

Noticias FIO

Entrenamiento a puerta cerrada del domingo 6 de septiembre 2020



Stinson 108 Voyager BTK



Foto de arriba, Stinson 108 Voyager de la FIO junto al primer Boeing 757 de Iberia. A la derecha la que nos envía nuestro colaborador Carlos Salazar del acto celebrado en La Muñozza en aquella ocasión. Abajo junto al Airbus A319 EC-KKS,, en Cuatro Vientos, en la celebración del 80 aniversario del primer vuelo de Iberia



Carlos Salazar

1 d • 👤

UNA FOTO MUY INTERESANTE. EN JUNIO DE 1993 RECIBE IBERIA SU PRIMER B-757 Y SE PRESENTÓ EN LAS INSTALACIONES DE LA MUÑOZA (MADRID BARAJAS). EN LA FOTO VEMOS AL HOY REY DE ESPAÑA Y AL COMANDANTE CARLOS VALLE, HOY DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS-FIO. LA VERDAD QUE ES UNA FOTO PARA LA HISTORIA Y EL RECUERDO 🙌🙌.

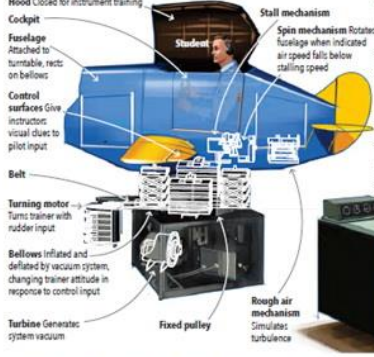


BRIEFING FILE

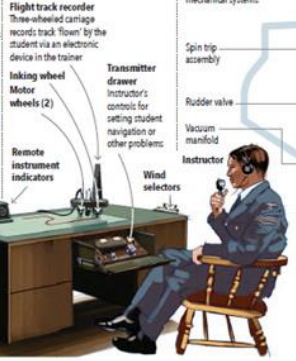
Under the skin of aviation technology and tactics

The Link's two main components

The trainer, a dummy aircraft

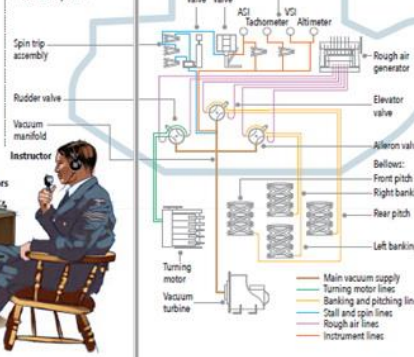


The radio desk

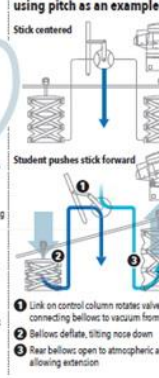


The vacuum system

Powers trainer mechanical systems

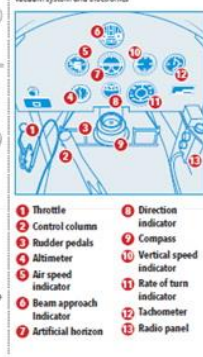


How the vacuum system works, using pitch as an example



Cockpit instruments

Almost all give simulated readings powered by vacuum system and electronics



LINK TRAINER

Aviation developed through the first third of the 20th century, it became possible to fly in increasingly challenging conditions, and aircraft were equipped with more tools to enable this expansion of the flight regime. Flying became more complex and less intuitive, while training time also brought a significant financial cost, as well as lost lives and aircraft. Edwin 'Ed' Link qualified for his pilot's licence in 1927, and felt ground-bound simulated flying could lower the costs of flight training. Using his experience — and equipment — from his father's piano and organ company, he developed his first flight trainer, and a patent was granted on 29 September 1931. The early Link trainers were often regarded as merely fairground rides, but by

1933 Link realised the growing need for instrument flying training could be facilitated by adding flight instrumentation to his trainer. The US Army Air

Corps ordered six Links in 1934, following losses of aircraft and airmen in bad weather while flying for US Mail. By the end of the thirties, Link trainers were

in use with several innovative airlines, notably the original British Airways, supporting its night flights to Scandinavia. The British Airways Link was equipped with a Lorenz beam approach indicator, one of a number of customer adaptations offered pre-war.



Royal Australian Air Force Link trainers were given A13-3 serials, putting to one side superstition over the number! This is A13-3 at Point Cook in 1940. Today, an example can be seen there in the RAAF Museum. 1943.18.04.07 of VICTORIA

During World War Two, more than 10,000 Link trainers were made by Ed Link's company Link Aviation Devices at Binghamton, New York and a factory in Gananoque, Ontario, the latter enabling sales throughout the British Empire. The Canadian plant ultimately built 5,000, and by the war's end well in excess of half a million trainers had Link experience. With the British Commonwealth Air Training Plan in wartime Canada, as well as being used for pilot candidate

