

Aeródromo de Manises, su primera época

De 1932 a la llegada de los primeros Sabres

José Miguel Sales Lluch

1932. ATERRIZA EL PRIMER AVIÓN

EL 6 de noviembre de 1932, numeroso público se congregaba en el conocido como Llano de Quart y Manises. A pesar de los cordones de seguridad establecidos, las Fuerzas del Orden se veían en serios problemas para contener a la entusiasta multitud. Todos querían observar de cerca el aeroplano que allí aterrizaría. Un punto asomó por la lejanía acompañado por el inconfundible ronroneo del motor. La blanca silueta del DH-60 Gipsy Moth EC-ANN "Valencia", pilotado por Alonso Alarcón Artal y su pasajero como acompañante, el Alcalde de Manises José Carpintero, no tardó en alcanzar la pequeña fran-

ja de terreno despejado sobrevolándolo. Antes de aterrizar, Alarcón tendría que realizar varios intentos, pues la pista, en algunos momentos era invadida por parte del público. Cuando encontró el instante adecuado, las ruedas del Moth se posaron sobre el terreno. Todavía rodando, los cordones fueron sobrepasados y los allí reunidos rodearon el avión felicitando al piloto. Quedaba de esta forma inaugurado el que ya se conocería como Aeródromo de Manises.

Pocas fechas antes del desarrollo del acontecimiento relatado, ese lugar, era uno de los numerosos campos de algarrobos, con algún que otro olivo, existentes en la zona. Alarcón, hasta entonces, operaba con su Moth realizando paseos aéreos e impartiendo clases en la Escuela de Aviación de Valencia junto a Alfonso Casas y Felipe Segovia, desde



Vista aérea del aeródromo, probablemente en 1935. Al fondo, se distingue la ciudad de Manises. Las líneas discontinuas blancas indican el perímetro del aeródromo durante esta época, en el cual se puede apreciar la polvareda levantada por el despegue de un avión.

el Campo de Aviación de la Playa de la Malvarrosa, el cual no era muy adecuado para su uso aeronáutico por su inmediata vecindad con el mar. En esta situación, se aprovechaba cualquier vuelo por las inmediaciones de Valencia para encontrar terrenos propicios donde instalarse definitivamente, tanto la Escuela como el Aeroclub de Valencia fundado en marzo de 1932. En una de las ocasiones Alarcón visitó al Alcalde de Manises, José Carpintero Alpuente, a quien comentó sus expectativas. La idea de la construcción de un aeródromo en su ciudad entusiasmó al alcalde quien, después de entablar conversaciones con los propietarios de los terrenos, publicó un bando en el cual se autorizaba a los vecinos cortar los árboles, y hacer uso particular de toda la leña de este modo obtenida. El llamamiento fue atendido y realizado en 48 horas de forma inmediata...y también efectiva, como relataba la prensa escrita de la época: "Seguramente un pedrisco o langosta en un trigal, no dejó el campo tan limpio, como hombres, mujeres y niños, cual hormiguero humano lo dejaron". Más tarde, en días posteriores, tractores orugas fueron los encargados de extraer los tocones de los árboles y procedieron a nivelar el terreno.

SE INICIAN LAS ACTIVIDADES

AL principio, el Gipsy Moth de Alarcón sería el único avión en utilizar Manises como base de sus habituales vuelos, trasladándose al poco tiempo desde la Playa de la Malvarrosa el pequeño cobertizo, conocido como "La Barraqueta", donde guardaba la avioneta con las alas plegadas. A partir de febrero de 1933, el Aero Popular de Levante, constituido en septiembre de 1932, iniciaría sus actividades de Vuelo sin Motor con un planeador elemental Zögling. A pesar de lo llano del aeródromo, sin ninguna elevación próxima, los miembros del Aero Popular valiéndose de gomas para lanzarlo al aire, se esforzaban cada domingo en conseguir vuelos de mayor duración, aunque el tiempo de permanencia se midiera en segundos. Tendrían que pasar todavía algunos meses antes de poder descansar de tan innumerables carreras, al comenzar en mayo los remolques valiéndose de un automóvil.

La construcción de un pequeño hangar de madera para dos aviones con fondos aportados por los socios del Aeroclub de Valencia; sería una de las primeras instalaciones con que contó el aeródromo. A uno de los lados se añadiría una reducida oficina para su uso por parte de la futura Escuela.

La solitaria Moth pronto se vería acompañada por otro avión. En julio de 1933, Antonio Martínez Carmona con la Klemm L.25 EC-AAO, de la Sociedad de Transportes Aéreos Carmona y Lefort, se asentaría definitivamente en Manises dedicándose principalmente a los vuelos de publicidad, y los habituales viajes sobre Valencia de toda aquella persona deseosa de contemplar "desde lo alto" los alrededores de la ciudad. El avión pintado en plata, a decir de algunos purpurina un tanto desgastada, no tardaría en hacerse familiar en Manises siendo conocido por los lugareños como "El

Abaecho" (Bacalao), este nombre un tanto extraoficial, pues ya tenía el suyo propio que atendía al de "Colilla", un personaje de las páginas dominicales del periódico El Mercantil Valenciano, y cuya simpática silueta figuraba en el fuselaje. Eran numerosas las ocasiones, durante los meses posteriores, poderlo contemplar paseando su silueta, un tanto de velero, por el cielo valenciano anunciando alguna que otra casa comercial por medio de grandes letras pintadas bajo las alas.

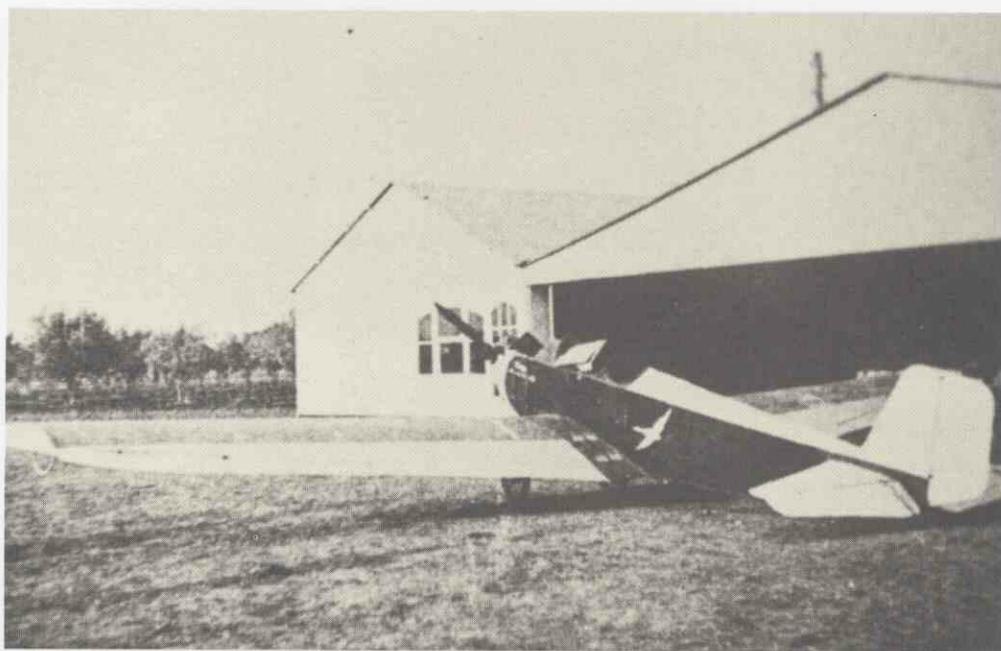
LA INAUGURACIÓN OFICIAL

COMO en la ocasión anterior, numeroso público se reunió un ventoso día de marzo de 1933 en la inauguración oficial del Aeródromo de Manises.

