

Abril de 2.001. Esta edición ESPECIAL FUENTEMILANOS, está dedicada íntegramente al conocido aeródromo y recoge dos artículos, escritos por componentes del equipo de Aeronáutica del Guadarrama, que viven día a día el desarrollo de la actividad y nos ofrecen dos puntos de vista muy diferentes, uno histórico y otro que destila unas gotas de amargura desde la trastienda administrativa del vuelo a vela. Como siempre, me tenéis en fb@idecnet.com. F.Correa.

FUENTEMILANOS: 20 AÑOS DE VUELO SIN MOTOR (Por Antonio GONZALEZ).

Todo comienza en el año 1978 cuando un grupo de segovianos entusiastas del vuelo deciden construir un aeródromo para la ciudad de Segovia. La iniciativa partía de la Cámara de Comercio e Industria de Segovia como una idea de progreso para la ciudad y su provincia.



Como primer paso se decide el crear una sociedad mercantil que explote las instalaciones del aeródromo llamada "Aeronáutica del Guadarrama S.A." y paralelamente se creó un club de vuelo denominado "Real Aeroclub de Fuentemilanos" para el desarrollo de las actividades de vuelo.

El segundo paso consistió en la elección de los terrenos donde ubicar dicho aeródromo para su posterior adquisición. Se barajaron al principio lugares como Valverde del Majano por la proximidad del futuro polígono industrial y Hontanares de Eresma. El lugar adecuado se encontró en Fuentemilanos, un pueblo cercano a Segovia (15 km) , donde se adquieren un total de 200 hectáreas de terreno para la construcción de una pista de vuelo y un hangar con cafetería y torre en el año 1979.

El grupo de pioneros de Aeronáutica estaba compuesto por el médico Florentino Martín González como vicepresidente, Moisés López, José Miguel Useros como secretario, Miguel y José Antonio Garvía, José Rolando y Miguel Ángel García como tesorero. Como vocales de vuelo a vela estaban Jesús López y Juan Vicente Herreros.

El Real Aeroclub lo presidía Manuel León Alfaro con colaboración de Fernando Ortiz Echague, García Sanz, Pilar Trujillano, A. Bobo, Luis Aranguren y otros más.





Las obras de infraestructura comienzan este mismo año terminando en 1980. Antes del fin de las obras ya hay una organización alemana que se interesa por el aeródromo, se trata de la Escuela de vuelo a Vela de Oerlinghausen, la mayor escuela de vuelo sin motor de Alemania que desarrolla sus primeros pasos por España buscando un lugar donde asentarse en verano. Antes habían visitado Mora y Campolara.

En el vuelo de traslado del primer velero, un Blanik,

desde Campolara hasta Fuentemilanos, el piloto se vio obligado a realizar una toma fuera de campo antes de alcanzar la pista 16 de Fuentemilanos por escasos 500 metros para desgracia de sus ocupantes. Pero como las desgracias nunca vienen solas, tras el traslado de éste por un camino hasta la pista, en el primer vuelo desde Fuente se vuelve a repetir la hazaña con casi idéntica toma fuera de pista. Así tenemos que los dos primeros intentos de aterrizaje de un velero en Fuentemilanos se saldaron con sendas tomas fuera de campo cerca de la cabecera 16.

El 19 de Mayo de 1980 llega al nuevo aeródromo la Escuela de Oerlinghausen comprobando que las obras de la pista aún no han finalizado y esta llena de máquinas trabajando en ellas. Ante tal panorama deciden desplazarse a Campolara tras prometerles los responsables del aeródromo que en el plazo de un mes las obras estarían concluidas puesto que con las lluvias de Abril había sido imposible terminarlas.

El propietario de Campolara ofreció su aeródromo privado de forma desinteresada, y que le agradecen con una experiencia en vuelo en el Janus con Ingo Renner a los mandos. Junto a esta escuela también

está Manolo Alfaro que además de presidente del Aeroclub es propietario de varias aeronaves que pone a disposición del nuevo club como principal material de vuelo.

Apertura Oficial del Aeródromo 29.6.1980.

La inauguración es el Día de San Pedro, patrono y fiesta local de Segovia, con festival Aéreo incluido, en el que participan entre otros paracaidistas de Sanchidrian, el club de vuelo libre de Segovia, Club Acrobático "Aresti", de Madrid, invitados de toda España y algunos alemanes.

Recuerdo aquel día como algo



especial con solo 13 años mi padre me llevó a ver el festival. Era la primera vez que podía acercarme a algo que volaba. Para mí era algo especial pues ya sentía el gusano del vuelo por la sangre.

Recuerdo el brillo del aparcamiento lleno de coches, que se veía desde mi pueblo, la línea de veleros aparcados entre la pista principal y la de taxi a modo de muestra, las Pitts haciendo acrobacia sobre mi cabeza, la Z50 de Tomas Castaño rugiendo sobre la pista, los paracaidistas en caída libre y muchos detalles más que hicieron que el día fuese un sueño hecho realidad.