WORDS: JAMES KIGHTLY
ARTWORK: IAN BOTT



At the Royal Netherlands Military Flying School in Jackson, Mississippi, in June 1942, a Dutch pilot trainee settles into a Link trainer. 1942.06.01.01 of VICTORIA

screening, Link blind flying training time was increased from an initial five hours in May 1940 to 10 at the end of the year, then 20 in 1941 and 25 in 1943. The most prolific version was the AN-T-18, for Army Navy Trainer model 18, but they were all generally known as 'the Blue Box' or just 'the Link'. The instructor's desk had a duplicated instrument set, and an intercom simulating a radio, allowing the instructor to direct — or redirect — the student's 'flight'. Meanwhile, the pilot's 'flight path' was plotted by a wheeled mechanical linking 'crab' for later review. The Link had no inherent stability. Coupled with the sensitivity of the controls, this taught students to avoid over-controlling, and instead to use subtle, effective, continuous control inputs. At the same time, it stressed the even more

crucial principle for trainees to rely entirely on the instruments and ignore their own senses. The Link's motion simulation is regarded today as rudimentary, but as well as responding to the pilot's control inputs, it allowed the instructor to replicate turbulence and crosswind drift, and thus affect the student's navigation. The trainer could also

'stall', going into a very realistic 'spin', with the instruments indicating the correct spins and recovery feedback. This was a potential lifesaver for trainees. Ground-based flying training simulation dates back to before the Great War. One example was the 'Tonneau Antoinette', seen briefly in the *Magnificent Men...* film, which taught

student pilots how to 'balance' the aircraft, but in reality was of very limited use. Then there were 'pendulum', real aircraft with the wings clipped short so they couldn't leave the ground, allowing trainees to get the feel of taxiing and ground runs. The Link sees a giant step forward, and there is no question it was an important tool in improving the skills acquired by British Commonwealth, American and many other nations' trainee pilots during World War Two and beyond. Improved versions were developed post-war, and the Link company still exists as the Link Simulation & Training division of LHarris Technologies. Today, the Link is often cited as the foundation of modern flight simulators, which have diversified in ways Ed Link would have been delighted to see.

Publicado en FioDigest nº 34 Abril 2014

La compañía IBERIA ha cedido a la FIO el histórico simulador en el que se entrenaban los pilotos de su compañía durante los años 1952 a 1957.



HISTORIA DE LA ESCUELA NACIONAL DE AERONÁUTICA 1974-1992

Rafael de Madariaga Fernández y José Romero Magarzo

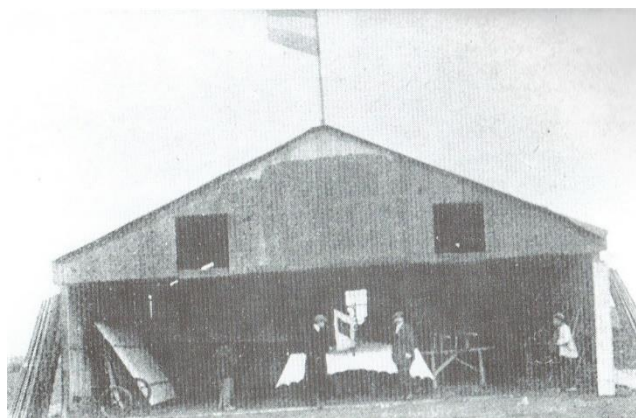
(Primera parte)

Reproducimos este artículo que fue publicado originalmente en los números 70, 71 y 72 de la revista Aviador COPAC y posteriormente en el nº 38 de la revista AEROPLANO

La primitiva denominación de una escuela para pilotos civiles en España nos retrotrae a las fechas del Centenario de la Aviación Militar española, aunque el experimento fue poco duradero y no excesivamente feliz. Tan pronto como en el año 1912, siguiente al que se ha considerado como el del nacimiento de la Aviación Militar Española—celebrando su centenario el año 2011—ya se pensó en la creación de una escuela en que pudieran los civiles recibir sus títulos de pilotos, a la vista del monopolio que significaba la única escuela existente que era militar o la posibilidad, tan onerosa, de acudir al extranjero para efectuar allí el curso de piloto.

“En 1912 se incorporan los primeros aviones y se crea la Escuela Civil de Getafe, luego confirmada como ENA, Escuela Nacional de Aviación que a pesar de los intervalos de inactividad, dura hasta 1917. Así pues la primera ENA se creó por R.D. de 3 de enero de 1913, según la Gaceta de Madrid de 4 de enero. Debido a su poca actividad, por escasez de medios y de alumnos, fue reinaugurada el 19 de diciembre de 1915 por el rey Alfonso XIII y con el impulso de su nuevo director Alfredo Kindelán, en 1916 la Escuela Nacional de Aviación convocó un nuevo curso en el que se matricularon apenas media docena de alumnos. Contaba la escuela en esos momentos con cuatro aviones Deperdussin y otros dos monoplanos proyectados y construidos respectivamente por los pilotos Heraclio Alfaro y Salvador Hedilla”.

“Unos meses antes, el consistorio de Getafe había ofrecido al Ministerio de Fomento los terrenos para la instalación en ellos de un aeródromo, siendo Luis Montesinos Espartero, marqués de Morella, el que finalmente en junio de 1913 se hiciese cargo de la dehesa para la instalación en ella de la Escuela Nacional de Aviación. La aviación civil iniciaba así su andadura oficial en Getafe con la creación de la mencionada Escuela Nacional de Aviación integrada en el Ministerio de Fomento.



*Hangar de la Escuela Nacional de Aviación
Getafe 1914*



Creación de la escuela en 1974: necesidades, decretos y justificación

La diatriba entre la formación aeronáutica militar y civil de cara a la contratación de pilotos para la noble ocupación de Piloto de Transporte de Línea Aérea nunca ha cesado en nuestro país, al igual que en las demás naciones europeas de la comunidad occidental y en los Estados Unidos de Norteamérica. Año tras año se han publicado artículos, estadísticas sociológicas y cifras de contratación sobre esa transferencia del campo militar aeronáutico a la vida civil, que todos los países han tratado de atajar con distintas iniciativas, a veces muy originales.

