



◆ ASPIRANTES A SUBOFICIAL MAYOR

Los subtenientes que componen el curso, cuya aptitud en el mismo es necesaria para que

sean elegidos como suboficiales mayores, visitaron nuestro Museo el día 30 del pasado mes

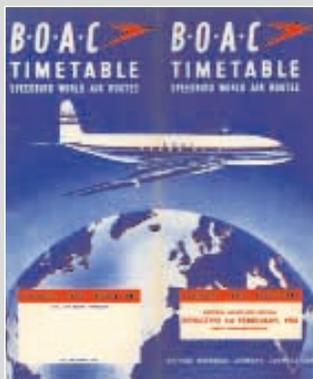
de abril, siendo guiados en su visita por el prestigioso historiador, comandante Riesgo y por el miembro de la Asociación de Amigos del Museo y guía es-

pecializado, Ángel Gabaldón. En la visita pudieron apreciar y comprender, las más de 130 aeronaves y casi 6000 objetos que en este se exponen.

brigada Mulero y el sargento 1º Somoza y con el apoyo de cinco operarios civiles, alguno de ellos con mucha antigüedad en la profesión, hacen posible el buen funcionamiento durante los largos periodos de producción, veinticuatro horas al día en turnos de doce horas, durante cinco días. Cuando la máquina no está en producción el equipo se ocupa de su mantenimiento, de la reparación de las averías, del trasvase del oxígeno líquido de los depósitos principales a los de transporte, al llenado de botellas con aire comprimido, al control y limpieza de los depósitos de los carrillos de transporte de oxígeno líquido y al control técnico de los envases de gases, velando porque todo esté acorde a los requerimientos técnicos tanto del Ejército del Aire, como a los exigidos por las autoridades civiles competentes.

Todo este proceso es supervisado durante las 24 horas del día por el personal encargado del control de la producción, en turnos de 12 horas por equipo; al final del proceso una bomba comprime los gases que produce, oxígeno y nitrógeno, para su envasado en botellas, a presiones de unos 240 kilos por centímetro cuadrado, contribuyendo a acre-

◆ 50 ANIVERSARIO DEL AVION A REACCIÓN PARA USO COMERCIAL



El pasado 2 de mayo

se cumplió el 50 aniversario del primer vuelo comercial a reacción. El avión inglés protagonista de este importante acontecimiento, es el De Havilland-106 Comet MK-1, con matrícula G-ALYP, y era operado por la aerolínea británica, "British Overseas Airways Corporation (BOAC)", en la línea Londres-Johannesburgo.

La importancia de este hecho queda reflejada en la frase pronunciada por el Presidente Ejecutivo de la empresa estadounidense Boeing, Phil Condit. "Nunca ninguna tecnología ha hecho el mundo más pequeño".

El Comet era un avión de líneas estilizadas con un exclusivo diseño que situaba sus motores Rolls-Royce, carenados por su estructura alar, en el encastre de ambas alas. Las prisas originadas por la carrera para lograr el primer avión comercial de este tipo, pudieron ser la causa de que no se experimentara lo suficiente, por lo que no se detectó a tiempo la fatiga molecular que sufrían los metales con los que estaba construido, por la velocidad y los cambios de presión, originando dos accidentes en pleno vuelo, en los años 1953 y 1954, al partirse en pedazos los Comet. No obstante esto sirvió para que los técnicos del fabricante, que, junto con los de Boeing, descubrieran el problema y para que la empresa norteamericana citada corrigiera estos defectos, logrando construir el legendario B-707, que entró en servicio en 1958 y que aún hoy se utiliza ampliamente.

centar la gran peligrosidad que rodea este trabajo.

Los suboficiales encargados del control y mantenimiento de esta planta, se han formado a sí mismos tomando como base la experiencia de los que les precedieron y ampliándola día a día con las nuevas averías que surgen, ya que esta especialidad no está contemplada en ninguna de las impartidas por la Academia Básica para los especialistas y no se realiza ningún curso, pero esto no ha influido en exceso en su preparación, por la gran dedicación de su personal militar, en particular por la continuidad y perseverancia demostrada por su responsable, el brigada Carvajal, que ha hecho posible que todos los recién llegados se formaran con los conocimientos atesorados por él durante más de veinte años.

A pesar de los riesgos inherentes, por el carácter tan comprometido y expuesto de su trabajo, son los únicos del equipo que no perciben ningún tipo de indemnización por peligrosidad, debido a que no está contemplado entre los trabajos considerados como peligrosos, que figuran en la relación de la reciente ley de retribuciones, muy posiblemente por su exclusividad.