

Estudiar en la ETSI Aeronáuticos

La paulatina normalización de la vida social y el incipiente progreso económico, permitían que se fuesen incorporando a los estudios de ingeniería en los años 50 y 60 alumnos procedentes de estratos sociales bajos y de familias de ambiente republicano, que se mantenían políticamente neutrales en la época. El sistema socioeconómico y el sistema educativo filtraban a los ya relativamente numerosos estudiantes de enseñanza secundaria, de modo que los muy inteligentes solían ir a carreras que daban más posición social que una ingeniería y los mediocres no pasaban de selectivo o iniciación.

Los estudiantes de Ingeniería Aeronáutica formaban un grupo compacto, vocacional, muy centrado en la profesión. Por aquel entonces las salidas típicas eran CASA, Iberia, los aeropuertos y, fuera del sector, las empresas de automoción y de maquinaria mecánica. La pequeña penitencia de tener que estudiar el primer año fuera de la Escuela, como curso selectivo de ciencias, en las universidades tradicionales, era muy bien recibida por el desahogo que suponía al ser el nivel de exigencia claramente inferior al de las escuelas de ingeniería. Con este sistema desaparecieron las academias preparatorias que, no obstante, subsistieron como apoyo a los alumnos del duro curso de iniciación; aunque perdiendo lógicamente mucho de su peso y su prestigio.

Ya en la Escuela, tras aprobar todas las asignaturas del Selectivo, se entreveía el ambiente estimulante en que se desenvolvían los alumnos de los cursos altos, aunque a los «as-

pirantes» de iniciación no se les considerase del todo «dentro». Y eso era porque sólo lograba entrar uno de cada tres, aproximadamente. Las clases eran por la tarde, en la Escuela de Ingenieros Navales, donde permanecerían hasta 1962. Este curso de iniciación, que era muy duro, estaba compuesto por alumnos procedentes del selectivo de ciencias y alrededor de una docena de ayudantes que seguían una versión ligeramente distinta denominada curso de acceso. De todas formas tenían en común el 90% del contenido.

Una vez superado completamente —había que aprobar también todas las asignaturas entre junio y septiembre— el curso de iniciación, o de acceso en su caso, el primer día de clase de 1º curso todos los alumnos —de 30 a 40— eran recibidos por el Director, José Pazó, en el bar de la Escuela y les invitaba a desayunar. Había una ceremonia informal de bienvenida y se les daba un carné de estudiante de la ETSIA, forrado en cuero y bien impreso.

Pasados los dos filtros previos mencionados, los alumnos ya estaban anímica y literalmente «dentro». De todos modos había una jerarquización muy marcada entre los diversos cursos y los de cursos altos miraban por encima del hombro a los recién llegados. Una situación parecida ocurría con los ayudantes que, con frecuencia, eran acogidos con frialdad. Aunque la peor par-

Prácticas de instalaciones de avión en la Escuela de Ingenieros Navales.

te la llevaban unos alumnos atípicos, de nuevo cuño en aquella Escuela, que eran los alumnos libres: no tenían derecho a asistir a clase ni a concurrir a los exámenes parciales, ni a hacer las prácticas en el período común. Al final del año debían hacer las prácticas y los exámenes finales en un corto espacio de tiempo, con la consiguiente disminución de su rendimiento. Pero ello permitía a algunos alumnos trabajar al tiempo que cursaban los estudios, o poder matricularse de sólo unas pocas materias, cuando se habían aprobado las demás el año anterior –a los libres se les guardaban las asignaturas aprobadas hasta el curso siguiente–.