Siempre se habla de la divergencia paulatina de las dos ocupaciones aviatorias que cada día parecen apartarse más en el aspecto técnico, pero el hecho real es que se siguen produciendo transferencias entre los dos campos, a veces dando lugar a ásperos debates y soluciones disciplinarias.

El hecho más sobresaliente respecto al origen de los aviadores veteranos que vuelan los grandes aviones de transporte en España, es que su extracción principal fue durante los años posteriores a la posguerra el escalafón de Pilotos Profesionales del Ejército del Aire, las escalas de Complemento del mismo, una tímida participación de pilotos que aprobaban sus títulos en la Escuela de Polimotores de Matacán y finalmente la Escuela Nacional de Aeronáutica entre los años 1976 y 1992.

Opinamos que la creación de la ENA vino a igualar la calidad de la formación que dichos aviadores contratados en las Líneas Aéreas españolas poseían cuando procedían de la Academia General del Aire, como demuestra el hecho de las actividades desarrolladas, y los cargos brillantemente ocupados por sus componentes en compañías y organismos nacionales relacionados con las actividades aeronáuticas comerciales y de transporte. Se puede decir sin ánimo de polémica, que la formación que la ENA proporcionó a los pilotos que se formaron en ella, fue la más completa que se podía obtener en España, luego que los aviadores salidos de la AGA dejaron de formar parte en masa de los efectivos de las compañías aéreas. Años después comenzaron a obtenerse Títulos de Graduados, con lo cual ya hubo de nuevo pilotos con formación paralela o similar a la universitaria, los cuales se reparten hoy día, aunque en pequeñas cantidades, los escalafones de las compañías aéreas nacionales.

Los inicios y primeros años

La noticia más destacada de la aeronáutica española el día 6 de junio de 1974 era la instalación en el Aeródromo de Matacán, Salamanca, de la denominada ESCUELA NACIONAL DE AERONAUTICA, creada por decreto 1500/1974 de 24 de mayo.

Las bases de la legislación aeronáutica española eran desde los años posteriores a la Guerra Civil, la "Organización del Ejército del Aire" de julio de 1940, junto con el Real Decreto de 21 de febrero de 1941 sobre "Títulos Aeronáuticos Civiles". Los continuos avances de la aviación, la experiencia adquirida y las obligaciones internacionales como contrapartida de nuestro país a las organizaciones supranacionales hicieron necesaria la modificación de las normas anteriores, promulgándose el decreto de mayo de 1955 sobre "Titulaciones Aeronáuticas Civiles".



Algo más tarde la Ley de Navegación Aérea de julio de 1960 y el Decreto 3562 de diciembre de 1972 establecieron la “Modificación de la Estructura Orgánica de la Subsecretaria de Aviación Civil” y asentaron la competencia del Ministerio del Aire en la Formación de Pilotos Civiles. Posteriormente, la competencia de expedición de títulos fue transferida en abril de 1978 al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y promulgada definitivamente en julio de 1990. En febrero de 1973 se había desarrollado el Decreto de 1972 estableciendo la necesidad de crear una Escuela de Pilotos dependiente de la Subsecretaria de Aviación Civil, que formase al personal para la obtención de los Títulos de Piloto Comercial y de Transporte.

El Decreto de creación de la ENA confesaba que los procedimientos utilizados hasta ese año de 1974 para la obtención de los Títulos tanto de Piloto Comercial como de Transporte no habían alcanzado su objetivo, sin que fuera posible para resolver el problema planteado, dejar de acudir continuamente al personal de las Fuerzas Aéreas.

Procedimientos utilizados para acceder a las líneas aéreas

Después de lo expuesto y pecando de reiterativo, la extracción de los pilotos para las líneas aéreas era hasta la creación de las titulaciones amparadas en las JAR europeas hacia el año 2000, las escalas de Pilotos Militares de la Escala Superior, las de Pilotos de Complemento y los Pilotos Civiles.

La formación de los primeros se realizaba en la AGA, completándose a continuación con el Curso Básico en Matacán (hasta 1972) y la Escuela de Polimotores de Salamanca o la Escuela de Reactores de Talavera la Real en Badajoz, terminando su graduación como Tenientes del Arma de Aviación, Servicio en Vuelo. El pase a las líneas siempre estuvo muy condicionado debido al elevado coste de la formación para el país y por tanto limitado de forma estricta por los mandos militares superiores.

En el caso del Piloto de Complemento hubo una primera época hasta la Promoción 25 en que su formación se realizaba en Granada o Los Alcázares durante un año, pasando luego a la Escuela Básica y a continuación a la de Polimotores o la de Reactores, terminando su graduación como Sargentos, Servicio en Vuelo, firmando un compromiso de cuatro años. En la segunda época, de la Promoción 26 en adelante, su formación fue en Los Alcázares, con posteriores Cursos Básico y Avanzado en la Escuela de Polimotores y terminando su formación como Alféreces, con compromiso de seis años, renovables hasta un máximo de diez.

