

Una jornada en... la Base Aérea de **GETAFE**

Reportaje gráfico de:
INMACULADA LOPEZ ESCRIBANO
JORGE IRANZO ALVAREZ



A las 7:30 la SATA inicia su actividad con el ir y venir nervioso de los componentes españoles de las fuerzas de pacificación en Bosnia-Herzegovina SFOR, que aprovechan estos últimos minutos antes de embarcar para despedirse de sus familiares, comentar la situación en la antigua Yugoslavia o, simplemente, tomar un café que les despeje definitivamente y les entone en esta fría mañana del mes de marzo.



En el 42 Grupo de Fuerzas Aéreas el briefing ha comenzado a las 8:30 horas, y en el transcurso del mismo el meteorólogo anuncia la previsión de malas condiciones para el vuelo durante la jornada, aunque no por ello cesa la actividad, ya que será buen momento para repasar procedimientos en el simulador. Mientras tanto, en los hangares anexos, los especialistas aplican sus conocimientos en los trabajos de mantenimiento para las revisiones IRAN de los aviones de esta unidad.





Datos históricos de la Base Aérea de Getafe y del Ala 35

El año 1903 tuvo lugar el histórico primer vuelo de un avión realizado por los hermanos Wright en Carolina del Norte. A los pocos años, concretamente en 1911, se inició la actividad aeronáutica en Madrid, exactamente en el lugar que actualmente ocupa la Base Aérea de Getafe, con el aterrizaje de Jules Vedrines, vencedor de la carrera París-Madrid.

Un año después el mismo lugar, conocido como Dehesa de Santa Quiteria, se empezó a utilizar como escuela de aviación civil y en 1920 se fundó una Escuela de Aviación Militar. Esta escuela fue el verdadero origen de la actual Base y muchas de las instalaciones de aquellos días siguen siendo utilizadas en el presente.

A partir de entonces y durante largos años la Base tuvo un status mixto. Por una parte fue un sencillo aeródromo militar asignado a la Base Aérea de Madrid y por otra, campo del Real Aeroclub de España y Aeropuerto de Madrid, utilizado por las incipientes líneas aéreas desde 1927 hasta 1932. En esta fecha la parte civil pasó definitivamente a Barajas.

Como datos históricos de esa época hay que señalar el primer vuelo del autogiro La Cierua, en 1923, pilotado por el teniente Spencer; la creación de la factoría de Construcciones Aeronáuticas ese mismo año; la formación de la escuadrilla Bristol, que tan destacada actuación tuvo en la campaña de Marruecos, y el despegue del Jesús del Gran Poder, en 1928, continuador de los raids aéreos tan populares en la época y en los que España estuvo presente desde los comienzos.

Con la reorganización de la aviación militar en 1931, Getafe pasó a ser sede de la Primera Escuadrilla, Unidad que permanecería en esta base hasta el principio de la guerra civil. En el año 1939, tras la finalización del conflicto, fueron destinados el 21 Regimiento de Caza -Unidad de García Morato- y el 31 Regimiento de Asalto, junto con el Grupo de Transporte del Estado Mayor del Aire como unidad independiente.

Con ocasión de la firma de los acuerdos bilaterales con Estados Unidos, a comienzos de los años 50, la estructura del Ejército del Aire sufrió un gran cambio para adecuarse al material que se empezó a recibir. Como consecuencia el 1 de julio de 1955 se disolvieron los dos Grupos anteriores y se creó, en la Base Aérea de Getafe, el Ala 35 de Transporte, única unidad de nuestro Ejército del Aire que no ha cambiado de denominación ni emplazamiento desde su creación hasta nuestros días. En 1956 el Ala número 35 era la única unidad específica de transporte, y estaba formada por dos escuadrones de CASA T2B (Junkers 52 fabricados bajo licencia) a los que se añadieron a finales de ese año un tercero formado por Douglas DC-3.





Con el 7-19, el Ala ha alcanzado el mayor nivel de operatividad de su historia. Gracias a las posibilidades de este excelente avión se han superado todas las marcas alcanzadas por los fieles DC-4. A lo largo de los últimos años los

La actividad es constante en las instalaciones del Ala 35. Cuando sus tripulaciones no se encuentran en el extranjero, realizando alguna estafeta, participando en algún ejercicio o, simplemente cumpliendo algún vuelo de instrucción, sus pilotos se dedican a preparar futuras misiones, planteando supuestos en el video interactivo o perfeccionando algún idioma en la sala preparada al efecto.



aviones y las tripulaciones del Ala 35, han despegado de la histórica pista de Getafe con destino al Golfo Pérsico con ocasión de la pasada guerra; a los países de la Europa del Este; al continente africano en apoyo al destacamento del Ala 37 en Guinea Ecuatorial y a las fuerzas de las Naciones Unidas implicadas en operaciones de pacificación; a Singapur y Australia





Al mediodía el personal de tropa se prepara para reponer fuerzas en el comedor, tras lo cual aquellos que se encuentran libres de obligaciones tienen la tarde libre para seguir con sus estudios, hacer deporte o simplemente pasear por sus amplias avenidas. En una de ellas se encuentra la moderna y amplia capilla, en la que, además de Nra. Sra. de Loreto, preside una imagen de Cristo, majestuosa talla en madera de extraordinaria belleza y perfecta ejecución.





