100 años de CASA-Airbus en Getafe
- Parte I: CASA-

AIRBUS

Febrero 2023

José Luis Montes Rodea

ASOCIACIÓN Amigos del Museo de Getafe

LOS PRIMEROS AÑOS

1923-1936

C.A.S.A. (Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima) se constituye, como compañía mercantil, el día **3 de marzo de 1923**.

Acto de la firma

Notario de Madrid:

- *José Toral*

Asistentes:

- *José María Laviña y Beránguer*
- *José Ortiz-Echagüe*
- *Ricardo Ruiz Ferry*
- *Francisco Yáñez Albert*

Capital Social: 1,5 M Pts.

3.000 acciones nominativas de 500 Pts. cada una, de las que, inicialmente, sólo se emitieron 800 acciones:

- 260 acciones de Electromecánica de Cataluña (EMC).
- 150 acciones de Ramón Illarramendi y Lecuona.
- Un número muy variable hasta 1 acción, como es el caso de María Lafite y Ruiz.

En 1924 toman acciones, entre otros: *Víctor Chávarri Anduiza* (187 acciones) y la *Societé Anonyme des Ataeliers d'Aeronautique, Louis Breguet*.

Posteriormente entrarían en el accionariado: la compañía *Vickers Lda.* y la *Sociedad Española de Construcción Naval (SECN).*

1er Consejo de Admon.

Presidente: *José Tartiere Lenegre*

Vocales:

- *Manuel González Longoria*
- *Ricardo Ruiz Ferry*
- *Ramón Illarramendi y Lecuona*
- *José María Laviña y Berenguer*

Vocal Secretario: *Francisco Yáñez Albert*

En la segunda sesión del Consejo, en **marzo de 1923**, se nombra Consejero Delegado a *José Mª Laviña*, al que sustituirá, posteriormente, ***José Ortiz-Echagüe.***

En **marzo de 1924** se incorporan *Louis Breguet*, como Vicepresidente, y *Víctor Chávarri Anduiza*.

Declaración de actividad

"El objeto de la sociedad es la construcción y reparación de toda clase de material relacionado con la aviación y automoción".

LOS PRIMEROS AÑOS

1923-1936

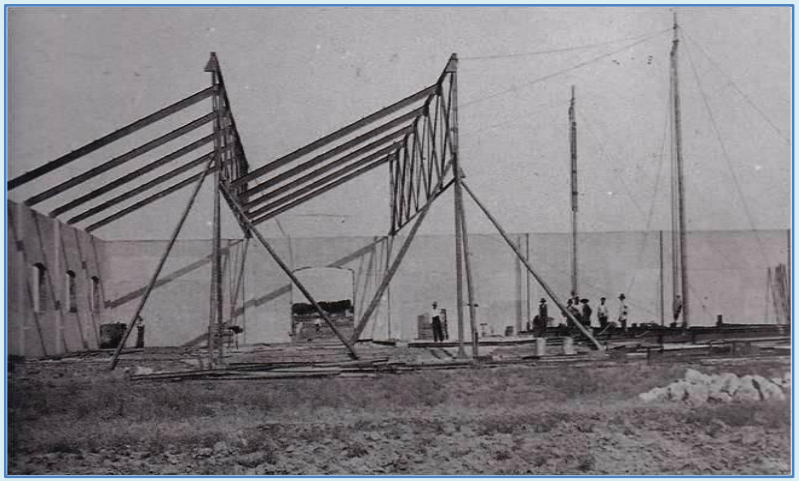
FACTORÍA DE GETAFE. Primer Centro de Trabajo

En **abril de 1923**, se adquiere en Getafe una parcela de 16.636 m^2 por un importe de 17.790 Pts. y se construye una nave de 1.920 m^2.

En **marzo de 1924**, se adquieren 12.174 m^2 colindantes y se construye un hangar adicional para construcción de aviones y otra nave para forja, fundición y tratamientos térmicos. Se construyen, además, dos edificios para comedores.

En **1936**, se llega a un total de 29.500 m^2, de ellos 11.600 m^2 cubiertos.

*(En **mayo de 1928**, se inaugura en Puntales -Cádiz- una Factoría con una superficie cubierta de 6.081 m^2, en un terreno de más de 25.000 m^2 que se ampliaría posteriormente hasta los 72.500 m^2)*



Construcción de la Primera Nave
-1923-

Factoría de Getafe
-1932-

LOS PRIMEROS AÑOS

1923-1936

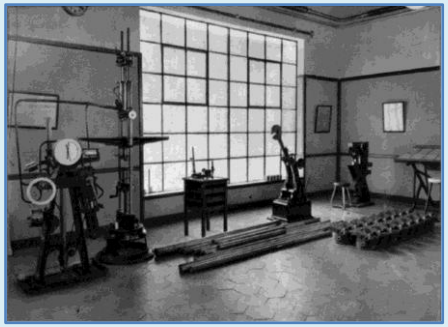
FACTORÍA DE GETAFE. Equipado, Maquinaria y Talleres

Las primeras instalaciones de la Factoría de Getafe contaban con:

- Máquinas herramientas, tornos, fresas, rectificadoras, taladros, cepillos, etc. accionadas por un eje común al que se conectaban con poleas y correas de cuero.
- Prensas de hasta 150 Tn; máquinas para deformar chapa por laminado en frio; máquinas "martinete" accionadas por aire comprimido y una excéntrica para estirado local; y bancos de estirado para perfiles y varillas tensoras.
- Taller de tratamientos térmicos y tratamientos superficiales para cadmiado y anodizado.
- Taller de sastrería. cosido de telas para superficies exteriores de fuselaje y alas; y aplicación de barniz tensor Novavia.

Primera Nave de Máquinas
-1925-

Instalación de Oxidación Anódica
-1930-



Laboratorio de Ensayos Mecánicos
-1933-

Laboratorio de Ensayos Químicos
-1933-

LOS PRIMEROS AÑOS

1923-1936

FACTORÍA DE GETAFE. Los Primeros Aviones

A primeros de **1924** se adquirió a la firma Societé Anonyme des Ataeliers d'Aeronautique, Louis Breguet, la licencia de fabricación de los aviones Breguet XIX.

Se construyeron y entregaron un total de 206 aviones: 203 ***Breguet XIX****, un* ***Breguet Superbidón*** *y dos comerciales* ***Breguet XXVI****.*

Nave de Montaje de aviones Breguet
-1925-

Nave de Montaje de Aviones Torpederos
-1935-

A partir de **1933** se construyeron también bajo licencia 25 aviones torpederos **Vickers Vildebeest**. Se entregaron todos en 1935.

En diciembre **1934** se contrató la fabricación de 10 aviones catapultables **Hawker Ospre**y y en enero de **1936** la de 42 aviones **Martin B-10 Bomber**.

LOS PRIMEROS AÑOS

1923-1936

VUELOS HISTÓRICOS DE AVIONES FABRICADOS EN GETAFE

De los aviones Breguet XIX fabricados por CASA en Getafe, tres habían sido de tipos especiales, 2 Bidón y 1 Súper-Bidón:

- Gran Raid nº 71.

  En **enero de 1930**, tripulado por el capitán *Rodríguez* y los tenientes *Haya* y *Morato*, hizo varios vuelos batiendo las marcas de velocidad en circuito cerrado sobre 1.000 y 5.000 Km .

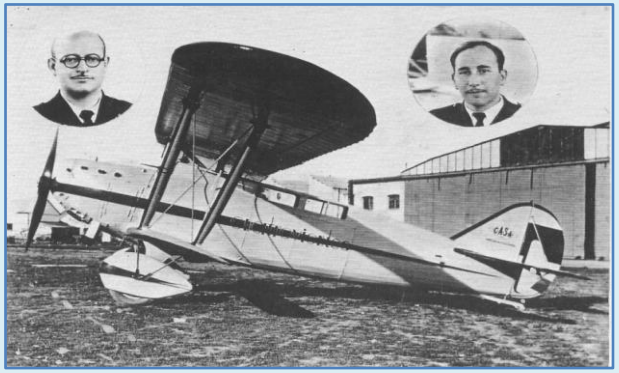
- Gran Raid nº 72, bautizado como **"Jesús del Gran Poder"**.

  En **marzo de 1929**, tripulado por *Jiménez* e *Iglesias*, hace la travesía del Atlántico sur de Sevilla a Bahía, sin escalas, recorriendo una distancia de 6.550 Km en 43 horas y 50 minutos.

- Súper Grand Raid, bautizado como **"Cuatro Vientos"**.

  En **junio de 1933**, tripulado por el capitán *Barberán* y el teniente *Collar*, inició en Sevilla un vuelo transatlántico que terminó en Camagüey , Cuba, después de haber permanecido en el aire durante 39 horas y 50 minutos y haber recorrido casi 7.600 Km. Realizó una segunda etapa entre Camagüey y La Habana y en la siguiente, entre La Habana y México, desapareció sin dejar rastro.

Breguet Grand Raid "Jesús del Gran Poder"



Breguet XIX Súper Grand Raid "Cuatro Vientos"

LOS PRIMEROS AÑOS

1923-1936

LOS PRIMEROS PROYECTOS CASA

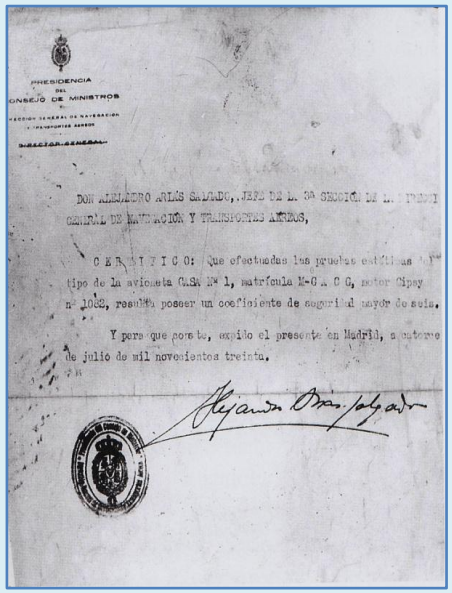
En **1928**, el Consejo de CASA acordó incluir en el programa de fabricación de 1929 la construcción del primer prototipo CASA.

La Oficina Técnica de Getafe pasó a ser Oficina de Estudios y Proyectos, dirigida por *Luis Sousa Peco*, a su vez Director de la Factoría.

Los Proyectos de Avionetas

- CASA I.
  Se construyó un prototipo en **1929**.
- CASA II.
  En los archivos figuran referenciados algunos trabajos, pero no se construyó ni posiblemente se desarrolló el proyecto .

Prototipo de la avioneta CASA I
-1929-



PRESIDENCIA
DEL
CONSEJO DE MINISTROS

DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN
Y TRANSPORTES AÉREOS

DIRECTOR GENERAL

DON ALEJANDRO ARLÉS SALADO, JEFE DE LA 3ª SECCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN Y TRANSPORTES AÉREOS,

C E R T I F I C O: Que efectuadas las pruebas estáticas del tipo de la avioneta CASA Nº 1, matrícula M-G A C G, motor Cipsy nº 1082, resulta poseer un coeficiente de seguridad mayor de seis.

Y para que conste, expido el presente en Madrid, a catorce de julio de mil novecientos treinta.

Certificado de Pruebas de Resistencia. CASA I

LOS PRIMEROS AÑOS

1923-1936

LOS PRIMEROS PROYECTOS CASA

Los Proyectos de Avionetas

- CASA III.

  El proyecto se aprobó por el Consejo en 1928. El prototipo realizó su vuelo inaugural en **julio de 1929**.
  Enteramente metálica, monoplano, ala plegable y depósito de combustible en plano central.

- CASA IV.

  Proyecto basado en la avioneta CASA III, con la cabina cerrada.
  Proyectada y construida en **1936**, pero no llegó a volar.

- CASA VI.

  Basada también en la avioneta CASA III.
  Variante "ultraligera", sustituyendo los perfiles de dural por otros de magnesio elektron.

Avioneta CASA III

CASA III con las Alas Plegadas

Línea de Vuelo de CASA III

LOS PRIMEROS AÑOS

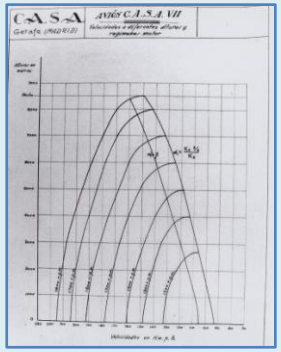
1923-1936

LOS PRIMEROS PROYECTOS CASA

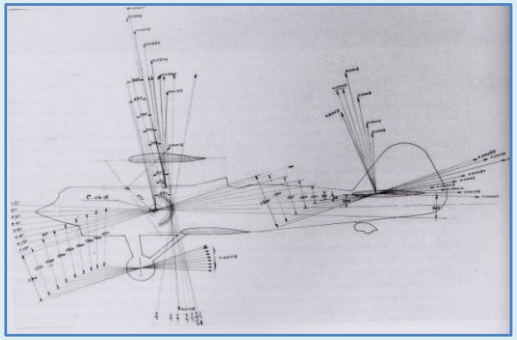
Los Proyectos de Aviones

En los archivos de CASA aparecen hasta cinco nuevos proyectos de aviones.

