ASOCIACIÓN
Amigos del Museo
de Getafe

CUADERNOS del MUSEO
DIVULGACIÓN CULTURAL

nº 9
MARZO 2023

DOS CENTENARIOS CLAVE EN LA AERONÁUTICA ESPAÑOLA

100 años del primer vuelo en autogiro

Aunque el primer modelo de autogiro, el C1, que fue construido en Getafe, en los Talleres de Amalio Díaz, intentó volar también en Getafe, nunca lo consiguió. El C4 sería el primero de ellos que llegó a volar, de una serie de modelos que llegarían hasta el C30 y algunas variaciones sobre este mismo modelo. Se llegaron a fabricar unos 400 en todo el mundo.

EL AUTOGIRO C4 VOLÓ ENTRE CUATRO VIENTOS Y GETAFE EL 17 DE ENERO DE 1923

Fue un hito único en la aeronáutica mundial, que puso sus ojos en el autogiro, llegando a ser fabricado tanto en diversos países de Europa como en los EEUU. Fue el precursor del helicóptero, que utiliza muchas de sus patentes. Su inventor Juan de la Cierva y Codorniu.

Cuando llegó la Segunda Guerra Mundial el Gobierno de los EEUU autorizó la fabricación de helicópteros para la misma y necesitaron utilizar bastantes dispositivos desarrollados por La Cierva Autogiro & Co. de Cleveland, en sus aparatos, sin licencia y sin los que sus helicópteros no podían fabricarse. Una vez terminada la contienda la compañía americana de La Cierva denunció al Gobierno de los EEUU y los tribunales americanos dictaminaron que la compañía debía ser indemnizada con 39 millones de dólares.

Hoy día es un aparato ligero muy fabricado en todo el mundo.

LA CIERVA CON UNO DE SUS AUTOGIROS. FALLECIÓ EL 9 DE DICIEMBRE DE 1936 EN ACCIDENTE DE AVIACIÓN EN INGLATERRA

JOSÉ MARÍA REAL PINGARRÓN para la Asociación Amigos del Museo de Getafe

100 años de la creación de CASA

Cuando en 1922 el Servicio de Aeronáutica Militar decide modernizar la flota de aparatos de aviación para el Ejército, el Directorio de Primo de Rivera se lanza al mercado aeronáutico para la adquisición de aparatos. Se crean varias convocatorias para aparatos de caza, reconocimiento y bombardeo, quedando el concurso desierto.

Se convoca nuevo concurso y se decide la adquisición. Entre otros, se decide la fabricación de 40 aviones Breguet XIX y 20 Newport, de los que, aunque los primeros vengan montados, se exige su fabricación con producto español y montaje en España.

Como consecuencia de estos acuerdos el 3 de marzo de 1923, ante el Notario de Madrid D. José Toral y Sagrista, se crea Construcciones Aeronáuticas, SA (CASA) con un capital social de 1.500.000 pts, repartidas en 3.000 acciones de 500 pts.

CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS, S. A.

Apartado 193-MADRID-Arlabán, 7 Dirección telegráfica: CASAIRE

Construcción de aviones de gran reconocimiento, hidroaviones, aparatos comerciales, aviones ligeros de turismo.

Construcción enteramente metálica

Fundición de toda clase de piezas de siluminio en grandes series.

Moldeo mecánico

Talleres de Getafe y Cádiz, con superficie cubierta de 20.000 m.² y 1.000 obreros y empleados

LOS PRIMEROS ANUNCIOS PUBLICITARIOS

LOGO DE CASA EN 1963

En abril de 1923 se adquirió una parcela de 16.636 mt^2, junto al aeródromo de Getafe y antigua dehesa de Santa Quiteria, construyéndose una nave de 1.920 mt^2. La fábrica fue inaugurada en 1924 y el primer avión fabricado en ella sería un Breguet XIX que voló en noviembre de 1926. La superficie fue aumentando y en 1936 ya ocupaba 29.500 mt^2.

La historia de CASA, hoy AIRBUS, es muy amplia y exitosa, muy ligada a la población de Getafe, a su Base Aérea y a la industria aeronáutica española.

