

La Escuela Nacional de Aeronáutica 1974-1992

RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ
Miembro de Número del CASHYCEA

JOSÉ ROMERO MAGARZO
Coronel del EA (Retirado)

Antecedentes

La primitiva designación 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 Heracleo 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 Fomento¹».

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

Introducción

La polémica 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 AERONÁUTICA, 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 Subsecretaría 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 Subsecretaría 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 Aero-náuticos 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.

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

El día 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, Secretaría 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 Pilo-

tos, de Polimotores, de Transporte, de Control Aéreo y los Grupos de Adiestramiento y de Escuelas.



La entrada a la Escuela un día de nevada en Salamanca

La ENA se encontraba ubicada por tanto en el Aeródromo de Matacán, a 14 kilómetros de Salamanca, disponiendo de una pista asfaltada de 2.600 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 vuelo² 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 1.ª 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 determinarían 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 militares³ 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 Promoción⁴, 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...».



Una conferencia en el Salon de Actos

El personal y el material de la escuela

En febrero de 1976 se nombró a su primer director, el coronel Aldasoro, quien solicitó colaboradores al Estado Mayor del Aire, el cual al cabo de una convocatoria anunciada en el BOA de 25 de febrero de ese mismo año destinó a los ocho profesores militares con sobrada preparación y experiencia en Enseñanza Aeronáutica que se citan en la nota 3.

A mediados de 1976 se incorporaron a la escuela veintiún alféreces de Complemento pertenecientes a la 26.^a Promoción, que acababan de finalizar el Curso de Polimotores con un número de horas de vuelo entorno a las 340. Con el fin de impartir las clases en vuelo para la obtención del Título de Piloto Comercial de 1.^a Clase debían cumplir según los requisitos en vigor 700 horas de vuelo de las cuales 25 horas debían ser de vuelo nocturno, 10 de ellas de viaje, 20 horas de vuelo instrumental y 150 horas de piloto al mando, iniciándose los cursos para dotar a estos pilotos inmediatamente de los requisitos necesarios, utilizando el material inicial con que se contaba.

Una vez finalizado este Primer Curso de Instructores, se les propuso para la concesión del Título de Piloto Comercial de 1.^a Clase y la Aptitud para la Calificación de instructor ayudante de Vuelo Básico, según acta de la ENA del 18 de enero de 1977. La Subsecretaría de Aviación Civil denegó la concesión del Título de Comercial de 1.^a, autorizándoles no

obstante a desempeñar las funciones atribuidas a la Aptitud de instructor ayudante de Vuelo Básico, siempre que las enseñanzas impartidas lo fueran a los alumnos de la ENA. La escuela continuó a partir de ese momento recibiendo más aviones y simuladores, a la vez que se incorporaban nuevas Promociones de futuros pilotos de forma que se sucedieron las convocatorias para la II Promoción en junio de 1976 para 36 plazas, la III Promoción en abril de 1977 para 36 plazas, para la IV Promoción en junio de 1978 con 44 plazas y la V Promoción en marzo de 1979 para 50 plazas. El 18 de agosto de 1979 fueron destinados a la ENA nuevos profesores de vuelo, que eran tenientes del Arma de Aviación. Se trataba de Federico Yvñez Torres, Julio Padellano Bernal, Andrés Ortega Martín, Fernando Martínez Martínez, Ignacio Márquez Moraga, Juan Ayuso Puente y Manuel María Azorín Vázquez. Durante los años precedentes algunos profesores habían abandonado la Escuela para pasar a las Líneas Aéreas.

Aviones en la escuela desde su comienzo

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

Edificios e infraestructura

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.



En el Hangar de Mnatenimiento

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 5.000 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 1.800 metros cuadrados con todos los medios para poder realizar revisiones y reparaciones del material aéreo, Almacén de Abastecimientos de 3.000 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 1.000 m² para la recepción de aviones comerciales.

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 día 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 1.^a, 121 Comerciales de Avión, 125 titulados como IFR-H24 y 102 Radiofonistas Internacionales y se habían realizado más de 50.000 horas de vuelo.

Los planes de estudios de las promociones ENA

Selección: La selección de los alumnos para formar parte de cada promoción era uno de los cometidos importantes de la escuela, ya que su misión principal era la formación de Pilotos Comerciales y de Primera, partiendo de niveles de formación muy modestos. Para ser admitido como alumnos oficiales de la ENA los aspirantes debían cumplir los requisitos de ser de Nacionalidad Española, tener una edad mínima de 18 años y estar en posesión del COU o nivel equivalente.

Convocatorias: Las convocatorias correspondientes se publicaban en el Boletín Oficial del Estado y en ellas se establecía el número máximo de alumnos integrantes de cada Promoción, anunciándose también las características de los programas de las pruebas de selección, que con algunas

variaciones se componían de las secciones: Reconocimiento Médico (eliminador), Prueba de Aptitud Física (eliminador), Prueba Psicotécnica, puntuable, Prueba Cultural (eliminador) compuesta por exámenes de Matemáticas, Física, Inglés, Lengua Española, Geografía Española y Universal y Prueba Selectiva de Vuelo (eliminador) en algunas promociones.

El programa académico: El ciclo académico escolar constaba de tres cursos estructurados de la siguiente forma: Curso Teórico Inicial comprendiendo 1.080 horas de clases lectivas teóricas, un Curso Básico de Vuelo con 360 horas lectivas y un Curso Avanzado de Vuelo de 360 horas de teóricas. Tanto en el Curso Básico como en el Avanzado de Vuelo, a las clases lectivas había que añadirles las teóricas propias de las INGENIERIAS de los distintos aviones, más las correspondientes NORMAS DE VUELO LOCAL y los ANÁLISIS DE MANIOBRAS de los distintos aviones.

Cada alumno debía totalizar 700 horas de vuelo y 130 horas de simuladores, que realizarían a lo largo de los cursos Básico y Avanzado de Vuelo, necesarias para la obtención del Título de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión.

El Plan de Estudios se desarrollaba de forma que el **Primer Curso Teórico Inicial** comprendía las asignaturas de Matemáticas, Física, Reglamento de Circulación Aérea, Navegación I, Meteorología, Aerodinámica, Inglés I, Instrumentos I, Célula y Sistemas Funcionales y Motores de Explosión.

El Segundo Curso Básico de Vuelo incluía Motores Turbohélices, Derecho Aéreo, Navegación II, Mecánica de Vuelo I, Aerodinámica de Alta Velocidad, Ingeniería del Avión B-55 Baron, Ingeniería del Avión F-33A Bonanza, Inglés II, Comunicaciones Aeronáuticas y Medicina Aeroespacial.