Tras esto comienzan las actividades de vuelo diarias, aunque las obras no habían concluido del todo, tanto la escuela alemana como el club español usaban ambos el material de Alfaro que contaba con una remolcadora Robin, dos Blanik, un Mininimbus y un LS3a.



La puesta en marcha del binomio Aeronáutica-Aeroclub fue de tal complejidad que Aviación Civil tuvo serios problemas para autorizar la operación puesto que era la primera vez que una empresa de aviación deportiva nacía en España. Por fin se autoriza su operación, incluida la de escuela, en mayo de 1980.

Hay que reconocer que la flota de aviones de que disponía Manolo Alfaro era, para la época, increíble y más aún por el hecho de embarcarse en una aventura de tal magnitud poniéndola a disposición del club. Muchos clubes de España aun hoy en día sueñan con tener una flota así.

Por desgracia tras unos cuantos años de aventura, ésta se desmorona como siempre por motivos económicos. El valor de esta persona y el bien que hizo al vuelo a vela quedan fuera de toda duda aunque sus métodos no fueran demasiado afortunados.

Constatamos que la ubicación del aeródromo fue simplemente una casualidad porque los terrenos estaban en venta. Con el tiempo se comprueba que el lugar elegido para el vuelo sin motor es casi perfecto, ni muy cerca ni muy lejos de la montaña, bien comunicado, campos alternativos alrededor y una Meteo fenomenal.

Tal era el potencial de la zona que en el cuarto día de vuelos ya se pudo realizar el primer 300 y así plantar en primer Pino-diamante en el aeródromo.

Fruto de las actividades españolas es la primera promoción de pilotos de planeador examinados el día 7 de abril de 1981 con aprobado general.

Tras casi dos años de actividad el Aeroclub, perdió la denominación de "Real" por orden ministerial, entra en crisis económica y esto conlleva el fin temporal de las actividades.

El binomio Aeronáutica-Aeroclub adolecía de un control estricto porque cada una iba a lo suyo: los alemanes a lo suyo, Manolo Alfaro para con sus aviones y Aeronáutica a intentar sacar algo en claro de la infraestructura.

Con este escenario y con muchas deudas pendientes por las obras iniciadas Aeronáutica tuvo que dar un golpe de timón a su futuro.

Pese a todo la escuela alemana continuaba sus actividades junto a Alfaro pero este ya de una manera independiente durante 1982 y 1983. Los alemanes no faltaron en ningún momento a su cita veraniega estuviese quien estuviese al cargo.

En estos primeros años, Alfaro colaboraba tan estrechamente con los alemanes que pronto se convirtió en el alma del aeródromo, incluso los alemanes le pusieron el mote al aeródromo de "Fuentemano" ante su inusitado compañerismo y buena labor remolcando, dando clase, etc.

Pronto fue conocido en Alemania como el mejor promotor de vuelo a vela en España.

¿Tráfico de joyas y drogas en Fuentemilanos? Así era el titular del periódico local de Segovia el 23.6.1982. Varias detenciones y requisas policiales en una finca cercana al aeródromo por valor de 300 millones en joyas y drogas encontradas entre unas pacas de paja en una nave cercana a la pista. El caso es que la vigilancia sobre el aeródromo y alrededores aumentó de tal manera que los comentarios eran incluso especulativos de si se utilizó el aeródromo para dicho contrabando.

Reestructuración de Aeronautica del Guadarrama en 1.982.

Durante el verano de 1.982, el hasta entonces consejo de administración de Aeronáutica es relevado por otro con Jose A. Garvia como presidente, José Maria Useros como vocal y Bonifacio García de Frutos como secretario.

Este consejo tenía un plazo máximo -fin de año- para equilibrar la situación de la sociedad, darle una nueva imagen e intentar llegar a un acuerdo con los acreedores. Si en el plazo establecido no se conseguían los objetivos, este nuevo consejo dimitiría para nombrarse uno nuevo pero sin dejar de mantener la sociedad.

De esta manera se intentaba sobre todo que



los acreedores, dentro de las posibilidades, quedasen en la mejor situación posible.

El acreedor de mayor cuantía, la Caja de Ahorros de Segovia, puja fuerte por el aeródromo haciendo un primer aumento de capital, que fue respaldado posteriormente por la Diputación Provincial y el Exmo. Ayuntamiento de Segovia, reflatando así la sociedad.

Prácticamente coincidiendo con esto la escuela de vuelo de Manolo Alfaro traslada sus actividades a Campolara pero la escuela alemana continua año tras año ganando en asiduidad y actividad.

Durante estos 5 años, (1.983-1.988), Oerlinghausen es la única que mantenía la actividad de vuelo a vela en Fuentemilanos. Su operación era sólo en verano con un aumento de actividad progresiva e imparable, pero el resto del año no había actividad en el aeródromo. Realmente al estar ellos solos, campaban a sus anchas, trayendo todo el material y personal de vuelo así como su organización y sistema de operación. Organizaban todo desde Alemania y Fuentemilanos era la sucursal satélite de ellos. Hay que reconocer la magnífica labor que llevaron a cabo entre otros Ingo Renner, Fritz Henkel, Gehard Berwanger (Director de la escuela alemana), que con sus estancias veraniegas supusieron para el vuelo a vela español una referencia y una ayuda para el futuro así como un medio de supervivencia para Aeronáutica en estos duros años en que no había otra alternativa económicamente viable.

