LOS ORÍGENES DEL CONTROL AÉREO

Los ingenieros militares pioneros de la aeronáutica española

Esta exposición no pretende aportar una imagen más, trazada con gruesas pinceladas, de una época especialmente significativa por la convergencia de acontecimientos, todos ellos muy notables, que vivió la ciudad de Guadalajara en los últimos años del siglo XIX y los primeros del XX. Intenta ser, más bien, una llamada urgente para recuperar los espacios donde la evocación adquiere su verdadero sentido, su auténtica dimensión, antes de que las transformaciones provocadas por usos que no atienden a valores originales, o por el abandono que sigue a la falta de uso, impidan recuperar el contenido documental de lo construido.

La muestra puede considerarse como la primera fase de un proyecto, más ambicioso, que se inicia con la revisión del pasado aeronáutico de Guadalajara. Debe continuar con la valoración de aquellos acontecimientos en la situación económica y social de la ciudad, de esa época, incluyendo su dimensión histórico-cultural, dentro del ámbito de la ciencia, la tecnología y el proceso de creación de nuevas industrias; y debe concluir con la propuesta de rehabilitación de un entorno, con las edificaciones, herencia, testigos y documentos de aquel pasado donde exponer, donde narrar, donde interpretar, donde propiciar la investigación en ese campo y su influencia en el pasado y el futuro de Guadalajara.

Esta exposición no hubiera sido posible sin la ayuda de:

J. Mauro Velasco, José I. Mexía Algar, Julia Bordonado Bermejo, Ángel Sánchez Serrano, Álvaro González Cascón, Francisco A. González Redondo, Juan J. Rodrigo Tobajas, Pedro J. Pradillo Esteban, Jorge L. López Viejo, Eduardo San Heras, Archivo El Decano Guadalajara, Museo de Guadalajara y la Fundación General de la Universidad de Alcalá.

COMISARIADO Andrés García Bodega **COORDINACIÓN GENERAL** Fernando Fernández Lanza
DISEÑO Y MONTAJE María Durán Vaquero, Ignacio Garcés Fernández y Natalia Garcés Fernández

MUSEO DE GUADALAJARA.
PALACIO DEL INFANTADO

Del 30 de septiembre al 5 de noviembre de 2016
Martes a viernes: de 10:00 a 14:00 h. y de 16:00 a 19:00 h
Sábados, domingos y festivos: de 10:00 a 14:00 h

Colaboran:

Castilla-La Mancha · IV Centenario de Cervantes · Museo de Guadalajara · afG · Diputación de Guadalajara · CEFIHGU Centro de la Fotografía y la Imagen Histórica de Guadalajara · Ejército del Aire · Fundación ENAIRE · Universidad de Alcalá · Gobierno de España · Ministerio de Defensa · Secretaría General de Política de Defensa

El 30 de septiembre de 1896, por Real Orden del Ministerio de la Guerra, se creaba el Servicio de Aerostación Militar. El Comandante Pedro Vives y Vich asumía la jefatura del mismo y su sede se establecía en Guadalajara.

Inicialmente se hicieron ascensiones cautivas, hasta el 11 de diciembre de 1900 que se hizo la primera ascensión libre desde el Polígono de Guadalajara.

Vives elaboró una serie de instrucciones en las que se recogía el material que los aerosteros debían llevar en sus ascensiones, una minuciosa relación en la que se incluían ocho palomas mensajeras para comunicar las incidencias del vuelo. Era el precedente del control aéreo utilizando la telegrafía alada. En Guadalajara se había ubicado un Palomar Central, en 1879, en una zona elevada del cuartel de San Carlos, y allí se recibían las comunicaciones enviadas desde los aerostatos.

