

## LA C.L.A.S.S.A.

Getafe siempre ha sido pionero en muchas cosas, pero debemos reconocer que en lo tocante a la aviación, siempre ha estado en vanguardia. Una de las primeras aerolíneas de España fue C.L.A.S.S.A. (Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A. ) se creó el 13 de mayo de 1.929 y realizó su primer vuelo desde Getafe a Sevilla el 27 de mayo del mismo año. En la época del Directorio Militar de Primo de Rivera se decidió agrupar todas las compañías, que se habían creado hasta entonces, para el transporte por vía aérea de pasajeros y mercancías, en una sola, agrupándose por éste motivo las siguientes compañías:

Iberia, Líneas Aéreas de España.

U.A.E., Unión Aerea Española.

C.E.A., Compañía Española de Aviación.

C.E.T.A., Compañía Española de Tráfico Aereo.

TRANSAEREA COLON, Compañía de dirigibles.

El aeródromo de Getafe empezó a operar unos meses antes que el de Barajas, que lo hizo el 23 de abril de 1.931.

Fue el de Getafe el primer aeropuerto de Madrid en dar servicios aéreos al público, pues Cuatro Vientos, que es más antiguo que Getafe, solo se dedicaba al servicio aéreo militar. En octubre de 1.930 C.L.A.S.S.A. consigue la adjudicación, mediante concurso, de la línea Sevilla - Larache, para su explotación.



Getafe siglo xx

**AÑO**  
**1930**

Ford 4-AT-F

**Compañía:**C.L.A.S.S.A. (Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas)

**Historia:** Tras un primer vuelo de prueba el día 20 de mayo de 1930, el 27 de ese mismo mes hizo su primer vuelo entre la península y las islas Canarias (desde Getafe a Los Rodeos con escalas en Casablanca, Cabo Juby y Gando).

**Longitud:** 15,19 m.

**Envergadura:** 22,56 m.

**Velocidad máxima:** 172 km. /h.

**Autonomía:** 917 km.

César García Hemández - Recopilación para HABLEMOS DE GETAFE 162

Con los años se pusieron en servicio nuevas líneas y se ampliaron otras. Por ejemplo la de Madrid (Getafe) - Sevilla - Larache que se amplió a Casablanca - Agadir - Cabo Juby y Canarias. Su anuncio publicitario decía: "En 11 horas de Sevilla a las Islas Canarias". La llegada a Canarias se hacía a la base aérea de Gando.

**C.L.A.S.S.A.**  
**LINEAS AEREAS ESPAÑOLAS**

En 11 horas de Sevilla a las Islas Canarias.  
Se reanuda desde el 1º de Abril.

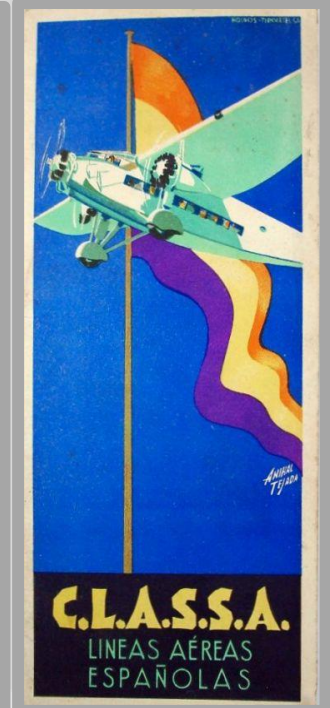
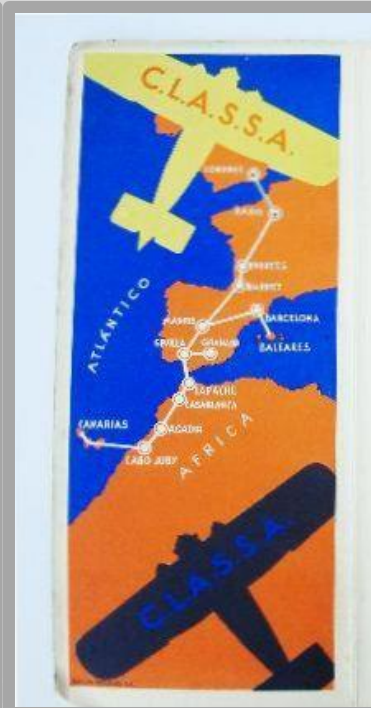
Salida de Sevilla, los días 5-10-13-20-25 y 30 de cada mes.

Salida de Canarias, los días 2-7-12-17-22 y 27

**P<sup>2</sup> LEALTAD, 4.**

INFORMES EN TODAS LAS AGENCIAS Y HOTELES.

