

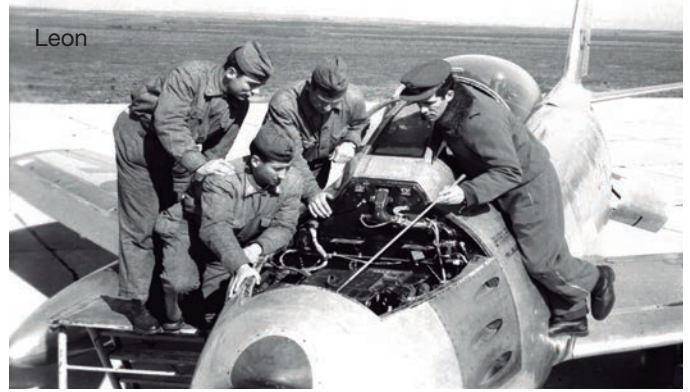
[historia]



Cuatro bases aéreas y una torre CENTENARIAS



Getafe



Leon

EN 1920 la aviación militar española era una realidad. Comenzó a aletear en 1911 con los vuelos de los biplanos *Henri Farman* en el aeródromo de Cuatro Vientos y, a pesar de que la I Guerra Mundial ralentizó su progresión ascendente, se consolidó en 1927 al concluir las campañas de África. Al finalizar el conflicto disponía de más de 160 pilotos formados en las incipientes escuelas de combate y bombardeo y más de 100 aeronaves, entre ellas, los hidroaviones *Macchi M-9* de la Aeronáutica Naval y los *Breguet-XIV*, *Havilland-Rolls*, y *Farman F-50* de la Aeronáutica Militar Española, vinculada al Ejército.

Getafe, Zaragoza, León y Tablada fueron las primeras bases del Ejército del Aire

Existían los medios humanos y materiales, pero «los servicios de la aeronáutica militar [en sus ramas de Aeroestación y Aviación] son embrionarios todavía», reconocía el Ministerio de la Guerra en el Real Decreto nº 68 del 18 de marzo de 1920 publicado en la Gaceta de Madrid, hoy Boletín Oficial del Estado, que promulgó la creación de las bases aéreas de Getafe (Madrid), León, Tablada (Sevilla) y Zaragoza, también denominadas

«zonas», respectivamente «primera o Central, segunda o Norte, tercera o Sur y cuarta o Noroeste».

Fueron las primeras del Ejército del Aire y pilares de la estructura que demandaba la fuerza aérea española para afrontar los retos que se avecinaban.

Según el Real Decreto, cada una de ellas debía contar con «una jefatura, un taller o fábrica, un aeródromo principal con cobertizos para 60 aeroplanos, un almacén con repuestos de todas clases, abrigos subterráneos o blindados para un millón de litros de combustible líquido, cien mil de lubricantes y 500 toneladas de bombas; cuatro escuadrillas, una de combate y tres de reconocimiento, con su correspondiente grupo de tropas».

A la conmemoración del centenario de creación de las bases de Getafe, Zaragoza, Tablada y León se suma el de la instalación de la torre de mando del aeródromo de Cuatro Vientos que fue referencia para la toma de los pilotos en el campo de aviación madrileño entre 1920 y 1982 y observatorio privilegiado de algunas gestas aeronáuticas.

José Luis Expósito



Torre de Cuatro Vientos



Tablada

Zaragoza





Ejército del Aire

ZARAGOZA, BASE MULTIFUNCIÓN

Fue cuna de la aviación de combate a reacción

EL milagro de la navegación aérea llegó a Zaragoza de manera accidentada el 25 de abril de 1910 con un biplano *Voisín* que, a los mandos del piloto francés Louis Gaudart, se estrelló contra el suelo debido a un fallo técnico ante 25.000 personas en Valdespartera, el primer aeródromo de Aragón y su capital. Justo un año después tuvo lugar en el mismo campo y sin incidentes una Gran Semana de la Aviación para deleite del numeroso público asistente, como reflejaron las crónicas sobre aquella jornada aeronáutica: «No hay nada que impresione y conmueva tanto (...) como el vuelo de un aeroplano».

El Servicio de Aeroestación supo ver muy pronto la dimensión militar que podría ofrecer el aeródromo. En 1914 fue elegido para realizar prácticas de vuelo en Zaragoza y en 1918 para construir una base aérea. Su designación como tal se concretaría en el Real Decreto de 1920.

