

# Vuelo sin Motor

## La productividad de aviadores alcanzable por medio del Vuelo a Vela

P o r H E R R K U N Z

Jefe de la Sección de Vuelo a Vela del N. S. F. K. (Cuerpo Aéreo Nacionalsocialista)



La formación de la nueva generación de Pilotos para la tropa aérea ha adquirido en el transcurso de los últimos años una importancia tan grande, que hoy seguramente no habrá ningún país en el que no encuentre este problema una atención especial. De la solución de esta misión dependen más o menos la fuerza y la agresividad en la dirección de la guerra aérea.

En la tropa aérea es el personal volante el portador de la lucha. El rendimiento de la tropa aérea es, por tanto, determinado en gran parte por el valor combativo del personal volante, al que se le confía un material aéreo técnicamente muy desarrollado. La responsabilidad para esto, así como la clase especial de las misiones aéreas, exigen, por tanto, elevadas presuposiciones y especialmente del Piloto. Estas no sólo son exigencias a la resistencia física, o, en el aspecto intelectual, a una buena percepción. Tampoco es decisivo lo que generalmente se llama "aptitud aérea". Todo esto son, como hemos dicho anteriormente, supuestos previos. El valor combativo del Piloto sólo es determinado, por encima de esto, por sus valores tanto de carácter como de soldado.

No son necesarias más palabras para insistir en la importancia que recae con éllo en la selección de la nueva generación de Pilotos para las fuerzas aéreas. Pero en la cuestión de la selección no se puede negar el sencillo hecho de experiencia de que, en general, se pueden hallar más aptos entre un mayor número de aspirantes que entre un número pequeño. Este no es, naturalmente, el único punto de vista para una selección; pero como es un punto de vista, hay que darle la importancia necesaria. Plantea una realidad indiscutible: cuanto mayor sean las demandas tanto mayor será el número de aquéllos, de los cuales tendrá que ser hecha la

selección. Para la nueva generación de Pilotos significa esto que la base no puede ser lo suficientemente amplia. Si se aborda, pues, la cuestión de la nueva generación de Pilotos para la tropa aérea, se llega directamente con ello a la exigencia de una productividad lo mayor posible en la formación premilitar.

Otro punto de vista, que no cede en importancia al anterior, y que quizá merece más atención, es el de que conviene guiar a la nueva generación, lo más pronto posible, hacia la formación preliminar e interesarla desde muy joven por la Aviación. Se puede hablar aquí de una especie de orientación profesional. Pero tal encauce tiene que suceder en los años de desarrollo del joven, porque en estos años comienza—con el abandono de la edad de chiquillo y el paso a la de hombre—, al mismo tiempo, a mostrarse un aumento de la conciencia personal, y con ello también, en cierto respecto, una decisión propia para su vida posterior. Cuando exista este momento debe haber sucedido ya, visto del lado del mando, el encauce del joven a una rama determinada de la Aeronáutica que corresponda a sus capacidades y aptitudes. Esto vale de manera especial para la tropa aérea, que necesita una generación de hombres tan altamente capacitados.

En Alemania se considera resuelto este problema, gracias a una labor intensa y muchos años de experiencias.

Tan pronto como es posible, damos a la juventud el estímulo y la oportunidad de entretenerse con el pensamiento de la Aviación. Ante todo, está el vuelo de modelos, que interesa ya al joven de diez años por la Aviación y le guía intencionadamente hacia ella. Así se colocan los cimientos de una gigantesca concentración de la nueva generación de Aviadores militares. Desde este momento hasta su entrada en la

Aviación Militar (mejor dicho, tropa aérea) está sometida la generación a una educación aérea espiritual de gran envergadura. Pero no se debe olvidar una cosa. Una educación aérea intelectual es importante y necesaria, pero no es lo decisivo para las promociones aéreas. Lo decisivo es y será la sensación del vuelo. Lo mismo que comienza la educación aérea ya a los diez años, tiene que procurarse lo más pronto posible dar a estos jóvenes la oportunidad de volar. Se le puede dar a un joven mucha literatura aeronáutica, y seguramente se le puede interesar por ella; pero el momento decisivo que conduce al joven a la voluntad de ser Aviador será aquel en el que él mismo, aun siendo en vuelos cortos, maneje la palanca del avión. No se le puede hablar a un chico, desde la edad de diez hasta la de diecinueve años, de la Aviación sin darle la posibilidad a disfrutar de esta sensación del primer vuelo. Quizá sea ya suficiente si se le permite volar de pasajero en un avión de motor. Pero esa sensación intensa de volar sólo la tiene cuando pilota el avión por sí mismo con conciencia orgullosa de su propia capacidad.