Para el evento se organizó una Fiesta de Aviación donde se dieron cita más de cuarenta aviones, concentración jamás vista hasta el momento en el lugar. Diferentes Escuadrillas de Breguet XIX, Nieuport Ni-52 y de Havilland DH-9 del Servicio de Aviación Militar se trasladaron a Manises, quedando estacionados en dos filas, una frente a otra, algo que verdaderamente impresionaba a los allí asistentes. Después de la bendición de los aviones quedó inaugurado el aeródromo, el cual algunos por aquel entonces comenzaban a denominar, con cierto entusiasmo, aeropuerto.

Durante ese mismo mes, el día siete, las avionetas participantes en la Vuelta Aérea a España concluirían su tercera etapa en el aeródromo procedentes de Alicante. Las avionetas serían el Fiat AS-1 EC-ALA con Gerardo Basterrecha, el Monocoupe 90 EC-MAA de Fernando Flores y el DH-60 G Gipsy Moth EC-APA de Arturo Zúñiga.

Poco a poco, la actividad aeronáutica se asentaba en el aeródromo. El 3 de abril se recibe la visita del primer avión de nacionalidad extranjera, el de Havilland DH-60 G Gipsy Moth G-AAJO, propiedad de Edwin Montagu, pilotado por Rupert Bellville en viaje turístico por tierras españolas. No sería esta la única vez que ambos recalarían en Manises; al año siguiente también lo hacían, aunque en esta ocasión con el DH-85 Leopard Moth G-ACLN, que curiosamente lu-



El Klemm L.20 EC-GGA del Aero Club de Valencia, aparece fotografiado frente al primer hangar de madera y las oficinas usadas por el Aero Club. Detrás de estas instalaciones, se vislumbra uno de los postes del tendido eléctrico, protagonista de más de un incidente.

cía pintado sobre el capó del motor la botella TÍO PEPE y el anagrama de las Bodegas González Byass.

Durante este mes también se recibe la visita del Inspector de Aeropuertos, quien comprueba "in situ" como van desarrollándose los trabajos de ampliación. Por otro lado, los aviones del Servicio de Aviación comienzan a utilizar el aeródromo con asiduidad. El 6 de mayo una escuadrilla de once Nieuport Ni-52 del Grupo 11, de camino a Los Alcázares para practicas de tiro, hace escala en Manises no sin antes ofrecer un improvisado y espectacular vuelo de acrobacia en formación sobre Valencia admirado por un público, que sorprendido, se asoma a los balcones e invade las calles. Al día siguiente, son diecinueve Breguet XIX del Grupo 31 los que aterrizan procedentes de Barcelona con destino a Getafe, esta vez para repostar combustible y efectuar reparaciones. El Jefe de la Escuadrilla, dirigió la atención de los responsables del aeródromo hacia una línea eléctrica, lindante por entonces con el campo de vuelo, muy peligrosa durante la fase de aterrizaje, la cual se convertiría en protagonista de más de un susto como veremos más adelante.

Próximo ya mediados de mes, el día 12, un Breguet XIX especialmente equipado del Grupo 23 pilotado por el Teniente Olaga y como observador al Brigada Barrión, se trasladó para verificar el correcto funcionamiento del radiogoniómetro montado en la Estación de Radio de la cercana localidad de Paterna.

Otra de las nutridas concentraciones de aviones militares en Manises, tuvo lugar el 26 de octubre con motivo del traslado de los restos del escritor Vicente Blasco Ibáñez a Valencia. Desde sus respectivas bases acudieron para participar en el desfile aéreo sobre la ciudad del Turia, fijando el aeródromo como su base y desbordando en gran medida la capacidad de éste.

ÉPOCA DE EXPANSIÓN

1934, trajo el inicio de las gestiones en la adquisición del resto de los terrenos necesarios para la ampliación del aeródromo, materializándose éstas durante el mes de agosto. Mientras tanto, en marzo, se recibe la autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil para iniciar las actividades de la Escuela del Aero Club de Valencia. Para su dirección fue designado Alonso Alarcón y como profesores Rafael Mazarredo y Trenor y Marcelo Naranjo Castaño. Como primer paso de su funcionamiento, el Aero Club adquiere su primer avión propio, el Klemm L.20 EC-GGA, con el cual se comienzan a impartir las clases.

La visita de Juan de la Cierva a Valencia, con motivo de realizar una demostración de las posibilidades de autogiro sobre la cubierta del DÉDALO surto en el puerto, fue uno de los acontecimientos más destacados de ese año. El 7 de marzo, Juan de la Cierva se traslada desde Madrid con el autogiro C.30 G-ACIO acompañado por el Comandante Fernández Mulero, aterrizando en Manises a las 10'45 de la mañana. Como en todos los acontecimientos relevantes, la presencia de público era considerable... "El entusiasmo del público que llenaba el aeródromo y que rodeó el aparato fue tan grandioso, que no cesaba de aplaudir y agitar los pañuelos". Acto seguido, La Cierva volvería a despegar efectuando una serie de evoluciones mostrando las características más destacables del autogiro, para más tarde sobrevolar Valencia y aterrizar nuevamente en Manises. Fue por la tarde cuando se efectuó la demostración sobre la cubierta de popa del DÉDALO, los valencianos deseosos de no

perderse ninguna de las exhibiciones, también estuvieron presentes en el puerto... "La noticia atrajo al puerto a una enorme muchedumbre que ocupó todos los lugares donde el espectáculo podía presenciarse. Numerosas embarcaciones cargadas con público surcaban la dársena. Para trasladarse al puerto se habían utilizado todos los medios de locomoción". A las cinco apareció el C.30 sobre el lugar, y tras sobrevolar la dársena se dirigió hacia el DÉDALO. La experiencia fue un éxito, mostrando ampliamente lo adecuado del uso del autogiro desde el DÉDALO. El cronista allí presente relataba así lo acontecido... "El descenso fue completamente en vertical. El público, entusiasmado prorrumpió en una atronadora salva de aplausos".

El inicio de la época estival trajo consigo un interesante trabajo para Antonio Martínez Carmona y su Klemm. Contratado por el periódico El Mercantil Valenciano, se dedicó junto a un fotógrafo-redactor, a realizar reportajes "a vista de pájaro" de algunos pueblos valencianos que aparecían periódicamente publicados. Pero sin duda una de las noticias más relevantes, fue la inauguración de la línea aérea Madrid-Valencia por LAPE, el primer servicio regular de pasajeros y mercancía instalado en Manises.

La tarde de 1 de septiembre procedente de Barajas, aterrizaba el Ford 4-AT EC-RRA pilotado por Rein Loring con la tripulación Pascual Yagüe, mecánico de vuelo y el radiotelegrafista Hernández. El servicio regular quedó establecido con carácter semanal, no pudiéndonos resistir a reflejar las tarifas que entonces regían: 110 pesetas el billete de pasajero y 1 peseta el kilo de mercancía. Provisionalmente LAPE usó como sede de sus oficinas, en el mismo aeródromo, la pequeña habitación de la Escuela del Aero Club de Valencia, mientras la Dirección General efectuara las obras del edificio destinado a terminal de pasajeros, en terrenos próximos a las instalaciones de Aero Club.