La implantación del Plan 1957 iba acompañada de la progresiva desaparición del Plan 1949. Pero el aumento del número de alumnos, del que se hablará más adelante, planteaba problemas logísticos que debían ser atendidos. Por ese motivo, aunque los tres primeros cursos del Plan 49, en vías de extinción, se daban en Navales junto con los que se iban introduciendo del Plan 1957, los cursos 4º y 5º se daban en días alternos en el INTA. Así en 4º, los lunes, miércoles y viernes todas las clases eran en Torrejón de Ardoz, como ocurría con 5º los martes, jueves y sábados. Obviamente se buscaban las materias impartidas por ingenieros del INTA o aquéllas en que era imprescindible contar con el apoyo de talleres y laboratorios apropiados: por ejemplo Motores de reacción, Hélices, Metalotecnia, etc. en Torrejón, en 4º; frente a Aeropuertos, Radiotecnica o Aerodinámica aplicada, en Madrid. O Ensayos aerodinámicos y Experimentación en vuelo, u Organización y Dirección de talleres en el INTA en 5º; frente a Radar, Economía, o Balística, entre otras, en Navales. Aún se conservan unas hojas en papel ozalid con los horarios completos del curso 58–59 que celosamente guardó Angelines Machín para la posteridad.

Dada la premura con la que se vivía el proceso de industrialización y a la vista de que era necesario contar rápidamente con profesionales bien formados pero a la vez con fuerte sentido práctico, se habilitó un plan acelerado para los estudiantes de ETS que fueran ayudantes de ingeniero. En la ETSIA, siguiendo las directrices de la Orden de 17 de abril de 1963, se modificaron los calendarios de 4º y 5º para los que tenían el título de ayudante de modo que 4º terminase el 30 de abril y acto seguido comenzase 5º para finalizar en Navidad de ese año, con unas breves vacaciones de verano en agosto, en las que los estudiantes tendrían que hacer una serie de ejercicios y actividades programadas. Los diez alumnos que se acogieron

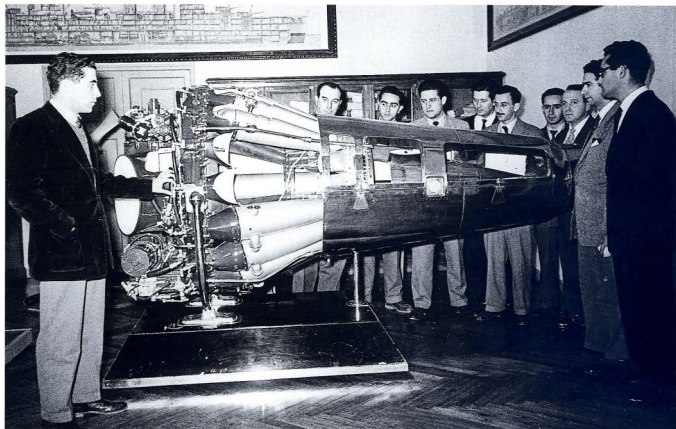
a este procedimiento abreviado consiguieron un título en seis meses menos de lo normal. Este sistema no resultó igual de positivo en otras ingenierías y no volvió a repetirse la experiencia.

La alta demanda de ingenieros, industriales, agrónomos, de caminos, etc, bien percibida por los estudiantes y las familias que estimulaban y alentaban a sus hijos a seguir carreras con futuro, provocó la primera masificación de la Escuela. Así, la 1ª promoción del Plan 1957, que aprobó iniciación en 1959, contaba con 31 alumnos –más 17 procedentes del acceso para ayudantes, siendo este año el único que fue realmente numeroso por lo novedoso y la percepción equivocada de que sería sencillo–, que crecerían a 44 en 1961, 64 en 1962 y 70 en 1964.

La tranquilidad de los 200 alumnos de 1957 se vio desbordada por la irrupción de los «iniciantes» llegando a 400 alumnos en 1963 y, posteriormente, con los matriculados en selectivo, que también se estudiaba en la Escuela desde 1964. Por ello en 1965 se alcanzaban los 1.200 alumnos. Por supuesto para entonces ya estaba en pleno funcionamiento el edificio nuevo de la ETSIA, como se comentará más adelante. Pero en esos años locos de 1958 a 1962 los alumnos tuvieron clase hasta en cinco lugares diferentes: Navales, Agrónomos, Arquitectura, la propia ETSIA y el INTA. No quedaba otro remedio ante la avalancha que aún subiría en 1970 a 1.700 alumnos y ahí se paró prácticamente durante décadas.