En cuanto a los Pilotos Civiles, su formación se realizaba en las distintas escuelas para conseguir los Títulos de Piloto Privado y Piloto Comercial, debiendo cumplir los requisitos del Decreto de mayo de 1955 sobre Títulos Aeronáuticos Civiles. Después de acrecentar sus horas de vuelo de forma aleatoria, para obtener la Calificación IFR-H24 tenían que someterse a examen de aptitud en la Escuela de Polimotores de Salamanca o bien acceder a las muy escasas plazas disponibles en los cursos previstos de las sucesivas promociones militares. Si optaban por el Curso de IFR-H24 debían tener más de 500 horas de vuelo y apuntarse en una lista en el Ministerio del Aire, donde eran seleccionados dependiendo de las plazas disponibles. Ante el continuo incremento de pilotos solicitantes en esta lista los últimos cursos se hicieron completamente con alumnos civiles. Así, por ejemplo, el 65º Curso de Adaptación al Transporte, que realizó 75 horas, 45 de ellas en E20 Baron y 30 horas en DC-3.



ESCUELA NACIONAL DE AERONÁUTICA

Rafael de Madariaga Fernández y José Romero Magarzo

El nacimiento de la escuela: ubicación, locales y espacio de actuación

El 24 de mayo de 1974 el Gobierno español ante el poderoso impulso que se preveía en los sectores turístico e industrial y las necesidades crecientes de la Aviación Comercial, tomó la decisión de crear la Escuela Nacional de Aeronáutica con una estructura orgánica compuesta por Jefatura de Escuela, Secretaria y Administración, Jefatura de Enseñanza, Jefatura de Material y Servicios. Se eligió como sede la Base Aérea y Aeródromo de Matacán, próxima a la Ciudad de Salamanca, donde reside el "Alma Mater" de una universidad de las más antiguas de Europa y cuyo campo de Aviación tiene una gran tradición aeronáutica y de enseñanza. Desde el año 1939 se han sucedido en Matacán las Escuelas de Vuelo Sin Visibilidad, Superior de Vuelos, Básica de Pilotos, de Polimotores, de Transporte, de Control Aéreo y los Grupos de Adiestramiento y de Escuelas.

La ENA se encontraba ubicada por tanto en el Aeródromo de Matacán, a 14 kilómetros de Salamanca, disponiendo de una pista asfaltada de 2600 metros de longitud y 60 de anchura, con instalaciones de balizaje completo y de calles de rodaje totalmente iluminadas para permitir los vuelos durante las 24 horas del día. A disposición de las aeronaves de la escuela estaban trazadas, activadas y disponibles dos áreas de vuelo descongestionadas de tráfico aéreo regular, restringidas a los movimientos comerciales, que aportaban unas particulares características de libertad de utilización, con una extensión apropiada para albergar múltiples vuelos de enseñanza con una climatología variada, y una orografía excelente, que permitía la realización de clases prácticas de vuelo, bajo todo tipo de condiciones meteorológicas.



En el área de aproximación contaba con distintos sistemas de radioayudas que permiten el entrenamiento del alumno en los diferentes tipos de procedimientos que se utilizaban y se emplean hasta hoy, como base de ejecución de las maniobras previas al aterrizaje en los aeropuertos comerciales del mundo. Las radioayudas eran en aquel momento un VOR/DME, un MLS y un ILS, tres NDB, un TACAN, un equipo monitor de GCA, VASIS, así como sistemas de iluminación de diferentes intensidades en la pista y en la aproximación a la misma. Otros tres NDB y un VOR/DME ubicados en Zamora, Vitigudino y Barcial del Barco, permiten mantener en vuelo un número considerable de aeronaves realizando prácticas, sin afectar en absoluto a las normas de seguridad aplicables a tráficos simultáneos.

Las instalaciones de la Escuela poseían todos los servicios necesarios para su funcionamiento como un complejo independiente.



Cometidos de la escuela

Los cometidos de la ENA fueron desde su comienzo la Formación de Pilotos Comerciales (y entonces Comerciales de 1ª Clase), las pruebas prácticas para la Renovación y Convalidaciones de Licencias, Título o Calificaciones aeronáuticas, la prestación de las enseñanzas que le fueran necesarias al Ejército del Aire y otras funciones que determinaría el entonces Ministerio del Aire, del cual dependía entonces el ente de enseñanza.



Etapas de funcionamiento de LA ENA

Según el Coronel Clemente, uno de los mayores expertos en el funcionamiento y la historia de la ENA, se pueden distinguir tres etapas en el historial de la Escuela: Una primera etapa desde su creación hasta mediados de mayo de 1983; una segunda etapa desde mayo de 1983 hasta mayo de 1989 y una tercera etapa desde mayo de 1989 hasta el 20 de diciembre de 1990, cuando según el Real Decreto 1649/1990 de esa fecha se transforma la Escuela en Sociedad Estatal.

La primera etapa fundacional

En la primera etapa, los profesores encargados principalmente de la instauración y puesta en funcionamiento del organismo fueron un grupo emérito de aviadores militares encabezados por el Ilustrísimo Coronel Juan José Aldasoro Quijano. En la tercera etapa algunos de estos mismos profesores militares y algunos otros se incorporaron de nuevo a la escuela, mientras que en la etapa segunda o intermedia los profesores y de paso la propia organización, se vieron sometidos a diferentes vicisitudes que dificultaron en gran medida el normal funcionamiento.

