

LUIS DAVILA PONCE DE LEON

RAFAEL DE MADARIAGA FERNANDEZ

Cuando los veteranos de hoy, los quinceañeros de ayer, pero que ya peinamos canas, entramos en esto de las Líneas Aéreas, había unos señores a los que todo el mundo llamaba "brahmanes", que acababan de traer los primeros Jumbos. Unos lo eran de verdad y otros creían que lo eran, pero casi todos ellos transpiraban experiencia, humanidad, confianza en ellos mismos y transmitían y enseñaban bien hacer y buen saber a diestro y siniestro. Tan solo con abrir mucho los ojos y los oídos, era como si uno estuviera haciendo un cursillo en cada línea.

Pero además algunos, muy pocos, eran hombres extraordinarios. Sin duda en primera fila entre ellos, destaca Luis Dávila Ponce de León Pérez.

La vocación de Luis Dávila por la Aviación no es nada casual dados los antecedentes familiares. En estas páginas se ha glosado brillantemente el historial de su padre, aerostero de los primeros en España y posteriormente notable aviador militar, cuyo nombre ostenta actualmente el Aeródromo Militar de Armilla en Granada, denominado Aeródromo Dávila.

El Comandante Dávila Ponce de León, Oficial de Ingenieros, compañero de Emilio Herrera y Alfredo Kindelán en los comienzos del Servicio de Aerostación, encontró la muerte en accidente de aviación en Granada cuando Luis contaba seis años de edad. Su hijo había nacido el 19 de Marzo de 1918 en esa misma ciudad, y allí cursó los estudios primarios y el Bachillerato.

Por los años 30 para llegar a ser aviador había dos caminos: el de militar o el de marino, intentando después pasar a la aviación militar o a la naval, y todo esto no era nada seguro. Pensando en ello y en mi afición a navegar, decidí hacerme marino y empecé la preparación en Ferrol, donde hice amistad, entre otros; con futuros aviadores como Ramón Piñeiro y José Chaos. A partir de Enero del 36, seguí la preparación en la Academia Bastarache de Madrid, donde coincidí con los hijos de Ortiz Echagüe y Emilio Herrera, ambos compañeros y muy amigos de mi padre, y me presenté a examen a primeros de Julio de 1936.

Recuerdo que al terminar las pruebas de Matemáticas, después de entregar los papeles, me dí cuenta de que en una representación gráfica de una raíz bicuadrada, sólo había sacado la raíz cuadrada y obtenido dos

soluciones en lugar de cuatro. Pedí el examen de nuevo, pero ya no me permitieron completarlo y abandoné la Escuela de Chacartín apesadumbrado.

Esa misma noche del 13 de Julio, dejé Madrid en tren hacia Granada: la misma noche en que fué asesinado José Calvo Sotelo.

La Guerra Civil le sorprendió ya en su ciudad natal. Allí entró voluntario en Infantería

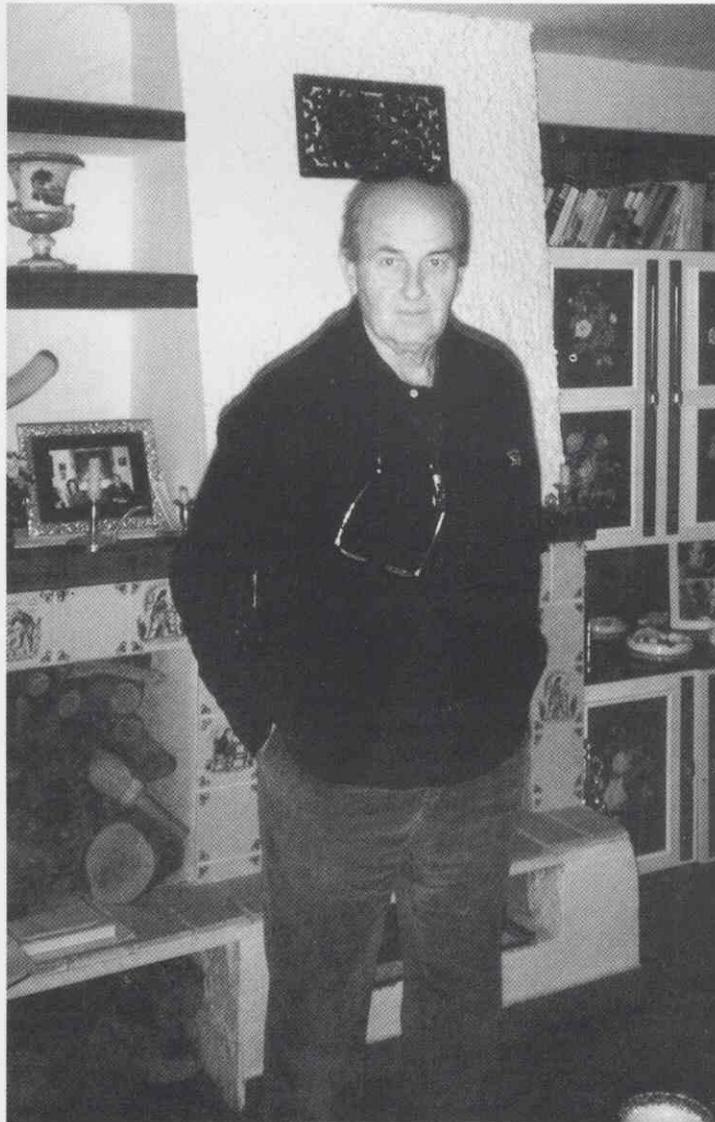
y en poco tiempo era un flamante Soldado de Primera, habilitado para Cabo, sirviendo en el Grupo Alpino de Esquiadores de Granada, con destino teórico en Sierra Nevada.

Durante algún tiempo permaneció en aquella unidad hasta que se enteró de que había cursos para Aviación. La primera vez que tuvo noticia lo pidió y le correspondió el Tercer Curso de Tripulantes. El 10 de Marzo de 1937 comenzó el Curso de Observadores en Tablada, Sevilla, y salió de la Escuela como Alférez de Complemento el 10 de Mayo.

Como tantos otros tripulantes de esa época, realizó el curso teniendo como profesores al comandante Enrique Palacios Ruiz de Almodovar, a los capitanes Del Val, Ragosín y Avilés, y como compañeros a otros aviadores que comenzaban entonces su temprana vocación, como Gavilán, Luis Zavala, César Alvarez Cadórniga, García Ramal, Mario Gómez, Galarraga, Billy Vackoning y Bernardo Menezes.

Allí recibió sus primeras nociones de Navegación Estimada, Bombardeo usando el viejo visor Warleta, Croquizado, Ametrallamiento y Fotografía, durante esos dos meses. El bombardeo real se hacía sobre las marismas del Guadalquivir en un Fokker Trimotor, tumbados sobre un agujero y usando como tirador los pantalones del mecánico, que se sentaba en una silla de anea, que por cierto, les hacía caso o no, según su propia experiencia le indicara.

Al terminar el curso con el número 1, tuve la oportunidad de escoger destino, y como alguien me dijo que había un tipo nuevo de aviones muy buenos, pedí el Grupo de Aeros-Praga, que se habían cogido a los republicanos en el barco Mar Mediterráneo, con los



Luis Dávila en su casa de Madrid. Marzo de 1987.

cuales se formó el 1-G-17. Me incorporé al grupo en Vitoria y realicé mi primer servicio de guerra curiosamente, no en un Aero, sino en un Dragón pilotado por el Capitán Chamorro, el día 3 de Junio de ese mismo año. Y probablemente ese fue uno de los servicios más peliagudos de ese año, porque fuimos desde Vitoria a la "Cota de San Pedro" a lanzar varias bombas de 12 kilos, a través de un agujero y llegamos también agujereados, con catorce impactos. Para ser mi bautismo de fuego, fue bastante impresionante.