- Bimotor Múltiple de Combate.
  Existe sólo dibujo de sus tres vistas fechado en **junio de 1931**.
- Trimotor de Bombardeo.
  Existe sólo dibujo de sus tres vistas, sin más datos.
- CASA VII.
  Biplano de construcción metálica para instrucción de pilotos. Se hicieron ensayos aerodinámicos en el túnel de Cuatro Vientos, el Laboratorio Eiffel y los talleres de Louis Breguet.
  Se construyó el prototipo, pero en **julio de 1936** no había llegado a volar.
- CASA IX.
  El proyecto lo define como "biplano, monomotor y biplaza de avión escuela elemental, de acrobacia o entrenamiento".
  Se hicieron cálculos aerodinámicos.
  El avión no se construyó y los dibujos y gráficos están fechados en **julio de 1934**.
- CASA X.
  Monoplano, monomotor y biplaza para su utilización en escuela de pilotos.
  El proyecto esta también fechado en **julio de 1934**. Se realizaron diversos ensayos, pero tampoco llegó a construirse.



CASA VII
Hoja de Cálculo de Velocidades



CASA VII
Plano con Cálculo de equilibrio de Componentes Kp

LOS PRIMEROS AÑOS

1923-1936

ASISTENCIA Y PROTECCIÓN SOCIAL

1925

Se inauguran en Getafe **comedores** y **cantinas.**

1926

Se suscribió en Getafe un **Seguro de Enfermedad, de Maternidad y de Fallecimiento**:

- **Enfermedad**: 75% del jornal para obreros y 100% para empleados.
- **Maternidad**: 3Pts. diarias en dos periodos antes y después del parto.
- **Fallecimiento**: Diversa cuantía según el estado civil del productor, su edad y la de sus hijos.

En **1932**, el Seguro de Enfermedad ya incluía la **Asistencia Médico-Farmacéutica.**

Comedor

Cantina

En cada Factoría había establecida una **"Caja de Anticipos".**

Administrada por una Junta que, presidida por un Delegado de la Dirección, estaba constituida por Obreros y Empleados.

LOS PRIMEROS AÑOS

1923-1936

ASISTENCIA Y PROTECCIÓN SOCIAL

1931

Comienzan a funcionar las **Escuelas de Aprendices**, tanto en Getafe como en Cádiz.

En el caso de Getafe, esta escuela, a lo largo de su existencia, va a proporcionar a cientos de getafenses una educación integral de primer orden; no solamente desde el punto de vista profesional, sino también mediante una educación humanística y en valores sociales.

Taller de la Escuela de Aprendices

Aula de la Escuela de Aprendices

1932

Se implanta el **Subsidio Familiar**.

Variable según la antigüedad: 0,40 a 1 Pta./por hijo/diario para los obreros; 12 a 30 Pts./por hijo/ mensuales para empleados.

LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

1936-1939

Tras la sublevación de **julio de 1936**, la **Factoría de Getafe** quedó en la "zona gubernamental" y se mantuvo en su ubicación entre julio y octubre de ese año.

Mapa de España en Agosto de 1936

La **Factoría de Cádiz** quedó en la llamada "zona nacional".
Fue la única empresa aeronáutica que quedó en esa zona, puesto que Hispano Aviación, AISA y Elizalde también quedaron en la "zona gubernamental".

LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

1936-1939

El Ataque a Madrid. 1936

LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

1936-1939

FACTORÍA DE GETAFE

Los Trabajos

Durante los primeros momentos de la guerra en la **Factoría de Getafe** se lleva a cabo la construcción y reparación de aviones Breguet y la fabricación de bombas para la Aviación. En el mes de **septiembre de 1936** se había comenzado la reparación de Dewoitines.

Tras la insurrección, se forma un Comité integrado por la UGT y la CNT que ejerce las funciones de dirección colectiva de la empresa. Pero, inmediatamente, el Mº de Industria y Comercio designa un equipo de interventores encabezado por el oficial de aviación *Antonio Grancha*, que asume el cargo de Ingeniero Director.

El Traslado a Reus

En **octubre de 1936**, el Gobierno de la República decide el traslado a **Reus** de la Factoría de CASA en Getafe.

El traslado a Reus, que se efectúa en dos meses, se encarga al ingeniero de la empresa *José Aguilera Cullell*.

El traslado no se va a limitar a la maquinaría y a las instalaciones, sino que afectará también al personal de la factoría y sus familiares, que les acompañarán a Reus.

LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

1936-1939

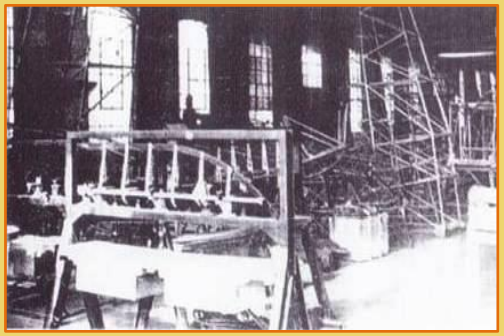
CASA EN REUS

La Ubicación

La Factoría fue ubicada en dos emplazamientos principales camuflados dentro del núcleo urbano de Reus.

- La **"Fábrica del Picadero"**.
  En los antiguos cuarteles de caballería que había en la actual Plaza de la Libertad, se construyó un hangar para el mantenimiento y reparación de los bombarderos rusos **Tupolev SB-2 Katiuska**.
- La **"Escola del Treball".**
  Detrás del Hospital de San Juan, donde estuvo ubicada la antigua fábrica Vapor Nou, se instaló la fundición y los talleres donde se construían los cazas soviéticos del modelo **Polikarpov I-15 Chatka**, conocidos como "Chatos".

Con otras dependencias menores en La Fabril Algodonera y la Manufacturera de Algodón.



Talleres en la "Fábrica del Picadero"

Polikarpov I-15 Chatka. "Chato"

Tupolev SB-2 Katiuska

LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

1936-1939

CASA EN REUS

La Plantilla

La plantilla de la Factoría de C.A.S.A. en Getafe, en el momento de su traslado a Reus, tenía entre 700 y 800 trabajadores. Hacia la **primavera de 1937** se inició la fabricación de los "Chatos", lo que obligó a importar maquinaria adecuada del extranjero y la plantilla aumentó hasta los 1.500 operarios.

En los talleres de Katiuskas de "El Picadero" trabajaban alrededor de 300 obreros, la mayoría de ellos chapistas.

La Producción

Durante los primeros meses en Reus, C.A.S.A. va a realizar el montaje y puesta a punto de las instalaciones, así como estudios técnicos para la reforma y mejora de los aviones Polikarpov I-15 Chatka.

En la fábrica y talleres de Reus se elaboraban aparatos enteros que se terminaban con los motores y ametralladoras provenientes de la Unión Soviética por vía marítima.

El total de los aparatos fabricados en Reus se cifran en 60, repartidos en dos tandas de 59 la primera, y sólo 1 la segunda. El primer avión "Chato" ensamblado en Reus salió en **mayo de 1937** y entre los meses de octubre y diciembre de ese año se vivió el periodo de mayor producción con un total de 32 aparatos.

Todos los aviones acabados en el núcleo urbano de Reus eran transportados en camiones remolque al campo de aviación, donde se ponían a disposición del piloto de pruebas de C.A.S.A. *Santiago Sampil Fernández*, y eran revisados y aceptados por el ingeniero inspector *Antonio Población Sánchez*.

LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

1936-1939

CASA EN REUS

El Traslado a Sabadell

A partir de **enero de 1938**, como consecuencia del incremento de los bombardeos sobre Reus y estando ya adscrita al Servicio de Aviación y Fabricación Nº3 (SAF 3), se decidió el traslado de la Dirección Industrial de Reus a Sabadell y transferir también progresivamente el peso de la fabricación de aviones a sus talleres en Sabadell y otras zonas de Cataluña.

En CASA durante su estancia en Cataluña se produjeron un total de 215 aviones I-15 Chatka.

El **21 de marzo**, coincidiendo con el traspaso de efectivos de Reus a Sabadell, se recibe la orden de que todo el personal se incorpore inmediatamente al Ejército.

Simultáneamente, unos doscientos hombres de la plantilla van a ser trasladados a los frentes de Cuenca y Teruel.

La Vuelta a Getafe

Tras finalizar la guerra, C.A.S.A. puso en marcha el plan de recuperación y reinstalación en Getafe de su maquinaria, almacenes y enseres.
En esta labor colaboró activamente *José Aguilera Cullell*, que ya había dirigido el traslado a Reus.

El transporte a Getafe, no sólo del material sino también del personal obrero y de sus familiares, se realizó a finales de **marzo de 1939**.
La reconstrucción se inició en **mayo de 1939**. En **marzo de 1940** se reanudó la actividad productiva en Getafe, bajo la dirección de *Francisco Díaz Iboleón*.

LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

1936-1939

Efectos Sociales del Traslado de C.A.S.A. a Reus

El traslado que va a tener un gran impacto, en lo social, para una gran parte de la población de Getafe.

- **Algunos efectos negativos destacables:**
  - La situación traumática derivada de un cambio de domicilio repentino y no esperado (se dejan casa, pertenencias y enseres, familiares, amigos, etc., con la incertidumbre de la vuelta).
  - La necesaria adaptación a una cultura y costumbres desconocidas (forma de vida, entorno, lengua, tradiciones, etc.).
  - La adaptación a una ciudad nueva y totalmente distinta de la de origen (en tamaño, urbanismo y equipamientos).
- **Pero también con efectos positivos:**
  - Incremento en la calidad de vida (nuevas viviendas, mejores equipamientos, más oferta lúdica y de entretenimiento, mejor comercio, ubicación cerca del mar, etc.).
  - Mayor tranquilidad, al menos momentánea, en cuanto a efectos de la guerra. La situación de retaguardia de Reus difiere sustancialmente de la de Getafe en pleno frente de batalla.

Ayuntamiento de Getafe

Ayuntamiento de Reus. Plaza Mercadal

LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

1936-1939

CASA EN LA "ZONA NACIONAL"

Tras el inicio de la contienda, la Sede Social de CASA quedó establecida en Cádiz.

A **mediados de 1937** el General Kindelán reúne a Hispano Suiza, Elizalde y CASA para dar a conocer las directrices para la industria aeronáutica.

En **noviembre de 1937**, a instancias de la Jefatura del Aire, José Ortiz-Echagüe y Felipe Lafita viajan a Alemania y se ponen al día los contratos previos con Junkers y se consiguen licencias de Bücker y Heinkel.

En **enero de 1938**, la aviación Militar pide a CASA una propuesta para la fabricación de 60 aviones Heinkel He-111 y 40 Dornier Do-17, además del mantenimiento del material alemán y sus reparaciones.

CASA decide reconstruir y ampliar Getafe; ampliar Cádiz, habilitándola para aviones terrestres, y construir una Factoría en Sevilla para el He-111. En **junio de 1938**, el Consejo de CASA, en Junta General Extraordinaria, acuerda ampliar el capital y comprar 100.000 m^2 de terrenos en Sevilla.

En agosto de ese mismo año CASA firmó contratos por:

- 25 aviones Gotha Go-145.
- 25 Bücker Bu-133 y 100 Bu-131.
- 36 Heinkel He-111.
- 200 hélices Schwartz.

Bu-131 "

Bu-133

Se aplazó la decisión en cuanto al Dornier Do-17, que posteriormente fue sustituido por el Junkers Ju-52.

AÑOS DE CRISIS Y AISLACIONISMO

1939-1954

El Entorno

El inicio de este periodo coincide con el final de la Guerra Civil Española y el estallido de la II Guerra Mundial (1939-1945).

Este periodo se va a caracterizar, a nivel general, por la falta de abastecimiento y una economía deudora del conflicto armado que acaba de concluir.

No obstante, pese a las dificultades para la fabricación y cierto desfase económico en los contratos, fue una época de pleno trabajo para CASA, de gran expansión y aumento de capacidad tecnológica; con la consiguiente formación y asimilación de la nueva tecnología por el personal de talleres, técnicos y directivos.

La Evolución de CASA

En **1941**, una ley determina la norma para la constitución de empresas mixtas, con capital particular y del Estado, para fabricar aviones de transporte y bombarderos. Se establece, a su vez, otra norma para aviones de caza.

El concurso para aviones de transporte y bombarderos se adjudicó a CASA y el de aviones de caza a Hispano Aviación, mientras que AISA quedaba como empresa privada.

En **junio de 1943**, la empresa mixta queda constituida con 45 MPts. de capital, de ellos un tercio del Estado.

En 1954, el capital social llegó a 67,5 MPts., de ellos 22,5 MPts. del Estado.

AÑOS DE CRISIS Y AISLACIONISMO

1939-1954

FACTORÍA DE GETAFE

Las Instalaciones

En **mayo de 1939** se inicia la reconstrucción de la Factoría en Getafe y comienza a instalarse la maquinaria, que fue transportada desde Cataluña en 120 vagones.

El plan de ampliación de la Fª de Getafe pasaba de los 11.600 m^2 a 22.000 m^2 y quedó terminada en **1941**.

Siguieron las ampliaciones hasta alcanzar en **1954** una superficie de 51.500 m^2, con una superficie cubierta de 36.000 m^2.

