

Base aérea de Getafe



**SANTIAGO ALFONSO
IBARRETA RUIZ**
Coronel del Ejército del Aire

EL RAID PARÍS-MADRID Y LOS PRECURSORES

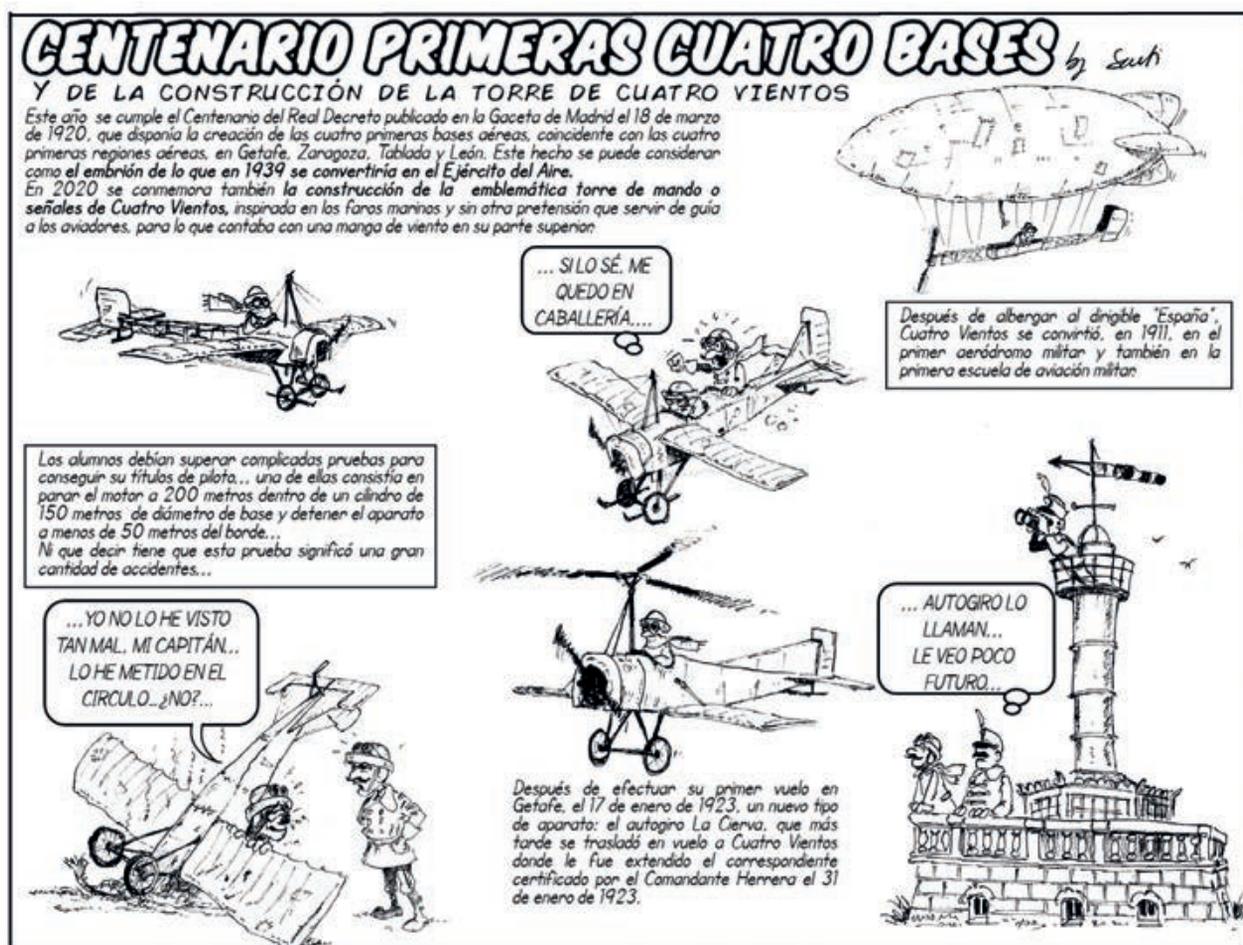
Getafe entró en los anales de la historia de la aviación española cuando en 1911 se organizó la primera carrera-concurso internacional de aeroplanos de España y del mundo, organizada bajo la dirección del diario francés *Le Petit Parisien*, el Aero Club de Francia y los reales Aero Club y Automóvil Club de España.

