

Carlos Alós Trepas, Decano de los pilotos comerciales españoles
**“Lo que estamos haciendo desde la Junta
de Gobierno es
para nuestros nietos”**

Óscar Chaves

En el año 2000 Carlos Alós, que se hallaba destacado entonces en Toulouse como piloto de pruebas de Airbus, recibe una llamada de su antiguo colaborador José Fernández-Coppel en la que le pone al corriente de la delicada situación que vivía el Colegio y le transmite la importancia de aportar a sus primeras elecciones una figura de incontestable prestigio profesional entre los pilotos españoles. La candidatura de Alós venció por amplia mayoría, pasando la profesión a encarnar en la figura de su primer decano los valores y referencias profesionales que la institución se disponía a recuperar con urgencia. Después de ganar varios premios internacionales de acrobacia, fundar el Club José Luis Aresti, presidir durante seis años el RACE, probar decenas de aviones y formar a cientos de pilotos en la aviación general y en Iberia, Carlos Alós asume el reto de dirigir una entidad que daba sus primeros coletazos. Con él repasamos su recorrido profesional, deportivo e institucional y algunos de los aspectos menos conocidos de una persona que ha dedicado apasionadamente su vida a la noble profesión de volar.

—¿Cómo te iniciaste en el mundo de la aviación?

—A los 14 años yo tenía claro que quería ser piloto profesional, pero como no existía otra vía de acceso reglada opté por la única opción, la formación aeronáutica militar. Cuando yo le dije a mi padre que quería ser piloto militar él me hizo una pregunta muy clara: “¿tú tienes vocación de militar?” Yo le dije que a mí lo que gustaba era volar y que nunca había tenido relación alguna con el ejército. Él me contestó que debía asesorarme por alguien que estuviese volando en líneas aéreas y mien-



El piloto y escritor del conocido libro “Juan Salvador Gaviota”, Richard Bach, junto a Carlos Alós en el aeródromo de San Chiridrián, a principios de los ochenta. / Archivo personal

tras realizar una carrera. Empecé la de Ingeniería Química, que abandoné al año y medio para dedicarme plenamente al vuelo. Entonces me asesoraron varios pilotos de línea, como Juan Llorca o Jorge Solé, que eran de Barcelona y llevaban ya muchos años en Iberia. Tuve la gran suerte de pertenecer a una familia aeronáutica, toda mi familia tiene una gran afición y mi padre, piloto deportivo, pero experto, con más de 5000 horas de vuelo fue mi mejor apoyo y ayuda tanto en el aspecto técnico como material.

—¿Cómo fueron tus inicios como piloto?

—Mi primer vuelo lo hice el día 19 de septiembre del año 63 y había cumplido el 13 de septiembre 17 años, es decir, mi suelta se produjo seis días después de haber cumplido esa edad. Terminé el curso de avión en diciembre de ese año y a partir de ahí empecé a volar con gran frecuencia.

Esta es una profesión donde el factor vocacional es clave, es un previo que tiene que existir. No podemos pensar en los pilotos que se acercan a la profesión solo por unas comodidades de vida maravillosas. Yo recuerdo que el tren me dejaba a cuatro kilómetros del aeródromo de Sabadell y tenía que ir a pie la mayoría de las veces hasta el campo de aviación.

—¿Dónde te formaste?

—Me formé en el Aeroclub Barcelona-Sabadell. Me volqué de lleno en el vuelo acrobático de forma autodidacta en mis principios, lo que me permitió realizar un montón de horas —muy bien hechas— de habilidad manual, de tal forma que cuando llegué a Iberia, en 1968, ya tenía 3.100 horas.

—En aquel momento eras el piloto más joven de Europa en una compañía aérea...

—Efectivamente, era el más joven. Entré en la compañía con 21 años, tras hacer la mili como voluntario en aviación.

—¿Cómo te introdujiste en el mundo de la acrobacia?

—Mi padre estaba muy volcado en los temas de acrobacia: él la practicaba en el Aero Club de Barcelona-Sabadell con los aviones que



Alós durante una exhibición aérea el día de San Isidro en Cuatro Vientos.

centenario de la aviación



1967. El padre de Carlos Alós le da los últimos consejos antes del Campeonato de España de Acrobacia Aérea celebrado en Sabadell. / Archivo personal

había en la época como la Bücker. Le encantaba dar piruetas. El aeroclub, donde había una gran actividad, fue pionero en la práctica y desarrollo de la acrobacia dentro de la aviación civil y deportiva. Dos años después de mi suelta ya realizaba alguna cosa interesante. Por aquel entonces, en el año 1967, José Luis Aresti me vio volar un día y me dijo: "tienes nivel, ¿podría contar contigo para que te sometieses a un entrenamiento dentro de un equipo?" Me estaba ofreciendo entrenarme con el Equipo Español de Vuelo Acrobático, que se hallaba concentrado en Albacete, con aviones más serios. Yo acepté encantado de la vida.