BASE AEREA, FACTORIA DE CASA , FACTORIA DE SANQUI, SA Y GETAFE EN 1929

JOSÉ MARÍA REAL PINGARRÓN para la Asociación Amigos del Museo de Getafe

LOS INICIOS DE LA AVIACIÓN EN GETAFE

Desarrollo cronológico

INTRODUCCIÓN

Este no es un Cuaderno del Museo al uso, en los que venimos reflejando una historia concreta. En este caso es una cronología detallada de la evolución de la industria aeronáutica en Getafe, sus empresas y sus actores principales, sobre todo en sus inicios desde 1910. Su desarrollo lo he plasmado en un libro titulado "***Industrias Aeronáuticas en Getafe-Los Inicios***", del que soy autor y que la Asociación Amigos del Museo de Getafe ha tenido a bien editar para la fecha conmemorativa del centenario del nacimiento de Construcciones Aeronáuticas, SA (CASA) hoy día reconvertida en AIRBUS.

Sin duda alguna, CASA-AIRBUS es la superviviente de una época crucial para el desarrollo de la industria aeronáutica española, que tuvo lugar en el triangulo delimitado entre Carabanchel, Cuatro Vientos y Getafe, una expansión aeronáutica sin parangón en la España de entonces.

Mi más sincera y efusiva felicitación a CASA-AIRBUS, que ha conseguido mantener, desarrollar e incrementar el conocimiento aeronáutico, a base de esfuerzo, tesón y éxito, haciendo que Getafe haya pasado a formar parte de ese gran club de la aeronáutica internacional en la que es ya conocido, población que la vio nacer un tres de marzo de 1923, ahora hace 100 años.
Que su desarrollo permanezca indefinidamente en el tiempo.

CRONOLOGÍA Y BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

12 de julio de 1903
Cesión al ramo de Guerra de las dehesas del común de: Santa Quiteria y Suerte de Roturas. No llegaron a construirse los cuarteles de Caballería previstos.

Año 1910
Se fabrica en los Talleres de Amalio Diaz de Getafe el primer avión. Se dedicaba a hacer carrocerías para coches y camiones y estaba situada en la calle Juan Tolo, hoy Ramón y Cajal, de Getafe.

16 de diciembre de 1910
El Ayuntamiento de Getafe reclama al Ramo de Guerra la Dehesa de Santa Quiteria, al no darle al terreno el destino previsto.

1 de mayo de 1911
Solicitud de cesión de la Dehesa de Santa Quiteria al Ayuntamiento de Getafe, por parte de Abelló y Kindelán, para el raid París-Madrid.

26 de mayo de 1911
Termina en Getafe el raid internacional París-Madrid. Su vencedor fue Jules Vedrines, que fue muy agasajado y recibido por los Reyes. Uno de los asistentes fue Juan de la Cierva.

26 de noviembre de 1911
José Gonzalez Camó crea la escuela de Aviación Civil de Getafe.

Julio de 1912
Hacienda resuelve la devolución de las dehesas al Ayuntamiento de Getafe.

Año 1912
Se fabricó en los Talleres de Amalio Diaz de Getafe el modelo de avión BCD-1, de nombre "Cangrejo", biplano desarrollado por Barcala, Diaz y la Cierva, que inició sus vuelos en Cuatro Vientos.

Enero de 1913
Se crea la Escuela Nacional de Aviación (ENA), en este caso civil, para la obtención del título de piloto.

12 de marzo de 1913
el Ayuntamiento de Getafe ofrece de nuevo a Fomento la Dehesa de Santa Quiteria por un periodo de dos/tres años.

16 de abril de 1913
Se aprueba el reglamento del Servicio Nacional de Aeronáutica.

20 de septiembre de 1913
Se inaugura en Getafe la Escuela de Aviación Civil.

Año 1915
Juan Pombo gestiona ante la Corporación de Getafe la cesión de terrenos para instalar en la población la Sociedad Española de Construcciones Aéreas y Similares (SECAS) sin llegar a un acuerdo. Finalmente se estableció en Santander.

19 de diciembre de 1915
El Rey Alfonso XIII visita la Escuela de Aviación Civil de Getafe.

Octubre de 1916
Jorge Loring Martínez obtiene el título de piloto civil en la Escuela de Aviación de Getafe.

Año 1917
Amalio Diaz construye un biplano de caza, diseñado por Julio Alfaro, para el Ministerio de la Guerra.

Mayo de 1917
Amalio Diaz construye un biplano diseñado por José del Perojo, que hizo su primer vuelo en Barcelona.