Dentro de la primera etapa se dieron varios momentos dignos de destacarse en la historia de la ENA. Hubo un periodo transitorio de casi dos años en los cuales la Escuela de Polimotores de la Base Aérea de Maticán se encargó de las enseñanzas de la Primera Promoción, cumpliendo así lo especificado en la Disposición Transitoria del Decreto de creación y que textualmente decía *"La Escuela de Polimotores, dependiente del Ejército del Aire asumirá los cometidos de la Escuela Nacional de Aeronáutica, en tanto dicha escuela nacional precise su colaboración...."*



Farias

Clemente

Romero

Orondo

Aldasoro

Cano

Ausín

Adsuar

Temprano



ESCUELA NACIONAL DE AERONÁUTICA

Rafael de Madariaga Fernández y José Romero Magarzo

Además del jefe de la Escuela fueron sus profesores, venidos voluntariamente para esta función desde la Escuela de Polimotores, el teniente coronel Miguel Ausín Manzano y algo más tarde Luis González Martínez, los comandantes José Romero Magarzo y Wenceslao Farias Díaz-Noriega y los capitanes Joaquín Adsuar Mazón, José Antonio Temprano González, Jesús González Clemente, Jorge Cano Sanz y José Ramón Orondo Sánchez.

Aviones, edificios e infraestructura

El material de vuelo con que comenzó su andadura la escuela fueron diez Bonanzas F-33, cuatro Baron B-55 y tres C-90 Beechcraft. Con posterioridad se fueron incorporando nuevos aviones hasta completar los previstos y algo más tarde se unieron a los precedentes dos Aviocar C-212 y dos helicópteros.

Los primeros tiempos de la Escuela fueron francamente draconianos en cuanto a locales, material de oficina, aulas para clases y personal de administración. Se utilizaba una pequeña y oscura oficina cedida por la Base Militar y usada para todo tipo de cometidos.

Septiembre de 1979 marcó un formidable avance en el desarrollo del Centro ya que después de laboriosas negociaciones se consiguieron los créditos necesarios por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, inaugurando el ministro Sánchez Terán las nuevas instalaciones dotadas de los más modernos sistemas de enseñanza, que podían compararse sin desdoro con las que poseían las mejores escuelas europeas.

El edificio principal de la Escuela, que es el mismo que ha sido utilizado en secuencia posteriormente por SENASA y por ADVENTIA, tiene una superficie aprovechable de más de 5000 metros cuadrados y dispone de siete aulas capaces para más de 300 alumnos, dos salas de briefing, Biblioteca Técnica, Salón de Actos, Sala de Simuladores que alberga seis FRASCA 101 G, un FRASCA 102 G, un LMT 350 y un C-90. También comprendía Laboratorios de Física, Electrónica, Inglés y Comunicaciones, Imprenta, Oficina Meteorológica dotada de un Radar de altas características, Oficina del Servicio de Información Aeronáutica (AIS) y Centro Médico para Reconocimientos Médicos al Personal Aeronáutico, actuando como Órgano Supremo Facultativo de la DGAC.

En edificios anexos se encuentran un hangar de 1800 metros cuadrados con todos los medios para poder realizar revisiones y reparaciones del material aéreo, Almacén de Abastecimientos de 3000 metros cuadrados para almacenamiento y control de todo tipo de repuestos para la flota de aviones, edificio de comedores de 2000 m², una Estación de Combustible con cuatro tanques de 30.000 litros cada uno, una Plataforma de Aparcamiento de aeronaves de 64.000 m² y un Edificio Terminal de pasajeros de 1000 m² para la recepción de aviones comerciales.



ESCUELA NACIONAL DE AERONÁUTICA

Rafael de Madariaga Fernández y José Romero Magarzo

La escuela fue creciendo hasta formar un sólido conjunto que al finalizar sus estudios la III Promoción, permitió la entrega de Títulos a los 34 alumnos que la componían el 17 de enero de 1981 por parte del Director General de Transporte Aéreo, Diego Iñiguez Sánchez-Arjona, en representación del Ministro de Transportes y acompañado de gran número de autoridades. Hasta aquel momento se había calificado a 250 Pilotos como Comerciales de 1ª, 121 Comerciales de Avión, 125 titulados como IFR-H24 y 102 Radiofonistas Internacionales y se habían realizado más de 50.000 horas de vuelo



Juan José Aldasoro Quijano 1917-1995

Nació Juan José Aldasoro Quijano en Santander, el 10 de febrero de 1917. Estudió el bachillerato en el colegio de los P.P. Escolapios de la capital de Cantabria, y, terminado aquél, inició la preparación para el ingreso en la Escuela Superior de Ingenieros Industriales.

El alzamiento militar de julio de 1936 encontró a Aldasoro en Valladolid, incorporándose como voluntario a un tercio de Requetés riojano.

Seleccionado en 1939 para ingresar en el Arma de Aviación, fue destinado a la 51ª Escuadrilla de Hidros, de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, a la base de El Atalayón y, poco después, a la Escuela de Vuelos sin Visibilidad, en Salamanca, donde permaneció en espera de ser llamado al curso de piloto.

En 1941, en la Escuela Elemental de Vuelo, de Badajoz, realizó el curso de piloto, y al año siguiente el de Transformación en la de Jerez, recibiendo el título de *piloto de avión de guerra* en abril, yendo destinado al Grupo n° 11, del Regimiento Mixto n° 1, estacionado en el aeródromo de Alcalá de Henares.

