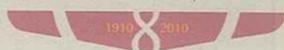


UN SIGLO DE HISTORIA AERONÁUTICA

100 AÑOS
DE AVIACIÓN EN SEVILLA



¡ACOMPÁÑAME
Y CONOCERÁS LA
HISTORIA AERONÁUTICA
DE TU CIUDAD!



NO8DO
AYUNTAMIENTO DE SEVILLA



Sevilla Global

Agencia Urbana de Desarrollo Integral
Ayuntamiento de Sevilla

¿Cuántas veces has perseguido a una paloma? ¿Y cuántas le has pedido a papá que te haga un avión de papel? ¿Has volado una cometa? ¿Has montado en un avión? ¿Y en un globo?

Desde niños a mayores, en todas las épocas, las culturas y los países, siempre se ha querido volar. Y a pesar del paso del tiempo, seguimos teniendo esa pasión. Y seguimos soñando con la experiencia de separar los pies del suelo, e ir elevándote poco a poco y, así, verlo todo desde arriba, donde todo es más pequeño pero también más hermoso y, aunque parezca raro, más cercano a todos nosotros.

Si os adentráis en estas páginas, vais a poder saber cómo sucedieron los primeros vuelos, quiénes fueron los pilotos, qué países apostaban por la aviación y los diferentes tipos de aviones que se construían.

Y en todo esto, Sevilla tuvo un papel fundamental, ¿lo sabíais? Porque precisamente ahora, en 2010, se cumplen cien años de la aviación en Sevilla. Seguro que si preguntáis a vuestros mayores, a vuestros padres y abuelos, conocen a muchas personas que, a lo largo de esos cien años, en algún momento, participaron en la construcción de muchos de esos aviones. Pero también ahora muchas personas trabajan en otro avión, el A400M, que también se fabrica en Sevilla.

Aprovechad el Centenario de la Aviación en Sevilla para aprender más de la fuerte vinculación que nuestra ciudad tiene con la aeronáutica y la aviación pero, sobre todo disfrutad porque, si algo tiene el hecho de volar, es la sensación de acercarte a la felicidad.

Alfredo Sánchez Monteseirín
Alcalde de Sevilla

Guión y textos:
Juan Antonio Guerrero

Dibujos:
Rafael Clemente

Diseño y Maquetación:
Asesores de Comunicación
Aeroespacial
Gemma Carbonell

Fotografías:
Archivo J.A. Guerrero, Airbus,
J. Vento, SHYCEA, J. Clemente

Asesoría:
SPACE, Sociedad del Pabellón
de la Aeronáutica y las Ciencias
del Espacio

Impresión:
J. de Haro Artes Gráficas, S.L.
Mairena del Aljarafe (Sevilla)

Depósito Legal:
SE-1914-2010

© EMASESA por la presente
edición
© J.A. Guerrero (textos y fotos);
Propietarios derechos (fotos)

Publicado por
EMASESA
Empresa Metropolitana de
Abastecimiento de Aguas
de Sevilla
c/Escuelas Pías, 1
41003 Sevilla
www.aguasdesevilla.com

100 AÑOS
DE AVIACIÓN EN SEVILLA
1910 2010



SEVILLA, UN SIGLO DE HISTORIA AERONÁUTICA

HACE YA CIEN AÑOS
QUE EN TU CIUDAD NO
SÓLO SE VUELA SINO
QUE SE DISEÑAN
Y FABRICAN AVIONES...
¿ME ACOMPAÑAS A VER
ESTA FASCINANTE
Y DESCONOCIDA SEVILLA
AERONÁUTICA?



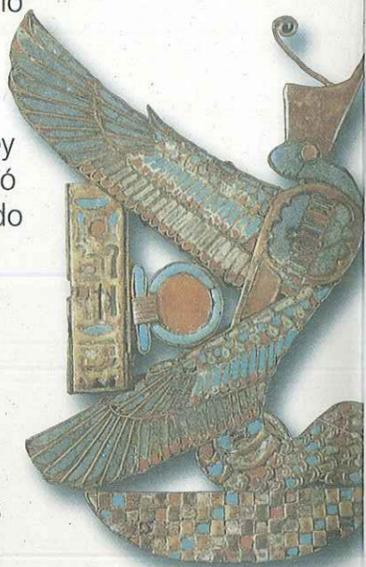
MITOS Y LEYENDAS

El vuelo ha estado presente en el deseo de los hombres desde siempre. Son muchos los dioses y héroes que han asombrado a la humanidad con sus proezas en el cielo, pero sus gestas no pudieron ser imitadas. En la Edad Media, y antes incluso, algunos osados trataron de copiar el mecanismo que impulsa a los pájaros y pagaron con su vida o con graves heridas su desconocimiento de la mecánica del vuelo.

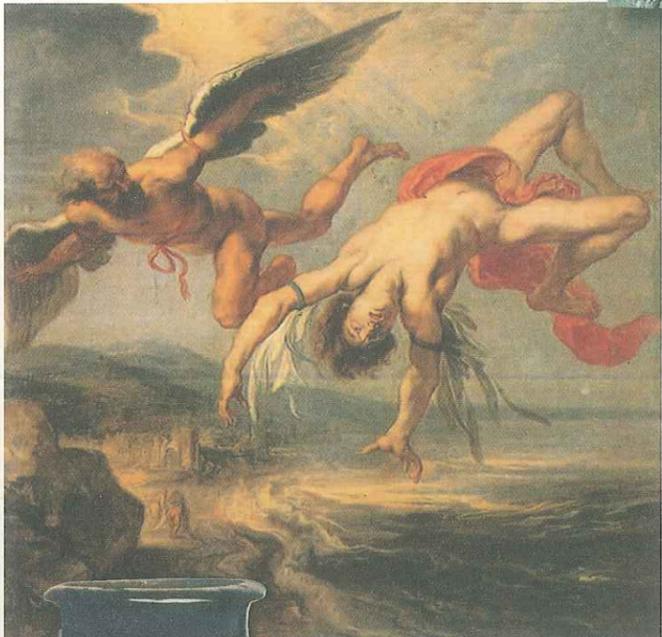


Ahura Mazda, el dios de dioses persas, representado por un disco alado en este bajorrelieve de azulejos de colores en el Palacio de Darío I, en Susa (hacia el 490 a. C.). Las esfinges barbudas y aladas se encuentran también en el arte antiguo desde Egipto hasta Grecia.

Izquierda: La más conocida de las leyendas del vuelo es la de Dédalo e Ícaro, quienes, provistos de alas de plumas pegadas con cera, escaparon del Laberinto que habían construido para el rey Midas, en Creta. Dédalo aconsejó a su hijo que no volara demasiado alto para que el calor del sol no derritiera la cera, pero éste hizo caso omiso y el vuelo acabó trágicamente.



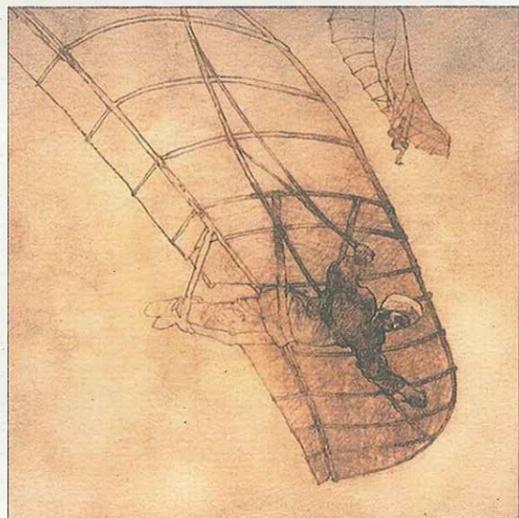
La diosa cobra Uadyet, protectora del Bajo Egipto. Sus alas desplegadas simbolizaban protección.



Jarra cerámica decorada con una escena de la Odisea, en la que Ulises resiste, atado, los cantos de las aladas sirenas.



Victoria (Niki) alada, llamada de Samotracia, por encontrarse en el Santuario de Cabiros, en esa isla griega. Es una escultura tallada en mármol, probablemente por Pithókritos de Rodas hacia el 190 a. C. para conmemorar un triunfo militar. Se encuentra en el Museo del Louvre, en París, y es una de las muchas manifestaciones artísticas de divinidades aladas del arte clásico.