Ese mismo año se creó la Escuela de Pilotos Militares, un proyecto fallido en la capital aragonesa ya que su primera y única promoción no llegó a completar su formación.

Emplazada desde 1937 en el término municipal de Garrapinillos, la base aérea de Zaragoza vio potenciada sus capacidades en 1953 con motivo de la firma del Tratado de Amistad y Cooperación entre Estados Unidos y España, permitiendo la llegada en 1956 de los *F-86 Sabre*, el primer avión de combate a reacción del Ejército del Aire, sustituidos a partir de 1985 por los *F-18* del Ala 15.



Ejército del Aire

Hoy la base acoge también el Ala 31 de transporte (en plena transformación del *C-130 Hércules* al *A400M*), el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo, la Unidad Médica Aérea de Apoyo al Despliegue, la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo, el Grupo Norte de Mando y Control y el Centro de Transporte Aerotáctico Europeo.

GETAFE, AERONÁUTICA CIVIL Y MILITAR

Ligada a la aviación de transporte

GETAFE ocupa un espacio destacado en la aeronáutica militar española gracias a que en 1910 el entonces capitán de Ingenieros Alfredo Kindelán eligió los terrenos de la dehesa de Santa Quiteria como los más apropiados para establecer el campo de aterrizaje de la última etapa del raid París-Madrid, entre San Sebastián y la capital de España que tuvo lugar en mayo de 1911 organizado por el periódico *Le Petit Parisien*. Fue uno de los grandes acontecimientos aeronáuticos de la época, al que posteriormente se sumó en el mismo lugar y año la Gran Semana de la Aviación. Ambos eventos propiciaron la creación en Getafe en 1912 de un centro privado de formación de pilotos, precedente de la Escuela de Aviación Militar creada en 1917. Tres años después, en 1920, el aeródromo de la ciudad madrileña obtuvo por Real Decreto su condición de base aérea, siendo inaugurada en 1923.

Durante la década de los años 20 algunas compañías aéreas establecieron su sede en el recinto militar y desde 1927 fue aeropuerto civil hasta la inauguración en 1931 de Barajas. Antes tuvieron lugar dos acontecimientos que marcarían el devenir de la nueva base vin-

culado a la industria aeronáutica: la creación, próxima al acuartelamiento, de la factoría de CASA, en 1923, y la presentación, en 1927, de las aeronaves construidas en España por Aviación Militar, La Hispano, Loring y CASA. Getafe adquirió el rango de base aérea de primera categoría en 1939, dotándose de cazas *Fiat CR-32 Chirri* y de transporte alemán *Junkers Ju-52*, cuya versión española, el *CASA 352L*, fue el primer modelo que sirvió en el Ala 35 creada en 1952, unidad expedicionaria y pionera en las misiones internacionales del Ejército del Aire y que hoy descansan sobre los aviones *C-295* y que comparten espacio con el 803 Escuadrón SAR de ala fija y el Centro Cartográfico y Fotográfico.

Su vinculación con la industria aeronáutica data de 1923, cuando se creó la factoría de CASA junto a sus instalaciones



Pepe Diaz



Ejército del Aire

TABLADA

Expedicionaria y cinematográfica

«**E**N Tablada se voló en 1910. Fue utilizada por la Aviación Militar a partir de 1914. Se inauguró por SS. MM. los Reyes el 10-IV-1923. De aquí partieron dos vuelos de fama universal: el del *Jesús del Gran Poder* a Bahía el 24-III-1920 y el del *Cuatro Vientos* a Camagüey el 10-VI-1933».

A las puertas del acuartelamiento aéreo de Tablada (Sevilla), sin necesidad de franquear su entrada, puede leerse hoy esta inscripción que, de manera muy somera, enumera algunos hitos de la historia de la unidad, ligada a la de la aviación española desde finales de marzo de

Pionera en los vuelos comerciales, su campo de aviación fue también lanzadera de algunos raids transoceánicos



Pepe Díaz

1910, una década antes de alcanzar la categoría de base aérea. Aquel año la localidad acogió el primer certamen aeronáutico de nuestro país, la Semana de la Aviación. En marzo de 1914 el primer vuelo sobre el Estrecho de Gibraltar, entre Tetuán y, precisamente, Tablada, fue determinante para que la Aeronáutica Militar decidiera construir en una parte de sus terrenos municipales un acuartelamiento militar.

