

S. E. el Ministro del Aire en su visita al Campamento.

Enseñanzas del III Concurso Nacional de Aeromodelismo

Por LUIS SAENZ DE PAZOS

La clausura—el día 5 del corriente mes—del III Concurso Nacional de Aeromodelismo, organizado por la Dirección General de Aviación Civil, fué el broche de oro que, sin dudarlo, cerró un período anual sumamente interesante para la educación pre-aeronáutica de la juventud española.

Los aeromodelos concursantes eran de varias categorías, pues el Concurso, en realidad, se dividía en otros cuatro, que eran:

1.º Para aeromodelos de tipos "Pelayo" y "Baby", construídos por los alumnos de los Talleres-Escuelas de Aeromodelismo.

2.º Para aeromodelos de enseñanza superior, construídos con arreglo a los planos ya existentes, por los alumnos con el título de Aeromodelistas.

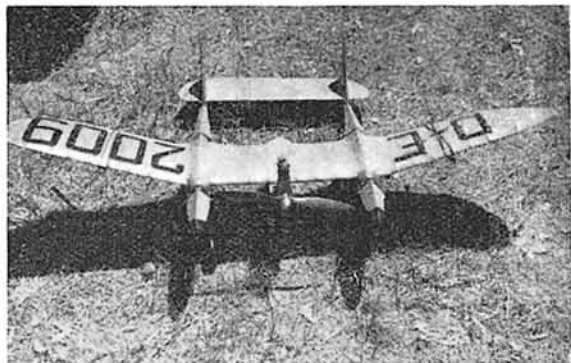
3.º Para aeromodelos, construídos con

arreglo a planos existentes, por los Profesores e instructores de Aeromodelismo.

4.º Para prototipos de aeromodelos de profesores e instructores de Aeromodelismo.

Todos estos apartados se subdividen, a su vez, según el aparato sea velero, con motor de gomas, gasolina o aceite pesado, reacción, etc.

Es natural que el 4.º apartado sea el que más se presta a la iniciativa particular; en efecto, el número de prototipos—de todas clases—asciende a 284, cifra nada despreciable, sobre todo teniendo en cuenta que los participantes se elevan a 300, ó sea, 16 más que los prototipos. Además de éstos, están los 428 ya consagrados y las cinco maquetas volantes.



Un original modelo de dos fuselajes, con motor "Dino", de 1/10 de cv.

Uno de los principales objetivos que se perseguían al organizar este III Concurso Nacional consistía en determinar de una manera eficiente y clara el estado actual de la construcción y proyecto de aeromodelos, ya que, respecto al año anterior, se suponía un aumento considerable, tanto en cantidad como en calidad.

En efecto, tanto los participantes en la competición como los aeromodelos presentados, alcanzaron un respetable número, idea del cual nos lo dan los dos siguientes cuadros:

PARTICIPANTES:

Alumnos	177
Aeromodelistas	32
Instructores	61
Jefes de Escuela	30
Total	300



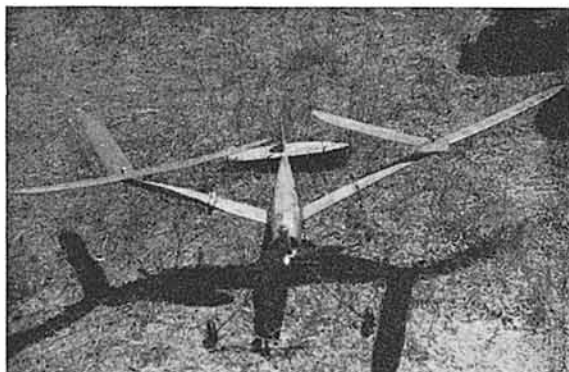
Modelo propulsado por cohete, de la Escuela de Murcia.

AEROMODELOS:

"Pelayo"	155
"Baby"	175
"Monflorite"	36
"Winkler"	52
Prototipos veleros	220
Idem motor de gasolina	36
Idem id. gomas	17
Idem cohete	11
Maquetas volantes	5
Total	707

Podemos observar en ambos cuadros que el personal participante se eleva al número de 300, y los modelos presentados, a 707.