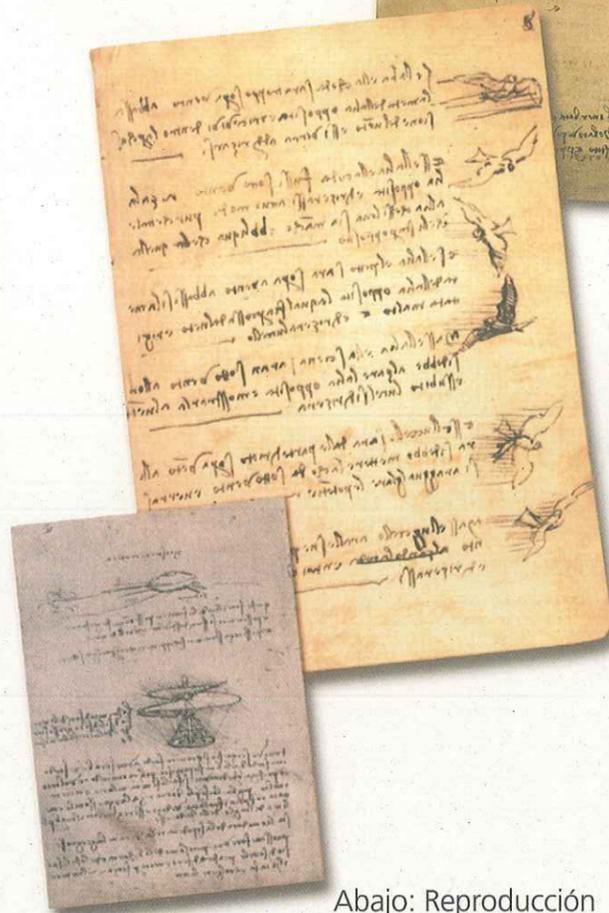


El poeta y científico andalusí Abbás Ibn Firnás, nacido en Ronda (Málaga), ideó y construyó unas alas con las que se lanzó desde la Arruzafa de Córdoba. Planeó, pero aterrizó accidentalmente, "por haber olvidado ponerse una cola". Murió en el año 887, tras padecer las secuelas del accidente, setecientos años antes de Leonardo da Vinci.

EL HOMBRE SIEMPRE HA DESEADO VOLAR, COMO LAS AVES Y LOS DIOS



Derecha y abajo: Páginas manuscritas (códices) de Leonardo Da Vinci, en las que pueden verse estudios de alas artificiales, observaciones del vuelo de las aves y hasta máquinas que semejan helicópteros.

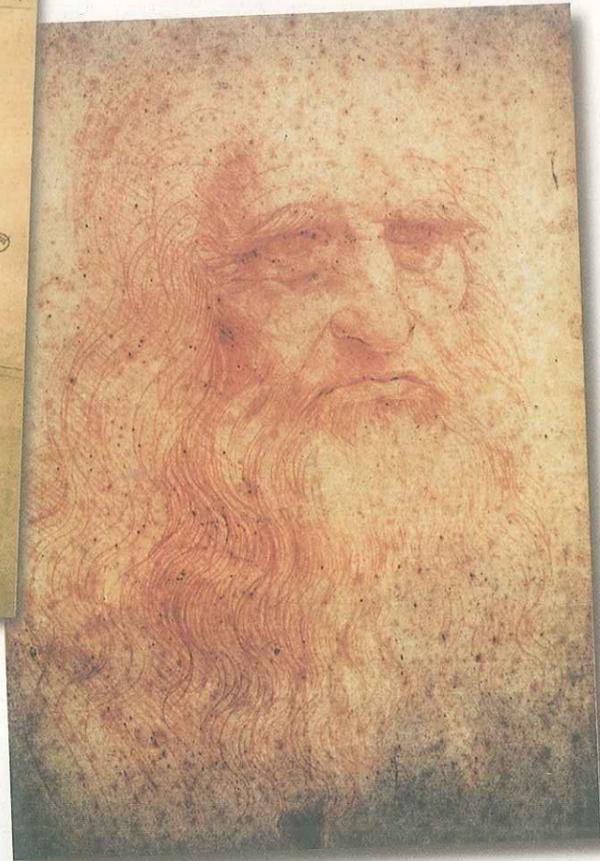


Abajo: Reproducción moderna de una de las alas batibles de Leonardo. Su peso supera los 300 kg, por lo que le hubiera sido imposible el vuelo.

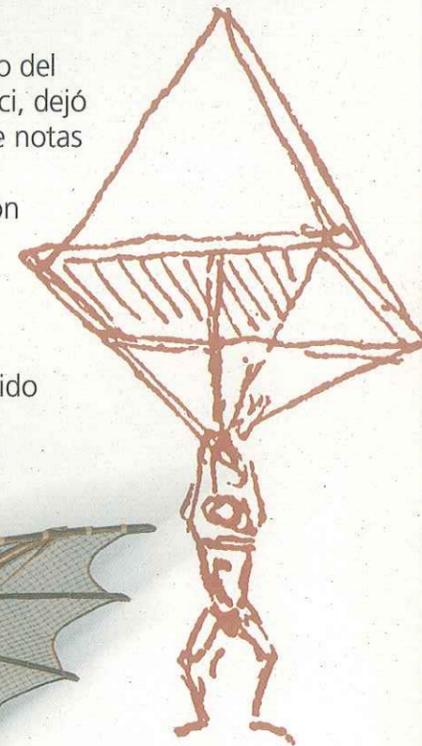


“ El hombre, armado con grandes y ligeras alas, haciendo fuerza contra el resistente aire, vencíendolo, podrá sojuzgarlo y elevarse por encima de él. ” Leonardo da Vinci.

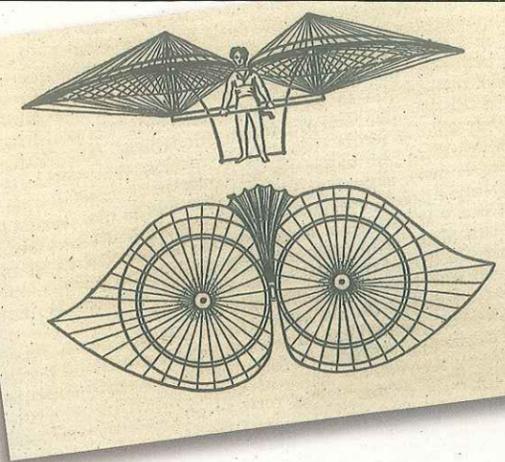
Derecha: Autorretrato de Leonardo, ya anciano.



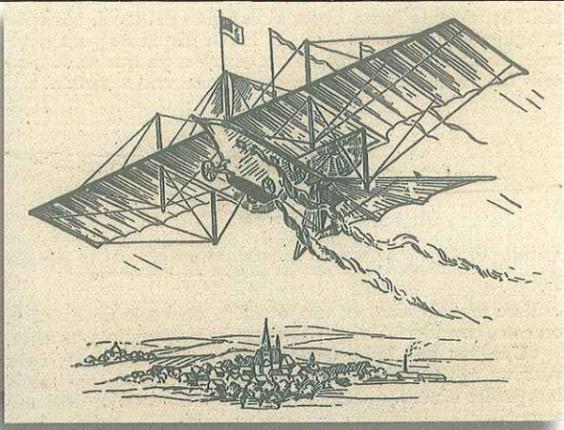
LEONARDO DA VINCI Al morir, en 1519, el gran genio del Renacimiento Leonardo Da Vinci, dejó casi 5.000 códices o páginas de notas manuscritas, muestras de su extraordinario talento e intuición científica. Entre 1486 y 1515, Leonardo escribió dos célebres tratados sobre el vuelo de los pájaros y el vuelo humano. Si este tesoro se hubiese conocido en su época, tal vez la historia de la aviación se habría adelantado algunos siglos.



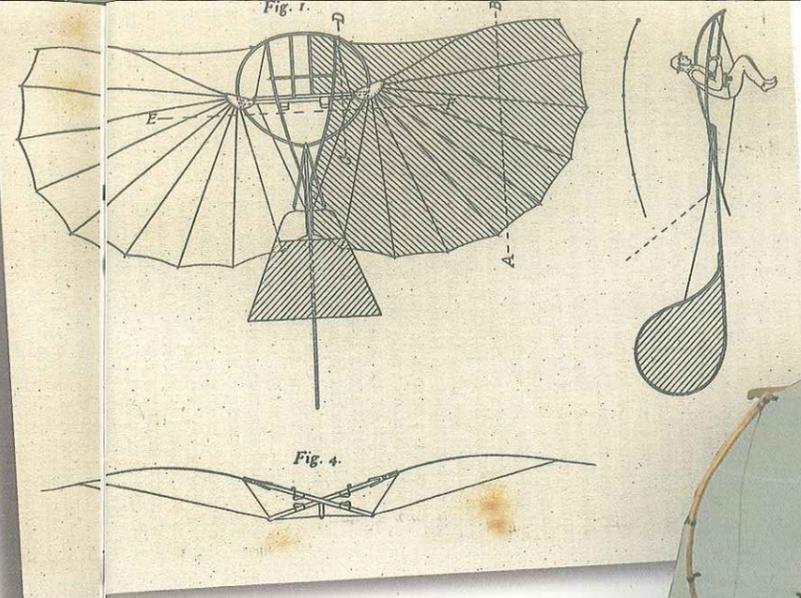
Arriba: el genio de Leonardo llegó hasta concebir el paracaídas aunque, evidentemente, éste no hubiese logrado el descenso seguro del infortunado que se hubiese visto obligado a usarlo: la falta de una salida en el vértice hubiese causado fuertes oscilaciones en su trayectoria, al verse obligado el aire a escapar por los bordes inferiores.



Aparato de alas batientes (ornitóptero) de Jacobo Degen (1806). Pretendía descender con ella desde un globo del que estaría colgado.



