

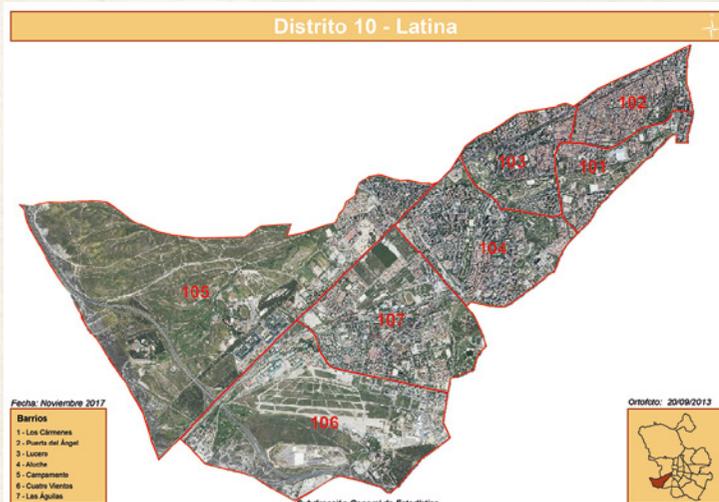
# Exhibición aérea en tiempo de cambio Cuatro Vientos 1954

FEDERICO YANIZ VELASCO  
General del Ejército del Aire (retirado)  
Miembro del CASHYCEA

El Real Aero Club de España se había instalado en Cuatro Vientos en 1947 y siete años después estaba bien arraigado en su sede. Con gran entusiasmo y con el apoyo del Ministerio del Aire, el primer aeroclub español fue capaz de organizar y llevar a cabo el II Festival Aéreo Internacional, al que asistieron cerca de 200 000 personas.

## INTRODUCCIÓN

En todas las actividades humanas se dan circunstancias que en muchos casos no se reconocen cuando se están planeando. En el año 1954, el conjunto de instalaciones militares y civiles situadas en Cuatro Vientos había ya alcanzado una notable importancia tras 43 años de funcionamiento, desde el inicio de su actividad en 1911. Por otra parte, su emplazamiento, a tan solo 8 kilómetros del centro de Madrid, facilitaba el acceso de los aficionados a la aviación a ese único complejo aeronáutico.



Madrid Distrito 10-Latina.

En 1954, el Ejército del Aire estaba iniciando una profunda reorganización que supuso una transformación importante. Además, los acuerdos ejecutivos entre Estados Unidos y España firmados el 23 de septiembre de 1953 contemplaban la instalación en nuestro territorio de cuatro bases aéreas estadounidenses a cambio de ayuda económica y militar. Como consecuencia de los acuerdos, cuando en mayo de 1954 se celebró el Festival, se estaba empezando a recibir aviones de diverso tipo, entre ellos reactores para las unidades de caza. En la exhibición del día 8 de mayo de 1954 pudieron verse algunos de los modelos de aviones de reciente dotación a unidades de fuerzas aéreas.

La existencia de un lugar emblemático y fácilmente accesible como Cuatro Vientos, la vitalidad del Real Aero Club de España y el apoyo del Ministerio del Aire hicieron posible que el II Festival Aéreo fuese un gran éxito. Sin embargo, el accidente mortal del capitán Aldecoa tiñó de luto el final de una jornada memorable.

## UN LARGO CAMINO

Cuatro Vientos ocupa un lugar de honor en la historia de la aviación militar española, no solo por ser el sitio donde se realizó el primer curso de pilotos militares, sino también por la ininterrumpida actividad aeronáutica desarrollada en sus instalaciones desde entonces. En el siglo XIX ya se conocía un paraje llamado Cuatro Vientos, localizado en el término de Carabanchel Alto (Madrid), que ha estado ligado a la aviación desde 1911. En efecto, en los comienzos del siglo XX los militares españoles estaban siguiendo atentamente la evolución de la aeronáutica. Para tener información directa sobre los más recientes avances en la utilización con fines militares de dirigibles y aeroplanos, el jefe del Servicio de Aerostación, coronel Vives, y el capitán Kindelán visitaron a comienzos de 1909 diversos países europeos. Como resultado de la memoria de aquella comisión se decidió la compra de un dirigible. Sin entrar en los detalles de las vicisitudes de esa aeronave,



La torre de señales de Cuatro Vientos.

las dificultades de esos aparatos para su despliegue en operaciones militares y la constante mejora de las características y capacidades de los aviones hicieron considerar al Ministerio de la Guerra la compra de esos aparatos. Por esa causa, el capitán Kindelán realizó durante las primeras semanas de noviembre de 1910 un viaje a Francia, visitando varias fábricas de aviones. Tras esas visitas, el 25 de noviembre se aprobó la propuesta de adquisición, presentada por el coronel Vives, de dos aviones Henry Farman con motor Gnome de 70 CV, y un Maurice Farman, también biplano, con motor Renault de 80 CV, así como de dos cobertizos y repuestos. El contrato, que incluía la asistencia de dos profesores para la formación de los primeros pilotos militares, se firmó con don Benito Loygorri, representante de Farman en España. Comprados los aviones, era preciso encontrar el terreno adecuado para situar un campo de aviación. Desde mediados de diciembre de 1910, una comisión formada por los coroneles Vives y Rodríguez Mourelo y el capitán Kindelán recorrió diversos lugares en búsqueda de ese emplazamiento. El 9 de enero de 1911, la comisión propuso elegir un terreno situado en el lugar conocido como Cuatro Vientos donde situar el que sería el primer aeródromo militar de España.

La actual base aérea del mismo nombre está situada en lo que ahora es el barrio de Cuatro Vientos, separado por la antigua carretera de Extremadura (hoy autovía A5) del barrio de Campamento. Ambos barrios pertenecen al distrito 10 de la villa de Madrid. Diversas instalaciones aeronáuticas, tanto civiles como militares, ocupan la mayor parte del barrio de Cuatro Vientos. En un extremo del barrio se encuentra el Real Aero Club de España, y en el lado opuesto están situados la Escuela de Mando y Control del Ejército del Aire (EMACOT), el Museo de Aeronáutica y Astronáutica y el Club Deportivo y Social Barberán y Collar. Al este se ubica la actual base aérea de Cuatro Vientos, donde están situados diversos centros y unidades del Ejército del Aire.

