

**GETAFE Y “SUS ALTOS VUELOS” 1ª PARTE**

La mayoría de nosotros sabemos que al pueblo de Getafe se le conoce por “la cuna de la aviación”. Aunque no hemos sido la primera localidad española en presenciar como el hombre se elevaba del suelo, valiéndose de un medio mecánico, si tuvimos el privilegio de presenciar un vuelo histórico, pasando desde ese momento a formar parte de la historia aeronáutica, al ser elegido, nuestro pueblo, como meta de la Carrera Aérea Internacional Paris-Madrid, 1ª que se celebraba en el mundo y organizada por el periódico “Le Petit Parisien”



D. Ramón Abelló y D. Alfredo Kindelan, este último presidente del Real Aeroclub de España, solicitan del Ayuntamiento la cesión de la dehesa de Sta. Quiteria, para concursos y demostraciones aeronáuticas explicando en la solicitud las ventajas que supondría para el pueblo ser la meta de llegada del primer concurso aéreo. Su alcalde, Gregorio Souquillo Ollero y la corporación

municipal, con una rapidez inusitada en la administración, conceden el uso de la dehesa el día 2 de mayo de 1911, por considerar a esta la única entidad aeronáutica reconocida en España.

Que sepamos en Getafe no se existía más antecedente relacionado con el espacio aéreo, que el lanzamiento de un globo en la tradicional romería de la bajada de su patrona, la Virgen de los Ángeles, el día de la Ascensión del año 1835. Este suceso, tan lejano en el tiempo, no es posible relacionarlo con la urgente afición aeronáutica del consistorio de Getafe.

Se eligió un terreno de 1000 mts. de longitud por 300 mts. de ancho en el que trabajaron sin descanso preparando un improvisado aeródromo para el aterrizaje de los participantes, la explanación, cercado, instalaciones telefónicas, servicios de seguridad, comunicación, acceso para el traslado al campo de miles de personas, camiones, trenes especiales y la construcción de dos tribunas, una para SS MM. los Reyes y otra para invitados y socios del Real Aeroclub y un servicio de vigilancia para garantizar la seguridad que estaba a cargo de la Guardia Civil. Aquel 26 de mayo de 1911 fue un día grande para Getafe. De la estación de Atocha, entonces llamada del Mediodía, salieron 10 trenes especiales y de diferentes lugares llegaron tartanas, berlinas, automóviles y gente a pie que no querían perderse el acontecimiento social del año.



La prueba tenía la salida en el aeródromo de Issy-Les\_Molineaux, en Paris. Los 19 aviadores que participaban en ella tenían que recorrer una

distancia de 1.197 kms. y constaba de 3 etapas: Paris-Anguleme; Anguleme-S. Sebastián y S. Sebastián-Getafe. Mal empezó la competición pues el mismo día del comienzo, el 21 de mayo, uno de los pilotos, el francés Train, considerado el favorito por la prensa, perdió el control del aparato y se estrella contra la tribuna de autoridades, en el accidente muere el Ministro de la Guerra e hiriendo al Presidente del Gobierno francés, Monsieur Monis. . Se suspende



la carrera hasta el día siguiente y tuvo tantos accidentes que solo llegaron a S. Sebastián 3 pilotos: Garros que se quedó en tierra por una avería, Gilbert, que cayó en pleno vuelo al ser atacado por un águila y el vencedor de la prueba, Jules Vendrines, este piloto de 30 años que tan solo llevaba volando 6 meses; sin embargo fue el único aviador capaz de sobrevolar los Pirineos, que orientando su pilotaje en todo momento por las vías del tren, llega a su destino, el 26 de