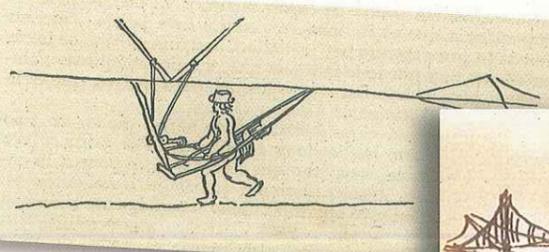
Proyecto de un vehículo aéreo propulsado por vapor. Su autor, el británico William Samuel Henson pretendía con ella no sólo atravesar el Canal de la Mancha, sino que alcanzar Egipto, vislumbrando, en 1843, una época de grandes viajes aéreos. Desgraciadamente, las máquinas de vapor pesaban excesivamente y no eran, por tanto, adecuadas a la propulsión aérea.



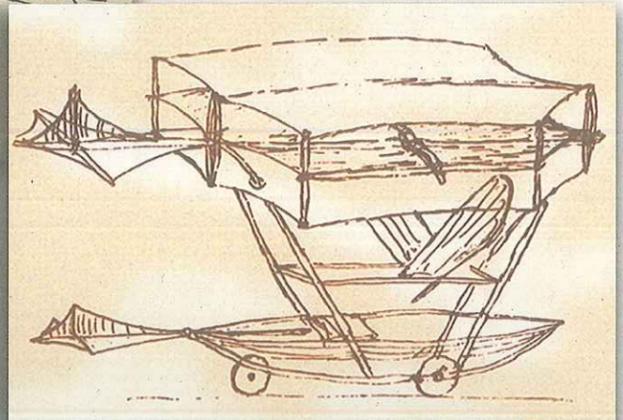
Los planeadores de Lilienthal, apodados burlescamente "rompepiernas" (derecha), le permiten realizar miles de vuelos colina abajo en Drewitz, Brandenburgo, aprovechando domingos, días de fiesta y vacaciones. Y luego en otros lugares, desde 1891 hasta 1896. "Manos y pies magullados se curaban pronto" pero varias veces hubo de saltar desde su aparato al no poderlo gobernar. En agosto de ese año, en las montañas de Rhinow, se precipitó desde 15 m de altura. Antes de morir, al día siguiente, en una clínica berlinesa, sus últimas palabras fueron: "Es necesario que haya víctimas".



El ingeniero alemán Otto Lilienthal ve en el vuelo un sistema mecánico que actúa de acuerdo con leyes conocidas: "el ave aprovecha debidamente la reacción del aire por medio de superficies adecuadas". Su estudio le lleva a diseñar numerosos perfiles alares y a contruir y probar varios planeadores junto con su hermano Gustavo. Escribirá una obra básica que servirá de inspiración a otros pioneros, entre ellos los americanos Chanute y los Wright: *El vuelo de las aves como fundamento del arte de volar.*

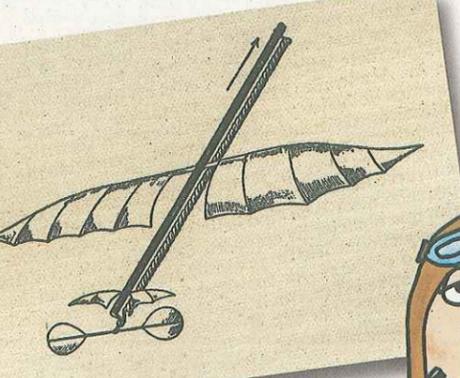


Sir George Cayley, rico propietario inglés, tenía aficiones raras para sus vecinos, entre ellas jugar con un trompo volador chino. Sin embargo, observando la naturaleza descubre las formas aerodinámicas (curiosamente en los peces) y la necesidad de una cola estabilizadora.

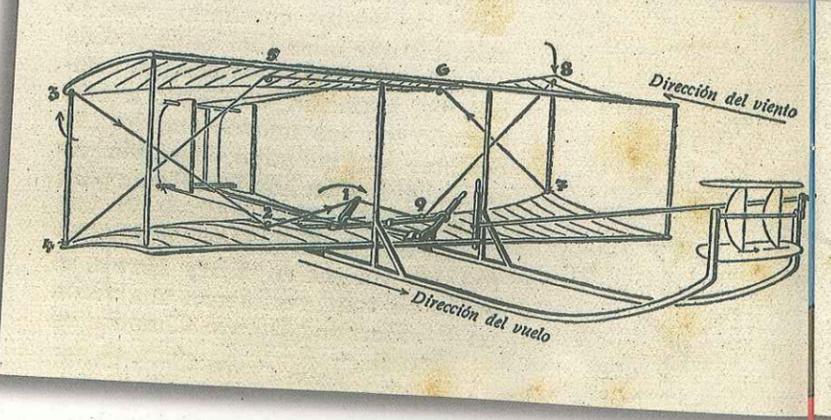


Cayley descubre la sustentación e idea por primera vez la fórmula que luego será adoptada con más éxito, el biplano (izquierda, 1843). Es un verdadero hallazgo, porque suma una mayor sustentación con el mínimo de resistencia. Su descubrimiento es más asombroso ya que no existe en la Naturaleza.

FUERON LOS HERMANOS WRIGHT, LOS QUE ENCONTRARON LA CLAVE DEL VUELO: INO SÓLO FABRICARON UN MOTOR LO BASTANTE LIGERO SINO QUE INVENTARON UN SISTEMA DE CONTROL, TORCIENDO LAS ALAS DE SU BIPLANO!



Alphonse Pénaud, considerado, el "padre del moderno aeroplano" presenta en la Academia Francesa sus modelos. El de la ilustración (arriba), llamado "planóforo" usaba un "motor de gomas", unas tiras retorcida de caucho.



Sistema de mandos ideado por los Wright. La torsión de las alas inclinaba el aeroplano y le permitía virar sin "resbalar" fuera de la curva, de la misma manera que un ciclista.



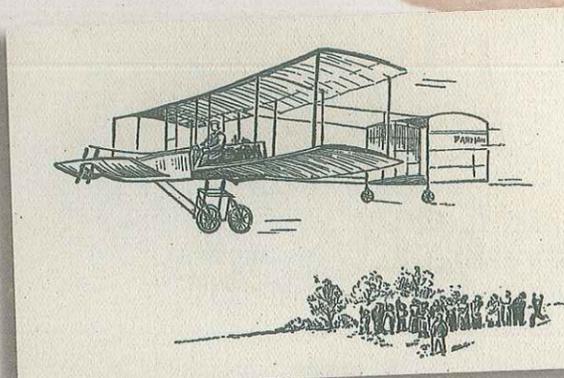
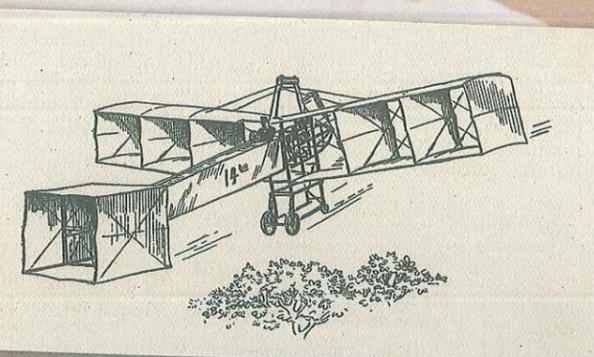
El histórico momento del primer vuelo de los Wright en Kitty Hawk, con Orville a los mandos.

PROGRESOS DESCONOCIDOS

En Europa son muchos los que siguen los pasos de Lillienthal tratando de descubrir los secretos del vuelo planeado. Mouillard, Ferber, Voisin, Esnault-Pelterie, Lavezzari, Robart, Solirène y otros muchos idean y prueban planeadores y hasta aeroplanos motorizados, mientras, en América, los hermanos Wright,

que han trasladado sus ensayos a la granja de Huffman Prairie, a poca distancia de su hogar en Dayton, Ohio, perfeccionan su aeroplano y con el nuevo *Flyer II* consiguen, el 20 de septiembre de 1904, recorrer en vuelo 1.240 m volando en circuito. Sin embargo, la prensa prácticamente los ignora y sus logros pasan desapercibidos.

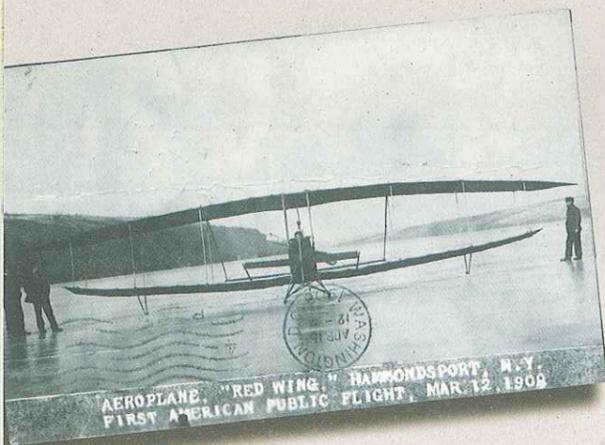
El *Flyer III*, aún más perfeccionado, durante sus vuelos en Ohio.



