



## Getafe y la aviación

El aeródromo de Getafe se establece, con carácter permanente, a partir de 1911, cuando el Ayuntamiento de Getafe autoriza al *Real Aero Club* de España, presidido por el entonces Capitán Alfredo Kindelán Duany, para el acondicionamiento de la llamada Dehesa de Santa Quiteria como aeródromo de llegada para la famosa carrera aérea París - Madrid que ganaría Jules Vedrines, en Mayo de 1911. Será tal el éxito de público que poco después, en el mes de julio del mismo año se organizará en el mismo lugar una Semana de Aviación, estableciéndose ya una relación permanente entre la Aviación y el pueblo de Getafe.



Foto 1: Aeródromo de Getafe en 1920

### Getafe y Juan de la Cierva.



La historia de Getafe está ligada al ingeniero Juan de la Cierva y a la aviación debido a la aportación del aeródromo de Getafe.

La vida de Juan de la Cierva como inventor es la historia del Autogiro, que concibió cuando tenía 24 años. El Autogiro fue la primera aeronave de alas giratorias que voló efectivamente, y gran parte de los problemas cuya solución era necesaria para lograr el helicóptero (una idea muy antigua que nadie había conseguido realizar prácticamente) fueron resueltos por la Cierva con su rotor articulado libremente giratorio. Tal vez demasiado enamorado de su invento, que desarrolló a un ritmo asombroso y del que parecía conseguir todo lo que se proponía, la Cierva desdeñó aplicar su talento y experiencia al logro del helicóptero práctico, meta que posiblemente hubiera podido alcanzar antes que Focker y Sikorsky.

Ya de pequeño, la Cierva hizo gala de una desmedida afición por la mecánica y la aviación, entonces en sus comienzos, acudiendo siempre que le era posible a las numerosas exhibiciones públicas que en la primera década de nuestro siglo se realizaban en las afueras de las principales ciudades españolas a cargo de valerosos pilotos, usualmente franceses.



Este temprano interés queda patente en las experiencias con planeadores y con modelos a escala realizadas en los años anteriores al ingreso en 1913 en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid. Ya por aquel entonces había construido su primer aeroplano a motor, que fue volado por el conocido piloto francés Jean Maurais, quien llegó a usarlo profesionalmente en sus exhibiciones públicas. Un segundo avión llegó a ser probado por los pilotos de la **Escuela de Aviación del aeródromo de Getafe**, cuyos pilotos eran, en su gran mayoría, ingenieros industriales que habían obtenido el título de piloto en Francia. Estos diseños dieron un gran prestigio al jovencísimo la Cierva en la comunidad aérea española, ganándole grandes simpatías y un decidido apoyo que le sería de gran utilidad en el futuro.

En 1920 obtiene la primera y fundamental patente, que sería ampliada y mejorada con nuevas patentes en años sucesivos, e inicia los primeros ensayos en **Getafe**, con el primer modelo denominado C.1, de 350 Kg. de peso, y utilizando un fuselaje de un avión antiguo de la Primera Guerra Mundial. En 1923 registra la marca «Autogiro»: «para distinguir aparatos voladores y en especial, aeroplanos de alas giratorias».



Foto 2: Autogiro de Juan de la Cierva.

### **Construcciones aeronáuticas, Getafe y la aviación de la época**

Este año 2004 se cumple el 75 aniversario del vuelo de los Capitanes Jiménez e Iglesias en el "Jesús del Gran Poder".

Los años 20 y 30 del siglo pasado fueron muy fructíferos para los grandes vuelos de la Aviación Española. Ya el año 1926 había sido pródigo en vuelos: El del "Plus Ultra" a Argentina, la "Patrulla Elcano" a Filipinas, y la "Patrulla Atlántica" al Golfo de Guinea.

En 1928 los aviadores Capitanes Ignacio Jiménez Martín y Francisco Iglesias Brague, se pusieron de acuerdo para recabar de la autoridad el permiso para efectuar un vuelo que batiese el récord de distancia que estaba entonces en 6.290 Km.



## I.E.S. Satafi Proyecto Comenius 2003-2004



Ignacio Jiménez procedía del Arma de Infantería y Francisco Iglesias del de Ingenieros. El segundo estaba considerado como uno de los mejores navegantes juntamente con Mariano Barberán.

Para ello necesitaban un avión que fuese capaz de hacerlo y pensaron en el Breguet XIX que entonces era de lo más moderno que había en servicio en el mundo, y que Construcciones Aeronáuticas, S.A. (C.A.S.A.) fabricaba, bajo licencia en su factoría de **Getafe**, para la Aviación Militar. Como el de serie no tenía capacidad para ello pensaron en el "Gran Raid" que había desarrollado la casa diseñadora del avión pero que CASA no había fabricado nunca. El avión tendría que tener un radio de acción de 7.000 Km. o más y por tanto transportar 4.100 litros de carburante.

La autoridad dio el permiso correspondiente y CASA se puso a fabricar los números de servicio 71 y 72 que serían Breguet XIX TR Bidón (números de CASA 41 y 42). El 71 resultó dañado en un accidente. El 72 sería el "Jesús del Gran Poder". Los Breguet XIX de serie estaban dotados de los motores Elizalde-Lorraine A4-12Eb de 450 CV, pero a los 71 y 72 se les doto del Hispano Suiza 12 Ib. de 600 CV.

