

# La Base Aérea de Zaragoza

## Antecedentes

ANTONIO GONÁLEZ-BETES

Dr. Ingeniero Aeronáutico - Coronel Retirado

### PRELIMINARES

**S**E puede considerar que en el año 1909 nació en ESPAÑA la aviación con motor. En efecto el primer vuelo en nuestra Patria tuvo lugar en Paterna (Valencia). (1). El 5 de septiembre de 1909 voló, durante unos treinta segundos, un aeroplano construido por el ingeniero industrial nacido en Barcelona D. Gaspar Brunet y manejado por Juan Oliver. Este estudiante de ingeniería no tenía experiencia en el pilotaje de aeroplanos. Brunet construyó otros biplanos, uno de ellos en "tandem" que experimentó en Moncada y Malvarrosa (Valencia), en Casa de Antúnez y en

Prat de Llobregat (Barcelona). Fracasó por no disponer de un piloto adecuado. Los aeroplanos de Brunet estaban bien concebidos pero mal pilotados. (2).

Francia, sin embargo, fue la primera nación que desde 1907 floreció más en las artes del vuelo. En octubre de 1908 nuestros ingenieros militares Vives, Kindelán y Herrera visitaron Francia y pudieron contemplar los vuelos de los hermanos Wright. Las conclusiones que obtuvieron es que era un aeroplano difícil de pilotar y que solo lo podían hacer ellos debido a la enorme experiencia y habilidad adquirida en varios años (3). La estabilidad lateral era prácticamente inexistente, extremo que resolvería favorablemente nuestro

compatriota el Sr. Brunet con su estabilizador automático lateral (4).

Pilotos galos a finales de 1909 se ofrecieron a las autoridades españolas para mostrar al hombre el milagro del vuelo humano controlado, en nuestras capitales y pueblos (5).

Zaragoza con cerca de dos mil años de historia que había comenzado hacia el otoño del año 24 a. J.C., cuando en el Imperio Romano reinaba Augusto e Hispania no era más que un territorio provincial de aquella unidad política, tenía en 1909, unos 100.000 habitantes.

La prensa de aquella época publicaba los últimos adelantos de la aeronáutica y las autoridades querían ofrecer a sus habitantes y personas de la



Lámina 1. "Vista aérea del primer aeródromo de Zaragoza - Valdespartera".



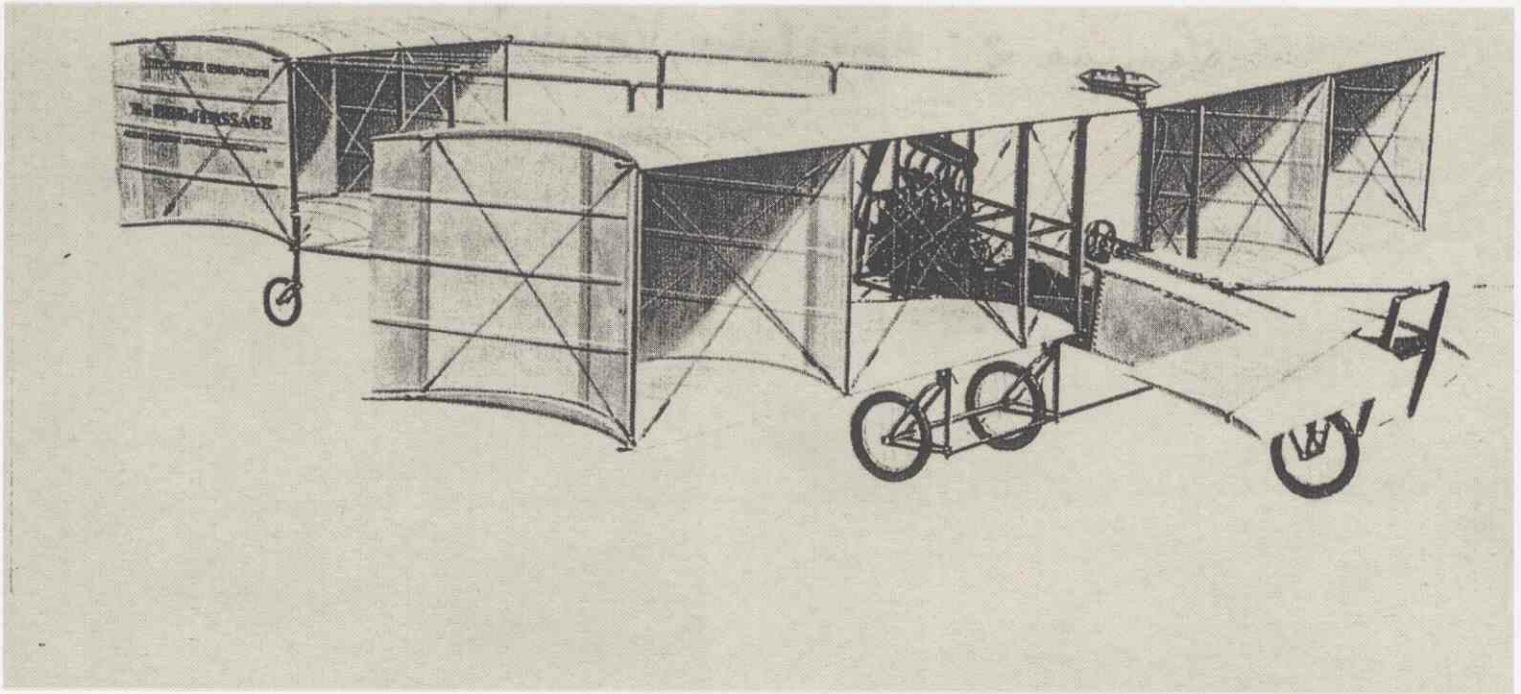


Lámina 2. "Aeroplano Voisin".

región aragonesa ese milagro de la navegación aérea, que se había mostrado ya en Paterna (Valencia) en 1909 y en Barcelona, Madrid, Pamplona, Sevilla y San Sebastián en el año 1910 (6).

El S.I.P.A. (Sindicato de Iniciativa y Promoción del Turismo) con sede en Zaragoza, presidido por el Marqués de Arlanza se propuso a finales de 1909 que hubiese una fiesta de aviación.

La Cámara de Comercio, Ayuntamiento y otras personas prestaron su ayuda. Se pusieron en contacto con una recién creada empresa de aviación española que organizaba festivales.

### EL PRIMER AERÓDROMO DE ZARAGOZA

**S**ALVANDO cientos de obstáculos se contrató a un aviador galo de nombre Louis Gaudart, de 25 años de edad nacido en las Indias Francesas. Ya había volado en Barcelona. En principio se prepararon las fiestas para el mes de abril de 1910.