Los lanzamientos comenzaron el día 20 de junio, desde el terreno situado a la derecha de la carretera de Extremadura y entre los kilómetros 9 y 10. Se dispusieron tres pistas, cada una de las cuales estaba



Autogiro de dos rotores presentado por la Escuela Central.

dotada de dos juegos de poleas, dos cronometradores de la F. A. N. E. (Federación Aeronáutica Nacional de España) y de dos escribientes.

El interés despertado por el III Concurso ha sido mucho mayor que en años anteriores. Su Excelencia don Eduardo González Gallarza, Ministro del Aire, giró una visita al Campamento, quedando muy complacido de la misma. Por cierto que el día de su visita se realizó un vuelo notabilísimo, al que nos referiremos en su lugar.

También fué visitado el Campamento —entre otras muchas personas— por los Vicecomodoros argentinos que se encuentran en España en viaje de estudios. Estos pueden llevar, cuando regresen a su país,

la mejor prueba del espíritu aeronáutico de nuestra juventud y de la altura a que se encuentra la técnica aeromodelista.

Entre los modelos, el "Pelayo" y el "Baby" son ya conocidos; el "Monflorite", con motor de gomas, también; el "Winkler", menos conocido, se utiliza para la enseñanza superior.

El premio de los "Pelayo" correspondió a un vuelo de doce minutos y cuarenta y cinco segundos; el de los "Baby", a uno de diecisiete minutos y veinte segundos; y finalmente, el de los "Winkler" se lo llevó el modelo que permaneció en el aire veintidós minutos.

Dos premios quedaron desiertos: el de permanencia en el aire de veleros y de aeromodelos con motor. El primero continúa en poder del profesor don José Gorgocena (veinticinco minutos menos que el "record" mundial); el segundo sigue también en poder del profesor don Alejandro Navarro (treinta y ocho minutos menos que el "record" mundial).

El de distancia, a pesar de haber llegado de un aeromodelo a 33 kilómetros del punto de partida (tomó tierra en Quijorna), queda en poder de Emilio Gómez, con 68,600 kilómetros, que batió el año pasado el "record" de distancia en línea recta, que poseía Rusia con 64 kilómetros.

La construcción de motores para aeromodelos, tanto de gasolina como de aceite pesado, constituye un punto muy interesante a observar. Los de gasolina fueron fabricados en Madrid, Sevilla, León y Logroño, y su número sobrepasa el 50 por 100 de los montados en los aeromodelos. Los de aceite pesado se construyeron en Valladolid, León y Granada. Han dado un excelente resultado, y comprueban que estamos capacitados para producir estos elementos, pudiendo llegar—con un poco más de esfuerzo—a evitar la importación de los extranjeros. Sobre los de gasolina también podemos hacer las mismas consideraciones.

Las mezclas utilizadas para la alimentación de los motores son diferentes, según el tipo de motor, adaptándose, pues, a sus características especiales. Desde luego, podemos decir que algunos admiten ciertas diferencias; pero en otros, la más pequeña—en la composición de la mezcla—origina-

ba trastornos en la marcha del motorcito (recalentamiento, engrasamiento, etc.).

Este año tampoco se han homologado las alturas alcanzadas por los aeromodelos por no existir barógrafos especiales con arreglo a las normas del Concurso.

Otro punto interesante del III Concurso lo ha constituido la presencia de aeromodelos propulsados por reacción—cohetes—, que se han presentado en número de once.

Los prototipos de esta clase eran todos de una bellísima estampa, con gran finura de líneas y, en general, esmerada construcción. Tenemos que decir sobre estos modelos que, a pesar de la buena voluntad de sus constructores, aún queda mucho por hacer en este aspecto, ya que no han rendido lo que de ellos se esperaba. Uno de ellos se destrozó en el aire, a causa de que su per-



El "E. C. 2", dirigido por radio. Se ven claramente las lámparas del receptor y las instalaciones auxiliares.

fil alar no correspondió a la velocidad alcanzada.

Vamos a apuntar una iniciativa: ¿Por qué no se construyen en España motores de reacción para aeromodelos? Los presentados se basaban en el sistema cohete, y no cabe duda que darán buenos resultados; pero el motor de reacción, de los cuales han aparecido ya en el Extranjero algunos modelos, se presta mucho más no solamente al cálculo, sino a la construcción y proyecto de los mismos, cosa interesante y sugestiva. Por otra parte, hay que corregir algunos defectos de concepción o proyecto; uno de ellos, capital, lo presentaba un aeromodelo que tenía el plano horizontal de cola a la misma altura que el escape de los gases de los cohetes propulsores. Naturalmente, ese plano quedó incendiado.