El Tercer Curso Avanzado de Vuelo comprendía las asignaturas de Motores Turborreactores, Instrumentos II, Infraestructuras, Navegación III, Mecánica de Vuelo II, Inglés Tercer Ciclo, Ingeniería del Avión King Air, C-90, Planificación del Vuelo e Inglés Aeronáutico.

Con respecto a las **Enseñanzas en Vuelo** que se distribuían a lo largo de los cursos y se interrelacionaban con las clases teóricas, durante el **Primer Curso** no había vuelos, en el **Segundo Curso Básico de Vuelo** se realizaban las horas de vuelo y practicas del Avión de Enseñanza Beech F-33A Bonanza, 100 horas de Piloto en Prácticas, 100 horas como Segundo Piloto, 80 horas como Primer Piloto bajo Supervisión, y 100 horas de comandante de Avión.

En el **Tercer Curso Avanzado de Vuelo** se realizaban los cursos del Avión de Enseñanza Baron, B-55 y el Avión de Enseñanza King Air, C-90, 130 horas de Piloto en Practicas, 70 horas como Segundo Piloto, 70 horas de Primer piloto Bajo Supervisión y 50 horas de Comandante de Aeronave.

Los **Cursos Cuarto y Quinto** estaban relacionados con la Gestión Aeronáutica y se impartían en las fases finales de la carrera. Comprendían asignaturas ya orientadas a una licenciatura como Psicología y Caracterología, Sociología, Economía Empresarial, Teoría Económica General, Estadística Económica, Preparación y Estudio del Vuelo, Manual Básico de Operaciones de Compañía, Simulador de Calificación de Tipo, Curso de Vuelo de Calificación de Tipo, Navegación IV y Astronomía y Sistemas en el cuarto curso.

El Quinto comprendía Psicología Industrial, Economía del Transporte, Derecho Empresarial Aéreo, Derecho Internacional Aéreo, Mantenimiento de Aeronaves, Curso de 2.º Piloto de Compañía Aérea, Preparación de Rutas de Compañía, Navegación V, y Navegación Polar.

Los primeros intentos para conseguir la titulación universitaria

En algunos momentos durante los años 1979 y 1980 se sucedieron reuniones con la Universidad de Salamanca con el fin de allanar el camino para conseguir una Titulación Superior, que dieron como resultado que se reuniera



Escultura y logotipo a la entrada en un día de "Sol y Moscas"

en mayo de 1982 una comisión amparada por el Ministerio de Educación y Ciencia contando con representantes de Transporte, Turismo y Comunicaciones, la ENA y el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas. La conclusiones de la Comisión, denominada «para la Calificación y Evaluación de los Estudios de los Pilotos Civiles de Transporte Aéreo» fueron un tanto inconcretas, declarando finalmente el 3 de mayo de 1982, que «los actuales estudios que se imparten en la Escuela de Navegación de Aeronáutica podrían se equiparados a los correspondientes al Título de Diplomado Universitario», por un lado. Y por otro estimaban que «la formación del Piloto Civil de Transporte Aéreo, podría por sí misma ser susceptible de una configuración académica equiparable a la Licenciatura».

Hemos de citar también, que siempre ha habido opiniones fuera de la profesión, matizando la pretendida necesidad de la titulación universitaria de los pilotos. Este es un ejemplo de aquellos años: «Los pilotos de Líneas Aéreas han reivindicado, mediante diversas acciones, titulaciones universitarias para su carrera. Estas titulaciones facultarían a los pilotos para diversas misiones aeronáuticas adicionales a las de operación y mando de las aeronaves, y evidentemente su posición profesional mejoraría sustancialmente al tener acceso a puestos de alto nivel en líneas aéreas y en la Administración, para los que se requiere específicamente este nivel universitario»⁵

Nueva comisión, nuevo intento

En octubre del mismo año se reunió una nueva Comisión Permanente para elaborar un Proyecto de Real Decreto sobre Ordenación Académica de los Estudios de la Escuela Nacional de Aeronáutica. Parece que el Proyecto quedó dictaminado para la titulación universitaria, sin que esta supusiera la creación de una Facultad, sino la reestructuración del Plan de Estudios de la ENA. Pero a pesar de las opiniones emitidas y los esfuerzos realizados el intento no prosperó. La ENA en aquellos momentos no solo realizaba la enseñanza de los alumnos oficiales, sino que además colaboraba en la formación de los Controladores de la Circulación Aérea y de los oficiales de Aeropuertos, impartiendo clases sobre conocimientos aeronáuticos, meteorología y familiarización con el vuelo, pudiendo extender sus ámbitos de enseñanza con muy poco esfuerzo a los conocimientos reales necesarios en las cabinas de los aviones comerciales avanzados, los procedimientos y técnicas de operación y navegación aérea y en el mantenimiento en vigor de las licencias y calificaciones aeronáuticas.



La Escuela a vista de pájaro

La Escuela continuó realizando además de la Enseñanza reglada, los exámenes libres para la obtención de los Títulos de Piloto Comercial de Avión, Calificación IFR-H24, Títulos de Piloto Comercial de 1.ª Clase y Títulos de Piloto de Transporte de Línea Aérea. Se realizaban dos convocatorias al año en abril y septiembre y se publicaban con antelación las normas, fechas y condiciones de las convocatorias y niveles exigidos.

Durante los años transcurridos **desde su fundación hasta el año 1983 la ENA consiguió una serie de avances muy importantes** que se podían cifrar en aquellos días en varios objetivos conseguidos, entre ellos:

- La Ordenación de la formación oficial del piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión, con un Plan de Estudios adecuado cuya validez había sido reconocida por la Universidad de Salamanca.
- La Ordenación de la formación de pilotos mediante unas normas para exámenes en convocatorias dobles anuales, con programas adecuados y bibliografías asociadas.
- Una infraestructura adecuada para una escuela moderna que no tenía nada que envidiar a las escuelas nacionales similares de los países europeos como Francia, Alemania, Inglaterra e Italia.
- Un Reglamento de Régimen Interno con el cual la escuela consiguió mantener una organización bien estructurada, personal disciplinado y cumplidor y obtener resultados óptimos en la formación de sus alumnos.
- Ordenación de los exámenes para pilotos de Helicópteros, aunque incipiente, porque tardó algún tiempo en conseguir dos helicópteros propios para instrucción y exámenes.
- Reconocimiento por el Ministerio de Educación y Ciencia a nivel individual, de los estudios de la Escuela como homologables a los de Diplomado Universitario.