## EVOLUCIÓN DE UN COMPLEJO AERONÁUTICO ÚNICO

Desde sus inicios como primera escuela de pilotos militares, las actividades aeronáuticas de Cuatro Vientos se fueron ampliando y diversificando, constituyendo hoy un singular complejo aeronáutico cívico-militar. En efecto, además de unidades y centros del Ejército del Aire, se encuentran situadas allí un notable número de instalaciones civiles, entre las que destacan la Fundación Infante de Orleans y el ya mencionado Real Aero Club de España (actualmente, Real Aero Club de España). La cercanía al centro de la capital de España y su larga tradición aeronáutica, tanto militar como civil, hacen de Cuatro Vientos un lugar idóneo para realizar exhibiciones aeronáuticas. Esa tradición se puede apreciar siguiendo algunos hitos de la larga trayectoria del emblemático aeródromo.

Los pasos previos al inicio de la actividad aérea en Cuatro Vientos se remontan al 11 de enero de 1911, cuando una comisión militar propone al Ministerio de la Guerra la adquisición de unos terrenos en la zona de Carabanchel (Madrid) para la instalación de una escuela de pilotos y un centro de experimentación de aeroplanos. El capitán Kindelán fue designado responsable del nuevo campo de vuelo, siendo el primer oficial en ejercer el mando de esa instalación. El 8 de febrero de ese mismo año llegaron las primeras tropas, que se instalaron de forma provisional en tiendas de campaña, mientras los oficiales utilizarían una caseta. Para los aviones se utilizaron dos hangares transportables Bessonneau<sup>1</sup> llegados de Francia, donde se cobijarían los aviones. El 12 de marzo de 1911 aterrizó en Cuatro Vientos el primer aeroplano, procedente del aeródromo entonces existente en la Ciudad Lineal, también en Madrid. Las clases de vuelo las impartieron dos instructores franceses, Osmont y Dufour, que dieron lecciones fundamentalmente teóricas, pues los aviones utilizados no tenían doble mando. Los pilotos de la primera promoción fueron los capitanes Alfredo Kindelán, Emilio Herrera Linares y Enrique Arrillaga



*El Pabellón de Cuatro Vientos.*

López, y los tenientes Eduardo Barrón Ramos de Sotomayor y José Ortiz Echagüe, todos ellos del Cuerpo de Ingenieros. En el invierno de 1911, comenzaron las obras de construcción de los diversos edificios del campo de vuelo, que concluyeron en marzo de 1912 con la instalación de otro hangar, un barracón para la tropa, un garaje y un edificio para el cuerpo de guardia. Entre los años 1915 y finales de 1916 se construyó el Pabellón de Oficiales, un singular edificio que se usó como residencia y para las reuniones del personal que realizaba los cursos de vuelo. En los años siguientes el aeródromo siguió incorporando nuevas instalaciones. En 1918 comenzó la construcción del Laboratorio Aerodinámico, con un túnel de viento en circuito cerrado que se puso en servicio en 1926, siendo entonces el más importante de los existentes en Europa. A partir de 1920, funcionó en Cuatro Vientos la Escuela de Mecánicos y se establecieron allí el Servicio Geográfico y el Laboratorio Meteorológico de Aviación Militar. En un edificio que pertenece actualmente a la Escuela de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT) del Ejército del Aire se inauguró oficialmente en 1930 la Escuela Superior Aerotécnica, cuna de la ingeniería aeronáutica española.



*Escuela Superior de Aerotecnia Cuatro Vientos, 1929.*

En febrero de 1936, Cuatro Vientos es autorizado a funcionar como aeropuerto alternativo de Barajas, convirtiéndose así temporalmente en aeropuerto nacional. Es también digno de recuerdo el hecho de que en Cuatro Vientos se iniciaron algunos de los grandes vuelos realizados en los años 20 y 30 del siglo xx. Uno de los primeros fue el vuelo de la Escuadrilla Elcano, que se inició allí en 1926 para llegar hasta Manila, o el que realizó en 1932 Fernando Rein Loring entre Madrid y la capital filipina. Además, en el aeródromo de Cuatro Vientos efectuaron los primeros vuelos muchas aeronaves, como el autogiro de Juan de la Cierva. Durante la Guerra Civil, el aeródromo fue la base de escuadrillas de caza y bombardeo del Gobierno de la II República.

La vida del aeródromo se reactivó con la creación en 1960 de la Escuela de Helicópteros, cuya actividad se mantuvo en Cuatro Vientos hasta que se trasladó en 1980 a la base



*Autogiro La Cierva en Cuatro Vientos.*

aérea de Armilla, en Granada. Durante casi veinte años, en el aeródromo se formaron 866 pilotos VFR, 128 pilotos IFR y 521 mecánicos de helicópteros. Los helicópteros en servicio en las fechas iniciales de la escuela fueron el Sikorsky-Westland S-55, que acumuló unas 1500 horas de vuelo, y el Aero-técnica AC-12 (Z-2) *Pepo*, en el que se realizaron unas 2500 horas. Ambos fueron sustituidos por los Agusta-Bell 47G *Sioux* y Agusta Bell 205 *Iroquois*, que se llegaron a utilizar en Cuatro Vientos.