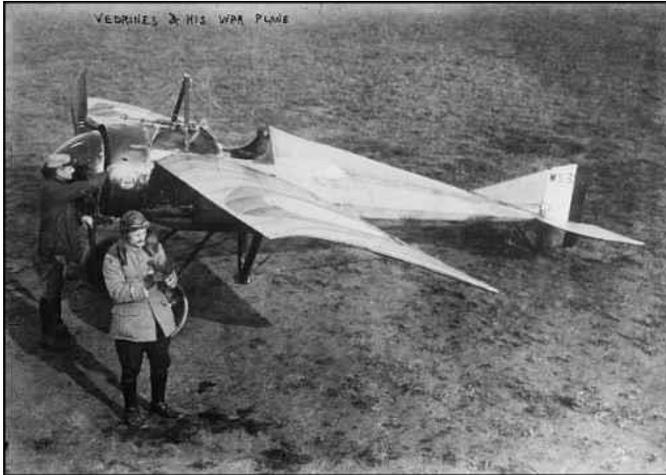
mayo, un día después de la fecha que se había previsto, no sin antes haber logrado superar numerosas dificultades. Después de 5 días de viaje y una duración de 12 horas y 47 minutos de vuelo real, con una velocidad media de 93'63 km/h. se convierte en un héroe nacional y su nombre con el de Getafe ocuparon la cabecera de la prensa, el ABC lo contaba así:

### **“Momento sublime”**

*Por fin uno da la voz anhelada “Ahí viene”. Nos apresuramos a mirar ansiosamente hacia el termino señalado y en efecto aparece un punto que poco a poco se va dibujando en el espacio con más firmeza y como a unos 200 m. Por las copas de los arboles vemos las silueta de la nave. No se oye un ruido, contenemos la respiración. El aeroplano viene en recta dirección hacia nosotros, da un gallardo viraje cruza la meta y cae suavemente donde la voluntad de Vendrines quiere, como un potro que se arrodilla ante un gesto de su domador. Eran las 8 horas y 6 minutos de la mañana, en aquel momento grandioso, imponente, indescriptible, las cortinas del cielo se abren y un rayo de sol besa en la frente al intrépido piloto. Vendrines da un formidable Viva España que es entusiásticamente correspondido con otro a Francia, se muestra expresivo, cordial y contento.*

Los fotógrafos desplazados disparan sus cámaras con gran complacencia de Vendrines que era acribillado a preguntas que él satisfacía con una verbosidad ocurrente y graciosa. Después de redactar algunos telegramas para París se dirige al restaurante, cuando le preguntan si quiere tomar algo caliente, y él

galante y complacido, respondió con esta gentileza: “No quiero nada caliente me basta con el calor de los españoles”. Sólo tomó una ración de bizcochos y una copa de champagne.



Vendrines hizo una relación del viaje, de sus proyectos, demostrando agudeza de ingenio y madurez de juicio sin el menor asomo de

fanfarronería. Relatando su viaje solo tuvo frases de elogio para la admirablemente dispuesto y organizado de este vuelo, como declaró no haberlo visto en país alguno. Vendrines encantado de los panoramas españoles que ha admirado de S. Sebastián a Burgos. Un encanto un verdadero encanto de paisaje, decía, aunque reconozca que si como admirador de la naturaleza esta última etapa me maravilla, como aviador debo decir que la juzgo muy peligrosa.

Después de aquella fecha la base de Getafe se convirtió en la referencia obligada de la aviación nacional.

El 3 de junio del mismo año el Real Aeroclub organizó el primer festival aéreo con la participación de aviones belgas, franceses y españoles que hicieron las delicias de los espectadores.

En marzo del año siguiente se instala la Escuela de Aviación Nacional y en 1913 comienzan a crearse escuelas de aeronáutica en nuestra localidad. El primer aeródromo de Getafe tiene un hangar o cobertizo con capacidad para 14 aviones. Durante años tenía una doble función, era aeródromo militar asignado a la Base Aérea de Madrid y aeropuerto de Madrid, usado por las líneas aéreas desde 1917, hasta que en 1932 se abrió el de Barajas pasando a este la aviación civil. Por otra parte, en Getafe se instaló en los años veinte la primera y principal factoría de la empresa C.A.S.A. Después de la Guerra civil el campo de vuelo fue muy ampliado, apareciendo años después las pistas pavimentadas. Varias unidades han tenido su base en Getafe después de 1939, destacando el Ala de Transporte Nº 35, que continúa en esta Base Aérea.

Otra fecha importante para nuestro municipio es la del 17 de enero de 1923 cuando se elevó por primera vez el autogiro de Juan de la Cierva. Que veremos en la segunda parte de “nuestra vinculación con la aeronáutica”.

