

## Campeonatos del mundo de Vuelo a Vela 1952

Por MIGUEL TAULER

Director de la Escuela de V. S. M.  
de Somosierra.

Estamos seguros de que la Federación Aeronáutica Internacional se ha congratulado de su decisión de confiar a España la organización del III certamen volovelístico internacional de la postguerra, que ha tenido carácter de I Campeonato del Mundo para la clase de biplazas, y de II para los monoplazas. Los españoles hemos logrado un éxito sin precedentes en la historia de las manifestaciones del vuelo a vela, y aun de las aeronáuticas en general. Cincuenta y ocho pilotos, representando a 19 países, han dado al mundo un ejemplo de noble espíritu deportivo, al que se han sumado representantes de Portugal, Turquía, Venezuela y Chile en calidad de observadores oficiales.

El Real Aero Club de España, en cuyo

campo de Carabanchel Alto ha tenido lugar el concurso, patrocinado por el Ministerio del Aire a través de la Dirección General de Aviación Civil, ha conseguido que los campeonatos se desarrollaran dentro de la más simpática camaradería y sin fallo alguno de consideración, pues, si alguno hubo, fué tan intrascendente que se eclipsó ante la tónica general de absoluta normalidad; pese a duplicar el volumen de los certámenes que le han precedido.

Las pruebas de que constaron los campeonatos fueron cinco: dos de distancia libre, dos de velocidad y una de distancia a punto prefijado por el piloto.

A nuestro modo de ver, tuvo extraordinaria importancia para la brillante clasi-

ficación de nuestro compatriota Juez la prueba denominada "Vuelo a punto prefijado por el piloto", la cual haremos anotar, aun a sabiendas de que entra más de lleno en la crónica del Campeonato, suficientemente conocido ya por los lectores. Pero por caer en ella algo el co-

taba la elección de la ruta para los pilotos, como se demostró después por la dispersión de los rumbos y metas prefijados.

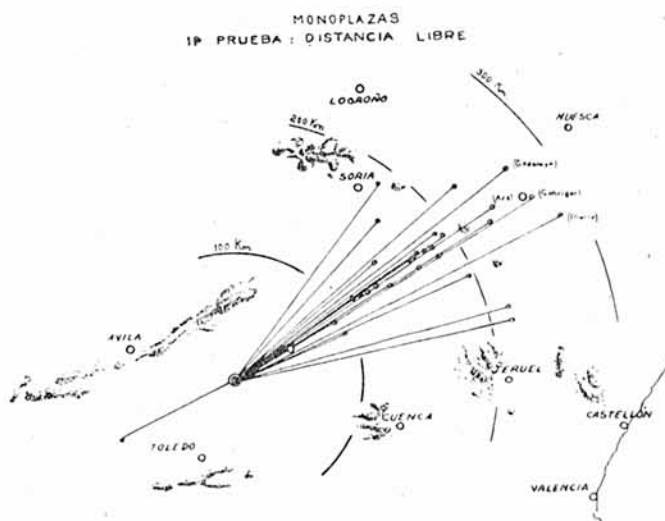
El vencedor, en la clase monoplazas, fué de nuevo el francés Gérard Pierre, quien se adjudicó otros 1.000 puntos al prefijar su meta y llegar al aeródromo de León, después de un recorrido de 290 kilómetros en línea recta. Los ingleses Wills y Stephenson obtuvieron el 2.º y 3.º puestos al conseguir llegar al punto prefijado: el aeródromo de Zaragoza (274 km.). Vuelve a ser Ara el primer español clasificado, llegando a su objetivo que modestamente había prefijado en Valladolid.

En los biplazas, Juez, que figuraba en la clasificación con el número 7, prefijó Zaragoza, en un intento decisivo para su clasificación final, pese a ser ésta la segunda prueba. Su audacia y decisión le dieron el triunfo. No es lo mismo prefijar Zaragoza con un biplaza que con un monoplaza "SKY".

Llegó al objetivo, después de un difícilísimo vuelo de 274 kilómetros, en el transcurso del cual pasó por situaciones apuradas, principalmente en su última

mentario, y por la importancia que tuvo para el triunfo de nuestro volovelista no queremos soslayarlo.