Voló durante varios meses en el grupo de los Aeros, tomando parte en las diferentes campañas del Norte, toma de Bilbao, y Brunete pasando posteriormente a Posadas y Granada. En Julio del 38 pasó un mes en los Junker 52, y a finales de ese mes fue destinado con otros pilotos, tripulantes y ametralladores-bombarderos a formar el Grupo 8-G-27, el magnífico grupo de los "Bacalaos". Había pedido continuamente hacer el curso de piloto y había visto desfilar a los del Primer Curso de observadores y a la mitad de los del segundo, pero a él no lo llamaban. Así llegó la Batalla del Ebro y la formación del Grupo de Dornier 17, en el cual terminó la Guerra.

El día 2 de Julio del 38 ascendió a Teniente Provisional. El último servicio de guerra fue un reconocimiento sobre Valencia el día 29 de Marzo y después del desastre del triple accidente el día 4 de Abril en Medina-celi, los restos del grupo permanecieron en Azuqueca, desde donde participaron en el Gran Desfile Aéreo de la Victoria el día 19 de Mayo de 1939. Su último vuelo en los Bacalaos fue en Agosto de ese mismo año. A continuación pasó a hacer el curso de piloto en Alcantarilla y la Escuela de Transformación en San Javier. Al año siguiente realizó el curso en la Escuela de Caza en Reus, volando el Romeo 41 y el Fiat CR-32 Chirri y soltándose también en el "Messer".

A primeros del 41 pasó a formar parte de la Segunda Tanda de la Primera Promoción de la Academia de Transformación de León. Al salir de León 18 meses más tarde, fue destinado a Granada y ascendió a Capitán en Noviembre de 1942.

Como todos los pilotos españoles de esa época, Luis Dávila sufrió las tremendas escaseces de la Aviación Española en la post-guerra. Falta de gasolina y de repuestos tenían a los aviones en el suelo demasiado tiempo, y la disciplina de vuelo y los Planes de Instrucción eran prácticamente inexistentes.

Me presenté voluntario para ir a la División Azul y llegaron a llamarme a Sevilla para comenzar la preparación en Mayo del 43, pero caí enfermo y estuve mucho tiempo de baja y posteriormente en recuperación. En Noviembre de 1945 estaba en Granada volando los Saboya 79 ya de Comandante, cuando fui destinado al Estado Mayor de Canarias. Desde allí pedí la Escuela de Observadores de Málaga en Enero de 1946. Allí estu-

El comienzo de una honesta Admiración

RECUERDO que mi padre, al oírme decir que el Director de Operaciones en Iberia en aquella época era Luis Dávila, emocionándose un poco, me contó una de esas anécdotas de la guerra, una estampa de las que permanecen muy claras en la memoria de los que van haciéndose mayores.

Cuando la "Legión Cóndor" iba a salir para realizar un servicio, había una pequeña reunión previa entre el Jefe de la unidad alemana que iba a realizar la misión y un oficial que actuaba como enlace, español. Los Dornier 17 del Grupo de los "Bacalaos", eran los aviones que tenían la desagradable tarea de ir por delante de los Heinkel 111 a la zona del objetivo, para suprimir la Artillería Antiaérea enemiga de los lugares próximos al área señalada.

Muy temprano por la mañana o bien entrada la noche en Sanjurjo, Alfamen, Albatarrach, Belpuig o en cualquiera de los aeródromos donde estuvo basado el Grupo 8-G-27, un joven oficial español, impecable en su correcto uniforme, recibía en alemán las instrucciones correspondientes del Jefe de la Agrupación K-88. A continuación volvía a la línea de los Bacalaos y transmitía a su jefe las ordenes de operaciones de ese día.

Aquel oficial alto y de buen porte, bastante parecido a sus interlocutores germánicos, con el cabello rubio y los ojos muy claros, era Luis Dávila. Al igual que los pocos supervivientes del Grupo de Dornier 17 españoles, recibiría al finalizar la Guerra, una alta condecoración colectiva, porque aquella unidad fue diezmada.

El fue uno de aquellos supervivientes. Debió ser un gran comienzo, para una carrera aeronáutica tan sobresaliente.



Nuestro protagonista, vistiendo el antiguo uniforme azul oscuro de teniente de Aviación, ante la caseta que servía de Oficina de Operaciones en Sanjurjo, Zaragoza, Aerodromo base de los Dornier-17.

ve como Jefe de Estudios y volé varios tipos de aviones que habían participado en la guerra como el Heinkel 46, el Junker monomotor, la Cigüeña o el Angelito.

En Málaga permanecí destinado de comandante hasta que me fui a Iberia. Realicé el Curso Instrumental en Salamanca en Enero del 48. También hicimos unos vuelos en los DC-3 de Iberia como segundos, para conseguir el título de Transportes. Teníamos que hacer 200 horas y volamos también algunas veces en los DC-4 con los Brahmanes de entonces como Imaz y Menéndez.

Volví a Málaga en Julio del 48 y en Junio del 49 ya estaba en Iberia.

Como tantos otros buenos profesionales de la Aviación en España, Dávila se vio espolado para irse a la compañía nacional por las necesidades familiares y por las grandes carencias de la época, aunque siempre conservó hacia el Ejército del Aire ese cariño tremendo que se siente hacia quien nos ha enseñado y nos ha proporcionado lo más imprescindible para llegar a ser alguien en nuestra profesión.

Le había animado su íntimo amigo Cecilio Imaz, a quien había conocido siendo profesor en Alcantarilla. Le hablaron a Ansaldo para que lo probara en el DC-3, por si podía entrar en Iberia, aunque eso parecía inaccesible.

En aquellos años en Iberia los pilotos que entrábamos íbamos al Junker primero y al DC-3 después, y las diferencias eran enormes entre los que volaban el DC-4 y los dos grupos de DC-3. En los años 49 y 50 volaban los DC-4 Loring, Martínez Gallardo, Presa, Peña, Corton, Menéndez, Imaz, Damaso, Arango y Bay. En el DC-3 volábamos en dos grupos, uno hacía nacional y Lisboa exclusivamente y el otro hacía además, Ginebra. El pasar de un grupo a otro era por antigüedad, pero importante, porque las dietas eran muy diferentes.

Volabamos los DC-3 Luca de Tena, Rafael Castillo, Indalecio Rego, Ramón Piñeiro, García Amor y Pepe Romero entre otros.

Cuando entramos Bengoa y yo volamos primero en el Junker 52 para hacer Tetuán-Sevilla, Málaga-Melilla. En el año 51 realizamos algunos vuelos como navegantes en el DC-4 y mi primer vuelo transatlántico fue el 8 de Septiembre de ese año desde Madrid hacia Sal, Natal, Rio, Montevideo, Buenos Aires y la vuelta.

A comienzos del 54 ya era comandante de DC-4. En Octubre de 1952 había ascendido a Teniente Coronel en el Ejército del Aire, con el cual se mantenían, como siempre, estrechas relaciones. Durante un año

rente Don Cesar Gómez Lucía, "Don Cesar", un hombre que había marcado una época en la Aviación Comercial Española. El Subdirector de Tráfico era José María Ansaldo y el Jefe de pilotos Loring. A finales de los años 50 se formó una comisión compuesta por Bastardés, Mariano de las Peñas y Luis Dávila, para hacer un estudio sobre los nuevos aviones reactores para tratar de sustituir a los SuperConstellation. Ese grupo de evaluación debería analizar todos los aviones que había a punto de salir o ya en el mercado, el DC-8 de la Douglas, el Boeing 707, el Coronado

de este y voló el simulador y el propio avión, pero el informe que entregó fue contrario, opinando que no era el avión adecuado.