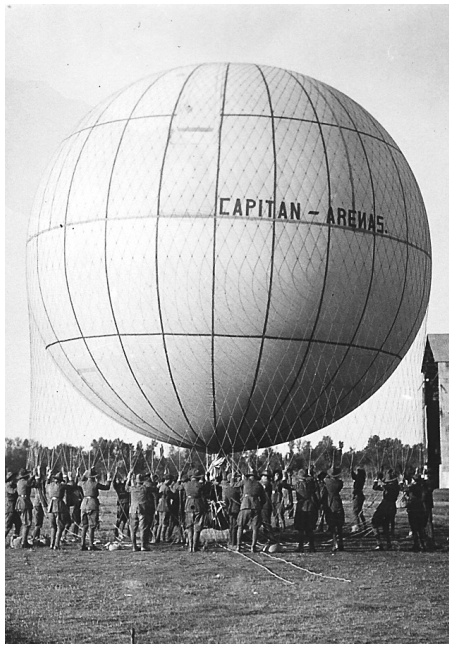
En 1902, la presencia española en la Conferencia de Aerostación Científica de Berlín, introdujo al Servicio de Aerostación en el campo de la investigación: El estudio de la atmósfera, la observación del eclipse de sol del 30 de agosto de 1905 o la determinación de las ecuaciones del péndulo compuesto fueron también tareas propias de los aerosteros.

La actividad científica se complementó con la industrial, la construcción de globos llevó, en 1906 al Parque de Guadalajara, el dirigible que desde el Centro de Ensayos de Aeronáutica había diseñado y estaba construyendo su director, Leonardo Torres Quevedo. En julio de 1908 el primer dirigible español se elevó en el cielo de Guadalajara.

La aerostación deportiva tampoco fue ajena al Servicio de Aerostación. Desde la creación del Real Aero-Club de España, en 1905, Vives era socio honorario, todos los jefes y oficiales del Parque eran socios natos y Alfredo Kindelán formaba parte de la Junta Directiva como Vicepresidente.

1.

2.



3.

4.

5.

En abril de 1910 se encargaba al Parque de Aerostación el estudio del tipo de avión que más conviniese al Ejército. Era necesario también buscar un lugar idóneo para campo de vuelo. El 23 de noviembre de 1910 voló hasta Guadalajara Jean Mauvais en su biplano Sommer, aterrizó en el Parque, pero aquel terreno no tenía las dimensiones adecuadas ni estaba preparado para recibir aeroplanos.

El campo de vuelo se situó en unos terrenos de Carabanchel Alto, Cuatro Vientos. Se compraron tres aeroplanos Farman y se designaron cinco oficiales para hacer el curso de pilotos que iban a impartir los instructores Osmot y Dufour de la Casa Farman.

La primera promoción de pilotos militares se graduó el verano de 1911: Capitán Alfredo Kindelán; Teniente Eduardo Barrón; Capitán Emilio Herrera; Capitán Enrique Arrillaga y Teniente José Ortiz-Echagüe.

El día 13 de febrero de 1912, el biplano Bristol pilotado por Harry Busteed llegaba a Guadalajara desde Cuatro Vientos y a finales de ese mismo año, el coronel Pedro Vives solicitaba la construcción de un aeródromo junto al Parque de Aerostación, al otro lado de la vía del ferrocarril y la carretera, límite norte del Polígono.

El aeródromo de Guadalajara se construyó en esa zona y en 1916 se convirtió en la base de una escuadrilla constituida por siete aeroplanos Farman. En 1917 se construyó el chalet de pilotos con la torre de avistamiento, primera instalación de estas características que se construía en España, precedente de las futuras torres de control.

La sede de la "Hispano" en Guadalajara se empezó a construir en abril de 1917. Las sugerencias de Alfonso XIII para que se construyese una nueva factoría en el centro de la península, el inicio de la primera Guerra Mundial y la intervención del Conde de Romanones, Presidente del Gobierno, fueron algunos de los factores que determinaron la elección de Guadalajara como sede de la fábrica.

En 1919 se creaba la sociedad "Hispano Aircraft" en la que se integraba la británica AIRCO para construir los DH-6 y DH-9 y, unos años más tarde, en 1927, la Escuela de Transformación de Pilotos, situada en Cuatro Vientos, se trasladaba al campo de vuelo de la Hispano en Guadalajara.

Esta actividad ha recibido una subvención de la Secretaría General de Política de Defensa del Ministerio de Defensa

1. Primera ascensión libre en el Parque de Aeroestación, archivo José Ignacio Mexía; 2. Preparación del globo antes de la ascensión, Archivo José Ignacio Mexía; 3. Cadete Pedro Vives, Archivo SHYCEA, Archivo Histórico del Ejército del Aire; 4. Emilio Herrera y su traje para ascensiones estratosféricas, SHYCEA, Archivo Histórico del Ejército del Aire; 5. Kindelán entrega la copa a Jules Vedrines en el RACE Carreras París-Madrid 1911, Colección Personal Ángel Sánchez Serrano.