Gerhard Berwanger tomó el apodo de Lehrwagen (remolque vacío) por un hecho curioso. Era necesario trasladar a Alemania un LS4, y él fue quien trasladó dicho remolque hasta allí. Salió muy temprano, pero enganizó un remolque vacío por error. Partió hacia Alemania y ya en el control

aduanero la Guardia Civil le pregunta qué lleva en el remolque, contestando este que un velero. Comprueban los guardias el remolque devolviéndole las llaves y dejándole marchar (él ni siquiera se



bajó del coche), comprobando al llegar a Oerlinghausen, que el remolque estaba vacío. Desde entonces es conocido en Alemania como Gehard Lehrwagen.

El reconocimiento a nivel europeo y mundial de Fuentemilanos se basa en gran medida a esta labor de todo el personal de Oerlinghausen, que supo divulgar a los cuatro vientos lo que aquí se hacía.

Como muchas veces ocurre también salieron sus detractores, sobre todo en España donde muchos no

veían bien el que unos extranjeros vinieran aquí a aprovecharse de nuestra meteo. Para ir a tomar el sol eran bienvenidos pero para volar se les miraba con recelo.

También en 1982 comienza la andadura de Sabas Orejudo como regidor de la cafetería que perdura hasta nuestros días. Desde el primer momento Sabas conectó perfectamente con la filosofía de los alemanes, siendo uno de los pilares de la operación del aeródromo en verano. Sus buenas relaciones con Berwagen y con todo su equipo, hizo que año tras año, Sabas diera un servicio de cafetería y restaurante imprescindible para los pilotos y familiares.

Llegan los ultraligeros al Aeródromo en 1.983.

Empujados por la moda del vuelo fácil, se crea en Segovia una fabrica de ULM-SortAircraft (Fabricantes del famoso TANGO), apodo que le ponen por lo que se mueve, haciendo de Fuentemilanos su base de operaciones con escuela, centro de demostraciones para ventas y taller de mantenimiento.

El ir y venir de ultraligeros era constante y se convirtió en una rutina en el aeródromo durante los años siguientes y prácticamente, excepto Oerlinghausen, era la única actividad del aeródromo.

En 1984 es contratado como guarda Víctor, lituano que busca un futuro mejor en España. Empujado por una curiosidad y valentía inaudita, Víctor repara un ultraligero maltrecho y ni corto ni perezoso y sin tener ni idea de volar despega " a ver que tal vá", pero la maquina sufre la rotura de uno de los silent-blocks del motor y se vé obligado a aterrizar en un campo de girasoles cercano a ala pista sin consecuencias ni para él ni para el ULM. ¿Quién dijo miedo en aviación?

El vuelo a vela sigue totalmente supeditado a los alemanes y el verano. Los pocos españoles que vuelan lo hacen con material y personal alemán ante la falta de medios española.

En 1986 llega a Aeronáutica un nuevo gerente, Juan Sacristán, que sustituye a Adela Vidal y dirigirá la empresa hasta su jubilación en 1996.

Pese a que en estos años 1983-1988 no hay actividad aeronáutica por parte de la sociedad, se sale poco a poco adelante,



recuperándose económicamente del mal comienzo.

La clave de esto fue que apenas existían gastos en la sociedad (dicen que los mejores negocios son aquellos en que no hay que invertir), y los ingresos que llegaban de los alemanes, la cafetería y los ultraligeros eran prácticamente limpios para la empresa. De este modo se pudo recuperar la fatal situación económica dejada por la primera directiva.

Comienza la Escuela de Vuelo Sin Motor Española en 1.988.

Aeronáutica toma la iniciativa de comprar tres aviones (una remolcadora y dos veleros) para comenzar las actividades de vuelo de forma autónoma, a finales de 1988.

Ya en 1989 comienzan los cursos de iniciación con Miguel Cruchaga, Pedro Berlinches y Jacinto Serna

que se prorrogan en primavera y otoño además del verano realizándose cursos de iniciación y perfeccionamiento.

La actividad de los ultraligeros va perdiendo fuerza poco a poco ante la falta de ventas, y vá siendo relegada por el vuelo sin motor hasta que en 1.989 cesa la actividad de los ULM en Fuentemilanos. La convivencia del vuelo sin motor y los ULM al final se rompe tras

muchos años de convivencia.

Mi primer vuelo en Fuentemilanos lo recuerdo a bordo de un Tango en 1989 tras lo cual me apunté al curso de ULM del que, creo, fui uno de los últimos alumnos. No llegué a volar solo puesto que cerraron la escuela antes. Recuerdo algún vuelo con el tren de aterrizaje rozando los trigales, pasadas a los coches por la carretera a escasos metros de ellos, despegues a mínima potencia y alguna parada de motor. Con el tiempo y la experiencia me doy cuenta de que aquello, que me parecía normal e incluso divertido, era una auténtica barbaridad.