El 30 de octubre Carmona sufriría un accidente con su Klemm EC-AAO, afortunadamente sin consecuencias graves. Después de realizar un vuelo rutinario sobre Valencia con un pasajero, se dirigió hacia Manises; tras realizar unas cuantas pasadas, al parecer con el propósito de aterrizar, remonto el vuelo. Encontrándose ya a pocos kilómetros del aeródromo, entre El Pla y La Cañada, el avión por causas sin explicar, entró en pérdida cayendo en picado, yéndose a estrellar en un campo de algarrobos. Piloto y pasajero salieron con bien del suceso, sólo con algunas magulladuras de consideración, pero el Klemm quedó totalmente destrozado.

Algo más tarde, le tocó ser protagonista de otro incidente al Klemm EC-GGA del Aero Club pilotado por Marcelo Naranjo. Tras un corto vuelo y al disponerse a aterrizar, el patín de cola tropezó con el tendido eléctrico lindante con el aeródromo capotando seguidamente. Después de precipitarse, el Klemm quedó "bebiendo agua" y su piloto, al parecer no sujeto por el cinturón de seguridad, salió despedido dando con el suelo en posición un tanto cómica aunque sin ningún daño, saldándose el percance con solo la rotura de la hélice. Tras este accidente, la línea eléctrica, numerosas veces señalada como un auténtico incordio por los pilotos visitantes y locales, quedaría definitivamente anulada.

Ya en 1935, el 18 de enero, LAPE introduce el de Havilland DH-89 Dragon Rapide en la línea regular Madrid-Valencia, y se adjudica la construcción del ansiado hangar que pronto comienza a materializarse a lo largo de todo el año. Como indicando lo acertado de la decisión, durante el mes de marzo una tormenta acompañada de un fuerte vendaval destroza por completo el hangar de madera, ocasionando daños a dos aviones que allí se encontraban. Uno

de ellos era el Klemm del Aero Club, sobre el otro se tienen algunas dudas; muy probablemente se tratara del Gipsy Moth de Alarcón, aunque desde fechas antes existía en el aeródromo un DH-60 GIII Moth Major del cual todavía se desconoce su identidad con certeza, y al parecer adquirida por Rafael Mazarredo. Ambas avionetas serían reparadas posteriormente en el taller de ebanistería de uno de los socios del Aero Club.

En mayo dos nuevos aviones llegarían al aeródromo, ambos trasladados en vuelo desde Inglaterra por Rafael Mazarredo acompañado, el primero, por su propietario mientras el segundo lo era por Federico Valles. Los dos eran sendos productos de la compañía Miles (entonces Phillips & Powis Aircraft Ltd.) de Woodley; el adquirido por Ricardo Moroder pertenecía al modelo M.2 Hawk el cual, una vez en nuestro país, recibiría la matrícula EC-ZZA, el otro era del modelo M.2H Hawk Major con destino a la Escuela del Aero Club de Valencia, tras lucir la matrícula de traslado EC-W44, recibiría la definitiva EC-DDB.

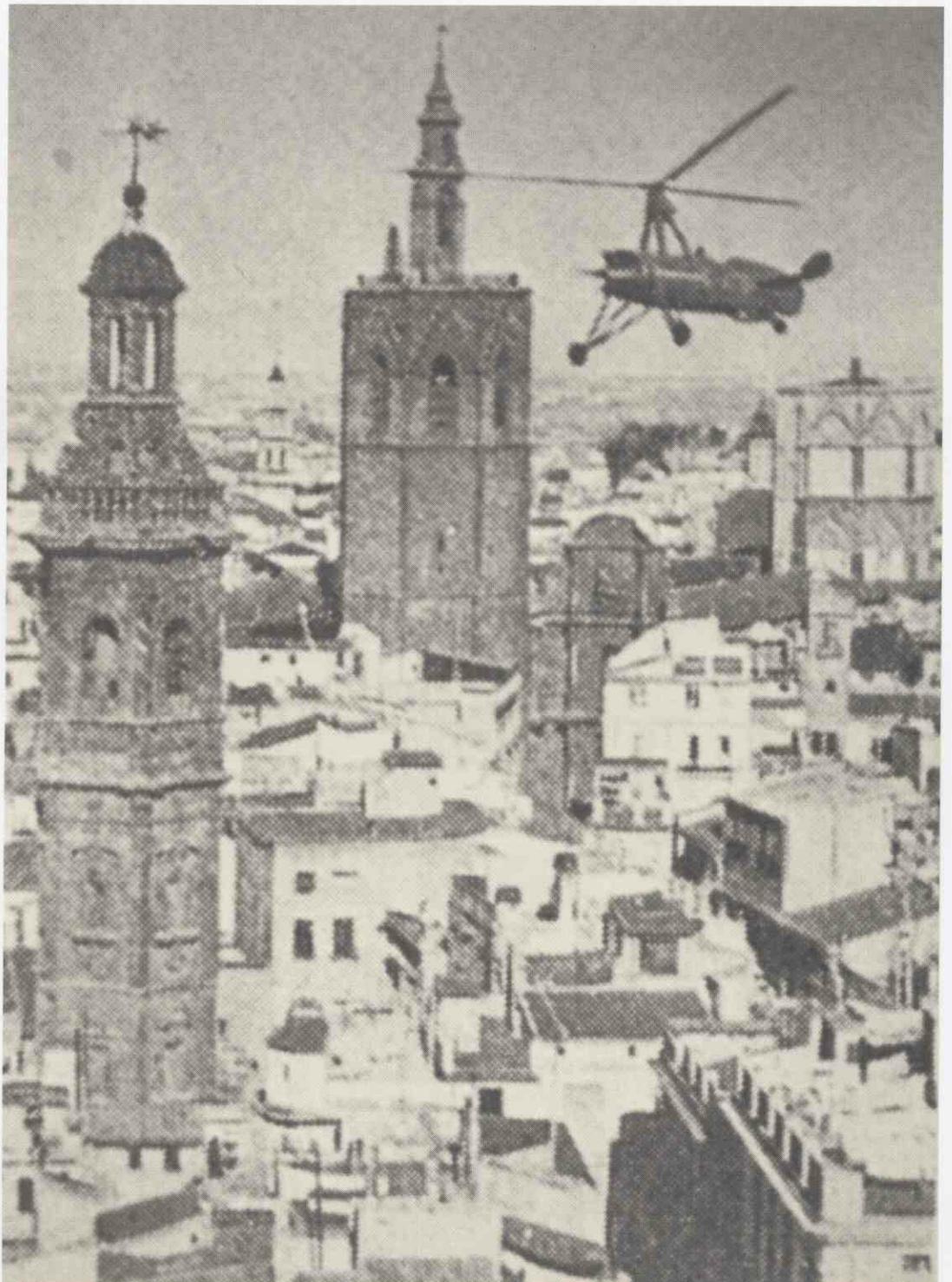
La llegada de los meses veraniegos vendría acompañado de novedades. Una fue la compra en junio de otro producto Miles por Rafael Mazarredo, en esta ocasión se trataba de un M.3A Falcon Major trasladado con la preceptiva matrícula de "ferry" EC-W48, asignandosele más tarde por el Registro la correspondiente EC-BDD. La otra sería la inauguración de dos líneas comerciales por parte de LAPE. El 20 de julio el trayecto Valencia-Barcelona, servido por Fokker F.VIIb.3m, y el 6 de agosto el correspondiente a Valencia-Palma de Mallorca, como prolongación de la línea Madrid-Valencia, también operado con trimotores Fokker. Para los redactores del Mercantil Valenciano no pasó desapercibida esta línea. El vuelo sobre el Mediterráneo parecía algo novedoso y refrescante, con el cual atraer la atención de los lectores; así pues, no tardaron mucho en aparecer impresas las correspondientes crónicas aéreas, escritas, no sabemos si por un periodista en cierto modo receloso al sobrevolar tal extensión de agua a, pesar del entusiasmo mostrado en describir sus impresiones. Poca existencia tendría en el tiempo esta línea, pues en abril del año siguiente el servicio sería suspendido.