El sábado 5 tuvo lugar esta prueba. La organización puso a disposición de los concursantes 32 aeródromos para que entre ellos prefijaran la meta, a la vista de la situación meteorológica del día. El Servicio informó que un frente frío había penetrado en la península por el noroeste, que ocasionaría un viento de la misma componente y un enfriamiento general en la parte septentrional; otro frente estacionario cruzaba de norte a sur nuestro territorio. La predicción era una amplia zona de descendencias que dificultarían las rutas hacia el NE.; pese al viento a favor, no era ruta aconsejable. No obstante, los pilotos que lograsen atravesar dicha zona se encontrarían luego con una cadena de grandes cúmulos y cúmulos-nimbos de gran desarrollo vertical (de 3.000 a 4.000 m.), con las bases a unos 1.200 m. Pero al mismo tiempo se esperaba que dicho frente produjera un viento de componente suroeste que obstaculizaría las rutas del SE. Difícil resul-



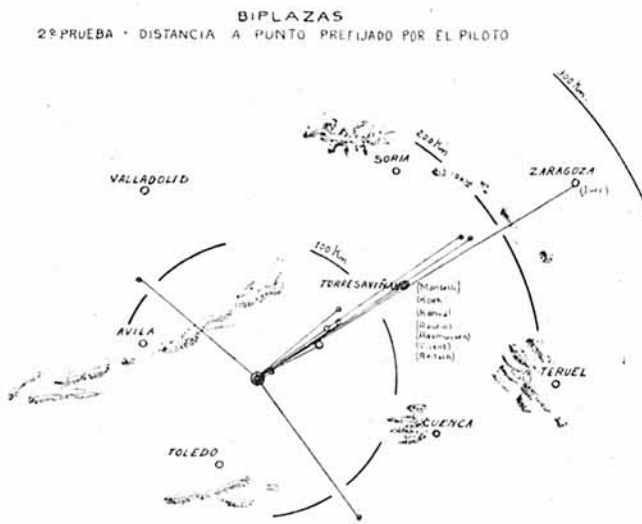
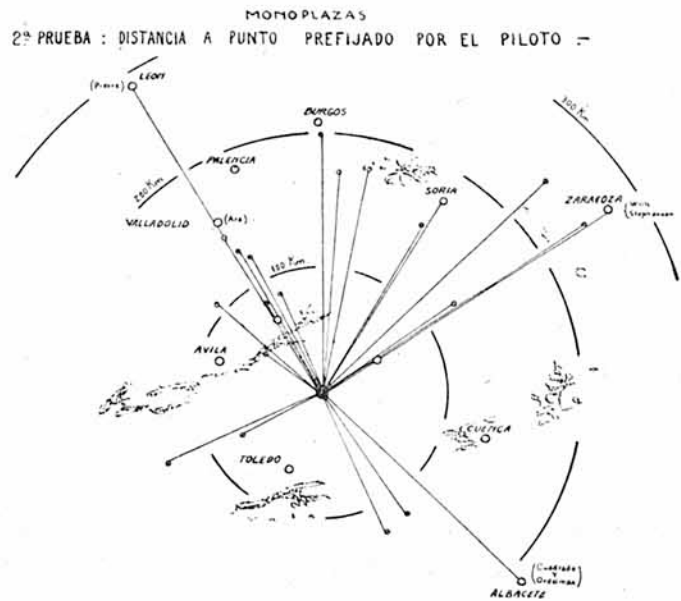
parte, en la que no contó con más apoyo que el de unas levisimas ascendencias orográficas, que le permitieron ir "saltando de ladera en ladera, "rascando" materialmente las "crestas" en algunas ocasiones. Fué un clásico vuelo "a la es-

pañola", que le valió los 1.000 puntos como vencedor absoluto y destacado de la prueba. Aparte de los ocho pilotos que prefijaron y llegaron a Torresaviñán, a solo 123 kilómetros del punto de despegue, fué el único de biplazas que alcanzó la meta. Por tan señalado triunfo se situó a la cabeza de la clasificación general y con gran ventaja sobre el resto de los participantes.

El Reglamento de la Federación Aero-náutica Internacional prescribe cuatro días de prueba como mínimo, para que estos certámenes sean valederos para campeonatos del mundo; como en el programa no figuraban nada más que tres clases de prueba, era obligada la repetición de una de ellas por lo menos. La Organización determinó la repetición de la primera: "distancia libre". En la conferencia matinal para Jefes de equipo y pilotos, la información meteorológico en síntesis fué la siguiente: "... formación de térmicas invisibles y débiles en la mitad norte de la Península; nubes cumulifor-

crear que el episodio encierra una ense-ñanza técnica no despreciable, lo traemos a estas páginas.