Los representantes de las diversas casas constructoras, en su afán de vender, presentaban a sus aviones como capaces de hacer todo lo que pudiera interesar a Iberia, en cuanto a posibilidades operativas. Para conseguirlo jugaban con los niveles de vuelo, las temperaturas, los vientos, las reservas en ruta y destino, la densidad del combustible y otros datos.

Al principio tanto Douglas como Boeing,



Un avión Aero-Praga de los que volaron en la Aviación Nacional

reingresé en el Ejército del Aire, coincidiendo con la Campaña de Ifni, formando parte del Ala 35 cuyos aviones eran DC-3. Estuvieron conmigo otros pilotos de Iberia y de Aviaco como Herrero, Del Río, Castillo, Varela, etc.

Antes de la campaña de Ifni, a finales del 54 Bengoa y yo habíamos pasado a volar el Super Constellation, haciendo el primer curso que se realizó en Madrid.

Durante los años 49-50 era Presidente de la Compañía Jesús Rubio Paz y Director Ge-

880 de Convair y el Comet de la De Havilland.

Para que Iberia se decidiera a dar el salto a los reactores, fue necesario que el Presidente del INI, Don Juan Antonio Suanzes, hombre de gran visión y honradez, diera el impulso necesario. Comprar tres reactores, cuyo precio era de unos cuatro millones de dólares, parecía en Iberia una inversión inalcanzable.

Ansaldo envió a Dávila a Inglaterra a evaluar el Comet y allí asistió a una exhibición

ofrecían sus aviones equipados con motores Pratt and Whitney JT-4, mientras que Convair se había decidido por el After Fan de General Electric, que tenía un consumo específico mucho más bajo.

Durante un viaje de evaluación del grupo formado por José Arango, Fausto Bastardés y Luis Dávila, se consiguió que Douglas cambiara su oferta inicial por una nueva en la que el DC-8/52 iría equipado con motores JT-3-D1 Turbo Fan, que eran más baratos y con unos consumos muy inferiores. Boeing



Formación de Aeros, llamados popularmente OCAS, ave que figuraba en el emblema del grupo.

cambió también su oferta, pero el plazo de entrega se retrasaba respecto al de Douglas y no hubiera alcanzado al verano del 61.

Bastardés y Arango fueron a volar el DC-8 a Los Angeles. En San Diego se voló el Convair y en Hartford se analizaron los motores que se montarían en los aviones, los Pratt and Whitney JT-4, que iban a impulsar tanto al DC-8 como al B-707. Los de la Convair se quedaron con el motor After-Fan de la General Electric y el tiempo demostró que se habían equivocado.

Al final se decidieron por los DC-8 y los tres primeros aviones vinieron en Mayo y Junio de 1961. El curso lo hicimos los pilotos en Los Angeles, y los primeros comandantes de la nueva maravilla de la época, el DC-8-52, fueron Cecilio Imaz, Hermenegildo Menéndez, Ramón Peña, Antonio París, Fernando Bengoa, González Martínez, Dámaso y Pepe Arango y yo. Ansaldo en esta ocasión, como ya había hecho en el pase al Super, hizo la selección con los consiguientes "problemitas". Hicimos el curso teórico en Long Beach, el simulador en Estocolmo y el vuelo aquí, ya con nuestros aviones y con un grupo de instructores americanos de vuelo, de los que alguno quedo muy ligado a Iberia posteriormente, como Dixon.

En esta época, los estudios que se habían hecho, en común con Aviación Civil, para modernizar Iberia de arriba abajo, por par-



Luis Dávila muy joven, en los primeros tiempos como tripulante de las OCAS.

Pedí el Grupo de Aeros-Praga, que se habían cogido a los republicanos en el barco Mar Cantábrico, con los cuales se formó el 1-G-17.

te de un comité en el cual participó el General Azcarraga, Quintanilla y Chamorro, influyeron mucho para tomar decisiones que constituyeron un auténtico golpe de timón y fueron un cambio radical en Iberia. Como resultado de esa decisión, en 1962 se modifica profundamente la estructura orgánica de la compañía. El Vicepresidente fue Azcarraga, con Lázaro Ros como Director Gerente y se creó una Dirección de Producción, de la cual me encargaron, y que comprendía una Subdirección de Material al mando del Ingeniero Sagastume y una Subdirección de Operaciones que llevaba Pepe Arango.

En esa etapa tuve algunos problemas con el Director Gerente y a los pocos meses pedí la dimisión como Director de Producción. Ese puesto pasó a La Braña, pero al poco tiempo, Material y Operaciones pasaron a ser Direcciones cada una de ellas y desapareció la de Producción.

Un hombre tan valioso como Dávila no podía estar desaprovechado en la Compañía, donde siempre ha ocupado puestos de responsabilidad, compartidos con su función como piloto al mando, realizando su programación mensual correspondiente. Fue uno de los primeros Inspectores Generales nombrado por Aviación Civil dentro de la empresa y poco después aceptó ser Jefe de Flota de DC-8, con Pepe Arango ya como Director de Operaciones. También fue por esta

época uno de los primeros enlaces sindicales que colaboraron a poner en pie el *Convenio Colectivo del personal de vuelo*.

Después de José Arango, que fue Director de Operaciones desde 1962 hasta Junio del 65 y de Carlos Texidor que lo fue hasta Octubre de 1966, Luis Dávila pasó a ocupar la Dirección de Operaciones, cargo que desempeñó hasta 1972, habiendo sido uno de los pilotos más representativos y de más larga duración en ese importantísimo y decisivo puesto, de entre los que lo ocuparon en los últimos 15 años.

En sus indispensables "Apuntes para una Historia de Iberia", María Dolores Porteros dice lo siguiente "Durante el periodo en que Luis Dávila Ponce de León fue Director de Operaciones se hizo el primer intento sistemático de mecanización de determinados trabajos de la Dirección. Se alquiló un pequeño ordenador Siemens 303 con el cual se comenzaron a realizar Planes de vuelo para rutas de tiempo mínimo e incluso, como producto adicional elaboraba el cálculo de Hojas de Carga y también realizaba la facturación mecánica de Barajas. Por tanto los primeros pasos de mecanización para la facturación de pasajeros en Iberia se llevaron a cabo mediante el pequeño ordenador Siemens de Operaciones.

El sistema se perfeccionó al cambiar al Siemens 4004, que añadía la ventaja de ser alfanumérico. Con este ordenador se calculaban Planes de Vuelo para rutas de tiempo mínimo y paralelamente se abordaron otros temas de mecanización para el tratamiento de Partes de Vuelo, tiempos y consumos, cálculo de la Prima Horaria, actuaciones de aviones en los diferentes aeropuertos y otras". En todo ese proceso de moderniza-

Dávila en el 8-G-27, el Grupo español de "Bacalaos"

A finales de Julio de 1938 se destinaron cinco aviones Dornier 17 de los que empleaba la Legión Cóndor en misiones de reconocimiento, encuadrados en la Agrupación K-88, a una nueva unidad española con la denominación 8-G-27. La unidad se formó en Zaragoza con cinco aviones de los seis que inicialmente se le habían asignado, y comenzó su entrenamiento en León a las ordenes del Comandante Rambaud Gomá.

Durante la Batalla del Ebro y la Campaña de Cataluña hasta el final de la guerra, los 29 componentes de vuelo y 8 aviones de la unidad, perdieron por accidente, sabotaje o impacto de la Artillería Antiaérea, 20 de sus componentes iniciales y cinco aviones, volviendo en numerosas ocasiones a las líneas propias con numerosos impactos o con algún motor parado.