En 1906, el brasileño Alberto Santos-Dumont, que ya se había hecho célebre con sus globos dirigibles, realiza el primer vuelo propulsado en Europa con su extraño "14bis" y se convierte en un héroe para el *tout Paris*.

En 1907, Henri Farman, con su biplano "Nº 1" establece el récord oficial de distancia en 880,4 m y, al año siguiente, gana el premio de 50.000 francos ofrecido por los millonarios Deusth de la Meurthe y Ernest Archdeacon al volar 1 km en circuito cerrado.

La Aerial Experiment Association, AEA, de la que forma parte el sabio estadounidense Graham Bell, consigue también grandes éxitos. Casey Baldwin hace un vuelo de 97,3 m en el biplano Red Wing que pretende ser el primero público en América.



Preocupados por los éxitos que otros constructores, en todo el mundo, consiguen, los Wright salen de su aislamiento y muestran sus logros. Tras tratar de interesar a las autoridades militares de Estados Unidos y Gran Bretaña en la utilidad de su invento como medio de exploración y reconocimiento, deciden exhibir su *Flyer III* en Europa, para acallar las críticas que los que dudan de que hayan logrado tanto como pregonan. En Le Mans, ante la multitud (entre la que se encuentran muchos pioneros), asombran a todos volando con pleno control, despegando y tomando tierra e incluso "paseando" a diversos pasajeros, gracias a que el nuevo aeroplano es biplaza. Los antes escépticos son ahora entusiastas admiradores.



Aunque consiguen vender licencias para fabricar sus aeroplanos en Europa y un gran éxito de masas, los Wright vuelven de Europa insatisfechos, sin lograr impedir que muchos "copien" sus descubrimientos e incluso los superen.

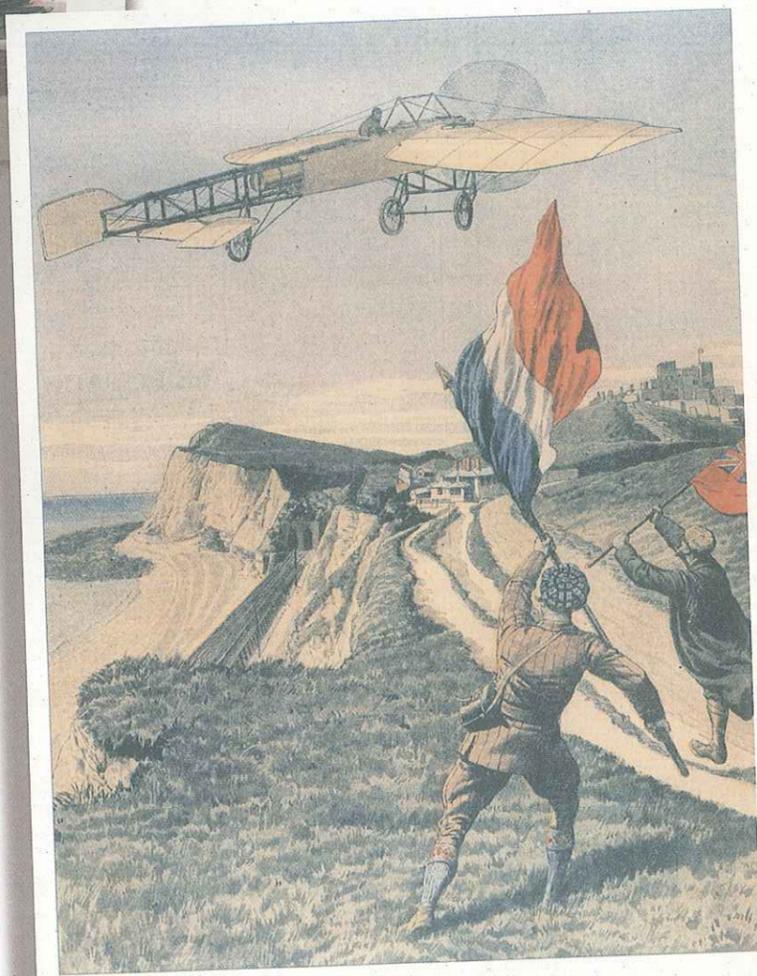
El premio ofrecido por el periódico británico *Daily Mail* para el primer aviador que cruzara en vuelo el Canal de la Mancha, mil libras esterlinas, desata una carrera entre varios contendientes. El británico Hubert Latham, lo intenta en un *Antoinette VII*, diseñado por el francés Levavasseur, pero su motor se para y, aunque planea una gran distancia, cae al agua a escasos 500 m de la costa.

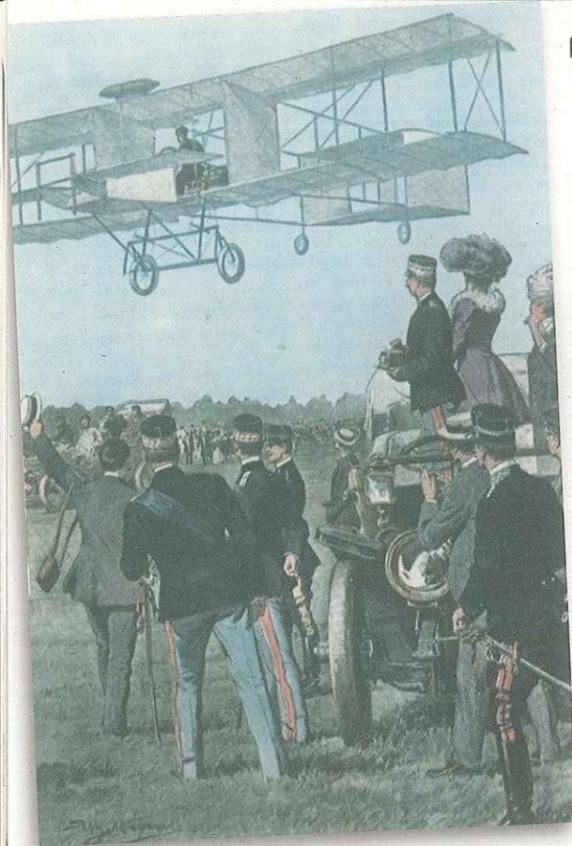


LOS WRIGHT ASOMBRARON A LOS EUROPEOS CON LAS CAPACIDADES DE SUS "FLYER" PERO PRONTO FUERON SUPERADOS POR LA INVENTIVA Y LA OSADÍA DE PIONEROS DE TODOS LOS PAÍSES

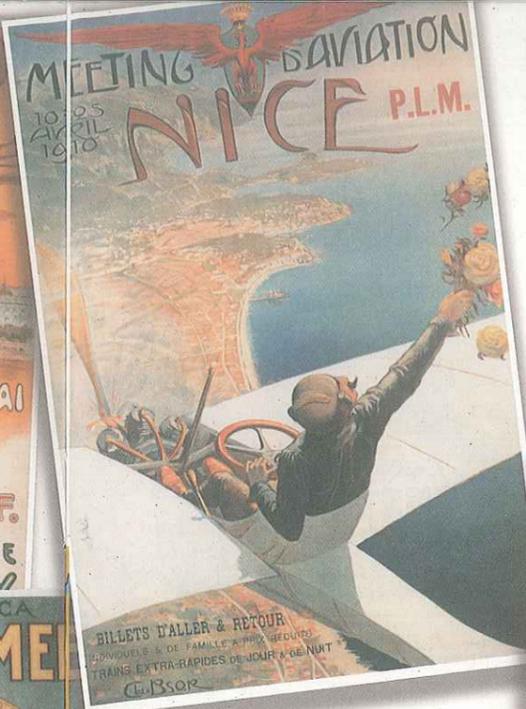
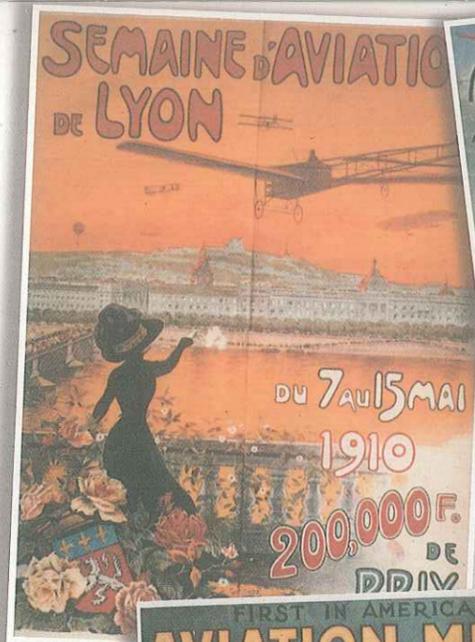


El 25 de julio de 1909, Louis Bleriot, conocido por sus diversos prototipos de monoplanos, despegó desde Sangatte, cerca de Calais, y se dirige a Dover, donde toma tierra 37 minutos más tarde. Gran Bretaña ya no es una isla y el intrépido aviador y constructor, no sólo se lleva el premio del *Daily Mail*, sino que no dará abasto fabricando su monoplano *Tipo XI*, que vende como rosquillas.