**ISLAS CANARIAS**



MADRID  
Getafe  
20 de Mayo de 1930  
02:00

SEVILLA

CASABLANCA  
10:30

SIDI IFNI  
16:30

CABO JUBY  
16:30

GRAN CANARIA  
Gando  
19:30

TENERIFE  
Los Rodeos  
21 de Mayo  
09:30

El Ford en el páramo de Gando

En Cabo Juby

Se cubrieron también las líneas Madrid - Valencia, Madrid - Barcelona y otras. La línea de Madrid a Barcelona, con frecuencia diaria, que costaba 130 pts. el viaje, cuyo trayecto duraba 3 horas y 20 minutos.

En la Estadística de Servicio Aéreo de 1.930 (mes de octubre) figuran:

- Línea Madrid - Sevilla, 11 viajes de ida y 13 de vuelta, con 68 horas de vuelo totales y 77 pasajeros de ida y los mismos de vuelta.
- Línea Madrid - Barcelona, 28 viajes de ida y 28 de vuelta, con 189,75 horas de vuelo y 161 pasajeros de ida y 133 de vuelta.

## Lineas Aéreas Españolas C. L. A. S. S. A.

Hoy, jueves 20, inauguración de la línea aérea Madrid-Barcelona.

Duración del viaje, tres horas. Precio, 125 pesetas, ida o vuelta. Mercancías, 2,50 pesetas kilo. Aviones trimotores metálicos. Pilotos hasta con 1.500 horas de vuelo. Aeródromos eventuales cada 50 kilómetros. Estaciones meteorológicas cada 75.

### DESPACHOS DE BILLETES

Agencias de viajes y oficinas de CLASSA, en

MADRID	BARCELONA	SEVILLA
ALCALÁ, 71	RONDA DE SAN PEDRO, N.º 2	TRAJANO, 2
Teléfonos { 52922 53812 53813	Teléfono 14195	Teléfono 26938

Informes en todos los hoteles.

Por supuesto, todos los vuelos desde la base aérea de Getafe.



*En Octubre de 1930, fecha a la que corresponde la fotografía, el Junkers G-38, el que entonces era el avión más grande del mundo, visitó Getafe. Puede vérsese en el centro de la fotografía rodeado de curiosos. Obsérvese la manga de viento sobre el tejado del segundo hangar de la derecha.*

Pero desde Getafe no solo operaban vuelos nacionales, también se hicieron viajes internacionales; se llegó a acuerdos con compañías como C.G.A. (Compagnie Generale Aeropostale) para operar en Francia y más adelante en Inglaterra. Se crearon los viajes de Madrid (Getafe) - Paris - Londres. El viaje de Getafe a Londres duraba nada menos que 12 horas y como en las corridas de toros: Si el tiempo no lo impedía.

Los aviones salían de Getafe a las 7,30 horas de la mañana; hacía escala en Biarritz a las 10,45, tras 3 horas y 1/4 de vuelo; desde allí a Burdeos, donde llegaba a las 12,30 horas, con 1 hora y 3/4 de vuelo; de Burdeos a Paris, concretamente a Le Bourget, llegando a las 16,15, con 3 horas y 3/4 de vuelo; de Paris a Londres, donde llegaba a las 19,00 horas, tardando 3 horas y 3/4. En total entre 12 y 13 horas de vuelos y escalas.

Los precios que se cobraban por los billetes eran:

- Madrid - Biarritz	150 pts. Solo ida.	270 pts. Ida y vuelta.
- Madrid - Burdeos	250 pts. Solo ida.	450 pts. Ida y vuelta.
- Madrid - Paris	425 pts. Solo ida.	765 pts. Ida y vuelta.
- Paris - Londres	600 frs. Solo ida.	1.140 frs. Ida y vuelta.

Se admitían 15 kg de equipaje por pasajero y el exceso se pagaba a 2,3 y 5 pts. por kilo, según se fuese a Biarritz, Burdeos o Paris. De Paris a Londres el exceso se pagaba a 10 frs. (Francos) por kilo.

Los viajes que se hacían desde las ciudades al aeropuerto, eran gratuitos, en automóviles de la Compañía.

Si tenemos en cuenta en valor de la peseta en 1.930 y que actualizada al año 2.013 serían, por cada peseta de entonces, unas 800 pts. de hoy día o 4,8 €; el viaje de Madrid a Londres costaría unos 4.920 € solo viaje de ida. Toda una fortuna por hacer un viaje. Pero la evolución ha sido evidente. ¿Quién viajaba entonces y quien viaja ahora?

La Compañía ofrecía también otros servicios, como el que se señala en la publicidad de la línea Madrid - Barcelona: "Un servicio de restaurant automático, provisto de los más excelentes manjares y bebidas suministradas por la Compañía, a precio de coste".

Había otros elementos en el viaje, como los tipos de aviones y sus capacidades y sus sistemas de seguridad.

Entre sus sistemas de seguridad publicitaban que solo utilizaban aviones trimotores, por si hubiese un fallo en algún motor y además decían que tenían aeródromos eventuales cada 50 kms. para cualquier emergencia. Entre los datos estadísticos de 1.930 se dan 16 averías de motores, sin ninguna consecuencia.