En marzo de 1961 se reorganizaron las instalaciones, con una separación entre la zona civil (que consistía en la pista pavimentada y la zona sur del aeródromo) y el sector militar (al norte de la pista pavimentada). En septiembre de 1965 pasó a denominarse oficialmente aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos, que en 1967 se clasificó de segunda categoría. En los primeros años de la década de 1970, el aeropuerto disponía de una pista asfaltada de 1200 metros de largo y 30 de ancho (la actual 10-28), una calle de rodaje paralela y una pista paralela de terreno natural compactado, de 1650 metros de longitud por 75 de anchura. En julio de 1971, el aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos quedó abierto al tráfico internacional de pasajeros, aunque, al igual que los vuelos nacionales, únicamente en condiciones de vuelo VFR y en horario diurno. En el mes de octubre de ese mismo año se trasladó a Cuatro Vientos el 803 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, procedente de la base aérea de Getafe. En diciembre de 1975 se realizaron importantes obras de mejora, con la prolongación de la pista asfaltada en 300 metros, con lo que alcanzó una longitud de 1500 metros. Además, se iniciaron las obras de la nueva torre de control y de un pequeño edificio terminal. En julio de

1975, por disposición del Ministerio del Aire, se creó la Unidad Especial de Helicópteros, con la misión primaria del transporte de personalidades, pero con la misión secundaria de búsqueda y salvamento. En 1978 se decide que la Unidad Especial de Helicópteros pase a denominarse 402 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, dependiente de la Agrupación del Cuartel General del Aire. En 1992 se reestructuró el Aeródromo Militar de Cuatro Vientos y se creó el Ala 48, siendo el jefe de dicho aeródromo, a su vez, comandante jefe del Ala 48. Hasta aquí un repaso rápido a algunas de las actividades aeronáuticas de un complejo aeronáutico único en España. Posteriormente ha habido otros cambios estructurales y orgánicos en el conjunto de unidades e instalaciones que se encuentran en Cuatro Vientos. Sin embargo, no ha variado la distancia de 8 kilómetros que hay hasta la Puerta del Sol.

## UN CLUB VETERANO Y ENTUSIASTA

El Real Aeroclub de España se constituyó oficialmente el 18 de mayo de 1905, siendo la primera entidad de este tipo creada en España. Su fundador fue el destacado deportista y aerostero asturiano Jesús Fernández Duro<sup>2</sup>. La inauguración oficial de las actividades del Aeroclub tuvo lugar en el campo de vuelo del Gasómetro en Madrid, y fue presidida por el rey Alfonso XIII. El Aeroclub fue creado por iniciativa de particulares con el objetivo principal de organizar y reglamentar las manifestaciones aeronáuticas y comprobar y autenticar los registros de altura y distancia alcanzados en las ascensiones en globo. Además, tenía como finalidad contribuir al desarrollo de todas las ciencias relacionadas con la aeronáutica. El 31 de marzo de 1905, el Real Aeroclub presentó ante el Gobierno Civil de Madrid la documentación necesaria para su constitución, que fue aceptada el 7 de abril de 1905, con el número 1552. Desde sus inicios, el Club mantuvo una intensa actividad internacional, y el 14 de octubre de 1905 fue cofundador de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI), con sede en París. Sus primeras instalaciones estuvieron situadas en el campo de vuelo del Gasómetro en Madrid. En el año 1929 se había creado al este de Cuatro Vientos un aeródromo particular, que era parte de las instalaciones de Talleres Jorge Loring, establecido allí

en 1923-1924. En noviembre de 1947, se cedieron al RACE unos terrenos anejos a las instalaciones de AISA (antiguo Talleres Jorge Loring), donde se estableció. En diciembre de 1951, el Ministerio del Aire cedió al aeroclub 97 000 metros cuadrados en propiedad, y en marzo de 1952 le cedió otros 338 000 metros cuadrados. A partir de ese mismo año, el club también pudo hacer uso gratuito del campo de vuelo, que linda al oeste con el campo de aviación militar. El 30 de mayo de 1953 se celebró en Cuatro Vientos un Festival Aéreo Internacional, organizado por el Real Aero Club, y que contó con la participación del capitán Aldecoa y del príncipe Cantacuzeno. El festival fue un éxito y animó a los organizadores a preparar el II Festival Aéreo Internacional, que se celebró el 8 de mayo de 1954. El Real Aero Club de España ha permanecido en el aeródromo de Cuatro Vientos desde entonces, aunque sus oficinas se mantuvieron algunos años



*Real Aero Club, sede en Cuatro Vientos.*



*Real Aero Club de España*

*Real Aeroclub de España, logo.*

en el núm. 19 de la carrera de San Jerónimo, Madrid.

En mayo de 1957, el aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos quedó clasificado como de tercera categoría (código OACI civil LECU y el militar LEVS), siendo el más antiguo de los aeropuertos españoles en activo, habiendo cumplido cien años el 11 de enero del 2011. En el aeródromo, de utilización conjunta civil y militar, se realizaron 51 949 movimientos de aeronaves en el año 2019. Además, en el aeródromo civil se realizan cursos para la formación de pilotos y mecánicos (en algunas de las escuelas civiles más importantes de España) y tienen su sede diversas empresas de trabajos aéreos (con aviones y helicópteros) y de mantenimiento de aeronaves. Esta actividad civil se compagina con la militar y con la de aeronaves de Estado: los helicópteros de la Dirección General de la Policía y de la Dirección General de Tráfico.

Para terminar el recorrido por el complejo de Cuatro Vientos, hay que resaltar el valor histórico y cultural del conjunto. En efecto, se conserva allí la torre de señales (de vuelo)

construida en 1920 y diversos edificios emblemáticos, como el Pabellón de oficiales, el Laboratorio Aerodinámico y los edificios originales del Servicio Cartográfico y Fotográfico y del Laboratorio Meteorológico de Aviación Militar, así como el actual edificio principal de la EMACOT. Además, por su importancia museística destacan el magnífico Museo de Aeronáutica y Astronáutica, dependiente del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA), y la Fundación Infante de Orleans (FIO), que tiene allí sus instalaciones y una valiosa colección de aviones históricos en vuelo.

La situación de Cuatro Vientos, tan cerca del centro de Madrid, ha favorecido su utilización por la aviación general y ha facilitado la asistencia de numeroso público a las exhibiciones aéreas y otras actividades que se han realizado y se realizan allí.