Poco a poco van apareciendo en el hangar algunos aviones particulares de pilotos locales así como de algún extranjero que deja su velero aquí por largas temporadas, y la actividad del centro de vuelo a vela se alarga durante todo el año.

A partir de 1.992 se empiezan a ver los resultados de la escuela de vuelo. Las promociones de pilotos van saliendo regularmente y se vislumbra un futuro más prometedor. El numero de horas de vuelo y remolques empieza a crecer, así como el número de exámenes de vuelo. El número de exámenes de vuelo se va incrementando.

o dur (un)9.3tperic(o)9.3(o ci)15.3(e)-0.7storuoren lia(esv)13.1(el)5.3a,tdtciC emar(r)6.1 se e(tr)6.4ao esc(el)6.4a(y)1323(no(.8(e)nsy)1323ponsí)11(un)9.4(de)9.e avceas elcuero. otr4.

ruptura de relaciones al año de iniciarse la convivencia, decidiendo Joaquín desplazarse a Campolara para allí realizar sus actividades. Siempre que ocurre algo de esto, TODOS perdemos.

También este mismo año llega a la administración de Aeronáutica Eduardo Cicuéndez, extremeño con memoria infalible, para apoyar las tareas de administración en el verano. Esta función temporal la venía realizando la hija de dicho gerente, pero en este año encontró trabajo a tiempo total y Eduardo ocupa su lugar, que aún regenta hasta la fecha. Eduardo siempre comenta que escribirá, desde su posición en Aeronáutica, un libro titulado "La idiosincrasia del vuelo sin motor y su p... madre".

Desde luego lo que está fuera de toda duda es su memoria infalible en la que cualquier duda o dato de vuelos es respondido al instante. Conoce a todo el mundo y todos le valoran por su trabajo que - muchas veces- es muy desagradecido y poco valorado.

Dos C-101 de Salamanca son autorizados a dar una pasada por la pista 34 un día de verano. Con un rugido y a más de 300 km/hr nos deleitan con la maniobra.

Tras esto sale Eduardo por la ventana de la segunda planta de la torre, donde entonces estaban las oficinas de Aeronáutica, siguiendo las ordenes de Sacristán (que no sabía que se les había autorizado) diciéndonos a los que estábamos en la plataforma: ¿le habéis cogido la matricula?



Comienza el crecimiento.

Hasta ahora, parte de la estancia de los pilotos en verano se realizaba en un improvisado camping junto al parking de veleros. En 1.993 se inaugura el camping del Aeródromo de Fuentemilanos con 270 plazas, piscina y 8 bungalows de madera para la estancia de los pilotos y sus familiares. Esto fue un gran acontecimiento dentro del aeródromo puesto que se cubría una parte de los servicios en que, hasta ahora, era deficitario. Los pilotos y familiares bien se merecían un lugar mejor acondicionado donde pasar sus vacaciones. La piscina

en especial fue muy bien recibida por todos ante el fuerte calor de Julio y Agosto aunque a los recién sueltos no les hiciera mucha gracia bañarse vestidos. Nunca llueve a gusto de todos.

Durante este año se consigue el primer vuelo de 1.000 Km de un Español, Pepe Gresa, que con su DG 600 cierra un circuito así escribiendo una página importantísima en el vuelo sin motor español. Este mismo piloto años después inicia una andadura como Promotor Nacional del Vuelo a Vela Español, una loable iniciativa de su parte en la que adquiere un biplaza Nimbus 4DM y pone en alquiler su monoplaza para cubrir la parte de instrucción en vuelo de distancias que aun en España está por desarrollar.

En 1.995 se produce el aumento de la flota de la escuela española con otra remolcadora y un monoplaza avanzado. Con la llegada de la Rallye 180 "DM" se llenaba la deficiencia de disponer de un sólo avión de remolque, que paraba la operación ante cualquier fallo, y así el servicio ganó mucho. También con el LS7 se cubre una parte del entrenamiento de los pilotos en la alta escuela donde poder optar a distancias de 300-500 Km o más, que con el Astir CS no era posible. Fue muy bien recibido por todos y apodado Saddam Hussein (SH).

En el primer remolque de la DM en Fuente pilotada por Antonio González se produce un fallo de una magneto en despegue al final de la pista, teniendo que soltarse el biplaza que remolcaba con escasos 25 metros de altura. La avioneta regresa a la pista con una sola magneto y el velero aterriza por derecho en un trigal cercano sin consecuencias para nadie. Para mas INRI, ese día había exámenes de piloto de planeador que tuvo que posponerse a la tarde tras el rescate del velero. Murphy cabalga de nuevo.

En la primavera de 1.996 se concluye la construcción de un nuevo hangar para veleros privados de casi 1.400 metros cuadrados, así como la mejora del camping con asfaltado de las calles de las parcelas y el asfaltado/alcantarillado de la plaza de entrada al aeródromo.

Con la construcción del nuevo hangar básicamente se consiguió que el número de pilotos locales aumentara rápidamente, viniendo al aeródromo pilotos privados de SantoTomé y Mora. Por fin se conseguía un ambiente de vuelo idóneo con pilotos intentando objetivos comunes de distancia fuera de la actividad alemana.