Cese a petición propia del director coronel

Aldasoro: segunda etapa

En abril de 1983 el director de la ENA desde su fundación coronel Juan José Aldasoro Quijano, presentó su dimisión y remitió un informe a la Dirección de Aviación Civil donde se listaban los continuos malos entendidos y las dificultades que sufría continuamente la Escuela por parte de la estructura civil que estaba inmediatamente por encima de la misma, con peticiones denegadas, órdenes anuladas, expedientes cancelados y anulación de sanciones, al mismo tiempo que se producían demoras en muchas decisiones ante la lentitud y falta de decisión que se producían entre los responsables del nivel superior en el Ministerio. Poco después en mayo de 1983 el director accidental teniente coronel Luis González Martínez fue cesado por la DGAC.

En los meses de mayo y junio los profesores y personal de Mantenimiento individualmente, así como la mayoría de los jefes, oficiales y suboficiales que componían la dirección y el profesorado de la ENA, fueron pidiendo su incorporación al Ejército del Aire y salieron destinados a su antigua unidad en la Base Aérea de Maticán. Se designó una dirección provisional para mantener la escuela operativa y durante los meses de julio, agosto y septiembre se inicia la contratación de nuevo profesorado. En su primera visita a la ENA, el nuevo director general Pedro Tena ratificó su idea, ante alumnos y profesores, de reformar el centro y potenciarlo, aunque los presentes entendieron más bien que quería deshacerse de casi todo el acervo anterior. Se produjeron infinidad de problemas, se restringió radicalmente la autonomía de la Escuela, hasta el extremo de tener que enviar la programación diaria pormenorizada de vuelos para su aprobación, entre otras muchas cosas.

La desmilitarización de la ENA

En julio del mismo año el ministro de Transportes y Comunicaciones clausuró el curso 1983-1984 de la ENA en un acto que se consideró como el cierre del conflicto entre militares y civiles mediante el proceso de desmilitarización del centro por parte del Gobierno Socialista. Se procuró enviar nuevos profesores civiles destinados, pero a medida que conseguían experiencia se iban a las líneas aéreas.

En septiembre de 1983 se inicia la colaboración con la Dirección General de Correos comenzando un servicio de Transporte Postal con dos aviones Aviocar C-212, de los cuales solo llega a operarse uno, aprovechando los vuelos para la enseñanza y las ventajas del contacto directo de los alumnos con una actividad comercial con horarios fijos que se tienen que cumplir.

El día 11 de noviembre se incorporó el nuevo director Justo Enrique Villán Camarero, piloto de Transporte de Línea Aérea.

En el año 1983 se encontraban en la ENA cuatro promociones de alumnos que realizaban las siguientes actividades: La Quinta Promoción se encontraba realizando el Curso Avanzado de Vuelo, con 44 alumnos en diciembre, la Sexta Promoción realizaba el Curso Básico de Vuelo con 42 alumnos, la Séptima Promoción estaba en el Curso Teórico Inicial con 44 alumnos en diciembre y la Octava Promoción había comenzado el Curso Teórico Inicial en septiembre de 1982, lo estaba continuando con 38 alumnos.

Se siguieron realizando convocatorias para la Novena Promoción en abril de 1984 con 25 plazas, en mayo de 1985 para la Décima Promoción con 20 plazas, en junio de 1986 para la Undécima Promoción con 25 plazas y en junio de 1987 para la Duodécima Promoción con 25 plazas. Los estudios de algunas promociones se alargaron hasta alcanzar los cinco años.

Durante el año 1987 la escuela pasó por un proceso de inestabilidad debido a los problemas del profesorado. No obstante en enero de 1988 se convocaron 25 plazas para la Decimotercera Promoción. El uno de marzo el director de la Escuela pidió la excedencia y fue nombrado para el cargo José Luis Gordo Domínguez, piloto y funcionario del Cuerpo Especial de Oficiales de Aeropuerto.

En esta segunda etapa se consiguieron bastantes logros de tipo material con la construcción de nuevos comedores, un almacén, tanques de combustible y sistemas de carga, se incrementó la flota con dos helicópteros y un Aviocar C-212, un panel de comprobación de ayudas a bordo de una A-100 y la instalación de un Centro Médico.

Tercera etapa

A finales de 1988 la ENA se encontró en graves dificultades para impartir a sus alumnos la formación teórica y práctica necesaria, por falta de profesorado que había pasado a las Líneas Áreas. El profesorado expone en escritos dirigidos a la Administración la situación límite por falta de profesores competentes que deseen permanecer en la misma. Ante esa situación el ministro de Transporte y el de Defensa llegan a un acuerdo para enviar a doce profesores militares en «comisión de servicio» que se incorporan el 2 de mayo de 1989. La llegada de los doce profesores, tenientes coroneles y comandantes, algunos de ellos antiguos profesores de la ENA, permitió que se pudieran llevar a cabo los vuelos de las últimas promociones, incluyendo a la XIV que todavía no se había incorporado.

Los vuelos comenzaron de nuevo muy pronto y en 1989 la Décima Promoción se graduó con 15 alumnos y en 1990 lo hizo la Undécima con 26 alumnos. En junio de 1990 el secretario de Estado para la Administración Militar, a petición del subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones, aprobó la posibilidad de que ocho puestos de profesores/instructores de Vuelo en la ENA pudieran ser ocupados por

oficiales en situación de Servicios Especiales, plazas que convocadas fueron cubiertas a finales de ese mismo año. Estos oficiales del Ejército del Aire continuaron desempeñando sus labores hasta la transformación de la ENA en Sociedad Estatal, según Real Decreto de 20 de diciembre de 1990 y algunos de ellos continuaron en la escuela cuando esta cambió como SENASA. Pasaron a realizar los mismos cursos y responsabilidades, pero la nueva escuela evolucionó para hacer frente a otras realizaciones.

La nueva entidad se subrogó en todos los derechos y obligaciones contraídos por la ENA, especialmente los relacionados con los alumnos de las Promociones Doce, Trece y Catorce y las referentes a la celebración de exámenes para alumnos libres y pendientes de convalidación. De acuerdo con dichos compromisos durante 1991 se graduaron los 25 alumnos de la XII Promoción y los 24 de la XIII Promoción y se continuó el desarrollo de los cursos pendientes de la XIV Promoción que con 20 alumnos se graduó en noviembre de 1992.