A la vista de dicha información y la orografía a sobrevolar, cabía la elec-ción de dos rutas: si se apoyaban los pi-



mes en el Sur y vientos flojos de compo-nente Oeste..."

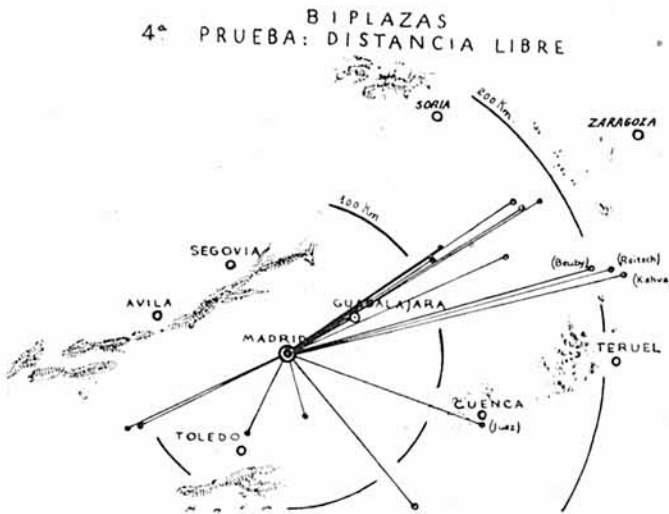
Así como el "vuelo a punto prefijado por el piloto" aupó a Juez al primer lugar de la clasificación, esta otra prueba contribuyó de forma casi decisiva a hacer perder las esperanzas de obtener un buen puesto a otro de nuestros volovelistas. Por

lotos en el viento "en cola", tomarían la del NE. (sector comprendido entre Huesca y Tarragona), y la del Sur aquellos que intentasen alcanzar el posible apoyo nu-boso, prescindiendo del viento favorable. Ello dió ocasión a una gran indecisión entre nuestros pilotos para la elección de su rumbo, con la lógica falta de seguri-dad en la decisión tomada.

Ara y Salinas, con otros cuatro pilotos de monoplazas, se decidieron por la ruta del Sur. Solamente seis de los treinta y ocho concursantes se decidieron por ella. El primero puso proa a Los Alcázares, pero a la altura de Ocaña varió el rumbo 90° ante la ausencia total de "cúmulos" y lo débil de las térmicas encontradas, llegando con gran dificultad y con sólo unos 600 metros a Toledo. En este punto logró alcanzar unos 3.000, con lo que nuevamente navegó hacia la meta elegida; poco después tropezaba con un fren-te local de relativa extensión, que le obli-gó a tomar tierra a sólo 116 kilómetros del punto de salida. Como consecuencia de

ello, el español mejor clasificado, que podía aspirar a situarse entre los cinco primeros puestos de la clasificación final, vió desvanecidas sus fundadas esperanzas de una forma decisiva. Creemos que si hubiera elegido la ruta del NE., muy otro

vez reparado su velero averiado en la primera prueba—cuya reparación opinamos pudo haber terminado más rápidamente si le hubiese interesado—. Consiguió una magnífica velocidad media, alcanzando los 107,51 km/h. En el tercer puesto se clasificó Mr. Wills; en este vuelo el piloto inglés rebasó los 7.200 metros de altura, batiendo con ello la marca nacional inglesa. Esta nueva marca la consiguió Mr. Wills “escalando” en vuelo sin visibilidad un impresionante cúmulo-nimbus que formaba parte de un frente que se formó al norte de la capital. De los treinta y seis pilotos de monoplazas que tomaron la salida, solamente veintitrés alcanzaron la meta, entre ellos todos los españoles.