Año 1918
Amalio Diaz construye otro biplano diseñado por Julio Alfaro para el Ministerio de la Guerra.

22 de junio de 1918
Cesión al ramo de Guerra de la Escuela Nacional de Aviación de Getafe.

Año 1919
Record de altura de un avión con hélice de Amalio Diaz.

Abril de 1919
Amalio Diaz diseña y construye un biplano de caza para la Aviación Militar. En las pruebas resulto herido el piloto Piñeiro.

Enero de 1920
Se imparten cursos de aviación por el ramo de Guerra en Getafe.

Marzo de 1920
Real Decreto de Creación de Bases Aéreas. Se creó la de Getafe, entre otras.

Junio de 1920
Juan de La Cierva registra sus patentes del autogiro.

Octubre de 1920
Vuelo del C-1, primer autogiro de La Cierva, construido en los talleres de Amalio Diaz de Getafe. Fue pilotado por Gómez Spencer. Tenía dos juegos de palas inversas. Capotó y no llegó a volar.

7 de diciembre de 1920
Es nombrada patrona de la Aviación Española, Nuestra Señora de Loreto.

Junio de 1921
Autogiro de La Cierva. Tras el fracaso del C-1, se construye el C-2, con un solo juego de tres palas. Resultó accidentado en Getafe y probado de nuevo en la explanada de La Chopera del Retiro de Madrid, pilotado por Gómez Spencer. Se fabricó en los talleres de Amalio Diaz de Getafe. Tampoco voló.

21 de julio de 1921
El Ayuntamiento de Getafe aprueba la cesión a perpetuidad de la Dehesa de Santa Quiteria al ramo de Guerra, para el Servicio de Aviación (20 fanegas, 4 áreas y 64 centiáreas).

Año 1922
Autogiro de La Cierva. Construido por Amalio Diaz se fabricó el C-3. También resultó accidentado y no llegó a volar. Se probó en la Chopera, en el Retiro. Lo voló el piloto Diaz de Lecea.

Año 1922
Jorge Loring crea su propia empresa en la finca de "Las Cambrijas" de Carabanchel. Preparó un aeródromo y construyó varias naves para fabricar aviones, en 120 hectáreas de terreno. Fabricaba aviones Fokker C IV. Fue la competencia de CASA en aquellos años.

Año 1922
Se producen los primeros vuelos de alumnos pilotos en Getafe, que se entrenaban persiguiendo avutardas.

15 de noviembre de 1922
La Cierva registra su nueva patente de las palas del autogiro.

Enero de 1923
Vuelo del autogiro C-4 de La Cierva, construido en los talleres de Amalio Diaz de Getafe. Voló por espacio de 185 m y a 4 de altura. A los mandos estaba Gómez Spencer. Su primer vuelo fue en Getafe. El mismo modelo, mejorado, voló durante 4 km y a 25 de altura en Cuatro Vientos, posteriormente lo haría también en Getafe.

3 de marzo de 1923
Se crea en Madrid la sociedad Construcciones Aeronáuticas, SA ante las necesidades de la Aeronáutica Militar, con un capital de 1.500.000 pts en 3.000 acciones. Se instala en una parcela de terreno, junto al aeródromo de Getafe, que ocupaba 16.636 m^2.

Año 1923
Jorge Loring construye los modelos C-5 y C-6 del autogiro de La Cierva, con importantes mejoras sobre los modelos

anteriores. El C-6, a los mandos de Loriga, realizó el vuelo de Cuatro Vientos a Getafe de 12 km y a 150 de altura.

Año 1923
El Ingeniero militar y capitán, Manuel Bada Vasallo, diseña para la Aviación Militar el AME VI A2 en los talleres militares de Cuatro Vientos.

Año 1924
Entre los años 1920 y 1930 se producen en Getafe los vuelos de "El Tosferinero", en los que se les daba una vuelta en avión a los niños que tenían tosferina para curarlos.

Año 1924
Se fabrican los autogiros C-6 y C-6 bis para la Aeronáutica Militar. Los fabricaron: La Hispano, Loring y CASA.

Año 1924
El capitán Bada Vasallo es destinado en comisión de estudios a París, donde obtendría el título de Ingeniero Aeronáutico.

