

Cien años de aeródromos militares en Zaragoza



JOSÉ J. ARILLA HERRERO
Teniente coronel
del Ejército del Aire

La historia de la aeronáutica militar en Zaragoza se remonta al 8 de abril de 1914, cuando se proyecta un raid aéreo entre las ciudades de Madrid y Zaragoza, en el que participan dos Maurice Farman MF-11 y un Nieuport biplaza. Tras las vicisitudes propias de los vuelos de aquella época, el Farman pilotado por el teniente Ángel Martínez de Baños, con el capitán observador Rafael Aparici Biedma, aterriza en el aeródromo de Valdespartera, siendo el primer avión militar que lo hace en la capital de Aragón.

LA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR DE ZARAGOZA. EL AERÓDROMO DE SAN GREGORIO

El primer vuelo militar descrito, unido a la construcción de aeroplanos para el Ejército en la fábrica de Carde y Escoriaza, convence al consistorio zaragozano para que en septiembre de 1915 ofrezca los terrenos de Valdespartera para la creación de una Escuela de Aviación Militar.

Tras tres años sin respuesta, en 1918, el Ministerio de la Guerra envía al capitán Martínez de Baños, acompañado por el teniente Juan Balsardas, a inspeccionar los terrenos del campo de San Gregorio y del llano de Villamayor al objeto de establecer un aeródromo con capacidad para 20 aparatos y sus respectivos talleres.

La guerra de África y el valioso papel jugado por los primeros aviones en este conflicto hace que dos años más tarde, 1920, la necesidad de formar pilotos sea acuciante. Esta circunstancia lleva a convocar un curso para formar a 95 oficiales como pilotos de aeroplano, cuya formación se distribuye entre los aeródromos ya existentes en Getafe, Cuatro Vientos, Sevilla y Los Alcázares, junto a un nuevo aeródromo improvisado en Zaragoza, donde cursarán dieciocho alumnos. Se nombra jefe de la escuela zaragozana



El teniente piloto Ángel Martínez de Baños y el capitán observador Rafael Aparici Biedma, en abril de 1914 en el aeródromo de Valdespartera, delante del Farman MF-11 con el que tomaron tierra

al comandante Luis Palanca y Martínez Fortún, profesores a los capitanes Emilio Pardo Salinas y Felipe Matanza Vázquez, que debían comenzar el citado curso el 1 de abril de 1920.

Los terrenos elegidos para este aeródromo son los que habían sido inspeccionados dos años antes en el campo de San Gregorio. Para su puesta en servicio se cuenta con un presupuesto de 12570 pesetas y los trabajos comienzan el 19 de marzo, justamente un día después de la publicación del Real Decreto que disponía la creación de las cuatro primeras bases aéreas, coincidente con las cuatro primeras regiones aéreas, en Getafe, Zaragoza, Tablada y León.

Paralelamente a estos trabajos se inició la enseñanza teórica de modo que, tras más de dos meses de clases, el primer vuelo se efectuó el día 10 de junio. Pero en noviembre, ya entrado el otoño, la climatología de Zaragoza provocaba frecuentes retrasos en el programa de



Alumnos del curso de pilotos en el aeródromo de San Gregorio en 1920 con uno de los Avro 504 de dotación en las Escuelas de Vuelo

vuelos, ya que hay que recordar lo extremadamente sensibles que eran estos ligeros aeroplanos al azote del viento. En consecuencia, se decidió que los alumnos pasaran a otras escuelas para poder finalizar el curso en un tiempo prudencial.

De este modo se abre un paréntesis temporal en la actividad aeronáutica militar permanente en Zaragoza. No obstante las instalaciones existentes continuaron como aeródromo militar y escuela de pilotos en el Anuario Militar de España hasta 1925, fecha en la que desapareció de esta publicación. Pero la permanencia de las instalaciones permitió que el 8 de julio de 1927 se recibiera a una escuadrilla en las mismas y que el 25 de junio de 1929 se realizan unas maniobras consistentes en un simulacro de defensa aérea de la ciudad, actuando el bando defensor desde este aeródromo. Es decir, una actividad discontinua pero demostrativa de que la instalación era considerada como parte de la red de aeródromos de la aviación militar.