El parque de aviones de los socios del Aero Club aumentaba paulatinamente; ese mismo

mes de agosto Vicente Ríos Seguí adquiría el Messerschmitt M.35 EC-BDB, y finalizado el año, en noviembre, era Federico Valles Gil Dolz quien compraba el De Havilland DH-85A Hornet Moth registrado con la matrícula EC-EBE.

Iniciado 1936 el hangar estaba concluido. No se podía decir que pasaba nada desapercibido; sus grandes puertas estaban pintadas con unas llamativas franjas en zig-zag de color rojo. Tal vez como ineludible aviso visual de su existencia para pilotos despistados.

Los socios del Aero Club no demoraron su participación con los nuevos aviones en concursos aeronáuticos. Mazarredo con su M.3A Falcon Major, Moroder con el M.2 Hawk y Valles con el prácticamente estrenado DH-85A Hornet Moth, partían hacia Barcelona en enero a la celebración del



La Cierva con su autogiro C.30 G-ACIO. Después de haber despegado el 7 de marzo de 1934 desde Manises, sobrevuela Valencia ante las conocidas torres de "El Miguelete" y "Santa Catalina".

I Rally Aéreo Internacional. Ocuparon las tres primeras plazas en la prueba denominada "Rally a Barcelona" y sexto Federico Valles, octavo Rafael Mazarredo y décimo Ricardo Moroder en la clasificación general.

Al mes siguiente, se inauguraría la iluminación nocturna del aeródromo, uno de los primeros de España, y abril sería testigo de la presencia de dos aviadoras famosas. En los primeros días fue Amy Johnson quien aterriza con su Percival Gull Six G-ADZO, más tarde, el día 19, sería Jean G. Batten quien lo hacía con el también Gull Six G-ADPR. Ambas permanecerían unos días en la capital valenciana.

GUERRA CIVIL

AL inicio de la Guerra Civil, todos los aviones del Aero Club y de propiedad particular fueron requisados. Pronto comenzaron a realizar misiones de observación y reconocimiento por los alrededores del aeródromo, así como sobre las poblaciones vecinas recabando información en el desarrollo de la situación. Progresivamente algunos de estos aviones fueron desplazándose a otros lugares abandonando el aeródromo, o quedaron fuera de servicio inmediato. Tan solo se tiene constancia de que operaron con regularidad desde Manises durante los meses posteriores, el DH-60 Gipsy Moth EC-ANN, el Miles M.2H Hawk Major EC-DDB y el DH-85A Hornet Moth EC-EBE, efectuando los rutinarios vuelos de observación y enlace con las co-

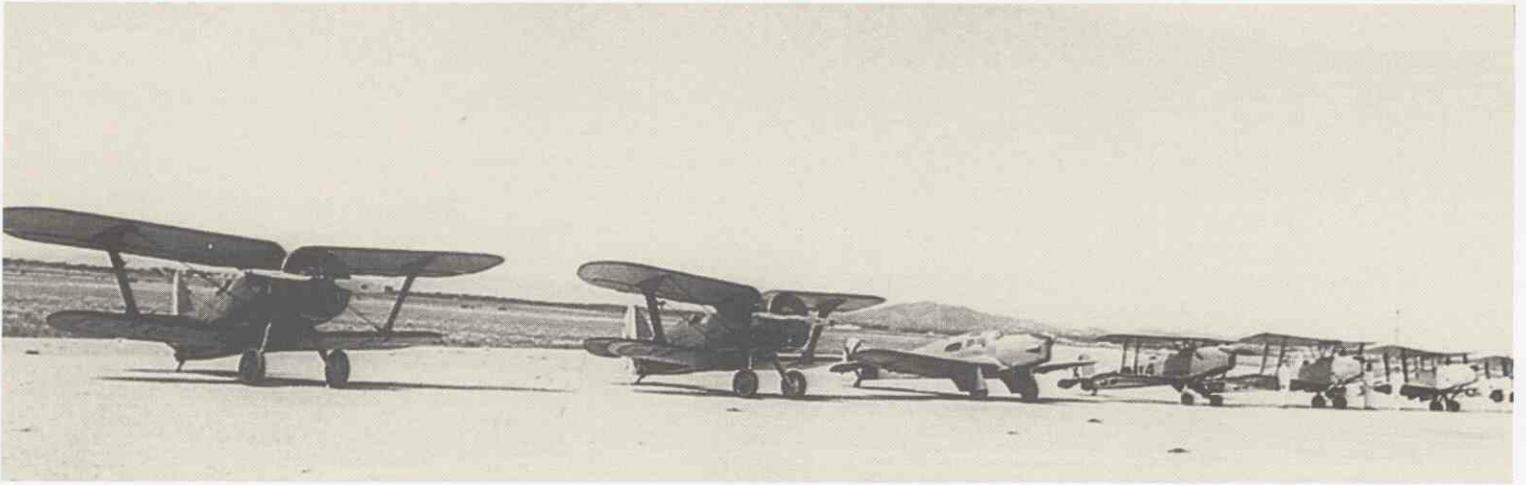
lumnas de milicianos en el sector de Teruel y aeródromos cercanos a Barcelona.

Con un CASA-Vickers Vildebeest de la Aeronáutica Naval, pilotado por el Capitán Carlos Lázaro desplazado desde Los Alcázares dan comienzo los primeros vuelos de reconocimiento sobre el sector de Teruel, que pronto se vería reforzado por otros tres Vildebeest y tres Hispano-Suiza E.30 formando una escuadrilla al mando del Capitán Lázaro, fijando Manises como base de operaciones; a estos se uniría, durante el mes de septiembre, un pequeño grupo de Breguet XIX bajo las ordenes de Juan Vargas. Para su protección fue destacado un solitario Nieuport Ni-52 pilotado inicialmente por Carlos Lázaro, aunque este pronto instruyó en su manejo al piloto civil, y profesor del Aero Club, Marcelo Naranjo, quien a partir de entonces realizaría los servicios con este avión.

Un hecho poco conocido, fue la llegada el 5 de agosto, procedentes de Madrid, de los pilotos filipinos Arnaiz y Calvo con su avión Fairchild 24 C8 "Commonweal of the Philippines", protagonistas en julio del vuelo Manila-Madrid. Sin duda acompañados de muy buena suerte, al existir la posibilidad de ser derribados por error en el transcurso del vuelo, aterrizaron en Manises sin ninguna novedad. En el aeródromo no se tenía noticia del vuelo, cuyo motivo era efectuar una visita a los familiares de Calvo residentes en Valencia. Una vez enterados que se trataba de los pilotos filipinos protagonistas del reciente Raid, no tardaron en ser objeto de un cordial e improvisado recibimiento en el hangar



Tomada desde un Savoia SM-79 de la Aviación Legionaria hacia 1938, en plena Guerra Civil. La foto nos permite apreciar en su parte superior, el cauce del río Turia, la ciudad de Manises y, en la parte inferior izquierda, el aeródromo con su pista principal. (Foto Juan Arréaz)



En la zona de aparcamiento, frente al hangar durante primeros de 1945, Dos I-15, un Bü-131 y el Miles M.3 de Escuadrilla de Región Aérea de Levante, aparecen junto a un Tiger Moth y dos Moth Major del Aero Club de Valencia luciendo matrícula militar.

por parte de los pilotos destacados en Manises. Después de permanecer el resto de la jornada, era intención de ellos partir hacia Barcelona y embarcar rumbo a su país.