Tras aprobar el preceptivo examen de ingreso, fue nombrado alumno de la 2ª promoción del Arma de Aviación, incorporándose a la Academia de Aviación, en León, en septiembre de 1942, y dos años más tarde sería promovido a teniente profesional del Arma de Aviación, habiendo obtenido el número uno de su promoción.

Destinado en el 13º Regimiento de Bombardeo, estacionado en el aeródromo de Los Llanos, en Albacete, en él permaneció hasta septiembre de 1945 en que pasó, como ayudante de profesor, a la Academia de Aviación. Al ascender a capitán en agosto de 1946 fue destinado al 52º Grupo de Hidros, dotado con sesquiplanos *Heinkel He-114* con los que desde Los Alcázares, y en ocasiones a bordo del crucero Miguel de Cervantes como piloto del hidroavión en él embarcado, realizó numerosos vuelos de ejercicios con la Escuadra, tomando parte en las maniobras aeronavales del Mediterráneo, en noviembre y diciembre de 1947.

Aquel año fue destinado, como profesor, a la Academia de Aviación, y en 1950 realizó el curso de Cartografía y Fotografía, obteniendo el correspondiente título. En 1951 fue destinado, como profesor, a la Escuela de Polimotores, en Jerez de la Frontera. Allí como a lo largo de toda la trayectoria de su vida profesional, destacó Aldasoro, tanto por su habilidad y afición al vuelo como por su gran vocación y capacidad didáctica; aquel oficial delgado y elegante, de pocas palabras y siempre mesuradas, de aspecto algo distante para los que no le conocían bien, y realmente afable y simpático para los que tuvieron la suerte de ser sus amigos, era un educador nato

Realizó el curso de Vuelo sin Visibilidad y quedó en la Escuela como profesor de esta especialidad. Ascendió a comandante en 1954 y continuó destinado en la Escuela de Polimotores. En 1962, el comandante Aldasoro que ya tenía más de 4.000 horas de vuelo, fue designado para seguir un curso de Navegación en la escuela de Lackland, en los Estados Unidos. Durante la realización de éste ascendió a teniente coronel, y, terminado, pasó a la de Randolph para efectuar el de Instructor de Navegación, regresando a España en mayo de 1963, incorporándose a la Escuela de Polimotores, en Maticán como Jefe de ella.

ESCUELA NACIONAL DE AERONÁUTICA

Rafael de Madariaga Fernández y José Romero Magarzo

A propósito de los cursos realizados en los Estados Unidos, recibió Aldasoro una muy calurosa felicitación del Jefe de la USAF, por su destacada actuación en los cursos que allí había seguido, nombrándole *"Graduado Distinguido de la instrucción de navegantes de la USAF"*, significando que *"durante su instrucción ha sobresalido Vd. en elevado grado de conocimientos, iniciativa y otras cualidades directoras tan esenciales para desempeñar el servicio de navegante militar. Enhorabuena por su éxito."*

En 1966 fue nombrado Inspector del Estado en las compañías españolas de tráfico aéreo, sin perjuicio de su destino en el mando de la Escuela de Polimotores en el que continuaría hasta 1973 en que cesaría al ser nombrado Jefe de la Escuela de Tráfico Aéreo. Al ascender a coronel en 1975, pasó destinado a la Subsecretaría de Aviación Civil, y en ella recibió el encargo de organizar la Escuela Nacional de Aeronáutica, de la que sería su primer Director, logrando hacer de este centro uno de los más prestigiosos de Europa en su especialidad.

Reconocido su destacado trabajo, sería nombrado en 1981, Comendador de número de la Orden del Mérito Civil. Dos años más tarde, a petición propia, cesaría en la dirección de la E.N.A. Tenía casi 9.000 horas de vuelo, la gran mayoría de ellas dedicadas a la enseñanza. En febrero de 1986, ya en situación de "retirado", fue ascendido a general de brigada, honorario, y aquel mismo año le fue concedida la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo. Hombre de una categoría excepcional, Juan José Aldasoro escondía tras su aspecto serio y reservado, un enorme corazón y una gran capacidad para encariñarse con sus subordinados, sin manifestarlo nunca. Era un verdadero compañero, extraordinario jefe, justo y correcto, de calma imperturbable y firme tesón, destacando entre sus muchas virtudes, el espíritu de Justicia, la Lealtad, la Disciplina y un altísimo sentido del Deber, y por encima de todo ello, la Caballerosidad.

El 18 de agosto de 1995, falleció, en su Santander natal, Juan José Aldasoro Quijano, General de Aviación.



Coronel José Romero Magarzo

La creación de la ENA fue fruto de una necesidad y se realizó con mucha ilusión, trabajo y entusiasmo. Después de la creación de la Escuela por Orden Ministerial, y del destino del Coronel Aldasoro como Director de la misma, se convocó en el Boletín Oficial del Aire un concurso para cubrir el grupo inicial que configuraría la Escuela: no había nada y todo había que crearlo. Los nombrados nos reunimos la primera vez en una sala de la Escuela de Tránsito Aéreo de la Base Aérea de Maticán, y posteriormente esta nos cedió el antiguo edificio donde estaba el "briefing" de la extinta Escuela Básica.

La primera reunión fue alrededor de una mesa para planificar lo que queríamos que fuese la futura ENA. No disponíamos de nada, ni de infraestructura, ni de textos, ni de programas, y por no tener no teníamos ni máquina de escribir (las dos primeras semanas utilizamos una Lettera 45 propiedad de uno del grupo inicial para realizar los escritos), y los aviones que estaban siendo recibidos estaban en la Escuela de Polimotores que impartía la 1ª Promoción.