GUERRA CIVIL - AERÓDROMOS DE SANJURJO Y VALENZUELA

Al inicio de la Guerra Civil, Zaragoza cuenta con un solo aeródromo civil, conocido como El Palomar, de titularidad privada, que fue utilizado por el bando sublevado desde el día 19 de julio, con los Breguet XIX que procedían de Logroño. Pero su proximidad al frente de guerra motiva que se busque un emplazamiento más retrasado desde el que poder actuar con mayor seguridad. El elegido es un campo próximo a Garrapinillos, al cual se denomina Aeródromo General Sanjurjo. El aeródromo se sitúa ya en la inmediata proximidad de la actual base aérea de Zaragoza, por lo que puede considerarse su antecedente más cierto. El traslado al nuevo aeródromo se produce el 3 de septiembre, trasladándose los cinco Breguet XIX y el Nieuport Ni-52 existentes en ese momento en El Palomar.



Instalaciones del Acuartelamiento Sanjurjo en diciembre de 1954



Fotografía tomada en 1995 de la torre de control del aeródromo de Valenzuela, construida en 1937. Se observan los emblemas de Aviación y de Artillería Antiáerea. Por desgracia la torre fue derruida

Estos dos tipos de aviones van a constituir la dotación del aeródromo hasta el mes siguiente en que son sustituidos por aviones de la recién llegada a España Legión Cóndor alemana, concretamente una escuadrilla de Heinkel He-46 y por cazas He-51, aunque a lo largo del primer año de guerra también van a pasar por sus instalaciones de forma intermitente y en función de las necesidades operativas los Heinkel He-70 y los Fiat Cr-32 tanto españoles como de la Aviación Legionaria italiana, así como bombarderos Junker Ju-52.

En el marco de la gran ofensiva del Ejército Popular de la República sobre Zaragoza, y sobre todo la batalla de Belchite a finales de verano de 1937, conlleva una gran concentración de aparatos del bando nacional para atender las operaciones en Aragón. Esta circunstancia obliga a la construcción de un nuevo aeródromo, que se llamó Valenzuela. Situado al suroeste del de Sanjurjo y dentro del mismo municipio de Garrapinillos, su construcción fue encomendada al Batallón de Zapadores del Ejército de Tierra. Una vez finalizadas las primeras obras ese mismo otoño de 1937, este complejo de aeródromos zaragozanos tendrá un marcado protagonismo el resto de la guerra, ya que el principal foco de las operaciones de la misma se situó sucesivamente en Teruel, el Ebro y Cataluña. El aeródromo de Valenzuela será la base de operaciones de la



Vista de las instalaciones de la zona de Valenzuela a mediados de los 50. Se aprecian los He-111 del 14 Grupo y las obras de asfaltado del nuevo aparcamiento de aviones

Aviación Legionaria, desde la que van a actuar los cazas Cr-32 y los bombarderos rápidos SM-79, mientras que desde el de Sanjurjo actuará la Legión Cóndor alemana con los bombarderos He-111 y Ju-52, los novedosos bombarderos en picado Ju-87, los aviones de reconocimiento Do-17 y los cazas Me-109, junto a los aparatos tripulados por españoles Cr-32, He-45, Ju-52 y Do-17.

La importancia de los aeródromos zaragozanos motiva que el aeródromo de Sanjurjo sea bombardeado hasta 14 veces, siendo el ataque más gravoso el sufrido el 15 de octubre de 1937, con doce aviones destruidos y otros dieciséis averiados. Paradójicamente y pese a su cercanía Valenzuela nunca fue bombardeado.

POSGUERRA. DOS AERÓDROMOS, UN ACUARTELAMIENTO Y UNA ZONA DE PARQUES Y SERVICIOS

Finalizada la guerra, la organización territorial del recién creado Ejército del Aire establece que en el aeródromo de Sanjurjo se instale la Escuadrilla Regional de Do-17 mientras que en el de Valenzuela lo haga una Escuadra de He-111. En septiembre de ese 1939 estas dos unidades pasan a denominarse 41ª Escuadrilla y 14 Regimiento, respectivamente.