## LOS ACUERDOS DE 1953: PUNTO DE INFLEXIÓN PARA EL EJÉRCITO DEL AIRE

Los tres acuerdos ejecutivos firmados en Madrid entre Estados Unidos y España el 23 de septiembre de 1953 se conocen como los Pactos de Madrid. Entre los asuntos que acordaron las dos partes firmantes estuvieron la instalación en territorio español de cuatro bases aéreas estadounidenses a cambio de ayuda económica y militar. Los pasos preliminares a las negociaciones para llegar a esos acuerdos entre las dos naciones se dieron a comienzos de los años 50 del siglo pasado. En abril de 1952 se comenzaron a discutir los aspectos económicos del posible acuerdo, poco después del anuncio hecho al Congreso de los Estados Unidos por el secretario de Estado, Dean Acheson. La misión norteamericana se encontró, nada más llegar a Madrid, con la petición del Gobierno español de que se dispusieran de inmediato de los 102 millones de dólares de ayuda que había aprobado el Congreso de los Estados Unidos. La respuesta fue negativa, pues los estadounidenses querían negociar los términos de esa ayuda, que consideraban una baza para conseguir de España contraprestaciones militares. Para negociar estos temas vino a España el general August W. Kissner, al frente de una misión militar. La postura estadounidense era que, si se quería ayuda económica, había que aceptar la instalación de bases militares. España se había convertido en un elemento importante para la estrategia de la Guerra Fría, por el control del estrecho de Gibraltar y porque el país podía convertirse en la retaguardia del dispositivo militar de Europa occidental. Las islas Canarias también tenían su importancia en el control de esa parte del océano Atlántico y del oeste del continente africano.

En Estados Unidos, las elecciones de noviembre de 1952 supusieron la victoria del candidato republicano Dwight Eisenhower, que nombró en febrero de 1953 como embajador extraordinario y plenipotenciario en Madrid al veterano diplomático James Clement Dunn. Dunn ya conocía España por haber sido secretario de la embajada norteamericana en Madrid en la década de los años veinte del siglo xx. Por parte española, la negociación fue llevada por el general Juan Vigón, que estuvo apoyado en los aspectos relacionados con defensa por miembros de los ministerios militares y por el Alto Estado Mayor. En los temas económicos se contó con la participación de expertos del Ministerio de Asuntos Exteriores y de los ministerios del ámbito económico.

Cuando el 8 de mayo de 1954 se celebró en Cuatro Vientos la exhibición objeto de este artículo, el Ejército del Aire estaba iniciando una profunda transformación tras los mencionados acuerdos entre España y los Estados Unidos. De hecho, se puede decir que en aquellos años convivían dos modelos de Ejército del Aire. El modelo clásico, heredero de la época anterior, continuaba utilizando material y procedimientos empleados desde los años siguientes a la creación del Ejército del Aire en 1939. Simultáneamente, otras unidades de nuestra Fuerza Aérea estaban transformándose profundamente con la llegada de nuevo material, principalmente estadounidense, y con la adopción de nuevos procedimien-

tos y la creación de nuevas estructuras. Con la perspectiva que dan los casi setenta años pasados desde entonces, es digna de admiración la enorme tarea realizada para mantener la operatividad de unidades dotadas de material como el Junkers Ju 52, el Messerschmitt Me 109, el Heinkel He 111 y sus sucesores fabricados en España, mientras en diversas bases se estaban recibiendo aviones como los T-33, los T-6 y los F-86 *Sabres*. Además, se estaba creando el sistema de defensa aérea con su red de escuadrones de alerta y control (más tarde, escuadrones de vigilancia aérea).

Por otra parte, se estaba realizando una labor de formación ingente para el empleo del nuevo material y la adopción de los procedimientos adecuados.

Es oportuno destacar el papel de la Ley de 15 de julio de 1952, sobre reorganización del Arma de Aviación<sup>3</sup>, en la adopción de los cambios. Esa normativa supuso prácticamente la creación de una nueva Arma de Aviación, en la que se integraron las preexistentes Arma de Aviación y Arma de Tropas de Aviación. Además, la ley organizaba las unidades de fuerzas aéreas en: Aviación de Defensa Aérea, Aviación Táctica y Aviación de Transporte. Por su tamaño, las unidades se clasificaban en: Patrulla, Sección, Escuadrilla, Escuadrón, Grupo, Ala y División. Por sus misiones específicas, las unidades de fuerzas aéreas podrían ser: de caza, de asalto, de bombardeo, de reconocimiento y de transporte. La mencionada Ley de 15 de julio de 1952 cambió sustancialmente la normativa que regía la vida del Arma de Aviación y de todo el Ejército del Aire. En ese mismo año 1952 se iniciaron las conversaciones para llegar a los acuerdos. El resultado de esas negociaciones quedó plasmado en los Acuerdos Hispano-norteamericanos de Cooperación, firmados el 23 septiembre de 1953. El primero de ellos era el relativo a la ayuda militar, que en su vertiente aérea supuso una renovación significativa del equipamiento del Ejército del Aire. Los acuerdos establecían ciertas limitaciones en el uso del material cedido y, por supuesto, importantes contrapartidas por parte española. alguna de esas limitaciones señalaba que la utilización por España de ese material en situaciones bélicas estaba sujeta a la aprobación previa del Gobierno de los Estados Unidos. Las contrapartidas más visibles fueron el establecimiento de bases de utilización conjunta, el despliegue en esas bases de unidades norteamericanas, la construcción del oleoducto Morón-Zaragoza y la cesión de emplazamientos para diversas instalaciones estadounidenses.