Luis Dávila hizo su primer vuelo como observador-navegante y ametrallador-bombardero en un DO-17 el 25 de Agosto del 38, participando en todas las misiones de guerra hasta el día 3 de Abril de 1939. Como oficial observador más antiguo y único del grupo que hablaba correctamente alemán —su abuela era alemana— era el encargado de recibir las instrucciones del comandante alemán de la Legión Condor, Mayor Hielle. Voló las misiones primero con Rambaud, luego con Cárdenas y después todos los servicios de guerra que realizó el Capitán Micheo como Jefe de la unidad al desaparecer el Comandante Rambaud, que fueron la mayor parte de los que llevó a cabo el Grupo, además de algunas con el Comandante Ibarra, el malogrado último Jefe de la unidad durante las semanas finales de la campaña.

En el periodo de casi tres meses desde el 4 de Octubre al 31 de Diciembre de 1938, se realizaron 59 vuelos, dándose varios días como el 1 de Enero del 39 en que se realizaron 3 servicios seguidos.

Estaba a bordo del avión jefe del rombo con el Capitán Eugenio Micheo Casademunt el aciago día 29 de Diciembre del 38 cuando volando en formación cerrada sobre Artesa de Segre, el Teniente Coll y su observador Zabala, volando de "perro", vieron asombrados a través de su carlinga acristalada, como una "picha de toro" hacia impacto directo en el plano derecho del avión del Teniente Osborne, que volaba de punto izquierdo, y haciendo un tono volado se estrellaba contra el punto derecho, cayendo ambos en una maraña endiablada de metal hasta el suelo.

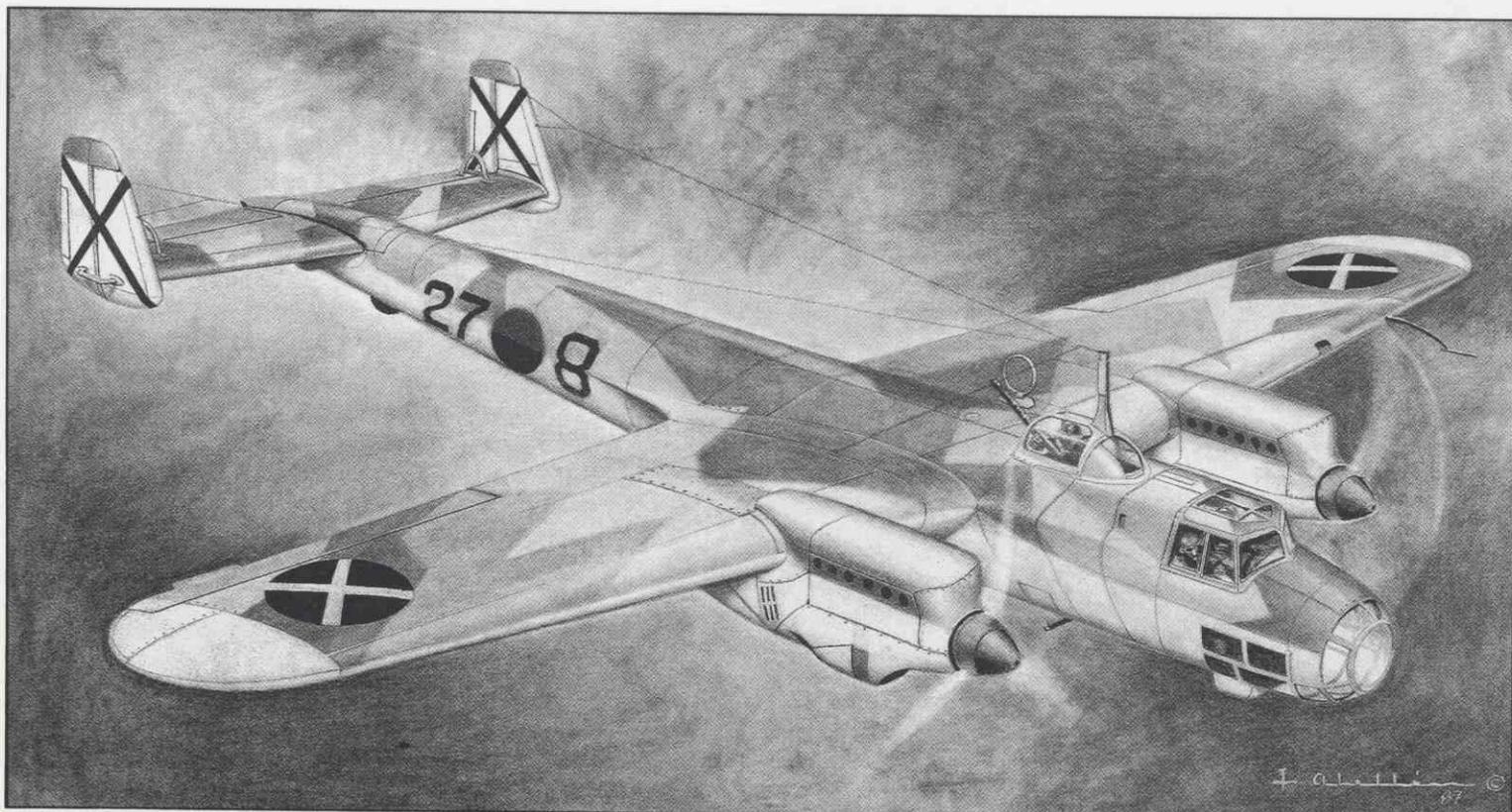
Y sobrevivió por pura "chiripa" al terrible accidente del día 4 de Abril de 1939 en que se estrellaron tres aviones DO-17 sobre la zona de Medinaceli en la Provincia de Soria, pereciendo una docena de valientes aviadores que habían salido indemnes heroicamente a 7 meses de combates continuos sobre los frentes más activos del final de la guerra.