En ese año, 1954, se trasladó la Fundición a la Fª de Madrid.

Factoría de Getafe -1948-

Fundición en Fª de Getafe

AÑOS DE CRISIS Y AISLACIONISMO

1939-1954

FACTORÍA DE GETAFE

Los Programas

Se afrontaron los siguientes programas aeronáuticos:

- 25 avionetas Gotha Go-145, en colaboración con la Fª de Cádiz.
- 170 aviones JunKers Ju-52.
- Colaboración con Prototipos en los C-201, C-202, C-207 y Do-25.
- 112 aviones C-201 y 20 aviones C-202.
- Se inician los trabajos para la USAF con los C-47 Dakota.

Go-145/C-1.145

Se llevaron a cabo también trabajos no aeronáuticos:

- Piezas mecanizadas para Bressel.
- Bombas de combustible.
- Se inicia la fabricación de piezas para SEAT y Vespa.

Ya en 1946 se instaló el sistema americano de contabilidad mecanizada, con las primeras máquinas IBM de fichas perforadas.

AÑOS DE CRISIS Y AISLACIONISMO

1939-1954

FACTORÍA DE GETAFE

Los Programas. Junker Ju-52

Designado por CASA como C-352, se hicieron tres versiones principales:

- A1. Transporte.
  4 pasajeros ó 12 paracaidistas equipados.
- A3. Transporte de carga.
- C. Escuela de navegación.
  Equipada con seis consolas de instrumentos para alumnos y una para el instructor.

Para equipar estas versiones todos los elementos fueron proyectados y construidos en Getafe.

Hubo que vencer muchas dificultades con la documentación, la fabricación y puesta a punto del utillaje. Así mismo, las hubo con la entrega de motores por parte del E.A.E.

En **1946**, se produjo un interrupción en las entregas por falta de elementos no fabricados por Junkers. Se llevó a cabo la nacionalización casi total de los primeros materiales, las bancadas de motor, los equipos y los accesorios.

El programa de los 170 aviones duró de **1941 hasta 1953**.
Inicialmente bombardero y después como transporte, navegación, reconocimiento y lanzamiento de paracaidistas, estuvo en vuelo en el E.A.E. hasta **1974**.

AÑOS DE CRISIS Y AISLACIONISMO

1939-1954

FACTORÍA DE GETAFE

Ju-52/C-352

Cadena de Montaje Final de Ju-52

Línea de Aviones Ju-52

AÑOS DE CRISIS Y AISLACIONISMO

1939-1954

FACTORÍA DE GETAFE

Los Programas. Proyectos CASA

En **1946** se constituye la **Dirección de Proyectos**, que daba continuidad a la Oficina de Estudios y Proyectos creada en Getafe en 1928.

Ubicada inicialmente en la Fª de Madrid, la Dirección de Proyectos se trasladó en 1948 al edificio de O.O.C.C. En ese mismo año, el Taller de Prototipos se traslada a la Fª de Getafe.

En este periodo, CASA proyectó y construyó los bimotores:

- **C-201 "Alcotán"**.
- **C-202 "Halcón"**.
- **C-207 "Azor"**.

Factoría de Madrid
-1946-

Oficinas Centrales
-1948-

AÑOS DE CRISIS Y AISLACIONISMO

1939-1954

FACTORÍA DE GETAFE

Los Programas. C-201 "Alcotán"

El contrato para construir 2 unidades de vuelo se firmó con el Mº del Aire en **noviembre de 1946**.
El primer prototipo voló en **febrero de 1949** y el segundo en **1950**.

En **julio de 1950**, se contrató una serie experimental de 12 aviones, junto con una serie de 100 unidades.
El primer avión de la serie experimental voló en **1953**.

Los aviones de esta serie se entregaron en tres versiones: 4 de pasajeros, 10 plazas; 4 de escuela de bombardeo y fotografía; y 4 de escuela de radionavegación y vuelo.

Por problemas de disponibilidad de motores, de la serie de 100 aviones sólo pudieron volar los 4 primeros.

En **1962** se liquidó el contrato y se desmontaron las 96 estructuras restantes.

C-201 "Alcotán"

C-201 "Alcotán" en Fª de Getafe

AÑOS DE CRISIS Y AISLACIONISMO

1939-1954

FACTORÍA DE GETAFE

C-202 “Halcón”

C-202. Ensayo Estático de Bancada

Los Programas. C-202 “Halcón”

En **1948**, se firmó el contrato para la construcción de 2 unidades de vuelo y los elementos para los ensayos estáticos.

No realizó su primer vuelo hasta **mayo de 1952**.

En **octubre de 1953** se firmó con el Mº del Aire un contrato para la fabricación de 20 aviones.

Esta serie no llegó a volar por falta de motores disponibles de la potencia adecuada.

El contrato quedó cancelado y liquidado en **1963**.

AÑOS DE CRISIS Y AISLACIONISMO

1939-1954

FACTORÍA DE GETAFE

C-207 “Azor”

Los Programas. C-207 “Azor”

El contrato para el proyecto y construcción de 2 unidades de vuelo y los elementos para los ensayos estáticos se firmó en **julio de 1951**.

El primer prototipo voló en **septiembre de 1955** y el segundo en **noviembre de 1956**.

Se construyeron dos series de 10 aviones cada una, bajo contratos firmados en **1957** y en **1963** respectivamente.

De la primera serie, que se construyó mayoritariamente en Sevilla, se efectuaron 2 entregas en **1962** y 8 en **1963**.

De la segunda serie, en la versión C-207C y también construida en Sevilla, se entregaron 2 aviones en **1966**, 6 aviones en **1967** y 2 aviones en **1968**.

C-207 “Azor”. Cadena de Montaje

AÑOS DE CRISIS Y AISLACIONISMO

1939-1954

ASISTENCIA Y PROTECCIÓN SOCIAL

1941

CASA concierta una póliza colectiva de **Seguro de Vida** para sus empleados.
A través de esta Póliza podían percibir el importe de una anualidad del sueldo que disfrutasen en el momento de su fallecimiento o a la hora de abandonar la Empresa después de los 65 años.

1942

Se crea en Getafe un **economato**.
Años más tarde sería sustituido por el Economato Laboral del INI, que todos hemos conocido.

1947

Se constituye la **"Caja de Empresa de CASA".**
Como entidad colaboradora del Seguro de Enfermedad.

Economato en Getafe

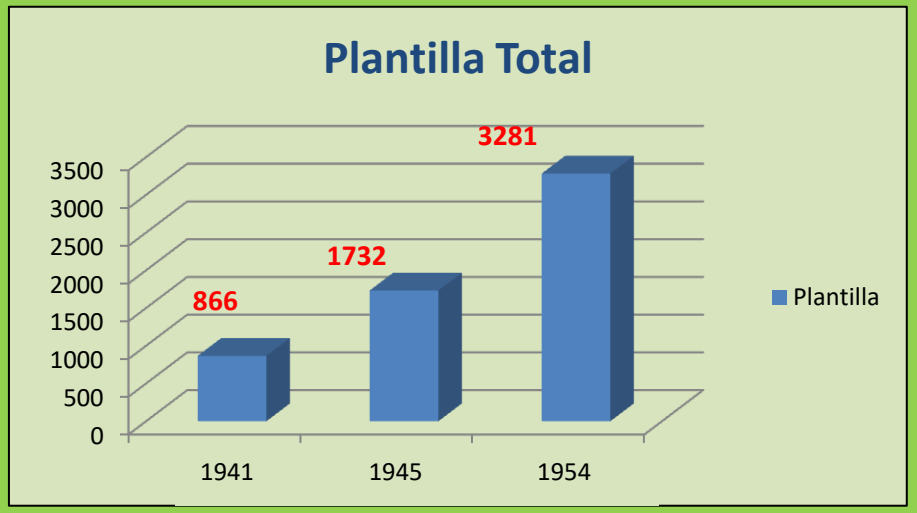
En esta época de escasez generalizada de suministros, en ocasiones difíciles, las distintas Factorías ofrecen importantes ayudas a sus trabajadores:

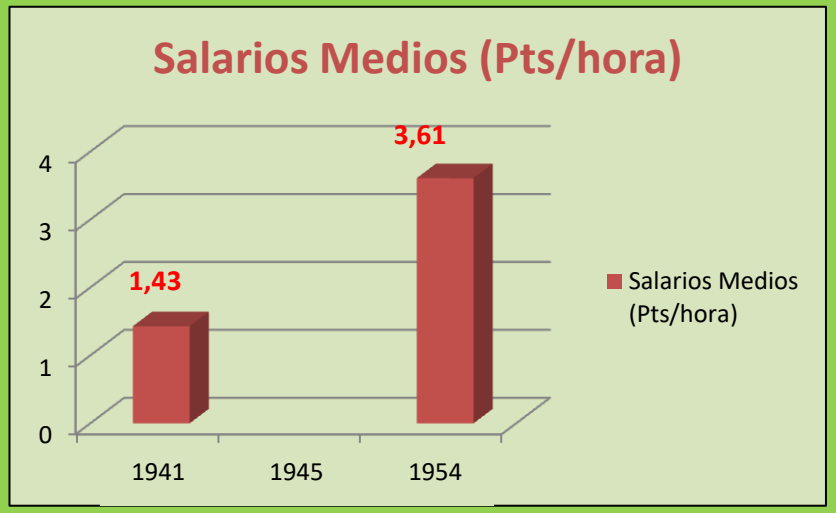
- Repartos gratuitos de víveres.
- Se facilita la adquisición de telas y ropa, calzado, bicicletas, juguetes, etc., para reintegrar en mensualidades a largo plazo.
- CASA llega también a construir viviendas para ser habitadas por sus trabajadores.

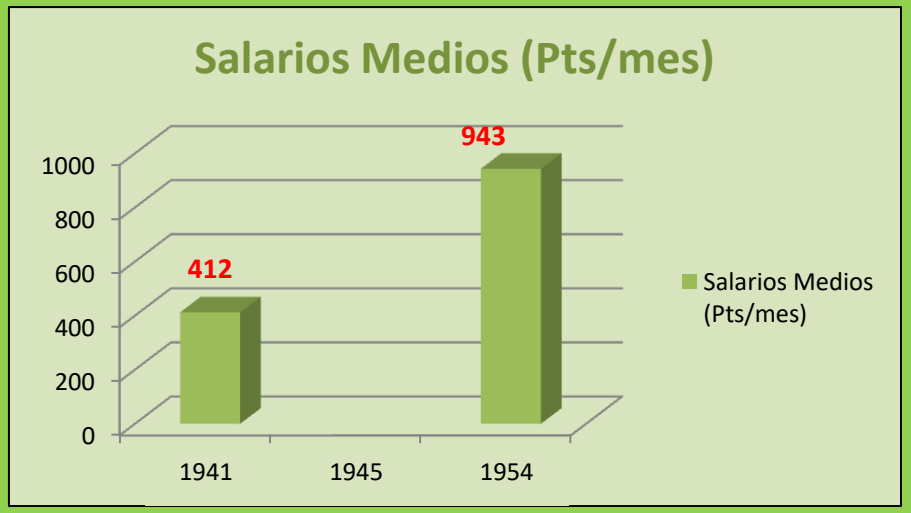
AÑOS DE CRISIS Y AISLACIONISMO

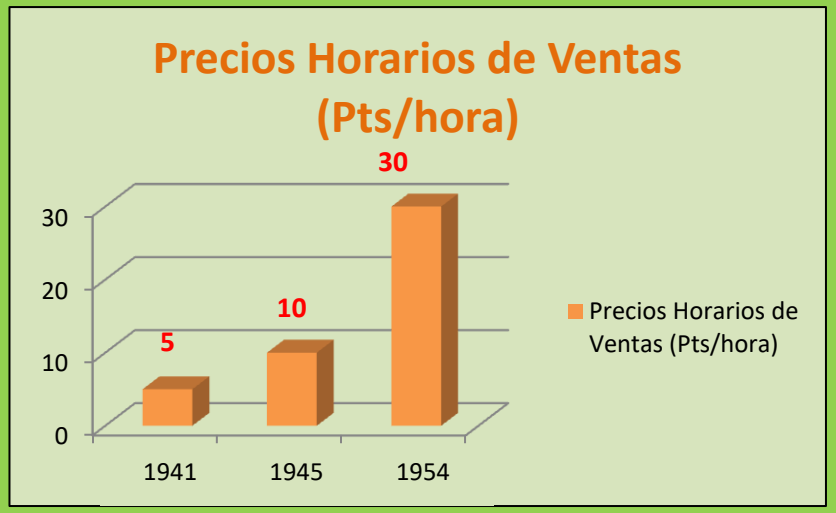
1939-1954

EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA Y SALARIOS









AÑOS DE CRISIS Y AISLACIONISMO

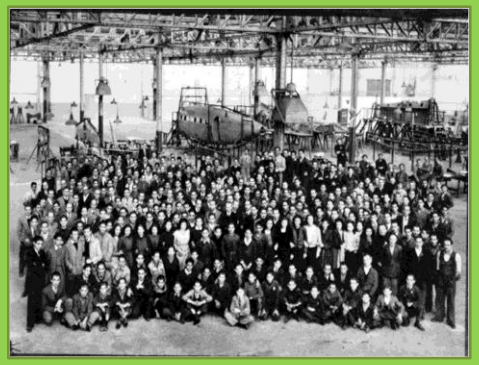
1939-1954

PLANTILLAS DE CASA EN 1948

Plantilla de Fª de Sevilla

Plantilla de Fª de Getafe

Plantilla de Fª de Cádiz



Plantilla de Fª de Madrid

EL GRAN DESARROLLO

1955-1972

En estos años las factorías de CASA experimentaron un gran desarrollo, tanto en tecnología y organización como en terrenos, edificios, medios de producción e instalaciones.