En diciembre comenzaron sus misiones desde Manises los Potez 54, sustituyendo a los Vildebeest que dejaron operar en octubre. A finales de ese mismo mes, Marcelo Naranjo a los mandos de un Nieuport Ni-52 sufrió un desafortunado accidente. Cuando se disponía a aterrizar, no se percibió de un Latecoere cargado con municiones que en ese momento iniciaba la carrera de despegue, colisionando con él y produciendo la inevitable explosión de los dos aviones.

A lo largo de todo el conflicto, prácticamente no existiría en Manises ninguna unidad del Arma de Aviación Republicana con base permanente, siendo utilizado como aeródromo de despliegue de muchas Escuadrillas en momentos puntuales de las operaciones. Resultaba escalofriante presenciar, en ocasiones, el despegue de alguna Escuadrilla, principalmente de I-15, cuando se producía una alarma por bombardeo. Desplegados por el perímetro del aeródromo, partían desde sus emplazamientos de dispersión a pleno motor, cruzando sus trayectorias entre la enorme polvareda levantada.

Tan sólo permanecerían de forma más o menos fija, unidades de los Grupos 71 y 72 de Defensas de Costas, encargados los primeros de la protección del puerto y ciudad de Valencia, frente a los ataques de la Aviación Legionaria desde Mallorca esencialmente.

LA POSTGUERRA

FINALIZADA la contienda, poco material aéreo se recuperó en el aeródromo. Entre él se encontraba un Gil-Pazo GP-1 EG-020, un Miles M.3 EN-001 y el Douglas DC-2 de LAPE EC-AAY, muy probablemente el utilizado por los "Casadistas" durante el último mes de la Guerra.

En este relativamente abandonado, en su actividad aérea, aeródromo tomaron tierra para participar en el desfile sobre Valencia el 3 de mayo, 15 Fiat CR-32 y 9 Heinkel He-112 de la Escuadra de Caza.

La Escuadra de Asalto Curtiss, con Polikarpov I-15 al mando de Fernández Pérez y el Grupo Super-Curtiss, con Polikarpov I-152 en dotación mandado por Manso de Zúñiga, serían las primeras unidades de la todavía Arma de

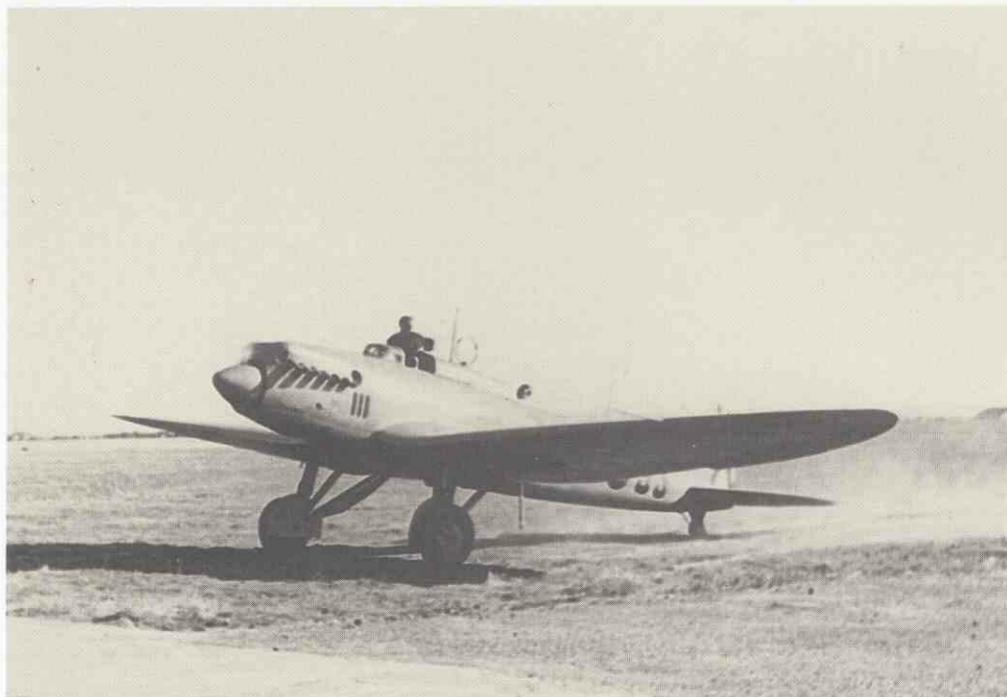
Aviación en tener Manises como su base. En septiembre cambiarían su denominación, convirtiéndose la primera en la Escuadra 32, con los Grupos 33 y 34, y la segunda en el Grupo 24; los dos tendrían corta existencia en el aeródromo, la Escuadra 32 pronto se trasladaría a La Rabasa, en Alicante, aunque mantendría un destacamento temporal su Grupo 34 en Manises. Por su parte el Grupo 24 prolongaría su estancia durante más tiempo, para posteriormente fijar su base en Reus.

El Aero Club de Valencia intentó reanudar sus actividades, aunque estas fueran tan sólo sobre el papel. En diciembre logró que el Ejército del Aire le cediera, el M.3 EN-001 que se encontraba todavía a falta de tren de aterrizaje, aunque tuvo que entregarlo en febrero del año siguiente a Mercedes de Iriarte, viuda de Rafael Mazarredo.

En vista de no encontrar ningún rastro de otros dos aviones reclamados, el Klemm EC-GGA y el Miles EC-DDB, el Ministerio del Aire entrega durante enero de 1940 al Aero Club, un Miles M.2H Hawk Major procedente de la Aviación Republicana que había sido trasladado a Manises. El Miles se encontraba en un estado verdaderamente lamentable, si su traslado fue realizado en vuelo desde el lugar donde se recuperó, muy bien podía considerarse un verdadero milagro que lograra mantenerse en el aire y no sufriera ningún percance al aterrizar. Se tendría que realizar un importante trabajo de restauración antes de ponerlo en condiciones de vuelo. Sin embargo, a pesar de estas vicisitudes iniciales, en el mes de agosto, el Aero Club recibe sus primeros aviones, los Caudron Aiglón 30-145 y 30-166 de la Dirección de Aviación Civil e inicia su andadura con cierta continuidad.

Las instalaciones del aeródromo progresivamente van creciendo. Junto a los terrenos del hangar se construyen dos barracones destinados al grupo de artillería antiaérea y cinco pabellones, dos de ellos para ser ocupados por el personal del Ejército del Aire. Así mismo son expropiados los terrenos en dirección a la carretera Valencia-Madrid para la construcción de la Base Aérea.

Mientras tanto, en Europa se desarrollan los dramáticos acontecimientos de una contienda destinada a convertirse en la Segunda Guerra Mundial. En algunas ocasiones los aviones de los países beligerantes, unas veces por avería, otras por los graves daños sufridos durante las misiones de combate, tuvieron su vuelo final en Manises. Tal fue el caso del Bloch 220 F-AQNO "Alsace" de Air France, que el 21 de junio de 1940 huía del desastre francés. Ese día había partido desde Marignane, en vuelo no autorizado, con la inten-



Levantando una nube de polvo tras de sí, el He-70 14-33 de la Escuadrilla de la Región Aérea de Levante pone en marcha su motor.

ción de alcanzar Oran. Aparte de su tripulación civil, se encontraban a bordo cuatro oficiales y cinco suboficiales de L'Armee de L'Air. Tras las oportunas gestiones, el Ministerio del Aire autorizaría su partida hacia su destino, sólo con el personal civil, quedando el militar internado.