Desde el aeródromo Sanjurjo operan tanto aviones civiles como militares, creciendo paulatinamente en importancia las operaciones de los primeros, sobre todo a partir de febrero de 1941, fecha en que los Do-17 abandonan Zaragoza rumbo a Alcalá de Henares. El aeródromo Sanjurjo

se abre oficialmente al tráfico aéreo civil nacional en 1947, produciéndose su apertura al tráfico internacional y aduanero el siguiente año. Su uso militar se reduce al de una Escuadrilla Regional con diversidad de aparatos, que en diciembre de 1945 pasó a llamarse 104 Escuadrilla, cambiando su denominación a lo largo de los años, hasta que en 1980 es finalmente absorbida por el Ala 31.

Otra novedad tras el fin de la guerra es la creación de las Tropas de Aviación, dos de cuyas compañías de la 4.ª Legión se sitúan en el aeródromo de Sanjurjo, creándose el acuartelamiento del mismo nombre enfrente de las instalaciones propias del aeródromo. Otra compañía se instala en el aeródromo de Valenzuela, donde permane-



Avioneta CASA127 perteneciente a la 903 Escuadrilla de Zaragoza

ce el 14 Regimiento de He-111. El acuartelamiento General Sanjurjo permanecerá en activo hasta la apertura, en 1963, del acuartelamiento de San Lamberto ubicado en la ciudad, cediéndose sus terrenos e instalaciones al aeroclub de Zaragoza.

Además, entre ambos aeródromos cercanos se empiezan a construir las instalaciones para albergar una factoría delegada de la Maestranza de Logroño, así como los parques regionales de infraestructura, intendencia, automóviles y armamento. Para agilizar el aprovisionamiento a estos, se construye una vía de ferrocarril de acceso a los campos de Valenzuela y General Sanjurjo, a partir de la estación de Pinseque.

De este modo, tras terminar la guerra, durante los años 40 se va configurando buena parte de lo que hoy conocemos como base aérea de Zaragoza.

LA BASE AÉREA DE VALENZUELA (1950-1969)

El inicio de los años cincuenta es también un nuevo comienzo en la organización y mando de las bases aéreas y aeródromos, siendo Valenzuela categorizada como base aérea, ya que tiene estacionado al 14 Regimiento de forma permanente y cuenta con todos los servicios de vuelo y mantenimiento. Simultáneamente en 1950 se procede a adquirir y/o expropiar terrenos para la ampliación del aeródromo de Sanjurjo.

El hecho que más influye en la dotación y fisonomía de las instalaciones aeronáuticas zaragozanas es la llegada de los norteamericanos, ya que a raíz del acuerdo firmado con EEUU el 23 de septiembre de 1953, en Zaragoza se

instalará una base aérea estadounidense. A tal efecto se dispone de los terrenos situados al este del aeródromo de Valenzuela, el cual a su vez se traslada hacia el norte, donde quedarán basados los He-111. Las instalaciones del antiguo aeródromo son cedidas al Ejército de Tierra, que destina allí un grupo de artillería antiaérea y que crecerá hasta instalarse la totalidad del RAA n.º 72, permaneciendo hasta su disolución y la retrocesión al EA de las instalaciones en diciembre de 2015.

Las obras y creación de infraestructuras fueron importantes durante los siguientes cinco años y van a definir la fisonomía actual de la base, con cuatro zonas claramente diferenciadas y dos pistas. En el nuevo Valenzuela se construye la torre de mando y se amplía la pista y calle de rodaje del aeródromo Sanjurjo. Solo en el sector americano las obras alcanzarán un importe cercano a los 32 millones de dólares de la época, dando trabajo a más de un millar de obreros aragoneses.

Durante los casi cuarenta años de presencia militar americana, con un gran impacto social y cultural en la sociedad civil zaragozana, serán varias las unidades que pasen por sus instalaciones, comenzando por las encargadas del apoyo a instalaciones y personal, seguido por un efímero escuadrón dotado con F-86 Sabres y, posteriormente, de otras unidades aéreas, además del cuartel general de un escuadrón de alerta y control aéreo.

Pero la función que más perduró en el tiempo fue la de entrenamiento de las tripulaciones de las unidades aéreas basadas por toda Europa, que aprovechaban las instalaciones de Zaragoza, por su proximidad al Polígono



Imagen actual de la zona de Valenzuela donde se aprecian las nuevas infraestructuras (hangares, edificios para simulador y almacenes) y la ampliación de la plataforma de aparcamiento, para albergar los T-23

de Bardenas. El cierre de las instalaciones de la USAF el 30 de septiembre de 1992 no fue el final de la presencia americana, ya que permaneció un destacamento de la NASA durante otros veinte años, dado que la pista sur estaba contemplada como alternativa para el aterrizaje de los transbordadores espaciales en el caso de que surgiera algún problema durante la fase de despegue.