La firma de los *"Pactos de Madrid"*, el 23 de **septiembre de 1953**, van a suponer un hecho transcendental para este desarrollo de CASA. Se trata de tres acuerdos bilaterales ejecutivos entre España y EEUU, según los cuales se instalarían en territorio español cuatro bases militares norteamericanas a cambio de ayuda económica y militar.

Pacto entre España y Estados Unidos
Firma del pacto entre España y Estados Unidos, en 1953 (por parte del ministro de Asuntos Exteriores y del embajador de Estados Unidos) que suponía tres acuerdos: construcción de bases militares, ayuda económica y suministro de material de Defensa. *Tomado de Kalipedia.*

Durante este periodo se afrontaron programas nuevos muy importantes y fundamentales para CASA y su proyección hacia el exterior.

EL GRAN DESARROLLO

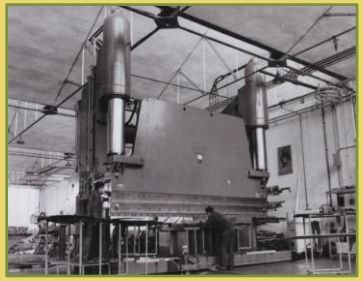
1955-1972

En cuanto a terrenos, naves y edificios el crecimiento fue muy significativo, especialmente en Getafe que se extendería hacia el sur hasta alcanzar los 400.000 m^2, de los que se edificaron 23.500 m^2.

En total los terrenos ocupados por CASA pasaron de 204.000 m^2, en **1955**, a 414.000 m^2, en **1971**; y la superficie cubierta pasó de 86.000 m^2 a 130.000 m^2.

Los medios de producción aumentaron de forma muy importante, en cantidad y, sobre todo, en la selección de los sistemas de trabajo más avanzados.

- **Se establecieron nuevos procesos**.
  Encolados de metales, estructuras de panel de abeja, materiales compuestos con fibra de vidrio, fresado químico, etc.
- **El control de calidad sustituyó a la antigua verificación**. Supuso:
  - Clasificación de defectos.
  - Juntas de revisión de materiales, participando ingeniería, calidad y cliente.
  - Procedimientos de inspección y datos estadísticos.
  - Certificación de personal.
  - Certificación y homologación de instalaciones.
  - Laboratorios para calibración de equipos.
  - Etc.



Prensa PACIFIC de Estirar y Embutir

EL GRAN DESARROLLO

1955-1972

FACTORÍA DE GETAFE

Los Medios de Producción y la Plantilla

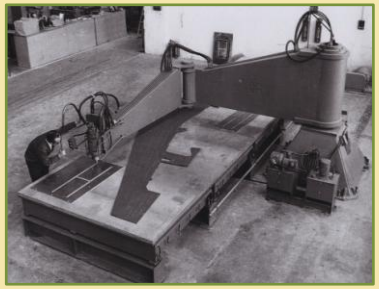
Tras la firma del convenio con Estados Unidos, se firmó un programa FAP (*Facilities Assistance Program*), por el que se proporcionaban maquinaria, equipos e instalaciones para la revisión de los aviones F-86 Sabre y F100 Super Sabre y, posteriormente, el programa F-5:

- Equipos de prueba para laboratorios: mecánicos, químicos, radiográficos, de metrología con patrones de tiempo y longitud, etc.
- Para el F-5 se recibieron, principalmente, maquinaria e instalaciones de taller con maquinaria de gran precisión y producción.
- Se recibieron también instalaciones de tratamientos térmicos y superficiales, encolados de metales, formación de nidos de abeja y fabricación de materiales compuestos.

Todos estos nuevos medios se instalaron entre **1966** y **1967**. **Poco después se adquirió la primera fresadora dotada de control numérico**.

La plantilla de la Fª de Getafe pasó de 1.304 personas, en 1955, a 2.081, en 1971.

Laboratorio de Espectro-Análisis



Fresadora-Recanteadora PORTER

Laboratorio de Radio y Radar

EL GRAN DESARROLLO

1955-1972

FACTORÍA DE GETAFE

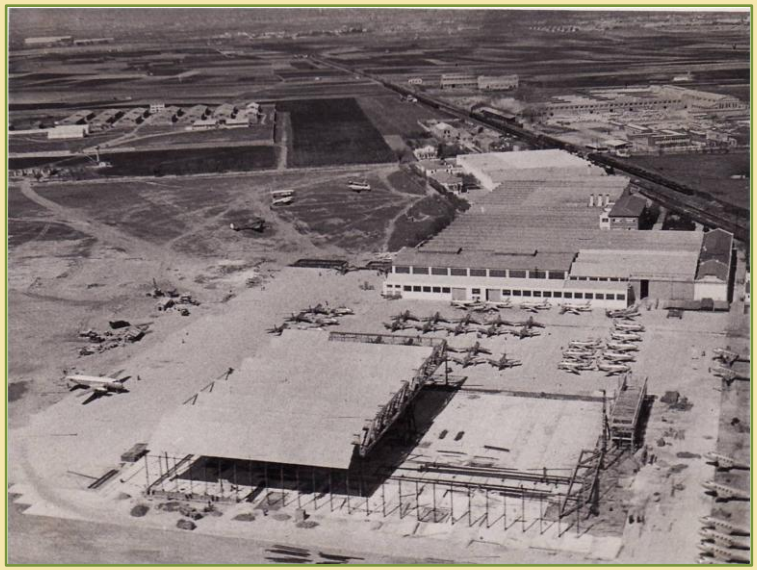
Las Instalaciones

Tras la firma del primer contrato con la USAF para la revisión de 40 aviones F-86 Sabre se emprendieron distintas ampliaciones:

Se llevó a cabo el hormigonado de una amplia zona de aparcamiento de aviones y su enlace con la pista de vuelo.

Se construye un nuevo hangar, que con sus anexos llegaría a los 12.880 m^2. Se estrenó con la revisión de los F-100, que siguieron a los F-86.

Además, fue necesario ampliar el anexo sur del antiguo hangar en 1.000 m^2 y construir un nuevo deflector para prueba de motores.



Nave de Revisiones en Construcción

Entre 1955 y 1956 se trasladó lo que quedaba de la fundición a la Fª de Madrid.

EL GRAN DESARROLLO

1955-1972

FACTORÍA DE GETAFE

Factoría de Getafe en 1962

Las Instalaciones

Se amplió la zona norte, donde estaba el taller de prototipos, para posibilitar la construcción de vagones TALGO.

Además, se amplió la zona de recepción de materiales y, con motivo del programa F-5, se construyó un anexo donde se llevaron las prensas y equipos para el trabajo de titanio y aceros inoxidables.

Por último, se construyó también un hangar para la revisión de los motores del F-100.

Después de todas estas ampliaciones, la superficie cubierta total de la Factoría llegó a los 60.000m^2.

EL GRAN DESARROLLO

1955-1972

FACTORÍA DE GETAFE

Los Programas

Como programas más importantes:

- **C-207.**
  Se terminaron los dos prototipos y se iniciaron las dos series.
- **Revisiones de Aviones**.
  Los programas de revisiones fueron muy diversos.

  El total de los aviones revisados o reparados superó las **5.300 unidades**.
- **Construcción del avión F-5**.
  Fue el único avión fabricado bajo licencia y supuso un gran avance tecnológico. Se construyeron 70 aviones: 36 F-5A monoplaza y 34 F-5B biplaza de escuela para el E.A.E.

  El programa se realizó entre Getafe y Sevilla. Sevilla fabricaba el fuselaje anterior y central completamente equipados, mientras que en Getafe se fabricaba el resto, y se hacían el ensamblaje final, los vuelos y las entregas.

  El contrato se firmó en diciembre de 1965 y los últimos aviones se entregaron en 1972.

PROCEDENCIA	AVIÓN TIPO	INICIO-FINAL	Nº DE AVIONES
USAF	C-47	1954-1957	**118**
USAF	F-86	1955-1962	**319**
EAE	F.86 (C-5)	1961-1968	**400**
USAF	F-100	1957-1970	**2.191**
USAF	C-130	1961-1964	**101**
USAF	T-38	1962-1962	**5**
USAF	F-105	1965-1967	**319**
USAF	F-101	1966-1969	**41**
USAF	F-104	1969-1969	**3**
USAF	F-4	1967-1986	**1.806**

-Programas de Revisiones-

EL GRAN DESARROLLO

1955-1972

FACTORÍA DE GETAFE

F-86 “Sabre”

F-86. Nave de Revisión

F-104 “Startfigter”

F-100 “Super Sabre”

F-100. Nave de Revisión

F-105 “Thunderbird”

EL GRAN DESARROLLO

1955-1972

FACTORÍA DE GETAFE

C-130 “Hércules”

C-130. Nave de Revisión

F-4 “Phantom”

F-5A

F-5B

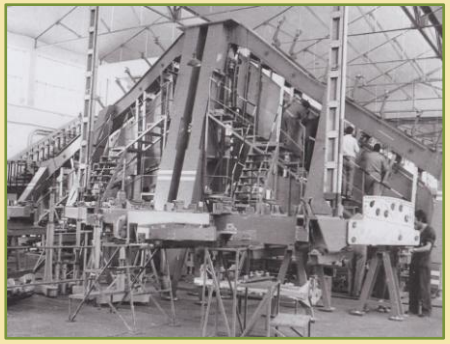
F-101 “Voo-Doo”

EL GRAN DESARROLLO

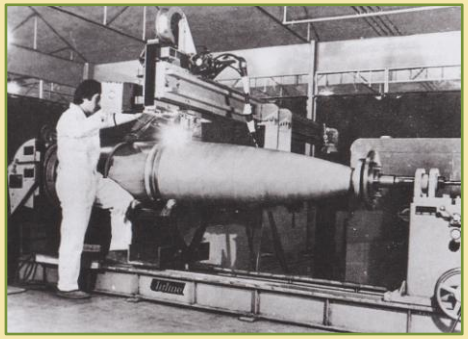
1955-1972

FACTORÍA DE GETAFE

HFB-320 “Hansa Jet”



Falcon-10. Útil de Montaje de



Mirage III. Depósitos Lanzables

A-300B. Estabilizador Horizontal

Los Programas

- **Colaboración con otras empresas.**
  - **Hamburger Flugzengban (HFB).**
    En **1962** se firma con Hamburger Flugzengban (HFB) un contrato para la fabricación del fuselaje posterior y partes de los **timones de cola y alas del HFB-320**. Se fabricaron **50 juegos entre 1966 y 1971.**
  - **AMD-BA.**
    A **finales de 1971** se firmó con AMD-BA un contrato por 40 juegos de **alas exteriores del Mistere-10 (Falcon-10**). El programa continuó **hasta 1984**, fabricándose **234 juegos de alas**.

    También para AMD se fabricó un lote de **333 depósitos lanzables para el Mirage III**.

En 1970 el INI inicia las conversaciones para el ingreso de España en el consorcio Airbus. En 1971 se firma el acuerdo entre los cuatro gobiernos. Se asigna a CASA la fabricación del estabilizador horizontal, las trampas de tren y dos puertas de entrada de pasajeros del A-300.

EL GRAN DESARROLLO

1955-1972

FACTORÍA DE GETAFE

Los Programas

- **C-212. Construcción del prototipo.**

  En **1963** se seleccionó el C-212, entre las propuestas presentadas por CASA, para sustituir en el E.A.E, al Ju-52 (C-352) para transportes militares, paracaidistas y sanitarios.

  El proyecto se desarrolló durante **1965** y **1966**, los ensayos en túnel durante **1967** y se inició la fabricación del utillaje conjuntamente en las tres Factorías.

  Sevilla se ocupó de las alas, Cádiz de la cola completa y el resto, con montajes y vuelos, se hizo en Getafe.

  El primer prototipo voló en **1971**, cuando se había contratado ya una serie experimental de 8 aviones.

C-212. Prototipo Nº1

C-212. Preserie

EL GRAN DESARROLLO

1955-1972

FACTORÍA DE GETAFE

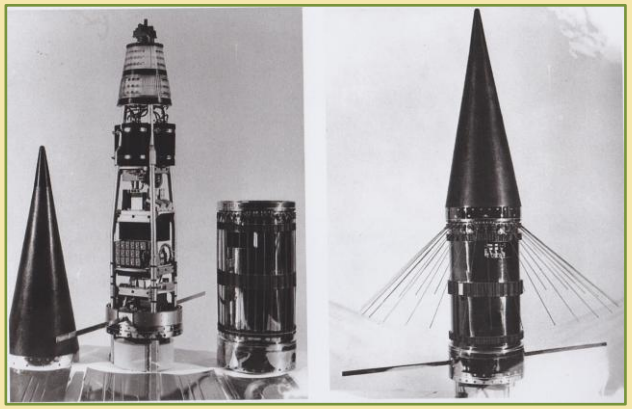
Los Programas

- **Se inician los trabajos espaciales.**

  Los trabajos espaciales se iniciaron en CASA en **1965**. Para ello se constituyó el **Departamento Espacial de CASA**, dentro de la Factoría de Getafe.