Empezamos diseñando el Curso de Piloto Comercial de 1ª Clase de Avión. No existían textos para la mayor parte de las asignaturas y hubo que crearlos. Al mismo tiempo fueron destinados a la ENA 21 Alféreces de Complemento que serían el plantel inicial de instructores; se les impartió el Curso de Instructores de Vuelo.

Se estableció el Programa práctico del Curso Básico de Vuelo, y el Curso Avanzado de Vuelo, que no estaban creados. A partir de aquí la ENA empezó a ser más real. Se diseñó el nuevo edificio y el hangar, y ya teníamos 47 aviones (2 A-100, 10 C-90, 12 B-55 Baron y 23 F-33 Bonanza) todos Beechcraft.

Fueron destinados nuevos profesores militares, tanto profesionales como de complemento así como personal de mantenimiento, también militar, cubriendo las necesidades ante el aumento de alumnos. Poco a poco la Escuela adquirió la fisonomía que estaba prevista, se contrató personal civil para mantenimiento, administración y servicios, y empezó su pleno funcionamiento.

La ENA al principio dependía de la Dirección General de Aviación Civil, encuadrada dentro del Ministerio del Aire, pero con la creación del Ministerio de Transportes, Aviación Civil pasó a depender de ese nuevo Ministerio y, lógicamente, también la ENA. Las dos primeras promociones se formaron en el antiguo edificio de la Base de Maticán.

A lo largo de su andadura, la Escuela recibió muchos apoyos pero también muchas incomprensiones, y en alguna ocasión pareció como si fuese un Organismo ajeno a la Administración, una Escuela particular, sin vinculación alguna oficial.

Cuando Pedro Tena fue nombrado Director General de Aviación Civil todo cambió radicalmente: la Escuela perdió toda su autonomía, incluso había que mandar diariamente la programación pormenorizada de los vuelos para su aprobación; cesó el Coronel Aldasoro y a los pocos días el Estado Mayor del Aire ordenó que todos los profesores militares profesionales y el personal militar de mantenimiento abandonaran la ENA, incorporándose la mayoría a la Base Aérea de Maticán.

Lo que sí es cierto es que se creó una Escuela modélica, cuando antes no había nada, Se gastaron muchos esfuerzos, muchas horas y muchos afanes, y por qué no decirlo, muchas ilusiones. No había nada y se hizo todo, desde el diseño de los uniformes a los textos, y los programas, se crearon los procedimientos de escuela, se propuso la infraestructura, y sobre todo la organización y la ENA funcionó perfectamente hasta esa época. No me corresponde juzgar la época posterior. Nos sentimos muy orgullosos de lo que hicimos y aunque en muchas ocasiones ha sido silenciada, e incluso olvidada nuestra labor, ahí están las realidades.



La primera promoción de la Escuela Nacional de Aeronáutica

Ángel Luis Spiteri Gonzalo

Corría el año 74, y para los que tuvieran su meta puesta en el ingreso en una de una de las pocas compañías aéreas que había, las posibilidades eran el Ejército, la Escala de Complemento o buscarse la vida en el difícil, complicado y caro camino que la vía civil ofrecía. Dado que ya empezaba haber unas necesidades por parte del transporte de dar una alternativa a la formación en escuela civil, surgió la respuesta con la creación de la Escuela Nacional de Aeronáutica. Fue el Boletín Oficial del Estado de fecha 4 de Junio 1974 el que dio inicio a lo que posteriormente fueron 14 promociones y que a lo largo de dos décadas fue fuente de formación de pilotos civiles, siendo una excelente oportunidad para conseguir las titulaciones oficiales que por entonces exigía la Subsecretaría de Aviación Civil, posteriormente integrada en el Ministerio de Transportes para el ingreso en compañías aéreas. Lamentablemente y después de esas 14 promociones acabó desapareciendo este buen modelo creado, cuestión que nos hará reflexionar si el rumbo posterior al que derivó la enseñanza aeronáutica fue el más acertado.

Tuve la ocasión junto con mis treinta y cinco compañeros de pertenecer al primer eslabón de ese inicio. Fuimos una promoción muy atípica, por la procedencia aeronáutica de cada uno de sus integrantes, ya que las propias condiciones y requisitos precedentes al ingreso implicaba la posesión de una titulación previa, en este caso el Título de Piloto Privado, cuestión por la que, de alguna manera ya habíamos tenido una mínima experiencia en vuelo. El ingreso se realizó en Mayo de 1975 en Matacán, sobran comentarios sobre este enclave aeronáutico, por el que hemos pasado la mayoría de los pilotos de este país. Acababan de llegar por aquel año a la Escuela de Polimotores, una serie de aviones escuela que sospecho serian la envidia de cualquier piloto que apreciara una enseñanza con un material de última, "aquella" generación y que a lo largo de esas 14 promociones tuvimos el lujo de volar. Estoy hablando de las Beechcraft Bonanza, Baron, C90 y A100, todo un elenco instrumental de primera línea. A fuer de ser sinceros y sin ningún ánimo de controversia, lo nuestro, ese primer eslabón, tuvo el inicio y final en la ya acreditada Escuela de Polimotores, ya que realmente la ENA como tal, con su propia identidad y equipo de profesores se inició con la segunda promoción, siendo el jefe de estudios el coronel Aldasoro, por lo tanto nosotros fuimos formados aunque bajo los auspicios de la ENA pero con instructores de la que en su día fue esa notoria Escuela de Polimotores centro por la que todo el que quisiera obtener el famoso IFR debía pasar. La formación fue a lo largo de dos años y unos meses; posteriormente y en las siguientes promociones este periodo se alargaría hasta cinco.

