bonifacio Muñoz, doña Carmen García y otros; y Oeste, Cañada de San Marcos. Según los datos obtenidos tiene una superficie de veinte hectáreas, cuatro áreas y setenta y cuatro centiáreas, equivalentes a cincuenta y ocho fanegas, seis celemines y un estadal de la fanega llamada marco de Madrid.*

Situación Geográfica de la Base Aérea:

Ubicación: Getafe- Madrid, País España. Elevación: 620 m / 2.017 pies

Coordenadas: 40°17'39"N 3°43'26"O - En decimal 40.294138°, -3.723833°

Tipo de Instalación: Militar.

Operador: Ejército del Aire de España

Longitud: 2.480 m. tierra, 8.136 pies de asfalto y 920 m. 3.038 pies de tierra.



Vista Aérea de la Base Aérea. 1933.



Vista Aérea de la Base 1922.



Vista de la Base 2020.

Acontecimientos destacados acaecidos en la Base Aérea

Desde que se establece que el aeródromo militar de Getafe tiene la consideración de base aérea se suceden múltiples acontecimientos de los cuales me he permitido destacar los siguientes:

En octubre de 1920 se presenta el primer prototipo de autogiro, el C-1, construido por Juan de la Cierva, que no llega a despegar. Tras varios fracasos construye un nuevo modelo, el C-4, que el 17 de enero de 1923, con Alejandro Gómez Spencer a los mandos, consigue elevarse. El 12 de diciembre de 1923, Loriga realiza el primer viaje de autogiro, efec-



Autogiro de J. de la Cierva- Getafe 1920.

tuando el trayecto de 11 kilómetros, entre los aeródromos madrileños de Cuatro Vientos y Getafe, en ocho minutos y 12 segundos de vuelo real.

Anteriormente, el 11 de agosto de 1922, el capitán Gómez Spencer establece el récord nacional de altura con una marca de 7.242 metros, certificada por el comisario del Real Aero Club de España, don Emilio Herrera Linares.



1922 Gómez Spencer con el trofeo del record de altura.

El 3 de marzo de 1923 se constituye la Factoría de Construcciones Aeronáuticas, conocida popularmente como «CASA», que habría de estar muy vinculada al desarrollo de la Aviación Española y a la recién creada base aérea de Getafe. La factoría comienza a construirse ese mismo mes sobre un solar de 16.623 m².



Panorámica Aeródromo de Getafe en 1923. Foto cedida por Ángel Sánchez Serrano.

Este mismo año, González Stefani deja el mando del campo de aviación al teniente coronel Delgado Brankenbury. La Escuela de Aviación militar queda disuelta y los «Caudrons» son dados de baja y se establece el 5º Grupo de Caza, al mando del comandante Joaquín González Gallarza. Mientras tanto, se inicia la construcción del pabellón de oficiales, varias dependencias y la estación de radio.

En 1925 la base aérea pasa al mando del teniente coronel D. Alfonso de Orleans y Borbón, a quien en 1926 se releva del mando, por ser comisionado a África como jefe de la Escuadrillas que tomaron parte, en colaboración con la aviación francesa, en el desembarco de Alhucemas, regresando a Getafe en el mes de agosto.

A finales del año, de acuerdo con el historiador Jesús Salas Larrazábal, S.M. el rey visita la base aérea y la factoría de Construcciones Aeronáuticas. D. Alfonso XIII pasa detenidamente por las nuevas instalaciones de fábrica, conversando con los operarios. El comandante Gallarza realiza una exhibición de vuelo en un «Breguet». La visita real termina con una histórica fotografía en la que S. M. el rey aparece junto al coronel Alfredo Kindelán, en aquellos días jefe superior de Aeronáutica, los comandantes Ortiz Echagüe, el marqués de Aymerich y González Gallarza, y los capitanes Ruiz de Alda, Souza y Martínez Estévez.



Visita del S.M. el Rey Alfonso XIII a CASA.