Pese a la importancia de la renovación del material que se produjo tras los acuerdos, los cambios no se limitaron a la sustitución de unos modelos de aviones por otros. En efecto, se adoptaron también nuevos procedimientos de vuelo, nuevas tácticas de empleo de las unidades, nueva logística y, en muchos casos, nueva organización. Los acuerdos también cubrían el entrenamiento de personal en instalaciones de los Estados Unidos, tanto en Europa como en Norteamérica. Pilotos, controladores, mecánicos y personal de distintas especialidades recibieron el entrenamiento que los preparó para operar, manejar y mantener el nuevo material. Sin embargo, la renovación del material no alcanzó a cubrir todas las necesidades del EA, y las nuevas regulaciones administrativas y logísticas no se pudieron implantar inmediatamente en todas las unidades. Por ello, se puede decir que, durante un periodo de unos dieciséis años, el EA marchó a dos velocidades, una de ellas adecuada para los nuevos equipos y sistemas, y la otra necesaria para seguir operando y manteniendo las unidades con material no renovado. El concepto de organización territorial siguió manteniéndose por cierto tiempo, si bien las estructuras funcionales se fueron abriendo paso. En algunos casos se adoptó una solución ecléctica, dando a la estructura territorial un segundo carácter funcional. La primera estructura puramente funcional, establecida en abril de 1956, fue el Mando de la Defensa Aérea, cuyo jefe, un teniente general del Arma de Aviación, tenía a sus órdenes las unidades de caza, la Red de Alerta y Control y la Artillería Antiaérea. La Red de Alerta y Control contaba con un Centro de Opera-

**II FESTIVAL AEREO INTERNACIONAL**

DOMINGO, 2 DE MAYO 1954

Precios: Preferencia ..... 25 ptas.  
General ..... 10 ptas.

Aparcamiento de coches, todos dentro del campo ..... 25 ptas.  
Motocicletas y bicicletas ..... Gratis.

Para el público de preferencia, partirán autobuses desde la plaza de España, desde las once de la mañana, y para el público de general, desde la glorieta de Ramiro Ledesma Ramos.

Venta de localidades, en el R.A.C.E. - Carrera de San Jerónimo, 19.

No habrá atascamientos en la carretera. Todas las medidas están tomadas para asegurar permanente circulación.

PASE UN HERMOSO DIA DE CAMPO EN CUATRO VIENTOS...

... ¡Y NO OLVIDE ESTE CONSEJO, QUE LE DA GONZALEZ BYASS para la sed...  
BRANDY SOBERANO  
CON HIELO Y SELIZ

Publicidad del II Festival Aéreo.

ciones de Combate (COC) en la base de Torrejón y hasta 9 escuadrones de vigilancia aérea. Para cubrir las necesidades de comunicaciones seguras se creó una Red de Microondas, que servía a las unidades operativas del Mando de la Defensa y luego se extendió a todas las instalaciones del EA. En 1963 nacieron el Mando de la Aviación Táctica y el Mando de la Aviación de Transporte. Mientras tanto, la estructura territorial se redujo en varias etapas, recortándose inicialmente a cinco regiones y dos zonas aéreas, y luego a tres regiones más la Zona Aérea de Canarias. La Jefatura de la Aviación Táctica coincidía con la de la 2.<sup>a</sup> Región Aérea (Sevilla), y la Jefatura de la 3.<sup>a</sup> Región Aérea (Zaragoza) con la de la Aviación de Transporte. Sin embargo, la 1.<sup>a</sup> Región Aérea (Madrid) no tenía adscrito mando funcional alguno. En 1965 se creó el Mando de Material (MAMAT) y en el año 1967 desapareció la Dirección General de Industria Aeronáutica, pasando la Dirección de Mantenimiento a integrarse en el MAMAT. En los diez siguientes se produjeron varios cambios menores en la estructura del EA que tuvieron limitada trascendencia, pues eran modificaciones parciales a la organización y estructura de bases, unidades y otros órganos funcionales.

Pocas semanas después de firmarse los acuerdos con los Estados Unidos, se designaron cuatro bases para su utilización conjunta: las bases aéreas de Torrejón de Ardoz, de Valenzuela y de Morón de la Frontera, y la base aeronaval de Rota. Con prontitud se empezaron a preparar los proyectos y los procesos administrativos para la selección de los contratistas y subcontratistas que iban a realizar las obras. Mientras tanto comenzó la entrega de aviones, como los seis primeros Lockheed T-33 *Shooting Star*, que llegaron a la B. A. de Talavera la Real el 24 de marzo de 1954. Inmediatamente comenzó la formación de pilotos de reactores, primero con instructores de la Fuerza Aérea estadounidense y poco después con profesores españoles. Un total de 48 T-33, dotados de un reactor Allison J33 de 2300 kg de

empuje, fueron entregados al Ejército del Aire y volaron en la Escuela de Reactores y en las alas de caza como aviones de entrenamiento. Tras 31 años de servicio, el último T-33 fue retirado del servicio en marzo de 1985.

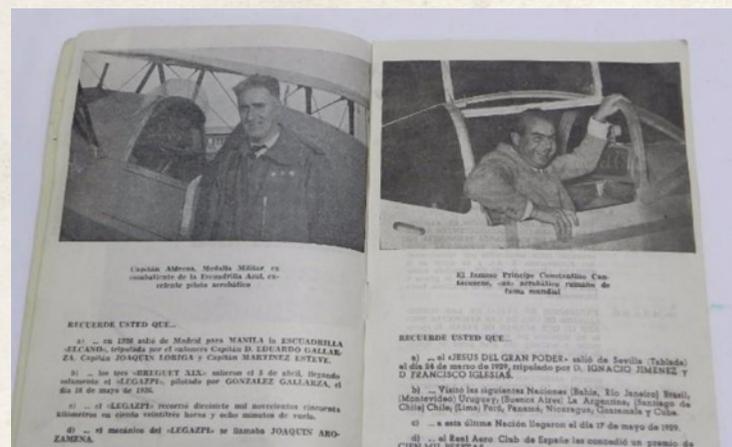
El día 27 de agosto de 1954 llegaron a la B. A. de Maticán los 20 primeros de los 120 North-American T-6 *Texan* que se entregaron al EA. Muchos de ellos fueron asignados a esa base, donde prestaron servicio muchos años en la Escuela Básica de Pilotos. Dotados de un motor Pratt & Whitney R-1340 de 600 CV, estuvieron también asignados a la Academia General del Aire y a otras unidades. Los últimos T-6 fueron dados de baja en 1982.