La experiencia ha demostrado que se puede comenzar con el vuelo a la edad de quince años. La conciencia de sí mismo y el ansia a volar existen ya en gran escala a la edad de los catorce años; pero a esta edad se carece aún de la suficiente resistencia física y de la base de la madurez espiritual. La comprobación de que a edad tan precoz encuentra la juventud una expresión consciente de tan fuerte ansia de volar exige formar al joven desde este momento, ya no sólo mediante una educación aérea espiritual, sino darle también, efectivamente, la posibilidad de dar rienda suelta a sus ansias acumuladas desde años. Esto no es posible en el vuelo a motor, por la escasa edad. Pero el vuelo a vela ofrece aquí todas las posibilidades. Puede lo mismo satisfacer la necesidad de una formación aérea en los años juveniles que permitir una productividad de máxima envergadura. Incluso se puede decir que la ventaja del vuelo a vela consiste precisamente en que puede cumplir de excelente manera estas dos exigencias. En el vuelo a vela premilitar tienen que entrar todos aquellos muchachos que muestren un vivo deseo de ser instruídos para Aviadores. Serán muchos los que no aguantarán la dureza de la instrucción del vuelo a vela; serán muchos los que no demostrarán la suficiente perseverancia. Pero esto es una prueba más de la necesidad de una productividad amplia. No se puede calificar esto como una deficiencia, sino como una ventaja, ya que con esto se da muy pronto una autclasificación y el joven que haya estimado demasiado alto su fuerza prescinde pronto de esta carrera, que necesita fuerzas excelentes. Con ello se conduce a la posterior formación en el vuelo a motor una promoción que representa, mediante la clasificación y autclasificación, una generación precapacitada. Pero esto significa también que en el Cuerpo Aéreo Nacional socialista no radica la misión principal del vuelo a vela en su rendimiento cumbre, sino en su copiosa producción premilitar.

No es poco interesante a este respecto sacar de algunas comprobaciones lo poco que se ha logrado con respecto a este problema de la producción de Pilotos en algunos países, a pesar de la importancia que se le da. A continuación damos las traducciones de algunos periódicos extranjeros:

La revista aeronáutica *Les Ailes* contiene en el año 1939 un artículo muy interesante, que dice, entre otras cosas:

“Comencemos con la Aviación civil, de la que se acaba de publicar un balance que se parece a una oración fúnebre. Se trata de dar a centenares, incluso a miles de hombres jóvenes, una formación aérea que permite a la Aviación mili-

tar sacar de sus filas los Pilotos que anualmente necesita. Gracias a este procedimiento han sido formados 1.530 jóvenes Aviadores deportivos. Se espera que de ellos pasarán a la Aviación militar unos 50 ó 60, si se quiere ser optimista. Contemplado desde el punto de vista de la formación premilitar, ha sufrido este procedimiento un fracaso rotundo. A base de esta experiencia ha ordenado el Ministerio del Aire una completa transformación de la Aviación civil. Aquí se ofrecen dos soluciones: debe servir esta “Aviación para todos”, como ahora en Inglaterra, para formar a una infinidad de Pilotos medianos, o debe servir, ante todo, como en Alemania e Italia, para formar Pilotos para la Aviación militar, completamente igual que si no existe el deporte del vuelo particular. Esta segunda solución parece recibir en Francia la preferencia, y la Aviación popular no deberá, muy pronto, servir a otro objeto que al de formar Pilotos para la Aviación militar.”

Tan incomprensibles como son para nosotros tales situaciones, no hemos tenido nunca motivo alguno para dudar de su realidad, ya que han sido presentadas de la misma manera en otras revistas (*L'Aviation Belge*, del 14-1-39, y *Avant Garde*, París, 20-1-39).

GE. Hardwick, presidente del M. G. C., Birmingham, escribió en un artículo del *Daily Telegraph*, del 20-1-39, entre otras cosas, lo siguiente: “Detrás de la Marina de guerra se encuentra la Marina mercante, la flota de pesqueros y los Clubs Náuticos, por los que pasan anualmente millares de nuestros jóvenes. Aprenden a conocer el mar, los barcos y su manejo y forman así una reserva de la cual puede disponer la Marina de guerra en caso necesario. Pero abandonamos la gran cantidad de jóvenes que podrían aprender el vuelo práctico. Las autoridades no parecen haber reconocido aún que el vuelo a vela permite al joven una introducción natural en la Aeronáutica. ¿No podríamos tener un plan trienal para crear el vuelo a vela inglés?”

De estas consideraciones del extranjero hay que deducir lo siguiente:

a) La exigencia de un gran número de gentes formadas para Pilotos.

b) El fracaso de la llamada “Aviación Popular”, que se debe a la falta de una organización rigurosa, y, además, a que la formación aérea premilitar comienza demasiado tarde, no permitiendo de esta manera una selección sistemática.

El que conozca la Aviación civil de Inglaterra y Francia saben que existen allí muchos Clubs, secciones y reuniones aeronáuticas, que llevan una existencia bastante caprichosa. Contrariamente a Italia, donde la R. U. N. A. (Reale Unione Nazionale Aeronautica) es, dentro de la Aeronáutica italiana, la única organización competente para todo aquello que no significa Aviación militar o tráfico aéreo, en contraste con la reunión de fuerzas en el N. S. F. K. alemán.

Es oportuno en este lugar mencionar los éxitos logrados en la formación en el vuelo a vela por el Cuerpo Aéreo Nacional socialista, que ilumina el camino y el continuo trabajo en la cuestión de la formación premilitar para las nuevas promociones de Aviadores.

Este hecho demuestra el creciente desarrollo de la labor constructiva aeronáutica en las unidades del Cuerpo Aéreo Nacional socialista. Muestra al mismo tiempo que, no sólo se pretende una productividad amplia en el vuelo a vela, sino que verdaderamente se convierte en realidad. Pero tras estas comprobaciones vemos una juventud alemana que, en un entusiasmo aéreo indescriptible, emprende el camino hacia la Aviación militar.