El 9 de junio de 1927 se celebra en Getafe la gran «Fiesta de la Industria Aeronáutica», organizada por la Jefatura de Aeronáutica Militar. El pueblo es un hervidero de gentes llegadas de distintos puntos de España, mientras que en el campo se concentran todos los aviones de construcción nacional, unos 150 en total. La fiesta se inicia a las 4 de la tarde, contando con la presencia de la familia real, el Gobierno y numerosas autoridades civiles y militares, entre los que se encontraban además de SS. MM. los reyes y el general Miguel Primo de Rivera, los infantes Javier y Juan, la infanta Isabel, el infante Fernando con su esposa, la infanta María Luisa, el ministro de Marina Mateo García de los Reyes, de Gracia y Justicia Galo Ponte Escartín, de la Guerra Juan O'Donnell —duque de Tetuán—, de Gobernación Severiano Martínez Anido y de Instrucción Pública Eduardo Callejo de la Cuesta.

Las escuadrillas de «Breguet», «Avro», «De Havilland», «Fokker», «Loring», y «Ame 6» habían llegado de Sevilla, Cuatro Vientos, Burgos y León. Y como es lógico, también participaron las de Getafe. El servicio de aerostación instaló dos globos sobre la tribuna real, uno esférico y otro tipo sonda.

A lo largo de la carretera del cerro de los Ángeles quedaron formadas las escuadrillas con sus dotaciones y correspondientes madrinas. Más de dos mil trabajadores de las fábricas de aviones de Getafe, Cuatro Vientos, Carabanchel, Guadalajara y Barcelona desfilaron con pancartas identificativas de las factorías representadas. Finalizado el desfile cívico, hizo lo propio la fuerza de la Aeronáutica Militar al mando del infante Alfonso de Orleans, a los acordes de las marchas interpretadas por la banda de música de Ingenieros.

La exhibición de vuelo se inició con diversos vuelos acrobáticos y en formación. Por radio se dio la orden de bombardear un objetivo a determinar, que inmediatamente fue seguida por la dotación de cinco aviones. Una vez en vuelo, se fijó como objetivo el centro de la propia base. La escuadrilla enfiló el campo de vuelo, y al llegar al centro lanzó va-

rias bombas de fogueo. Más tarde fueron los paracaidistas Cristóbal Gersol y Tomás Herreros, ambos de Getafe, los que se lanzaron desde sendos aviones, siendo recibidos en tierra con el aplauso del público. El acto finalizó con el vuelo libre de unos de los globos del Servicio de Aerostación.

En julio de 1928 llega a Getafe el primer vuelo de la «Compagnie Générale Aéropostale», que uniría Madrid con Burdeos.

El 15 de septiembre de 1928, una de las avionetas «De Havilland Moth» se convierte en protagonista, al ser pilotada por la primera mujer que en España consigue el título de piloto: María Bernaldo de Quirós, hija del marqués de los Altares.

Este año 1928 se crea una nueva compañía aérea, denominada Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A. «CLASSA», ganadora del concurso de adjudicación de las líneas Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona, atendidas hasta ese momento por «Unión Aérea Española», que al no poder cumplir las directrices económico-administrativas impuestas por el directorio militar debe abandonar el servicio. Los vuelos de la CLASSA se inician con cuatro «Junkers». Su sede central se ubica en la calle Alcalá, n.º 71, de Madrid, considerándose Getafe como su base de operaciones.

La primera línea en explotación fue la de Sevilla, siendo inaugurada el 27 de mayo de 1929, despegando de Getafe el «Junkers G 24» denominado «Sevilla». Fue pilotado por José María Ansaldo, jefe de pilotos, llevando como mecánico a Cayón. El avión llegó a Tablada, Sevilla, a las 19:50 horas.

El 20 de junio se puso en marcha la línea de Madrid (Getafe) a Barcelona, que enlazaba con Sevilla, con otro Junkers igual al citado anteriormente.

C. L. A. S. S. A.
(LINEAS AEREAS ESPAÑOLAS)
SUBVENCIONADAS E INTERVENIDAS POR EL ESTADO

En Aviones trimotores de 6 toneladas

Servicio diario: MADRID-BARCELONA-MADRID

Correspondencia con el avión diario } Madrid - Sevilla
Sevilla - Madrid

HORARIO

Salida 12,30 ↓ MADRID (Getafe) ↑ Llegada 12,30
Llegada 15,30 ↓ BARCELONA (Prat) ↑ Salida 9

Servicio diario también sobre: **MADRID-SEVILLA-MADRID**

TARIFA DE PRECIOS

Madrid a Barcelona o viceversa..... 125 pesetas
Billetes de ida y vuelta..... 212,50 ptas.
Billetes circulares para visitar ambas Exposiciones..... 350. — ptas.