El entonces capitán Alfredo Kindelán, presidente del Real Aero Club de España, fue uno de los que impulsó la solicitud ante el ayuntamiento de Getafe de la cesión del uso de unos terrenos como meta de la carrera, y así se preparó, entre los días 13 y 21 de mayo de 1911, la

denominada dehesa de Santa Quiteria, hoy parte de los terrenos de la base, para acoger la llegada de las aeronaves. Se construyó, incluso, una tribuna para que asistieran SS.MM. los reyes Alfonso XIII y Victoria Eugenia.

La carrera se inició en el aeródromo francés de Issy les Molineaux el 21 de mayo, y el único piloto que alcanzó la meta getafense fue el gallo Jules Vedrines, el día 26 de mayo, despertando una enorme expectación en la sociedad de la época, que quedó reflejada en periódicos y diarios.

Las instalaciones del Real Aero Club para la llegada de Vedrines y el posterior festival aéreo fueron aprove-





Dehesa de Santa Quiteria en 1916. (Imagen: Archivo Histórico del EA)

chadas por el capitán de Caballería y piloto José González Camó para fundar una escuela de aviación civil en el campo de Getafe.

El capitán González Camó registró su escuela a primeros de marzo de 1912 con el nombre de Sociedad de Aviación Nacional. Impartió las enseñanzas con dos aeroplanos Duperdussin, uno de 35 hp tipo taxi para las prácticas en tierra, y otro de 70 hp para las de vuelo. Lamentablemente, la falta de apoyo económico llevó al cierre de la escuela.

A comienzos de 1913 surgió en el campo de Getafe una nueva escuela de pilotos, dirigida por Luis Montesinos Espartero (marqués de Morella), que para enseñanza contaba con dos modestos Duperdussin. Tras un periodo experimental, la escuela se inaugura oficialmente el día 20 de septiembre con el nombre de Escuela Nacional de Getafe.

El capitán Alfredo Kindelán se hace cargo de la dirección de la escuela el 19 de mayo de 1915 y consigue del Ministerio de Fomento apoyo económico para la construcción de nuevas edificaciones como talleres, garajes, oficinas y

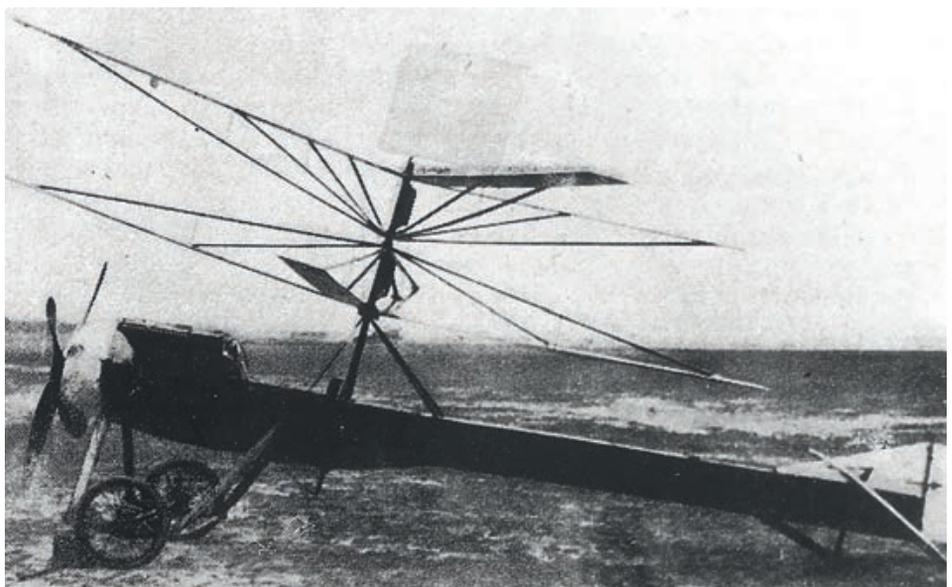
servicios. Pronto dispone de cuatro aeroplanos para las prácticas de enseñanza y dos para las enseñanzas en tierra.

Kindelán solicitó al Ayuntamiento de Getafe la ampliación de los terrenos, que el consistorio concedió el 24 de agosto de 1915. Remozada completamente la escuela, se decide su inauguración oficial el 19 de diciembre de 1915, acto al que asiste S.M. el rey Alfonso XIII. Cambia su denominación de Escuela Nacional de Getafe al de Escuela Nacional de Aviación.

El 18 de enero de 1917 Kindelán pasa destinado al Estado Mayor Central y se suspenden las clases prácticas de la escuela, aunque se siguen produciendo actividades relacionadas con la aeronáutica.