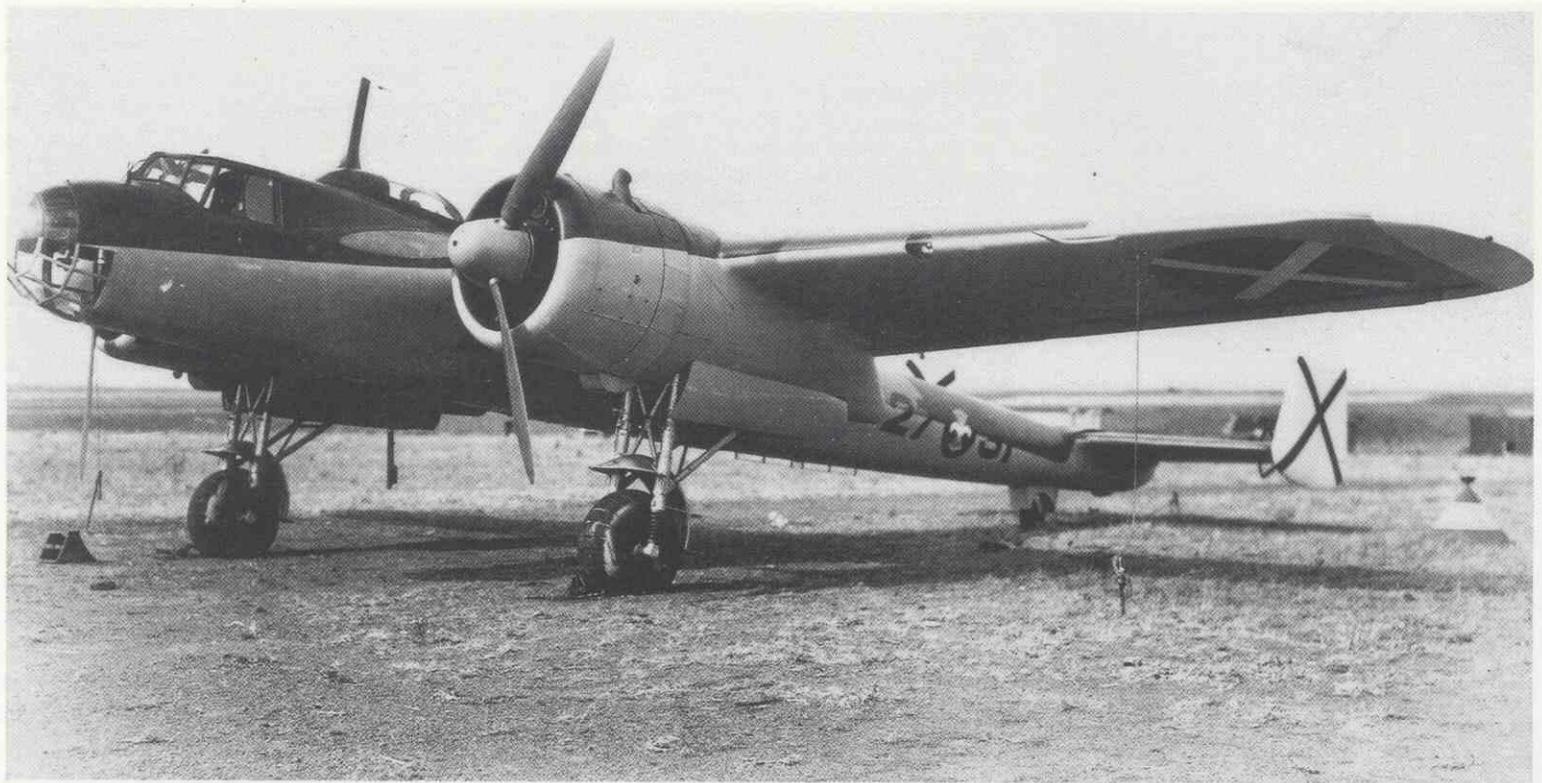
Todos los componentes de esta unidad que habían realizado más de 25 servicios de guerra, recibieron la Medalla Militar Colectiva.

Todos los componentes de esta unidad que habían realizado más de 25 servicios de guerra, recibieron la Medalla Militar Colectiva.

ción fue básica la presencia y el empuje de Dávila.

Nuestro hombre ha sido, en esa época crucial, uno de los creadores e impulsores de gran cantidad de experimentos e ideas que, al cuajar en forma de organismos o actividades, han configurado la estructura de Iberia



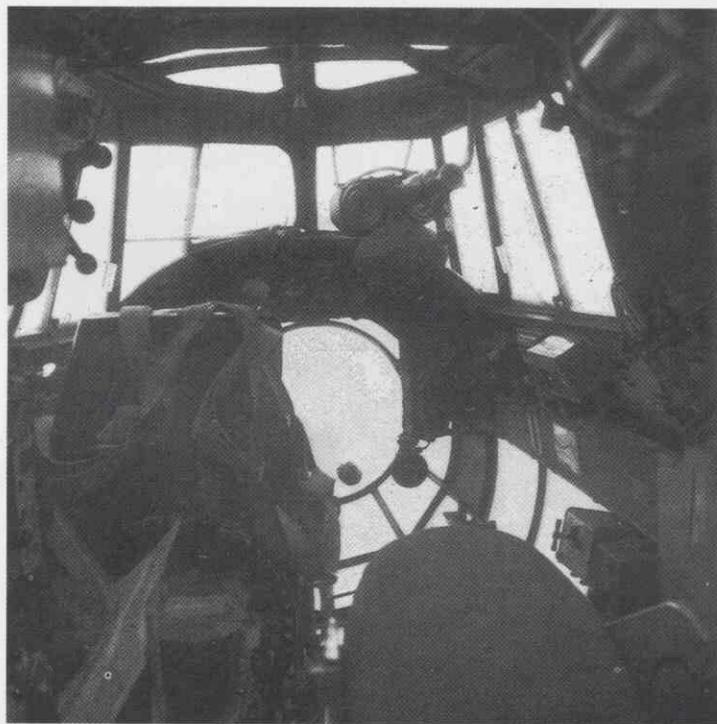


y de la Aviación Comercial en España. En unos casos fue el organizador o creador de tales iniciativas; en otros casos potenció y desarrolló ideas que venían funcionando en embrión. Entre las más importantes de unas y otras están las siguientes:

LA ESCUELA DE IBERIA

Después de la llegada de Lázaro Ros, y en la etapa posterior, coincidió con él como director y llegaron a trabajar juntos de forma muy positiva y con gran creatividad. Fue una época de expansión rápida y los pilotos para Iberia ya no podía proporcionarlos masivamente el Ejército del Aire. Primero porque se necesitaban muchos pilotos, y segundo porque lógicamente Aviación no quería desprenderse de los Reactoristas. Se buscó una selección dura y una instrucción moderna y se trató de evolucionar hacia una enseñanza que comprendiera más vuelo instrumental y una típica formación para Líneas Aéreas.

La idea primera fue mucho más ambiciosa: se trataba de crear una Escuela de Pilotos Ab-Initio, desde el principio, con gente que ni tuviera el Título de Piloto Privado, haciendo una selección por sus condiciones individuales, con aptitudes, no con experiencia. Se trataba también de conseguir universitarios y darles la oportunidad de hacer pilotos con una financiación adecuada, que luego se pu-



Interior de un Bacalao Do 17. A la izquierda, puesto de pilotaje único con el panel de instrumentos al frente, cristaleras rodeándolo y la enorme rueda del compensador de profundidad detrás. A la derecha asiento deslizante y con respaldo abatible del bombardero ametrellador.

—Durante la Batalla del Ebro y la Campaña de Cataluña hasta el final de la guerra, los 29 componentes de vuelo y 8 aviones de la unidad, perdieron por accidente, sabotaje o impacto de Artillería Antiaérea, 20 de sus componentes iniciales y cinco aviones, volviendo en numerosas ocasiones a las líneas propias con numerosos impactos o con algún motor parado.

diera reembolsar a la compañía. Pero no pudo ser. Navarro Garnica quería simplemente que Iberia le proporcionara directamente los aviones para llevarlos a Salamanca.

Lo que finalmente se creó fue lo mejor para la época y las condiciones existentes. Se cogía gente con el título pero sin experiencia IFR y después de algunos vuelos como Flight Students, se les daban horas muy intensivas y una instrucción muy fuerte. Los tres aviones Fokker 28 volaban de 9 a 10 horas diarias y hacían carga por toda Europa, para reducir costos. Al ser aviones cargueros siempre salían puntuales, volaban continuamente en hora, sin problemas de horarios o de pasaje. Volaban principalmente de madrugada y era una forma de reducir los gastos de instrucción y al mismo tiempo empezar con carga pequeña para abrir mercado en puntos interesantes. Aquello era muy duro, pero muy útil. Al mismo tiempo el contrato que se hizo con la casa Fokker fue muy estricto, para que no pudieran subir el dinero del contrato. Pero Fokker estaba tan interesada como nosotros en mantener el éxito de la experiencia, con los tres aviones alquilados volando permanentemente, así que aquí estaban continuamente destacados los mejores mecánicos que ellos tenían.