Esta tremenda masificación fue vivida con desánimo y preocupación por los profesores, el personal de administración y servicios y los propios alumnos. Se sentía la pérdida del ambiente de proximidad y de calor humano de pocos años antes. Desde mediados de los años 60 todo se tornaría más frío y distante, y en los estudiantes se iría difuminando la vocación y la pasión por la aeronáutica, al sumarse la masificación con un contenido de planes de estudio que alejaba los aviones de las aulas. Para sentir el embeleso de los aviones u oír el ronroneo de los reactores, los estudiantes más vocacionales tenían que acercarse por su cuenta al aeropuerto de Barajas y vivir su vocación desde la terraza del edificio principal, abierta sobre el área de estacionamiento de aviones, o llegarse hasta los otros aeródromos de la región.

La masificación fue tan tremenda en numerosas facultades y escuelas de toda España, por el enorme auge económico y social que acontecía, que el propio Ministerio de Educación y Ciencia preparó un Decreto (BOE de 1 de junio de 1967) por el que se prohibía la asistencia a



clase de los alumnos libres en las universidades que tuvieran más de 10.000 alumnos, terminando, momentáneamente, con el alumno «libre-oyente» tan popular de la época.

A pesar de la masificación de los primeros cursos –1º y 2º eran también selectivos en el Plan 1964–, las promociones reales en cursos altos eran numerosas pero no tan agobiantes y, además, había especialidades; con lo que los grupos de alumnos homogéneos seguían siendo de tamaño medio y existía gran compañerismo.

También iban entrando en las Escuelas de Ingeniería los nuevos vientos políticos y los alumnos comenzaban a finales de los 60 a participar en las huelgas y manifestaciones en la Ciudad Universitaria. Había numerosas asambleas que se reunían en el aula de exámenes del 2º piso, en las que los avezados y activos miembros del Partido Comunista y de los Partidos Socialistas del Interior y Obrero Español dejaban anonadados a los más jóvenes e inexpertos. Fue la época del protagonismo de Carlos Alonso Zaldívar, José Borrell, Ramiro Cebrián, Adolfo Pastor y otros. Los automóviles negros de la Brigada Político-Social frecuentaban el aparcamiento frente a la puerta principal en los momentos de mayor tensión y algunos de los alumnos más notables en su discurso político fueron detenidos y pasaron unos días o semanas en la cárcel. **Éste fue el caso, por**



ejemplo, de Carlos Alonso Zaldívar, Charly, luego Director del Gabinete de Felipe González en su primer gobierno y más tarde Embajador de España en varios países. Mientras Charly estaba en la cárcel, algunos compañeros le visitaban para darle ánimos y llevarle los apuntes con los que seguía la marcha de las clases.

Aparte de las vicisitudes señaladas la vida académica discurría con gran rigor y seriedad. Excepto por las alteraciones políticas, no fue nunca común que se dejara de dar una clase. De hecho, en la mayoría de los primeros 15 años de vida de la ETSIA la normalidad absoluta fue la situación común.

Los alumnos recibiendo explicaciones acerca del motor de reacción ante un de Havilland Goblin seccionado. Debajo, el túnel aerodinámico de la ETSIA.

El profesor Ignacio Da Riva, premio "Juan Vigón" de Investigación en 1958.



Pero el que se dieran las clases con nivel y rigor no significa que la situación fuese idónea en todos los sentidos. El talón de Aquiles durante muchos años fue la formación práctica en su doble vertiente: primero,

porque había pocas clases dedicadas a problemas o a casos de estudio y similares, hasta que fueron consolidándose en la segunda mitad de los años 60; y segundo, porque las prácticas de laboratorio eran muy escasas y con pocos medios, exceptuando las que se podían organizar en el INTA en los cursos avanzados.