  En colaboración con Sud Aviation se hicieron las primeras cargas útiles para un concurso de la *European Space Research Organisation* (ESRO) y le fue adjudicado el de los cohetes Centauro.

  Siguieron otros para el *Aerial Robotics Cooperative Assembly System* (Arcas) y, posteriormente, se inició el proyecto y fabricación como contratista principal.



Cohete Centauro

Cohete Arcas

En 1970, CASA ingresa en Euroespace y en el Consorcio Cosmos.

EL GRAN DESARROLLO

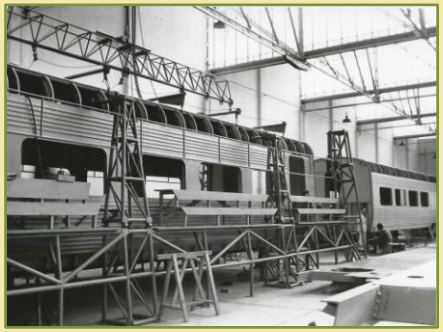
1955-1972

FACTORÍA DE GETAFE

Piezas para Vespa

Comedores de SEAT en Barcelona

TALGO. Vagón para Entrega



TALGO. Nave de Montaje

Los Programas

- **Se continúa con los trabajos no aeronáuticos.**

  Continúan los trabajos para SEAT y Vespa.

  En **1957** la D. de Proyectos de CASA colaboró en el proyecto de los **Comedores de SEAT en Barcelona**. La construcción de las estructuras en aleaciones de aluminio con grandes cristaleras fueron fabricadas en Getafe.

  La **carpintería metálica** también formó parte del programa e incluía puertas, ventanas y elementos como el "brisesoleil", persiana fija y parasoles, que ya había proyectado y fabricado CASA.

  En **1962** se inicia el **Programa TALGO** en la Fª de Getafe. Se fabricaron **un total de 318 estructuras de vagones** en aleaciones ligeras, con sistemas constructivos similares a los de los aviones, aunque más robustos y con menos exigencias de calidad. El programa duró hasta **1973**.

EL GRAN DESARROLLO

1955-1972

ACTIVIDAD SOCIAL DE CASA EN GETAFE

- **Campañas de vacunación:**
  - Vacunación de hijos de empleados en el Hospitalillo de San José.
- **Fiesta de Reyes y Participación en Fiestas Patronales:**
  - Llegada de los Reyes Magos en la Factoría y Festival con entrega de juguetes en el Teatro-Cine de los Escolapios.
  - Desfiles de Carrozas y Campeonatos deportivos.
- **Economato del INI:**
  - Se establece el Economato Laboral del INI en Getafe, complementado con los de la C/ Embajadores y C/ Don Ramón de la Cruz , en Madrid.
- **Escuela de Aprendices:**
  - Sigue la formación de cientos de getafenses en las aulas y talleres de CASA.
  - Es un periodo de grandes logros por parte de muchos de sus alumnos, copando los primeros puestos en cuantos concursos de Formación Profesional se celebraban a nivel provincial , nacional o internacional. (**1947-1976)**
  - La participación de los alumnos en las demostraciones del 1º de Mayo eran muy destacadas y aplaudidas en Getafe.
- **Actividades Deportivas y Vacaciones:**
  - Con equipos de reconocida solvencia en futbol, balonmano, baloncesto, atletismo, ciclismo y gimnasia deportiva. En los que en algunos casos participaban getafenses ajenos a CASA.
  - Campamentos de verano para alumnos de la Escuela de Aprendices e hijos de productores. Vacaciones de verano para productores en las Residencias del INI y a través del entonces Grupo de Empresa de Educación y Descanso.

Reyes Magos en Fª Getafe

Pruebas Escuela de Aprendices

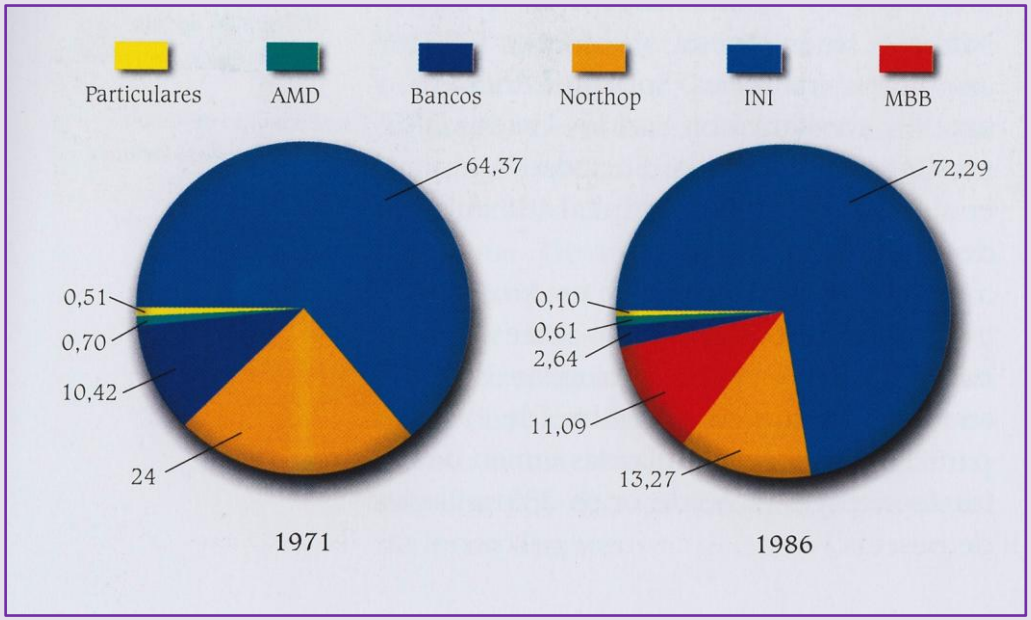
Tabla de Gimnasia en Getafe

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

En estos años hay un cambio importante en cuanto al capital social:

- En **1971**, el INI había adquido la mayoría del capital social de CASA.
  En 1943, el Estado, a través del INI, había entrado en el accionariado de CASA, convertida ya en empresa mixta.
- Se suceden ampliaciones de capital que permiten las absorciones de HASA y ENMASA.
  Salvo AISA, CASA es la única empresa de España que fabrica aviones.
- En **diciembre de 1986** el capital social asciende a 12.813,9 MPts., incluidas reservas.



Distribución de Capital

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

Este periodo queda definido por una serie de hechos:

- Gran incremento de las actividades de proyectos, fabricación y técnicas, así como de las edificaciones, instalaciones y maquinaria.
- Se reestructura la compañía lanzándola al mercado internacional.
  Se inicia la actividad comercial, que anteriormente era nula. Experimenta un desarrollo muy extenso y activo, llevando los productos CASA por todo el mundo.
- Establecimiento de relaciones industriales con otras empresas.
  Airbus Industrie y PT Nurtanio; y subcontratación de trabajos aeronáuticos con otras empresas de Europa y EE UU.
- Cambios en el aspecto económico y estructura orgánica.
  Los métodos de control y gestión cambian radicalmente con la mayoría del INI.
- Prestigio consolidado de CASA.
  Adquirido en sus trabajos para la USAF, F-5, C-212, programas internacionales y con otras industrias.
- Aumenta significativamente la participación en otras sociedades:
  - CASA ya participaba en Marconi, ENMASA y Purolator Ibérica, y las acciones de HASA pasaron al INI.
  - En 1972 suscribió acciones de Eurosat, que desapareció años más tarde.
  - Participó con un 25% en Europlane Ltd., disuelta después.
  - En 1980 tomó el 2% de Arianespace.
  - En 1981, con PT Nurtanio, y al 50%, crearon Airtec Industries.
  - En 1984 constituye en EE UU la firma CASA Aircraft USA, con el 100% del capital.
  - Aumentó su participación en Arianespace y adquirió nuevas participaciones en Airbus, Eurofighter y Joint European Helicopter.

Con ello, las participaciones tenían un valor contable de 230 MPts.

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

Programas y Carga de Trabajo

En este periodo los programas fueron muy variados, representando, según los años, distintos porcentajes en la carga de trabajo.

AÑO		1972	1975	1978	1981	1983	1986
AVIONES CASA	%	12	30	35	33	53	28
COLABORACIÓN	%	23	18	16	35	26	46
MANTENIMIENTO	%	30	29	33	22	17	22
NO AEROESPACIALES	%	30	18	10	4	0	0
ESPACIALES	%	5	5	6	6	4	4

Plantilla de Personal

Se produce un incremento importante en la plantilla en todos los centros, sobre todo de personal técnico, incluidos ingenieros y licenciados.

Este incremento de ingenieros y técnicos es especialmente significativo en la División de Proyectos, en la División de Espacio y Sistemas y en las nuevas organizaciones creadas para soportar el gran desarrollo de la actividad comercial.

AÑO	1972	1975	1978	1982	1986
PLANTILLA TOTAL	5.830	7.565	7.924	9.403	10.279

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

Los Centros de Trabajo

En todos los Centros de Trabajo se produjeron ampliaciones y mejoras muy importantes, con un gran esfuerzo de inversión que llegó a los 28.405 MPts., 16.231 MPts. en los tres últimos años.

Estas inversiones permitieron construir naves, adquirir numerosa e importante maquinaria, instalaciones, medios de control y equipos para los nuevos métodos de trabajo, y la implantación informática en toda la empresa.

Además se ampliaron considerablemente los medios técnicos y de cálculo, muy especialmente para la División de Proyectos.

Factoría de Getafe

No hubo aumento de superficie. Sin embargo, se edificaron 105.000 m^2, con lo que se llegó hasta los 165.000 m^2.

Además de los propios de la Factoría para su expansión, se construyeron nuevos edificios para la **División de Proyectos**, el **Taller de Prototipos (TMD), el Centro de Proceso de Datos (CPD)** y la **División de Espacio y Sistemas**.

Con todo ello se forma el llamado **Complejo de Getafe**.

Complejo de Getafe

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

COMPLEJO DE GETAFE

División de Proyectos. Las Instalaciones

En **1977**, la Dirección de Proyectos, ubicada hasta entonces en OOCC, se traslada a un edificio de nueva construcción en el Complejo de Getafe.

Se traslada también a esta nueva ubicación el personal de la Oficina de Proyectos de Sevilla.

Se construye un **Hangar para Ensayos y Modificaciones (TMD)**, que contaba con una losa para ensayos estáticos. Este hangar, de 8.000 m^2, entró en servicio en **1982**.

División de Proyectos. Medios de Producción

En cuanto a medios para el diseño y desarrollo:

- Se adquieren **nuevos sistemas y herramientas de diseño.**
  Un sistema *Computer Vision* para diseño gráfico, un "plotter" *Benson* y una mesa trazadora *Gerber* para grandes elementos.
- **Se incrementan** de forma significativa **las capacidades de simulación y cálculo.**
- Se adquieren también **nuevos equipos para ensayos en vuelo**.
  Se sustituyeron los registradores de parámetros de tipo óptico por otros tipo Damien IV, con cinta magnética y con información analógica y digital.
  Se amplia la capacidad de proceso y tratamiento de datos obtenidos en vuelo.
- Así mismo, **se incrementa la capacidad para ensayos estáticos**.

CN-235. "Roll Out" en TMD

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

COMPLEJO DE GETAFE

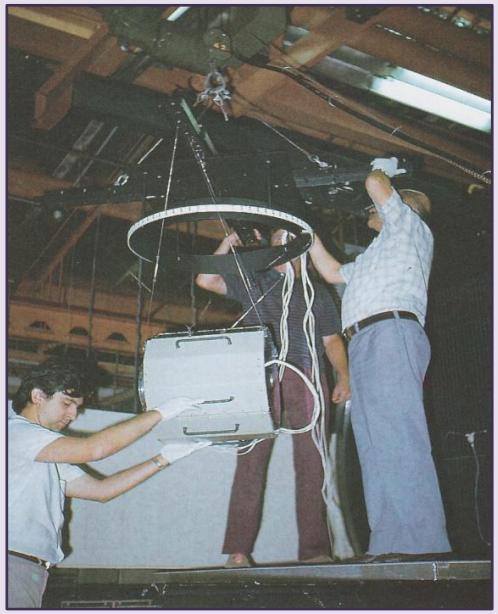
Divisiones de Espacio y Electrónica. Las Instalaciones y Medios de Producción

En **1978**, se trasladan ambas Divisiones a un edificio de nueva construcción en el Complejo de Getafe.

Dispone de 1.900 m^2 de taller y otros 1.700 m^2 para ensayos, almacenes y oficinas.

En **1980**, la División Electrónica pasó a ser División de Aviónica y Sistemas y, en **1984**, se fundió con la División de Espacio, quedando una **División de Espacio y Sistemas**.
Tras la fusión se abandonaron las actividades de electrónica y energías alternativas.