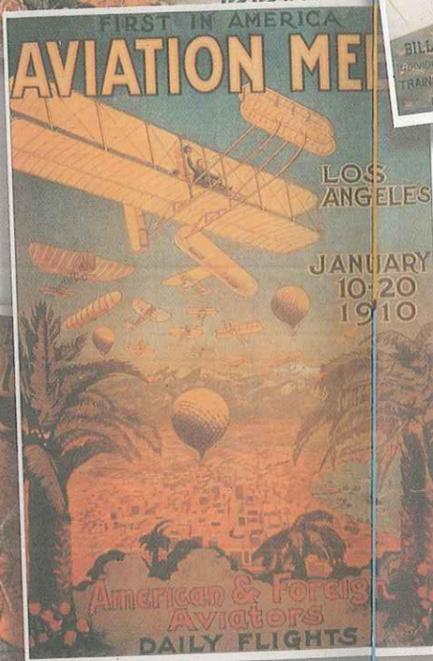


Derecha: Cartel anunciador de la "Semaine d'Aviation de Lyon". Francia era el país europeo más avanzado en aviación y de allí provenían un gran número de constructores y de pilotos.



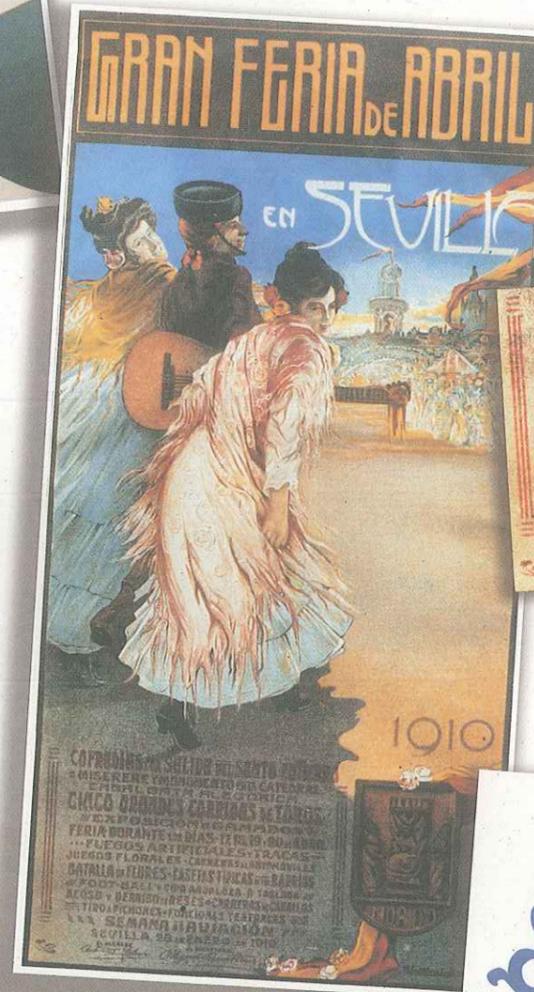
LA SEMANA DE LA AVIACIÓN EN SEVILLA
El programa de festejos de 1910 incluyó una Semana de Aviación como las de otras ciudades importantes. El certamen sevillano era más ambicioso que el de Madrid, Barcelona o San Sebastián donde sólo se exhibió un solitario avión. A Sevilla acudieron cuatro aviadores con sendos aeroplanos a disputar "La Copa de Sevilla", un impresionante trofeo de plata que ganaría el legendario Jan Olieslagers (a la izquierda, fotografiado sobre su Bleriot XI).

El primer certamen o meeting en América fue el de Los Ángeles, en enero de 1910.



Arriba: Anuncio del meeting de Niza.

Cartel de las fiestas de primavera sevillanas de 1910. La Semana de la Aviación aparece entre la multitud de actos festivos, que incluían desde las procesiones de Semana Santa hasta carreras de automóviles y motos y partidos de "foot-ball".



Abajo: Detalle del cartel de la Feria de Abril de 1910, en el que pueden leerse las muchas actividades lúdicas y religiosas que se celebraban.



El folleto de la Semana de Aviación de Sevilla incluía este logotipo (abajo) con la imagen de un poco convencional aeroplano.



La aviación se pone de moda en todo el mundo y a las exhibiciones aéreas acuden la aristocracia, las clases dirigentes —algunos reyes, como el de España, Alfonso XIII, se convierten en "aficionados"— y también el pueblo. Los aviadores, casi todos personas adineradas pues volar es un deporte caro, tienen un aire de *glamour* que hoy sólo podríamos comparar con el de las estrellas del cine y de la música pop.

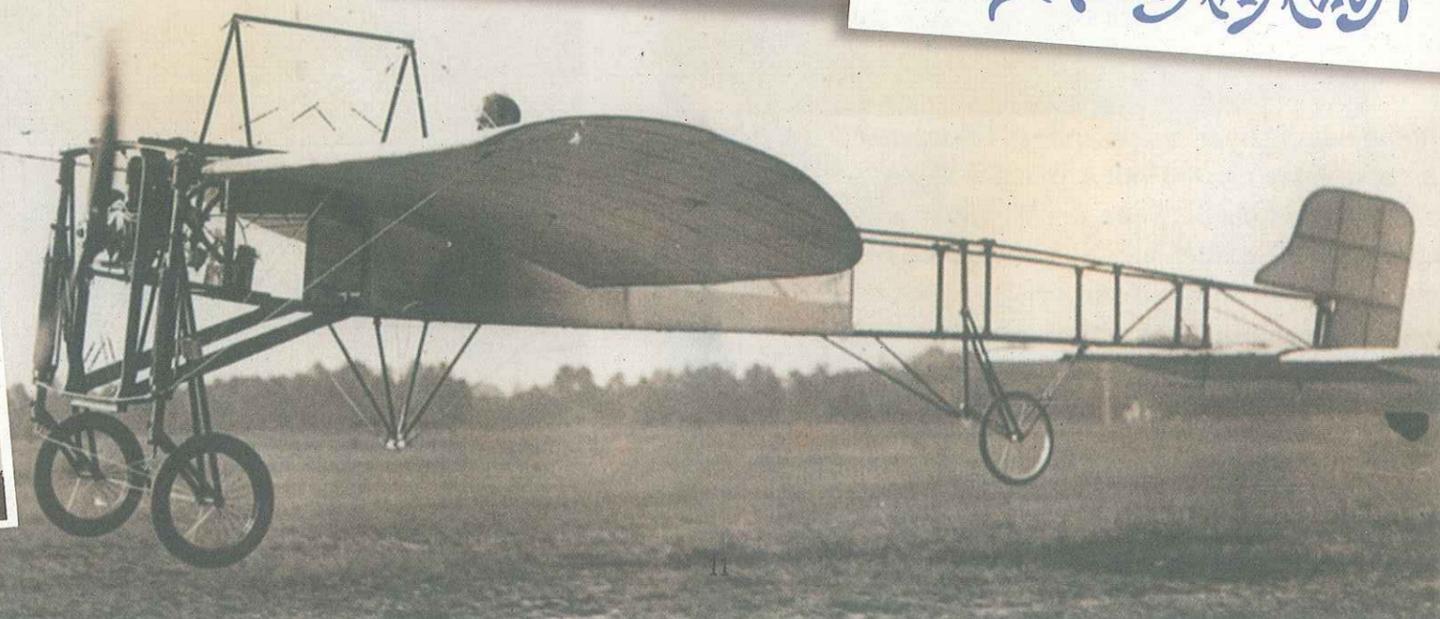
EL ÉXITO DE BLÉRIOT DEMUESTRA QUE LA AVIACIÓN ES YA ALGO SERIO Y TODAS LAS CIUDADES EUROPEAS QUIEREN VER DE CERCA ESAS MÁQUINAS MARAVILLOSAS: ¡APARECEN FESTIVALES AÉREOS POR TODAS PARTES!



En España, Barcelona sería la primera ciudad en contemplar un avión en vuelo, el Bleriot XI del francés Julien Mamet, el 2 de febrero de 1910. En marzo y abril se organizó en la capital catalana una primera exposición, que sería seguida por una Semana de Aviación, ya en fechas posteriores a la de Sevilla.



Milán celebró, en noviembre de 1909, una exposición aeronáutica.



SPORT SEVILLANO



Mr. Tixier hablando con el director de esta revista antes de emprender su vuelo.

Año I.-Número 4.-
28 de Febrero, 1913.
Número suelto, 60 céntimos.
Extensión, 90 céntimos.

Tip. de la "Gala Oficial", Mérida 1.

DE LUGAR DE FESTEJOS A AERÓDROMO MILITAR
En el campo de vuelo de Tablada, antiguo hipódromo municipal de la ciudad, se celebraron varias exhibiciones aéreas en los años siguientes y hasta un aviador francés, Tixier, pasó una larga temporada en Sevilla, desde donde realizaba demostraciones en las poblaciones cercanas. También la Aeronáutica Militar, consciente de las buenas cualidades del lugar, lo usó como aeródromo. Allí llegaría, en 1913, el monoplano Nieuport en el que los oficiales de Ingenieros Emilio Herrera y José Ortiz —ambos destinados a ser grandes figuras de la técnica y la industria aeronáutica— cruzaron por vez primera el Estrecho de Gibraltar.