—¿Había más civiles en este Equipo?

—No, de hecho yo fui el primer civil que se integra en el equipo. En Sabadell yo me entrenaba con otros dos pilotos con los que volaba con cierta asiduidad y teníamos nuestro prurito personal de superarnos día a día. Así que sugerimos que en lugar de irnos a Albacete a entrenarnos, lo hiciéramos en Sabadell. Aresti pensó que podía ser útil que un piloto antiguo del equipo, responsable, serio y entrenado, como era el Capitán Quintana Arévalo —hoy Teniente General— se viniese a Sabadell con un par de aviones y se dedicase a ponernos al nivel necesario para asistir

Aresti quedó muy satisfecho del resultado que se había conseguido con pilotos civiles, vio que no había ningún impedimento en integrar a civiles y militares.

al campeonato de Europa. Aprovechando esta circunstancia, se incorporaron dos pilotos civiles más al entrenamiento y finalmente también en el Equipo Nacional, los Sres Balcells Matas y Amengual Mulet hoy Cte. de Iberia el primero e Ingeniero Superior el segundo con un amplio y brillante currículo profesional ambos.

Estuvimos aproximadamente un par de meses entrenándonos de forma asidua, durante junio y julio, aprovechando las vacaciones escolares —yo estaba entonces en la universidad— y en agosto asistimos al Campeonato. Y la verdad, hicimos un papel bastante decente. Quintana quedó tercero y yo sexto y el resto de nuestros compañeros en puestos de clasificación.

Aresti quedó muy satisfecho del resultado que se había conseguido con pilotos civiles, vio que no había ningún impedimento en integrar a civiles y militares. Y a partir de entonces ya no me bajé del equipo acrobático. Al año siguiente, en 1968 fuimos a Magdeburgo (República Democrática Alemana) al Campeonato del Mundo; en el año 69 otra vez al Campeonato de Europa a Carcassonne (Francia). En el 70 estuvimos en Inglaterra en el Campeonato del Mundo, en el 72 en Salon de Provence en Francia en la misma



Carlos Alós con Serrano de Pablo. / Archivo personal



Alós sigue conservando su gran afición por la acrobacia. En la imagen, tras tomar tierra después de una exhibición en Ocaña, junio de 2002./O. Ch.

competición y así sucesivamente hasta que, por circunstancias, esos aviones y ese equipo acrobático prácticamente desapareció. El Tte General Ramiro Pascual Sanz, Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, institución que era propietaria de los aviones, decidió que estos fueran llevados a la AGA para sacarles partido con los alumnos e instructores. El problema es que en la AGA, aunque el material humano es maravilloso, el trabajo que se realiza es tan denso que no les quedaba tiempo para dedicarlo a un entrenamiento de acrobacia serio y continuado.

—¿Qué pasó con los acróbatas que no eran militares?

—Al cabo de tres o cuatro años Ramiro Pascual, que también era Presidente del RACE, se dio cuenta de que en esta entidad había gente como yo, como Castaño y Gil de Montes, que volábamos en Iberia y que podría realizar en Madrid una importante labor de captación. Entonces a mí se me ocurrió que con unas Bücker cedidas por el Ejército,



En el Campeonato del Mundo de Acrobacia de 1968, República Democrática Alemana.

nuestro conocimiento y apoyándonos en la Federación Aérea Nacional, podíamos crear un club de vuelo acrobático, y así nació el Club José Luis Aresti.

—¿Recibíais algún tipo de apoyo por parte de la Administración?

—La Administración de entonces realmente tenía cierta sensibilidad con los temas aeronáuticos. Hay una cosa muy importante y es que en esa época el Ejército del Aire y Aviación Civil vivían simbióticamente. Había un Ministerio del Aire y una Subsecretaría de Aviación Civil que era una especie de ahijada del primero. Entendía que le beneficiaba porque gran parte de las vocaciones que se generaban en la aviación civil y deportiva irían luego a la parte profesional militar y era esta parte la que luego aportaría pilotos a la aviación comercial. Todo esto estaba estructurado en una pirámide troncal en cuya base se hallaba la aviación deportiva y militar, y aquí es muy importante el Real Aeroclub de España (RACE), donde conflúan ambos intereses.

centenario de la aviación

—Y entonces se inicia tu larga etapa al frente del RACE...

