



El 7 de noviembre de 2007 se realizaron los primeros vuelos tras haber logrado los permisos de Aviación Civil. / REPORTAJE GRÁFICO: VALENTÍN GUISANDE

### Algunos proyectos 'desaparecidos'

- > Servicio de 'aerotaxis'.
- > Vuelos de mercancías con Zaragoza y Vitoria.
- > Vuelos 'charter' a España y otras ciudades europeas.
- > Escuela estable de pilotos.
- > Instrumentación digital para facilitar la llegada de aeronaves.
- > Servicio de distribución de combustible.
- > Nuevo hangar para uso 'público'.
- > Generación de cuatro puestos de trabajo, tres de ellos estables durante todo el año y uno en verano.
- > Servicio de paseos turísticos aéreos por la provincia.

## El aeródromo que nunca despega

Las instalaciones de Garray llevan casi una década ejecutadas, pero las empresas que se han hecho cargo de la concesión no han llegado a prestar el servicio prometido

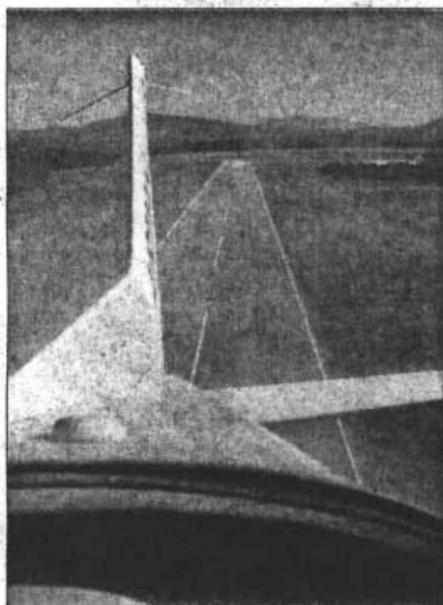
T. C. / Soria

La Diputación provincial anunció el lunes su intención de recuperar la concesión del aeródromo de Garray. Las instalaciones acumulan ya nueve años desde que se comenzaron las obras para adecuarlas a los nuevos tiempos, pero tras este tiempo y cerca de un millón y medio de inversión entre pistas y accesos, el proyecto nunca ha llegado a despegar del todo.

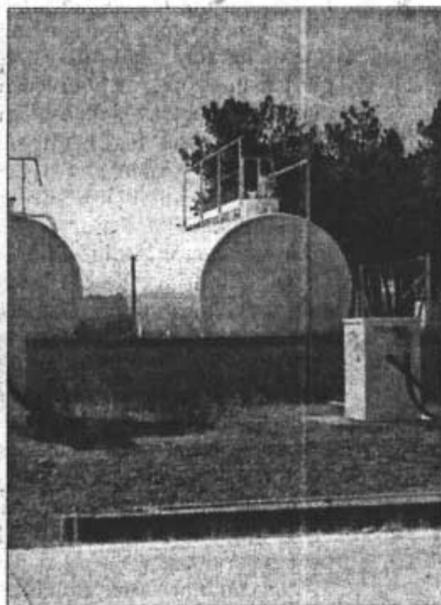
La historia del aeródromo comienza hace 75 años, en plena Guerra Civil, cuando las tropas nacionales habilitaron en Los Negredos, junto al Soto de Garray, un espacio para el despegue y aterrizaje de aeronaves. Aunque los autores difieren en su uso, hay quien defiende que desde allí partieron aeronaves que participaron en el bombardeo de Guernika. Asimismo existen apuntes sobre la presencia de aviones italianos y de la Legión Cóndor alemana. De hecho, los archivos del Ejército del Aire reseñan incluso un bombardeo por parte de la aviación republicana.

Tras la contienda, el aeródromo durmió el sueño de los justos. No obstante en los años 70 hubo iniciativas para poder obtener la licencia de vuelo, y hasta la intervención había ultraligeros y otros aparatos voladores de pequeño tamaño que aún aprovechaban la pista de tierra.

