

## La Gran Semana Nacional de Vuelos sin Motor en Huesca

Por P. J. FERNÁNDEZ BUJARRABAL

AL querer reseñar esta semana, el primer recuerdo que se tiene es el de la simpática acogida de que nos han hecho objeto a todos los forasteros en la ciudad de Huesca, no solamente los socios del Aero Club local, cuyas atenciones para con nosotros y entusiasmo por el vuelo sin motor no tienen igual, sino también los vecinos de la ciudad, en la que, como cuna del vuelo a vela español, todos ellos poseen unas aficiones aeronáuticas que sería muy de desear se extendieran a toda España, para que no fuésemos una minoría de españoles los que aspiramos a ver a nuestra patria situada aeronáuticamente en el lugar que le corresponde por su historia. Si esto ocurriese, nuestras aspiraciones se verían colmadas con creces. La afición de la población oscense es tal, que en tardes desapacibles, con vientos de más de 50 kilómetros por hora, ha acudido, llenando el campo de vuelos, a presenciar las pruebas que se efectuaban.

Todos los vuelos a vela se han verificado con apoyo orográfico en el cerro de Monflorite, es decir, en el mismo utilizado por el recordman español Sr. Ordovás y con recorridos idénticos a los suyos. En el número 34 de esta REVISTA describió el citado piloto las condiciones del cerro de lanzamiento y teoría del vuelo efectuado, por lo que no voy a incurrir en una repetición innecesaria.

La Escuela Superior Aerotécnica está efectuando una labor silenciosa, pero constante, para formar en España técnicos que unan a los grandes conocimientos teóricos que en ella se adquieren, una gran práctica y afición a todo lo que se relaciona con la Aeronáutica.

Esta labor se está afianzando con los éxitos obtenidos, pues ya somos bastantes los alumnos que hemos olvidado lo penoso del aprendizaje efectuado, ante la compensación que existe al experimentar la sensación del vuelo a vela. Me es imposible transcribir al papel mis impresiones acerca del vuelo a vela; todo lo que pudiera decir de él, no tendría comparación con la realidad. Serían obligadas las consideraciones sobre el hombre que se provee de alas para competir con las águilas, tan empleadas ya en todos los artículos; sin embargo, nosotros, si no hemos competido con la reina del mundo alado, nos hemos visto escoltados por buitres, que al evolucionar en perfecta formación, completaban con nuestro velero lo que podríamos llamar la escuadrilla del silencio. Este es una nota saliente del vuelo sin motor; el piloto, aunque lleve bastante altura, se entiende con los de tierra, sin necesidad de más auxilio que el de su voz.

La Escuela Superior Aerotécnica nos envió a un grupo de 18 alumnos bajo la dirección de nuestro profesor de vuelos sin motor, Sr. Peñafiel, a que en la semana nacional de vuelos sin motor de Huesca efectuásemos lo que las limitadas condiciones del campo de vuelos madrileño de La Marañosa no nos permitía efectuar en Madrid. El resultado ha sido que ocho alumnos de Ingenieros Aeronáuticos han efectuado las pruebas prácticas para la ob-

tención del título "C" de piloto de vuelo sin motor, y otros cinco han obtenido el título de pilotos "B".

El número de títulos "C" obtenidos, así como la calidad de los vuelos, valió a nuestro grupo de alumnos de Ingenieros Aeronáuticos el primer premio de los creados por el Aero Club de Huesca.

La Escuela Superior Aerotécnica quiso que sus alumnos efectuásemos al mismo tiempo algunas observaciones meteorológicas, que nos sirviesen de prácticas de la asignatura de Meteorología que nos explica el teniente coronel Cubillo, jefe de los Servicios de Protección de Vuelo de Aviación Militar, para lo cual, contando con la ayuda que nos ha prestado esta Arma, llevamos al cerro en que se efectuaban los lanzamientos una estación de observaciones aerológicas; con ella se hacían dos sondeos diarios para conocer la intensidad y dirección del viento a las distintas alturas. Como observación digna de reseñarse está la de la gran influencia que tiene sobre la dirección del viento en el suelo la proximidad del Pirineo, pues al sobrepasar en altura la de esta cordillera se apreciaba un salto brusco en la dirección del viento. Esta influencia de la cordillera pirenaica es la que hace que los vientos dominantes en el monte de Monflorite sean los del Noroeste, que son normales a la ladera más apropiada para efectuar el vuelo a vela con apoyo orográfico. La falta de material nos impidió hacer un levantamiento topográfico, detallado, del cerro, marcando en él cualitativa y cuantitativamente las ascendencias existentes en cada lugar.