En 1955 se crea el Ala de Caza núm. 1 en la B. A. de Manises, dotada con los primeros North-American F-86 *Sabre* que llegaron a España. Este avión de caza era un modelo bien probado, pues hacía ocho años que había volado el prototipo inicial. De los 270 F-86F recibidos en total, algunos eran de la versión más avanzada de las utilizadas en la guerra de Corea, y otros eran de nueva fabricación. El *Sabre*, dotado de un reactor Allison J47 de 2700 kg. de empuje, era un excelente avión de caza cuya capacidad para la acrobacia fue aprovechada magistralmente por la inolvidable patrulla Ascuá. Además de los asignados a la mencionada Ala de caza núm. 1, el F-86 equipó el Ala núm. 2 en la B. A. de Valenzuela (Zaragoza); el Ala núm. 4 en la B. A. de Son San Juan (Mallorca); el Ala núm. 5 en la B. A. de Morón (Sevilla); y el Ala núm. 6 en la B. A. de Torrejón de Ardoz (Madrid). Tras casi veinte años de servicio, los últimos F-86 fueron dados de baja el año 1973 en la B. A. de Valenzuela.

vuelo sin motor y de aeromodelismo, así como entrenamientos para el programa oficial. La exhibición propiamente dicha se abrió a primera hora de la tarde con las pasadas de un caza Hispano-Aviación HA-1109 J11 (una de las versiones españolas del Me 109) del INTA, pilotado por el comandante Demetrio Zorita Alonso, que el 15 de marzo de 1954 había sido el primer español en atravesar la barrera del sonido. Como un reflejo de la transformación que se estaba iniciando en el EA, ese día volaron aviones North American F-86 *Sabre* y Lockheed T-33 *Shooting Star*, además de los CASA C-352 (versión española del Junkers Ju 52), del CASA C-2.111 (versión del Heinkel He111 H-16) y varias avionetas de diseño español. Hubo también un salto colectivo masivo de paracaidistas del EA, que desfilaron marcialmente al final la jornada. Casi al final del programa estaban previstas las exhibiciones acrobáticas del capitán Aldecoa y del príncipe Cantacuzeno. Por desgracia, el capitán Aldecoa, destacado aviador en posesión de la Medalla Militar, tuvo un accidente mortal ese día.



Programa del II Festival. Portada.



Programa del II Festival, 1-2.



Aparcamiento de aviones en Cuatro Vientos.

## EL DESARROLLO DE LA EXHIBICIÓN

Tengo nítidos recuerdos de mi llegada a Cuatro Vientos para asistir con mis compañeros de clase al II Festival Aéreo Internacional de Madrid. Estábamos alegres por poder asistir a lo que considerábamos iba a ser un acontecimiento inolvidable. Me acuerdo de la llegada a la base y de nuestro nerviosismo intentando situarnos lo más cerca posible de la pista. Por la mañana se realizaron varias exhibiciones de

El festival duró más de tres horas, y en ese periodo voló sobre los espectadores un notable número de aviones, algunos en grupo y otros solos. Entre los primeros que pudo ver el público estuvieron tres formaciones de aviones construidos en España. La primera con avionetas de escuela Huar-te-Mendicoa HM- 1, pilotadas por alumnos de la Academia General del Aire; la segunda con aviones de transporte CASA C-352; y la tercera con bombarderos CASA C-2.111, *Pedro*. A continuación, pasaron en perfecta formación las nueva avionetas I-11 e I-115, de diseño y construcción española, fabricadas por Aeronáutica Industrial S.A. (AISA). Inmediatamente después voló un North American T-6 *Texan*, modelo que pronto comenzó a utilizarse en España en el entrenamiento básico de pilotos y en otras misiones. El primer reactor que voló esa tarde fue el T-33, que se utilizó muchos años en la Escuela de Reactores del Ejército del Aire. La llegada de una formación de reactores Lockheed T-33 *Shooting Star* estadounidenses, con su ruido característico, aumentó el entusiasmo del público. También fue impresionante ver volar

a baja cota diversos aviones de línea de la época: Bristol, DC-3, Bloch *Languedoc* y DC-4. Tras las diversas pasadas de esos aviones de transporte civil, apareció sobre la pista un autogiro La Cierva que compartió sus maniobras con las realizadas por un helicóptero Sikorsky S-55, estadounidense, entonces de última generación. El vuelo del autogiro La Cierva permitió ver las evoluciones del aparato, que se anticipó al vuelo de los helicópteros actuales. Llegaron después los planeadores Kranich, que trajeron unos minutos de silencio tras el rugido de motores que había inundado la pista desde el comienzo de la tarde.

A continuación, apareció una formación de 27 aviones bimotores de bombardeo CASA C-2.111, y el comentarista del festival mencionó que uno de aquellos esbeltos aviones volaba utilizando solo un motor. Posteriormente, llegó una formación de aviones CASA C-352, con paracaidistas del Ejército del Aire que realizaron diversos saltos. Algunos de esos saltos fueron realizados por profesores e instructores de la Escuela Militar de Paracaidistas de Alcantarilla, que descendieron en caída libre hasta muy cerca del suelo. A continuación, el grueso de las tropas del Primer Escuadrón de Paracaidistas del EA, con base en Alcalá de Henares, saltó sobre la pista del aeródromo desde 17 aviones CASA C-352. Los 179 paracaidistas cubrieron el cielo con sus paracaídas blancos; fue la primera vez en España que se producía un salto en masa tan numeroso en un acto público.

Después se habían programado vuelos acrobáticos que realizarían pilotos expertos, y finalmente las pasadas de reactores italianos, portugueses y norteamericanos cerrarían el festival. Llegó el turno del capitán Vicente Aldecoa, que despegó con una Bücker Bü 133 y mantuvo en suspenso a los espectadores con sus arriesgadas evoluciones y una rica gama de distintas figuras acrobáticas. Cuando Aldecoa realizaba un segundo *looping* y se disponía a hacer un «tonó», la avioneta se venció hacia el costado y, desde ochenta metros de altura, dio un «hachazo», precipitándose contra el suelo. El aparato quedó destrozado, y el piloto falleció poco después del accidente. En unos primeros momentos solo se percataron de lo ocurrido los espectadores situados en las primeras filas. El presentador del evento, sin mencionar el accidente, anunció que salía a volar el príncipe Constantino Cantacuzeno, que, pese a la tensión del momento, realizó diversas maniobras acrobáticas de gran dificultad. Posteriormente, aparecieron los F-84 portugueses, después los F-86 *Sabres* estadounidenses y, por último, los F-84 italianos. Algunos de los reactores dieron pasadas a velocidad mínima con frenos aerodinámicos, *flaps* fuera y tren bajo y fijo, como dispuestos para tomar tierra. En otra pasada en formación, los reactores hicieron un perfecto tonel, y, para terminar, un *Sabre* pasó a más de mil kilómetros por hora. Recuerdo esa impresionante pasada y el atronador ruido que produjo.