Derivado del tratado con los norteamericanos, comenzó a llegar a Zaragoza nuevo material aéreo, que transforma radicalmente tanto al Ejército del Aire como a la propia base. Los seis primeros North American F-86 Sabre entraron en servicio en 1957, tras las pertinentes obras de adecuación de instalaciones y construcción de edificios.

LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA (1969-)

Finalmente el 17 de enero de 1969 se produce la racionalización del conjunto de las instalaciones, por la que la base aérea de Valenzuela pasa a denominarse base aérea de Zaragoza, integrando el aeródromo General Sanjurjo, la base aérea Valenzuela y los parques.

Los años sucesivos contemplan reiteradas creaciones de unidades, disoluciones y adaptaciones, hasta dar lugar al Ala 41, en la que realizan sus últimos vuelos los Sabres españoles en 1972. Como a partir de ese momento solo quedan en servicio en la base algunos Lockheed T-33, que se empleaban para la instrucción inicial de los pilotos, en mayo del siguiente año se disuelve el Ala y se crea el 41 Grupo, donde se agrupan todos los T-33 existentes en España y cuya función es la de mantener la aptitud de vuelo del personal de caza y ataque que no está destinado en unidades de fuerzas aéreas, los «calvorotas» en el característico argot del EA. Estos aviones serían posteriormente sustituidos por los CASA C-101 y trasladados al Grupo de Escuelas de Matacán, que asume la misión encomendada al 41 Grupo.



Vista de uno de los North American F-86F Sabre del Ala de caza n.º 2 en el que se puede apreciar tanto el «tigre» como el aro de color negro en el puro que distinguían a los aparatos de Zaragoza

El año 1973 va a vislumbrar el nacimiento de una de las unidades más emblemáticas del EA, a la que se dota de material Lockheed C-130 Hercules. Por supuesto se trata del Ala 31, aunque sus primeros cuatro años de existencia tuviera la denominación de 301 Escuadrón. Desde que se recibiera el primer aparato, los Hercules españoles han sobrevolado gran parte del mundo y han llevado la escarpela del EA a los más lejanos escenarios.

Diez años después nace otra unidad de referencia en el actual EA, pues en junio de 1983 se emplaza en la zona de Valenzuela la Escuadrilla de Apoyo al Transporte Aéreo Militar (EATAM) que, al asumir las funciones de apoyo al despliegue y de protección a la fuerza en enero de 1994 pasa a constituir la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA).

También ese año se firma con los EEUU el contrato de adquisición de los aviones McDonnell Douglas F-18 Hornet, que dotarán a la nueva Ala 15, que se situó en la zona de parques, recién abandonada por el 41 Grupo.

La década de los noventa va ser crucial en el devenir de la base de Zaragoza, con la ubicación en sus instalaciones de seis unidades. En primer lugar, asume la responsabilidad del control de la circulación aérea en el Área de Control Terminal o TMA de Zaragoza.

Como consecuencia del proceso de reestructuración que el EA comienza en 1993, así como la retrocesión de las instalaciones de la USAF, se cierra el cuartel de San Lamberto, donde se ubicaba la Agrupación del Cuartel General de la Tercera Región Aérea, pasando a asumir sus funciones y encuadrándose su personal en la plantilla de la base, además de trasladarse a ella el Depósito de Intendencia, el Centro de Movilización y la Oficina Delegada de la Dirección de Infraestructura.



Lockheed T-33 del Grupo 41



Salida, para despegue en formación, de los Lockheed C-130 Hercules del Ala 31

Asimismo, se crea la Escuela de Especialidades n.º 1, que se ubica en la zona Sur de la base en antiguas instalaciones americanas y que, en años posteriores, va a integrar la Escuela de Adiestradores y perros-policía y el CASYD, tomando su actual denominación de Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA) en el año 1996.

Al año siguiente se crea y ubica en la base otra nueva unidad, la UMAD, que seis años más tarde pasará a ser la Unidad Médica Aérea de Apoyo al Despliegue de Zaragoza (UMAAD-Z) con la misión de prestar atención sanitaria a las fuerzas desplegadas para mantener su capacidad operativa.