En 2003 la Diputación Provincial de Soria decidió realizar una inversión para revitalizar este espacio.



La pista principal.



Los tanques de combustible, aún vacíos.

### De vuelos 'charter' al olvido

T. C. Desde la puesta en marcha del aeródromo de Garray en su etapa más moderna, las promesas de las empresas gestoras han sido de lo más variopinto, aunque han tenido un éxito escaso y en muchas ocasiones no han llegado a nada. Una de las más impactantes fue la de acoger vuelos 'charter' a otros puntos de España o de la Unión Europea, con una capacidad para unos 70

pasajeros mediante aeronaves de tamaño medio. La pista lo permitía e incluso el Numancia vio una alternativa a sus desplazamientos... pero nunca se llegó a realizar.

También se iniciaron contactos con empresas sorianas con vistas a prestar servicios de 'aerotaxi', de forma que desde Garray hubiese comunicaciones rápidas con otras zonas. Tampoco prosperó. Más futuro tuvieron los vuelos de

vigilancia de Avimón, el principal cliente de estas instalaciones. También se llevó a cabo algún vuelo formativo, pero la 'escuela de pilotos' quedó en 'agua de borrajas' y sólo la Escuela de Autogiros, gestionada a escala particular, ha añadido algo de movimiento en las pistas.

Respecto a las prometidas pruebas deportivas, es cierto que alguna ha llegado, pero tampoco ha alcanzado cotas muy elevadas.

Con el apoyo económico de la Junta de Castilla y León, del Ayuntamiento de Garray y del Ministerio de Administraciones Públicas se inyectaron 1.360.500 euros, que se encargaron de ejecutar las empresas Hormisoria y Otaduy. Los trabajos duraron menos de un año y para el ejercicio siguiente ya estaba preparada la infraestructura.

Además de un edificio de 160 metros cuadrados para labores administrativas y de control del tráfico, se habilitaron dos pistas. La mayor de ellas tiene una longitud de 1.380 metros y una anchura de 23, mientras que la más pequeña dispone de 520 por una anchura

de 18 metros. También se habilitó una zona de aparcamiento, se valló todo el recinto y se añadieron otros 184.435 euros de inversión por parte de la Diputación para adecuar el acceso, con más de 1.800 metros de carretera recuperada. En total, se 'metió' más de un millón y medio de euros.

Para su puesta en marcha se decidió establecer una concesión, con la que finalmente se hizo la empresa Airman, radicada en Cuatro Vientos (Madrid). No obstante, las instalaciones seguían sin la licencia de Aviación Civil para poder operar. Tras recibir la ansiada visita en agosto de 2007, el 28 de octubre de ese mismo año la Diputación recibía el documento. Poco después, el 7 de noviembre, tres vuelos de instrucción inauguraban oficialmente el aeródromo.

Pero la actividad de Airman no alcanzó las cotas previstas, y en 2009 cedió la gestión a Álamo Aviación sin haber cubierto sus expectativas ni en el campo formativo, ni con los compromisos de flotar vuelos 'charter' desde Garray. De hecho, su salida estuvo envuelta en polémica tras las acusaciones de haberse llevado hasta los aparatos de aire acondicionado.

La nueva compañía apostó por traer otros servicios, como nuevas actividades formativas -una de ellas específica para pilotos que trabajasen en labores forestales-, poner en marcha el abastecimiento de combustible o atraer actividades deportivas, algo que consiguió aunque a pequeña escala.

Con unas tarifas moderadas de tres euros por aterrizar y siete por aparcar, se esperaba algo más de actividad. Pero tras constatarse que los compromisos no llegaban a buen puerto y que el aeródromo continúa bajo mínimos, la Diputación ha decidido retirar las riendas del aeródromo a Álamo. Se inauguró con la esperanza de mejorar las comunicaciones y crear desarrollo, pero sigue sin despegar.