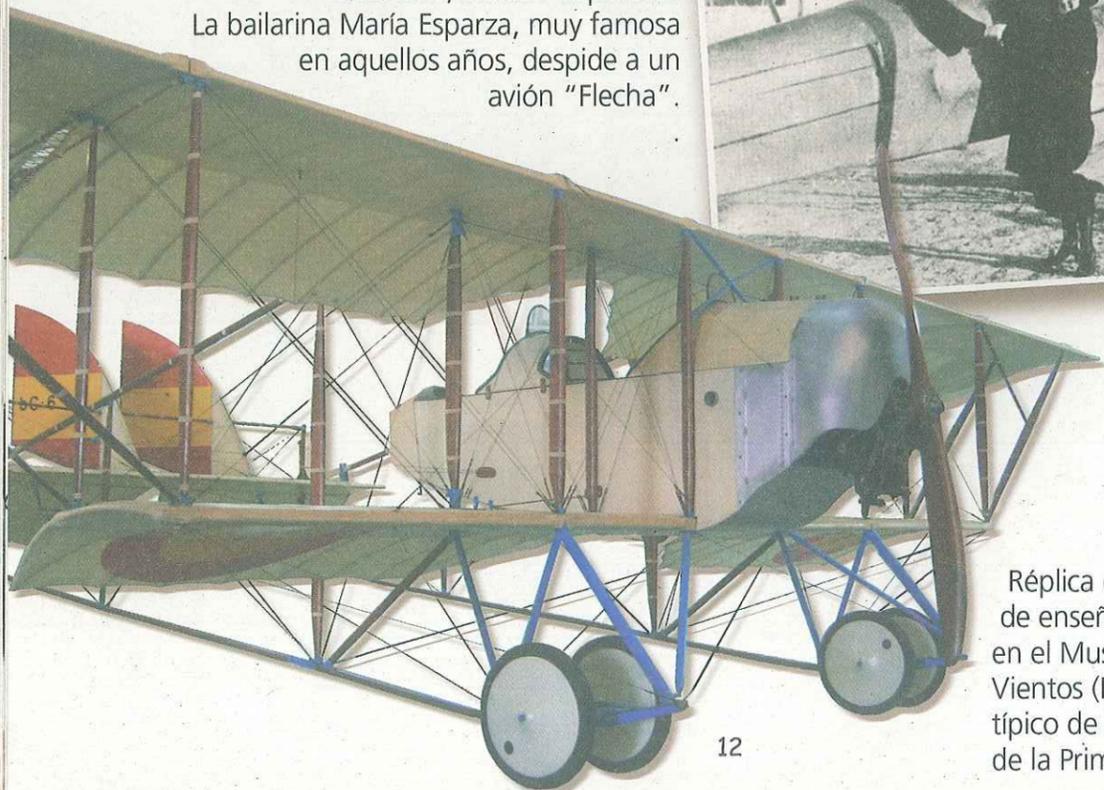
Un monoplano Nieuport como el usado por Herrera y Ortiz para cruzar el Estrecho.



Arriba: Portada de una revista deportiva con el aviador Tixier como motivo principal.

Derecha: Un biplano Farman de la Escuela de Pilotos de Tablada, en torno a 1915.

Los años de la guerra europea (1914-1919) fueron para los aviadores de Tablada años de tranquila actividad, incluso deportiva. La bailarina María Esparza, muy famosa en aquellos años, despidió a un avión "Flecha".



Réplica de un biplano de enseñanza Caudron en el Museo de Cuatro Vientos (Madrid), un avión típico de los primeros años de la Primera Guerra Mundial.



COMPañIA ESPAÑOLA DE TRÁFICO AÉREO
Salida de Tablada, a las 11. — Salida de Larache, a las 18
SERVICIO DIARIO ENTRE SEVILLA Y LARACHE
SE ADMITEN PASAJEROS Y PAQUETES
Precio del pasaje, 250 ptas.-Kilo, 2'50

Arriba: Se cargan las sacas de correo para Marruecos en uno de los De Havilland DH-9 de la compañía CETA, en Tablada. Sobre estas líneas, anuncio en la prensa de los servicios de transporte con Larache.

Derecha: Los pasajeros de un vuelo inaugural de la compañía U.A.E, posan ante el trimotor Junkers G.24 que los llevará a su destino. Sevilla mantuvo líneas aéreas con Madrid, Lisboa y otras ciudades desde los años veinte del siglo pasado.



Unión Aérea Española, S. A.
Madrid-Sevilla (Aeródromo de Tablada) 120 Pesetas
Madrid-Lisboa (Aeródromo de Alverca) 140 Pesetas
El billete da derecho a 15 kilogramos de equipaje y transporte del viajero desde Madrid al aeródromo de Getafe o viceversa.
Exceso de equipaje: 7,50 por cada 5 kilogramos o fracción.
El transporte de Tablada a Sevilla, es por cuenta del viajero.
Si utiliza los coches de la Sociedad abonará 3 ptas. por persona y equipaje.
Madrid: Mayor, 4 - Teléfono, 12087 — Sevilla: Trajano, 2 - Teléfono, 26938
Lisboa: Av. da Liberdade, 3 - Teléfono, 5710
HORARIO
Madrid - Sevilla: Lunes, Miércoles y Viernes
Salida del avión de Getafe a las 11 horas
El avión sale de la calle Mayor 4, a las 10 en punto de la mañana
Llegada del avión a Tablada a las 14 horas
Sevilla - Madrid: Martes, Jueves y Sábados
Salida del avión de Tablada a las 9 horas
Llegada del avión a Getafe a las 12 horas
Madrid - Lisboa: Lunes y Miércoles
Salida del avión de Getafe a las 11 horas
El avión sale de la calle Mayor, 4, a las 10 en punto de la mañana
Llegada del avión a Alverca a las 14,30 h.
Lisboa - Madrid: Martes y Jueves
Salida del avión de Alverca a las 10,50 h.
Llegada del avión a Getafe a las 14 horas

TABLADA SERÍA UNO DE LOS PRIMEROS CAMPOS DE VUELO ESPAÑOLES Y DESDE ALLÍ SE INICIARON LOS PRIMEROS VUELOS REGULARES COMERCIALES DE ESPAÑA

Anuncio en la prensa de las líneas con Madrid y Lisboa. Los precios, a pesar de ser elevados, no cubrían los costes, por lo todas las líneas eran subvencionadas por el Estado.

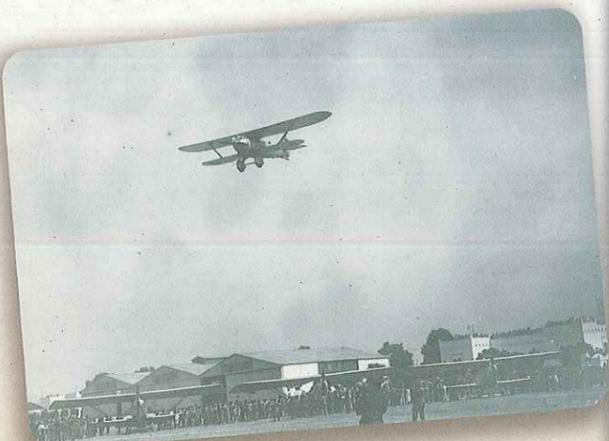
Despegue del De Havilland 9 "Sevilla" en su primer vuelo a Larache. Esta línea sería la primera regular de la Aviación Comercial española.





El avión *Jesús del Gran Poder* se conserva en perfecto estado en el Museo del Aire, en Cuatro Vientos, muy cerca de Madrid.

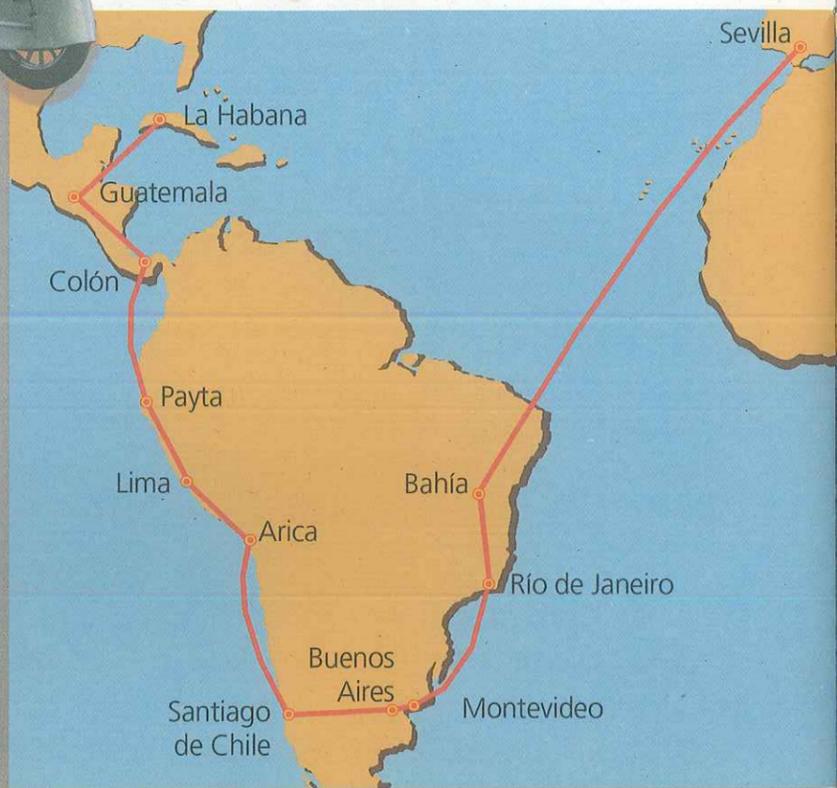
Bajo estas líneas: El *Jesús del Gran Poder* sobrevuela la entusiasmada multitud que se ha congregado en Tablada para recibirles a su regreso de América.



