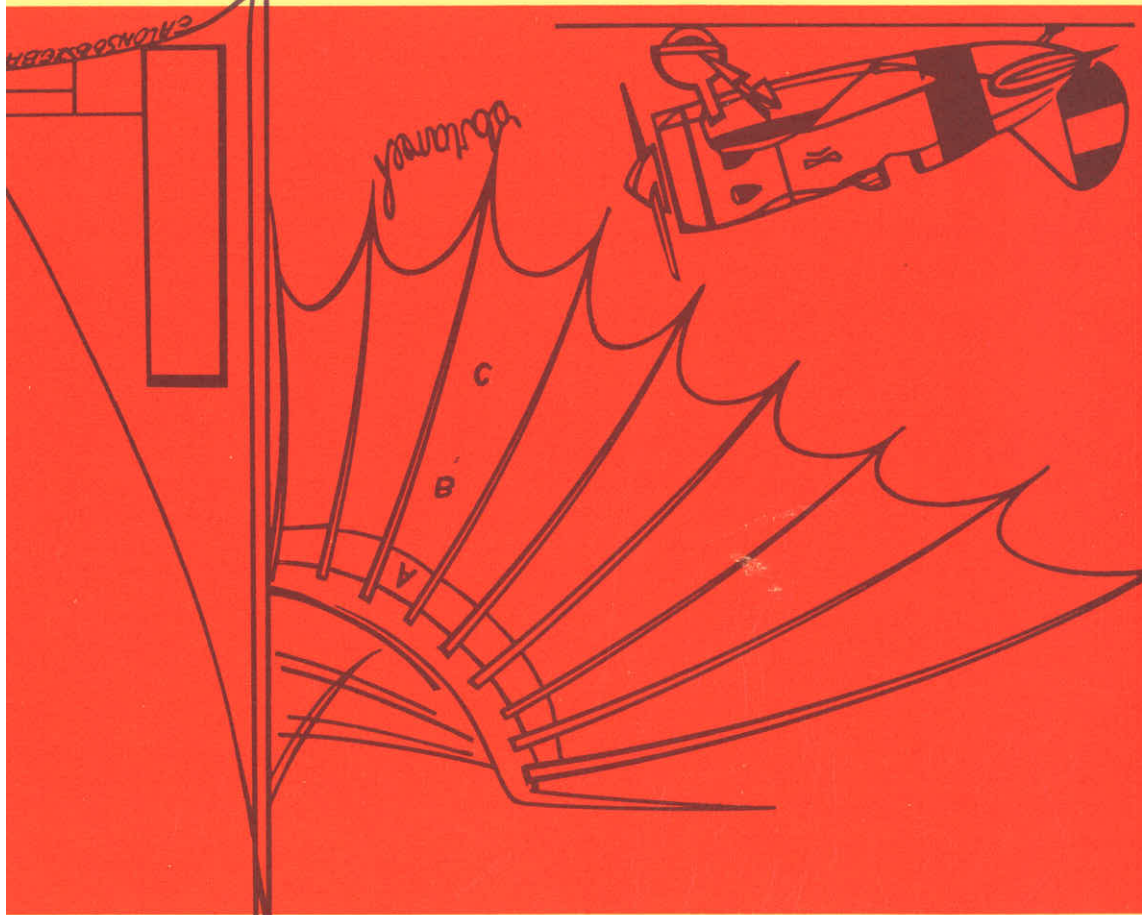


ASOCIACION DE AVIADORES
DE LA REPUBLICA
A.D.A.R.

BOLETIN INFORMATIVO - 1



GLORIOSAS
AS

RESERVADO

ESPACIO

ALAS GLORIOSAS

Boletín mensual de la

ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

Dirección, redacción y administración

Paseo de Circunvalación, 1

BARCELONA-13

Número 1

Enero-Marzo 1979

D. L.: B. 9.805 - 1979

Director:
Crispín Martínez López

Redactores:

Rodolfo Robles Cezar
Francisco Guillamón
Antonio Vilella

Juan Maluquer

Dibujo:

Eusebio Alonso
Pedro Bonet

Colaboradores

agrupacionales:

Juan Lario Sánchez

París:

Francisco Pérez Gallardo
Matilde Borge Fuentes

México:

Pedro Lino Muñoz
José Antonio López Garro

Administración:

Ramón Sánchez Bayo

Anuncios:

Suscripciones:

Relaciones con

las agrupaciones:

Imprime:

Delfos, I. G.