La creación de SENASA

SENASA realizó durante varios años los cursos que todavía quedaban para terminar las promociones de la ENA, cursos de Pilotos en Formación para Iberia, Cursos de Perfeccionamiento y otros contratados con diferentes entidades, comenzando luego los denominados Cursos AB-INITIO. En total se graduaron por la ENA 364 pilotos de Transporte de Línea Aérea entre los años 1974 y 1992, de los cuales la mayoría hoy día son comandantes antiguos en las compañías aéreas nacionales.

El Ejército del Aire una vez más colaboró con la sociedad española a la que sirve, creando una Escuela de Enseñanzas Aeronáuticas que se pudo considerar como un modelo en la formación de alumnos, la calidad del profesorado, el nivel del equipo y material de vuelo, y la categoría de las infraestructuras. Con esos medios y aquellos conocimientos y experiencia, se dio paso a la creación de la Sociedad SENASA y posteriormente a la actual Escuela ADVENTIA, que emplea todos los medios que se implementaron durante los años de la ENA y los que posteriormente se han sucedido.

(La revista *Aeroplano*, Órgano del SHYCEA, está autorizada explícitamente por parte de la directora de Prensa del COPAC, D^a Sonia Álvarez, a publicar el artículo «LA ESCUELA NACIONAL DE AERONÁUTICA, ENA, 1974-1992», que se editó en el Órgano Oficial del Colegio de Pilotos, AVIADOR COPAC, en el último trimestre de 2013 y en los dos primeros de 2014, en los números 70, 71 y 72 de la citada revista. Los autores eran los mismos que crearon el original que ahora se edita completo en su conjunto. Para que conste a los efectos oportunos).

BIBLIOGRAFÍA

Este trabajo se basa fundamentalmente en los textos que a lo largo de los años ha preparado y publicado el coronel del Ejército del Aire Jesús González Clemente, «Tony» y que aparecieron en las publicaciones:

--- «LAS ENSEÑANZAS AERONÁUTICAS EN ESPAÑA». Editado por Fundación AENA 2002.

--- «Historia de la Base Aérea y Aeropuerto de Salamanca». A través de varios colaboradores, Editado por AENA en 2006, bajo la dirección de Luis Utrilla.

Otros textos que se han utilizado son:

--- Folleto de la Dirección General de Aviación Civil, Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, titulado «ESCUELA NACIONAL DE AERONÁUTICA», editado en 1986.

--- «Matacán, Alas de Salamanca» por Francisco Morales Izquierdo, editado por Caja de Ahorros de Salamanca, 1988.

Recuerdos de un profesor fundador de la ENA

Los inicios de lo que llegaría a ser una magnífica Escuela de Pilotos Civiles, Comerciales y de Líneas Aéreas comenzaron siendo el general Julio Salvador, ministro del Aire, con un número ascendente de aviones y siendo los profesores fundadores el coronel Aldasoro, y un teniente coronel, dos comandantes y cinco capitanes de la Escuela de Polimotores, y posteriormente personal militar de mantenimiento. A finales de 1976 se transfirieron a la escuela tres C-90, cuatro Baron B-55 y diez Bonanzas, que a primeros de 1978 sumaban ya 47 aviones en total. Los comienzos de las clases se hicieron en un pequeño local de la Escuela Básica de la Base Aérea de Matacán (foto__)

No existían textos de la mayor parte de las asignaturas y hubo que preparar un programa y diversos textos y apuntes para las restantes.

Casi desde el comienzo se realizó un Primer Curso de Formación de Profesores impartido a 21 instructores, alféreces de Complemento del Ejército del Aire, (que fueron destinados a la Escuela). Se estableció que los cursos normales para los alumnos constarían de tres años con un Curso Teórico Ini-



Las colas de aviones aparcados

cial, un Curso Básico de Vuelo y un Curso Avanzado de Vuelo, totalizando unas 700 horas de vuelo y más del doble de horas lectivas. Las promociones serían de unos treinta alumnos, escogidos mediante una selección previa entre aspirantes, que en los primeros años llegaron a ser varios cientos.

La dependencia inicial era de Aviación Civil a través de la Dirección General de Navegación Aérea, dentro del Ministerio del Aire. Los jefes de los que se dependía inicialmente fueron el coronel Cadenas y el coronel, luego general, Iñiguez Sánchez-Arjona. Cuando se creó el Ministerio de Transportes, la Escuela pasó a depender de dicho Ministerio y se consiguió un crédito suficiente para construir el edificio de la Escuela, gracias al apoyo del ministro Salvador Sánchez Terán.

La 1.ª Promoción la instruyó la Escuela de Polimotores, en sus instalaciones, con su personal y contando con algunos aviones de los que iban a estar asignados a la ENA, no todos. La entrega de Títulos de la 2.ª Promoción (la primera que se formó íntegramente en la ENA) se realizó en un hangar de la Base, los alumnos ya con el uniforme nuevo, y asistió el director general de Aviación Civil, habiéndose impartido un Plan de Estudios con arreglo a un Programa completo, con el apoyo de las Asignaturas Teóricas que establecía la Orden Ministerial reguladora de las titulaciones de Aviación Civil, parecidas a las de la ENAC francesa, que había sido creada poco antes que la ENA. La entrega de Títulos a la 3.ª Promoción 1981 fue un acto solemne al cual asistieron numerosas autoridades. Se realizó ya en el nuevo edificio de la ENA.

Con la llegada de Pedro Tena como director general de Aviación Civil se produjeron infinidad de problemas, se restringió radicalmente la autonomía de la Escuela, hasta el extremo de tener que enviar la programación diaria pormenorizada de vuelos para su aprobación, entre otras muchas cosas. Cuando cesó el coronel Aldasoro se quedó el teniente coronel Luis González como jefe interino, pero pocos días después dicho teniente coronel con todos los profesores militares profesionales del Ejército del Aire y el personal militar de Mantenimiento abandonaron la Escuela por orden del Estado Mayor del Aire, pasando de nuevo destinados a la Escuela de Polimotores. Hasta aquí mis recuerdos vividos en primera persona.

La ENA comenzó un periodo de funcionamiento muy irregular y llegó a tener solamente cinco profesores. A partir de entonces la ENA estuvo dirigida por un civil psicólogo como jefe de Escuela y algo más tarde por Villán Camarero (piloto de Líneas Aéreas).