Transporte de mercancías a 1,50 pesetas kilogramo.

EQUIPAJE: Cada billete da derecho al transporte gratuito de 15 Kgs. de equipaje, admitiéndose al pasajero un exceso de 20 Kgs. más, que se serán tarificados a 1,50 ptas. por kilo o fracción.

Transporte a los aerodromos: en ómnibus de la Compañía, a tres pesetas plaza.

Oficina Central en Madrid: Delegación en Barcelona:
Alcalá, 71 - Tel. 52922 Fontanella, 10 - Tel. 20780

Venta de billetes en todas las Agencias de viajes
Informes en todos los Hoteles

NOVIEMBRE 1929.

A Cartel anunciador de los vuelos de la CLASSA a Barcelona.

La CLASSA también absorbió la línea de Madrid (Getafe) a Lisboa y regreso. Al poco de inaugurarse los precios subieron considerablemente. El vuelo de Madrid-Sevilla y el de Madrid Barcelona fueron aumentados en 25 pesetas por trayecto, lo que suponía un 25 % sobre los anteriores.

A Getafe llega el 8 de junio a las 19:30 horas, en vuelo directo desde Tablada, el «Jesús del Gran Poder», que regresa de su periplo americano siendo escoltado en todo el trayecto por más de un centenar de aviones. Se calcula que el público que llegó a Getafe fue de 30.000 a 40.000 personas, según informaron distintos medios de comunicación.



Panorámica del Centro de Getafe-1930.

En julio de 1929 llega a Getafe el primer vuelo de la Compagnie Générale Aéropostale, que desde Biarritz y Burdeos une Madrid a Europa. También disponía de un autobús que trasladaba a los viajeros a Madrid, a la calle Conde de Peñalver, donde se situaba la oficina de la compañía.

La segunda República Española

En la noche del 14 al 15 de abril de 1931, Niceto Alcalá Zamora resume en una serie de decretos la esencia de lo que sería la II República Española. Decretos que se publican en La Gaceta. Unos días después, en la correspondiente al 23, se exige a los generales, jefes y oficiales del Ejército que en el plazo de cuatro días presten juramento de fidelidad a la República por escrito. El nuevo ministro de la Guerra, Manuel Azaña Díaz, plantea una reorganización del Ejército por la que un buen número de jefes y oficiales dejan la milicia.

Tras la inauguración del aeropuerto de Barajas el día 30 de abril de 1931, las compañías extranjeras que operaban en España deciden utilizar este aeropuerto como base. Esto supuso para Getafe la pérdida definitiva de su condición de aeródromo mixto, civil y militar, aunque algunas de las líneas operadas por la compañía aérea CLASSA, continuaron utilizando sus instalaciones varios meses más, hasta que fue absorbida por la nueva compañía estatal denominada «Líneas Aéreas Postales Españolas» (LAPE), fundada en 1932. No debemos olvidar que en el aeródromo de Getafe, aun teniendo la consideración de aeródromo militar, venían operando en él, por concesión del Estado, diferentes compañías aéreas del momento: Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas (CLASSA) la «Unión Aérea Española» (UAE) y la «Compagnie Générale Aéropostale», que volaban como sabemos a diferentes destinos que partían de Getafe (Sevilla, Lisboa, Canarias, Barcelona, Burdeos, Biarritz, Madrid, París y Londres).

Durante los años 1931-33, los Grupos de Fuerzas Aéreas de Getafe participan en distintas pruebas. En el mes de abril se celebra una gran fiesta aeronáutica en el nuevo aeropuerto de Barajas. La participación de las aeronaves de Getafe era uno de los platos fuertes de la exhibición. El día 11, cuando se estaba realizando el ensayo general, el teniente Gaspar Tellechea Echevarría, experto acróbata de la Escuadrilla de Experimentación, pilotando uno de los nuevos «Nieuport 52», sufrió un accidente mortal.