LOS VUELOS DEL BREGUET *BIDON* "JESÚS DEL GRAN PODER"

Desde Tablada, la Base Aérea y Aeropuerto de Sevilla, la Aviación Militar española realizó algunos de sus más atrevidos vuelos de larga distancia.

En mayo de 1928, los capitanes Jiménez e Iglesias volaron hacia India. Una tormenta de arena les dejó en Irak. Al año siguiente, volaron hacia Brasil, 6.530 km sobre el Atlántico, para desde allí realizar un periplo de más de 22.000 km y diez países.



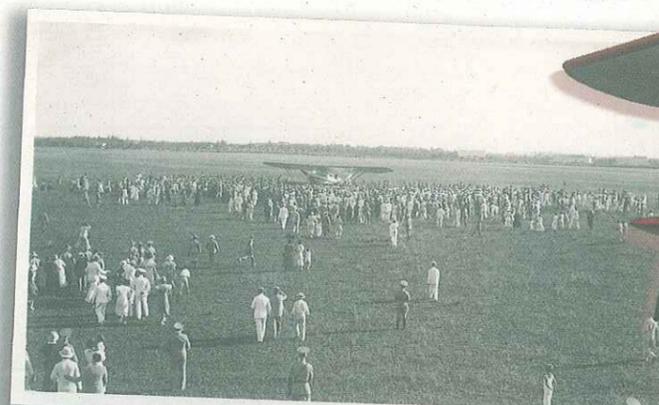
Arriba: Mapa del vuelo del *Jesús del Gran Poder*.
Abajo: Los sevillanos pasean a hombros y aplauden a Jiménez, al que prácticamente han arrancado de su avión.

LOS DECENIOS DE LOS VEINTE Y TREINTA FUERON LOS DE LOS GRANDES VUELOS, LAS TRAVESÍAS OCEÁNICAS Y LOS "RAIDS" DE LARGAS DISTANCIAS



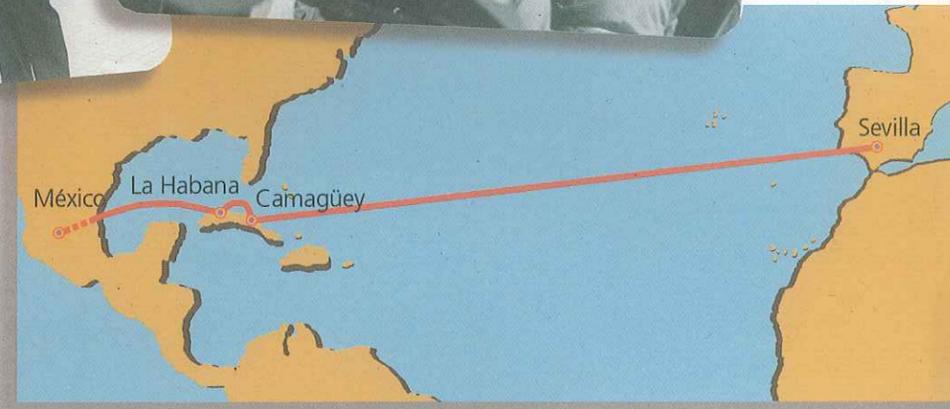
Abajo: El *Cuatro Vientos* se posa en el campo de vuelo de Camagüey. El recibimiento del pueblo y las autoridades cubanas fue tan cálido que casi resultó abrumador.

Réplica del *Cuatro Vientos* del Museo del Aire.



Los aviadores, antes de su partida, charlan con algunos periodistas sevillanos.

Abajo: El *Cuatro Vientos*, a su llegada a Tablada, procedente de Getafe (Madrid) la tarde anterior a su heroico vuelo a Cuba.



EL MISTERIO DEL "CUATROVIENTOS"

En 1933, el capitán Barberán y el teniente Collar, a bordo de un Breguet Super Bidon, fabricado en Madrid, despegaron desde Tablada para alcanzar Cuba en vuelo directo, tras volar 40 horas y 4 minutos. En su siguiente etapa, tras visitar La Habana, su avión desapareció misteriosamente sin llegar a México, donde una ansiosa multitud les esperaba para recibirles como héroes. Su final sigue siendo un misterio todavía.



Los soldados cubanos de Camagüey, saludan con afecto a los dos aviadores. Abajo: Mapa del vuelo.





TABLADA FUE LA CLAVE
 Para los militares sublevados, Tablada se convirtió en pieza clave de su victoria final. Hasta la Base sevillana llegaron por vía aérea las tropas africanas que les permitieron primero dominar la capital andaluza y enseguida iniciar la marcha hacia Madrid. Los talleres de Tablada, el Parque Regional del Sur, serían de vital importancia, además como apoyo logístico de las fuerzas aéreas de Franco: en ellos se reparaban y ponían a punto sus aviones, llegados como "ayuda" desde Alemania e Italia, principalmente.

Arriba, a la izquierda: Cazas italianos Fiat CR-32 en Tablada.



Sobre estas líneas: España fue un "campo de pruebas" para las armas secretas que Alemania preparaba; un Messerschmitt 109, el caza más avanzado del momento.



Arriba: Otra "arma secreta" alemana, el luego famoso bombardero en picado "Stuka" que aterrorizó a Europa en la Segunda Guerra Mundial.
 Abajo: Tropas marroquíes se preparan para embarcar en un transporte Ju-52, enviado por la Alemania nazi para ayudar al bando sublevado.



LA GUERRA CIVIL, DE 1936 A 1939, ENSANGRENTÓ TRÁGICAMENTE A ESPAÑA. SEVILLA JUGÓ UN IMPORTANTE PAPEL PARA LOS VENCEDORES



Arriba: El primer avión que se fabricó en Triana fue el caza de origen italiano Fiat CR-32, del que el recién creado Ejército del Aire encargó, en 1939, un centenar. Aquí se llamó HS-132L. Abajo: reparación de un Fiat.



Abril de 1942: el ala del primer HS-42 sale hacia a Tablada para su primer vuelo.



EL NACIMIENTO DE UNA INDUSTRIA

En 1937, la firma Hispano Suiza S.A. que tenía fábricas de automóviles, motores, aviones y autobuses en Barcelona y Guadalajara, se establece en Sevilla. Unos almacenes en la trianera calle de San Jacinto servirán de cuna para las primeras actividades de una industria muy pronto pujante que ya nunca abandonaría la ciudad.



El HS-42 fue el primer avión proyectado y construido íntegramente en Sevilla. Diseñado por los ingenieros de La Hispano Suiza, era un avión de enseñanza y entrenamiento del se fabricaron 115 ejemplares en dos variantes principales, el HS-42 y el HA-43.

Aunque la Hispano proyectó, con ayuda del ingeniero francés Emile Dewoitine, un caza moderno (a la izquierda, maqueta del HS-50), hubo de contentarse con fabricar con licencia el Me-109 (abajo).





El Messerschmitt 109 se fabrica ahora con motores británicos Rolls-Royce Merlin y será conocido como "Buchón".



La avioneta de enlace CASA/Do-27, diseñada por Claudius Dornier y fabricada en Tablada.



El célebre profesor Willy Messerschmitt, contratado por La Hispano, diseña el HA-100 "Triana", un moderno entrenador que, sin embargo, será cancelado.

LOS AÑOS DÍFICILES
Terminada la II Guerra Mundial, España se encuentra aislada internacionalmente. La industria aeronáutica se ve obligada a fabricar aviones anticuados, con grandes dificultades por la falta de tejido industrial auxiliar y sin poder importar materias primas. Sin embargo, tan pronto como se suaviza a situación, emprende una política de desarrollo de proyectos propios que la colocan, en poco tiempo, casi al nivel de las más avanzadas.



Arriba: El bombardero Heinkel He-111 "Pedro", fabricado por CASA en su nueva factoría de Tablada, también con motores Merlin.



El elegante y ágil Hispano HA-200 "Saeta", primer reactor fabricado en España, voló por primera vez en Sevilla, donde se le había diseñado, en agosto de 1955.

Abajo estas líneas: El más avanzado de los tres aviones de Messerschmitt en La Hispano fue el caza supersónico HA-300, del que sólo se construyó un planeador experimental, el HA-23P.