La Escuela Nacional de Aviación terminó sus funciones en 1918 y pasó del

Ministerio de Fomento al de Guerra, con dependencia del Servicio de Aeronáutica Militar. El 13 de enero de 1920 se decide la condición militar del aeródromo de Getafe, desapareciendo el concepto de aeródromo civil de forma definitiva el 10 de febrero del mismo año. Se hace cargo el capitán José González Stéfani, bajo cuyo mandato se abre una de las etapas más importantes de la aviación en Getafe, aunque los terrenos, que seguían siendo propiedad del Ayuntamiento de Getafe, no fueron cedidos en perpetuidad hasta el año 1921.



Primer autogiro La Cierva volado en Getafe el 24 de junio de 1921. (Imagen: Archivo Histórico del EA)



Entrada al aeródromo de Getafe en 1922. (Imagen: Archivo Histórico del EA)

1920, CREACIÓN DE LAS PRIMERAS BASES AÉREAS

Con ocasión del real decreto publicado en la Gaceta de Madrid el 18 de marzo de 1920, que disponía la organización y distribución territorial de las fuerzas y servicios de la Aeronáutica Militar en cuatro zonas (primera o central, segunda o norte, tercera o sur y cuarta o noroeste), con la denominación de bases aéreas, con las capitalidades en Madrid, Zaragoza, Sevilla y León respectivamente, dejaba definida la dependencia orgánica del aeródromo militar de Getafe encuadrado en la Primera Base Aérea de Madrid.

De entre los hechos aeronáuticos de interés que se sucedieron en aquellos años, cabe destacar el vuelo, el 17 de enero de 1923, del autogiro de Juan de la Cierva modelo C-1, una innovadora aeronave de ala giratoria y que resultó ser el precursor del moderno helicóptero.

Otro de los hitos que han marcado el espíritu aeronáutico de Getafe fue la constitución de la empresa Construcciones Aeronáuticas S. A., el 3 de marzo de 1923, con un capital social de 1 500 000 pesetas. Su primer presidente fue José Tartiere, conde de Santa Bárbara, y su director el ingeniero militar en excedencia y piloto José Ortiz Echagüe. En ese mismo mes se adquirió un terreno lindante con el aeródromo y con la vía de ferrocarril de Andalucía, iniciándose la construcción de la primera nave.

En 1923 se creó el primer Grupo de Caza español con base en el aeródromo de Getafe, bajo el mando inicial del comandante Joaquín González Gallarza y equipado con

aviones Nieuport 29. Estos aviones fueron también enviados a Marruecos a principios de septiembre de 1924, constituyéndose una escuadrilla de ocho aviones bajo el mando del capitán Francisco Vives Camino. La escuadrilla regresó a la península a finales de 1925.

Durante los últimos años de la década del 1920, el Grupo de Caza de Getafe pasó a denominarse Grupo n.º 11, cuyo mando ejerció el comandante Francisco Rodríguez Caula, encuadrado en la Escuadra de Madrid y que contaba con Nieuport 52C.1.

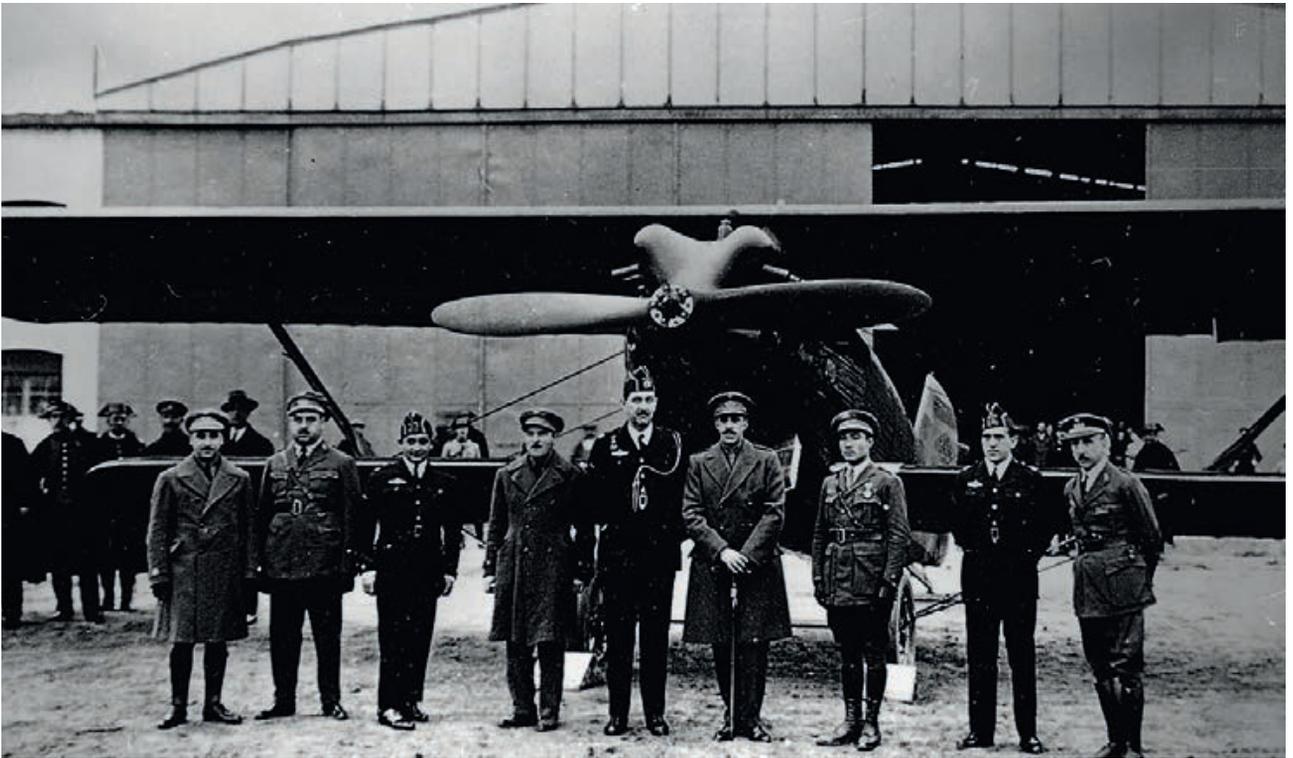
LA BASE AÉREA DE GETAFE EN LA GUERRA CIVIL