El 20 de septiembre de 1931, parte del campo de Getafe la Vuelta a España en Avionetas, que finalizaría el día 30, vol-

viendo a vestir la gala de sus mejores tiempos. Aquí se concentran, junto a los aviadores y familias, curiosos, periodistas y personalidades. Se inscribieron en la prueba un total de 26 avionetas, entre las que se encontraban 8 «D Havilland Moth», 6 «CASA», 2 «Mono-coupe», 2 «Loring», 2 «Fleer», 2 «Roneo» y cuatro más de diferentes marcas. La 1ª Etapa era: MADRID – LEÓN (con tomas de tierra intermedias en Burgos, Valladolid y Monforte de Lemos). La 2ª Etapa: LEÓN – GRANADA (con tomas en Zamora, Cáceres, Sevilla y Málaga). La 3ª Etapa: GRANADA – BARCELONA (con tomas en Los Alcázares, Alicante y Oropesa). La 4ª Etapa: BARCELONA – MADRID (con tomas en Huesca, Zaragoza, Logroño) para terminar la vuelta en Getafe, donde sólo llegaron a clasificarse 10 participantes y la empresa CASA logró un sonado triunfo.

Mientras tanto, el 1 de abril de 1932, aparece una nueva publicación con periodicidad mensual, heredera en parte de «Moto Avión», pues el director de esta última, Luís Maestre Pérez, figura en la plantilla. Su nombre: «Revista de Aeronáutica». Esta publicación va ganando el puesto a las anteriores «España Automóvil», «Aérea», «Alas» y la citada «Moto Avión».

En julio de 1932, durante la entrega de trofeos de la I Copa para Patrullas que organizó la recién creada «Revista de Aeronáutica», en su discurso D. Manuel Azaña, jefe del Gobierno y ministro de la Guerra, anuncia la creación del Arma de Aviación. Por Ley de 12 de septiembre de 1932, el hasta ahora «Servicio de Aviación», pasa a denominarse «Arma de Aviación».



Julio de 1934. El presidente de la República Española, Niceto Alcalá Zamora, en Getafe.

En 1933, los Grupos de Getafe siguen participando en diversas concentraciones aéreas, destacando la de Barajas, con motivo del II Aniversario de la República Española, en abril, donde pierden la vida en accidente el teniente Gobar y el cabo Jiménez.

En 1934 Getafe, con su patrulla de Caza, se alza con la victoria de la III Copa de la Revista de Aeronáutica.

El año 1935 comienza con la inquietud que provocan los continuos sucesos políticos. Sólo la concesión de la Medalla Militar a la Escuadra de Getafe logra un momento de alegría en la base aérea. La recompensa de tan alta condecoración, publicada el 22 de enero, es debida a los extraordinarios servicios prestados con motivo de las operaciones realizadas para la liberación de la provincia de Asturias, durante los sucesos ocurridos en octubre de 1934.

Es la primera distinción a la Escuadra, condecoración que venía a premiar la intensa labor desarrollada en Getafe desde su creación, en el año 1920. No olvidemos que en fechas anteriores el aeródromo sólo fue utilizado como escuela de pilotos.

La empresa Construcciones Aeronáuticas sufría las consecuencias de la crisis industrial tras la finalización de los contratos de los «Breguet». A pesar de la gran ilusión puesta en la avioneta, tampoco existía un mercado con suficiente poder económico para adquirirlas.

A partir de enero de 1931 se iniciaron gestiones para fabricar, bajo licencia, el avión inglés «Vildebeest», muy adaptado en diseño a emplearse tanto en mar, como hidroavión, como en tierra. Gómez Spencer, piloto de pruebas de la empresa, se desplazó a la factoría británica para comprobar sus características.

Previa a la compra de uno de los prototipos ingleses, y adquirida la licencia, se inicia el proceso de fabricación para un pedido de 27 unidades destinadas a la Marina. La anormalidad de los momentos que se vivían hizo que la fabricación sufriera varias demoras que impidieron una entrega regular. Fue ya entrado 1935 cuando se inició el suministro de estos aviones a la Armada española en partidas de dos unidades.

El 12 de abril de 1935 el presidente del Consejo de Ministros, Alejandro Lerroux, acompañado del director de Aeronáutica, Ismael Warleta, visitaron las instalaciones de la base aérea de Getafe. Una escuadrilla de caza realizó un simulacro de combate, terminando con exhibiciones acrobáticas. El presidente se mostró satisfecho del estado de instrucción y disciplina de todo el personal de la base aérea. Finalizada la visita, le fue servida una comida al término de la cual se brindó por los componentes de la unidad.