La plantilla había pasado de **49 personas, de ellas 15 ingenieros, en 1974**; a un total de **257 personas, de ellas 140 ingenieros, en 1982**.



Estructura del Satélite Intasat

Esta **División de Espacio y Sistemas** se trasladaría posteriormente a **San Fernando de Henares,** a unos terrenos ocupados previamente por SKF, una empresa del INI**.**

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

COMPLEJO DE GETAFE

Los Programas

Como proyectos CASA, en las distintas Divisiones de Getafe se llevan a cabo los aviones:

- **C-212.**

  Con diferentes certificaciones y homologaciones, la versatilidad operativa del C-212 le abre el mercado mundial.

  A finales de 1986 había 326 aviones operando en 36 países y se habían realizado más de 900.000 horas de vuelo.

C-212 “Aviocar” Serie 100

C212. Prefectura Naval Argentina

C-212. Guardacostas Sueco

C-212 “Aviocar” Serie 200

C212. Fuerza Aérea de Chile

C-212. Air Logistic en Alaska

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

COMPLEJO DE GETAFE

Los Programas

- **C-101.**

  En **1986** se habían entregado un total de 132 aviones: 92 al EAE, 20 a la FACH, 4 a la FAH y 16 a la RJAF.

- **CN-235**

  Participación al 50% de CASA y PT Nurtanio. Se fabricaron 2 prototipos que volaron uno en España, en **noviembre de 1983** en Getafe, y el otro en Indonesia, el **31 de diciembre** de ese mismo año en Bandung.

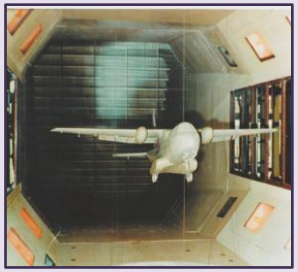
  El primer avión de serie voló en San Pablo, en **agosto de 1986**, y ya estaban avanzados los aviones 4 aviones contratados con Arabia Saudita, 2 VIP y 2 transporte militar y lanzamiento de paracaidistas. El primer avión para Arabia Saudita voló en diciembre de ese año.

C-101 “Aviojet”. 1º vuelo

C-101-BB. F.A. de Chile.

C-101-CC. R. J. A. F

C-101-EB. Patrulla Águila



CN-235. Túnel Aerod.

CN-235 P1 “Infanta Elena”

CN-235. Saudi Arabian A.F.

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

COMPLEJO DE GETAFE

Los Programas

Se participa en los siguientes programas de colaboración:

- **Airbus.**

En **1971**, CASA entra a formar parte de Airbus Industrie (AI) con el 4,2%. Según el acuerdo básico, CASA debe construir el estabilizador horizontal, puertas y trampas del tren principal y delantero del **A-300**.

En **1972**, se inicia la transferencia por parte de AI de los útiles específicos del **A-300B**, para una serie de 360 aviones y una cadencia de 4 al mes. La primeras unidades del plano fijo y sus timones se entregaron en **1973**. Posteriormente se entregaron las puertas y trampas de tren.

La versión **A-310** se inició en **1979**. Se asignó a **CASA el diseño, el desarrollo y la fabricación del estabilizador horizontal**. En **1985** se llegó a un total de 76 unidades entregadas. La selección de este plano horizontal, como colaboración de CASA, fue decisiva en cuanto a la capacidad de empleo de materiales compuestos en elementos estructurales del avión.

A partir de modelo **A-300-600** se decidió que el **estabilizador horizontal se construyese en fibra de carbono.** Para esta nueva versión la parte anterior de las trampas de tren delantero se hicieron también en fibra de carbono. Las primeras unidades se entregaron en **1983**.

En **1983**, se inicia la versión **A-310-300 "Trim-Tank"**.El interior del nuevo estabilizador constituía un depósito integral de combustible. Los timones de altura, también de CASA, se proyectaron en fibra de carbono. La fabricación se inició en **1984**, y entre **1985** y **1986** se entregaron 30 unidades.

En el **A-320** las **superficies de cola, fijas y móviles, se diseñaron íntegramente en materiales compuestos de fibra de carbono**. Los dos primeros juegos de serie se entregaron en **1986**. Para este avión se **sustituye la fabricación de puertas y trampas de tren por el proyecto de la Sección 18 de fuselaje**, de la que se entregaron 2 unidades en **1985** y 8 en **1986**.

Desde 1974 a 1986 se entregaron cerca de 400 juegos.

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

COMPLEJO DE GETAFE

Los Programas

- **Europlane.**

  En **septiembre de 1972**, CASA se integra en el consorcio formado por Bae, MBB y SAS, que habían constituido la sociedad Europlane, que estudiaba la fabricación de un avión de alcance medio de 180 plazas.

  Tras el lanzamiento por Airbus del A-310, con 210 pasajeros y muy similar al Europlane, el proyecto fue suspendido.

- **C-401.**

  Avión tetramotor de transporte que se comienza a proyectar, en colaboración con AMD, a principios de **1972**.

  Se estableció una oficina conjunta en Burdeos y se definieron las líneas generales. Se continuó el desarrollo en España, pero el proyecto fue cancelado al optar el MAE por la compra de C-130 "Hércules".

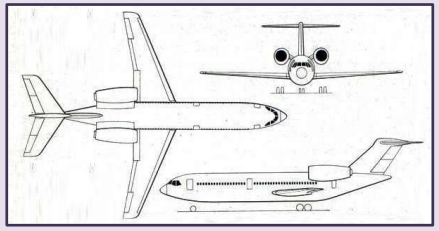
- **Hidro Dornier.**

  Se estudia la posibilidad de modernizar el hidroavión Do-24, dotándole de turbohélices, para sustituir los Albatros del SAR español. Sólo se hicieron unos estudios preliminares.

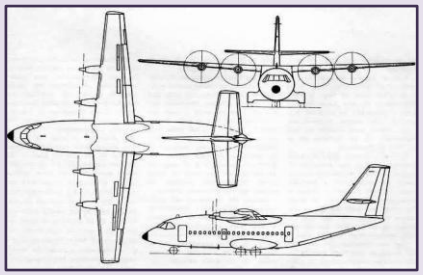
- **C-102.**

  A **finales de 1978**, el MAE encarga simultáneamente a CASA y AISA un estudio de anteproyecto de avión-escuela. Realizado este estudio, no se continuó al adquirir los aviones T-35 "Pillan", E-26 "Tamiz" en el EAE, a Chile.

  El acuerdo de cesión a Chile de la licencia de fabricación del avión C-101, incluía el apoyo de CASA a este avión.



Europlane. Plano Tres Vistas



C-401. Plano Tres Vistas

T-35 "Pillan"/ E-26 "Tamiz"

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

COMPLEJO DE GETAFE

Mirage F1. Montaje de Sección T1

Mirage III. Cadena de Depósitos Lanzables

B-727. Escalera de Cola

Los Programas

- **AMD-BA.**

  Como compensación del programa Mercure y la venta de Mirage al EAE, se contratan a CASA elementos de cuatro aviones diferentes:

  - **Alas para el Falcon-10**. **Entre 1972 y 1986** se fabricaron en Getafe un total de **224 juegos.**
  - **Bordes de ataque móviles para el Falcon-20**. **100 juegos** entregados **entre 1978 y 198**5.
  - **Secciones de fuselaje para Mirage F-1**. **Hasta 1986** se entregaron **un total de 609** T1 (C17-C22) y 299 T2 (C17-C-33).
  - **Depósitos lanzables para el Mirage III**. En **1979** se recibió un nuevo pedido por 406 unidades, que se entregaron **entre 1982 y 1983**.

- **Boeing.**

  En **1972**, para el B-727, se contrataron la escalera ventral para la entrada de cola al avión, que se construyó en Tablada, y los **compensadores del timón de dirección**, que se hicieron **en Getafe al ser de "honeycomb"**. La entrega de ambos conjuntos **se completó en 1983 con 809 juegos.**

  En **1980**, se propuso a CASA la fabricación, en materiales compuestos de fibra de carbono, de los **flaps exteriores del B-757**. En **1986** se había llegado a entregar **un total de 135 juegos**.

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

COMPLEJO DE GETAFE

Los Programas

- **Mc Donnell Douglas.**

  Se fabricaron **puertas de emergencia para el DC-9**. En **1986** se habían entregado 433 unidades.
  En **1986**, CASA se convierte en socio para la fabricación del MD-11. En Getafe se realizan tareas de diseño y desarrollo.

- **Mc Donnell Douglas y Northrop.**

  La compra de 72 aviones F-18 por el EAE dio lugar a la contratación de diversos elementos con estas compañías. Se fijó que CASA construiría el 50% de estos elementos para la totalidad de los aviones para otros clientes, estimada en 500 unidades hasta **1992**. Las entregas se iniciaron en Getafe en **1985**.

- **Northrop.**

  En **1971**, se contratan a CASA 20 unidades, con opción a otras 20, del **fuselaje posterior del F-5**. Se entregaron los **40 entre 1973 y 1976**.

- **MBB.**

  Las FAMET habían adquirido a MBB 60 helicópteros Bö-105. MBB entregó el primero en vuelo y, en **1980**, contrató a CASA la fabricación de elementos estructurales, su integración, cableado, montaje y vuelos de prueba de los 59 restantes . Se construyeron en Getafe, y **los últimos de un total de 115 helicópteros se entregaron en 1986.**

Bö-105 de las FAMET

Bö-105P. Iraqi Army

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

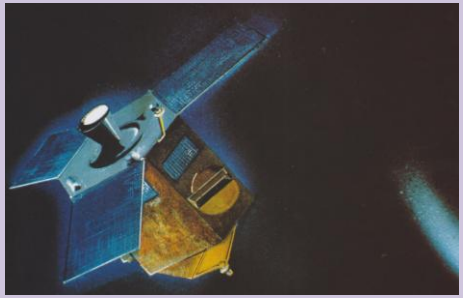
COMPLEJO DE GETAFE

Los Programas

Hasta **1972** los trabajos relativos a "puntas de cohetes" y satélites, se contrataban en los respectivos **Dptos. Espacial y Electrónica**.

El primero proyectaba, fabricaba y probaba la estructura y el segundo lo hacía para los equipos que se montaban en esa estructura. En **1974** comienzan a funcionar como Divisiones. Los contratos eran principalmente:

- **Cargas útiles.**
- **Satelites.**
- **Lanzadores.**
- **Programas Tecnológicos.**
- **Aviónica y equipos para los aviones C-212, C-101 y CN-235.**
  Se construyeron elementos para otras compañías de aviónica: Teledyne, Collins, Thomson, ESD, TRT, SFENA, Auxilec, Bendix, Magnavox, etc.



Satélite Científico Hipparcos

- **Consolas para la integración del Laboratorio Electrónico y consolas y equipos para E.V.**
- **Diseño la integración de las estaciones de satélites IUE (International Ultraviolet Explorer).**

En **1973**, CASA consideró que las energías renovables, energías solar y eólica, estaba dentro de las actividades, conocimiento y experiencia de la División Espacial.

- **Energía Solar.**
- **Energía Eólica.**

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

COMPLEJO DE GETAFE

Satélite Olympus. Reflector Ppal. de Comunicaciones

Satélite Exosat. Paneles Solares

Ariane 3. Válvula Pogo

Ariane 3

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

COMPLEJO DE GETAFE

Los Programas

Se continuó con la revisión y mantenimiento de aviones, helicópteros y motores.

En 1985, CASA crea la División de Mantenimiento y en 1986, dentro de ésta, el Centro de Mantenimiento de Aviones (CMA), situado en el Complejo de Getafe, para mantener aviones, helicópteros y componentes.

- **Aviones EAE.**

  Se continúan revisando: **DC-4(T-4); C-207 (T-7); T-33 (E-15); y Sa-16 y AD-1 (ANI)**. Se comenzaron a revisar**: F-5 (C-9); F-4 (C-12); C212 (T-12) y C-10 (E-25)**.
  Todos los trabajos se hacían en Sevilla, salvo el F-4, que se revisaba en Getafe, simultáneamente con los de la USAF.

- **Aviones USAF.**

  Se continúa la revisión de los F-4, que se había iniciado en 1967.
  En **1985**, se comenzó la revisión de los F-15. En **1986**, se habían entregado 25 aviones, alcanzando la Fª de Getafe el estándar "0 Defectos".
  Contratada por la USAF, se hizo la revisión de 5 aviones T-38 de la FAP.

- **Bö-105.**

  En Getafe se inician, en **1980**, las revisiones de Bö-105 con una media de 5 entregas/año.
  En el año **1986**, se entregaron 10 unidades a FAMET, GC y PN.