Ellos prepararon, en un principio, un vuelo hacia Cuba, pero la autoridad, en este caso el Coronel Kindelan, Jefe de la Aeronáutica Militar, les denegó el permiso ya que era mucho tiempo sobre el agua y les ordenó hacer los planes para un vuelo hacia el este. Hicieron los cálculos y desde Tablada debían llegar a Karachi (Pakistán) para batir el récord.



Foto 3: "Jesús del Gran Poder".

Pero ellos no cesaron en su empeño y prepararon el vuelo a Cuba. Todo era cuestión de una vez en el aire poner rumbo Oeste en lugar de Este. El día 30 de Marzo de 1928 se procedía en Tablada a la bendición del Breguet XIX TR nº 72 con el nombre de "Jesús del Gran Poder". Actuó de madrina S.M. la Reina Doña Victoria Eugenia.

El día 9 de Mayo se presentaron las condiciones idóneas para partir, tanto hacia Oriente como hacia Occidente y decidieron salir al día siguiente, pero una niebla intensa en Tablada les estropeó los planes, dejándolo para el día siguiente.

Al día siguiente la niebla aclaró un poco y se dispusieron para el despegue, pero como la bruma no había disipado chocaron en el despegue con un carro y el avión resultó dañado en el ala inferior teniendo que abortar el vuelo.



Al hacer la inspección de los daños, el Jefe de la Base Comandante Guillermo Delgado Brackenbury, observo en la cabina de Iglesias que las cartas de navegación y todos los datos correspondían a un vuelo hacia Cuba y no hacia el este, dando cuenta de ello a Madrid al jefe de la Aeronáutica, que como medida cautelar cancelo el vuelo siendo amonestados los pilotos.

El día 29 despegaron hacia oriente, pero una serie de dificultades meteorológicas les hicieron desviarse de la ruta, entrando en Siria por Alepo y teniendo que tomar tierra, por avería de las válvulas del motor, en Basora (actual Irak). El record no había sido batido.

### Nuestra aportación a la aviación.

La programación del área práctica dentro del programa de diversificación curricular contempla el diseño, cálculo y elaboración de maquetas que estén relacionadas con diversos talleres profesionales.

Durante este curso escolar 2003/2004 el grupo de 4º de E.S.O. perteneciente al programa



Foto 4: Parte de la bibliografía utilizada de diversificación curricular decidimos realizar varios aviones a escala que participaron en la 1ª G.M.

Se ha procedido a una intensa búsqueda de información tanto de datos históricos de la época como de datos técnicos de los aviones, la información se ha concretado en bocetos y planos a escala tanto en perspectiva caballera como en sus correspondientes vistas.



Foto 5: Maqueta en construcción.





Una vez realizados los cálculos, bocetos, planos y un pequeño estudio histórico de los acontecimientos de la época se comenzó a realizar las maquetas que podemos contemplar:



Foto 6: Maqueta concluida



Foto 7: Piezas de la segunda maqueta.

Foto 8: Planos de la maqueta

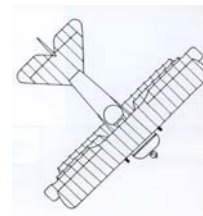
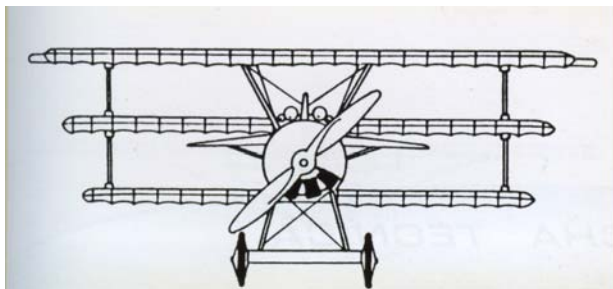


Foto 9: Visita al Museo de Aeronáutica y Astronáutica



### Relación de alumnos y alumnas participantes:

- AKOUDAD, Rachid.
- DE LA FUENTE OBISPO, Sara.
- DOBLADO PARRA, Marta.
- MARTÍN PONCE, Estela.
- MONTOYA TORRES, Raúl.
- MORALES MARTÍNEZ, Luis Manuel.
- MORENO RECIO, David.
- MUÑOZ RUIZ, Ana María.
- RUIZ LINDO, Zahira M<sup>a</sup>.
- SÁNCHEZ PÉREZ, Israel.
- ZULOAGA MESA, Óscar Andrés.

### Fuentes documentales.

#### Bibliografía.

*El autogiro Cierva C-30 vuela otra vez* por José Antonio Delgado Vallina. Revista DYNA, Órgano Oficial de la Federación de Asociaciones de Ingenieros Industriales de España, Julio-Agosto-Septiembre de 1999, págs. 18-24.

*José Warleta. Autogiro. Juan de la Cierva y su obra. Colección Cultura y Ciencia. Instituto de España*

*"Grandes Vuelos de la Aviación Española" I.H.C.A.*

"Enciclopedia de la Aviación Militar Española" Ediciones Quirón.

"Aeronaves del Museo de Aeronáutica y Astronáutica, Ministerio de Defensa

### Internet

- Colegio Oficial de la Aviación Comercial.  
<http://www.copac.es>
- El Mundo de la Aviación.  
<http://www.todo-aviones.com.ar>
- Fundación Aeronáutica del Guadalquivir.
- <http://www.fag.es/sevilla/historia/granpoder/vuelodeljesusdelgranpoder.htm>
- Página de Julián serrano Martín.



**I.E.S. Satafi**  
**Proyecto Comenius**  
**2003-2004**



- <http://www.arrakis.es/~america/webdoc1.htm>.
- <http://www.histaer.org/indice.htm>