Aquello dio un resultado muy bueno para Iberia. Hoy día, en que se está tratando de resucitar

Ansaldo visto por Dávila

ERA un gran piloto, un hombre con una afición tremenda, una vocación y una entrega profundísimas a la aviación. No oía apenas, pero se adaptó al medio con gran espíritu práctico y tuvo mucha visión de futuro. Era una persona honestísima, de los pocos que supieron retirarse a tiempo, renunciando a volar el DC-4 como comandante, al darse cuenta de que empezaba a tener limitaciones.

Había probado a montones de pilotos. Le daba mucha importancia al hecho de que no te impresionara, al saber estar. Es aquello que se ha dicho de él con cierta exageración, que era capaz de saber si un piloto valía, por la forma de sentarse y atarse en el asiento: ya no necesitaba más.

Mi prueba con Ansaldo en el DC-3 supongo que fue como todas. No obstante me habían dicho todos mis amigos que ¡no se me ocurriera hacer una toma de ruedas! Pero el caso es que hacía bastante viento de costado ese día y era difícil así hacer una toma buena de tres puntos, muy difícil. Acabé haciendo una toma de ruedas claro, con la cola tan baja como fue posible, pero al fin y al cabo ¡de ruedas! No me dijo nada y entré en Iberia.

resucitar algo parecido, nadie en Europa comprende como en España eliminamos una idea que estaba funcionando tan bien y que produjo cientos de pilotos de primera fila para los modernos aviones de los años 70 y 80.

LA IMPRENTA DE OPERACIONES

El volumen de publicaciones que se necesitaban iba en aumento cada día y además la cartografía bien hecha y que aparezca puntualmente, era una de las cuestiones en que el Grupo Atlas iba a intercambiar trabajos y responsabilidades. Al frente de Angel Salvador, se creó esa imprenta que se ha conseguido mantener siempre dentro de Operaciones, dando unos servicios inestimables y compitiendo en igualdad de condiciones con los departamentos similares de las demás compañías en Europa. Allí se editan y mantienen al día infinidad de Manuales, Cartas, libros de Navegación y de Aproximación, repartiendo con el resto del Grupo Atlas la confección de la documentación de Navegación y elaborando hoy día, como producto complementario, multitud de documentos y formatos diversos para el resto de los departamentos de la compañía. Esta imprenta en fin, altamente especializada, fue otra iniciativa impulsada por Luis Dávila.

CONTROL GENERAL DE RED

El puesto de Jefe de Día había sido creado por Ansaldo y pasó a tener carácter permanente en 1963. Pero muy pronto Dávila tuvo una idea mucho más compleja de lo que se necesitaba, según él, "por haberlo padecido", por haber sentido en sus carnes la falta de un organismo ejecutivo, que funcionara las 24 horas del día.

En esos largos vuelos de noche, sin comunicación con la compañía, había que solucionar a veces problemas muy complejos. Se trató de averiguar lo que había en otras compañías para adaptarlo a la nuestra.

El primer problema consistió en que algunas de las prerrogativas necesarias para solucionar los incidentes que se presentan, se salen del entorno de Operaciones, y abarcan

— Comprar tres reactores, cuyo precio era de unos cuatro millones de dólares, parecía en Iberia una inversión inalcanzable.

— La selección de los colaboradores es una de las labores más importantes para quien ocupa un puesto de responsabilidad. Rodearse de un buen equipo es primordial.

— Lo más difícil fue conseguir que dentro de un organismo de Operaciones, se otorgaran facultades delegadas por la Gerencia llegando a la creación de las figuras de los Asesores de Material, Comercial y la propia de Tripulaciones.

otros terrenos como Material o Comercial. Lo más difícil fue conseguir que dentro de un organismo de Operaciones, se otorgaran facultades delegadas por la Gerencia, llegando a la creación de las figuras de los Asesores de Material, Comercial y la propia de Tripulaciones, y todo ello dirigido siempre, en horario de 24 horas, por un piloto.

De ahí nace la actual estructura de la Subdirección de Control General de Red, creada el 24 de Diciembre de 1969, pasando a ser la cuarta Subdirección de Operaciones, y que básicamente es el control ejecutivo de la Operación de la compañía en cuatro continentes durante las 24 horas del día. Tiene medios y atribuciones de Operaciones, Material y Comercial para tomar todo tipo de decisiones, y el Jefe de Día representa al Presidente o Director de la compañía fuera del horario de trabajo regular, ya que cuenta con cobertura HF y VHF, y todo tipo de comunicaciones por telex, pantallas y todos los terminales de los actuales ordenadores. Todo ello nació de una idea magnífica, perfeccionable, y de un esquema ambicioso, que lleva funcionando positivamente muchos años.

MECANIZACION

La idea de mecanizar todo lo posible los trabajos de Operaciones, le surgió al comprobar día a día que Iberia se iba quedando retrasada en estos temas. La mecanización comenzó en Madrid, sin participación de Operaciones y solo para el tema de reservas en la vieja central de la calle Alenza.

Los primeros planes de vuelo se hicieron con el DR-2, por muy complejos que fueran. Pero Dávila tuvo la fortuna de tropezar con Pedro Rodríguez Franco, uno de esos magníficos colaboradores que él ha intuido frecuentemente, con su finísimo olfato de buen "catador" de hombres valiosos. Rodríguez Franco comenzó a trabajar para la organiza-

Los idiomas

UNO de los ayudantes de Ansaldo más caracterizado e importante en Iberia a efectos de instrucción y selección de pilotos fue Espinel. Las anécdotas que cuentan los antiguos sobre este hombre y el primitivo QBI son infinitas. Muchos todavía recuerdan lo importante que era para entrar, causarle una buena impresión a aquel hombre, que había sido instructor, profesor de pilotos en Albacete, cuando lo primero que se enseñaba era a mantener los planos nivelados con un bidón sin alas, o los doblemandos en el "Pingüino" sin planos de los años 20. Espinel hacía en Iberia las pruebas en el simulador incipiente de entonces, y su opinión era definitiva.

En el año 54 yo realizaba un vuelo por Europa en DC-4, y Espinel viajaba hacia Frankfurt vía Ginebra. Yo tenía la costumbre de pedirle en algunos tramos al radio que me dejara llevar la radio, para entrenarme un poco con el inglés. Espinel vio que yo llevaba las comunicaciones sobre Francia y por lo visto debió contárselo a Ansaldo, porque al poco tiempo me nombró para una comisión representando a Iberia en un Panel de IATA, que celebraba una reunión en Barcelona, a pesar de que le insistí en que yo no sabía inglés sino alemán.

El día de la clausura, estando Ansaldo en Barcelona, se mató en accidente de aviación un yerno suyo y me pidió que le dijera al que presidía el panel, que no podía asistir a la clausura por tener que regresar de inmediato a Madrid. Yo lo hice desde una cabina del hotel, pero en francés, y Ansaldo que me estaba viendo, cuando salí me dijo "y decía Vd. que no hablaba inglés". Cuando yo le contesté que lo había hecho en francés, su respuesta fue "¿Pero también habla francés?". No había forma de vencerle de que yo entonces no hablaba inglés.

ción de la informatización de Planes de Vuelo con la casa Siemens, surgiendo el primer programa para Planes, Hojas de Carga e incluso se comenzó la mecanización del check-in. Todo eso en años posteriores desembocó en la actual organización informática de la compañía, de una gran complejidad y que presta servicios muy sofisticados en todos los terrenos.

Hay muchos otros aspectos en los cuales Dávila ha alentado la continuidad de los trabajos emprendidos por otras personas u organizaciones, como pudieron ser en su momento Coordinación Exterior o la Oficina de Coordinación Atlas. La asistencia a los comi-

ciendo frente a la adquisición de ciertos equipos y a una utilización más racional e intensiva, como los Simuladores o los stocks de motores de aviones comunes. Siendo Iberia un miembro destacado y principal socio, la participación al nivel adecuado, ha sido una función cuidada con especial esmero durante la etapa en que Dávila fue uno de los representantes.