—En mí se dio la circunstancia de que me habían designado Jefe de la Sección de Vuelo Acrobático del RACE y a la vez estaba metido en la Comisión de Vuelo Acrobático de la Federación Nacional de Deportes Aéreos (FENDA). Era la persona que servía de bisagra entre ambas instituciones, y por tanto, de manera indirecta, entre el Ministerio del Aire y la Delegación Nacional de Deportes. Caí justo en el momento oportuno para potenciar cosas que yo siempre había deseado.

Cuando ya llevaba cinco o seis años al frente del Club Aresti, y habíamos conseguido que Aviación Civil nos financiase varias aeronaves y formado a varios pilotos de líneas aéreas como acróbatas, un día, me vino un directivo del RACE a pedirme un favor, porque así es como fue. Se acababa de producir la desaparición administrativa del Ministerio del Aire, que pasó a denominarse Ejército del Aire y a depender de Defensa. Además, se creó el Ministerio de Transportes y la aviación civil pasó a depender de él. Determinados presidentes de Aeroclubs de España se dieron cuenta de que había llegado el tiempo del reemplazo en el RACE y que era importante dar un cambio de imagen. Así que pensaron que alguien con mis características serviría para hacer una transición adecuada. Nos hallamos en el año 81, justo en el cambio político cuando se desmontan muchas instituciones que dependían de la institución militar. Tuve que dejar la Presidencia del Club José Luis Aresti, aunque seguía haciendo acrobacia e instrucción con ellos. De hecho, llegué a hacer unas 350 horas de entrenamiento acrobático en doble mando.

—¿Cómo viviste esta etapa de dedicación a los deportes aéreos?

—En el RACE estuve hasta el 87, lo que en cierto modo me hizo polvo porque me privó de muchas horas de entrenamiento y me cortó la evolución deportiva, pero bueno, era una época complicadísima. En aquel momento nacían una gran cantidad de disciplinas aéreas deportivas (como vuelo libre y ultraligeros). Yo me

apoyé en dos personas clave, Eduardo Castellanos, director técnico del RACE y profesor del INEF, que había practicado todos los deportes aéreos y Alejandro Rosario, que se puso al frente de la Comisión de Enseñanza. Nuestra idea era que la FENDA se tenía que dedicar al aspecto puramente deportivo y a la regulación de las prácticas que no tuviesen una titulación aeronáutica reconocida y el RACE a las disciplinas ya reguladas, que entonces solo eran la aeroestación, el vuelo con motor y el vuelo a vela. Había que convencer a la gente de esa dicotomía y sobretodo a la administración, una administración que en aquella época se vacía de pilotos.

Eduardo, Alejandro y yo teníamos en mente la idea de estandarizar los procesos de enseñanza y formación desde los aeroclubs para, una vez adquiridos los suficientes conocimientos sólidos de acceso a la profesión, construir sobre eso los cimientos de una futura carrera de pilotos. Los fallecimientos de Eduardo y Rosario en sendos accidentes de aviación fueron unas pérdidas muy importantes para el RACE y la profesión, que intenté subsanar con la participación de grandes entusiastas como Joaquín de las Cuevas o la familia Fernández-Coppel. El desaparecido patriarca Enrique fue un magnífico consejero y su hijo José volcó en la Secretaría Técnica del RACE toda la energía de sus 19 años y su pasión por los deportes aéreos. Eran momentos de profundos cambios en la sociedad española, muy complicados para la aviación, pero al menos nuestro paso por el RACE permitió asegurar la existencia de la institución y dar soporte técnico a las nuevas modalidades deportivas.

Posteriormente se abre una etapa en el RACE en la que la entidad declinó hacia una actividad más social que técnica, donde yo no encajaba. El ejército había entregado al RACE un valioso material e infraestructuras para promover la aeronáutica y se estaba utilizando para otros fines, algo que a mí me hacía sentir muy mal. Pedí un cambio de estatutos y estructura en el RACE que no fue apoyado por los presidentes de los Aeroclubs porque ellos veían que su

ambiente social se les podía venir abajo. Hay aeroclubs que son el club social más importante de la ciudad lo cual hubiese sido magnífico si se hubiese sabido utilizar para ayudar a potenciar la Aviación Deportiva en todos los casos pero desgraciadamente no fue siempre así.

Luego propuse que el RACE fuera dirigido por gente que tuviera una titulación aeronáutica, estos se posicionaron en contra y tuve que dimitir. En esos seis años se elaboraron muchas reglamentaciones de tipo técnico aeronáutico y competiciones deportivas, que al socio del RACE en gran parte le traían sin cuidado.