Año 1925
Nace la fábrica de hélices y otros componentes para Aviación "Electromecánicas de Getafe" en el complejo industrial de la familia Mengs, con fábrica de harinas, fábrica de la luz y ahora de hélices.

Año 1925
A finales de año nació la Unión Aérea Española (UAE). Se instaló en Sevilla y obtuvo autorización para la utilización del aeródromo de Getafe en 1927. Realizaba vuelos de Getafe a Tablada, ida y vuelta y de Getafe a Alberca (Lisboa), tenia vuelos durante toda la semana. El billete de Getafe a Tablada costaba 120 pts.

Año 1926
La Cierva presenta el autogiro C-VI en Londres, con el modelo biplaza C-VI D y crea "The Cierva Autogiro Cny. Limited". En España no tubo apoyo, ni financiación.

Julio de 1926
La Cierva prepara una memoria para la construcción de dos autogiros C-VII para la Aviación Militar en los talleres Loring de Carabanchel.

15 octubre de 1926
El autogiro C-VII realizó su primer vuelo y tuvo problemas con el rotor, tras algunas mejoras continuó en pruebas.

Año 1926
Jorge Loring empieza la fabricación y pruebas del autogiro de La Cierva, desde los modelos C.VIII al C.XXX fueron todos fabricados en Carabanchel.

Año 1926
Nace la empresa SANQUI, SA, de los hermanos Sanchez Quiñones, en terrenos comprados en 1925 en la Suerte de Roturas, frente a CASA. Monta motocicletas inglesas, accesorios de automoción y pronto, bajo diversas patentes, empezó con la fabricación de componentes diversos para aviación, especialmente para CASA, Jorge Loring y AISA. Llegó a fabricar hasta 30 tipos de componentes diferentes para aviones y barnices de todo tipo para los mismos.

Año 1926
El capitán Bada Vasallo terminó sus estudios en París y pasó a la AME en sus talleres de Cuatro Vientos. Realizó un viaje por Alemania e Inglaterra. Hablaba francés y alemán.

Noviembre de 1926
Vuela el primer Breguet XIX fabricado en CASA.

29 de noviembre de 1926
El suboficial del aeródromo de Getafe, Buenaventura Pérez Porro, choca con su avión contra el chapitel de la Catedral de la Magdalena, quedando torcidas la cruz y la veleta. Perdió un ojo en el accidente, el avión cayo sobre la calle Rayo de la población.

Año 1927
Industrias Loring están a la misma altura que CASA. Este año empieza la fabricación de 110 aparatos del modelo Loring R-III para la Aeronáutica Militar, que terminarían en 1929. El R-III era diseño propio.

Año 1927
Industrias Loring fabrican los autogiros, modelos C-VII y C- XII.

Año 1927
CASA amplia su capital y su accionariado, con un capital desembolsado de 2.471.500.- pts. El mismo año se crea la factoría de Cádiz.

19 de mayo de 1927
De la factoría de Loring sale un nuevo autogiro, el C-VII mejorado. Tras él vendrían el C-VIII, el C-VIII V y el C-IX, ya construidos en Inglaterra. Con el C-VIII, La Cierva cruza el Canal de La Mancha, yendo de Londres a Paris en 18 minutos a 1.200 m de altura.

8 de septiembre de 1927
Se hacen las primeras pruebas del aeromóvil de Acedo, en el lago de la Casa de Campo. Diseñado por Luis Acedo

y fabricado por SANQUI, SA. Tenía previsto ir por mar, desde Madrid a Palma de Mallorca.

Noviembre de 1927
Se construye en nuevo autogiro C-XII biplaza.

Noviembre de 1927
Aterriza en Getafe el vuelo que conducía a Ruth Elder a España.

Año 1927
Bada Vasallo diseña y construye el aeroplano de caza AME E IX, siendo responsable de los talleres de la Aviación Militar en Cuatro Vientos.

14 de diciembre de 1927
Estaba previsto para esta fecha el primer vuelo de Iberia desde Getafe con el Rey Alfonso XIII como pasajero. Hubo problemas y se hizo desde Carabanchel.

18 de mayo de 1928
Tres aviones Breguet XIX, fabricados en CASA de Getafe, van en peregrinación a Jerusalem, al mando de los capitanes Roa Miranda y Aboal Aboal y en teniente Montesino. Recorren casi 5.000 km de ida y otros tantos de vuelta. Solo llegó a su destino el capitán Roa, los otros dos aparatos sufrieron averías, uno en Trípoli y otro a la salida de Bengasi.