Los trabajos de reparación del Miles M.2H, a pesar de laboriosos, fueron concluidos satisfactoriamente. Ya en condiciones de vuelo recibiría la matrícula EC-CAS, siendo en esta ocasión su propietario, José Albiñana Ferrer, presidente del Aero Club, y adoptando a efectos legales la identidad del antiguo EC-DDB.

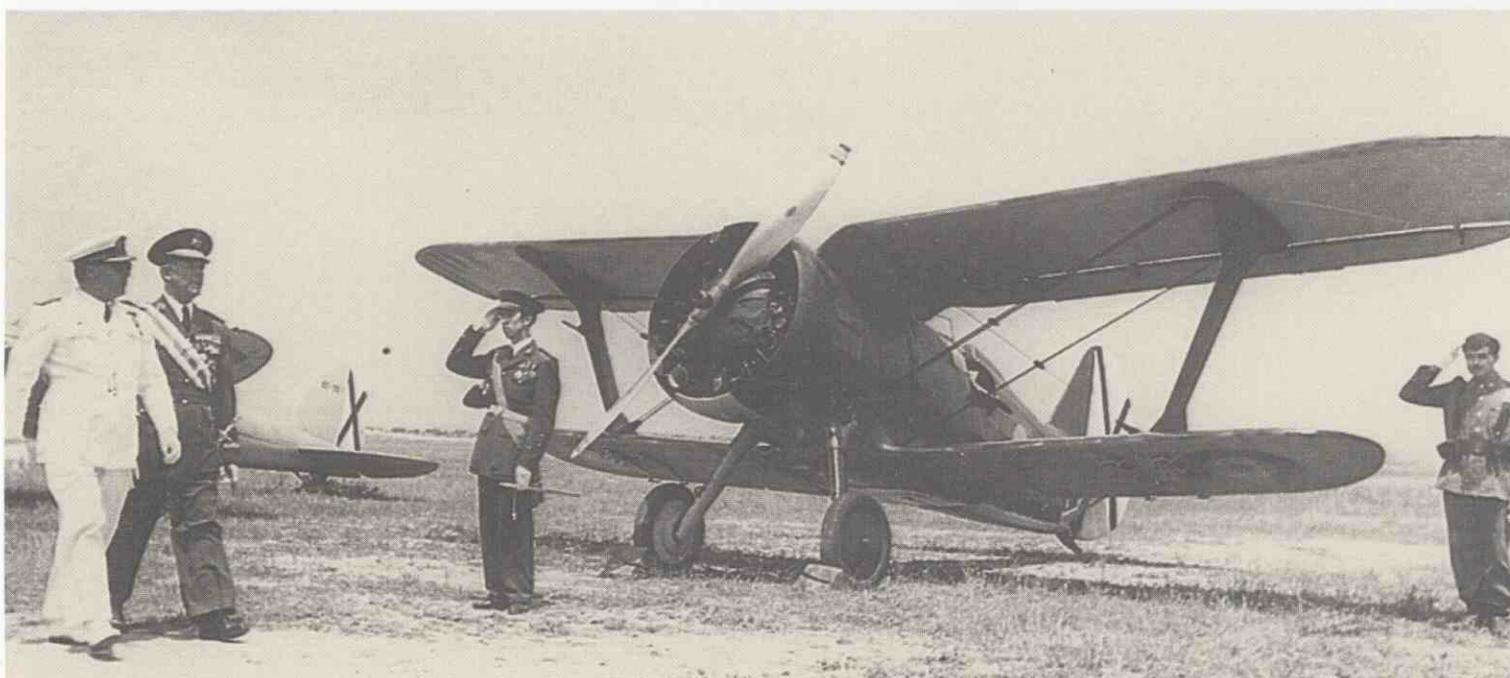
El número de avionetas con destino al Aero Club aumentaba para satisfacción de sus socios. A los Caudron Aiglou pronto se uniría un tercero, el 30-148; los tres cambiarían

sus matrículas militares en 1941 por las correspondientes en el Registro de Aeronaves, EC-CAC (30-145), EC-CAD (30-166) y EC-CAE (30-148), aunque la segunda de ellas tendría corta existencia operativa al sufrir un accidente en Manises el 23 de septiembre de 1941. Durante 1942, la Dirección General de Aviación Civil haría entrega de los de Havilland DH-82 Tiger Moth 30-101, 30-102, 30-162 y 30-169; en realidad eran aviones dados de alta en calidad de cedidos y no tardaron en pasar a otros a Aero Clubs nacionales, produciéndose un continuo "baile" de destinos, fue éste el caso de los 30-102 y 30-162 que fueron devueltos al Ministerio del Aire, aunque en compensación durante 1943 se recibieron el Tiger Moth 30-103, y los DH-60 GIII 30-82 y 30-90.

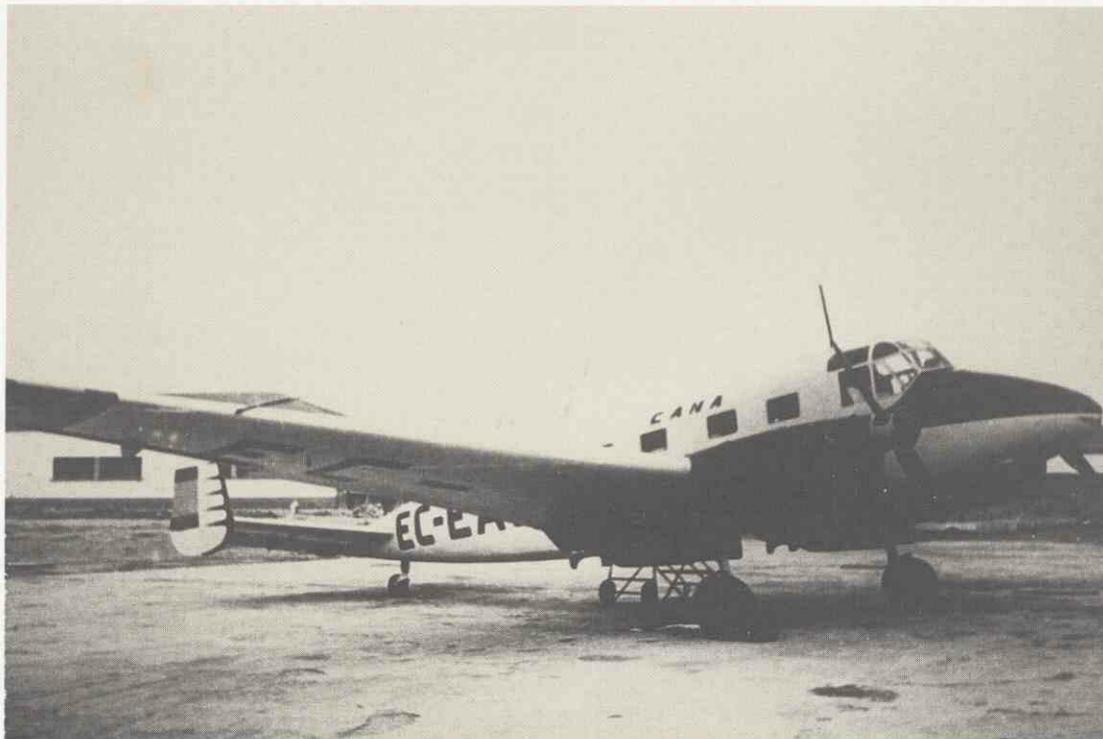
En serios apuros, un Heinkel He-111 de la Luftwaffe tomaría tierra en Manises el 10 de enero de 1944. A causa del fuego antiaéreo, apareció con avería en su motor derecho así como

todo el sistema hidráulico del izquierdo fuera de uso; aparte de estas averías más graves, estaba convertido en un auténtico colador por los impactos recibidos. Como era preceptivo, tanto el bombardero como la tripulación fueron internados y acompañarían al Junkers Ju-88D-1 que había aterrizado averiado en uno de sus motores el 27 de mayo de 1943.