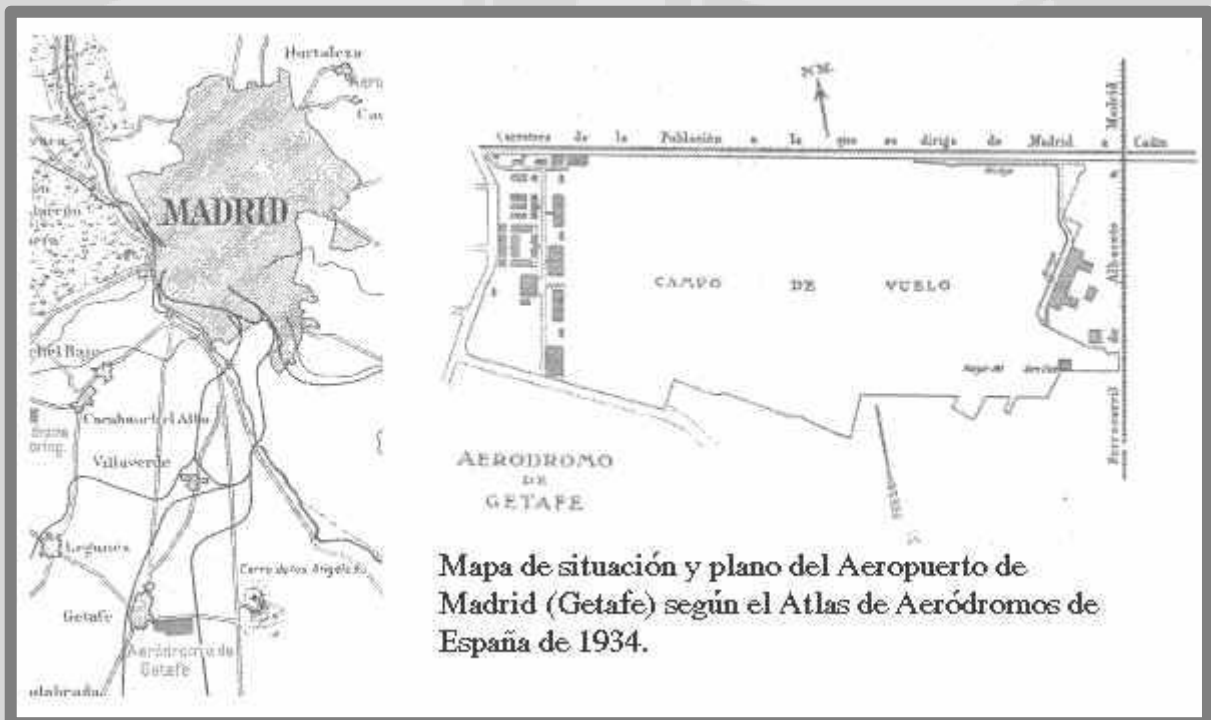
Un elemento imprescindible era siempre la meteorología. En los vuelos a Sevilla se reflejan 16 días sin vuelos por causa meteorológica y en los de Barcelona, 28 días sin vuelos, por la misma causa.

En cuanto a los aparatos, los más utilizados fueron sobre todo los Junkers G24, con capacidad para 12 personas, le seguían los Fokker, con capacidad para 10 personas y los Ford, americanos (los dos primeros eran europeos, alemán y holandés, respectivamente) que fueron los de mayor capacidad, 14 personas.

También hubo un servicio de aviones más pequeños, como el De Havillan Dragon o más pequeños aún, usados como aviones - taxi y otros variados.

Hubo ocasiones en que en ferias y exposiciones que se celebraban en algunas capitales importantes de España, se concentraban una buena cantidad de la flota de aparatos de la Compañía, para atender vuelos especiales para tales ocasiones. P.E. En Sevilla, para la Feria de Abril hubo grandes concentraciones de esos aparatos.

Tras la proclamación de la Segunda República, se nacionalizaron todos los servicios aéreos, se suspendieron los contratos de C.L.A.S.S.A., trasladándolos a una nueva empresa pública que se llamó L.A.P.E. (Líneas Aero-Postales Españolas). Todo el accionariado de C.L.A.S.S.A. fue indemnizado y la Compañía, dada de baja.



Durante los años que transcurrieron desde su incautación por el Directorio Militar en 1.929, Iberia no se disolvió, ni fue dada de baja, presentaba sus balances con rendimiento cero y se mantuvo dada de alta, pero sin negocio, hasta que en 1.937 fue puesta, nuevamente en marcha, como compañía de bandera del régimen franquista.

Getafe ya había sido abandonado como aeropuerto civil, en beneficio de Barajas y de los getafeños.

Getafe a 17 de mayo de 2.013

HG