Dos nuevos e importantes hitos se producen el año 1998. El primero, es la firma de la adenda con AENA por la que se transferían al aeropuerto de Zaragoza los terrenos



CASA C-101 Aviojet, en servicio en el 41 Grupo de Zaragoza desde octubre de 1981 hasta enero de 1984 que fueron transferidos a Salamanca

situados al norte y oeste del mismo, incluyendo los ocupados por el aeroclub. El segundo es la creación del Grupo Norte de Mando y Control (GRUNOMAC) que realiza su primera misión real en junio de 2001, entrando en servicio como ARS (ACC, RAP, SFP) al año siguiente.

La década de los noventa se cierra con el nacimiento de la Agrupación de la Base Aérea de Zaragoza con la misión de prestar apoyo general, dar seguridad al personal, medios e instalaciones y atender la administración y gestión del personal y de los recursos económicos asignados a las unidades ubicadas en su interior.

Posteriormente dos unidades más van a ubicarse en el interior de la base. La creación de la Unidad Militar de Emergencias (UME), y su distribución a lo largo de la geografía española, ocasiona que en la zona Sur de la base se instale el IV Batallón de Intervención en Emergencias,



Las tripulaciones de los primeros cuatro McDonnell Douglas F-18 Hornet que llegaron a Zaragoza a las 19:10 horas del 10 de julio de 1986



La OM 94/2006 concede a la Agrupación de la BAZ el uso de la Enseña Nacional, en su modalidad de Estandarte. El 13 de junio de 2007 la Agrupación de la BAZ recibe su estandarte, donado por el Justicia de Aragón Fernando García Vicente, de manos de Cristina Bivar Branco, esposa del mismo



Interior de la torre de control, responsable desde 1990 del control de la circulación aérea en el TMA de Zaragoza

para el que se construyó un importante complejo de edificios e instalaciones para vida y funcionamiento de la unidad. También se realizaron obras de adecuación en el Botiquín a fin de trasladar desde la ciudad la Enfermería del MAGEN, siendo la última unidad en ser acogida por la base aérea en el cercano 2018.

Sin embargo, y como corresponde a la importancia de una de las principales bases aéreas del Ejército del Aire, continúa la renovación de mate-

rial y sistemas de armas. De este modo, a fin de dar el merecido retiro a los venerables Hercules, el Ala 31 ha comenzado recibir los Airbus A-400M, lo que conlleva así mismo la construcción de nuevos hangares y edificios para repuestos, talleres auxiliares y simulador, urbanización de la zona, aparcamiento de aviones, calles de rodaje, etc. en definitiva todo lo necesario para la operación y el mantenimiento de un avión de tal magnitud y nivel tecnológico, destinado a marcar una época en el EA del mismo modo que su antecesor. Este proceso ha provocado un cambio apreciable en la fisonomía de la zona al este de Valenzuela y del conjunto de la base.

No hay que olvidar que además de las unidades de Defensa, en la base tienen cedidos terrenos y/o instalaciones para operar otras instituciones, como el material aeromóvil de la DGT, un helicóptero de la Policía Nacional y un helicóptero medicalizado del 112, todos en la zona Sur.

A lo que hay que añadir que, por las características de la propia base así como su proximidad al Polígono de Tiro de Bardenas y al campo de maniobras de San Gregorio, a las unidades ubicadas hay que añadir todos aquellos destacamentos de otras unidades, nacionales y extranjeras, que la utilizan como base de despliegue y realización de ejercicios.

Todo lo anteriormente descrito configura un panorama de actividad continua, en una instalación que cuenta con un personal muy arraigado en la sociedad zaragozana, en cuya personalidad figura una honda tradición ligada a la aviación militar.

Como corolario final, destacar que, más allá de los intermitentes inicios de la aviación militar en Zaragoza hasta la Guerra Civil, a lo largo de los años transcurridos desde la creación del EA, las instalaciones de la base han sido el hogar de una veintena de unidades, con diferentes denominaciones, y ocho modelos principales de aparatos. A buen seguro, la historia de la base aérea de Zaragoza tiene aún muchos capítulos por escribir, quizás al menos durante los próximos 100 años. ■



Vista de la plataforma de zona Sur, donde se emplazan los aparatos destacados con motivos de ejercicios o maniobras. En este caso se trata del NAM-98