Siguiendo las directrices de aquella época, se buscó un terreno adecuado, llano y despejado de aproximadamente 300 por 100 metros. De todos los sitios visitados se encontró que el de Valdespartera, cercano al barrio de Torrero, ofrecía las mejores condiciones teniendo en cuenta su fácil acceso por los medios de transporte.

VALDESPARTERA se convertiría así

en el primer aeródromo de Aragón y de Zaragoza.

Hoy se encuentra en una zona urbanizada y se distingue por la proximidad de los cuarteles, que se aprecian en la parte superior de la lámina 1.

El campo de Vadespartera sufrió una gran transformación para prepararlo como aeródromo; se allanó el terreno, se retiraron piedras y matojos y se instaló un hangar, palcos, tribunas y zonas para el público, aparcamientos para vehículos de motor y de tracción animal, tiendas de campaña de la Cruz Roja y un bar que sería servido por Victoriano Zarraguino.

El público accedería al campo en tranvías desde la Plaza de la Constitución (línea del Cementerio) y el ferrocarril de Cariñena pondría vagones especiales hasta Casablanca cada

### Cuadro I Características del aeroplano VOISIN

Constructor: Hermanos Gabriel y Carlos Voisin (Billancourt) Francia. Con la colaboración de Farman.

Primer vuelo: 23 de noviembre de 1907.

Dimensiones y Pesos.

Envergadura: 10,2 m.

Longitud: 10,5 m.

Altura: 3,35 m.

Célula biplana.

Peso al despegue : 522 Kg.

Velocidad de crucero: 55 Kph.

Motor: Antoinette de 8 cilindros en V de 50 CV.

Relación Peso/potencia: 10,4 Kg./CV.

Estructura: Tubos de acero y madera de fresno.

Revestimiento: Tela.



Lámina 3. "Aeroplano Voisin".



media hora, lugar distante unos 900 metros de Valdespartera. El billete de ida y vuelta en tercera valía 0,30 pesetas.

## EL PRIMER VUELO EN ZARAGOZA

EL 22 de abril de 1910, a las 16 horas, llegó Gaudart, el aviador galo, en el rápido de Madrid, con personal de la empresa de aviación –Sres Regas y Martí– y sus dos mecánicos. Se trasladaron en automóvil al Hotel Europa y después visitaron Valdespartera. Gaudart lo encontró aceptable, tanto que recomendó convertirlo en aeródromo permanente para Zaragoza.

El 23 de abril Gaudart visitó al presidente del SIPA –Marqués de Arlanza– y al secretario –Sr Varza– para concretar la fecha de los vuelos. Al día siguiente el aviador se trasladó al campo donde los mecánicos empezaron el montaje del aeroplano, un biplano Voisin (Consúltese el Cuadro I “Características del aeroplano Voisin”).

Este aerodino había llegado por tren de Madrid a las 10 de la noche del día anterior.

Los carteles anunciaron la fiesta de aviación y se publicaron los precios de las entradas: General 1 peseta; preferencia 2; Sillas y libre circulación 3,5; Palco sin entrada 12; Entrada de coches 5. Los billetes se expenderían en la Administración de Loterías y estancos del Paseo de la Independencia y los días de vuelo en las taquillas del campo.

El 25 de abril se celebraría la fiesta de aviación. Desde las últimas horas de la mañana y primeras de la tarde el público empezó a llegar al campo de Valdespartera y alrededores. Coches llenos, tranvías a tope y trenes con vagones tomados al asalto, que procedían de la Estación de Cariñena y llegaban cada media hora hicieron que al comenzar la fiesta se calculase en unas 25.000 personas las que llenaban el campo y los alrededores: Cabezo de Buenavista, espaldón del Tiro Nacional y altos del Cementerio.

Por la mañana fue sacado el aparato “Voisin” del hangar y probado por el aviador que solo recorrió algunos metros por el aire. El aeroplano volvió al hangar.

## Cuadro II Razones de Gaudart sobre su fracaso en Zaragoza

En un periódico de Zaragoza se encontró una reproducción de una carta con fecha 25 de abril de 1910 firmada por el Sr. Gaudart (Louis) y dirigida al director del periódico explicando las razones del fracaso de su vuelo. Este documento a nuestro juicio tiene un gran valor por ser la primera investigación de un accidente desde el punto de vista del aviador hace 89 años.

“Muy distinguido Sr.: Después del accidente que me ha ocurrido esta tarde en la primera tentativa de vuelo realizada en esta ciudad ruego a Vd. sea interprete mío para expresar al pueblo de Zaragoza mi agradecimiento por la simpatía que me ha demostrado en estas circunstancias. Muchas personas me han interrogado acerca de las causas de mi accidente. Estas a mi criterio pueden reducirse a las siguientes: en primer lugar el poco espacio de la pista destinada al lanzamiento del aparato y en segundo lugar a una debilidad momentánea del motor en el acto que necesitaba el máximo de fuerza ascensional que impidió elevarme con la rapidez necesaria para sustraerme a los remolinos del viento que siempre se encuentran al nivel del suelo”.

La carta contiene dos comentarios, primero que el aeródromo no era adecuado. Sentimos diferir. El campo fue visitado días antes del vuelo por el aviador y lo encontró tan aceptable que recomendó que se convirtiese en aeródromo permanente.

En segundo lugar se habla de remolinos. El parte meteorológico del día del vuelo y del accidente, contiene unos datos ideales para el vuelo. No había viento, por tanto no había remolinos.

Eliminadas estas dos causas, aeródromo pequeño y remolinos, queda a nuestro entender otra causa, fallo del motor, extremo que se comenta pero que no fue a nuestro entender factor determinante del accidente.

El diagnóstico final, a nuestro juicio, es la escasa o ninguna experiencia del piloto. La falta de titulación y el comportamiento del piloto avalan el mismo. Lo cierto es que de Francia venían pilotos de muy poca experiencia. Hemos comprobado en la lista de títulos de aviadores y aparece el de Louis Gaudart, nacido en las Indias Francesas el 6 de junio de 1885, con el nº 228 obtenido el 4 de octubre de 1910 sobre aeroplano Voisin. Esto demuestra que cuando voló en Zaragoza en abril no tenía el título de piloto oficial en Francia.

Un extremo que queda por comentar, es el de la seguridad del público que a nuestro entender no se tuvo en cuenta. En el futuro produciría muertos y heridos como pasó en 1911 en una fiesta de aviación organizada en el Hipódromo de Madrid. (8). La seguridad era del gobernador civil que en definitiva autorizó la fiesta.

Todo el público estaba deseoso de contemplar el milagro del vuelo. Fuerzas de la Guardia Civil, Infantería, Caballería y una sección de guardias de seguridad cuidaban del orden. La banda de música entretenía la espera.

Faltaban 30 minutos para las cinco de la tarde cuando el biplano salió del hangar y fue preparado por los mecánicos para el vuelo.