Durante este año se produce el relevo de la dirección de Aeronáutica por jubilación de Juan Sacristán, por Gonzalo Suárez que en los últimos años había presidido en Consejo de Administración de la sociedad.

Como fruto de la ampliación de flota se produce un paulatino aumento de la actividad en la escuela española frente a la alemana en los años 1.995,96 y 97.



Poco a poco, pero sin pausa, Aeronáutica va "comiendo" terreno a Oerlinghausen en sus actividades. No es que Aeronáutica pisara el mercado a los alemanes sino que cubría la parte que ellos no eran capaces de llenar o realizar, como es el mercado francés, español y pilotos centroeuropeos que por la razón que fuere no deseaban venir vía Oerlinghausen, que no conseguía por si sola llenar el aeródromo de veleros privados, ni de pilotos que alquilaran sus veleros.

Ante esta situación de retroceso de la escuela alemana, Aeronáutica no tiene mas remedio que "tirar del carro" como fuera, puesto que la supervivencia estaba en entredicho.

En primavera de 1.996 se produce un hecho significativo en Oerlinghausen: Gehard Berwanger deja la escuela para dedicarse a su propia escuela de globos. Este hecho no hace más que acentuar la crisis interna, producida básicamente por una importante bajada de la actividad del vuelo a vela en Alemania, por la falta de pilotos jóvenes en la cantera. Ante este vacío de poder es nombrado un nuevo director en Oerlinghausen, Hans Fricke, que toma las riendas para intentar mejorar la situación maltrecha.

Ruptura de la colaboración Hispano-Alemana (Abril 1.998)

Era la crónica de una ruptura anunciada que culmina a sólo dos meses de comenzar el verano del 98, el descenso de pilotos alemanes con Oerlinghausen precipita la situación.

Tras varias conversaciones y una reunión en Marzo entre ambas partes, Oerlinghausen decide no acudir a Fuentemilanos en la temporada 98 dejando una puerta abierta para una posible nueva colaboración en el año 99. Deciden tomarse un respiro a ver que ocurre.



Ante este reto el equipo de Aeronáutica se pone las pilas y ayudados por Técnicas Fotográficas (empresa de fotografía aérea que alquila dos Rally 235 para remolque), y una fuerte motivación, desarrollan una campaña espléndida, en contra de lo que algunos pensaban respecto a si los españoles íbamos a ser capaces de hacer lo que los alemanes habían hecho durante los 17 años anteriores.

Desde luego el reto era muy fuerte: si se conseguía una buena operación en pista, remolques, Briefing, Meteo etc., el futuro del aeródromo estaba asegurado. Pero si, en cambio, los servicios no estaban a la altura del las circunstancias, el futuro estaba en entredicho. Varios puntos jugaron a favor de Aeronáutica:

- Contar con la colaboración de Peter Schüder como enlace con el mercado alemán y además por su avión de remolque. Su función después sería realizada por Rolf Bredtmann en los años siguientes.
- La buena coordinación entre Técnicas Fotográficas y Aeronáutica con la operación de remolque.
- Y sobre todo la experiencia acumulada en los últimos años aprendiendo del sistema alemán de operación dentro del aeródromo.

Junio del 98: Antonio Camy estrena su LS1c. Tras un remolque hasta Otero de Herreros comprueba cómo se hunde desesperadamente y tiene que tomar tierra en un campo cercano al pueblo de Fuentemilanos incapaz de alcanzar la pista y por poco no toma antes que su avión de remolque.

Cuando llegamos al lugar de la toma para rescatarle estaba hechando sapos y culebras por la boca:"Vaya remolcadores que teneis..." "Vaya mierda de avion que me he comprado..." etc.

Al acercarnos al velero comprobamos que tiene los aerofrenos desbloqueados (ya antes el remolcador nos dijo que en el remolque iban saliendo y entrando los aerofrenos y pensó que el piloto lo hacia para probarlos), y tras preguntarle si se había percatado del tema, contesta:"es que este velero tiene los frenos diferentes, no se blocan! y lo hemos intentado en la pista tres pilotos y no hemos podido bloquearlos así que pensamos que serian así. NO COMMENTS.

Durante 1.998 se afronta un nuevo reto con la creación de un centro de mantenimiento de veleros que obtiene la autorización de Aviación Civil en Enero de 1.999 como Centro de Mantenimiento Autorizado (C.M.A.) N° 171. Este taller tiene como principal objetivo el mantenimiento de los veleros de la sociedad, que posteriormente aumenta con algunos particulares y en un futuro se espera pueda realizar reparaciones de cierta importancia.