Avda. J. Antonio, 140
Espiguens de Lobregat

EDITORIAL

Por fin, tras innumerables vicisitudes, vio la luz el primer número de nuestro Boletín "ALAS GLORIO-SAS", lleno de los defectos naturales de toda publicación que surge a la palestra falta de medios técnicos y de humana colaboración.

Al no encontrar una imprenta que se hiciese cargo de la confección de nuestro boletín por exceso de trabajo en las mismas, no olvidemos que fue el mes de diciembre cuando se propuso el lanzamiento del boletín y dicho mes de trabajo es de saturación para este tipo de empresas, lo que nos obligó a adoptar el procedimiento de offset para la edición de nuestro primer número.

No tuvimos suerte al seleccionar la imprenta, ya que, aparte de que también estaba saturada de trabajo, tuvimos la mala suerte de que se le estropeará la máquina encargada de la impresión de nuestro portavoz durante un largo período de tiempo, provocando un retraso de quince días en la aparición del primer número.

Aparte de lo anteriormente dicho el impresor se había comprometido a corregir las galeras antes de su impresión y sobre este particular nada se hizo, lo que motivó el que el Boletín apareciera con un gran porcentaje de erratas e imperfecciones gramaticales, así como falta de las debidas correcciones de estilo. Al mismo tiempo, y al no disponer de otra imprenta que nos pudiera hacer el trabajo, nos obligó a tener que aceptar todos los inconvenientes que una falta de profesionalidad lleva consigo.

RESERVADO

ESPACIO

Febrero, 1979.

Inicialmente, y hasta formar la estructura mencionada anteriormente, la publicación del Boletín será bimensual, pero con la confianza y el deseo de que todos los meses del año podamos recibir en nuestros domicilios, por alejados que estén, este medio de comunicación social, portavoz de la ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA.

Como veréis, acompañamos a cada número del presente Boletín, una propuesta de suscripción al mismo en dos versiones, seis o doce números, al objeto de hacer una estructura económica básica para poder examinar debidamente las posibilidades de éxito que tiene nuestro órgano de expresión entre nuestros asociados y amigos y simpatizantes de ADAR. Por otra parte, esperamos, asimismo, que, de acuerdo con las instrucciones que sobre nuestros anuncios se acompañan, podamos llegar a tener una base lo bastante sólida como para mirar con cierto optimismo el futuro inmediato de nuestra publicación.

Esperamos la colaboración de los compañeros de las Agrupaciones, aportando al Boletín material escrito y fotográfico, con que rellenar las páginas y hacerlas más amenas e instructivas.

A partir de ahora creemos que el Boletín se confeccionará en una imprenta especializada y dotada de medios de impresión y personal de tipo convencional, lo que nos permitirá disponer a su debido tiempo de las galeras correspondientes para que nuestro cuerpo de redacción haga las enmiendas y correcciones necesarias para que la presentación escrita de nuestro Boletín, sea un exponente de la cultura de los hombres de ADAR.

Seis horas son insuficientes

Esta historia anónima me ha llegado a través del piloto Pedro Miró, que la tradujo de una publicación de USA.

Yo me he permitido muchas correcciones a fin de adecuar el contenido a nuestra geografía y a un lenguaje más comprensible para nuestros compañeros que, por llevar muchos años apartados del mundo aeronáutico, podría causar confusión.

Era un día muy anormal, meteorológicamente hablando, para una zona como la del Mar Menor. Techos bajos, llovizna y casi la visibilidad necesaria para ver el adorno del radiador del coche.

Había efectuado mi primer vuelo solo, el "de la suelta", el día anterior y no estaba dispuesto a que el tiempo me hiciese desistir de otra excitante experiencia en los mandos de un avión. Admito que estaba orgulloso por mi suelta y había invitado a un amigo a volar conmigo.

Me propuse volar hasta Los Llanos (Albacete), en donde me habían asegurado que existía un buen restaurante.

En el camino hasta los angares, mi amigo Pepe Valiente expresó cierta preocupación por el viaje.

—No te preocupes por nada —le dije, asegurándole, una vez más, que comeríamos unas excelentes chuletas de cordero manchego.