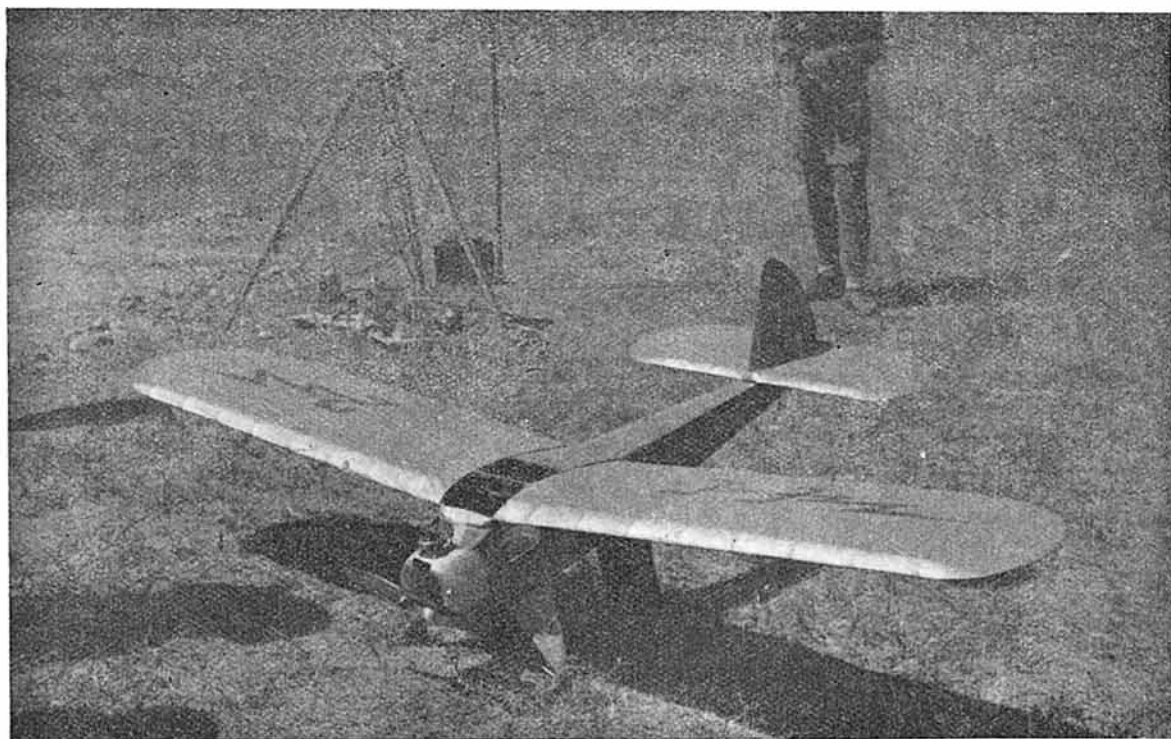
Y ahora vamos a referirnos a un caso magnífico, al cual nos hemos referido antes un poco. El día de la visita de Su Excelencia el señor Ministro al Campamento, despegó, en exhibición, un aeromodelo con motor de gasolina: era el "DE-2011", equipa-

do con un motor "DeLong" 30, de 1/3 de cv., a 6.000 revoluciones por minuto. Pues bien: este aeromodelo estuvo en el aire ¡cinco horas!, después de haber realizado "loopings", toneles y otras figuras acrobáticas. A la hora de redactar estas líneas no ha sido aún homologado, y creemos que no lo podrá ser, a causa de que no se cronometró oficialmente. Aterrizó en Boadilla del Monte.

Para ver la importancia que tiene este vuelo, diremos solamente que el "record" de duración, si no recordamos mal, lo posee Rusia con una hora y cincuenta y dos minutos. Así, pues, éste se habría batido con tres horas y ocho minutos de diferencia. ¡Casi nada!

Otro modelo curiosísimo es el que, proyectado y construido por el Alférez don José Luis Barranco—ayudante de Ingeniero Aeronáutico—y el profesor de la Escuela Central, don Alejandro Navarro, estaba dirigido por radio.