DURANTE LOS AÑOS CINCUENTA DEL SIGLO PASADO, LA INDUSTRIA AERONÁUTICA SEVILLANA ALCANZÓ SU MÁXIMO NIVEL DE CREATIVIDAD



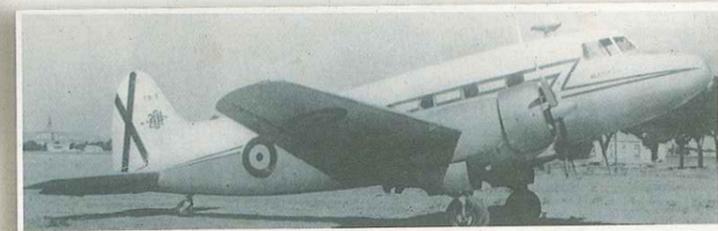
Casi tres centenares de cazas a reacción F-86F "Sabre", recibidos como parte de los Acuerdos Hispano-Norteamericanos de 1953, permitieron al Ejército del Aire modernizarse, pero llevaron a la cancelación del programa de caza supersónico de La Hispano Aviación que se malvendió a Egipto. El caza sevillano era mucho más moderno, al nivel de los más avanzados del mundo.

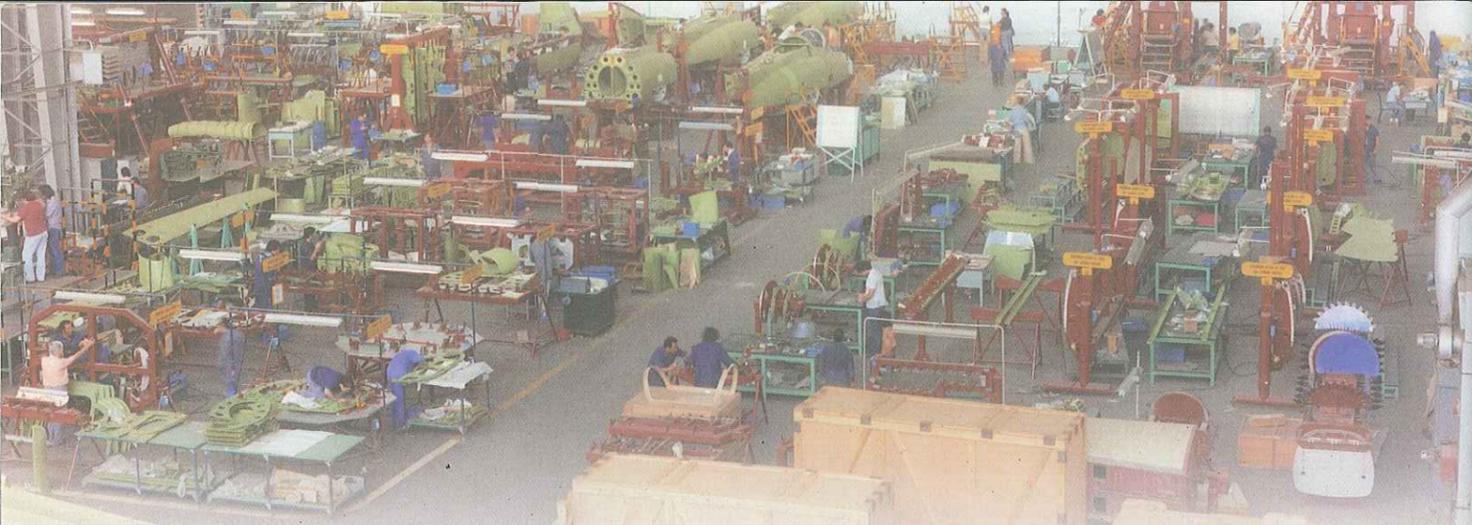


Arriba: La Hispano desarrolló una versión de transporte para ejecutivos del Saeta, el HA-56, que no llegaría a producirse. Hubiese sido el primero de su clase y tipo.

Derecha: En Madrid, durante los años cincuenta, CASA diseñó una serie de bimotores de transporte que, por las dificultades de la época, no llegarían a fabricarse en serie. El último de ellos, el C-207 "Azor" (abajo, en color) fue rechazado por Iberia por no tener cabina presionizada, una comodidad imprescindible ya para los pasajeros. Sólo se fabricarían, en Tablada, 22 ejemplares para el Ejército del Aire.

UNA "AYUDA" POCO AFORTUNADA
A partir de 1955, la llegada masiva de material norteamericano, como parte de la "Ayuda Militar" que Estados Unidos proporcionó al Régimen de Franco a cambio de la instalación de bases en España, llevó a la cancelación de casi todos los programas de fabricación propia y la industria aeronáutica española hubo de sobrevivir revisando este material y aviones estadounidenses. Cuando no bastó, se fabricaron vagones del tren Talgo, frigoríficos y hasta aperos agrícolas.





EL ÚLTIMO AVIÓN "DE LA HISPANO"
 La Hispano Aviación es absorbida, por mandato del Gobierno, por CASA. La Oficina de Proyectos es trasladada a Madrid, donde continuará trabajando en su último diseño, el reactor de entrenamiento HA-25, que pasará a llamarse C-101 "Aviojet".

El C-101 es utilizado por la famosa "Patrulla Águila", nuestro equipo nacional acrobático y de exhibición.

La factoría de Tablada fabricó la sección central del C-101. El Aviocar tiene desde 1976 su línea final de montaje y vuelo en San Pablo (Sevilla).



En 1971, la industria europea da un paso de gigante y crea el consorcio Airbus, en el que participan Francia, Gran Bretaña, Alemania y España. Se inicia así la fabricación del primer avión de línea europeo, el Airbus A300, que será un éxito de ventas.

UN "UTILITARIO" DEL AIRE
 El esfuerzo de CASA da por fin resultado y el C-212, bautizado por concurso popular como "Aviocar", se convierte en el primer "producto estrella" de la industria española, siendo fabricado en casi un millar de ejemplares desde 1975 y vendido a más de 40 países de todo el mundo, entre ellos Estados Unidos. Durante años, su fabricación permitió la creación de una nutrida industria auxiliar andaluza.

EL AVIOCAR ES CONOCIDO ENTRE LOS ANDALUCES COMO "EL ABUELO" DE LA INDUSTRIA AUXILIAR



El prototipo del Harrier Plus, desarrollado por un consorcio de la estadounidense McDonnell Douglas, la italiana Alenia y CASA, se montó en la Factoría de San Pablo, Sevilla, donde luego se realizaría una serie para la Armada española.



La industria aeronáutica sevillana participó y todavía lo hace en la producción de elementos para muchos aviones avanzados como el MD-11 (arriba), el caza europeo de última generación Eurofighter EF-2000 (derecha) o los Mirage III y F-1 franceses (arriba, derecha, un F-1).



El éxito del Aviocar llevó a CASA a diseñar, con la indonesia Nurtanio, el CN-235, que se ha convertido en el mejor del mundo en su clase. De él se ha derivado el C-295, mayor y más avanzado, del que aquí vemos al prototipo "Ciudad de Sevilla" (abajo). Los tres tienen su línea final de montaje en San Pablo. CASA pasó a ser la división de Transporte Militar de EADS, el consorcio industrial europeo de defensa.

Abajo: La mayoría de los aviones de línea Airbus, como el muy extendido A320, llevan componentes fabricados en Sevilla.





El consorcio ALESTIS, con presencia de la Junta de Andalucía y entidades financieras andaluzas, participa en la fabricación del nuevo avión de línea Airbus A350, el más avanzado de su clase.

INTEGRADA EN EUROPA
 Con su participación en diversos programas internacionales como el del gigante del aire, el Airbus A380 y el nuevo avión de línea Airbus A350, convertida en Airbus Military la antigua EADS-CASA y elegida como sede de la Línea Final de Montaje (FAL en sus siglas inglesas) del transporte de misión A-400M, la industria aeronáutica de Sevilla tiene ante sí un futuro cargado de promesas.

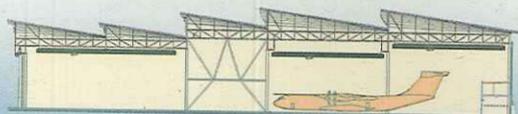


Cada uno de los cuatro gigantescos motores del A400M posee la potencia de casi setenta monoplazas de Fórmula 1, 20.000 caballos.

Las piezas que componen el A400M se fabrican en casi una decena de países de todo el mundo y algunas de ellas llegan a Sevilla por vía aérea, en los gigantescos transportes especiales Airbus Beluga.

Para hacerse una idea del tamaño de la nueva factoría Airbus Military de San Pablo, basta esta comparación con la Catedral.

Recuerda que la de Sevilla es la catedral gótica más grande del mundo, y sólo la superan en tamaño las basílicas de San Pedro de Roma y la de San Pablo de Londres.



PRINCIPIO DE UNA ÉPOCA
 El primer vuelo del A-400M en diciembre de 2009 abre para Sevilla una nueva época en la que la ciudad se transformará en uno de los tres centros aeronáuticos europeos de mayor importancia industrial y económica.

AHORA YA SABES QUE SEVILLA NO SÓLO ES FAMOSA POR SU RICO PATRIMONIO HISTÓRICO, SINO TAMBIÉN POR SU INDUSTRIA AERONÁUTICA, UNO DE LOS MOTORES ECONÓMICOS DE ANDALUCÍA