Al comienzo de la Guerra Civil, el jefe de la Escuadra de Aviación n.º 1 y, por tanto, del aeródromo, era el teniente coronel del cuerpo de Intendencia y piloto aviador Antonio Camacho Benítez (1892-1974) y con su actuación el aeródromo de Getafe quedó al servicio del Gobierno de la República.

En 1936 Getafe contaba con el Grupo de Caza n.º 11, del capitán Cascón, equipado con Nieuport 52C.1, la Plana Mayor de la Escuadra de Aviación n.º 1, así como el Grupo de Reconocimiento Estratégico n.º 31, equipado con dos escuadrillas de sesquiplanos Breguet XIX, la Unidad Trimotor, dotada en esta época con un



Aterrizaje mientras aún estaba en construcción el aeródromo, 1925. (Imagen: Archivo Histórico del EA)



Alfonso XIII, Alfredo Kindelán, Ramón Franco y Ruiz de Alda entre otros, 192. (Imagen: Archivo Histórico del EA)

único trimotor Junkers K.30, así como los tres bimotores De Havilland DH-89 M Dragon Rapide y los dos trimotores Fokker F-VII militares.

Tanto el jefe de la base como el jefe del Grupo de Caza, el capitán Manuel Cascón Briega, así como buena parte de los oficiales y suboficiales, se mantuvieron fieles a la legalidad republicana. Otros aviadores del grupo eran partidarios del alzamiento militar. Estos últimos hubo que trasladarlos en vuelo a Barajas y desde allí al Ministerio de la Guerra, donde se ordenó su arresto domiciliario.

Dos de los aviones Nieuport 52 del Grupo n.º 11 ametrallaron el cuartel artillero de Getafe —que estuvo bombardeando la base— apoyando a las fuerzas terrestres de aviación al mando del capitán Cascón, y que finalmente neutralizaron.

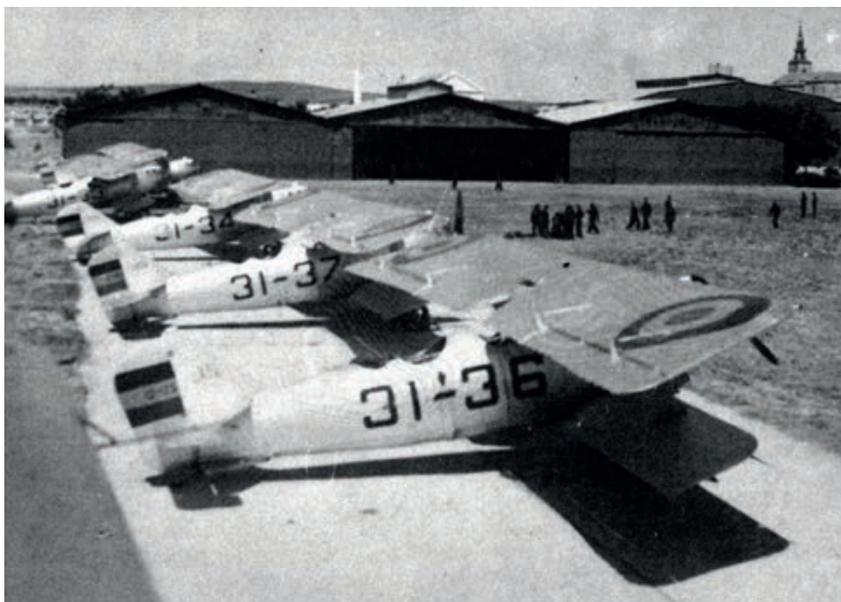
Durante los primeros días del conflicto, la principal misión de la base fue la vigilancia permanente de los puertos de montaña del Alto del León y Navacerrada en la Sierra de Ma-