Este aeromodelo pesa unos tres kilos y tiene 2,4 metros de envergadura. Es de ala alta y está equipado con un motor de



Una vista de conjunto del aeromodelo dirigido por radio. Detrás de él, y a la izquierda, se encuentra la estación emisora y la antena.

0,55 cv., de construcción nacional. La dirección del mismo se conseguía por medio de un emisor situado en tierra, que actuaba sobre el receptor colocado a bordo; éste accionaba el motor de dirección.

En alguna de las fotografías que acompañan a este trabajo se puede ver el aeromodelo. Hizo también la prueba de remolque de un velero. Desde luego, este aparato era fuera de concurso; su vuelo era magnífico.

Nuevamente queremos hacer notar el loable esfuerzo que supone esta iniciativa. Es el primer modelo de esta clase que aparece en España, y un nuevo campo más que se abre ante los decididos a llevar adelante la obra emprendida. Se puede hacer mucho; hay "madera"—como se dice corrientemente—, y no conviene desaprovecharla, pues puede darnos magníficos resultados.

Otra nota la constituyó un autogiro con doble rotor, construido por la Escuela Central, así como una maqueta volante de la famosa Fieseler "Storch" (cigüeña), utilizada en las Escuelas de Vuelos sin Motor para el remolque de veleros.

La clasificación general del III Concur-

so Nacional de Aeromodelismo ha quedado establecida en la siguiente forma:

Observando este cuadro, vemos que la Escuela de Murcia va en cabeza con 425 puntos, a bastante distancia de la de León, que le sigue en segundo lugar con 276 puntos. La Escuela de Murcia presentó muchos prototipos veleros y algunos de los de reacción; se llevó también el premio al modelo más original. Logroño, el del motor de explosión mejor construido; León, el de mejor presentación; Málaga, el de construcción.

Y nada más. Este III Concurso ha constituido un exponente magnífico de la situación actual del Aeromodelismo español. Esperemos que el próximo año se corrijan los defectos y se aumenten las iniciativas e ideas originales.

Tenemos que ser ambiciosos de "records"; hay que luchar por ellos, y, lo que es mejor, batirlos. Estamos ampliamente capacitados para ello, y debemos hacerlo. Si podemos ir a competiciones internacionales—que podemos—, ¿por qué no hacerlo?

CLASIFICACION GENERAL

Puesto	ESCUELA	Puntuación	PREMIO
1	Murcia	425,0	Copa del Excmo. Sr. Ministro del Aire. Banderín de Honor del Ilmo. Sr. Delegado Nacional del F. F. de J. J.
2	León	276,0	Copa del Excmo. Sr. General Jefe del E. M. del Aire.
3	Málaga	264,9	Armario con herramientas de la Dirección General de Aviación Civil.
4	Logroño	275,7	Copa del Excmo. Sr. Gobernador civil de Murcia.
5	Burgos	242,4	Idem íd. de Logroño.
6	Santander	240,0	Idem íd. de Burgos.
7	P. Mallorca	231,6	Idem íd. de Santander.
8	Palencia	227,2	Idem íd. de Baleares.
9	F. F. de J. J. de Sevilla...	222,4	Copa de "Iberia".
10	Gijón	220,0	Copa del Excmo. Sr. Gobernador civil de Valladolid.
11	Granada	212,6	Idem íd. de Badajoz.
12	Maestranza A. Cuatro Vientos	197,8	Idem íd. de Soria.
13	F. F. de J. J. de Madrid.	184,2	Idem íd. de Valencia.
14	Pamplona	182,3	Copa de la Zona Aérea de Baleares.
15	Maestranza A. Sevilla.	163,2	Copa del Delegado provincial del F. F. de J. J. de Santander.
16	Alicante	152,3	Copa de "Elizalde".
17	Valladolid	148,0	Copa del Delegado provincial del F. F. de J. J. de Zaragoza.
18	Soria	120,0	Idem íd. de Albacete.
19	Salamanca	112,5	Idem íd. de Alicante.
20	Albacete	95,6	Idem íd. de Navarra.
21	Avila	91,2	Idem íd. del D. U. de Salamanca.
22	Zaragoza	98,6	Idem íd. del D. U. de Granada.
23	Valencia	76,5	Copa del Instituto "Ramiro de Maeztu".
24	Lugo	62,7	Copa del Delegado provincial del F. F. de J. J. de Badajoz.
25	Badajoz	60,0	Idem íd. de Sevilla.