Veinte minutos más tarde el piloto, que vestía traje de lanilla claro y gorra, se instaló en la cabina y el motor se puso en marcha. El aeroplano se aprobó al viento. La atmósfera estaba tranquila, viento muy ligero del norte, la temperatura era de 18 grados a la sombra y el ambiente estaba apacible y sereno.

El ruido del motor se hizo más fuerte y a una señal del piloto los que sujetaban el aeroplano lo dejaron en libertad y empezó rápidamente a correr dejando atrás una nube de polvo y humo. Despegó en menos de 50 metros y se elevó en la apacible tarde. El público

estaba maravillado y casi no respiraba. Recorrió unos 100 metros a unos 4 metros de altura. “Volvió el biplano a tocar tierra y de nuevo marchó a gran velocidad recorriendo unos doscientos cincuenta metros más “ informó uno de los cronistas. El aeroplano avanzó hacía el monte donde estaba el aparcamiento y el público viéndolo venir se apartó con prisa. El aparato casi sin sustentación fue a chocar contra un poste. Según otro cronista una ráfaga de viento descendente había dado en la cabeza del aparato (sic) e hizo que este picase y tocase la línea de postes que señalaba el aparcamiento.

El biplano terminó cayendo sobre el coche del Sr. Carderera, con matrícula de Huesca, destrozándolo. El aeroplano quedó hecho un amasijo de madera y tela. Estaba valorado en 13.000 francos franceses. El chofer se salvó por haberse tirado de costado.

El piloto saltó del aparato con gran serenidad y contestó a todos que se



### Cuadro III "Comentarios sobre las Fiestas de Aviación"

Analicemos la primera, condiciones de aronavegabilidad del aparato. En España no existían más técnicos aeronáuticos que los directivos y algunos socios de ALA - Asociación de Locomoción Aérea (Barcelona) y del Real Aeroclub de España (Madrid); constructores de aeroplanos como el ingeniero catalán Gaspar Brunet y el capitán Cañellas (ingeniero militar que había efectuado vuelos en un planeador de su invención en el Pinar de Antequera de Valladolid). Ninguna de estas personas, que sepamos, intervino en comprobar que el aparato Voisin reunía en Zaragoza las condiciones de navegabilidad necesarias.

Bajo la dirección del ingeniero Sr. Brunet, que había diseñado y construido el primer aeroplano que voló en Paterna el 5 de septiembre de 1909, se reconstruyó un aparato Voisin igual al de Gaudart que había sufrido un accidente en Barcelona, meses antes. Por tanto el Sr. Brunet hubiese podido certificar en Zaragoza si el aparato de Gaudart estaba o no en condiciones de vuelo.

En cuanto a la seguridad, estimo que no se tomaron las medidas adecuadas y para paliar este extremo no se acudió a las instituciones y personas adecuadas que son las mismas mencionadas en el artículo anterior. Un aeroplano de aquella época era muy difícil de manejar, prácticamente no tenían mando lateral al comenzar el rodaje, eran muy sensibles al viento cruzado y podían desviarse y precipitarse sobre el público como ocurrió un año más tarde en Madrid.

En cuanto al quebranto económico se puede mencionar que los gastos de preparación del campo, instalaciones en el mismo y el pago de los altos contratos que exigían los aviadores puede estimarse que se acercaba a las 50.000 pesetas, que era un cantidad importante para la época. Es el coste que tuvo que hacer frente las autoridades del SIPA, Ayuntamiento y comerciantes.

Para ilustrar este extremo el lector puede consultar el artículo (5) en donde se reproduce un contrato "tipo" con emolumentos, deberes y obligaciones del aviador contratado y del contratante.

encontraba bien. Inmediatamente llegaron los ciclistas de la Cruz Roja que venían a auxiliarle. El piloto miró al aeroplano como diciendo que era el que necesitaba los cuidados. Momentos después habló con el propietario del coche destrozado, asegurándole que le serían resarcidos todos los gastos que ocasionase la reparación del vehículo.

Gaudart no tenía suerte pues en Madrid donde se comprometió a efectuar unos vuelos en el mismo mes de abril, tuvo que comparecer ante el gobernador civil de la capital para que diese razones de porqué se había negado a volar. Sus razones no convencieron al igual que ocurrió en Zaragoza.

Para aclarar el asunto consúltese el Cuadro II. "Razones de Gaudart sobre su fracaso en Zaragoza"

En España no existían pilotos titulados, ni por supuesto ninguna reglamentación, aunque los ingenieros militares poseían algunos conocimientos. Los dos primeros pilotos españoles obtuvieron su título en Francia a mediados de 1910 y fueron D. Benito Loygorri y el Infante D. Alfonso de Orleans.

Los directivos del SIPA que no se habían asesorado adecuadamente, te-

nían su parte de responsabilidad al contratar a aviadores aficionados. Digamos en su descargo que el público quería ver volar como fuese.

El público de Zaragoza se mostró correctísimo después del accidente de Gaudart. No conocían a los "mañicos" los que pensaron que iba a pasar al igual que el "Motín de Durango", en que el público por negarse a volar condujo al fracaso de la fiesta y quemó los aeroplanos de los dos "franchutes" aficionados.(9).

El público de Zaragoza, por supuesto protestó, sus protestas fueron oídas y se les devolvió el dinero de las entradas.

Así fue el primer vuelo en Zaragoza.

#### EL SEGUNDO VUELO EN ZARAGOZA

**D**ESPUÉS del fracaso del primer vuelo en Zaragoza, las autoridades hicieron un balance de la situación y se alcanzaron varias conclusiones que conviene comentar pues tuvieron influencia en las futuras fiestas de aviación. La primera conclusión es que el aparato no se encontraba en condiciones de vuelo. Segunda se puso en peligro la vida de

los espectadores. Tercera se produjo un gran quebranto económico. (Consúltese el Cuadro III. "Comentarios sobre las Fiestas de Aviación".)

Pero sigamos con el segundo vuelo. El público quería ver volar y las autoridades de Zaragoza en 1911 organizaron una gran "Semana de la Aviación". La animación superó todos los pronósticos. Los vuelos tuvieron lugar los días 18, 19 y 23 de abril.

La banda del Hospicio amenizó la tarde del 18 en un Valdespartera lleno a rebosar; incluyendo todos los alrededores.

La prensa local (10) informó: "Era de ver el cuadro encantador que ofrecía el amplio campo de Valdespartera donde formando pintorescos grupos se reunía la multitud vocinglera y jovial.

Al promedio de la tarde deliciosa, puso el motor en funciones y arrancó a correr el aeroplano -Bleriot XI- elevándose enseguida, solemne y majestuoso. Una dulce emoción conmovió las almas. En efecto no hay nada que impresione y conmueva tanto -ha dicho Salaverria- como el vuelo de un aeroplano."