De misterioso podía considerarse el vuelo, también con término en el aeródromo, del Boeing B-17F-75DL perteneciente a la no menos enigmática unidad de la Luftwaffe KG-200. Tocado de igual forma por la antiaérea, el 27 de junio de 1944 regresaba de una misión clandestina sobre Argelia, tras haber lanzado en paracaídas a un grupo de agentes secretos disfrazados de árabes.



Pasando frente a un I-15 de la Escuadrilla de la Región Aérea de Levante, el General González-Gallarza, da revista a los efectivos de la Escuadrilla durante la inspección de las nuevas instalaciones de la Base Aérea en 1945.



El Siebel 204A EC-EAS de CANA, en espera del embarque del pasaje. Tras él pueden observarse los pabellones del Ejército del Aire.

Visitante asiduo durante estos años de neutralidad fue el Beech GB-1 de la US Navy, usado por el Agregado Naval y Aéreo de Embajada de los EE UU. El avión mostraba una inusual actividad realizando continuos vuelos a lo largo de la Península, todos debidamente autorizados bajo el estricto control del Ministerio del Aire, aunque en ciertas ocasiones sufriera algún tipo de "despiste involuntario".

A causa de la escasez de combustible, la década de los cuarenta fueron años difíciles para la aviación comercial y deportiva. Los Aero Clubs suspendieron los vuelos a mediados de 1944 en beneficio de las líneas comerciales, a pesar de todo, a la compañía Iberia no le fue mejor; ya en 1943 tuvo que permanecer en tierra durante ocho meses por la misma causa y una vez solventado este paréntesis algunas de las líneas dejaron de funcionar.

Tan sólo la Escuadrilla de Estado Mayor, de la Región Aérea de Levante existía en 1945 como representante del Ejército del Aire en Manises. Las obras de las instalaciones y hangares de la Base Aérea se habían llevado a término durante ese año, trasladándose la unidad a su nuevo

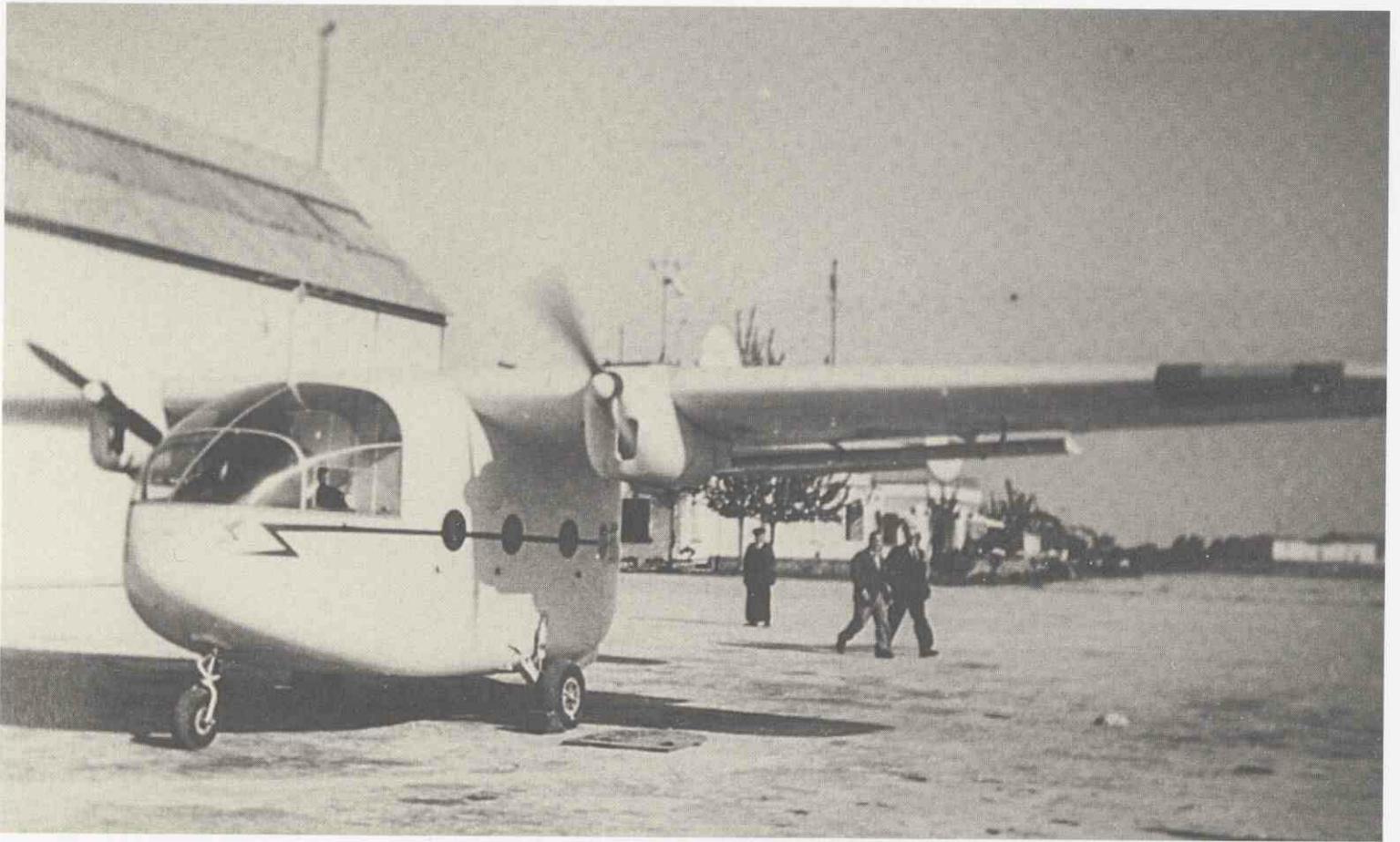
asentamiento. La dotación de la Escuadrilla, que en diciembre cambiaría su denominación a 103 Escuadrilla, era un tanto variopinta; constaba antes de ese mes de dos I-15, uno de ellos el 8-107, una Bücker Bü-131 (33-114), un Fieseler Fi-156 (46-22), un Heinkel He-70 (14-33) y un Percival Gull Six (30-99), permaneciendo durante prolongados periodos de tiempo agregado al servicio de Jefe de la Escuadrilla el Miles M.3 (30-168).

El 29 de abril de 1946, uno de los Heinkel He-111H-16, el MB.2-106/92-6 de la Dirección General de Protección de Vuelo, sufriría un accidente en Manises mientras procedía al despegue pilotado por el Capitán Manuel del Carre Pérez. Este He-111, procedente de internamiento, había sido destinado en junio de 1945 para formar parte de

la denominada Escuadrilla de Sondeos Meteorológicos dependiente del Servicio Meteorológico Nacional. La unidad, con cinco He-111J y H-16 volados por piloto español y resto de la tripulación alemana, presentaban un aspecto cromático exterior como si de aviones comerciales se tratase, salvo por su visible matrícula militar. Se había dedicado a lo largo de la Segunda Guerra Mundial, además de proporcio-



La instantánea tomada del Miles M.65 Gemini EC-ACT de CANA dirigiéndose hacia el punto de despegue, en el espacio que ahora ocupa la actual terminal del Aeropuerto de Valencia, nos permite observar, al mismo tiempo, el hangar y, un poco más allá, el edificio de la primitiva terminal.