En Enero de 1972, la Dirección de Operaciones pasó a Antonio Laseca. Todavía antes de retirarse en 1978, nuestro protagonista prestó servicios relevantes durante sus últimos años de actividad aeronáutica.

En el transcurso del año 1973, la otra

con una mesa enorme. Pensé que otra vez me encontraba casi en el mismo sitio de donde había salido en Iberia hacia unos meses. Mi cargo era Director Técnico y el Director de Operaciones en ese momento era Enrique Vela. Las medidas que habían tomado ya eran buenas, las únicas posibles en el caso, y realmente estaba todo hecho antes de que yo llegara por allí. Endurecer las condiciones para soltar a los comandantes y tomar ciertas medidas de precaución, todo lo habían hecho ya, porque eran gente competente. En mis conversaciones con los enlaces sindicales estábamos prácticamente de acuerdo. Algún tiempo después me encontré con Claudio



Su curso de Piloto Elemental en Alcantarilla. De izquierda a derecha los profesores Capitán García Delgado, Capitán Juan Lerma León, y alféreces alumnos Luis Dávila, Luis Zavala, Gabriel Martínez Mata, Bernardo Meneses y César Álvarez Cadórniga.

tés y reuniones internacionales de personas bien preparadas y con una gran continuidad en esa difícil función, la ha considerado siempre importantísima para ahorrar enormes sumas, al conseguir logros importantes y defender los intereses de la compañía, y por tanto los de España, en instituciones como IATA, OACI, NAT-SPG, EANPG, etc.

El Grupo Atlas ha sido durante años un pequeño Mercado Común de las compañías aéreas europeas, de cara al claro objetivo de ahorrar, compartir y abaratar costes, y reparar funciones y trabajos de todos los tipos, ha-

compañía nacional, Aviaco, sufrió tres accidentes importantes. Su presidente en ese momento, Tomás Maestre, lo llamó para invitarlo a hacerse cargo de Operaciones de la compañía. Le dió toda clase de razones, pero realmente no quería aceptar. Finalmente después de mucha insistencia, también por parte de Claudio Boada, entonces Presidente del INI, accedió poniendo algunas condiciones, como, por ejemplo, estar un tiempo máximo de un año y después volverse a Iberia.

Cuando llegué a Aviaco, el director era Abril y me habían preparado un despacho

Boada y en esa conversación trataba de explicarme lo bien que había salido todo y lo bien que había hecho aceptando, ya que así las cosas se habían arreglado en Aviaco. Le conté claramente que yo no había hecho nada, tan solo algunos vuelos como inspector.

Pero todo el mundillo de la Aviación Comercial en España sabía que sí había hecho algo: había puesto su prestigio y su profesionalidad de tantos años donde hacía falta, en un momento delicado. Con solo "estar", le había dado credibilidad a un saneamiento que por otro lado estaba ya siendo realizado.

Los nombramientos: cómo escoger

CUANDO se le pregunta a un hombre que ha tenido tantas veces la responsabilidad de elegir a sus colaboradores y sus subordinados durante muchos años, y le ha salido bastante bien, es bueno atender a sus razones y argumentos.

Operaciones en Iberia ha sido siempre una organización abierta, jerarquizada, pero en la cual el escalafón era sacrosanto solo a efectos económicos y de progresión. Por tanto los cargos se han cubierto siempre por curiosos procedimientos aleatorios, basados en relaciones humanas y sobretodo con un gran pragmatismo. Las veces que se ha intentado alterar un proceso tan práctico, o se ha dado un salto demasiado brusco en la antigüedad o en la experiencia de los nuevos cargos, el resultado no ha sido bueno, y toda la estructura ha chirriado.

Luis Dávila dice "La selección de los colaboradores es una de las labores más importantes para quien ocupa un puesto de responsabilidad. Rodearse de un buen equipo es primordial. Los cargos de Operaciones deben ocuparlos gente de la Profesión lo más acreditada posible, trabajadores y si es factible personas capaces de evolucionar, de no aferrarse a ideas anticuadas o preconcebidas y que sean flexibles para adoptar nuevos métodos o nuevas técnicas sin traumas".

"Uno se juega mucho al efectuar un nombramiento, porque hay que observar lo que da de sí la persona en el cargo que se le ha asignado. Si no funciona bien hay que tener cuidado para no proceder a un cambio prematuro, porque los cambios frecuentes dan a los subordinados un aspecto de falta de estabilidad. Y por otro lado, mantenerlos a toda costa es tan malo como lo anterior. Es muy difícil acertar. Cuando dejé de ser Director, me dí cuenta de pronto, de que había estado durmiendo mal durante años. Mis insomnios no eran consecuencia de los años, sino de las preocupaciones.

Un aspecto muy interesante de la vida de este gran hombre es la continuidad que sus hijos le han dado a su profesión. Nada menos que cuatro Dávila Ponce de León son hoy día Comandantes de la compañía Iberia, superando la familia en este momento la destacable cifra de 85.000 horas de vuelo, que en el futuro llegará a ser mucho más elevada, puesto que los miembros de la tercera generación, todos están en activo y son todavía jóvenes.

La afición a la aviación se produce como en todas las familias aeronáuticas, de padres a hijos. Ellos ven que volar te gusta, que no es solo un trabajo, sino que es apasionante, deportivo, e incluye cierta tendencia a la competencia. Se establece así esa relación de afinidad con la profesión del padre que es tan lógica y frecuente. Cuando José y Rafa, junto con Luis Bay quisieron hacerse pilotos comerciales, no había ninguna academia que pudiera prepararlos para presentarse a examen en la Escuela de Vuelo Instrumental de Salamanca.

Entonces, de acuerdo Rodolfo Bay y yo, decidimos organizar para estos tres alumnos una miniacademia y pusimos al frente de ella a José Ramón Garrido Capa, un profesional de la Aviación, con una capacidad de trabajo y unos conocimientos aeronáuticos fuera de lo corriente. Los tres alumnos hicieron algunas horas en un DC-3 de Spantax. Las horas que necesitaban para conseguir los títulos las hicieron en una Jodel, primero en Cuatro Vientos y luego en Granada. Luis hizo el curso en California y Paco siguió el camino de Piloto de Complemento, y destinado en Alcantarilla, acabo volando el Junker 52 que yo había volado tantos años antes.

¿Qué es Iberia, qué puede ser para Nuestra Patria, qué se debe hacer con ella?

Iberia es una compañía aérea que ha conseguido un gran prestigio a lo largo de su historia y los que trabajan hoy en ella están obligados a que ese prestigio siga en alza.

Es muy difícil resumir lo que debe hacerse con Iberia en el futuro. Como en toda empresa, es necesario que se definan unos objetivos a corto, medio y largo plazo, ambiciosos, pero realistas, bien estudiados, en proceso de actualización constante, pero con rumbo definido.

Para alcanzar esos objetivos, hay que seleccionar unos cuadros de mandos eficaces, teniendo en cuenta sus conocimientos, experiencia y aptitudes, aprovechando al personal más idóneo dentro de la empresa y olvidándose por completo de afiliaciones. Es muy difícil encontrar fuera de la empresa, personal con experiencia y conocimientos sobre algo tan complejo, como es una Línea Aérea, y si se colocan en puestos de responsabilidad a personas que no vengán avaladas por un sólido prestigio, lo único que se consigue es deteriorar el clima laboral. Creo que hay que preparar los medios humanos y materiales de



Ya siendo **comandante**, durante su estancia en Las Palmas, destinado en el **Estado Mayor de Canarias**.