F-15 en Revisión en Getafe

Bö-105 en Revisión en Getafe

EXPANSIÓN Y NUEVOS AIRES

1973-1986

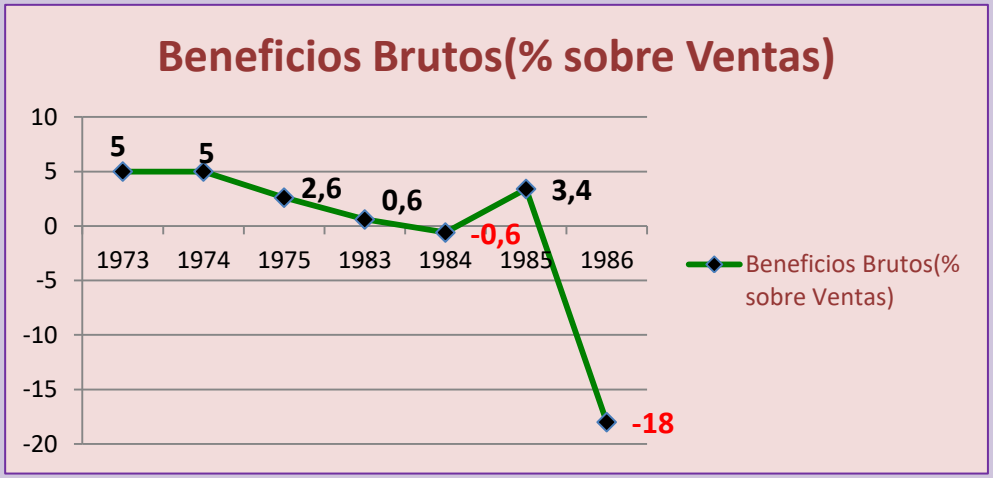
Ventas y Resultados

La facturación aumentó durante estos años, de **2.094 MPts.** a **46.939 MPts**, lo que supone un aumento de 22 veces en Pts. corrientes y 3,3 en Pts. constantes.

El valor de la peseta varió 7,4 veces en este periodo. En los periodos anteriores había sido: 1,03 en 1923-1936; 6,1 en 1937-1955; y 2,9 en 1956-1971.

Los beneficios brutos fueron del 5% los dos primeros años, entre 2,6% y 0,6% hasta **1983** y en **1984** se liquido con pérdidas, 0,6% de las ventas. En **1985** fue positivo, 3,4%, pero en **1986** las pérdidas fueron del 18% de las ventas.

Los beneficios líquidos sobre el capital se mantuvieron en un buen porcentaje, salvo los ejercicios 1983 al 1986. Se repartieron beneficios hasta 1982, interrumpiéndose desde 1983 a 1986 por la necesidad de fuertes inversiones.



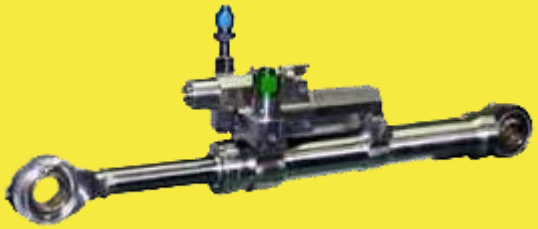
VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

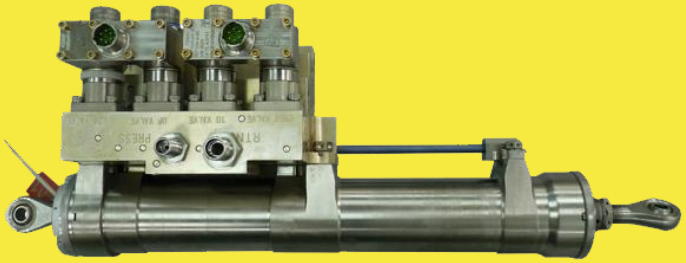
1987-1998

Las **pérdidas acumuladas entre 1986 y 1987** ascienden a **22.502 MPts**. y las **ventas** se estancan por debajo de los niveles de 1985, que habían sido de **45.670 MPts**.

Se hace necesario un **Plan de Viabilidad**, con el objetivo de equilibrar la cuenta de resultados en 1990. Este plan, que se pone en práctica a finales de **1986**, incluye:

- **Aumentar la facturación** por empleado.
- **Incrementar la subcontratación**, creando una industria auxiliar, inexistente hasta entonces en España.
- **Reestructurar la plantilla**, potenciando las áreas de ingeniería y tecnología.
- **Modernizar los sistemas de gestión y control de producción**.
- **Implantar un sistema de calidad total**.
- **Intensificar las inversiones en I+D**, en la fabricación de materiales compuestos y avanzados y en el desarrollo de nuevos productos.





VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

Se establecen las líneas estratégicas de CASA para el inicio de los 90's, que se basan en los siguientes criterios:

- **Continuar con los productos propios.**
  Con la comercialización del CN-235 y el desarrollo de un nuevo avión, el AX, sucesor del C-101.
- **Profundización de las colaboraciones internacionales.**
  Con las mayores empresas del mundo en el terreno civil (Airbus, Mc Douglas, etc.) y en el militar, como el Avión de Combate Europeo (EFA).
- **Los nuevos campos de especialización.**
  Actividades espaciales, modernización de aeronaves, materiales compuestos (fibra de carbono, conformados plásticos, etc.), sistemas embarcados de misión, sistemas de soporte a la misión, etc.
- **Siguiendo las directrices de los Ministerios de Industria y Defensa, la descentralización de la industria aeronáutica española.**
  Se potencia la creación de industrias auxiliares, como la empresa CESA, en la que CASA retuvo una participación significativa.

CASA

CESA
COMPAÑIA ESPAÑOLA DE SISTEMAS AERONAUTICOS S.A.

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

En **1986**, las inversiones superaron los 6.500 MPts. y se incrementaron cada año hasta los 9.624 MPts. en 1989.

Todo ello requerido por programas como el **EFA** o el estabilizador del **A-330**, y la implantación del nuevo programa integrado de contabilidad y de control de producción **(SPRINT).**

Entre 1988 y 1992 CASA llevó a cabo un intenso programa de reingeniería de procesos de negocio (BPR), coincidiendo con nuevos procedimientos informatizados de planificación de recursos materiales (MRP).

Supuso el gran cambio en los sistemas de producción, tras el lanzado en los años 60, con la asistencia de Northrop, para la fabricación de los F-5.

Se adquirieron los medios necesarios para acometer el diseño y fabricación de nuevos productos propios, o en colaboración con empresas internacionales, entre ellos:

Un nuevo **Centro de Proceso de Datos (CPD)**, el ordenador **CRAY-X-M**, el **sistema CATIA** de diseño por ordenador, equipamiento del nuevo **Laboratorio de Ensayos Estructurales**, **fresadoras de control numérico de cinco ejes**, etc.

Ordenador CRAY-X-M

Fresadora de “Honeycomb”

Estos esfuerzos de modernización llevan consigo una descapitalización muy importante. Se producen dos ampliaciones de capital, en **1986 y 1989**; en este año, Northrop decide retirarse de CASA y sus acciones son adquiridas por el INI. **La participación del INI en el capital es ahora del 89%.**

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

Además de modernizarse el material y las instalaciones de todos los centros de trabajo ya existentes, se construyeron tres nuevos centros:

- **San Fernando de Henares (Madrid).**
  Se localizan allí la División de Espacio y Sistemas, con un edificio de 48.000 m^2; la Dirección de Informática y Comunicaciones (DISC), 6.000 m^2 con 800 m^2 para ordenadores; y las OO CC, en un edificio específico.
- **Illescas (Toledo).**
  Se concentra la fabricación de revestimientos y grandes piezas de fibra de carbono. Es el resultado de los programas de I+D para mantener el liderazgo internacional en esta especialidad.
  Las obras se inician en **1988**, con una superficie de 60.000 m^2.
- **Puerto Real (Cádiz).**
  Dedicada especialmente al montaje del estabilizador del nuevo MD-11.
  Se construyen, en **1988**, con dos naves de 7.500 m^2 y 3.500 m^2, sobre un terreno de 63.000 m^2.

Instalaciones de San Fernando de Henares

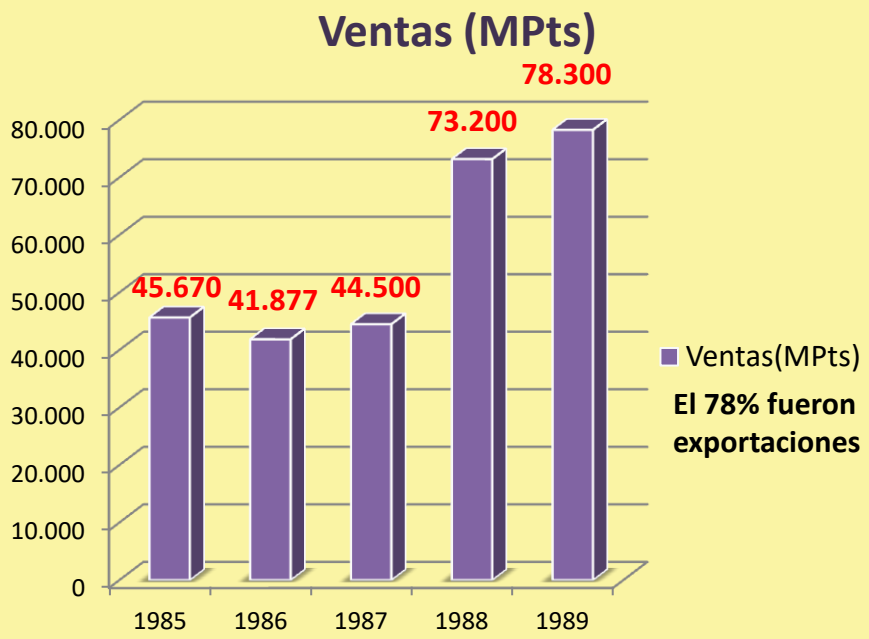
Instalaciones de Illescas

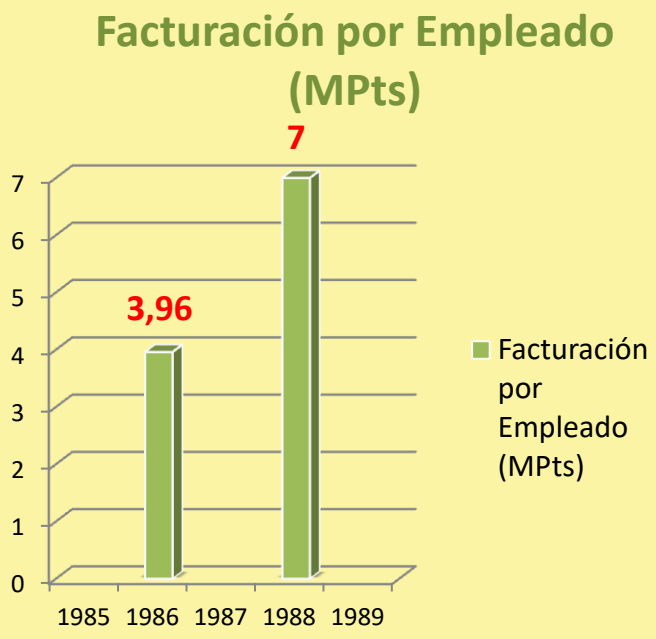
Instalaciones de Puerto Real

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

El Plan iniciado a **finales de 1986** se tradujo en un aumento de las ventas y las exportaciones. También se produjo un aumento considerable en la facturación por empleado.





Las ventas al exterior continuaron representando, hasta el final del periodo, entre el 85% y el 90% de la cartera de pedidos.

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

ESCUELA DE APRENDICES

En 1992 se cierra oficialmente la Escuela de Aprendices de Getafe.

El **23 de marzo de 1992**, el BOE publica la *"ORDEN de 14 de febrero de 1992, en relación al cese de actividades del Centro de Formación Profesional Escuelas de Aprendices de Construcciones Aeronáuticas, de Getafe, con efectos del presente curso 1991/1992".*

Alumnos de la Escuela de Aprendices de Getafe

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Productos propios

Es la primera de las líneas estratégicas marcadas.

- **CN-235.**

  Al final de esta década, además de las españolas, el CN-235 estaba operativo en las Fuerzas Armadas de : Abu Dhabi, Arabia Saudita, Botswana, Brunei, Colombia, Corea del Sur, Chile, Ecuador, Francia, Gabón, Indonesia, Irlanda, Malasia, Marruecos, Omán, Papúa-Nueva Guinea, Sudáfrica, Tailandia y Turquía.

- **CN-235 Persuader.**

  A principio de los 90's, CASA lanza en Getafe el desarrollo de su familia de aviones de Patrulla Marítima y Vigilancia, basados en el CN-235, que puede realizar misiones de: Reconocimiento pasivo, protección de Zona Económica Exclusiva, control de tráfico, control de contaminación y misiones humanitarias tipo SAR.

  La característica más notable es la introducción de un concepto de integración del Sistema de Misión de novísima generación, que permite la integración de sensores para hacer frente a misiones de Guerra Antisuperficie (ASUW) y Guerra Antisubmarina (ASW).

- **Aviones de Patrulla Marítima**

  Se decide dar un gran impulso a las versiones de Patrulla Marítima, con gran valor añadido, de los aviones propios.

  Se lanzó el proyecto, desarrollo y construcción de un demostrador operativo en vuelo de Sistemas de Misión de Patrulla Antisubmarina.

CN-235 E.A.E.

CN-235 PM. Irish Air Corps

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

CN-235 E.A.E.

CN-235. Ejército de Chile

CN-235. Armée de L'Air Francesa

CN-235. Real Fuerza Aérea de Marruecos

CN-235. Fuerzas Aéreas Turcas

CN-235. ROKAF

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Simulador de Vuelo de CN-235

C-212-400. Armada de Venezuela

C-295E.A.E.