Año 1928
Bada obtiene un premio extraordinario con un motor refrigerado por aire diseñado por él. Durante bastantes años fue colaborador y redactor de la revista de aeronáutica "Aérea".

Año 1928
Obtiene el título de piloto, la primera mujer española en lograrlo, María Bernaldo de Quirós. Hizo su curso de piloto de aeroplanos en el aeródromo de Getafe.

Año 1928
Manuel Bada Vasallo pasa a ser director técnico de SANQUI, SA, tras pedir una excedencia en el Ejército.

29 de marzo de 1929
Jiménez e Iglesias inician la aventura del "Jesús del Gran Poder", un Breguet XIX Superbidón, fabricado en CASA en Getafe, que partió de Tablada (Sevilla) rumbo a Brasil, sin paradas ni repostajes, sobre el Atlántico. En 43 horas y 44 minutos recorrieron 6.550 km, batiendo el record mundial de distancia. Continuaron por el continente americano, recorriendo: Rio, Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, Lima, Bogotá, Panamá, Managua, Guatemala y La Habana. Habían recorrido en total 22.000 km en 212 horas de vuelo. Regresaron con el avión desmontado, en el crucero Almirante Cervera, llegando a Cádiz el 7 de junio. Montan el avión y regresan en vuelo a Getafe, donde fueron recibidos por unas 50.000 personas.

22 de mayo de 1929
La Cierva realiza el primer vuelo del C-XII biplaza con AME. Después seria perfeccionado en Inglaterra y EEUU.

27 de mayo de 1929
Despega de Getafe el primer Junker Poseidón de Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A. (CLASSA). Desde Getafe partían aviones para Larache, Casablanca, Cabo Juby, Canarias, Sevilla, Barcelona, Biarritz, Burdeos, París, Londres, etc. Fue la línea aérea más internacional de la aviación española, que convirtió al aeródromo de Getafe en un importante aeropuerto Internacional también.

31 de mayo de 1929
Manuel Bada Vasallo es ascendido a comandante.

Año 1929
Jorge Loring crea AISA ante la falta de liquidez de su empresa. La crisis del 29 afecta de lleno a su industria. AISA no sería registrada hasta 1934.

Año 1929
A partir del modelo C-XIX el autogiro de La Cierva se hace inglés, pasando a ser fabricado en la factoría de AVRO en Inglaterra.

Año 1929
Con licencia La Cierva, se construye en los EE UU el primer autogiro americano, bajo la supervisión técnica de Heraclio Alfaro, en Cleveland, por la "Autogiro Co. of America". Se trató de un C-XIX.

13 de marzo de 1930
Juan de la Cierva pilota un C-XIX Mark II A, desde Inglaterra a España, aterrizando en su tierra natal, Murcia.

Año 1930
Talleres Amalio Diaz figura entre los proveedores de la Aeronáutica Militar, Naval y Civil, en la especialidad de hélices. Llegó a fabricar hélices para aviones de la Marina norteamericana.

Año 1930
Jorge Loring fabrica un modelo monoplano, el E II, un biplaza de turismo. En esos momentos también trabaja en el diseño de un modelo hexamotor, el Loring B II, para transportar hasta 14 pasajeros.

24 de diciembre de 1931
Vuelo Madrid – Bata (Guinea) con un Breguet XIX, tipo Gran Raid, fabricado por CASA de Getafe. Los pilotos

Diaz y Haya acometieron el desafío del vuelo de ida y vuelta a Guinea. Salieron de Tablada (Sevilla) con problemas meteorológicos. Invirtieron 27 horas en recorrer los 4.500 km. La vuelta estaba prevista por Canarias, pero tuvieron una avería en Bamaco. Allí desmontaron el avión y lo enviaron a Madrid.

25 de abril de 1932
Vuelo de Madrid a Manila en avioneta. Lo realizó Fernando Rein Loring en una avioneta LORING E II, realizando el vuelo desde Getafe a Manila, recorriendo 15.516 km.

Marzo de 1933
Se crea Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE) tras la incautación de CLASSA Continuó con el mismo negocio de la misma y amplió líneas a Palma de Mallorca.