drid, con los aparatos de caza Nieuport 52, de modo que cada piloto efectuaba dos o tres servicios diarios, relevándose cada dos horas, para mantener un caza de vigilancia, constantemente durante toda la jornada, sobre la sierra.

Desde Getafe, además, se realizaron numerosas acciones de caza y bombardeo, pero la proximidad de las



Tripulación de la Primera Escuadrilla del Grupo 21 en 1935. (Imagen: Archivo Histórico del EA)



Aviones Breguet XIX en 1936. (Imagen: Archivo Histórico del EA)

tropas nacionales a partir de la toma de Toledo, además de la escasez de personal y de aparatos, obligan a la evacuación del aeródromo, y las tripulaciones y los aparatos existentes son trasladados a Barajas, más alejado de la posible acción del enemigo.

Así, el 4 de noviembre de 1936, las tropas al mando del teniente coronel Tella toman Getafe y, desde entonces hasta al final de la guerra, el aeródromo quedó cerrado a toda actividad, siendo dedicadas sus instalaciones al acuartelamiento de tropas.

La proximidad del frente hizo imposible su utilización al estar al alcance de la artillería gubernamental, por lo que únicamente fue utilizado como campo de emergencia por los cazas nacionales alcanzados por la caza gubernamental en los primeros días de la guerra.

El hecho de que durante la Guerra Civil el campo fuera solo utilizado como de emergencia provocó otro de los hechos significativos de la base aérea de Getafe, ya que la imagen de N.ª S.ª la Virgen de Loreto que preside la capilla de la base fue donada al recién creado Ejército del Aire por la Aeronáutica Militar italiana en 1939 como muestra de amistad y de agradecimiento por todos aquellos aviadores italianos que salvaron la vida al utilizar durante la Guerra Civil el aeródromo de Getafe como campo de emergencia.

El 10 de diciembre de 1939, durante los actos de la festividad de la patrona en el aeródromo de Getafe, el embajador de Italia y una representación de la Aviación Legionaria de aquel país hicieron entrega de la imagen, que fue instalada en la carroza dorada de la Virgen de los Ángeles, patrona de Getafe, y que es una talla original del escultor del siglo XVIII Juan Maurat.

Los años 40 estuvieron marcados por la austeridad de la posguerra y la operación de material aéreo escaso y variopinto proveniente de la guerra, así como la ampliación en 1941 de la superficie de ubicación de la base aérea de Getafe mediante las oportunas expropiaciones, con lo que el campo se agranda hacia las zonas sur y este. Estos trabajos supusieron la ampliación de la pista de aterrizaje.

En junio de 1944 se produce el primer despegue desde las pistas de la base aérea de Getafe del Junker 52, construido en la factoría de CASA-Getafe, y en febrero de 1949 el primer prototipo del avión Alcotán.

LOS AÑOS 50, CREACIÓN DEL ALA N.º 35 DE TRANSPORTE

El 1 de julio 1955 quedó organizada en la base aérea de Getafe el Ala de Transporte n.º 35, siendo su primer jefe el coronel Rute Villanova, y desde su creación siempre ha permanecido ubicada en la misma base aérea, siempre ha tenido el mismo emblema y los mismos cometidos y siempre, salvo durante un corto período, ha tenido la misma denominación: Ala n.º 35 de Transporte.