Los aviadores franceses contratados fueron Gaget (parisino) y Frey (lionés). Volaron aparatos Bleriot XI, con motores rotativos "Gnome" de 50 caballos. Uno era monoplaça y el otro biplaça. Durante los tres días realizaron numerosos y magníficos vuelos: de aeródromo, alrededores y por encima de Zaragoza. A veces los dos aparatos volaron en formación, con lo que el público quedó más que satisfecho.

Gaget y Frey fueron muy agasajados y recibieron numerosos premios. Asistieron a una corrida de toros y a banquetes, tal era el interés de autoridades y público aragonés por el nuevo medio de transporte.

Las fiestas costaron unas 20.000 pesetas.

Otras cuatro láminas 4, 5, 6 y 7, nos muestran diversos aspectos de la fiesta de aviación.

#### NUEVOS VUELOS EN VALDESPARTERA

**L**A Comisión de Fiestas de Zaragoza, organizó en 1912 coincidiendo con las del Pilar, unas fiestas de aviación de las cuales ya se





Lámina 4. "Magnífica fotografía de un aeroplano Bleriot pilotado por Gaget sobrevolando el Pilar de Zaragoza el 18 de abril de 1911".

tenían noticias en septiembre. Hemos de mencionar que la aviación no era objeto exclusivo de interés de la capital aragonesa y así Barbastro en el mes de octubre tuvo la fortuna de contemplar el vuelo del aviador francés Poumet el día 7. Calatayud también se había puesto en contacto con los aviadores franceses Tixier y Vedrines. El 10 de septiembre Tixier realizó vuelos en el aeródromo de Calatayud. Habían pasado los tiempos "heroicos" y los aeroplanos ya desafiaban con cierta impunidad los fenómenos meteorológicos.

Ya en los primeros días de octubre se supo por la prensa que habría fiesta de aviación en Zaragoza y se habían contratado a los aviadores galos Leoncio Garnier y R. Tixier, dos magníficos aviadores que habían realizado numerosos vuelos en otras capitales españolas.

Se volvió a elegir Valdespartera como campo de aviación. El martes día 8 de octubre tuvo lugar la primera exhibición y el clima colaboró para ser un día inolvidable para los "mañicos", ya que los aviadores dieron de sí todo lo que podían (11).



Lámina 5. "Un grupo de espectadoras en el campo de aviación".



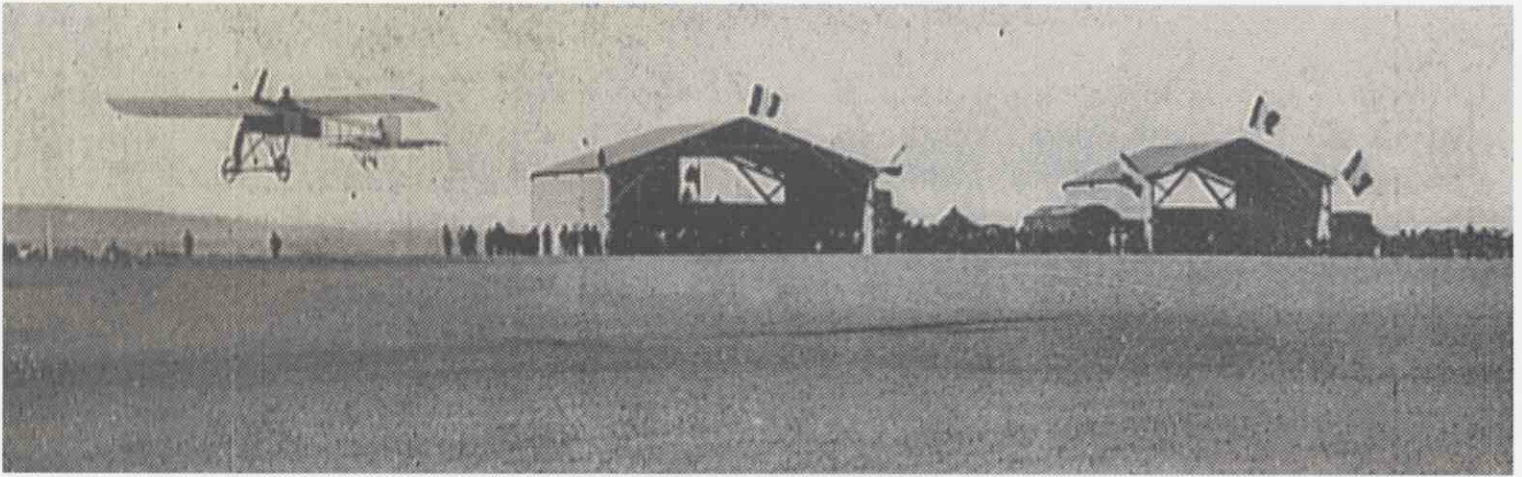


Lámina 6. "Vista de los hangares con un aeroplano Bleriot XI que acaba de despegar".

El Capitán General, Gobernador Civil y Alcalde con sus respectivas esposas ocuparon los palcos de autoridades y empezó la fiesta volando Garnier en un aeroplano Bleriot XI. durante 15 minutos. Después se elevó Tixier. A las 10:37 despegaron los dos aviadores y entusiasmaron al público por sus vuelos en formación y sobre la ciudad. Se realizaron nuevos vuelos en días posteriores.

### VALDESPARTERA SIGUE EN ACTIVIDAD

**E**N enero del año 1913, el aviador suizo Oscar Bidet que había partido de Pau (Francia) sobrevoló la región aragonesa pasando a unos 2.000 metros de altitud por encima de Zaragoza. El propósito de este vuelo era unir Pau (Francia) con Madrid, salvando los Pirineos por Somport. Aterrizó cerca de Guadalajara.

Volvió a despegar y tomo tierra felizmente en el aeródromo de Cuatro Vientos.

El 5 de abril de 1913 Valdespartera fue de nuevo noticia pues sirvió de escala al aviador francés Brindejonc. Había salido del aeródromo de Cuatro Vientos a las 08:30 horas y realizó el trayecto Madrid-Zaragoza en dos horas y media a pesar del fuerte viento. En el campo le aguardaba su mecánico que le señaló su situación al aviador.