La base fue sede de algunas compañías aéreas españolas hasta los años 50 y punto de partida del primer vuelo comercial en nuestro país (1921). Asimismo, algunas de sus aeronaves protagonizaron en 1967 la película *La batalla de Inglaterra*. Cerrada al tráfico aéreo en 1990 hoy acoge, entre otras unidades, el Grupo Móvil de Control Aéreo, el Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo y la Maestranza Aérea de Sevilla.

LEÓN, TRADICIÓN DOCENTE

Es sede de la Academia Básica del Aire

VEDRINES, el piloto francés que ganó en 1911 el raid París-Madrid en el aeródromo de Getafe ya había deleitado en 1908 a los habitantes de León con un vuelo de exhibición. Ocurrió un año antes de que fueran elegidos los terrenos del cercano pueblo de Virgen del Camino para acoger el campo de aviación leonés que, en 1920, fue designado base aérea y cuyas instalaciones se levantaron posteriormente, siguiendo el modelo de Cuatro Vientos (Madrid). En 1923 tuvo lugar el primer vuelo militar y comenzaron a operar aviones *De Havilland* y *Fokker*; a

los que se sumarían durante la Guerra Civil *Breguet* y *Heinkel* compartiendo espacio con las aeronaves de la *Legión Cóndor*. En los años de la contienda el Parque Regional Norte — creado en 1931 y, posteriormente, denominado Maestranza Aérea — fue vital para el mantenimiento y reparación de la fuerza aérea nacional.

Así, la base de León quedó vinculada a la formación de los especialistas del Ejército del Aire en el mantenimiento de aeronaves y armamento. Primero, con la creación en 1939 de la Academia del Arma de Aviación, también llamada de Transformación. Después, con el traslado de Málaga a León de la Escuela de Especialistas del Aire, cuya actividad cesó en 1992 y, finalmente, con la Academia Básica del Aire, heredera de la escuela y donde los miembros de la Escala de Suboficiales reciben, además, su formación general.

En su acuartelamiento los suboficiales del Ejército del Aire reciben formación general y especializada



Ejército del Aire



Ejército del Aire

TORRE DE CUATRO VIENTOS

Un faro durante 62 años muy lejos del mar

LA centenaria torre de mando o de señales de la base aérea de Cuatro Vientos es el primer faro aeronáutico de España y uno de los más antiguos del mundo. Fue utilizado «para el servicio de iluminación del campo», escribió el general Alfredo Kindelán el 1 de marzo de 1936 en el periódico *El Debate* con motivo del 250º aniversario de la creación del aeródromo. De esta forma, los primeros aviadores, en sus aproximaciones, se guiaban por el haz de luz giratorio de la torre, como el de los faros marinos de la época que inspiraron su diseño.

Este edificio singular también fue «sala de doctores», como reflejó en marzo de 1989 en la Revista *Aeroplano* el entonces coronel de Aviación José Ramón Sánchez Carmona. Desde esta atalaya, aclaraba, «se examinó a los pilotos de entonces, emitiendo sabios veredictos: vuela bien, es bueno; vuela regular, es un piloto mediano; vuela mal, se matará».

La torre fue proyectada entre 1919 y 1920 por el arquitecto Enrique Sierra y levantada en el aeródromo de Cuatro Vientos en los primeros años veinte prestando servicio hasta 1982. Su estructura cilíndrica de más de 15 metros de altura se asienta sobre el centro de un edificio de dos plantas. En su extremo superior se encuentra todavía la plataforma de vigilancia a la que, antes de la instalación del faro, accedían los controladores de vuelo para dirigir los despegues y aterrizajes mediante señales ópticas. La base de la torre arranca de un pequeño edifi-

cio octogonal rodeado por una terraza a la que los historiadores aeronáuticos se refieren como «el observatorio privilegiado» desde el que se contemplaron, por ejemplo, las pruebas del autogiro de de la Cierva y alguno de sus vuelos, el despegue de la patrulla *Elcano*, en 1926, o el del primero comercial de Iberia entre Madrid y Barcelona, preludeo del puente aéreo, el 14 de diciembre de 1927.



Pepe Díaz