Así, en el curso 1962-63, cuando ya las clases se daban en el nuevo edificio recién estrenado aunque sin terminar del todo, sólo había tres laboratorios en marcha en la ETSIA: los de Electrónica, Motores y Talleres; que se completaban con los de Física general y Química en Navales, que se seguían utilizando, más los del INTA. A partir del curso 1966-67 la totalidad de las prácticas se dan en la ETSIA en nueve talleres y laboratorios, varios de ellos a medio montar, y eso con gran esfuerzo de profesores y personal. En estas tareas de puesta a punto fue decisiva la ayuda financiera recibida del gobierno norteamericano a través de la Agency of International Deve-

lopment, la del propio gobierno español mediante aportaciones del Fondo Nacional para el Desarrollo de la Investigación Científica y, en mucha menor medida, otras entidades españolas, norteamericanas y francesas. Hay que reconocer, en palabras del profesor Julio González Bernaldo de Quirós -Jefe de Talleres y Laboratorios de la ETSIA durante varios años-, que sólo con el presupuesto propio de la Escuela o el extraordinario de primera instalación que dio el Ministerio de Educación y Ciencia nunca se habrían podido poner a punto todos los laboratorios y en un plazo tan relativamente breve. En abril de 1970 comienza a funcionar de manera definitiva el túnel aerodinámico y en el curso 70-71 ya se organizó, de modo eficiente y estructurado, la rotación de grupos de prácticas por los distintos laboratorios de cada curso, para mejorar la docencia y evitar la incompatibilidad de horarios. Aún así, siempre ha persistido una crítica abierta sobre la falta de formación «con las propias manos» de los alumnos.

El gran esfuerzo por instaurar los laboratorios tuvo su faceta negativa también, pues supuso un distanciamiento respecto al INTA; distanciamiento que se fue acentuando por diferencias de pareceres entre las respectivas Direcciones y por un lento pero progresivo cambio hacia la dedicación completa de los ingenieros del INTA que obtenían cátedras o adjuntías en la ETSIA.

Mención especial merece el proceso de informatización. La Escuela creó en 1965 el laboratorio de Cálculo automático, que fue generosamente dotado con un ordenador IBM 1620 y



Prácticas de Aeromodelismo en la ETSIA.



elementos auxiliares por valor de 3.691.000 pesetas. Los alumnos no tenían acceso a él, salvo a través de los profesores encargados; el ordenador quedó, además, obsoleto en muy pocos años. Ya a principios de los 70 varios laboratorios tenían sus propios ordenadores HP o PDP y la Escuela también decidió tener uno. Pero la capacidad de cálculo era muy escasa por lo que sólo podía ser utilizado en el aprendizaje de lenguajes como el Assembler –código máquina– o Fortran –software de cálculo– y en algunos de los ejercicios que mandaban los profesores de los últimos cursos. Para el proyecto fin de carrera había que recurrir a algo más potente. Se obtuvo permiso para utilizar el ordenador del Centro de Proceso de Datos del Ministerio de Educación y Ciencia, que se saturaba los últimos 10 días de cada mes con la confección de la nómina de las decenas de miles de funcionarios y contratados dependientes del mismo.

En un notable esfuerzo de la Dirección por buscar solución al problema, cada vez más acuciante, de contar con un ordenador apropiado se llegó a un convenio en 1973 con el Centro de Cálculo de la Universidad Complutense de Madrid, recién inaugurado a espaldas de la Facultad de Ciencias Matemáticas. Los alumnos, que necesitasen para sus trabajos o proyectos aquel ordenador, debían hacer previamente

unos seminarios sobre métodos numéricos y lenguaje Fortran y aprender a utilizar un pequeño ordenador de mesa Hewlett Packard. La gran capacidad de cálculo disponible quedaba muy mermada por los aún escasos conocimientos informáticos de los alumnos y la necesidad de trabajar con fichas perforadas, que había que llevar al Centro de Cálculo de la Complutense y dejarlos en el casillero correspondiente. Al día siguiente iba uno tan ilusionado a recoger los resultados y se encontraba con que el programa había dado un error por no cerrar bien todos los paréntesis, tener un bucle indebido o alguna otra pejijería del Fortran. Cuando todo estaba bien daba gusto, porque se recogían de una tacada miles de números que representaban varios capítulos del proyecto, y una satisfacción inmensa.