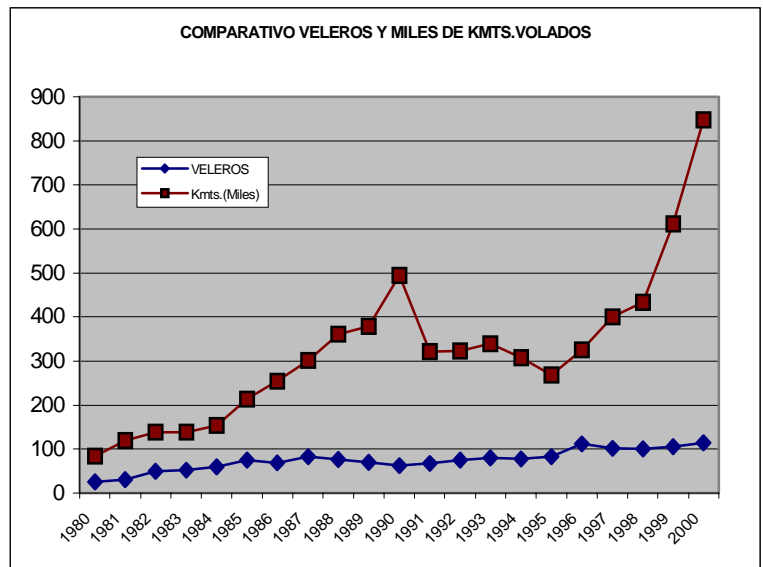
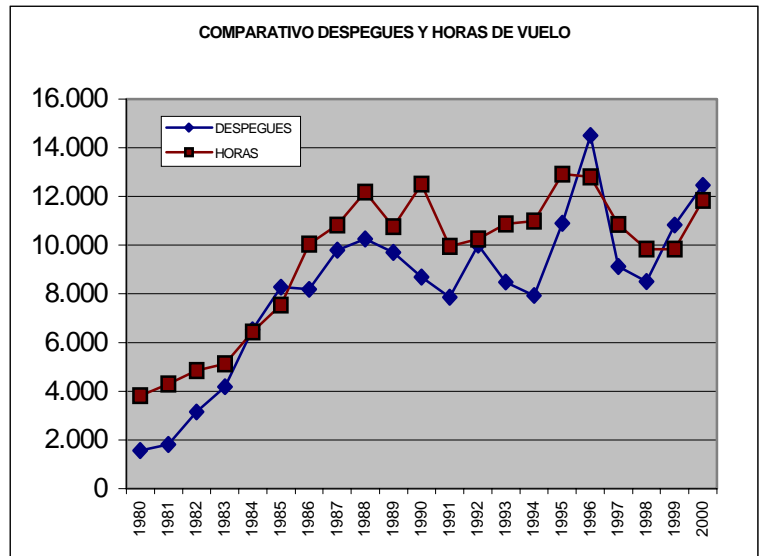
En Marzo de 1.999, Pedro Berlinches que desempeñaba las funciones de Jefe de Vuelos desde 1.990, decide dar un cambio a su vida profesional aceptando un contrato con Senasa en su escuela de vuelo de Ocaña. Su cargo es ocupado por Antonio Gonzalez hasta la fecha.

El año 1.999 y especialmente el 2.000 suponen una consolidación del Sistema de Organización Española acompañado de una excepcional meteoro en Agosto del 2.000 y un récord de asistencia de veleros, horas de vuelo, kilómetros recorridos y despegues.

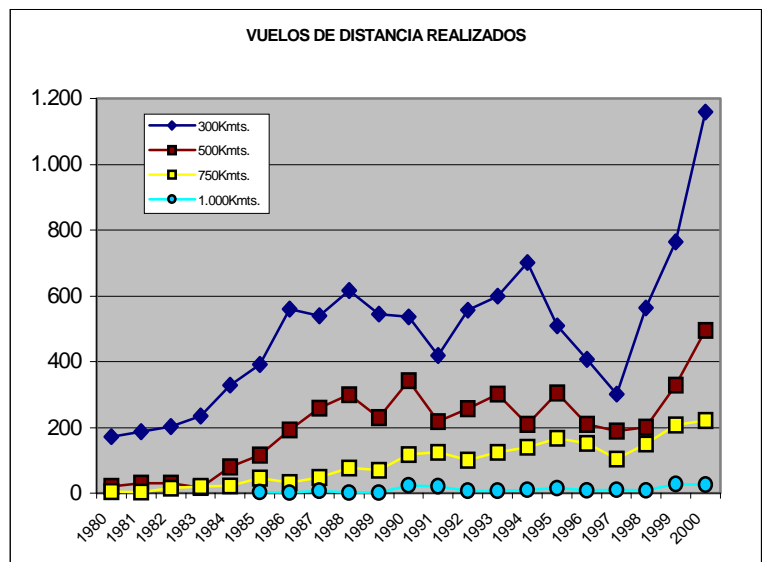
Ya nadie duda de la capacidad de organización de Aeronáutica tras 3 años de operación sin apenas problemas, y todos reconocen la labor del personal español y como han sabido solventar los problemas del día a día.