Dos días después de esta visita, el 14 de abril, y en conmemoración del IV Aniversario de la II República Española, se celebró en la plaza de la Armería del Palacio Nacional una parada militar. El acto fue presidido por el jefe del Estado, Niceto Alcalá Zamora, que impuso la Cruz Laureada de San Fernando a los generales Batet y López Ochoa y a varios jefes y oficiales. El general Cabanellas, previo permiso solicitado al presidente de la República, impuso la Corbata de la Medalla Militar a la Bandera de la Primera Escuadra de Aviación de guarnición en Getafe. Previamente el general pronunció estas palabras: «*Su Excelencia el Presidente de la República, en nombre de la Patria, y con arreglo a la Ley, Os concede la Medalla Militar como premio a vuestro distinguido comportamiento frente al enemigo*». Entre los diversos jefes y oficiales que recibieron condecoraciones figuraba el teniente piloto Carlos Rute Vilanova, que más tarde, entre los años 1955 y 1957, ya como coronel, mandaría la base aérea de Getafe.

La Sublevación y la Guerra Civil, 1936

La vida de la base aérea continúa sin grandes novedades aunque los rumores acerca de la inestabilidad

política son constantes. Por otro lado, la inquietud entre los militares y la población civil es presagio de tormenta. El triunfo del Frente Popular en las elecciones no fue más que el punto de partida hacia un feroz enfrentamiento.

Por entonces Getafe era la base mejor dotada de efectivos de toda España, contando con un plantel de profesionales de gran calidad, tanto de personal de vuelo como de mecánicos y auxiliares. No cabe duda que para el Estado Mayor Central, Getafe era la cabecera de la Aviación española. Al comienzo de la Guerra Civil, el jefe de la Escuadra de Aviación n.º 1, y por tanto de la base, era el teniente coronel del Cuerpo de Intendencia y piloto aviador, D. Antonio Camacho Benítez (1892-1974) quien puso su cargo al servicio del gobierno de la República.

Al igual que el jefe de la base, el del grupo de caza, capitán Manuel Cascón Briega, así como buena parte de los oficiales y suboficiales se mantuvieron fieles a la legalidad gubernamental. Otros aviadores del grupo eran partidarios del alzamiento militar, por lo que fueron trasladados en vuelo a Barajas y desde allí al Ministerio de la Guerra, donde se ordenó su arresto domiciliario.

La Guerra Civil española afecta a Getafe y a sus instalaciones militares de forma notoria. Durante los primeros días del conflicto, la principal misión de la base aérea fue la vigilancia permanente de los puertos de montaña del León y Navarra, en la sierra de Madrid, con los aparatos de caza Nieuport 52, de modo que cada piloto efectuaba dos o tres servicios diarios, relevándose cada dos horas, para mantener un caza de vigilancia constante durante toda la jornada, sobrevolando la sierra.

En la noche del 17 al 18 de julio se ordena la salida de tres aviones para efectuar una misión de bombardeo contra los sublevados en África. En Getafe se preparan dos de los «Fokker», más uno de los modernos «Douglas DC 2» que deben dirigirse a la base de Tablada a cargar bombas y desde allí volar hacia Marruecos.

En la madrugada del 18 de julio, el Cuartel de Artillería n.º 1 de Getafe se subleva disparando cañonazos contra las instalaciones de la base aérea que permanecía fiel a la República, consiguiendo destrozar algunas instalaciones. Dos aviones «Breguet» pilotados por Mendiola y Jiménez lanzan varias bombas sobre el cuartel. A estos les sigue un «Nieuport» que pilotaba Andrés García Lacalle, que efectúa un ametrallamiento sobre las instalaciones artilleras. De estos hechos existe una versión escrita por Leocadio Mendiola, que da detalles de la refriega. Los amotinados son detenidos y trasladados a Madrid.



Cuartel de Artillería 1932.