Si a algún alumno de aquellos años le preguntan hoy qué es lo que más recuerda de sus tiempos de estudiante, la respuesta más común es una serie de adjetivos o sustantivos casi sinónimos en este contexto: dureza, rigor, exigencia. Y los recuerdos no engañan. La Escuela era durísima y esa dureza se acentuó con la masificación de mediados de los 60. Los alumnos que venían de hacer el selectivo en la Complutense o en universidades de provincias se topaban con el curso de iniciación que surgía como barrera casi infranqueable. Sólo los

Los alumnos de la 25ª promoción de ingenieros aeronáuticos al terminar sus estudios en julio de 1958.

más tenaces en el trabajo e inasequibles al desaliento superaban la prueba, quedándose fuera dos de cada tres estudiantes que, conviene repetirlo, habían aprobado todas las asignaturas del selectivo previamente.

Las antiguas academias preparatorias encontraban un nuevo filón en el apoyo a los alumnos de iniciación, ya que no para ingreso; pero el contenido de muchas materias y el estilo de los exámenes era el mismo. Y cuando se instauró el Plan 1964, las academias pasaron a ofrecer también sus servicios a los alumnos que cursaban selectivo en la propia ETSIA.

Los horarios de las academias eran muy variopintos: clases de 6 a 8 de la mañana, antes de comenzar las clases ordinarias; clases a la hora de comer; clases de 8 a 10 de la noche para los alumnos que salían de los grupos de tarde.

Si la dureza era sentida tan inmisericordemente por los alumnos de iniciación, los ayudantes que se atrevían con el curso de acceso salían aún peor parados. Por ejemplo, en el año 1962-63 de 41 alumnos en acceso sólo pasaron dos a 1º de carrera. Lógicamente, esta vía natural de promoción personal y profesional llegó casi a extinguirse; la situación mencionada acrecentó el distanciamiento entre ingenieros y ayudantes que, andando el tiempo y con otros añadidos de poca fortuna, ha perdurado hasta nuestros días.

Un profesor ya jubilado, que trabajaba en CASA y estudiaba por libre en los años 60, recuerda bien algunas anécdotas poco halagüeñas de la época. Un examen final de 4º curso le había salido mediocre, tirando a mal, y estaba seguro de suspender. Ocasionalmente salió el tema en una conversación con su jefe en CASA, que era profesor en la ETSIA, y éste llamó al catedrático correspondiente. A los pocos días salió la lista de aprobados y allí estaba su flamante 5. En otro examen de 4º le pasó todo lo contrario: el profesor auxiliar que le había corregido le había puesto un 10, que el protagonista de la historia llegó a ver, pero luego apareció la lista de notas con un 7. Cuando fue a quejarse al catedrático, éste le dijo que era la máxima que ponía a un alumno y que a él mismo no se pondría más de un 8.

Con todo este cuadro no es de extrañar que proliferaran letreros en los más diversos lugares declarando que, con la dureza de la Escuela, Dios en sus diversas acepciones: Buda, Mahoma, o Jesucristo, así como numerosos sabios, estarían suspendidos.

El paroxismo de la dureza llegó con el plan 1964 en el que, en sólo cinco años, se intentaron

condensar casi todos los contenidos del Plan 1957 de siete años prescritos. Muchos cursos se desarrollaban con 33 a 36 horas de clase a la semana, de lunes a sábado como siempre, a las que había que añadir algunas prácticas y los problemas y ejercicios encargados, con lo que no quedaba tiempo razonable para estudiar. Lógicamente el fracaso escolar era muy alto y sólo terminaba uno de cada cuatro o de cada cinco que habían entrado tras superar la «prueba de madurez» o el examen de selectividad para el acceso a la universidad.

La Escuela tenía profesores «huesos» que los alumnos temían especialmente. Cabe citar a Luis Fontán, catedrático de Termodinámica y Física atómica y nuclear de 2º; a Bernardino Fernández Pérez, catedrático de Mecánica de los materiales de 3º o a Ignacio Da Riva de la Cavada, catedrático de Aerodinámica en 4º. Como se ve, el ir ascendiendo en los cursos de la carrera no significaba librarse de la dureza, el rigor y la exigencia.