El barco

DEBERÍA analizarse sociológicamente la curiosa afición, la verdadera pasión por la náutica de muchos aviadores, que constituye un fenómeno chocante.

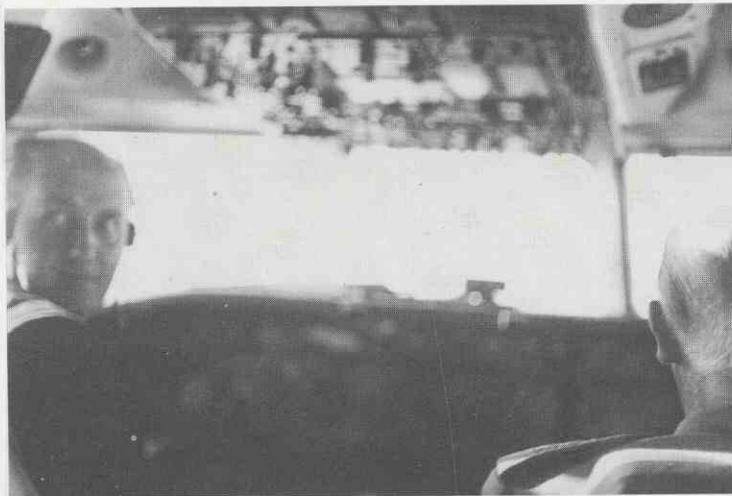
La afición al mar por parte de Luis Dávila quizás provenga de tener tantos amigos de juventud marinos o hijos de marinos. Ya vimos que de chaval se preparó para la Escuela Naval junto a otros aficionados o descendientes de oficiales de la Marina, como Chaos o Casteleiro.

"Volar es bastante caro cuando uno se retira" pero en cambio navegar puede ser un buen sustituto y más asequible. Unos dos años y medio antes de retirarse decidió adquirir un barco para llenar un poco las horas libres. Lo adquirió en forma de "kit" en Barcelona y estuvo durante casi todo ese tiempo trabajando en él, modificándole sistemas y añadiéndole caprichos, hasta que al jubilarse en el 1978 ya estaba terminado. Desde entonces lo ha usado mucho.

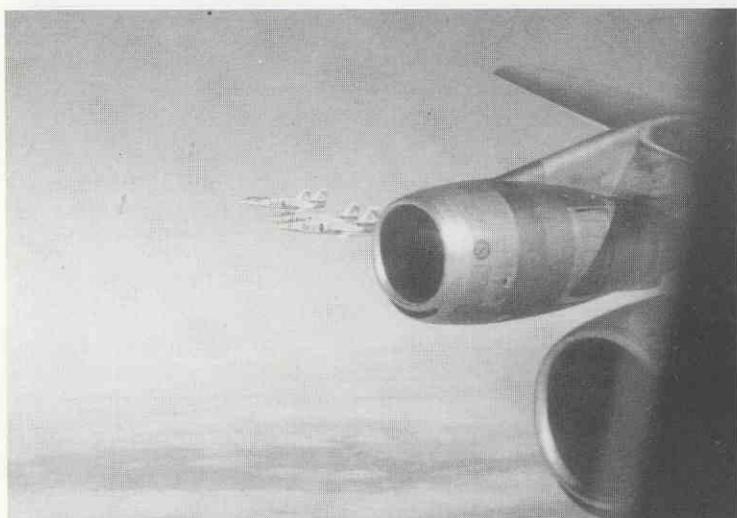
"Hay que prepararse el retiro con tiempo y planear la forma de llenar las horas con algo interesante".



El día 6 de febrero de 1968, el General Franco inauguró en Almería el nuevo aeropuerto y con ese motivo voló en un avión DC-8-52 desde Madrid. El avión iba pilotado por el Comandante Dávila, Director de Operaciones entonces, y se realizó un viaje sobrevolando varias ciudades y costas, tanto a la ida como a la vuelta.



Fue una de las pocas oportunidades en las cuales Franco voló en un avión comercial. En el primer tramo Madrid a Almería, sobrevolaron Sevilla, Rota, el Estrecho de Gibraltar y a continuación la costa, hasta Almería.



Tanto a la ida como a la vuelta el avión fue escoltado por diferentes aviones de caza de las distintas unidades del Ejército del Aire.

Aquí se puede ver en el plano del DC-8, una formación de cuatro F-104G, uno de los cuales pilotado por el autor de este trabajo. Desde Torrejón se realizaron cuatro relevos para escoltar al entonces Jefe del Estado, tanto en el primer tramo por la mañana como en el segundo de vuelta por la tarde.



Durante el vuelo de vuelta, el General, que ya se había familiarizado con la cabina, despegó de Almería en el puesto del Segundo. Recorrieron Palomares, toda la costa levantina, Gerona y después todo el Pirineo desde la ladera sur dirigiéndose desde Pamplona a Madrid. Dávila mantenía contacto continuo con el Centro de Operaciones de la Defensa y por tanto con los radares militares. Y el radionavegante, Angel Gutiérrez mantenía las comunicaciones con el Control. Volaron a cualquier nivel pedido, subiendo y bajando a discreción, y sobrevolando todos los lugares que deseaba el General.

forma muy meditada y con gran rigor para poder conseguir los objetivos propuestos.

En lo que respecta a la selección del personal y a su formación esta debe ser muy severa y mucho más cuando se trate del destinado a vuelo. Hay que restaurar el clima laboral a fondo, ya que en la actualidad está en cotas muy bajas, debido entre otras razones a demagogias alentadas con fines políticos.

Se debe conseguir que todos los que trabajan en Iberia comprendan que forman una gran familia en la que cada uno cumple una función necesaria y complementaria, y que esa función deberá realizarla a la perfección para que la empresa prospere, genere más beneficios que poder repartir y no solo asegure el puesto de trabajo, sino que mejore las perspectivas de futuro para el y su familia.

Resumiendo: Hay que conseguir que todos sientan a la empresa como cosa propia y que se acaben las discrepancias entre los diferentes grupos laborales de la compañía.

En lo que respecta a medios materiales, aunque todos tienen importancia, la selección de los aviones creo que es vital. No se puede tener demasiados tipos diferentes de aviones. Si además van equipados con motores diferentes e instrumentaciones distintas, el problema se agudiza, sobre todo para las Direcciones de Material y Operaciones.

De la red a cubrir, habrá que eliminar aquellos tramos demasiado cortos que solo generan pérdidas, aunque el índice de ocupación sea alto.

Iberia es una compañía aérea que ha conseguido un gran prestigio a lo largo de su historia y los que trabajan hoy en ella están obligados a que ese prestigio siga en alza.—

Luis Dávila fue una pieza clave en la modernización de Iberia en los años 60 y posteriormente un hombre fundamental en la estructuración de la compañía como una gran empresa aérea comercial de alcance internacional. Durante años ha alentado, seleccionado y contribuido a formar a decenas de hombres que han constituido el cordón umbilical de la Aviación Comercial en España. Desde su retiro activo, rodeado de sus hijos y de toda su familia ó desde su barco ó su negocio turístico en Madrid, está pendiente de los acontecimientos y le preocupa el progreso de este mundo aeronáutico civil, en el que tanto influyó durante años. Muchos aviadores y especialistas en diferentes campos de la Aviación Comercial española le recuerdan con cariño y devoción, y echan de menos sus aciertos y su capacidad de trabajo, organización y creación, en una palabra, su vigoroso liderazgo. Nos hacen falta en este país muchos hombres como Luis Dávila Ponce de León Pérez. ■