El día 23 de agosto se efectúa un bombardeo de la base aérea, debido al conocimiento que el ejército sublevado tenía de la existencia de los refuerzos que acababan de llegar, por la declaración de dos pilotos que abandonaron el campo de Getafe con un «Nieuport» y un «Breguet», aterrizando en el campo de Burgos. Los aviones del bando nacional, tres escuadrillas de «JU 52» escoltados por tres «HE 51», llegan a Getafe sobre las 15 horas, lanzando sus bombas sobre las calles de Oriente y Calvario, el campo de aviación y sus alrededores, causando numerosas víctimas. Una de las bombas cae en la factoría SANQUI, que estaba abandonada, y otra en la huerta de Marcelo Cervera, colindante con la base. El 4 de noviembre de 1936, casi sin oposición, las tropas al mando del teniente coronel Tella toman Getafe. Desde entonces hasta el final de la guerra, la base aérea de Getafe se cierra a toda actividad, siendo utilizadas sus instalaciones para acuartelamiento de tropas. La proximidad del frente hace imposible su uso como campo de aviación, al estar al alcance de la artillería gubernamental. No obstante, es utilizado como campo de fortuna por aviones «tocados» o averiados. Justo unos días después de la ocupación, el 10 de noviembre, tienen que tomar tierra dos «Chirris» italianos averiados.

De la Posguerra a la actualidad

A partir de marzo de 1939, vuelve la actividad al histórico aeródromo, y comienza a funcionar como base aérea. Las tareas de reconstrucción y acondicionamiento se realizan a marchas forzadas. Un mes después llega la paz y vuelven los aviones de los campos cercanos que fueron empleados en la contienda. Los primeros en llegar fueron los «Junkers Ju 52» y «Heinkel He111» alemanes, que junto a los «Savoia Marchetti» italianos forman el Grupo de Transporte. Un «Lockheed Electra» confiscado es la representación americana. También llegan los grupos de caza, el 21 formado por los legendarios «Chirris» de García Morato, y el 31 de Asalto de José Muñoz Jiménez, con los «Heinkel 51».

Al frente del aeródromo está el teniente coronel Gerardo Fernández Pérez, quien debe preparar al personal, aparatos e instalaciones para el primer desfile de la Victoria.

En el mes de agosto de 1939 se crea el Ministerio del Aire, nombrándose al general Juan Yagüe Blanco para dirigirlo. El nuevo Ministerio asume la organización del Ejército del Aire con independencia de las otras armas y cuerpos, así como la de la Aviación Civil, e incluso de las complejidades de la diezmada industria aeronáutica.



1919. Cuartel de Artillería Getafe.

Se crea la Dirección General de Material para servir de enlace de los Servicios Territoriales de Industria, siete en total, ubicados en Madrid, Sevilla, Valencia, Barcelona, Zaragoza y Bilbao. La medida obtiene un resultado espectacular, impulsando la industria aeronáutica que logra un ritmo sorprendente en su producción.

El 10 de diciembre de 1939, coincidiendo con la festividad de la Patrona del Ejército del Aire, el embajador de Italia en España, general Gambaro, hace entrega al general Yagüe, ministro del Aire, de una gran talla en madera de Nuestra Señora de Loreto, regalo de los aviadores italianos a los españoles. Esa imagen permanece desde entonces en la capilla de la Base Aérea de Getafe.



Entrega de la imagen de Nuestra Señora de Loreto por los aviadores italianos.

En junio de 1942 se celebra en la base la primera jura de bandera del recién creado Ejército del Aire tras la Guerra Civil. A finales de marzo de 1943, las Academias del Ejército del Aire se reúnen en la base para preparar el Desfile de la Victoria. Llegaron en diversos aparatos de transporte aéreo para realizar en Getafe los ensayos previos a la parada militar.

En el mes de junio de 1943, ante la curiosidad de la totalidad de la plantilla de CASA, despegó de la base aérea el primer trimotor «Junkers 52» construido en la factoría getafense. Un mes después, el aparato es probado en vuelo por el jefe del Estado Mayor del Aire, Eduardo González Gallarza, junto al propio Ministro del Aire, Juan Vigón, de pasajero.

En el año 1954 tres nuevas unidades se establecen en Getafe: la 57 Escuadrilla del Servicio Aéreo de Rescate (SAR), la Escuela Central de Automóviles y el Parque Central de Automovilismo (actual Centro Logístico de Material de Apoyo). A primeros de julio de 1955 se crea el Ala 35 de Transporte y en el mes de octubre se establece en la base aérea la 57 Escuadrilla del SAR. Al mando del capitán Ricardo Ferrer se organiza su dotación, cuyos componentes se adiestraban en los Estados Unidos en el manejo y mantenimiento de helicópteros.