### **ACTOS CONMEMORATIVOS DEL CENTENARIO**

El emblemático “Raid” París-Madrid, fue el acontecimiento que empujó al desarrollo económico, social y en particular de la industria aeronáutica del pueblo de Getafe y de la aviación mundial. Al cumplirse su centenario, el día 4 de junio, nuestro municipio contará con un circuito de actividades para rendirle homenaje. Como presidente de honor del centenario asistirán su Majestad el Rey y el Presidente francés, Nicolás Sarkozy. Dentro del comité de honor se encontraran el Presidente del Gobierno José Luis Rodríguez Zapatero y distintos Ministros del Ejecutivo central y el Alcalde de Getafe D. Pedro Castro. Los apasionados de la historia que asistan, podrán pasear por las explanadas del Acuartelamiento Aéreo de Getafe donde se alzarán una carpa acondicionada para los distintos actos y exposiciones.

También la Asociación del Patrimonio Morane-Saulnier, para conmemorar el centenario de esta carrera, ha organizado entre 17 y 23 de junio un reto aéreo Paris-Madrid con el lema de la aviación verde. Buscando el desafío de la aviación innovadora, utilizando las tecnologías del futuro aeronáutico, planeadores y ultraligeros. Los pilotos tendrán la oportunidad de demostrar la eficacia y sostenibilidad de sus máquinas especialmente en el cruce de los Pirineos. La competición constará de 4 etapas: Paris-Cognac-Tarbes-Burgos-Ocaña, entregándose los premios en el aeródromo de Cuatro Vientos.

**GETAFE Y “SUS ALTOS VUELOS” 2ª PARTE**

En Getafe tuvimos el privilegio de presenciar, un vuelo histórico, el día 26 de mayo de 1910, cuando Jules Vendrines pilotando un monoplano “Morane Borel” de 50 caballos, 4 cilindros y hélice de acero, tomo tierra por primera vez en la Dehesa de Santa Quiteria, (actual Base Aérea). Después de aquella fecha, de la que ya han pasado 100 años, Getafe se convierte en referencia obligada de la aviación nacional.

Después de la carrera ganada por Vendrines, los festivales aéreos y concursos celebrados en la Dehesa de Sta. Quiteria, demostraron que sus instalaciones tenían calidad para la práctica de la aviación. Un grupo de personas entre las que se encontraba el capitán José González Camó (piloto diplomado en Francia) deciden instalar la escuela de pilotos, con el título de Escuela de Aviación Nacional, abriendo en marzo de 1912. El primer alumno, apellidado Llamas, tuvo la mala fortuna de destrozar el avión de la escuela en uno de los aterrizajes en prácticas, esta circunstancia unida a otros contratiempos hizo que el proyecto fracasara.

Las instalaciones de la escuela son aprovechadas por Luis Montesinos Espartero, Marques de Morella, que las renueva y construye nuevos hangares, creando una nueva academia llamada Escuela Nacional de Aviación, conocida por las siglas “ENA”, abriendo los cursos en 1913.



El Marques de Morella, al tener más relaciones sociales que el anterior, logra traer a Juan de la Cierva, junto a dos compañeros, José Barcala y Pablo Díaz. Los tres habían fundado la sociedad BCD, cuyas siglas correspondían a las iniciales de sus apellidos, para que probaran aquí su prototipo “BCD-2”. El nuevo modelo voló a los mandos de Julio Adaro, uno de los profesores de la recién creada escuela que, además, fue muy bien acogida por los vecinos de Getafe haciéndose muy popular, siendo muchos los que acudían al campo para contemplar el vuelo de los futuros aviadores.

El Alcalde Emilio Cervera Alarnes y la Corporación Municipal viendo las posibilidades tan ventajosas para el municipio ceden los terrenos al Ministerio de Fomento con la condición que sea utilizado como escuela de aviación. El 2 de septiembre de 1913, el propio Ministro Rafael Gasset Chinchilla, acompañado por su hijo y altos cargos de su departamento se acercan a la escuela, apareciendo en todos los medios de comunicación la noticia del primer vuelo de un Ministro del Gobierno español inaugurando oficialmente la Escuela Nacional de Aviación en Getafe.

La aviación militar inicia sus actividades en las instalaciones de la Dehesa de Sta. Quiteria donde se alojaban destacados pilotos militares, pertenecientes a una escuadrilla acrobática que disponía de aviones rápidos. Uno de estos pilotos fue José Martínez de Aragón, un alumno aventajado, que en 1916 fue capaz de realizar dos “Loopings” en el cielo de Getafe ante el asombro de sus profesores.