En 1959 se recibieron los primeros cinco DC-4 y desaparecieron los Junkers, y en 1963 se empezaron a recibir los T-7 Azor, fabricados por Construcciones Aeronáuticas, que sustituyeron a los DC-3.

Esa fue la época de auge y desarrollo del Ala 35; la de las estafetas a Canarias y al Sahara; los vuelos a Hispanoamérica y África, llegando hasta Bata; los viajes de estudios de las diferentes Escuelas por toda Europa; el traslado del equipo acrobático a Moscú en 1966; la evacuación de Ifni y Sahara Occidental y, sobre todo, la época en que se inició el desarrollo de la doctrina de empleo del transporte militar en España.

En 1977, el T-12 Aviocar sustituyó a los DC-4. Se perdió una gran capacidad y alcance de transporte y se obtuvo a cambio un avión más pequeño y típicamente de transporte militar de combate, con portabombas trasero, fácil de cargar, con posibilidad de lanzamiento de cargas de todas clases y características STOL. Con estos aviones el Ala 35 participó en dos de sus acciones más brillantes: el destacamento en Malabo (Guinea Ecuatorial) desde el año 1979 a 1991, con más de 10.000 horas de vuelo en la zona; y el apoyo de transporte aéreo al contingente encargado de controlar el proceso de descolonización de Namibia, efectuando en un año (1989-1990) cerca de 3.500 horas de vuelo. Esta acción fue la primera realizada por una unidad española bajo el mandato de las Naciones Unidas.

En el año 1982 se recibió un Escuadrón de D-4-9 Caribou, traídos en vuelo desde Estados Unidos, y que sólo permanecieron en el Ala 35 tres años.

En 1989 se empezaron a recibir los primeros CASA-235 (T-19), actual avión de la Unidad. En 1993 finalizó el programa de recepción al totalizarse los 20 aviones que equipan los dos Escuadrones de que consta el Ala 35 de hoy.

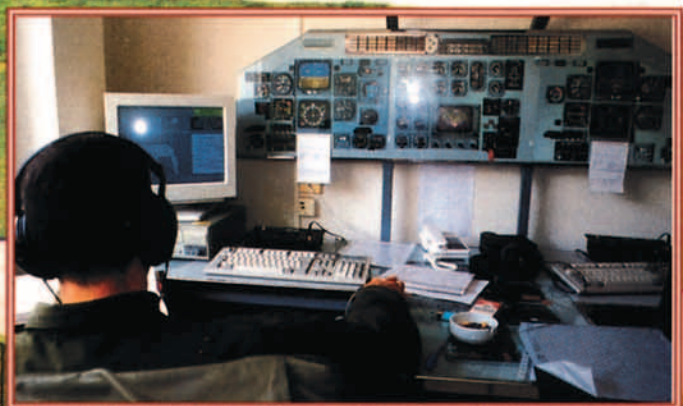


Dos aviones T-19 del Ala 35 abandonan la pista de aterrizaje y se dirigen al aparcamiento tras participar en el ejercicio Strong Resolve. Mientras, desde su merecido descanso, un avión T-7 Azor es testigo de excepción de la actividad de esta emblemática unidad de la aviación militar de transporte.





Con los aviones T-19 el Ala 35 ha alcanzado el mayor nivel de operatividad de su historia. Desde Albania a Estados Unidos, desde la antigua Yugoslavia a Guinea Ecuatorial, desde el Golfo Pérsico a Australia, los medios aéreos de esta unidad de transporte superan día a día todas las marcas obtenidas con anterioridad. Para ello es necesaria el constante trabajo y profesionalidad del personal dedicado al mantenimiento de estos medios aéreos.





apoyando los intereses nacionales en el mercado internacional; a los Estados Unidos para tomar parte en ejercicios tácticos del máximo nivel como "Rodeo" y "Coalition Flag"; a la antigua Yugoslavia en apoyo de los contingentes de las Naciones Unidas y, como siempre, a cualquier lugar en que la presencia española ha sido necesaria.

La actual Base Aérea de Getafe es sede tradicional del Ala 35 y cuenta además con el Grupo 42 de entrenamiento y las correspondientes unidades de apoyo. Es punto de tránsito obligado para miles de pasajeros y cientos de toneladas de carga movidos por la Aviación Militar de Transporte. Para miles de madrileños y de españoles de todas las regiones es un lugar de especial recuerdo; en ella reafirmaron su Servicio Militar. Para la ciudad de Getafe la Base es algo sentido como propio y se considera, con toda razón, "cuna de la Aviación Española".