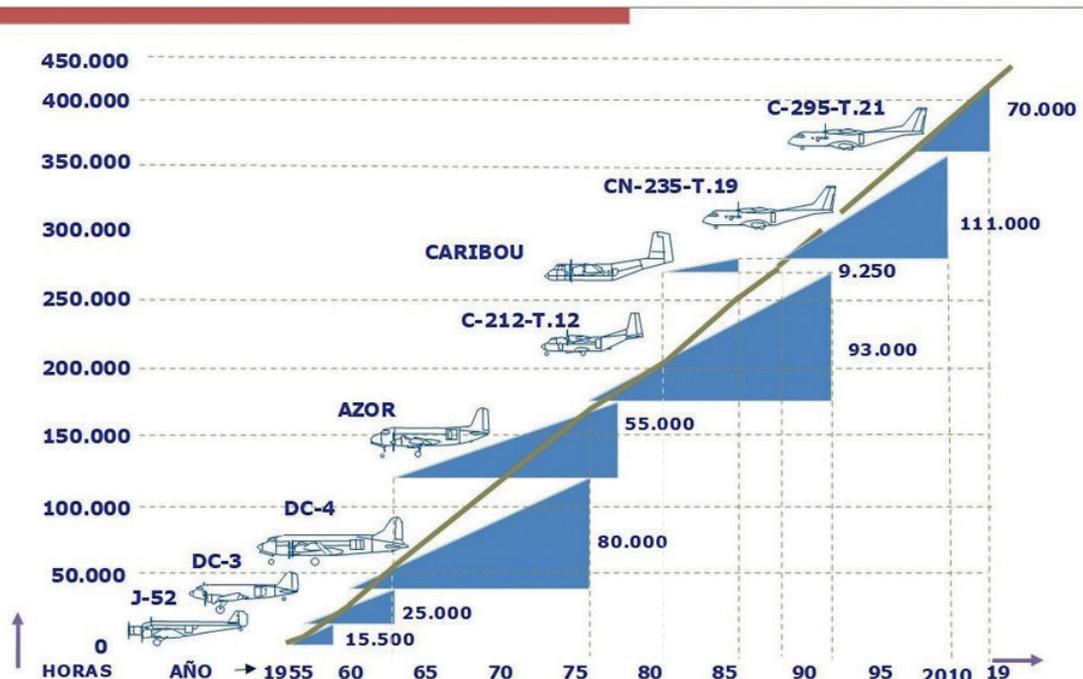
Los primeros aviones con los que contó la nueva ala procedían de otras unidades, y no eran otros que los C-352L (T.28), que eran la copia del Junkers 52 fabricado bajo licencia por CASA organizados en dos escuadrones (351 y 352).

Al poco de crearse el ala se discutió el emblema de la unidad y todos, por consenso, aceptaron el presentado por el comandante Manuel Martín Loayza. El diseño presentaba la característica tradicional propia de la incipiente aviación de transporte de poder volar en cualquier condición meteorológica, tanto de día (color blanco), con sol y moscas, como de noche (luna y estrella y color azul).

La década de los años cincuenta estuvo marcada también por la firma, el 26 de septiembre de 1953, de los convenios entre los Gobiernos de Estados Unidos y España que permitió facilitar material y equipos militares estadounidenses, en concreto el C-47 Skytrain y el C-54 Skymaster, y que marcó un antes y un después en la historia del Ejército del Aire y en la base aérea de Getafe.

Así, en un acto con motivo de cumplirse el XXV aniversario del vuelo del Plus Ultra, el 11 de febrero de 1951, se inauguraron las nuevas pistas (de rodaje y despegue) de la base, de 1000 metros de longitud por 60

LOS AVIONES DEL ALA 35



metros de anchura, que permitían el rodaje y aterrizaje de aeronaves hasta con 60 toneladas de peso.

Durante el mes de marzo de 1954 quedó establecida en la base aérea de Getafe la 57 Escuadrilla del SAR, que recibió sus primeros tres helicópteros Sikorsky S-55 en 1955, año en el que también se crea el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR). Esta unidad se mantendría, habiendo cambiado su denominación a 803 Escuadrón de FF.AA., hasta el año 1971, que pasó a ubicarse en el aeródromo militar de Cuatro Vientos.

A finales de mayo de 1956 se formó el tercer Escuadrón del Ala 35 con material Douglas C-47 (DC-3 en nomenclatura civil) procedente de la ayuda americana (denominados T.3 por el EA). Este nuevo escuadrón dispuso de 20 aviones. Por tanto, el Ala 35 quedó estructurada con tres escuadrones: dos compuestos por Ju-52 y otro nuevo escuadrón (353) con aeronaves C-47.

El final de 1957 y el comienzo de 1958 significan para el Ala 35 su bautismo de fuego en El Sáhara, ya que todos los C-47 disponibles trasladaron a la II Bandera de la Legión a cabo Juby desde Melilla. Los Ju-52 hicieron lo propio con la VI Bandera, trasladándola desde Gando a El Aaiún. 15 de los C-47 de Getafe, junto a varios Bristol de la empresa Aviaco, trasladaron al Escuadrón de Paracaidistas del Ejército del Aire.