También fue muy difundido el vuelo que realizó el profesor de la escuela Menéndez Valdés con Alonso, fotógrafo del diario “ABC”, sobre la plaza de toros de Madrid el día 19 de octubre del año 1913, en la corrida de despedida del torero Bombita. El aeroplano, sobrevolando el coso taurino, despertó tanta curiosidad entre los aficionados a la fiesta que no sabían a que atender, si al toro o al avión. Los diestros lo consideraron un acto inadecuado en algo tan serio como una corrida de toros. Lo cierto es que el “ABC” publicaba la 1ª fotografía aérea de una corrida en plena faena.

Juan de la Cierva sentía pasión por el arte de volar, con 16 años había construido un biplano y a partir de 1916 se dedica a realizar proyectos y a construir planeadores y aviones de ala fija, en 1919 un biplano experimental



trimotor diseñado por él y pilotado por Julio Ríos se estrella y conmocionado por el accidente se dedica a proyectar una aeronave más segura, cambiando el diseño de ala fija por la de ala giratoria que llamó autogiro, patentando este

proyecto que se hace realidad el 17 de enero de 1923, cuando el autogiro realiza el primer vuelo entre los aeropuertos de Cuatro vientos y Getafe (otra fecha inolvidable para la aeronáutica de nuestro municipio).

En 1932 De la Cierva termina de perfeccionar el mando de acción directa con el que el piloto dominaba por completo la evolución del autogiro. Un año más tarde, en virtud de los méritos obtenidos en el campo aeronáutico se le concede la Medalla de Oro de la Federación Aeronáutica Internacional.



Sin embargo no vivió lo suficiente para ver su autogiro convertido en helicóptero. Murió en un vuelo de rutina al estrellarse el avión de pasajeros en que viajaba el 19 de diciembre de 1936.

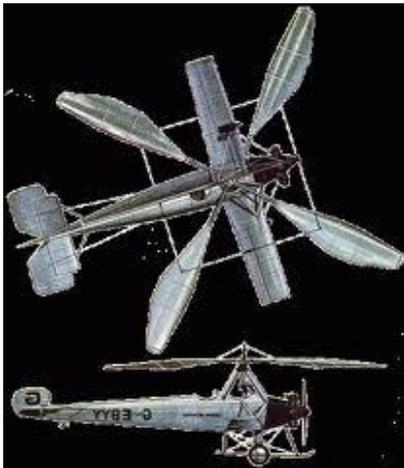


Desde el año 2001 el Ministerio de Educación y Ciencia otorga el premio Nacional de Investigación Juan de la Cierva. El objetivo de este premio es el reconocimiento a los méritos obtenidos a científicos e investigadores.

La memoria de Juan de la Cierva se mantiene viva en varias ciudades con las que tuvo relación: en Getafe existe un barrio con su nombre, una estación de Línea 12 de Metro. En Murcia, lugar que lo vio nacer, hay un monumento en su honor. En Cartagena es famoso el pastel de la Cierva y en Madrid,

Murcia, Málaga, Getafe, Vélez-Málaga, Totana y Puente Genil hay Institutos de Educación Secundaria que llevan su nombre.

La 1ª empresa aeronáutica que hubo en Getafe, sobre 1914, fue fundada por Amalio Díaz, hermano de Pablo el colaborador de Juan de la Cierva, trabajaba en la artesanía de la madera, instalando un taller para la fabricación de las hélices, además en esta fábrica se construían elementos de fuselajes y carrocerías de autobuses. Los productos fabricados en Getafe en especial las hélices gozaban de prestigio dentro y fuera de España, llegando a exportarse a Estados Unidos.



Amalio Díaz colabora con Juan de la Cierva en la construcción de un bombardero y en los trabajos del autogiro. Para procurarse madera de garantía no dudó en adquirir un bosque en la población asturiana de Salinas. Controlando todo el proceso de la materia prima desde la tala de árboles, el secado, el curado y la selección de los tableros más adecuados. Su personalidad y habilidad hizo que los políticos se fijaran en él para ocupar la alcaldía de Getafe en el año 1921.

Mª Teresa Garrote