La presencia al comienzo de la exhibición de un HA-1112 *Buchón*, una versión española del M-109, sirvió para prestar atención a unos excelentes aviones que iban a seguir dotando algunas unidades del EA. Mientras tanto, en otras bases se esperaba con ilusión la llegada de reactores como los que se habían visto en el transcurso del festival. Como broche de oro del programa, desfilaron ante el público con gran marcialidad los paracaidistas del Ejército del Aire que habían saltado desde 17 CASA C-352. Cuando pasaron ante la tribuna de autoridades, fueron vitoreados y muy aplaudidos. El desfile de los paracaidistas cerró la exhibición y sirvió para recordar que el Ejército del Aire fue el pionero en la creación de unidades paracaidistas<sup>4</sup> en las Fuerzas Armadas españolas.

El II Festival Aéreo Internacional de Cuatro Vientos fue una de las más importantes exhibiciones aéreas realizadas en España en el siglo xx. El programa del evento era muy atractivo y, como se ha mencionado, fue presenciado por numeroso público. Además, se celebró en un momento en que el Ejército del Aire estaba iniciando una transformación profunda de sus estructuras y renovando gran parte de su material volante.

## UN AS DE LA AVIACIÓN

El accidente que costó la vida al capitán del Ejército del Aire don Vicente Aldecoa Lecanda tiñó de luto la tarde del 8 de mayo de 1954. El capitán Aldecoa era un aviador distinguido en combate, un profesor de vuelo con gran vocación y un piloto con excepcional habilidad para la acrobacia aérea. Vicente había nacido en Bilbao (Vizcaya) el 10 de noviembre de 1919. Al comienzo de la Guerra Civil se trasladó a Francia, desde donde regresó a su ciudad natal en julio de 1937. Poco después, se incorporó como voluntario al Tercio de Nuestra Señora de Begoña, encuadrado en la Segunda Brigada de Navarra. Aldecoa combatió con su unidad como soldado en las provincias de Vizcaya, Santander y Asturias. Terminada la campaña en el Frente Norte, a comienzos de 1938 su tercio fue trasladado al teatro de operaciones de Teruel, donde nuestro protagonista combatió en medio de las fuertes nevadas de aquel invierno. En el avance hacia el Mediterráneo, estuvo en el frente del Ebro, donde Aldecoa fue herido en agosto de 1938 por un proyectil procedente de un carro de combate enemigo. Repuesto de sus heridas, se incorporó en el mes de octubre a su unidad, que había llegado a Onda (Castellón) en su avance hacia el Mediterráneo. Habiendo sido admitido para formarse como piloto, se incorporó a la Aviación y fue enviado a la base de Tablada (Sevilla). Desde Tablada pasó a las escuelas de Badajoz y Jerez de la Frontera, donde realizó las siguientes fases del curso de piloto. Se encontraba en la Escuela de Jerez de la Frontera cuando finalizó la contienda.

Obtenido el título de piloto de avión de guerra, Aldecoa fue promovido a alférez provisional de aviación y marchó a Reus para realizar el curso de caza. Terminado este, fue destinado al 21 Regimiento (base aérea de Getafe), donde voló en los Fiat CR.32 *Chirri*. Con el 22 Grupo expedicionario de esa unidad se trasladó en noviembre de 1939 al aeródromo de Gando, en Gran Canaria. Poco después asistió a un curso de vuelo sin motor, muy útil en aquellos tiempos de escasez de combustible. Realizó el curso de transformación para pasar a la escala activa del Ejército del Aire y poder así incorporarse a la Academia de Aviación en León. En junio de 1942 pasó a ser alférez profesional del Arma de Aviación.

Cuando en 1941 se creó una unidad de caza para combatir en el frente del Este, el alférez Aldecoa solicitó formar parte de ella. A finales del año siguiente se le autorizó a incorporarse a la 3.ª Escuadrilla Azul, que ya estaba organizada en una escuela de vuelo alemana en Saint-Jean-d'Angély (Francia). A finales de enero de 1943 voló unas diez horas para adaptarse al avión Messerschmitt Bf Me 109 E que iba a pilotar en la 3.ª Escuadrilla. El 18 de febrero partió hacia el sector de Smolensk, donde los alemanes tenían que hacer frente a una intensa presión de la Fuerza Aérea soviética. Cuando regresó a España la 3.ª Escuadrilla, el alférez Aldecoa continuó en Rusia y se incorporó a la 4.ª Escuadrilla, que estuvo equipada con el potente avión de caza Focke-Wulf Fw 190, al que Aldecoa se adaptó perfectamente. El alférez Aldecoa tuvo su bautismo de fuego en el aire el día 22 de febrero de 1943, combatiendo contra cazas soviéticos LaGG-5 al sur del río Volkhov. El día 24 consiguió su primer derribo: un LaGG-3 al que Aldecoa vio caer en barrena e incendiarse al chocar con el suelo. Vicente permaneció en Rusia hasta finales de agosto de 1943: derribó 8 aviones enemigos, participó en más de 20 combates aéreos y realizó 117 servicios de guerra durante esos siete meses. El comandante don Mariano Cuadra Medina, inspector de la 4.ª Escuadrilla, le propuso para la Medalla Militar Individual, que le sería concedida dados sus indiscutibles méritos.