De Fontán hay que señalar que, por su rigor y su tendencia política derechista aunque nunca hiciera alarde o proselitismo de ella, fue objeto especialmente de enfrentamiento con alumnos en la primera mitad de los años 70. Hasta que un día, al contar los alumnos con apoyos de algunos jóvenes profesores de ideas opuestas y sentir él la falta de apoyos firmes de la Dirección, decidió dejar la cátedra de la Escuela y se fue a ejercer su profesión a la empresa privada.

Bernardino Fernández Pérez tenía, por su parte, un apodo que ya lo dice casi todo: *el garrras*. Era excelente profesor y muy didáctico, pero muy exigente. La dificultad de los problemas que ponía en los exámenes parciales y finales pasaba como leyenda de promoción en promoción. Para rematar la situación hacía unos exámenes orales —después de aprobar los exámenes de problemas— en un aula con dos pizarras a dos alumnos simultáneamente, mientras los demás aguardaban su turno sentados con gran ansiedad y nerviosismo. Y, como colofón de esta pequeña historia está el detalle, nada trivial en su escenografía original, de que el tema de la pregunta oral salía por sorteo de un bombo que tenía todas las bolitas correspondientes al temario completo. Una lotería en la que, casi siempre, perdía el alumno.

Ignacio Da Riva no sólo era el hueso de 4º para los alumnos, sino que por su fuerte carácter era temido por muchos profesores y **ca-sí todo el personal de la Escuela.** En más de una ocasión, siendo Secretario o algún otro cargo académico, aparecía en mangas de cami- *

*Anecdota: cierta día tube que ir al juzgado para los papeles de mi boda, entonces solicité permiso a Pepita, mi jefa en la biblioteca (puesto que desempeñé durante 10 años). En ese momento el Sr. Da Riva pasaba por allí, y escuchó algo, pero sin saber de qué iba el tema me comentó algo así: "cuando te encierren, si necesitas un bocadillo o algo de comer, cuenta conmigo". Eso es un amigo, gracioso, pero un amigo.

sa en el vestíbulo, cubierto de serrín de cabeza a pies, para vociferar y expulsar a los «grises» –mote de la policía armada, antecesora de la policía nacional– que pretendían entrar a disolver una asamblea de alumnos o algún otro acto de tinte político.

Cambiando completamente de tercio, desde los primeros tiempos de la ETSIA y fiel a su espíritu «centralien», la Escuela buscó con visitas a industrias y viajes de estudios el complemento a una formación teórica que se veía, acertadamente, incompleta sin una visión del

trajero. Y así, con la supervisión y guía del profesor Manuel Bautista Aranda, 21 alumnos de la antepenúltima promoción del Plan de 1949 se fueron en autobús a París y Bruselas en el mes de julio, tras finalizar los exámenes ordinarios.

Las visitas y los viajes continuaron con este esquema durante varios años. Por ejemplo en el curso 1963–64 se hicieron 30 visitas, así como tres viajes con alumnos de los últimos tres años de carrera, siendo el de despedida a Alemania en abril y mayo para conocer la Volks-



entorno industrial y profesional. Y la vinculación de los catedráticos y demás profesores con numerosas empresas del sector favorecería enormemente la organización de estas actividades. Así, por ejemplo, la ETSIA organizó en el curso 1959–60 veintisiete visitas con alumnos de 1º a 5º cursos, cubriendo todas las facetas del sector aeronáutico de Madrid y alrededores. Y para ampliar el campo de conocimientos se hicieron dos viajes de estudio: uno en 3º curso, de una semana de duración, por el norte de España visitando instalaciones fabriles en Bilbao, Reinosa y Avilés; y otro en 4º curso, por Barcelona y Bilbao.

En 1962 se recuperó una tradición, interrumpida por cuestiones prácticas y presupuestarias, de realizar un viaje fin de carrera al ex-

wagen, el puerto de Hamburgo, la empresa aeronáutica HFB –que tenía importantes vinculaciones con CASA, como se ha mencionado en el capítulo 7–, y la Exposición Aeronáutica de Hannover. En el curso 64–65, 26 visitas y tres viajes: al norte en 3º, a Canarias en 4º y a Suecia en 5º de fin de carrera.