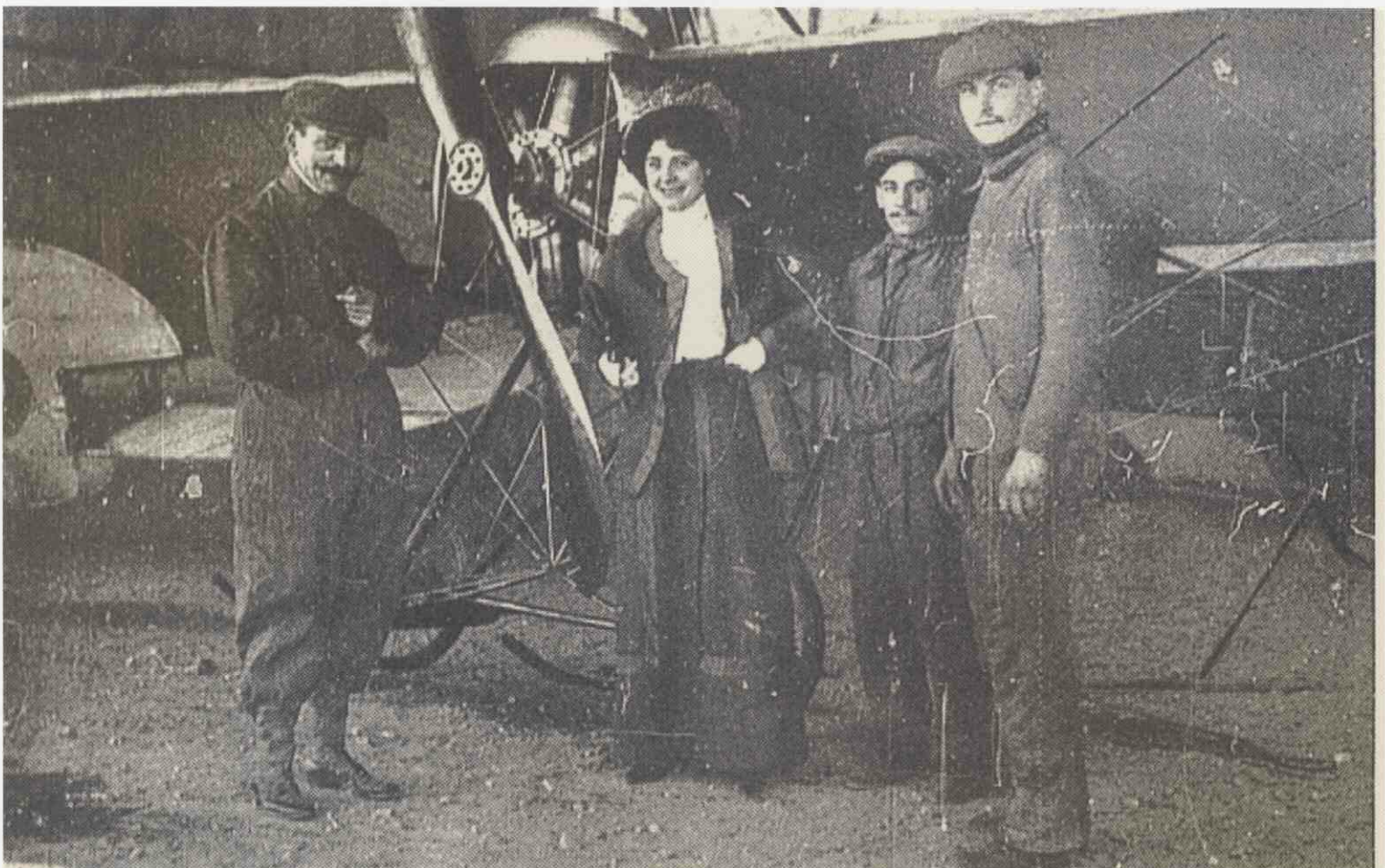


Lámina 7. "El aviador Frey con su esposa y dos mecánicos. 19 de abril de 1911".



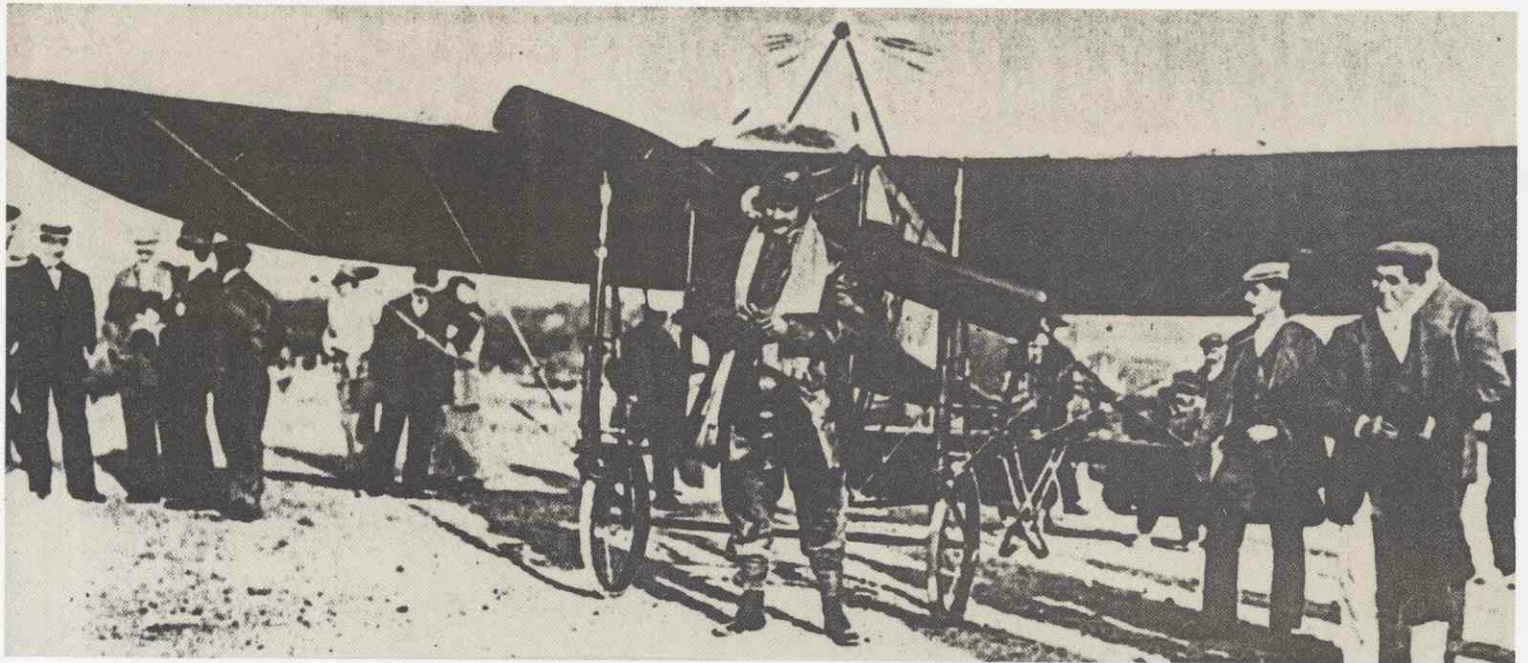


Lámina 8. "Leoncio Garnier delante de su aparato Bleriot XI en Valdespartera- 1912" (12).