El 1 de septiembre de 1943 se reincorporó a la Academia de Aviación de León para terminar sus estudios como componente de la 3.ª promoción de esa academia. En julio de 1946 fue promovido a teniente profesional con antigüedad 1 de abril de 1941 y fue destinado al Grupo de Caza del

Regimiento Mixto n.º 4 de Gando. Siempre interesado por la enseñanza, dos años después obtuvo, por concurso, una plaza de ayudante de profesor en la Academia de Aviación de León, donde permaneció hasta ascender a capitán en mayo de 1949. Su siguiente destino fue la Academia General del Aire (San Javier), como profesor de vuelo. Aldecoa realizó además en Matacán (Salamanca), el curso de vuelo sin visibilidad, y obtuvo el título de Transporte Público de Pasajeros tras volar 200 horas como copiloto en la compañía Iberia. El teniente Vicente Aldecoa contrajo matrimonio en 1946 con María de la Visitación Reguera Paz, con la que tuvo seis hijos. Doña Visitación, que en su juventud había perdido dos hermanos que pertenecían a la aviación militar, falleció en Madrid el 22 de mayo de 2019. En 1951 fue destinado como piloto probador a la Maestría Aérea de Cuatro Vientos, no pudiéndose incorporar hasta febrero de 1952 debido a las secuelas de un accidente que había sufrido el 5 de junio de 1951 en El Carmolí. El capitán Aldecoa ya era entonces bien conocido como un acróbata muy hábil y arriesgado que frecuentaba los festivales aéreos de la época. Otros acróbatas destacados entonces eran el vizcaíno José Luis Aresti Aguirre y el príncipe rumano Cantacuzeno. En la exhibición aérea celebrada en Cuatro Vientos que hemos descrito, participaron como expertos acróbatas aéreos el capitán Aldecoa y el príncipe Cantacuzeno con dos Bücker Bü 133 Jungmeister, la del segundo con algunas modificaciones. Como se ha descrito, en una maniobra acrobática Aldecoa se estrelló con su avioneta. Por orden ministerial de 31 de mayo de 1954 (B.O.A. n.º 62), el capitán Aldecoa, que estaba en posesión de la Medalla Militar Individual, fue ascendido a comandante con antigüedad del 8 de mayo de 1954.

## UNA OCASIÓN ÚNICA EN UN LUGAR HISTÓRICO

El II Festival Aéreo Internacional celebrado en Cuatro Vientos fue una excelente exhibición aérea en la que concurrieron circunstancias excepcionales que obligan a considerarla en ese marco. En efecto, Cuatro Vientos ya era en 1954 un importante complejo aeronáutico, con raíces en los primeros tiempos de la aviación militar. La existencia de sus instalaciones aeronáuticas civiles y militares a ocho kiló-

metros del centro de Madrid es un lujo que pocas capitales europeas pueden disfrutar. Se considera de interés público conservar la funcionalidad de esas instalaciones, manteniendo las servidumbres aeronáuticas que sean precisas.

En mayo de 1954 hacía menos de dos años de la Ley de 15 de julio de 1952 que reorganizó el Arma de Aviación, y solo unos meses desde la firma en septiembre de 1953 de los acuerdos de cooperación con los Estados Unidos. El Ejército del Aire

estaba iniciando entonces un proceso de transformación profundo que afectó a su estructura orgánica, a sus procedimientos y a sus equipos, especialmente al material volante. Se estaban recibiendo entonces nuevos modelos de aviones y dotando algunas unidades con reactores de fabricación norteamericana y otras con material fabricado en España bajo patente alemana. El 8 de mayo de 1954 se pudieron ver volar en Cuatro Vientos aviones de los dos orígenes. Los reactores que volaron ese día pertenecían a fuerzas aéreas de países amigos<sup>5</sup>, lo que sirvió para observar las características de algunos modelos de aviones que se irían incorporando poco a poco a las unidades del Ejército del Aire. Aquella fue una exhibición única desarrollada en el lugar donde había nacido la aviación militar española.

## BIBLIOGRAFÍA Y OTRAS FUENTES

Archivo Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odón), *Expediente personal 14903*.

Carlos Bourdon y Francisco Vela, *Paracaidistas de Aviación*. Madrid: Fundación Don Rodrigo 2000, p. 40.

F. Ezquerro, «II Festival Aéreo Internacional», *Avión*, n.º 100 (junio de 1954), pp. 248-260.

E. Herrera Alonso, *Cien aviadores de España*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2000, pp. 379-382.

Adolfo Roldán Villén, *Cuatro Vientos, cuna de la Aviación Militar española*. Madrid: Ministerio de Defensa 2011, pp. 31-40.

J. Sánchez-Rocha y J. A. Miguel Casado (dir.), *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, vol. I, Barcelona: Garriga 1972, pp. 365-366.

VV.AA., *Historia de la Aviación española*, Madrid: Instituto de Historia y Cultura Aérea, IHCA 1988, p. 293.

Federico Yaniz Velasco, *Historia Militar de España*, tomo IV, «Evolución de la Aviación militar», pp. 428-450.

## NOTAS

1 El hangar Bessonneau era portátil y estaba fabricado de lona y paneles de madera.

2 Jesús Fernández Duro nació en 1878 en La Felguera (Langreo, Asturias), nieto del empresario Pedro Duro, fundador de la primera gran siderurgia española. Estudió Ingeniería Mecánica en París, donde obtuvo el título de piloto de globo. En 1902 realiza el mayor viaje en automóvil conocido hasta entonces, 10000 kilómetros, al partir desde Gijón hasta Moscú y vuelta, sin mapas. Tras varios intentos, logra fundar en Madrid en 1905 el Real Aero Club de España. En 1906 gana la Copa de los Pirineos, atravesando en globo y en solitario la cordillera que separa Francia de España, volando desde Pau a Granada. Fue la primera persona en ver los Pirineos desde el aire.

3 *Boletín Oficial del Estado* núm. 199, de 17 de julio de 1952, pp. 3299 a 3301 (3 p.). BOE-A-1952-8236.

4 En noviembre de 1926 se realizó en Cuatro Vientos el primer curso de paracaidismo.

5 En el II Festival Aéreo Internacional volaron aviones de los Estados Unidos, Italia y Portugal.



CASA C-2111