Entre tanto, la llovizna se había convertido en una continua y espesa lluvia. Esto me empezó a preocupar un poco, ya que llevaba puestos mis zapatos nuevos, blancos y marrones, y me había dicho mi padre que procurara no mancharlos de barro.

Fuimos a ver al Oficial de Tráfico y nos informó que la avioneta que yo siempre había volado estaba en reparación. El Oficial, que era un tipo de gran corazón, al observar mi gran contrariedad, y sin reparar en que era el segundo vuelo que iba a realizar solo, me asignó otra avioneta mayor, que resultó ser una Twin Comanche de dos motores.

—Es prácticamente igual que la González Gil —me dijo, al descubrir yo que llevaba un motor de más—. Lo único que tienes que recordar es esconder el tren de aterrizaje —añadió.

Al efectuar el chequeo pre-vuelo, me di cuenta de que le faltaba la rueda del patín de cola, mas no dije nada ya que llevaba una de recambio delante y no fuera motivo para que el Oficial me prohibiese el vuelo. Subimos al avión y empecé a buscar el botón de "puesta en marcha".

Justo en aquel momento apareció el Oficial para informarme de que había fuertes tormentas sobre el aeródromo de Los Llanos y que tuviera cuidado. Le aseguré que no me asustaban las tormentas.

El despegue fue normal, aunque me pareció que nos tragábamos la pista (más tarde me enteré de que habíamos despegado con viento de cola y con el freno de aparcamiento puesto).

Alrededor de los 200 metros nos metimos en un espeso techo de nubes, lo que era un gran fastidio porque sabía que a mi amigo Pepe le hubiera gustado ver el paisaje. El aire, sin embargo, estaba muy quieto y, excepto el hielo que se formaba en el parabrisas, poco más había que ver.

Para un piloto con sólo seis horas, considero que llevaba los mandos con gran suavidad aunque, por alguna extraña razón, de vez en cuando se me salían las cosas de los bolsillos y volaban hacia el techo.

Pepe no parecía darse cuenta. En realidad permaneció mirando hacia delante con expresión un tanto glacial. Parecía idiotizado, blanco y frío como la nieve.

Supongo que no le sentaba bien la altura, como les sucede a muchos que no son pilotos.

Aproximadamente después de una hora empecé a preocuparme el hecho de no poder ver nada. Sería difícil localizar a los otros aviones que podrían estar alrededor de nuestro aeródromo de destino, y confiaba que los otros pilotos tendrían tanto sentido común como yo y mirarían bien hacia fuera con este tiempo tan malo...

Estaba claro que si quería ver algo tenía que descender. Era un fastidio que el altímetro fuera tan poco digno de confianza. Giraba en un sentido continuamente y de repente cambiaba como si hubiera enloquecido.

De todos modos y siguiendo este plan, empecé a descender. Justo entonces se paró el motor izquierdo, sin aviso y sin nada. Pepe emitió una especie de graznido, que fue lo primero que dijo desde que salimos de San Javier.

Le dije que no había de qué preocuparse, ya que teníamos otro motor que ni siquiera habíamos usado hasta entonces. Puse en marcha el motor derecho y Pepe se sintió mucho mejor, quedando tan profundamente dormido que más bien parecía muerto, aunque no lo estaba.

Pronto vimos el suelo. Estaba muy oscuro bajo las nubes y si no hubiera sido por los destellos de los rayos hubiera sido muy difícil localizar buenas referencias. Poco después vi una carretera y recordé que junto al aeródromo pasaba una, de modo que me puse a seguirla.

Era difícil leer los letreros con tanta lluvia, por lo que tuve que permanecer volando muy bajo.

Varios coches se salieron de la carretera cuando me cruzaba con ellos, comprobando que es verdad eso que se dice de que volar es mucho más seguro que conducir coches. En unos pocos minutos fui testigo de una docena de accidentes de circulación. Ni que sus conductores estuvieran ebrios.

Después de cierto tiempo encontramos, por fin, el aeródromo. Tuve que dar varias vueltas para asegurarme que era el que buscaba y hasta que pasé varias veces pegado a la torre de control no pude leer el nombre. No quería equivocarme y que todo el mundo se enterara de que era un alumno. Ade-