18 de mayo de 1933
Fernando Rein Loring realiza un segundo vuelo de Madrid a Manila en avioneta, esta vez lo hace en una COMPER SWIFT comprada en Liverpool, partiendo de Getafe y llegando a Manila el 10 de junio, tras recorrer 15.000 km.

9 de junio de 1933
Se inicia la gesta del "Cuatro Vientos". El avión era un Breguet Superbidón que fue fabricado en CASA de Getafe. El día 9 de junio salió de Getafe para Tablada (Sevilla), desde donde se inició la aventura el día 10 a las 4,35 de la madrugada. El día 11 llegan a Camagüey y de allí para el aeropuerto de Columbia en La Habana. El 20 de junio salen para Méjico, pero ya no se supo nada más del avión, ni de los pilotos. Se pierden. Batieron el record de vuelo sobre el mar durante 6.300 km en 40 horas. Esto supuso un hito para la aviación española. Sus héroes fueron el capitán Barberán y el teniente Collar. Nunca fueron encontrados, ni los pilotos, ni el aparato.

Año 1933
La Compañía inglesa de La Cierva construye el C-XXX, con el que consigue despegar verticalmente, sin rodaje alguno. Un C-XXX despega y se posa en la cubierta del Dédalo (buque de la Armada). La Cierva recibe la Cruz de Caballero de la Orden de la República. En Alemania crea "Cierva Autogiro Gmbh".

Año 1934
Entre 1931 y 1935 SANQUI, SA tiene problemas de liquidez por falta de producción. En 1935 es subastada y desaparece.

Año 1935
Se crea la Escuadra nº 1 con bases en Getafe y León. En Getafe estaba la Plana Mayor, un trimotor Junker y aviones de la Oficina de Mando, el Grupo 11 con dos escuadrillas de Newport, el grupo 31 con dos escuadrillas de Reconocimiento Breguet XIX y la Unidad de Servicios.

Año 1935
Jorge Loring comienza la fabricación de 100 aviones GP I, ya como AISA.

Año 1935
La Cierva realiza otra demostración en Inglaterra.

Año1935
Manuel Bada Vasallo es nombrado Jefe del Parque Central de Cuatro Vientos.

Año 1936
CASA alcanza una superficie de 29.500 m^2 en su factoría.

23 de julio de 1936
La Cierva realiza en Inglaterra una nueva demostración del autogiro C-XXX MARK IV y del W-III.

Agosto de 1936
Tras el levantamiento militar del 18 de julio, CASA pasa a ser regida y controlada por un comité formado por CNT, UGT y AIT, asumiendo las funciones de una dirección colectiva.

Septiembre de 1936
Las empresas aeronáuticas de Getafe son incautadas por la República y empieza su traslado a Levante y Cataluña. Tras la contienda, desgraciadamente, en su mayoría, nunca volverían a su actividad.

Octubre de 1936
Se desmonta la factoría de CASA en Getafe y es trasladada, junto con todos sus operarios a Reus, bajo la dirección del oficial de Aviación Antonio Grancha. Allí paso a llamarse S.A.F. 3 bajo la dirección del teniente coronel Ricardo López López.

22 de septiembre de 1936
Jorge Loring es apresado por un grupo anarquista y fusilado.

Año 1936
AISA (antes Industrias Loring) es trasladada a Alicante, junto al aeródromo de Rabasa, siendo nombrada como SAF 1, bajo el mando del capitán ingeniero aeronáutico Andrés Pitarch.

Año 1936
El comandante e ingeniero Manuel Bada Vasallo se pone a disposición de las autoridades republicanas, siendo destinado a Levante y Cataluña, pasando por Albacete, Murcia, Valencia y finalmente Barcelona.

9 de diciembre de 1936
Juan de la Cierva fallece en un accidente de avión al poco de despegar de Croydon, al sur de Londres. Se dirigía a Amsterdam.

Año 1936
Desde 1936 y hasta 1939, mujeres especialistas de Getafe montaron aparatos Polikarpov en Reus para la aviación republicana. Eran empleadas de CASA, que nunca admitió la fabricación de estos aparatos como propia.

11 de enero de 1937
Manuel Bada Vasallo es ascendido a teniente coronel.

Año 1938 Manuel Bada Vasallo es nombrado Director Técnico de la Oficina Central de Estudios Aeronáuticos de la República, instalándose en Sabadell.