Esta unidad se mantiene en Getafe hasta el año 1971, cambiando su denominación por 803 Escuadrón, trasladándose a Cuatro Vientos; esta Unidad, cuyo primer jefe

fue el comandante Juan Pedro Durán, se distinguió por la profesionalidad, arrojo y valentía de sus componentes.

Entre 1979 y 1992 se constituye en Guinea Ecuatorial un destacamento de dos aviones C-212 «Aviocar», fruto del acuerdo entre el citado país y España en materia de seguridad y defensa. Igualmente se produjo entre 1989 y 1990 el despliegue de ocho aviones en Namibia. El Ala 35 fue la primera unidad de las Fuerzas Armadas españolas que participó en «misiones internacionales» bajo mandato de las Naciones Unidas (UNTAG). Asimismo ha participado en numerosas misiones en el Golfo Pérsico, así como en la misión de Naciones Unidas en Ruanda (UNAMIR), tras los enfrentamientos étnicos entre Hutus y Tutsis. Sería prolijo enumerar la cantidad de destacamentos y despliegues en que ha participado la Unidad y participa; sirva de ejemplo entre 2006 y 2008 el destacamento Alcor en Herat (Afganistán), en el marco de la misión ISAF de la OTAN y en la actualidad el destacamento Marfil con un avión C-295, en Dakar (Senegal), formando parte de la Operación Serval de apoyo a Mali de los franceses y el destacamento MAMBA en Libreville (Gabón) en apoyo también a Francia, con un C-295.

Son muchos y muy importantes los acontecimientos que han acaecido en la base aérea de Getafe y antes en el aeródromo desde hace más de 100 años, los cuales debido a la extensión de este artículo no sería posible detallar con la precisión que hubiésemos deseado. Esperamos que este relato nos ayude a comprender mejor la excelente simbiosis producida entre el pueblo de Getafe y la Aeronáutica durante ese largo periodo.

Reforzar lazos

En la actualidad es muy habitual la asistencia de las autoridades civiles y militares de la ciudad de Getafe a todos los actos castrenses que organizan las diferentes unidades militares asentadas en la ciudad y es recíproco y también habitual la presencia de los responsables de las diferentes Unidades militares en actividades académicas, culturales y sociales que organizan las instituciones locales.

El Centenario de la creación de la base aérea de Getafe significa mucho para la ciudad, historia viva de la unión del pueblo y la aviación. Los innumerables acontecimientos habidos, tanto nacionales como internacionales, han hecho de Getafe

la cuna de la aviación española, sin olvidar, sobre todo su vinculación con la aeronáutica y su aportación al progreso de la ciudad, del Grupo Airbus, otrora Construcciones Aeronáuticas.

Son muchos los militares y civiles que han dado su vida por servir a España participando activamente en el desarrollo de la aviación española, desde sus inicios en 1911 hasta nuestros días. Aprovechamos este artículo para rendir un sincero homenaje a todos los fallecidos en la histórica Escuela Nacional de Aviación de Getafe (ENA), volando en aquellos austeros aeroplanos, intentando alcanzar el título de piloto, batir récords o marcas y también a todos los militares que fallecieron en cumplimiento de su deber.

A lo largo de 2020, la base aérea de Getafe y su Ala 35 está cooperando en la recogida y distribución de material sanitario, necesario para controlar la expansión de la pandemia COVID-19, contribuyendo con los aviones C-295 del Ala 35 a la distribución de material sanitario para los diferentes centros hospitalarios de España. El C-295 se puede configurar en versión medicalizada con capacidad UCI que configura y atiende el personal de la Unidad Médica de Aeroevacuación (UMAER). Puede llevar tres pacientes críticos y cuatro pacientes leves contagiados de coronavirus.

Son muchas las actividades previstas para conmemorar este importante evento, no obstante la lucha mantenida contra el COVID-19 ha hecho que se aplacen para concentrar todo el esfuerzo en vencer la pandemia que asola el mundo y en especial a España, algo inusitado hace unos meses pero que está sacudiendo al mundo con fuerza.