En un coche se trasladó a Zaragoza y almorzó en el Hotel Europa. A los dos y minutos despegó con rumbo a Barcelona, pasando a las tres sobre Reus y llegando sin novedad a la capital catalana. Pilotaba un aeroplano Morane. El periplo aéreo París-Madrid y regreso lo completó con éxito. Este vuelo y el anterior demostraron que Aragón no estaba aislada por el aire. En 1912 y 1913 hubo primeros vuelos en Jaca y en Teruel.

### TRES AEROPLANOS MILITARES UNEX MADRID CON ZARAGOZA

**E**N febrero de 1914, la prensa aragonesa informaba de la importancia que estaba adquiriendo la navegación aérea y cómo el Servicio de Aerostación había elegido Zaragoza para sus prácticas.

En ese año tiene lugar un suceso trascendental para Aragón y se refiere a la llegada de tres aeroplanos militares procedentes de Madrid. Uno de ellos estaba pilotado por el teniente Sr. Martínez Baños que había realizado el curso de piloto militar en la convocatoria de 1912. Estaba relacionado con Zaragoza por vínculos de nacimiento. Había obtenido el título de piloto el 21 de enero de 1913 y durante ese año, según consta en su hoja de servicios, realizó 342 vuelos como piloto y 59 como pasajero. Era un excelente piloto al que le gustaba volar.

El 7 de abril de 1914 partieron a las 15:10 horas del Aeródromo de Cuatro Vientos dos aeroplanos Farman pilotados por los tenientes Sres. Martínez Baños y Zubia, con sus respectivos pasajeros, curiosamente conocidos deportistas madrileños (12)... El teniente piloto y médico Sr. Pérez Núñez pilotaba el tercer aeroplano un Nieuport IV G.

Como estaba previsto los dos Farman MF.7 tomaron tierra en Ariza a las 17:30 para repostar combustible. Desde las ocho de la mañana autoridades y escaso público se encontraban es-

perando a los aviadores. El fuerte y frío viento del S.O. hacía penosa la espera en el campo de Valdespartera. Las autoridades regresaron por la tarde y volvieron a Zaragoza a las 19:00 horas sin que hubiesen llegado los aeroplanos...

Pero los aviadores militares no se dieron fácilmente por vencidos y con un encomiable espíritu despegaron de Ariza a las 18:40 horas y volando a una altitud de 2.000 metros atravesaron la Muela y llegaron casi de noche a Valdespartera, aunque no vieron las hogueras que señalaban el campo.

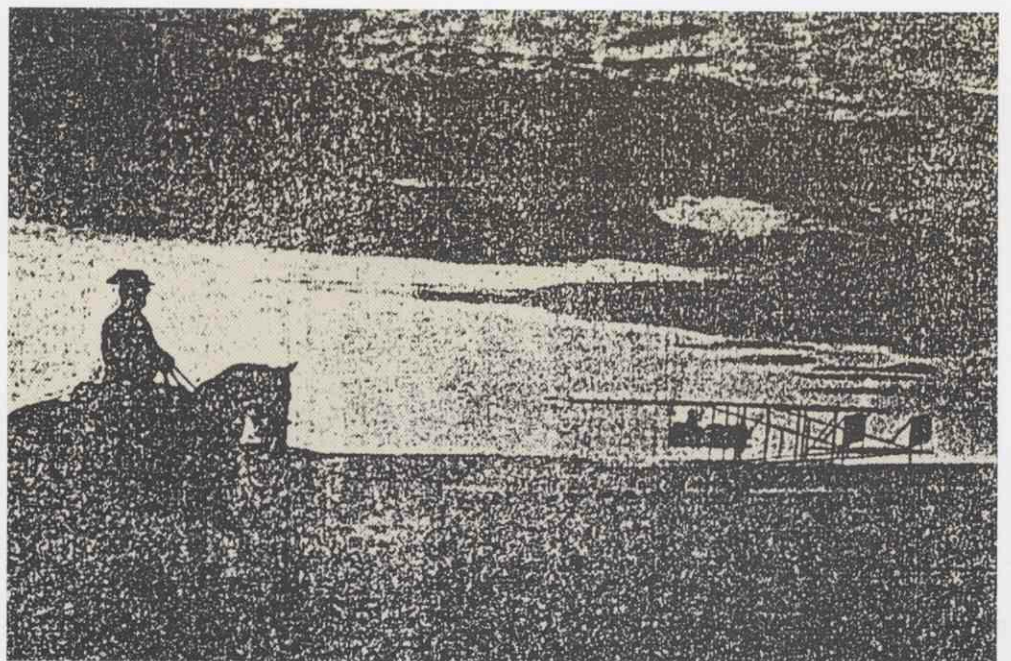


Lámina 9. "La Guardia Civil se encargó de la custodia de los aeroplanos militares, abril de 1914."



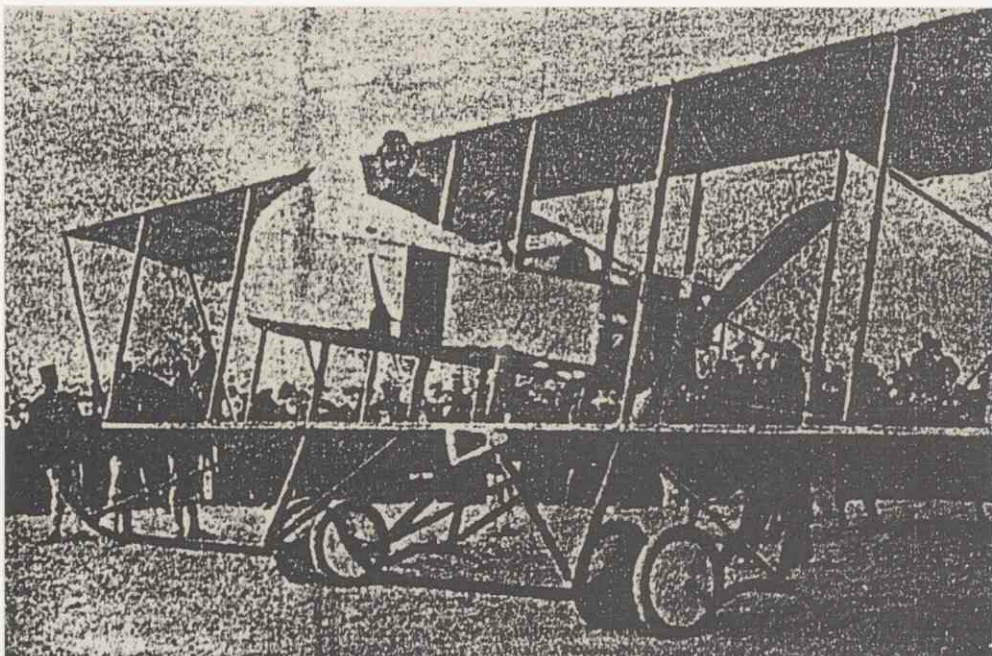


Lámina 10. "El teniente Martínez Baños en la cabina del Farman MF.7 en Valdespartera el 11 de abril de 1914".