—¿Cómo te iniciaste como piloto de pruebas?

—En 1988 y por una serie de circunstancias favorables, recién casado, Iberia me envió a la Escuela de Pilotos de Prueba de Cranfield para realizar un curso. Este, que duró 11 meses fue muy interesante y muy duro y no me arrepiento en absoluto de haberlo hecho, aunque ahora habría que valorar la rentabilidad que la compañía obtuvo con él, porque a mí me ha utilizado más Airbus que la propia Iberia en ese aspecto.

En el año 90 Iberia me envió a Toulouse a hacer el curso de A-320 y tuve el privilegio de ser el primer piloto que probó este avión. Hice un vuelo a petición de la DGAC española para certificar el avión, requisito indispensable para que Iberia pudiera comprar y operar con él en España. Después realicé la entrega de más de veinte aviones para Iberia. En esa época mi vida se dividía entre España y Toulouse. En el 97 me encontré con la sorpresa de que el Presidente de Airbus, sin yo saberlo, había solicitado a Iberia mi cesión para trabajar como piloto de pruebas en la casa francesa. Y desde ese año hasta octubre de 2000 estuve con un grupo de unos veinte pilotos de pruebas en Francia. Eso sí, una semana al trimestre, tal y como yo exigí, trabajaba para Iberia en España, porque Iberia ha sido siempre como mi propia casa y ese vínculo quería conservarlo.

—¿Y cómo instructor?

—En el 94 me fui a hacer el curso de A-340 a Miami y posteriormente me nombraron Jefe de Instrucción de

la Flota. Durante dos años, me dediqué a la formación de pilotos de las flotas de A-340, A-320, B-727 principalmente. Fue un trabajo muy gratificante: los resultados fueron positivos al 100 %.

—Te perdiste gran parte del proceso de gestación del COPAC, ¿cómo acabaste como decano?

—Seis meses antes de regresar a España, José Fernández-Coppel, me solicitó que me presentara a decano del COPAC y le dije que sí, aunque necesitaba un tiempo para ponerme al día de los asuntos de la institución, porque yo estaba muy descolgado. Para mí fue un honor que me ofrecieran ese puesto.

—¿Ha contribuido el COPAC a cambiar la imagen de los pilotos ante la administración española?

—No cabe duda de que hasta ahora no se nos escuchaba y ahora hablamos y se nos escucha. Deseo que surjan muchas áreas como la actual de Aeropuertos, Navegación y Medio Ambiente (ANAMA) del COPAC para colaborar con la Administración en los temas que nosotros conocemos y que la opinión de los pilotos se tenga realmente en cuenta. Se trata de conseguir un tejido en la aviación civil española donde estén presentes los pilotos, porque hasta ahora hemos prácticamente olvidados. Y para eso, entre otras cosas, es importante que tengamos una formación y madurez humanística y técnica que nos permita el que nuestra opinión sea reconocida por la sociedad y por el Estado. A mi entender necesitamos de una Formación Reglada del estilo de la que ya dispusimos en su día por mediación de la ENA y que hoy sólo podríamos obtener en el seno de la Universidad completando a la vez la función investigadora que toda profesión técnica requiere.



Gil de Monte, Castaño y Alós en las instalaciones del RACE en Cuatro Vientos, a mediados de los ochenta. / Archivo personal

—¿Cuál es tu valoración de estos años al frente de la institución?

—Es tremendamente positiva. Hemos pasado de algo que era una idea a materializar esa idea si no en un 100 % sí en un 60 %. Y ahora nos queda un 40 %, quizás la parte más importante, y esa es la razón por la que me he vuelto a presentar para presidir esta legislatura. Quedan

aún muchas cosas por hacer y sacar adelante. No es que esté haciendo nada especial por el Colegio, simplemente aglutino a un grupo de personas que tienen una forma parecida de pensar. Los que estamos aquí trabajando somos conscientes de que recibimos directrices de todos los pilotos.

Lo que estamos haciendo desde la Junta de Gobierno es para nuestros nietos. A diferencia de otras instituciones donde los logros son para mañana, el COPAC se engañaría si pretendiese dar golpes de efecto de un día para otro. Hay que tener mucha paciencia, algo que muchas veces choca con los nuevos cambios en la aviación, que se producen de hoy para mañana, repentinamente.

Durante dos años, me dediqué a la formación de pilotos de las flotas de A-340, A-320, B-727 principalmente. Fue un trabajo muy gratificante: los resultados fueron positivos al 100 %.