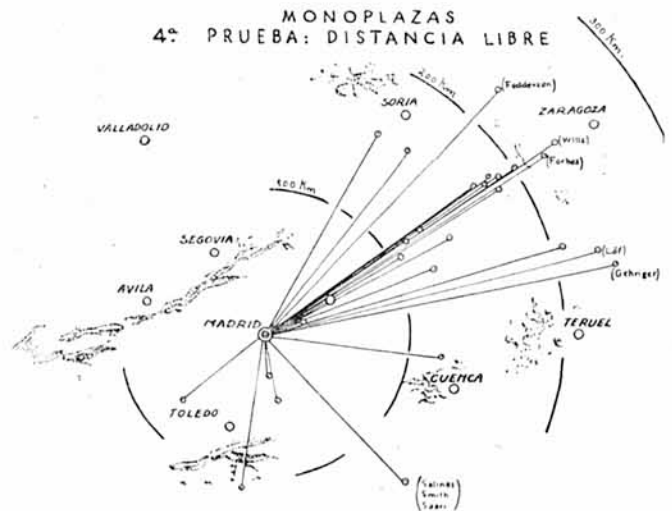


hubiera sido el resultado. Salinas, juntamente con el norteamericano Smith y el finlandés Saari, seguían la misma ruta; los tres se quedaron en El Pedernoso, con un recorrido de 132 kilómetros. Excepto el canadiense Pow, que tomó rumbo SW. y aterrizó a 71 kilómetros, todos los demás pilotos se decidieron por la del NE. y acertaron.

La Organización, con el fin de dar satisfacción a los participantes extranjeros, decidió realizar una quinta prueba, pese a ocupar un español el primer puesto de la clasificación general en biplazas y a las pocas posibilidades de mejorar los nuestros su clasificación de monoplazas. La elección de la prueba se ofreció a los Jefes de equipo, resultando un empate la votación, empate que resolvió España votando a favor de una nueva carrera de velocidad. Nuevamente la meta designada fué Torresaviñán.

En monoplazas triunfó brillantemente el norteamericano Johnson, plusmarquista mundial de distancia libre con 880 kilómetros, que se había reincorporado a la competición en la prueba anterior, una

En la categoría de biplazas, esta quinta prueba resultó un rotundo triunfo de los pilotos españoles, pese a ser sus veleros menos rápidos que los pilotados, por ejemplo, por los alemanes. El vencedor absoluto de la prueba fué Fernando Vincent—que por vez primera tomaba parte en una competición volovelística—, adjudicándose con ello los 1.000 puntos. El



piloto alemán Ziegler, al dar el viraje para hacer la entrada, después de dar la pasada sobre la raya de control, fué sorprendido por una fuerte turbulencia, que lo precipitó contra el suelo, resultando gravemente herido. Siendo éste el único

accidente que se ha tenido que lamentar durante el desarrollo de la competición.

La clasificación final de los cinco primeros, para los pilotos de monoplazas, resultó así: campeón del mundo, Wills (Inglaterra), con 4.333 puntos; subcampeón, Pierre (Francia), con 4.048; tercero, Forbes (Inglaterra), 4.043; cuarto, Cuadrado (Argentina); quinto, Gehriger (Suiza). El primero de los españoles fué Ara, con el número 10; le siguió Salinas, con el 17, y luego, Núñez. Queremos significar que sin el fallo en la cuarta prueba, alguno de los tres se hubiera podido clasificar en el grupo de cabeza; de todos modos, Ara y Salinas han triunfado sobre "ases" reconocidos como son: Schweizer (Estados Unidos), Nilsson (Suecia), ex campeón del mundo; Lóf (Suecia), Johnson (Estados Unidos), Gasnier (Francia), capitán de su equipo, etc.

En la categoría de biplazas, la clasificación final para los cinco primeros fué la siguiente: campeón del mundo, Vicente Juez (España), con 4.164 puntos; subcampeón, Frowein (Alemania), con 3.612; tercero, Anna Reisch (Alemania), con 3.426; cuarto, Mantelli (Italia); quinto, Kahava (Finlandia). El español Vicent, ganador de la última carrera de velocidad, quedó en noveno lugar con 2.774 puntos.

Si la situación meteorológica durante el desarrollo de las pruebas hubiera sido tan favorable como en los días que precedieron al certamen, las distancias obtenidas en los vuelos libres o prefijados por los pilotos habrían sido notablemente superiores a los 300 kilómetros conseguidos, pese a la difícil orografía española y a su influencia en la meteorología local. Sin embargo, los resultados obtenidos en las carreras de velocidad han sido excelentes: 107,51 km/h. de media en la clase monoplazas, y 79,25 km/h. en biplazas.