Mención especial merece el primer viaje a Estados Unidos, porque abrió una tradición muy duradera y eficiente en términos, tanto ingenieriles como culturales y lúdicos. El profesor Ángel González Herrero era en 1965 responsable de Estructuras, tras el reciente desdoblamiento de la antigua cátedra que había ostentado Tomás Delgado Pérez de Alba. Había nacido y vivido en Estados Unidos, y conservaba importantes vínculos personales y

La avioneta AISA I-11B, diseñada por el profesor Juan del Campo.

El profesor Rafael Calvo Rodés, primero por la izquierda, impulsor de la investigación sobre materiales metálicos en el INTA.



profesionales con ese país. En conversaciones con el flamante Director, Manuel Avello, que quería darle nuevos aires y proyección a la Escuela, se ideó el viaje. El problema principal era, lógicamente, el presupuesto, pero Iberia, con gran y duradera generosidad que quizás debería haber recibido más reconocimiento, ofreció el viaje gratis si se realizaba en época de baja demanda; esto es, cerca de fin de año. Con prisas se pusieron en marcha los diversos contactos y el 26 de diciembre de 1965 salió el grupo de unos 40 alumnos que, desde su base del Times Square Motor Hotel, visitaría los días siguientes las firmas Pratt & Whitney, Sikorsky, RCA, y el Goddard Space Center. El viaje resultó un éxito y los alumnos regresaron de forma escalonada entre el 3 y el 10 de enero a España. El esquema se repetiría muy parecido, durante más de 20 años: visitas, generosidad de Iberia, recepción en el consulado de España en Nueva York, y excursiones posteriores libres en pequeños grupos a las cataratas del Niágara, Washington, Cabo Kennedy, Walt Disney World y otros lugares de interés.

Sin embargo, volviendo al punto de las visitas, la gran sobrecarga de horario y materia a impartir que se produjo al instaurarse el Plan 1964 hizo que se redujeran directamente a sólo nueve en el curso 66-67 e incluso menos en años posteriores. A principios de los 70 un alumno tipo sólo participaba en dos o tres visitas en to-

da la carrera. No obstante, los viajes de estudios se mantuvieron prácticamente siempre. Tradicionalmente los alumnos de 3º viajaban a Bilbao y dejaban gratamente sorprendidos a los ingenieros de Altos Hornos, Echevarría o Aluminios Earle por sus conocimientos –al menos teóricos– sobre aceros y aluminios; los alumnos de 4º curso viajaban a Cataluña o a Canarias según los años; y los de 5º hacían su viaje fin de carrera el extranjero; casi siempre a Estados Unidos según se ha descrito, o a Francia, coincidiendo con el salón de Le Bourget algún año esporádico.

La vida estudiantil era muy gris a finales de los 50 y comienzos de los 60, sin ninguna relación apenas con el resto del mundo universitario. Algunos veteranos consultados llegan a hablar de frigididad intelectual por el ambiente y la alta exigencia. No obstante, los alumnos se organizaban cada vez más y consiguieron, en el por muchos motivos famoso 1968, un local para la asociación de alumnos. En este local, en sus aledaños y en aulas vacías cuando cesaban las clases, un pequeño grupo se unía e intentaba sacar adelante la revista «*Tobera*» que estaría activa en los años 60. Poco a poco se vencían las barreras y se organizaba la tuna de aeronáuticos, o el club deportivo. Una intervención fuera del ambiente académico, de cierta relevancia, fue la participación de Pedro García Vega en el grupo musical «Los Pequeñiques», uno de los más importantes y activos a finales de los años 60. Pedro García Vega sería, después, uno de los fundadores de CESELSA que daría lugar con el tiempo a Indra.

Lo que sí aprovechaban bien los alumnos de la ETSIA era la oferta de IAESTE para viajar en verano, en 4º o 5º curso, a instalaciones fabriles y aeropuertos de Europa occidental. Habitualmente eran unas 15 plazas, que compensaban una oferta equivalente española del sector para estudiantes extranjeros. Pero, por motivos no bien conocidos, la participación de la Escuela en este intercambio de estudiantes de ingeniería cesó casi completamente en 1969, para no ser retomada hasta tiempo después.