Con el tiempo se añadieron a las enseñanzas de Aviación, las correspondientes a los títulos de Helicópteros que se impartían en dos de éstos y también se volaron, aunque pocas horas, dos Aviocar Casa C-212 del Servicio de Correos. Se hacían vuelos de transporte de autoridades y del Ministerio de Transportes en C-90 y en A-100.



Y los morros de los mismos aviones

Aviones de la Escuela Nacional de Aeronáutica

Beechcraft, F-33A «Bonanza»

La familia de los «Bonanza» hunde sus raíces en el año 1945 con el primer vuelo del modelo 35, en el que su cola en «V» se hizo pronto famosa, así como su tren de aterrizaje tri-



Bonanza en vuelo sobre la Sierra nevada

ciclo retráctil, con un sistema de seguridad que evitaba que las ruedas se replegaran de forma accidental en tierra o que se efectuara el aterrizaje con el tren metido. Para contentar a los usuarios que no aceptaban de buen grado la innovación de la cola, se diseñó el modelo 33, algo menos potente, que sería reemplazado, en 1957, por el F-33 Bonanza que con sus cuatro o cinco plazas, venía a ser prácticamente igual al originario, sin la típica cola, conservándose convencional con superficies verticales aflechadas. Este último modelo, es del que se dispusieron veinticuatro unidades inicialmente en la Escuela de Polimotores, que pasaron a la Escuela Nacional de Aeronáutica, a cuyos fines sirvieron.

Beechcraft, B-55 «Baron»

Este modelo se desarrolla a partir de otro anterior que, a su vez, lo hizo desde el 95 «Travel Air», mejorando su diseño, con superficies verticales de cola en flecha, sus condiciones de vuelo con cualquier clase de tiempo y la potencia de sus dos motores. El B-55, con cuatro plazas y espacio opcional para cinco o seis pasajeros, realizó su primer vuelo en 1963. La Escuela Militar contó con trece unidades, desde junio de 1973 hasta septiembre de 1977, fecha en que la Escuela Nacional de Aeronáutica pasaría a independizarse por completo y contó con otras tres con matrícula militar, desde marzo de 1980 a mayo de 1984.



Baron sobre la nieve

Beechcraft, C-90 «King Air»

Equipado con dos turbo-hélices, se diseñó paralelamente una versión militar con cabina sin presurizar y otra civil con presurización. Estos dos prototipos inician la serie King Air de la que, en menos de veinte años, se llegarían a vender 3.000 ejemplares. Distintas modificaciones y mejoras llevaron al C-90, que poseía sistemas más avanzados de presurización y calefacción en cabina, y mejores condiciones para el entrenamiento del vuelo con instrumentos, para los que, preferentemente los empleó el Ejército del Aire y más tarde la Escuela Nacional de Aeronáutica. La Base salmantina contó con diez unidades, en la dotación de la Escuela, entre mayo de 1974 a septiembre de 1977.

Beechcraft, A-100 «King Air»

Este avión bi-turbohélice mejora anteriores modelos de la compañía, en cuanto a potencia de sus motores, tren de aterrizaje, superficie alar y capacidad de transporte, que se ampliaba a un máximo de 15 pasajeros. Dos fueron los ejemplares que llegó a tener la Escuela Militar de Transporte, desde mayo del 74, hasta que la E.N.A. logró su autonomía en septiembre de 1977.

La escuela también contó en distintas etapas con un CASA C-212 Aviocar, un Helicóptero Augusta Bell 206 (Monoturбина) y un Augusta Bell 109 (Biturbina).



King Air A-100 en vuelo

Aquellos maravillosos años

IGNACIO HERRERO PÉREZ-GAMIR

Para todos los aviadores los primeros años, los de la formación, siempre son los mejores. Pasados ya 30 años del comienzo de nuestro primer curso en la Escuela Nacional de Aeronáutica, todavía tengo presente aquel discurso lleno de emoción con el que nos dio la bienvenida el director, el coronel Aldasoro. Aquel cántabo serio y recto como una espada se llenaba de emoción a sabiendas de que en poco tiempo, aquel grupo de treinta barbilampiños iba a descubrir la aventura de volar. Nos transmitió su pasión. La pasión por el vuelo. La misma que todos nosotros llevamos y con la que torturamos a todos aquellos que nos rodean, mujeres, padres, hijos, amigos...

En ese momento no éramos muy conscientes de la suerte que teníamos. La ENA fue una de esas cosas maravillosas que inexplicablemente suceden algunas veces en nuestro país. Fundada a mediados de los años setenta en la Base Aérea de Maticán, contaba con unas instalaciones modernísimas. Laboratorios de idiomas, física, electrónica, salas de simuladores, con los FRASCA a los que sacábamos las bielas a base de hacer figura B, esperas, aproximaciones ILS, VOR, ADF, navegación punto a punto... ¿Cuántos cientos de fichas haríamos de aquel block marrón lleno de hojas plastificadas, complejísimas, de aeropuertos imaginarios? Aquel simulador de C-90 que nos parecía el del Apolo XV en el que nos colábamos de «extranjis» para sentir que éramos los amos del vuelo instrumental. Cabezas caen, colas se levantan. Deseada cabeza me paso treinta.



Los Simuladores FRASCA de la ENA

Salas de «briefing». Unas aulas increíbles. Incluso el mítico radar meteorológico ruso cuya esfera blanca sobre el tejado del edificio constituía todo un símbolo.

Los aviones para la instrucción eran los mejores. Hoy en día lo seguirían siendo. Todos Beechcraft. Los Rolls Royce de la aviación ligera, como los definíamos cuando se los enseñábamos, llenos de orgullo, a algún visitante. Todo un lujo. Bonanzas, Barons, C-90's. En ellos hacíamos 750 horas de vuelo.

El profesorado a nuestra disposición hoy en día sería impagable. Me gustaría mencionar alguno de ellos. Como nuestro querido D. Manuel Ledesma. ¿Quién no conoce en nuestro mundo su libro de meteorología? ¿Quién no ha descubierto en él su enigmático diagrama de Stüve y su inseparable adiabática seca? Aquellos chascarrillos físicos que también adornaba con su dialéctica salmantina. Como aquella historia increíble de una nevada producida dentro de un palacio ruso durante una celebración en la que, al abrir las ventanas para sofocar el calor de los abarrotados salones y entrar el frío aire del invierno estepario se produjo una precipitación en forma de copos de nieve... Quien no iba a recordar para toda la vida cual era el principio de la precipitación.

O cuando D. Manuel se presentaba en la clase con la corbata por fuera de su suéter azul y nos explicaba que la corbata era un símbolo fálico y puesto que el director no se encontraba ese día en la escuela él era el jefe de la manada y se la sacaba; metafóricamente.