Los Ju-52 y DC-3 del Ala 35 realizaron misiones de transporte de personal y material, así como lanzamientos paracaidistas. En Squía del Jámara, incluso llegó a abrirse fuego contra uno de ellos, más concretamente contra un Ju-52.

A partir del mes de mayo de 1959 comienzan a llegar a la base los cuatrimotores DC-4 de la ayuda americana (T.4 en denominación militar española), y que totalizaron 15 aviones. Según fueron llegando estos aviones, los viejos Ju-52 fueron siendo dados de baja paulativamente hasta 1977.

LAS AERONAVES DE CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS: C-207 AZOR Y C-212 AVIOCAR

El C-207 Azor se convirtió en la primera aeronave de CASA que entró a formar parte operativa del EA, incorporándose al Ala 35 donde convivió con los DC-3 y DC-4. El EA fue el único operador con 20 unidades del Azor, que denominó T.7, y el primero de los cuales se incorporó al ala en noviembre de 1962 y fueron dados de baja en 1982, excepto dos unidades dedicadas al remolque de mangas de tiro, los cuales fueron dados de baja en 1988.

A principios de los años 60 CASA diseñó un avión de transporte táctico que pudiera transportar vehículos

*Destacamento en Guinea*

y armamento ligero a través de una rampa posterior y con capacidad de despegue y aterrizaje corto (STOL), y que dio como resultado el versátil C-212 (T.12) Aviocar. Las dos primeras unidades llegaron a la base en 1976 provenientes del Ala 46, totalizando una veintena de aviones los que operaron en el ala. Los últimos Aviocar de Getafe causaron baja en 1993 y fueron destinados al Ala 37.

Fue durante los años 70 y 80 cuando el Ala 35 forjó su vocación expedicionaria con los destacamentos en el exterior. Así, desde agosto de 1978 hasta junio de 1992, en que tomó el relevo el Ala 37, el Ala 35 mantuvo dos T.12 en Guinea como parte de los acuerdos de cooperación con el nuevo país. Durante una de esas misiones perdieron la vida en 1987 los tripulantes del T.12B-32 (capitán Salcedo, capitán Castro y subteniente Álvarez) al estrellarse cuando sufrieron una parada de motor después de despegar de Bata con destino Malabo. Por su participación en el destacamento en Guinea, el Ala 35 mereció la Corbata de la Orden al Mérito Civil, junto con la Medalla de Plata al Mérito Policial, que le fueron impuestas el 23 de noviembre de 1981.

Otro de los destacamentos que ha marcado el espíritu de la unidad fue

*Destacamento en Guinea*

el de Namibia, desde abril 1989 hasta marzo 1990, dentro la misión del Grupo de Asistencia a la Transición de Naciones Unidas (UNTAG), para la supervisión de la retirada progresiva de las tropas sudafricanas del país y el desarme e integración en la sociedad de los guerrilleros de la South West Africa People's Organization (SWAPO). El despliegue en Namibia fue la primera contribución de fuerzas españolas a Naciones Unidas en su historia.

El Ala 35 proporcionó los ocho aviones T.12 del contingente español (85 militares), siendo los únicos medios aéreos de ala fija disponibles por UNTAG. A estos aviones se les dotó con equipos de navegación OMEGA, comunicaciones HF y radar meteorológico, de gran importancia en época de lluvias. Fueron pintados en blanco y con los distintivos de la

ONU. Por su participación en UNTAG, el Ala 35 se hizo merecedora de la Corbata de la Encomienda de Isabel la Católica, impuesta a la llegada de los aviones de la misión el 6 de abril de 1990.

EL CN-235 (T.19) Y EL C295 (T.21)

La necesidad de contar con una aeronave de transporte medio, en torno a las seis toneladas de carga útil, entre el Hercules (en servicio desde 1973) y el Aviocar (desde 1975) propició la adquisición, como solución interina, de 18 T.9 Caribou de segunda mano de la



CN-235 del Ala 35

USAF (avión que ya equipaba el Ala 37 de Villanubla). Estos aviones fueron trasladados en vuelo desde Estados Unidos a España (los ocho primeros en 1981) por tripulantes del EA. El ala llegó a contar con 10 T.9, que estuvieron en servicio en el ala hasta 1991.