Algunas innovaciones han existido en los vuelos efectuados por el grupo de alumnos de Ingenieros Aeronáuticos. La primera es la de que todos los vuelos a vela se efectuaron con vientos de velocidades superiores a los 40 kilómetros por hora, es decir, de unos 11 metros por segundo, llegándose a volar hasta con vientos de 60 kilómetros por hora, que permitía mantener al velero sobre las ascendencias en reposo con respecto al terreno. El alumno de Ingenieros Aeronáuticos Sr. Bruno efectuó un vuelo de una hora y treinta y siete minutos de duración, en el que adquirió unos 350 metros de altura sobre el cerro de lanzamiento y abandonó el lugar de partida, intentando alcanzar la sierra de Guara, distante unos 30 kilómetros, para, apoyándose en ella, lograr mayor al-



La salida de un Falke que tomó parte en esta Gran Semana de Vuelos sin Motor.



Los participantes en la última manifestación de V. S. M. celebrada en Huesca, contemplando el desarrollo de uno de los más importantes vuelos que se realizaron.

tura. Sin embargo, no acompañó la suerte su intento, pues cuando le faltaba poco recorrido para llegar a la sierra cesó el viento, y ante la pérdida de altura que esto le ocasionó tuvo que volver al cerro de partida, y, finalmente, que tomar tierra. A causa de la disminución del viento también tuvo que interrumpir un magnífico vuelo de cuarenta minutos de duración el Sr. Bescós (J.), socio del Aero Club de Huesca; en su vuelo nos demostró lo gran conocedor que es de los puntos donde el cerro produce las máximas ascendencias.

El Sr. Kindelán (U.) efectuó también, entre otros, un vuelo muy notable, pues estuvo volando unos veinte mi-

nutos con apoyo orográfico, pero en los comienzos de un frente tormentoso tuvo que tomar tierra por no estar equipado el aparato para esta clase de vuelos.

La línea de alta tensión que va a todo lo largo del cerro de lanzamiento dió lugar a que todos los alumnos demostrasen su serenidad y dominio del aparato al sortearla en casi todos sus vuelos. Del grupo de alumnos de la Escuela Superior Aerotécnica, aparte de los señores ya citados, hicimos la prueba práctica para el título "C" los señores M. Fernández Golfín, A. Kindelán, F. Istúriz, P. Blanco, F. Becerril y P. J. Fernández Bujarrabal, con un tiempo total de vuelo de unas cuatro horas.

Efectuaron las pruebas prácticas para la obtención del título "C", además de los alumnos de Ingenieros Aeronáuticos ya citados, los Sres. Bescós (J.), Izquierdo y San Vicente, socios del Aero Club de Huesca, los que totalizaron un tiempo de hora y media; el Sr. Núñez, de la Sociedad Dédalo, con un tiempo de ocho minutos, y el señor Puig, de la Asociación de Alumnos de Ingenieros Industriales, con un tiempo de siete minutos.

La semana nacional de vuelos sin motor no ha sido un fin para el grupo de alumnos de la Escuela Superior Aerotécnica, sino que nos ha marcado el principio del vuelo a vela, no ya sólo con apoyo orográfico, sino con apoyo térmico, vuelo dinámico y, finalmente, con apoyo en lo que pudiéramos llamar montañas de aire, es decir, vuelos en frentes tormentosos. La mayoría de estas formas de vuelos a vela han sido ya expuestas en estas páginas; de todas formas, seguramente haremos objeto de otro artículo la exposición de la teoría del vuelo a vela, que pudiéramos llamar, con un símil naval, vuelo a vela de "altura".

Tenemos muchos proyectos, pues damos por seguro el apoyo del presidente del Centro de Vuelos sin Motor, Sr. Cubillo, cuyo entusiasmo ha quedado, una vez más, patente al acompañarnos en Huesca durante toda la semana de vuelos, y la ayuda de todos los profesores de la Escuela Superior Aerotécnica. Pensamos, en primer lugar, efectuar vuelos remolcados, tanto con automóvil como con avioneta, y después estudiar las condiciones que ofrecen para el vuelo a vela la mayoría de las cordilleras que existen en España. En fin, nuestro anhelo es, como ya he dicho anteriormente, poner a nuestra patria en vuelos sin motor, no sólo a la altura de las naciones más adelantadas, sino por encima de ellas.



Tres instantáneas obtenidas en el cerro oscense de Monflorite. En la de la izquierda el globo sonda de la Estación del Servicio de Protección del Vuelo que se utilizó para las observaciones aerológicas.