O cuando le veíamos conducir su coche con unos guantes blancos y nos contaba que se los ponía en los días de niebla, muy habituales en Matacán, porque si no se le perdían las manos en el volante...



Remolque que albergaba el Radar para GCA

Descubrimos la mecánica de vuelo entre los cientos de fórmulas que desarrollaba Pereña en la pizarra

Algunas veces se perdía, se alejaba algunos metros como para tomar perspectiva de la situación y volvía al ataque. Las «mates» y la física estaban en manos de Navarrete. Profesor de física de la Universidad de Salamanca. Lo recuerdo como un gran profesor que nos hizo comprender y querer lo que nos explicaba. Había otros muchos profesores queridos por todos que intentaban con ahínco infundirnos toda su sapiencia en inglés, navegación, derecho, química, electrónica, motores, etc. Menos costura, dimos de todo.

Los «protos» eran profesionales expertos. Difícilmente una escuela podría tenerlos a su disposición hoy en día. De los que yo tuve guardo un recuerdo magnífico.

De los primeros vuelos recuerdo que nunca había pensado que Castilla tuviera tantos pueblos y tan iguales. Las iglesias no eran parecidas; eran la misma. Todos tenían el mismo río esmirriado, las mismas carreteras. ¡Qué difícil es navegar sin GPS! En los vuelos por España descubrí que realmente tenía forma de piel de toro. En un día de vuelo te recorrías

medio país. Rías, cordilleras, mesetas, el Atlántico, el Mediterráneo. Un país precioso para sobrevolarlo.

Finalmente nos tocó volar la C-90 y con su cabina presurizada, los vuelos transoceánicos a las islas Baleares. Recuerdo un viaje a Palma de Mallorca con el director de la ENA, que por aquel entonces era Enrique Villán, excomandante de Spantax y muy buena persona. Estaba muy desentrenado, prácticamente no volaba nunca y haciendo el ILS a la 24 de Palma, lo iba cosiendo sin piedad pero para hacerle la pelota cuando por casualidad se cruzaron el LOC y la GS le di el *call-out* «En senda y localizador». Para nuestra tranquilidad cuando estábamos cerca del suelo levanté los ojos y... en visual como toda la vida. Eso no se olvida.

En esos años aprovechaban nuestros vuelos de instrucción para el transporte de autoridades políticas con la C-90 y la A-100

La prueba final del Comercial de Primera para mi compañero Alberto Castaño y para mí consistió en un vuelo LE-SA-LEAS-LEMD llevando al Sr. Borrell, en aquel momento secretario de Estado de Hacienda. Que además es ingeniero aeronáutico. El hombre se sentó en el trasportín y asistió encantado a nuestra aproximación en Barajas en una tarde llena de tormentas de las que ponen los pelos de punta. Seguramente ajeno a la tragedia que se le podía avecinar se bajó del avión como un Pepe sin saber que los que le pilotaban eran los comerciales de primera más inexpertos del país en ese momento.

No quiero dejar de acordarme de todos aquellos que perdieron sus vidas en la Escuela Nacional de Aeronáutica. Quizá fueron demasiados o quizá fue el precio, siempre caro, que un aprendizaje como el nuestro lleva implícito. De nuestra promoción Manolo Rayón, Javier Fuster, Eduardo del Valle de Dou con su proto, Guti. En la aviación moderna los factores de riesgo afortunadamente tienden exponencialmente a desaparecer y es precisamente en la formación del piloto comercial donde debe comenzar ese aprendizaje.

Con los años de profesión a mis espaldas, que son ya 25 en líneas aéreas, he comprobado lo importante de una buena formación para convertirnos en los buenos profesionales que el sector demanda. A pesar de lo que mucha gente cree la aviación comercial, lejos de simplificarse, requiere hoy más que nunca de muy buenos profesionales. Quizá la pericia necesaria de antaño vaya disminuyendo en favor de una gestión de vuelo más compleja, en economía, seguridad, gestión de recursos, gestión de tripulación, gestión de pasaje. Pero la formación en vez de tender a buscar la excelencia ha ido encaminada hacia su abaratamiento y como consecuencia, el empobreciendo, desde mi punto de vista, de la calidad.

El 21 de diciembre de 1978 el periódico ABC publicó un artículo hablando de la ENA donde decía que el precio de la formación por alumno era de 8 millones de las antiguas



Baron en clase de vuelo

pesetas. ¿Cuánto sería eso hoy en día? ¿60 millones? ¿80 millones? Eso fue lo que el Estado se gastó en nuestra formación. Una enseñanza gratuita, nosotros pagábamos 20.000 pts. anuales de matrícula, por esos medios y con esos profesionales instruyéndonos. No podía ser barata. Fue un lujo y espero que hayamos contribuido a devolver a la sociedad lo que el Estado se gastó en nosotros.

Durante un tiempo en Iberia fui examinador de pilotos de nuevo ingreso para la compañía y pude comprobar de primera mano como la formación de los pilotos salidos de las escuelas había disminuido drásticamente. Se había invertido la tendencia, la que buscaba una formación de excelencia. EL BOE de 4 de noviembre de 1981 donde se convoca a examen a los aspirantes a ingresar por oposición a la VIII promoción de la ENA (la nuestra) se explica que tendrá una duración de cinco cursos divididos en dos ciclos. Los tres primeros cursos para la obtención del Piloto Comercial de Primera y los dos últimos cursos para la del Piloto de Transportes de Líneas Aéreas.

Aquello tenía un fin, convertir la formación del piloto de líneas aéreas en una formación de rango universitario. Los cambios de gobierno de la época y las intrigas políticas y váyase a saber qué intereses «judeomasónicos», una vez más, truncaron lo que muchos de nuestros mayores habían querido para la formación de los pilotos comerciales. El caso es que treinta años después, seguimos discutiendo que si galgos o podencos y la casa sin barrer.

Y no es aquello de cualquier tiempo pasado fue mejor. Objetivamente aquellos maravillosos años fueron mejores de los que nadie pueda imaginar. Igual que la sociedad demanda los mejores médicos, arquitectos, ingenieros, debemos dar a la sociedad los mejores aviadores. Porque las aproximaciones a Kennedy, Quito, Bogotá y demás, lejos de simplificarse, se complican. Porque la exigencia técnica de los aviones y sus tripulaciones requiere una mayor capacidad. Porque el pasaje es más demandante. Y por muchas otras razones, la formación de los pilotos no puede ser «low cost».