Productos propios

- **Simuladores CN-235.**

  En 1992, CASA decide abordar el programa de desarrollo y fabricación del simulador del CN-235, con objeto de completar su sistema de entrenamiento.

  El simulador de vuelo, clase C, con un avanzado sistema visual y movimiento de seis grados de libertad, entró en operación en **1994**, en la Fª de Getafe, y se trasladó a San Pablo en **1995**.

  Este sistema de entrenamiento para el CN-235 incluye así :

  -Simulador de Vuelo, en versión militar.

  -Flight Training Device, simulador de base fija en versión civil.

  -Multimedia Interactive Training System (MITS).

- **C-212-400.**

  Tras la cancelación del C-3000. se decide acometer el desarrollo de una versión modernizada del C-212, la serie 400.

  Incorpora motores con mayor potencia de despegue, con una mejora de las actuaciones en altura y temperatura, y una nueva aviónica con EFIS y FMS.

  Un año antes, en junio de 1986, se había celebrado el 25 Aniversario y la consecución de los 2 Millones de horas de vuelo del C-212. Se llevaban vendidos casi 500 aviones en todo el mundo.

- **295.**

  En este periodo se decide y acomete el desarrollo de un nuevo avión de transporte militar, el C-295, con una capacidad de carga un 50% superior a la del CN-235. Su lanzamiento se anunció también en Le Bourget, en **1997**.

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Colaboraciones Internacionales

Es el segundo de los pilares en que se basó la estrategia de CASA para el inicio de los 90's.

Se trataba de continuar en el "tren tecnológico" del futuro, Getafe contribuyó participando en programas como los que se indican a continuación:

- **Saab-2000.**
- **CASA-3000.**
- **Programa FACA.**

  Una vez seleccionado el F-18, se fueron poniendo en marcha los diferentes paquetes de trabajo (7) para su fabricación en CASA con MC Donnell Douglas y Northop-.

  El programa permitió a CASA ponerse dentro de la tecnología más avanzada en la fabricación de estructuras de aviones de combate.

Saab-2000. Fabricación del Ala

C-3000. Recreación Publicitaria

EF-18. Acto de Entrega del Primer avión al EAE

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Colaboraciones Internacionales

- **Eurofighter 2000.**

El Avión de Combate Europeo (EFA) comenzó a ser estudiado por Francia, Reino Unido, Italia y Alemania a finales de los 60's. En 1983, España fue invitada a formar parte de los estudios iniciales. *(Participan: Aeritalia, luego Alenia, por Italia; Bae por el Reino Unido; Dassault por Francia; MBB, luego DASA, por Alemania; y CASA por España).*

En **agosto de 1985**, Francia decidió retirarse del proyecto para concentrarse en su propio diseño, el Rafale, ya en fase avanzada de desarrollo.

En **1986**, se firma el nuevo documento **ESR** y, con base en el número de aviones requeridos, se estableció la participación de cada país. ***(Corresponde: 33% para Alemania, 33% para Reino Unido, 21% para Italia y 13% para España).***

También se fijan los criterios para el reparto industrial. El acceso a todas las tecnologías a desarrollar, el dinero no ha de cruzar fronteras y los porcentajes deben alcanzar a cada una de las áreas claves del avión como: sistema (célula, sistemas e integración), el motor y los equipos.

En **febrero de 1987**, las cuatro naciones decidieron crear una agencia NATO, denominada **NEFMA** (NATO European Fighter Management Agency), que gestiona el programa por parte gubernamental. Unos meses más tarde, las industrias de los sistemas del avión y del motor constituyen los consorcios **Eurofighter** y **Eurojet**, respectivamente.

En **noviembre de 1988**, se materializó la firma del **MOU de la Fase de Desarrollo** del avión. CASA, siguiendo los criterios establecidos, participa en esta fase de desarrollo en: ingeniería del vehículo aéreo, área de sistemas, área de ensayos en tierra, área de producción y área de ensayos en vuelo.

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Colaboraciones Internacionales

- **Eurofighter 2000 (Cont.).**

  Se llevaron a cabo inversiones y contrataciones de personal importantísimas: Ingeniería, Producción y Materiales Compuestos.

  En agosto de 1996, vuela en Getafe el DA-6, prototipo biplaza ensamblado en CASA.

Laboratorio de Ensayos Estáticos

Nuevo Centro de E.V.

EF-2000 DA-6. Montaje Final

EF-2000 DA-6. Pruebas Funcionales

EF-2000 DA-6. Primer Vuelo

Autoclave

Máquina de Corte de Telas de 5 Ejes para F.C.

El EFA, considerado como el programa tecnológico más importante de la industria aeronáutica de defensa europea, va a suponer para CASA la oportunidad de acceder a las tecnologías más avanzadas y asegurarse un puesto clave dentro del club aeronáutico industrial del siglo XXI.

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

A-340. Línea de Montaje de HTP

A340. Entrega del Primer HTP

Colaboraciones Internacionales

- **A-340-500/600.**

  AI aprobó, en **diciembre de 1997**, el lanzamiento de los nuevos aviones de gran capacidad A-340-500/600. Basados en la familia A-340, además de su fuselaje alargado, incorporan un ala más grande y optimizada, un nuevo estabilizador horizontal un 50% más de capacidad de combustible.

  El nuevo programa supone, en lo que a paquetes de trabajo se refiere, una ampliación muy importante del marco de participación histórica de CASA en los programas Airbus. CASA fabricará las estructuras de fibra de carbono más avanzadas y grandes del mundo.

  El nuevo estabilizador horizontal es desarrollado y fabricado íntegramente por CASA en Getafe. Se realiza en fibra de carbono, es a la vez depósito de combustible y con unas dimensiones comparables a las del ala de A-320. CASA desarrollará, además, los capots de los motores. Es la primera vez que fabrica este tipo de estructuras.

Las técnicas de "Lay-up" automático y los procesos de curado que se emplean en la fabricación, son factibles gracias a que se hacen en la Fª de Illescas, en esos momentos ya la más moderna y avanzada de Europa.

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Colaboraciones Internacionales

- **Future Large Aircraft (FLA).**

  En **1995**, los MDDs de **Alemania, Bélgica, España, Francia, Italia y Reino Unido** acometieron los trabajos para desarrollar un nuevo avión de transporte europeo, el FLA. A este grupo se unieron **Portugal**, en **1988**, y **Turquía**, en **1990**.

  Este programa, después denominado A-400M, va a permitir a CASA reforzar su línea estratégica de fabricante de aviones de transporte militar, ya muy implantada y consolidada con los aviones C-212, CN-235 y C-295.

- **A-3XX.**

  CASA incrementa hasta un 10% su participación en el desarrollo y fabricación del nuevo avión.

  En su lanzamiento definitivo se denominaría A-380.

FLA. Origen del A-400M

A-3XX. Origen del A-380

A-380

A-400M

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

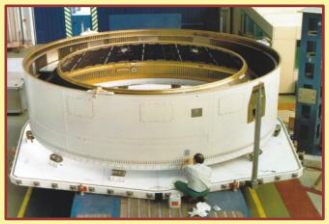
Nuevos Campos de Especialización

Es la tercera de las líneas estratégicas de CASA para el inicio de los 90's.

- **Programas Espaciales.**

  En este periodo, la ya División de Espacio y Sistemas, había sido trasladada desde Getafe al nuevo centro de San Fernando de Henares (Madrid).

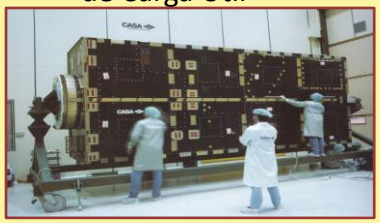
Ariane 5. Adaptador de Carga Útil



Ariane 5. Caja de Equipos

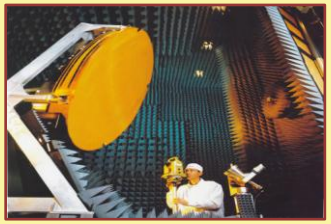
Satélite Artemis

Minisat 01



Plataforma Polar. Estructura del Módulo de Carga de Pago

Satélite ISO



Antena de DMDP. Reflector de Comunicaciones

Satélite ISO

CASA consigue alcanzar en este campo un gran prestigio dentro de los órganos internacionales y en el mercado comercial de satélites. También se siguió creciendo tecnológicamente en robótica y la simulación, campos en los que CASA participa en proyectos de gran importancia.

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Nuevos Campos de Especialización

- **Mantenimiento y Modernización de Aeronaves.**

  Desde Getafe se llevaron a cabo los siguientes programas:

  - **F-4C** de la USAF y EAE**.**
  - **F-15** USAF**.**
  - **C-101 , F-5, C-130, Mirage III y Mirage F-1** del EAE.
  - **BÖ-105** FAMET.
  - **SA-332 "Super Puma** del EAE.
  - Estación de Servicio para **BÖ-105 y BK-117** de MBB (DASA).

F.15. Primer Avión Modernizado

C-130.

Mirage F-1.

SA-332.

BÖ-105. SVA

BK-117 ICONA.

En **diciembre de 1994**, CASA adquiere al grupo INDRA la empresa AISA, anteriormente competidora. **Tras la adquisición, CASA concentra en AISA sus actividades de mantenimiento y modernización de helicópteros.**

VIABILIDAD Y TECNOLOGÍA AVANZADA

1987-1998

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Descentralización e Industria Auxiliar

- **CESA.**

En **1989**, se crea la Compañía Española de Sistemas Aeronáuticos, S.A. (CESA).
Se buscó un socio tecnológico y Lucas Aerospace, una de las mayores industrias del mundo aeroespacial en el campo de estos accesorios, asumió el 40% del capital.
El objetivo de CESA es ser la compañía española capaz de diseñar, desarrollar, fabricar y certificar accesorios de la industria aeroespacial y de defensa en las áreas de actuación hidráulica y neumática, tren de aterrizaje, válvulas y equipos de combustible, etc.
La cartera de pedidos, inicialmente concentrada en la línea de trenes de CASA y elementos hidráulicos y de control de Eurofighter, se fue ampliando de forma inmediata al desarrollo de actuadores para Airbus y otros equipos y accesorios para aviones y helicópteros de nueva generación.

Instalaciones de CESA en Getafe

CESA llega a disponer de la más moderna y avanzada tecnología en su área de actividad, lo que le permite consolidarse en un puesto de liderazgo internacional dentro de la industria aeroespacial y de defensa.

Hasta aquí…

“La C.A.S.A. del siglo XX”

10 de Julio de 2000

Se crea EADS de la integración de:

Aérospatiale-Matra, de Francia

Dornier GmbH y DaimlerChrysler Aerospace AG (DASA), de Alemania.

Construcciones Aeronáuticas SA (CASA), de España.

1 de Enero de 2014

EADS para a denominarse AIRBUS GROUP

AIRBUS GROUP

A MODO DE RESUMEN

- Desde su fundación CASA entró a formar parte de la historia reciente de Getafe y de una inmensa mayoría de los getafenses. Para Getafe, entonces un pueblo mayoritariamente agrícola, CASA supuso una importantísima apertura de horizontes e iba a repercutir en una transformación radical desde el punto de vista social y económico.
- *Desde un principio, CASA ha venido realizando una importante labor social, promoviendo y potenciando la integración entre getafenses de nacimiento y getafenses de adopción venidos de distintos puntos de España; aglutinando culturas y contribuyendo al intercambio cultural.*
- Dentro de esta vocación social y como parte de su implicación con Getafe, CASA ha sido motor en aspectos de participación ciudadana y a estado siempre presente, apoyando, participando o directamente como protagonista, en todas aquellas efemérides y acontecimientos sociales para las que se le ha requerido, incluso promoviendo algunas de ellas. Mostrando siempre una disposición absoluta a colaborar con las instituciones y asociaciones locales mediante apoyos o patrocinios.
- *Desde un punto de vista industrial, es de resaltar que CASA, ahora Airbus, es la única gran industria que se ha mantenido a lo largo de toda su extensa historia, ya de cien años, sólidamente asentada en Getafe, en continua expansión, creciendo en empleo, proporcionando estabilidad laboral y riqueza; y, además, contribuyendo a la creación y consolidación de un tejido industrial local, y también regional y nacional, que conforma parte de la identidad actual de nuestra ciudad.*
- A lo largo de este siglo de existencia CASA, como una parte muy importante de Getafe, ha conseguido que nuestra ciudad se convierta en un foco de referencia internacional dentro del mundo de la aeronáutica y de la tecnología más avanzada.
- *En definitiva y sin lugar a dudas CASA ha ayudado a consolidad una parte muy importante de las señas de identidad de Getafe, hasta el punto de que* ***se hace difícil concebir una CASA sin Getafe o un Getafe sin CASA.***

¡¡ MUCHAS GRACIAS !!

Referencias:
- *Los Primeros 75 Años*. José María Román Arroyo.
- *Documentación oficial CASA.*
- *Reus: Epicentre de la Força Aeria de la República (1936-1939)*. Francisco J. de Madariaga Fernández
- *L'Aviatió a Reus, del Primer Avió a la Universitat de L'aire 1913-2004*. Joan Navais
- *De la Tela al Titanio*. Jesús Salas Larrazabal.