FUENTEMILANOS: 20 AÑOS DE ACTIVIDAD

ACTIVIDAD	DESPEGUES	HORAS	VELEROS	Kmts.(Miles)
1980	1.571	3.819	25	84
1981	1.825	4.300	30	119
1982	3.150	4.850	49	138
1983	4.190	5.125	52	138
1984	6.530	6.430	60	154
1985	8.280	7.544	75	213
1986	8.179	10.049	69	254
1987	9.787	10.836	82	301
1988	10.246	12.178	76	361
1989	9.700	10.756	70	379
1990	8.700	12.497	62	494
1991	7.857	9.943	68	322
1992	10.000	10.254	75	323
1993	8.479	10.883	80	340
1994	7.942	10.995	78	307
1995	10.900	12.909	82	268
1996	14.500	12.800	112	326
1997	9.134	10.857	102	400
1998	8.500	9.850	100	433
1999	10.831	9.836	105	611
2000	12.454	11.838	115	848
TOTAL	172.755	198.549	1.567	6.813



VUELOS	300Kmts.	500Kmts.	750Kmts.	1.000Kmts.
1980	172	21	5	
1981	187	31	3	
1982	202	30	15	
1983	235	17	20	
1984	329	80	22	
1985	392	116	46	3
1986	560	192	32	2
1987	540	258	48	6
1988	616	300	76	1
1989	544	229	70	2
1990	536	342	117	23
1991	418	218	125	20
1992	556	257	100	7
1993	600	301	124	7
1994	702	209	139	10
1995	509	304	167	15
1996	407	209	152	8
1997	302	189	103	11
1998	564	201	150	9
1999	764	329	208	27
2000	1.159	496	221	26
TOTAL	10.294	4.329	1.943	177



REFLEXIONES DESDE UNA VENTANA: “EL DE LA OFICINA”.

Desde que entré en AERONAUTICA aquí en Fuentemilanos a finales de Junio de 1.992 siempre he notado una animadversión creada hacia uno de los miembros del “staff” de la empresa: “El de la Oficina”. Lamentablemente, ese que mencionan algunas veces con síntoma de alejamiento en la distancia o en la posición dentro de éste deporte, soy yo.

Eso me ha hecho darle muchas vueltas al asunto y pensar que es lo que tiene de malo o poco bueno el desempeñar esa gestión dentro del vuelo sin motor, y he llegado a varias conclusiones:

1. “El de la Oficina” es el que tiene la desagradable tarea de pasar las facturas para el cobro a los clientes, pero claro, también es el que “clava” los precios sobre las espaldas del Piloto de VSM.

No cobro los precios por capricho sino que simplemente son los que marca nuestra Lista de Precios, los cuales de conformidad con los Pilotos o no, se publican y conocen, y aunque no se esté de acuerdo con ellos y se puede optar por hacer mas vuelos y uso de los servicios.



2. Encargado de cambiarles las fechas a los sufridos Pilotos que querían alquilar monoplazas de tal a cual día y les dice que no tiene espacio porque otros, y en el caso de mis compatriotas: alemanes, ingleses, etc. se les han adelantado los muy pèrfidos debido a que conocen sus vacaciones casi con 2 años de antelación y en Noviembre están en disposición de reservar.

No se hace por mero capricho y normalmente se intenta

contentar a todos los clientes pero como se puede ver es una tarea ardua y prácticamente imposible.

3. Que no tiene ni idea de VSM porque no tiene la Licencia, ya que como La Escuela siempre tiene bastantes alumnos, “el de la Oficina” es el último para todo relativo a hacer vuelos, y siempre está el “Piloto de Salón”, que viene a pasear a los “niños” en biplaza con su Licencia de VSM, cogida por las renovaciones por la mínima de horas, echando en cara la falta de vuelos que tiene “El de la Oficina”.

Cabe comentar que en lo que a mí respecta lo intenté realizar al principio dejándolo por imposible después de varias tentativas de volar (fuera verano o invierno) y venir alumnos, claro está que esto es una SA y hay prioridades que entiendo y acato, pero me disgustan los comentarios que algunas veces han saltado por ignorancia o malicia.

4. Que está obligado por el punto 1 a tener que poner en práctica todos los proyectos que los Pilotos VSM, a veces con la mejor buena fe del mundo, y otras porque cuando no vuelan o en su vida cotidiana piensan en poder volver a volar se entretienen en darle vueltas a ideas que desde un punto de vista práctico y coherente son inviables o de difícil puesta en práctica en ésta Sociedad por diversos factores.

No quiero ofender a nadie, pero primero: la mayoría de los proyectos han sido y siguen siendo considerados con anterioridad a proponérselos estos Pilotos, segundo: no existen, desgraciadamente, medios disponibles para todos ellos en ésta empresa y hacemos muchos malabares para lograr seguir adelante, este deporte no genera una millonada y existen también muchos gastos que soportar con el fin de dar un buen servicio, y tercero y con todos los respetos: I'm just a worker, sólo soy uno de los trabajadores de ésta empresa y no tengo atribuciones para poner en

marcha los proyectos, en todo caso me pueden solicitar mi opinión, lo cual hice, hago y haré encantado, pero solo eso: Opinar.