A pesar de que en los campeonatos del mundo de vuelo a vela no se hacen clasificaciones por equipos, basándonos en la suma de los puntos obtenidos por los pilotos, se puede determinar la potencia

volovelística de cada país. Por dicho procedimiento figuran en primera fila: Alemania, España, Inglaterra, Estados Unidos y Francia; seguidos de Finlandia, Suiza y Argentina.

En cuanto a individualidades, merecen destacar: en primer lugar, el nuevo campeón del mundo, Mr. Wills, que a sus cincuenta y tantos años, de ellos más de veinticinco practicando el vuelo sin motor, ha visto coronadas por el éxito sus ilusiones de volovelista. Le sigue nuestro compatriota Juez, que a sus treinta ha rubricado su corto pero brillante historial, conquistando el campeonato de biplazas. El francés Pierre es otra figura indiscutible y un campeón del mundo en potencia. Otro inglés, Forbes, ha demostrado sus muchas posibilidades, como también el argentino Cuadrado, al que habrá que tener muy en cuenta en los próximos campeonatos. Los alemanes Frowein y la célebre Anna Reisch demostraron su gran clase, y de haber tenido una mejor preparación es muy posible que hubieran conseguido un primer puesto. No queremos silenciar el nombre de otro gran piloto, el español Ara, clasificado en el décimo lugar, a pesar de su mala suerte y que demostró una vez más sus excepcionales cualidades.

En lo que respecta al material de vuelo y auxiliar, merece citarse, entre los europeos, el presentado por los ingleses y franceses en monoplazas, y los alemanes en biplazas. Los veleros Slingsby 34 "Sky", que han proporcionado la victoria al primero de los mencionados equipos, han sido, seguramente, los mejores veleros de concurso conseguidos hasta la fecha en una fabricación de serie y en monoplazas. Los aparatos de radio instalados a bordo permitieron a los pilotos una gran labor de equipo, aparte del enlace con los equipos de tierra; según parece, la distancia máxima alcanzada por dichos equipos de radio ha sido alrededor de los 100 kilómetros. Sus coches y furgones de recuperación, sin novedades, pero de gran rendimiento. Dirigido y ayudado el equipo por su Jefe, la simpática y eficaz miss Douglas, ha demostrado el equipo inglés su capacidad

de organización y preparación, dando una gran lección a los que quieran aprender a participar en un campeonato del mundo.

Los franceses presentaron nada menos que cuatro tipos de veleros: el conocido "Air 100"—inspirado totalmente en el "Weihe"—, el "Breguet 900", el "Arsenal 4.111" y el modernísimo "Fouga C. M.-8-15", que les ha proporcionado el subcampeonato. No obstante su rapidez y eficiencia demostrada, manifestó el Jefe del equipo galo que se trata de un velero experimental al que esperan mejorar mucho en fecha no lejana. Sus vehículos de recuperación y furgones, magníficos; los primeros, equipados con camas para proporcionar a los pilotos el máximo descanso durante el viaje de retorno. Pero lo mejor de su material creemos que han sido sus aparatos de radio; han dado un rendimiento extraordinario, permitiendo a los pilotos mantener un perfecto enlace entre sí con sus equipos de recuperación y con la estación fija instalada en el campo del R. A. C. E., según se dice, hasta una distancia de 180 kilómetros. El total de estaciones puestas en servicio fueron once. Cinco muy ligeras tipo "Performance" fueron instaladas a bordo de los veleros, y cinco móviles tipo "Standard" lo fueron en los coches de remolque.

En el material de vuelo norteamericano vimos notables avances constructivos, llevándose la palma el supervelero "RJ-5", con el que Johnson realizó, en Texas, la hazaña de volar 880 kilómetros (medidos en línea recta). Es un acabadísimo velero, a pesar de que su constructor y piloto lo llama "experimental". Su construcción es principalmente de madera, con partes metálicas. Los otros tres veleros presentados fueron: dos "Schweizer 1-23" y un "Schweizer 1-22", los tres de construcción totalmente metálica, única de esta clase que se presentó en el campeonato. Según manifestaron los norteamericanos, la razón de dicho tipo de construcción es por resultarles más económica que la de madera, debido al elevado coste de la mano de obra americana, además de tener mayores facilidades en cuanto a la materia prima. Un completísimo tablero de instrumentos y una per-

fecta y cómoda instalación de inhaladores de oxígeno era el complemento de la buena exhibición de la industria norteamericana.