Es una guerra diferente, sin un enemigo convencional, pero que debemos acostumbrarnos a enfrentar y prever para estar preparados y no permitir que tenga consecuencias en nuestra forma de vida, en nuestra sociedad.

El esfuerzo realizado por las Fuerzas Armadas, por el Ejército del Aire y por el personal del ALA 35 y Base Aérea de Getafe para controlar la expansión de la COVID-19, ha sido intenso y agotador, compensado por la satisfacción del deber cumplido en favor de nuestros ciudadanos, al haber mitigado los efectos de la pandemia, que todavía está presente en nuestras vidas. A pesar de ello, nuestros corazones se sienten tristes debido a la gran cantidad de personas fallecidas, sobre todo gente de avanzada edad que no han podido ganar la batalla a este enemigo invisible.



Emisión por Correos de un sello conmemorativo de los 100 años de la creación de las primeras cuatro bases aéreas en España.

25 de marzo: CORREOS emite un Sello conmemorativo del Centenario de las cuatro primeras Bases Aéreas de España: Getafe, Tablada, León y Zaragoza



Fecha de emisión: 25/03/2020

Procedimiento de Impresión: Offset
Papel: Estucado, engomado, fosforescente

Tamaño del sello: 28,8 x 40,9 mm

Efectos en pliego: 25

Valor postal de los sellos: Tarifa C: 1,55 €

Tirada: 160.000 sellos

El 18 de marzo de 1920, la Gaceta de Madrid publicó el Real Decreto por el cual se creaba la división aérea de España en cuatro zonas denominadas Bases Aéreas, con el fin de organizar y distribuir los destacamentos y servicios de la incipiente fuerza aérea española.

Las cuatro Bases Aéreas se ubicaron en Getafe (Base Aérea Central), Zaragoza, León y Sevilla (Base Aérea de Tablada). Cada una de las bases debía contar con los elementos y servicios técnicos indispensables para su funcionamiento de manera independiente como hangares, depósitos para combustible y munición y talleres, entre otros, con el fin de dar servicio a cuatro escuadrillas de aviones, tres de reconocimiento y una de combate.

El establecimiento de las cuatro bases se considera fundamental para la formación de una estructura de defensa aérea del territorio español que daría lugar, unos años más tarde, a la constitución del Ejército del Aire.

Por otro lado, las bases aéreas dejaron una fuerte impronta en la cultura, sociedad y economía española, tanto a nivel nacional como en las ciudades donde fueron ubicadas.

De manera simultánea se conmemora el centenario de la construcción de la primera torre de mando o señales del aeródromo

de Cuatro Vientos. Su diseño se basó en un proyecto redactado en julio de 1919 por el comandante de Ingenieros Leopoldo Giménez, aprobado por una Real Orden del 11 de agosto del mismo año, y desarrollado por Enrique Sierra en sus talleres del Paseo de las Delicias de Madrid. Para desarrollar este emblemático edificio se siguieron las pautas utilizadas en los faros marítimos de la época. Es considerada como la primera torre de control de España y una de las más antiguas de Europa y del mundo.

El sello muestra con un 100 grande para destacar los 100 años en los que cada número contiene la imagen de un elemento: la torre de Cuatro Vientos, la escarapela del Ejército del Aire español, con los colores de la Bandera Española y el logotipo creado para la efeméride. Todo ello enmarcado con un fondo de pista de aterrizaje donde en las bandas blancas aparecen nombradas las 4 bases aéreas.

Fuente: CORREOS, España.

Bibliografía:

- J. Goma Oruña, *Historia de la Aeronáutica Española, Madrid, 1946.*
- J. Arraras Iribarren, *Historia de la Cruzada Española, Madrid, 1984.*
- J. Velarde Silió, *Aviones españoles desde 1910, Madrid, Fundación Infante de Orleans, 1995.*
- R. González Granda Aguade, *Crónica Aeronáutica, Madrid, 2004.*
- Adolfo Roldán Villén.
- Manuel de la Peña Rodríguez-Martín, *Medio Siglo de la Aviación en Getafe, 1998.*
- Real Academia de la Historia.
- Revista Aeroplano.
- Revista de Aeronáutica.
- Archivo de la Base Aérea de Getafe.
- Archivo Histórico del Ejército del Aire.
- Correos. España.
- Archivo Municipal de Getafe.