Para cubrir la necesidad anterior (programa Futuro Avión de Transporte Aéreo Medio, FATAM), a finales de los 80, CASA diseñó un avión de transporte medio avanzado, con mejores prestaciones operativas, y que dio paso al CN-235 (T.19), basado en la experiencia adquirida con el excelente Aviocar. Los dos primeros T.19 llegaron a Getafe el 11 de enero de 1989 y los últimos en 1995. La incorporación del nuevo avión significó un incremento de misiones y así, a partir de 1994, se inicia

una etapa caracterizada por la realización de ejercicios, así como el establecimiento de constantes destacamentos en el extranjero y misiones de apoyo a contingentes españoles en el exterior: Destacamento de la Misión de las Naciones Unidas en Ruanda (UNAMIR) (1994-1995), el apoyo logístico al Destacamento Ícaro en el marco de la misión UNPROFOR (1994-2002) en la República de Yugoslavia, las estafetas periódicas a Bruselas, la Operación Alba en 1999, de apoyo a la Fuerza Aérea suiza, el despliegue en Indonesia de tres aviones CN-235 con motivo de la participación en la operación de ayuda humanitaria a las víctimas del tsunami de 2005, etc. Los últimos T.19 fueron dándose de baja progresivamente, pasando los últimos a otras unidades en el año 2010, mientras eran relevados por el C295 (T.21).

El C295 fue la continuación lógica CN-235, mejorando sus prestaciones y capacidades, satisfaciendo los requisitos del programa FATAM II del EA. El primer ejemplar del T.21 fue entregado al Ala 35 en noviembre de 2001, aunque su entrada en servicio en la base aérea de Getafe tuvo lugar en el año 2002, y supuso dotarse de capacidades hasta entonces inéditas en un avión de transporte del Ejército del Aire, como son el reabastecimiento en vuelo, las medidas de protección contra misiles, las comunicaciones seguras, las medidas de protección física (blindaje) o



CN-235 despegando en la base aérea de Getafe



la capacidad de operación táctica nocturna con escasa luminosidad mediante el uso de sistemas de gafas de visión nocturna (NVG).

El T.21 ha continuado con la tradición expedicionaria del ala, como así lo confirma su participación en diversos destacamentos en el exterior como el Destacamento Alcor (2006- 2008 y 2009-2011) en Herat (Afganistán) en el marco de la misión ISAF de la OTAN, el Destacamento Sirio (2008-2009) con el despliegue de dos aviones T.21 en Yamena (República del CHAD) dentro de la operación EUFOR TCHAD/RCA, el Destacamento Marfil (2013-2014) en Dakar (Senegal) y el Destacamento Mamba (2014-2020) en Libreville (Gabón) en la Operación A/C, en apoyo a Francia y a la misión MINUSCA de la ONU.

Actualmente, además del destacamento que permanece en Canarias, está nuevamente desplegado el Destacamento Marfil que, desde marzo de 2020, se mantiene en Dakar (Senegal) formando parte de la Operación A/M (apoyo a Mali), constituido a su vez en apoyo a la Operación Barkhane que Francia mantiene en ese país.

EL ALA 35 EN LA ACTUALIDAD

Las misiones que desempeña el Ala 35 son las de transporte aéreo logístico, y transporte aéreo táctico, que incluye lanzamientos paracaidistas y de cargas, infiltración y exfiltración de grupos de asalto hacia o desde campos no preparados, operación con equipos de visión nocturna y reabastecimiento en vuelo,

entre otras. Además, las capacidades tácticas del C295 y un adiestramiento continuo en operaciones especiales han permitido que el Ala 35 sea la primera unidad de ala fija del Ejército del Aire en adquirir el rol específico de operaciones aéreas especiales, realizado en conjunto con el resto de unidades de operaciones especiales (EZAPAC, MOE o

FGNE) y en ambientes de diferentes tipos de amenaza.

Cabe señalar que la base aérea de Getafe, además del Ala 35, acoge también otras unidades con aeronaves, como son el Escuadrón de Ala Fija del Ala 48, con misión SAR (búsqueda y salvamento) y el Grupo de Fuerzas Aéreas del Centro Cartográfico y Fotográfico (CECAF), así como otras tan singulares como el Centro de Farmacia de Madrid (CEFARMA).

En definitiva, la Base Aérea de Getafe y el Ala 35, desde su creación en 1955 como unidad específica de transporte aéreo, con su historial de misiones y diversas actuaciones, presentes y pasadas, constituye una de las unidades más emblemáticas y con mayor tradición del Ejército del Aire y que contribuye de manera significativa a sus misiones permanentes con su proyección en el exterior. ■



La ministra de Defensa, Margarita Robles, visitó recientemente la base aérea de Getafe.