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, con el que en el frente de Santander, en la divisoria cantábrica, luchó en Aguilar de Campoo y permaneció en servicio de línea en las posiciones enclavadas, sensiblemente, sobre lo que había sido castro cántabro en el monte Bernorio.

Movilizada su quinta, fue destinado al batallón 167 del Regimiento de Infantería de San Quintín nº 25, con el que, en el frente de Vizcaya, participó en la ofensiva de primavera, en el sector de Orduña, hasta la toma de Bilbao por las fuerzas nacionales el 12 de junio de 1937. Trasladada su División al Centro, para contener el ataque enemigo desarrollado en aquel frente, participó en la dura batalla de Brunete, y resuelta la situación favorablemente para las armas nacionales, regresó al Norte con su División, participando en las ofensivas de Santander y Asturias hasta la liquidación del frente cantábrico en noviembre de 1937.

En las últimas semanas de aquel año y primeras de 1938, luchó en la nieve de Teruel, en el invierno más crudo del siglo y, en marzo, tomó parte en la ofensiva nacional en el frente de Aragón, y en el avance hacia el mar hasta la llegada a

Vinaroz y Benicarló, con lo que la zona republicana quedaba dividida en dos, aisladas entre sí.

Tras realizar el curso correspondiente en la Academia de Ávila, fue promovido a alférez provisional de Infantería, en junio, y como tal, fue destinado a la agrupación de Ametralladoras Antiaéreas de Infantería, y en ella, en el frente de Teruel y, posteriormente, en el de Castellón, permaneció en servicio de campaña hasta septiembre en que pasó al aeródromo de Escatrón, donde quedó al frente de la defensa antiaérea de este.

El 1º de abril de 1939, se encontraba con su unidad en el Grao de Castellón, pasando entonces a Burjasot donde quedó de guarnición hasta diciembre en que fue destinado al Regimiento de Infantería Nº 1, de guarnición en Madrid.

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 nº 11, del Regimiento Mixto nº 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 este 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.

A propósito de los cursos realizados en los Estado 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, entregó su alma al Señor, en su Santander natal, Juan José Aldasoro Quijano, General de Aviación.

Accidentes durante el tiempo de la ENA

Jueves, 7 de febrero de 1974

Quizás fuera este el accidente que mayor consternación causó en la provincia, a la que mantuvo en vilo durante largos días preguntándose donde habría ido a parar el aparato. Equipos de rescate de Madrid, Matacán, Guardia Civil y voluntarios de distintos pueblos, rastrearon el posible lugar de la catástrofe. Aviones y helicópteros peinaron desde el aire, las sierras de Gredos y de Béjar. Por fin, tres vecinos del pueblo abulense de Navalanguilla dieron la voz de « ¡Visto! ». Eran tres, entre un centenar de voluntarios que habían respondido con impagable solidaridad, al bando de su alcalde, llamando a la búsqueda. No importó el frío, ni la nieve, ni la ventisca helada, ni tampoco la escabrosidad del terreno. Allá se fueron. Unos pastores habían indicado «A eso de mediodía, un avión pasó muy cerca de los picos de la Sierra ...». «Por esa sierra vimos perderse el avión», decían otros. Y allí estaba. A cuatro kilómetros de Navalanguilla, en el lugar denominado Regajo de la Cruz, en las proximidades de Sierra Llana, a unos 2.200 m de altura.

Las causas del siniestro en el que perdieron la vida el capitán don Julio Avanzini Blanco y los alumnos pilotos civiles don José Miranda Ramos y don Vicente José Bravo Rodríguez, parecen culpar a un fallo de la Beechcraft «Baron», E-20, que pilotaban. La amplia experiencia del profesor y las declaraciones de los que vieron el avión volar a ras de las copas de los árboles y dejando señalada en el cielo una estela de humo que hacía creer que era un reactor, parecen indicar que el avión falló, no siendo posible hacerse con

él, ni tampoco efectuar una toma forzosa en superficie tan abrupta.

Martes, 7 de febrero de 1978

Fue la primera página de luto que vistió a la Escuela Nacional de Aeronáutica (E.N.A.), una vez que pasara a depender del Ministerio de Transportes. Testigos de excepción, puesto que el más cercano se encontraba a 200 m del punto de impacto, manifestaron que iba «volando muy bajo y dando unos giros muy raros», que «daba vueltas muy raras y después, de repente, caía en picado hasta el suelo», y que «antes de tocar tierra trató el piloto de centrarlo en posición horizontal». De nuevo, hay que desconfiar de la máquina que se sublevó ante las expertas manos del profesor alférez don Juan José Sánchez Pérez y de los de los alumnos civiles don Mariano José Campoy de la Torre y don Luis León Sloker Arce.

Martes, 4 de octubre de 1983

Con la muerte de don Javier Oraá Zaracho, profesor de la E.N.A., antiguo teniente de Aviación, y de los alumnos don Carlos Aguns Pernias, don Martín Llull Seguí y don Manuel Rodríguez González, continúa la relación de accidentes que castigó a la E.N.A. El vuelo, era uno más de los de instrucción, realizado esta vez sobrevolando la provincia de Zamora. En el transcurso del mismo, parece que hubo problemas en la Beechcraft C-90, pues se interrumpieron las comunicaciones radio y hubo que parar un motor abanderándole. Al llegar a Matacán, cumplió con el circuito de tráfico previsto para estas ocasiones, dirigiéndose hacia el pueblo de Francos, al objeto de entrar en el tramo base para el aterrizaje en la pista 04. Fue entonces cuando testigos oculares observaron que algo raro pasaba, al ver como el avión iba perdiendo altura e inclinándose sobre una de sus alas, hasta que se precipitó a tierra, cuando la pista estaba a unos pocos, muy pocos, centenares de metros.

10 de julio de 1986

El último triste día, de una cruenta relación que quisiéramos nunca más fuese ampliada, fue cuando un avión Beechcraft-Bonanza de la E.N.A. cayó en la falda de una montaña, en el término de Porreras, cerca de la población tarraconesa de Falset. Sus tripulantes, el profesor don Francisco Javier Gutiérrez Navarro y los alumnos de prácticas de primer grado de Básica, José Eduardo del Valle de Dou, Manuel Rayón López y José Javier Fúster Porres, fueron las víctimas de un accidente que, una vez más vino acompañado por la niebla.