Uno de los Miles M.57 Aerovan de CANA, con su inconfundible silueta un tanto de "huevo volador", pone en marcha sus motores en la plataforma junto al hangar, listo a emprender uno de sus vuelos de Aero Taxi.

nar valiosos y útiles datos puntuales para un acertado pronóstico de las condiciones atmosféricas en el llamado "Frente Meteorológico", a realizar más de una misión, puede llamarse que de "observación", sin ninguna semejanza con la ciencia de la predicción del clima.

Como el resto de los Aero Clubs, el de Valencia reemprendió su actividad en mayo de 1946. Para esa fecha de aquellos aviones "...cien veces parcheados -la panacea inolvidable de la Novavia- y cien veces canibalizados" como escribió Miguel Sanchis en las páginas de AVIÓN, tan sólo restaban los Moth Major 30-82 (ahora EE.1-82), 30-90 (EE.1-90) y los Tiger Moth 30-103 (EE.1-103), 30-169 (EE.1-169), aunque el 90 y 103 hasta el mes de agosto. Una cifra bastante exigua, sin contar con el Miles Hawk Major EC.CAS de José Albiñana que, a pesar de particular, en realidad estaba a disposición del Aero Club.

La compañía Iberia había establecido inicialmente durante los años anteriores, la antigua línea de LAPE Madrid-Valencia utilizando aviones Junkers Ju-52 3m; posteriormente también enlazaría con Barcelona, prolongando estas dos a Madrid-Valencia-Palma de Mallorca y Barcelona-Valencia-Palma de Mallorca, prácticamente, con algunas variaciones, los mismos trayectos existentes antes de 1936.

El tráfico de aviación comercial aumentaba paulatinamente en el aeródromo; principalmente el de transporte de mercancías. Al iniciarse las exportaciones de fruta, las líneas de otros países dedicadas a este menester, recalaban regularmente en mayor número, esta circunstancia motivó que la Dirección General de Aeropuertos, dentro de las actuaciones para la ampliación del aeropuerto, acometiera en 1947 la construcción de una pista con red de acero metálica capaz de soportar las operaciones con aviones más pesados, y resultase más eficaz que la original de tierra compactada,

hasta entonces existente, cuando las condiciones meteorológicas no fuesen favorables.

A la compañía Iberia se uniría durante 1948 en su enlace con Manises, la recientemente constituida Aviación y Comercio. También comenzarían a aparecer los aviones de la Compañía Auxiliar de Aviación (CANA), primero con sus Siebel Si-204A y el solitario Auster, después con los Miles M.65 Gemini y M.57 Aerovan, estos últimos utilizados con relativa frecuencia, aunque sin llegar a establecerse como una línea regular.

Cuando el sistema de matriculación de aviones civiles cambió al actual registro, pocos aviones del Aero Club llegarían a ser matriculados; solamente el DH-60 GIII EE.1-82 lo sería como ES-AIT y el M.2H Hawk Major EC-CAS de Albiñana como EC-ABI. El Miles, después de su enésima modificación, poco se parecía en su aspecto exterior a los M.2H de serie. Una de las reparaciones más importantes, fue la sustitución de prácticamente todo el contrachapado y ya, puestos en el trabajo, se le dotó con una complicada y aerodinámica cabina cerrada que trajo como consecuencia rehacer totalmente el empenaje vertical agrandándolo; si a esto se unía el estar completamente desprovisto de las características carenas del tren de aterrizaje, para el mejor mantenimiento de éste, daba como resultado un "nuevo" avión. Pero lo cierto era que, para quienes volaron el Hawk Major original, este Miles artesanal resultaba un poco "ladrillo".

Por otro lado, la pista recientemente construida sería la actual 12-30, a la cual se uniría algo más tarde la construcción de la 04-22, al tiempo que ambas eran asfaltadas.

A pesar del paulatino crecimiento del aeropuerto de Manises, todavía no había alcanzado, en esta época, el nivel de tráfico aéreo que no permitiera a los aeromodelistas valencianos practicar y desarrollar allí su actividad favorita los fi-



Los aeromodelistas del Club ALA de Valencia, posan junto a sus aeromodelos, sobre la pista del aeródromo en un caluroso día de julio de 1952.

nes de semana. Los aeromodelos de los socios del club ALA (Agrupación Levantina de Aeromodelismo), principalmente, eran quienes evolucionaban entre los espaciados vuelos de los aviones comerciales.

Dentro de la misma actividad, fue también paraje donde se celebraban diferentes concursos, como el Interprovincial de marzo de 1953; disputándose las pruebas de Vuelo Libre principalmente. Una novedad fue la presencia el 9 de septiembre de 1953, de los marinos-aeromodelistas del portaaviones USS CORAL SEA, en un concurso amistoso de Vuelo Circular entre éstos y los componentes del Club ALA. Fue durante la visita de los aeromodelistas valencianos al portaaviones la jornada anterior, donde se acordó la realización de este concurso. Allí, uno de los pilotos de reactores, también aeromodelista, expresó su deseo de participar pero comentó que, al encontrarse de guardia durante ese día, le resultaría difícil su asistencia. El concurso iba desarrollándose, normalmente la tarde de aquel día; cuando atónitos, vieron aparecer sobre el aeródromo la silueta de un helicóptero Piasecki HUP-2. Una vez este alcanzó la altura del sitio donde se celebraban las pruebas del concurso, de su interior descendió el eufórico piloto mostrando dos aeromodelos y dispuesto a no perderse por nada del mundo su participación. Ni que decir tiene que había logrado cambiar la guardia...y agenciarse un rápido medio de transporte.

Esperada era la llegada del DH-82 Tiger Moth EC-AFQ, antiguo EE.1-89, con destino al Aeroclub en junio de 1951; uniéndose en 1953, también en el mes de junio, el Caudron Aiglón EC-AFR. Éste no era otro que el antiguo EC-CAD reconstruido por la Maestranza Aérea de Albacete después de un accidente que había sufrido. Pero fue la cesión del nue-

vo material, casi salido de fábrica, el que animó aún más la actividad. Éste se presentó en forma de un Stinson 108 Voyager EC-ADY en 1950, y de dos CASA-Bücker C-1131E E.3B-416 y E.3B-427 durante 1954. Las pequeñas alas progresivamente crecían, aunque con dificultades, para satisfacción de los miembros y alumnos del Aeroclub.

Mientras tanto el destacamento provisional del Grupo 34 del Ejército del Aire fue la base del Grupo 22 durante 1953. Tenía como dotación cierto número de aviones de transporte y escuela, representados por el CASA C-352L, CASA C-1131 e INTA HM-1B; prácticamente el mismo material en servicio con la 103 Escuadrilla de la Región Aérea de Levante, al cual había que añadir el Stinson 108 Voyager.

Estas dos unidades serían, junto a unas instalaciones paulatinamente ampliadas de la Base Aérea, las que verían llegar y acogerían pocos años después los primeros Sabre iniciadores de una nueva etapa en la cotidiana historia de Manises.

Pocos vestigios han sobrevivido de esta época tratada. Hoy, allí donde se desarrollaba aquella actividad, se alza las actuales instalaciones de la nueva terminal de aeropuerto, y donde se asentaban los primeros hangares se extiende el aparcamiento; incluso el edificio original usado primero por LAPE y posteriormente por Iberia y el Aeroclub, el cual todavía podía contemplarse, recientemente fue derruido.... Pero quién sabe. Tal vez, si algún día, nuestros pasos se encaminan solitarios por el aparcamiento, los oídos crean percibir un suave sonido de motores olvidados. No debe extrañarnos. Después de todo, allí donde pisamos se ha escrito un pequeño trozo de historia aeronáutica... Aunque al volver la vista sólo distingamos que un automóvil abandona su plaza. ■