Ya que hemos hablado de tableros de instrumentos, vamos a relacionar el instalado en el "Cóndor IV", que construyó Heini Dittmar especialmente para la participación en el certamen del piloto egipcio Kamil, que constaba de:

Un aparato receptor-emisor PJF (americano) de muy alta frecuencia.

Un giro direccional "Askania".

Dos variómetros suizos "Thomson".

Un horizonte artificial (alemán).

Dos altímetros, uno corriente y otro de precisión.

Un reloj cronómetro (suizo).

Un anemómetro (suizo).

Un radiocompás ADF-2B "Lear".

Peso total del equipo completo de a bordo: 16,3 libras.

Bandas de trabajo: 200 a 1750 Kc/s.

Con 28 voltios a 3 amperes.

Con 14 voltios a 5,8 amperes.

Alcances según la altura de vuelo:

A	500'	...	25	millas.	} (Distancias a las que podía sintonizar una emisora o radiofaro, obteniendo buenas marcaciones.)
	1.000'	...	40	"	
	2.000'	...	55	"	
	5.000'	...	70	"	
	10.000'	...	120	'	

Las alas volantes "Horten IV" presentadas por los argentinos se las debe clasificar como aparatos experimentales, todavía no aptos para un certamen internacional, en el transcurso del cual hay que realizar frecuentes tomas de tierra en terrenos no preparados. Dichas alas carecieron de un perfecto funcionamiento en la "pata" que constituye el tren delantero, lo que es causa de frecuentes averías. Por dicho motivo una de ellas no pudo participar en el campeonato, y la otra se tuvo que retirar en la penúltima prueba. En vuelo se comportan muy bien, dan un buen rendimiento y son rápidas. Una vez subsanado el fallo mencionado podrán competir con el resto de los veleros hoy en uso.

En la clase biplazas, los veteranos "Kranich II" se midieron con el flamante material alemán de la postguerra. Se componía éste de dos "Kranich III"; dos "Cónдор IV" y un "Mü 13 E". Conforme se esperaba, dieron un rendimiento superior a los primeros, a pesar de lo poco experimentados que están estos nuevos tipos (en prueba de esto diremos que Anna Reischt realizó en el campo del R. A. C. E. el cuarto vuelo en su "Kranich III"). Este y el "Mü 13 E" son de construcción mixta: planos de madera y fuselaje de tubo de acero. Es prematuro enjuiciar este material, pero se espera un éxito completo de él en muy breve plazo.

Además del citado material, fueron presentados: los "Canguros" y el "Pinocchio" (italianos); un "Pik 3" (finlandés) y el velero checo "Sohaj", pilotado por el representante belga. Ninguno de los cuales demostró grandes cualidades.

Por último, diremos que los antiguos "Weihe", pilotados por los españoles y once pilotos extranjeros, a pesar de ser un diseño de hace catorce años, se resisten a ser desplazados de los concursos internacionales. Dieron buen rendimiento y consiguieron algunos éxitos, pero no

hay duda de que han perdido mucho terreno y van camino de ser definitivamente superados a muy corto plazo.

Podemos resumir toda esta crónica diciendo que los Campeonatos han sido un gran éxito de España. Con ello nos hemos incorporado plenamente en el concierto del volovelismo mundial, camino que esperamos no se abandone. El éxito de la Organización ha sido reconocido por todas las personalidades nacionales y extranjeras que han "vivido" esta inigualada competición aeronáutica y puesto de manifiesto en la prensa y revistas extranjeras. Reunir 58 pilotos, representando a 19 naciones—a las que hay que sumar otras cuatro que mandaron observadores oficiales—, sumando 1.500 horas de vuelo en 40.000 kilómetros recorridos, y todo ello dentro de magnífico espíritu deportivo y buena armonía, no ha de ser fácil de superar.

Para la celebración del próximo certamen se ha ofrecido la Argentina. Celebraríamos que nuestros hermanos obtuvieran aún mayor éxito que nosotros, si la Federación Aeronáutica Internacional acepta al país del Plata como escenario de los Campeonatos del Mundo del Vuelo a Vela correspondientes al año 1954.