La primera promoción de la Escuela Nacional de Aeronáutica

POR ÁNGEL LUIS SPITERI GONZALO

Corrían los años 74, y para los que tuvieran su meta puesta en el ingreso 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 serían 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, que 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. 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 formó 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 continuaban impartiendo y actualizando y que dimos buena cuenta de ello todos los que por allí pasamos. En definitiva una extraordinaria experiencia que permitió nuestras aspiraciones de realización profesional en una compañía aérea.

Un piloto de la décima: Gabriel Yusta

La Décima Promoción de la extinta ENA constaba de 20 alumnos al ingresar, en octubre de 1985 (más uno de Guinea Ecuatorial, aceptado como visitante del país, que no aprobó nada y nunca llegó a volar, llamado Francisco Obiang) y 15 alumnos al salir, en julio de 1989, tras ser dados de baja dos en las teóricas y tres en vuelo.

Reseñar que nuestra promoción tuvo dos características especiales:

a.- fue la menos numerosa en la historia de la ENA por coincidir con el momento de mayor escasez de trabajo para pilotos de aquella época (se convocaron solamente 20 plazas, frente a las 40 que solía ser habitual o las 25 de la Novena);

b.- y fue la primera que empezó a volar fuera de Matacán (tras el primer año de teóricas), concretamente en Ocaña con avionetas Robin, debido a la falta de profesores de vuelo y avionetas Bonanza en Salamanca (en Ocaña hicimos la «suelta» y algo de visual con instructores nuevos, no adscritos a la plantilla de la ENA hasta ese momento, si bien bajo la supervisión y examen del Jefe de Vuelos de la ENA).

Volvimos a Matacán a continuar la fase de vuelo en la escuela, como siempre se había hecho, en Bonanza, Baron, C-90 y A-100. Pero a punto de acabar, y de nuevo ante la falta de profesores cualificados, trajeron a la ENA unos 5 o 6 pilotos del Ejército del Aire (todos tenientes coroneles y todos antiguos «protos» de la ENA cuando la llevaban los militares).

En el momento de nuestro ingreso el director de la ENA era Enrique Villán, piloto civil y comandante de Spantax, y el jefe de Vuelos era Juan José Cabrejas, proveniente de la escala de Complemento del EA pero ya fuera del Ejército. Ambos grandes profesionales y mejores personas, al igual que todos los instructores de vuelo, magníficamente cualificado; muchos provenían del EA y otros antiguos alumnos.

Pero llegó el «boom» de las charter, y de la aviación regular, y se produjo una desbandada de instructores a las compañías civiles que dejó la ENA bajo mínimos. Esto provocó parones en nuestra formación y la llegada de nuevos instructores, casi todos oficiales de aeropuerto de Aviación Civil, cuya formación en vuelo instrumental era tan escasa que ni podían impartir clases a los alumnos. Mientras les formaban para que pudieran impartir clases, es decir, les daban horas de vuelo y simulador y se sacaban las habilitaciones correspondientes (por cierto, muchos, en cuanto las tuvieron se fueron de allí sin volar con alumno alguno), se contrataron pilotos militares para formar a los alumnos de la ENA y volar con nosotros.

En el momento de nuestra salida el director de la ENA era José Luis Gordo y el jefe de Vuelos era Félix Blasco (ambos fallecidos en sendos accidentes de aviación). Fue este director el que se encargó de ir dejando morir la ENA hasta que la cerró años más tarde, algo que quedó claro desde el primer momento por su actitud con los alumnos y empleados

Sobre el funcionamiento de la escuela creo que ya estarás informado de sobra: magníficas instalaciones y material de vuelo, un gran aeródromo a nuestra disposición que compartíamos con la Base de Matacán, espacio aéreo inmenso dividido en cuatro sectores (esto quizá no se apreciase en lo que vale, pero cuando esporádicamente venían a volar los alumnos de la Lufthansa se quedaban asombrados, puesto que en Centro-Europa no disponen de esos lujos), gran cantidad de aeródromos con total equipamiento IFR a poca distancia y con escaso tráfico en los que practicar vuelo instrumental, etc.

Y sobre todo, una muy buena enseñanza de teórica y vuelo, reminiscencia de la antigua ENA militar, no en vano los profesores provenían en su mayor parte de aquella. Es necesario dejar claro que la ENA que yo conocí no era ya militar sino civil por los cuatro costados, aunque desde fuera lo pareciera (por la disciplina, los «pseudouniformes», la continua selección, o el uso de las instalaciones militares).

Y otro de la undécima: «Chema» MartíNez-Ubierna

La opinión de otro piloto de la XI es algo distinta quizás porque gracias a aquellos profesores militares, de nuevo incorporados a la ENA, la situación volvió a ser buena:

Como experiencia fue única, imagínate que tienes 18 o 20 años y que apruebas unas oposiciones de 25 plazas con 3.000 opositores para estudiar la ilusión de tu vida (pagado por el Estado) y que además estudias con gente de diversa procedencia tanto social como geográfica con la misma ilusión y unos medios totalmente Americanos para la época, aviones, simuladores, aulas, laboratorios de física y aerodinámica y profesores que variaron desde coroneles de la base hasta pilotos en excedencia de Compañías Aéreas. Si hasta teníamos un laboratorio de inglés con ordenadores táctiles, micros, etc., y todo Sony.

La promoción que más estuvo fue la VIII casi 6 años, les pilló el cambio de dirección Militar a Civil.

Nosotros fuimos la última promoción que salió con el Comercial de Primera y la primera en escoger la cazadora de color Azul y no verde. Podías escoger entre la titulación en Avión o Helicópteros el año que empezabas a volar.

Muchos sacaron el título de mecánico de vuelo mientras duraba la carrera ya que te daban la opción de estudiarlo allí y hacías las prácticas en los aviones que volabas.

Vivencias de un jefe de instrucción en vuelo

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 Matacán, 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 Letra 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 1.^a Promoción.

Empezamos diseñando el Curso de Piloto Comercial de 1.^a 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 Matacán.

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 Matacán.

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.

NOTAS

- 1 Real Decreto del 3 de enero de 1913. Gaceta de Madrid de 4 de enero de 1913. Ministerio de Fomento.
- 2 Actualmente son la R-71A y R-71 B para Baja Cota, y las R-71B y R-71 C para Alta Cota.
- 3 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.

- 4 Según Orden Ministerial 3248/74 de 8 de noviembre, comprendía 36 plazas.

- 5 Carlos Sánchez Tarifa, Periodista, Tribuna. Mayo 1982.



Reparando un motor de Bonanza



Aprendiendo sobre un motor reactor



Formación abierta de C-90 y Baron