El día a día de la escuela era muy activo, dado que en aquella fecha coincidimos con la veintiséis promoción de complemento y otra de la Academia General, dando origen a gran cantidad de vuelos, aun cuando la flota de aviones era bastante grande el número de vuelos era considerado por coincidir con distintas fases de instrucción de las promociones aludidas, incluyendo al mítico DC3 referente histórico en la formación de pilotos comerciales y que por aquel entonces creo estaban ya realizando sus últimos vuelos. Todos recordaremos ese primer día que en vuelo de acomodación nos subimos a la Bonanza y que dada la escasa experiencia que teníamos (algunos) nos pareció todo un difícil reto. No obstante como avión escuela tenía unas características extraordinarias amén de la buena instrumentación que poseía.



ESCUELA NACIONAL DE AERONÁUTICA

Rafael de Madariaga Fernández y José Romero Magarzo

Tras la instrucción previa a la suelta y posteriores horas de instrumental y muchas visuales en los sectores determinados, tuvimos también la fortuna de hacer algún vuelo de “largo alcance” o así nos parecía el proceder desde Matacán a Granada, Albacete o Vigo, ya que salir de dichos sectores asignados era una novedad. Creo recordar que le hicimos alrededor de casi cuatrocientas horas, otras tantas en Baron y finalmente llegamos a la C90 y A100, aviones que certificarían nuestra titulación de piloto comercial de primera clase.

Después de esta singladura, nos fuimos repartiendo por las compañías aéreas, y a estas fechas algunos estamos con un pie en la antesala del retiro, aun cuando ya alguno está en esa condición. Quiero dar testimonio de la gran formación que se impartió con un material excelente y que a buen seguro pueden justificar el resto de las promociones que formaron dicha escuela.

La enseñanza aeronáutica a día de hoy ha variado sustancialmente, bien por la implementación de simuladores de última generación que reducen la muy costosa instrucción en vuelo y también por la consideración de una titulación universitaria para una profesión que creo reclamaba este estatus por la cantidad de conocimientos que a nivel de gestión estaba demandando y, por supuesto, las asignaturas tradicionales que continúan impartiendo y actualizando, de las que dimos buena cuenta todos los que por allí pasamos. En definitiva una extraordinaria experiencia que permitió alcanzar nuestras aspiraciones de realización profesional en una compañía aérea.



Fin de la 1ª parte



CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz



@Carlo Pozo

Completada la serie de caricaturas, iniciamos una nueva relativa a cabinas de aviones.

Esperamos que sean de su agrado.



CABINAS DE AVIONES



CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz

Douglas A-4 "Skyhawk"



Fairchild-Republic A-10 "Thunderbolt II"



CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz



Rockwell B-1 "Lancer"



CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz

Beechcraft T-6C "Texan II"



Bristol 156 "Beaufighter"



CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz



Boeing B-17 "Flying Fortress"



CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz



Boeing B-52 "Stratofortress"



CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz

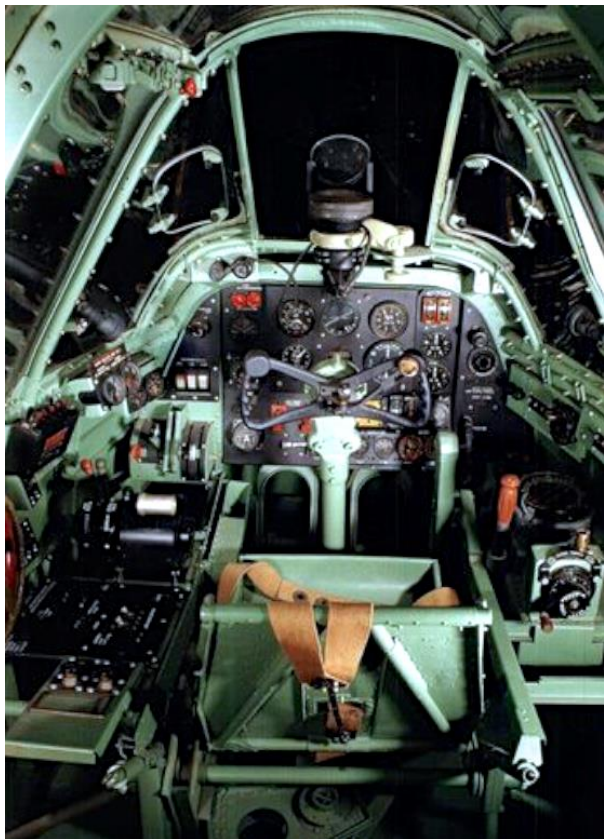


Boeing C-17 "Globemaster III"



CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz



Bristol 156 "Beaufighter"

Chance Vought F-4U "Corsair"





Colaboran en este número:

Juan Antonio García Ruiz
Kiko Muñoz
Dario Pozo
Paco Rivas
Shery
Diseño original de Luis Díaz

Aviso legal

Todos los contenidos de este boletín son propiedad de la Fundación Infante de Orleans y de sus autores. No está permitida su copia o utilización sin autorización expresa.