Año 1939
Bada es sometido a Consejo de Guerra, depurado y expulsado del Ejército. Ante su grave deterioro de salud en prisión, es revisada su causa y se le dicta prisión menor en domicilio, pero no se le conmutan las accesorias y aunque fue indultado en octubre de 1940, nunca volvería al Ejército.

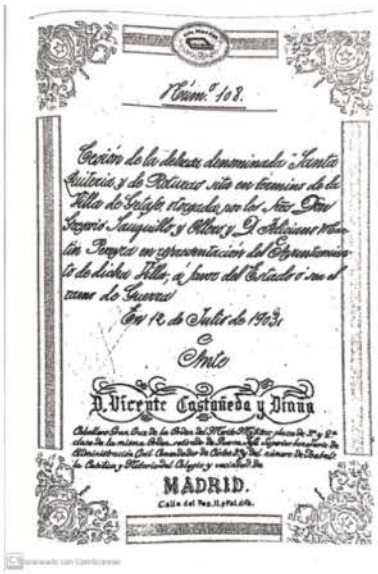
Año 1940
Bada se instala en Getafe, donde vivió en la calle Madrid hasta el 8 de junio de 1963 en que falleció.

Año 1945
El cabo de Aviación Miguel Gómez Gallego de Guzmán repara la veleta y la cruz del chapitel de la Magdalena que tras el accidente de 1926 habían quedado torcidas.

Año 1946
El Gobierno de los EE UU es condenado a pagar 39 millones de dólares a "Autogiro & Co. of América" por haber utilizado patentes del autogiro, sin licencia, en los helicópteros que fabricó para la II Guerra Mundial.

28 de octubre de 1957
Se estrella en el Barranco de Filipinas, en el término de Getafe, un Douglas DC 3-47. Fallecen 21 personas entre tripulación y pasajeros. Se cree que fue un atentado de la OAS.

Los inicios


Núm.º 108.
Cesión de la dehesa denominada "Santa Quiteria y de Roturas" sita en término de la Villa de Getafe otorgada por los Sres. Don Gregorio Sanquillo y Olleros y D. Feliciano Martín Pereyra en representación del Ayuntamiento de dicha Villa, á favor del Estado ó sea el ramo de Guerra.
En 12 de Julio de 1903.
Ante
D. Vicente Castañeda y Diaz
MADRID.

CESIÓN DEHESA DE SANTA QUITERIA 1903

RAID PARÍS-MADRID 1911

GRÁFICO DEL AERÓDROMO DE SANTA QUITERIA

Empresas aeronáuticas en Getafe

Competidores

Ingenieros e inventores

JUAN DE LA CIERVA

MANUEL BADA VASALLO

Vuelos históricos relacionados con Getafe

PEREGRINACIÓN A JERUSALEN

VUELO MADRID-MANILA

EL JESÚS DEL GRAN PODER

EL CUATRO VIENTOS Y SUS PILOTOS EN LA HABANA

VUELO MADRID-BATA

Compañías aéreas que operaron en Getafe

IBERIA

CLASSA

LAPE

UNIÓN AÉREA ESPAÑOLA (UAE)

Pero la Guerra Civil dio al traste con todo...

TROPAS EN LA PLAZA DEL AYUNTAMIENTO DE GETAFE EN 1936

El papel de la mujer en la aviación

MARÍA BERNALDO DE QUIRÓS Y LA CAZA DE LA AVUTARDA

MUJERES DE GETAFE MONTANDO AVIONES EN REUS

MONOLITO DEL ACCIDENTE DE AVIÓN EN EL BARRANCO DE FILIPINAS

ASOCIACIÓN Amigos del Museo de Getafe

Para colaborar con nosotros o para cualquier información

Calle Daoíz, 16 - 28903 Getafe (junto a la UC3M)

Correo electrónico
museogetafe@gmail.com

Facebook
https://www.facebook.com/amigosmuseogtf

Instagram
https://instagram.com/amigosmuseogtf

Twitter
https://mobile.twitter.com/amigosmuseogtf

Web
museogetafe.wordpress.com
https://museo.getafe.es

EDITA
ASOCIACIÓN Amigos del Museo de Getafe

COLABORAN
GETAFE AYUNTAMIENTO
AIRBUS
Agrupación de Jubilados y Pensionistas de CASA-Airbus

Maquetación
Comunicación Ayuntamiento de Getafe
Marzo 2023