5. “El de la Oficina” se encarga de obtener los mapas vía Internet de la Meteo, contactar con el C. Meteorológico de Valladolid para las previsiones de la zona, etc., pero claro, no es el que habla en el Briefing dando las explicaciones del desarrollo del día. Realmente no es nadie para opinar de cómo puede ser el día de condiciones para el vuelo. Claro está que eso no tiene mérito ni la experiencia acumulada aunque sea sólo de haber asistido a cientos de Briefings y haber visto mas de 2000 días de actividad en Fuentemilanos no le dan a ésta persona capacidad para ello.

Cabe destacar que siempre se dan “palmaditas” en la espalda a los remolcadores, jefes de vuelo etc., y otros miembros del “staff” colaboran con su granito de arena y nos enorgullece también ver a los Pilotos hacer buenos y largos vuelos. Remarco un artículo que se ha publicado meses atrás acerca de la organización de Fuentemilanos y que no ha reflejado a todos los miembros, es decir y como siempre ni son todos los que están ni están todos los que son”. No soy un experto ni tampoco lo pretendo pero si que comento que mucho de lo que sucede en los buenos meses de verano tiene que ver con lo que yo haga.

6. “El de la Oficina” está obligado a suministrar bajo mandato con la palabra mágica “hazme”, Certificados de Horas de VSM y Avioneta, Informes de Horas para estadísticas y un sinfín de variopintos memorándums con todo tipo de datos, etc., pero eso no impide que en las planificaciones se equivoque “El de la Oficina” cuando aparecen veleros y Pilotos que no han hecho una reserva previa. El concepto de éste trabajo es que un ordenador eso lo hace solo y “El de la Oficina” sólo tiene que apretar un botón.

No me quejo de dar información ni opciones y quines me conocen bien saben que lo hago de buen grado, pero me gustaría puntualizar que muchas cosas de las que se solicitan dado que el sistema del programa actual es anticuado y aunque el nuevo está a punto de llegar, me obliga a realizar informes y listados casi manualmente, y sería de agradecer un poquito de gratitud, que a pesar de lo que se piense, sea verano o invierno en ésta empresa no falta nunca trabajo por hacer.

7. Así mismo, se debe encargar de ayudar a empujar, remolcar, enganchar cables de los planeadores, correr planos, etc., por decreto, sin pensar si entra dentro de sus obligaciones o no, y en algunos casos con críticas de los “Pilotos de Salón”(Los cuáles por cierto, pertenecen a la fauna de hablar y opinar sin mover un dedo) o de los mismos Pilotos. También aunque esté dedicado a lo suyo y si el Personal de Vuelos está ocupado le buscan en su despacho, para que deje todo lo que está haciendo y ayudar a sacar los planeadores del hangar de los veleros privados o dar gasolina si nadie del personal lo puede hacer en ese momento. No hay espera, “El vuelo debe continuar”.

“El de la Oficina” no trabaja ni más ni menos que cualquier otro miembro del personal de éste Aeródromo pero no se le ve desde un punto de vista positivo en ninguna ocasión, ni se le menciona o agradece la ayuda cuando se logra un buen vuelo, ni tiene un segundo de gloria o exaltación cuando se consigue algún vuelo de 1000 Km, o cualquier tipo de record o logro dentro de la actividad, y afortunadamente para “El de la Oficina” y lo digo con conocimiento de causa en muchísimas ocasiones su apoyo, ayuda o gestión es tan importante como la firma de un Comisario FAI en un Plan de Vuelo de Distancia. No me quejo de dar información ni opciones y quines me conocen bien saben que lo hago de buen grado, pero me gustaría puntualizar que muchas cosas de las que se solicitan dado que el sistema del programa actual es anticuado y aunque el nuevo está a punto de llegar, me obliga a realizar informes y listados casi manualmente, y sería de agradecer un poquito de gratitud, que a pesar de lo que se piense, sea verano o invierno en ésta empresa no falta nunca trabajo por hacer.

Esta labor que me gusta realizar en ocasiones se me ha hecho odiosa por la sencilla razón de atribuirle todo el mundo en el deporte del VSM la carga de todo lo que se considere oportuno independientemente de que le corresponda o no.

Finalizando ésta reflexión he de decir que muchas de las cosas buenas que pasan en éste Aeródromo de Fuentemilanos han tenido que ver con el trabajo realizado por “El de la Oficina”, y que he ayudado

en muchas cosas insignificantes tal vez para los Pilotos, pero cotidianas y de uso, y en ocasiones importantes para el día a día de ésta actividad y de los que profesional o deportivamente la realizan. Lamentablemente, y no sólo en esto he de reconocer que se me ha reconocido mi labor más por parte de los Pilotos de Escuela y Privados de otros países, y que algunas veces solo vienen un par de semanas, que los que me conocen hace años y están aquí casi de continuo, y por supuesto españoles. Me gustaría que en éste país cambiásemos el "chip", pero sobre todo en este deporte que es lo que yo veo todos los días.

Esto solo es una reflexión personal y no pretendo sentar cátedra, lo único que me gustaría es dar a conocer algo que es agradable de sentir de los demás: Respeto. Y eso humildemente creo que me lo he ganado. Salud y grandes vuelos para este año 2.001.

Eduardo Cicuéndez.

Marzo 2001.