Baños con su mejor conocimiento del campo aterrizó en el mismo, pero Zubia lo hizo, por cierto que con gran habilidad cerca del cementerio de Torre-ro.

Ya estaban levantadas las tiendas para el personal auxiliar y los repues-tos, amen del combustible y aceite.

Mientras tanto Pérez Núñez tuvo que aterrizar en Almunia de Santa Godina. con la mala fortuna de romper la hélice, naturalmente no pudo continuar el vuelo.

Asombra que el trayecto seguido por los aeroplanos discurrió sobre un terreno que ha sido sobrevolado por el autor de este artículo y ofrece dificultades serias, por su orografía, altitud y régimen de vientos y son dignos de admiración estos pilotos militares que

realizaron un vuelo difícil, peligroso, con bajas temperaturas y fuerte viento.

El aeroplano de Pérez Núñez despegó de Almunia a las 09:50 horas y aterrizó el 10 de abril en Valdespartera, con un pasajero oficial de Artillería, a las 10:10 horas. Había tenido que esperar una nueva hélice que enviaron de Cuatro Vientos (Madrid). Ese mismo día despegó hacia Madrid el Teniente Zubia.

La estancia de los aviadores ,que fue en Zaragoza un gran acontecimiento local, transcurrió con festejos, cenas, banquetes, visitas, conferencias y demostraciones en vuelo de los aviadores que sobrevolaron la ciudad repetidas veces, los días 10, 11 y 12 de abril. Los aviadores se encontraban sin novedad en Madrid el 13 de abril.



Lámina 11. "Autoridades de Zaragoza en Valdespartera el 12 de abril de 1914".  
Lámina 12. "Aviadores militares en Valdespartera el 12 de abril de 1914".

#### Cuadro IV "Características de los aeroplanos Farman MF.7 y Nieuport IV G"

	MF.7	Nieuport IV G
Primer vuelo	1910	1911
Año de Construcción	1912	1912
Incorporación a España.	1912	1912
Motorización	Renault 70 CV	Gnome 50 CV
Envergadura (m)	14.54	8.65
Longitud	11.35	7.20
Superficie alar(m <sup>2</sup> )	54	—
Peso al despegue (Kg)	855	490
Velocidad Crucero (Km/h)	85	95



En las láminas 9, 10, 11 y 12 se muestran los aviadores militares en Zaragoza en el campo de aviación de Valdespartera.

## LA FABRICACIÓN DE AEROPLANOS EN ZARAGOZA

El año 1915, se caracterizó por el conflicto de la guerra europea y naturalmente se presentó la dificultad de adquirir aeroplanos, motores y repuestos para nuestra aviación. La aviación militar puso en marcha un programa de construcción de aeroplanos nacionales. Los talleres de material ferroviario Cardé y Escoriaza, situados cerca de Torrero, crearon un departamento aeronáutico pues habían recibido un contrato para fabricar dos modelos de aeroplanos: el "Flecha" diseñado por el ingeniero militar Eduardo Barrón y el "Farman" M.F.7 con licencia francesa. La fabricación fue dirigida por el piloto e ingeniero José Ortiz de Echagüe, creador en 1923 de C.A.S.A en Getafe (Madrid).

Una vez fabricadas todas las piezas, se transportaban a Madrid, al aeródromo de Cuatro Vientos. En dos hangares de Cardé y Escoriaza, se montaban los aeroplanos y se probaban [13].

Se fabricaron 12 Farman con motores Dion Bouton de 80 caballos, importados de Francia (14) y 12 "Fle-

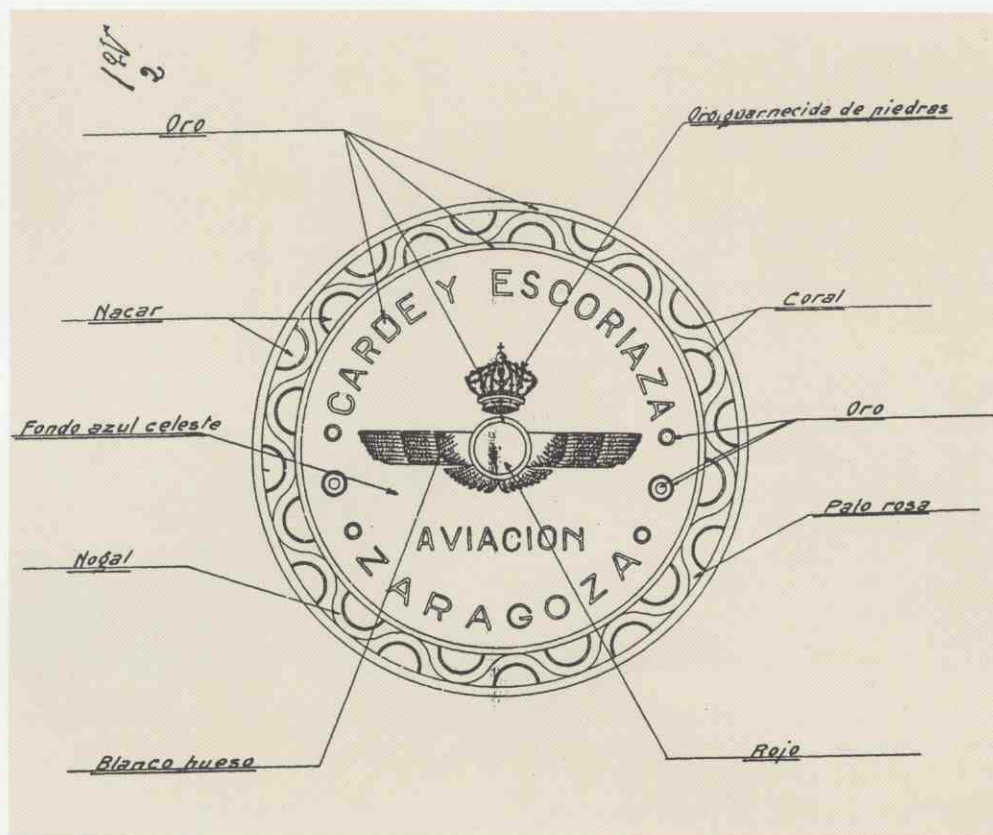


Lámina 13. "Logotipo de Cardé y Escoriaza".

chas" con motores Hispano de 140 caballos. Durante el período de unos tres años que Cardé se dedicó a la aeronáutica, el aviador e ingeniero Ortiz de Echagüe diseñó un monoplano de ala alta del cual se construyeron 6 unidades.

El final de guerra europea y la disponibilidad de aeroplanos excedentes y baratos, dio al traste con la nacionalización de la industria aeronáutica española y de la aragonesa.

## LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA EN VALDESPARTERA

El Tratado de Versalles de 1918 señaló el nacimiento de la aviación comercial, resultado de la Convención de la CINA celebrada en París. En España se sucedieron las presentaciones de aeroplanos militares transformados para el tráfico aéreo. La Dirección de Aviación Civil pasó a ser un Negociado del Ministerio de Fomento.

El 9 de octubre de 1918, el teniente Sr. Martínez Baños vuelve a Zaragoza en comisión de servicio, donde permanece hasta el 27 de noviembre. Su misión era buscar terrenos idóneos para el establecimiento de bases aéreas militares. Recomienda en su informe Valdespartera.

Ya en 1915 se presentó en Zaragoza el proyecto de creación de una Escuela de Aviación, asunto de gran interés para Zaragoza. estando el Ayunta-

### Cuadro V "Creación de una Escuela de Aviación en Zaragoza"

Un concejal del Ayuntamiento presentó una propuesta en la sesión del día 10 de julio de 1915: La misma decía así: "Durante el mes de agosto se verificarán en Tudela ejercicios de practicas de aviación por el Parque de Guadalajara. Es indudable que el progresivo adelanto de los modernos medios de combate, teniendo presente aquellas ciudades que se hallen en mejor disposición para operaciones.

En este caso Zaragoza ocupa lugar preferente y cuenta con unos dilatados terrenos en Valdespartera reconocidos por cuantos aviadores operaron en ellos como uno de los mejores campos de aviación.

La importancia que para la ciudad tenga el establecimiento de una Escuela de Aviación no necesita encomiarse.

Así que sometido este asunto a la consideración del Ayuntamiento acuerda solicitar del Estado así como otros beneficios que de aquella concesión se deriven, en su consecuencia propongo:

1º Que el Ayuntamiento acuerde solicitar el establecimiento en Zaragoza de una Escuela Militar para lo cual se construirá por cuenta del Ayuntamiento un hangar en el campo de Valdespartera.

2º Que el Alcalde solicite por conducto del Capitán General de esta región al Ministro de la Guerra la referida concesión.

3º Que los senadores y representantes por esta circunscripción apoyen la propuesta del Ayuntamiento e informen a la Comisión correspondiente.

La propuesta había sido presentada por el concejal D. Gregorio Alfonso.



miento muy dispuesto a dar facilidades. La propuesta se presenta en el Cuadro V "Creación de una Escuela de Aviación en Zaragoza".

Las maniobras de Tudela de agosto de 1915, con ejercicios de tiro y aviación atrajeron a diversas personalidades militares entre ellos el ministro de la Guerra y el Jefe del Servicio de Aeronáutica y otros jefes, como el Coronel D. Pedro Vives. Este último se desplazó a Zaragoza y solicitó una entrevista con el Alcalde para tratar el asunto de la Escuela de Aviación.

Con el fin de ir a la entrevista bien informado, visitó los talleres de Cardé y Escoriaza donde se fabricaban aeroplanos para el Ejército y los terrenos de Valdespartera. Acompañado de D. Manuel Escoriaza y de dos oficiales, el Coronel Vives trató del asunto con el Alcalde el 27 de agosto, volviendo después a Tudela.

En 1916 el general Huerta apoyó el establecimiento de la Escuela en Zaragoza.

Valdespartera recupera su actividad en 1920, por dos motivos; el primero cuando se publica un Real Decreto de 17 de marzo por el que se designan las Zonas Territoriales. El territorio español se considera dividido en cuatro zonas con la denominación de Bases Aéreas. Se creaban Bases Aéreas en Madrid (primera), Zaragoza (segunda), Sevilla (tercera) y León (cuarta). En el artículo 4º se legislaba que cada Base Aérea debía tener, taller o fábrica, aeródromo principal para 60 aeroplanos, almacén con repuestos, abrigos subterráneos para combustible, aceite y armamento y una dotación de cuatro escuadrillas (tres de reconocimiento y una de combate).

## Bibliografía

- (1) A. Glez-Betes. El primer vuelo en España. Aeronáuticos. Nos 74 y 75. Sept y Oct. 1996
- (2) José Canudas. Hª de la Aviación Catalana. 1908-1936. Barcelona 1983. P.17.
- (3) Alfredo Kindelán. Desde Berlín. España Automóvil. 30-10-1908. P.235.
- (4) Gaspar Brunet y Viadera. Curso de Aviación. Barcelona. 1910.
- (5) A. Glez-Betes. La investigación de los primeros vuelos en España. Problemas y Dificultades. Aeroplano. 1987. Nº 5.
- (6) Ibid.
- (7) Ibid.
- (8) ABC. Marzo de 1910.
- (9) ABC. 25 abril 1910.
- (10) Heraldo de Aragón. Abril 1911.
- (11) Heraldo de Aragón. Sept- Oct 1912. Existe un trozo de película de la época que nos muestra el despegue de un Bleriot XI pilotado por Garnier y descubierto por el Sr. Fernández de la Torre. Fue visionado en el Programa "Ayer y Hoy de la Aviación".
- (12) Heraldo de Aragón. Abril de 1914.
- (13) José Warleta. Los Farman en los primeros años. Aeroplano 11/1986. Nº 4. Los monoplanos Nieuport de la Belle Epoque en España y en el Mundo. Aeroplano. 10/1989. Nº 7.
- (14) A. Glez-Betes. Aeroplano 1986. Nº 4.
- (15) Archivo Histórico del Aire. Índice General nº 168.
- (16) José Gomá. Hª de la Aeronáutica Española. Madrid. 1946.

También se creó la Escuela de Pilotos Militares. Se nombra la décima promoción de pilotos para hacer su curso en el improvisado aeródromo de Valdespartera. A finales de enero empiezan los vuelos. El curso estaba compuesto por 2 capitanes de ingenieros, 15 tenientes de diversos cuerpos y 1 profesor de 2ª de equitación. Debido a varias causas, entre ellas las desfavorables condiciones meteorológicas –el temible cierzo– y un accidente con dos muertos, se suspenden las clases y los componentes del curso de pilotos se trasladan a Alcalá de Henares (16).

El accidente en Valdespartera conmocionó al pueblo zaragozano. El progreso traía víctimas. Ocurrió el accidente mortal cuando el profesor Collier

–de la Hispano Británica– enseñaba acrobacia a gran altura en un aeroplano Nieuport. De alumno iba el teniente de Caballería Fernando Bernáldez. El aparato entró en barrena y se estrelló contra el suelo. Ambos ocupantes murieron carbonizados.

Aparte de algunos vuelos esporádicos, como los de una escuadrilla que llega de Madrid para apoyar las maniobras militares en Alfaro, Valdespartera va perdiendo actividad y poco se menciona en los años venideros. El segundo aeropuerto de Zaragoza se instalaría en la carretera a Huesca. El tercero en Garrapinillos y el cuarto en Valenzuela-Sanjurjo, pero sus desarrollos serán objeto de una segunda parte. ■