

# Una prueba en vuelo de globo libre, en la escuela práctica del servicio de aerostación (año 1911)

VICENTE GARCIA DOLZ  
Coronel de Aviación

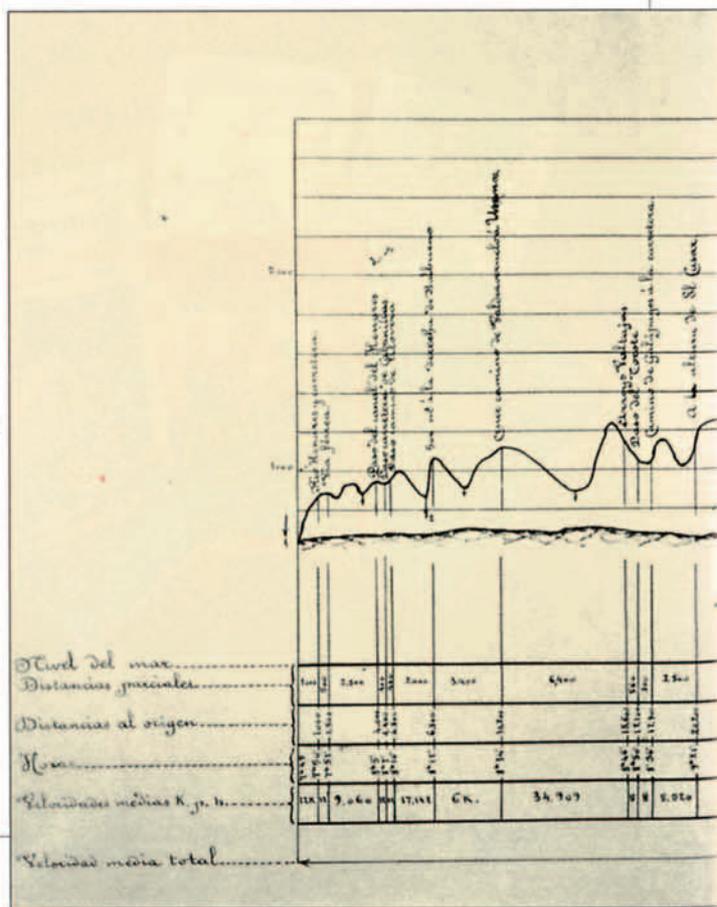
LA Aerostación Militar española nació administrativamente el 15 de diciembre de 1884, cuando se decretó la reorganización del cuerpo de Ingenieros, creándose en su seno la Dirección Técnica de Comunicaciones, cuya misión consistía en explotar el telégrafo militar y, accesoriamente, los globos aerostáticos y las palomas mensajeras. Se ordenó asimismo que el servicio aerostático quedara orgánicamente encuadrado en la 4ª Compañía del batallón de Telégrafos. Por carencia del crédito necesario, el primer material de aerostación militar no llegó a España hasta el año 1889. Comenzaron inmediatamente las prácticas y, en una de las primeras ascensiones cautivas, el 27 de junio de 1889, Dª María Cristina, Reina Regente, honró al naciente Servicio de Aerostación participando en dicha ascensión, acompañada del teniente coronel López de la Torre Ayllón. El 19 de julio siguiente tuvo lugar la primera ascensión libre, realizada por Ayllón, Pérez de los Cobos, Aranguren y Sánchez Tirado. Las experiencias realizadas en la Casa de Campo con el primitivo tren aerostático Yon finalizaron hacia 1896, cuando fue tomado el acuerdo de crear la Aerostación como servicio independiente, separado del Batallón de Telégrafos. La nueva Unidad instaló su sede en el viejo cuartel de San Carlos, en Guadalajara. Se instaló el polígono de la Escuela Práctica del Henares a 3 km. del cuartel, cerca de la carretera Guadalajara-Madrid.

Narra Pedro Vives, en el Memorial de Ingenieros del año 1909 que, "desde 1901 a 1908, ambos inclusive, ha habido una Escuela Práctica anual, en la cual, además de los de plantilla, han tomado parte un cierto número de Oficiales, ajenos al Servicio de Aerostación, tanto de Ingenieros como de otras Armas y Cuerpos".

La Real Orden de 10 de julio de 1902 dispuso que asistirían a la Escuela Práctica "un teniente por regimiento y batallón de Ingenieros, procurando que sean voluntarios y que repitan hasta completar 4 ascensiones, 3 como tripulantes y una como jefes de expedición". La Real Orden de 15 de abril de 1903 amplió la convocatoria a jefes y oficiales de Estado Mayor y de cualquier Arma o Cuerpo que visitara el polígono de la Escuela Práctica, "si manifiestan deseos de ello y siempre que la conveniencia del Servicio no lo impida".

En concordancia con lo expues-

to, estos bellos documentos nos muestran una hoja de ascensión en globo libre y el croquis del trayecto, en alzado y en planta. El teniente Luis Ferrer Vilaró es examinado, con fecha 22 de julio de 1911, por el legendario capitán Antonio Gordejuela y Causillas, para la obtención del título de piloto de esférico de primera categoría por parte del teniente. Les acompañaba el capitán Társilo de



Ugarte Fernández. La ascensión libre recorrió una traza sobre el suelo desde Guadalajara hasta Cerezo (Segovia), con un total de 93,7 km., empleando para ello siete horas y media.

El globo Urano, empleado para la ascensión, de 800 m<sup>3</sup>, partió con una fuerza ascensional de 0,946 kgs. por m<sup>3</sup>, lo cual significaba que el despegue se produjo con una elevación de poco menos de un metro por segundo, según las tablas de la época.

El examinado y director del vuelo, teniente Ferrer, lanzó lastre once veces, como puede verse en el diagrama vertical: poco después del despegue; cerca de Balbuena; poco después de Mesones; cerca de Uceda, etc. Tras pasar por el Puerto del Cardoso, aterrizaron en un lugar denominado El Canalizo. El teniente Ferrer fue aprobado tras esta prueba en vuelo.

Después del vuelo, el examinado debía confeccionar el croquis y someterse a una discusión por parte del profesorado.

Abajo, en forma apaisada, podemos apreciar el Diagrama Vertical

Este hermoso documento se encuentra en el Archivo General e histórico del Aire (A.G.H.A.), Sección de Asuntos, n<sup>o</sup> 12.403 (Expte. n<sup>o</sup> 14).

Se trata del croquis que, por ordenanza, confeccionó el teniente Luis Ferrer Vilaró, tras su afortunada ascensión, vigilada por los capitanes Gordejuela y Ugarte. El teniente Ferrer había obtenido poco antes el título de piloto de esférico en su modalidad de segunda categoría (concretamente, con fecha 22 de junio de 1911), pero, tras esta prueba, pasó a formar parte del grupo de afortunados conceptuados como pilotos de primera.

Según la traza del globo sobre el suelo, pasó cerca de Cabanillas, Valbuena, Galápagos, Mesones, Uceda,

Berzosa, Serrada, Montejo, etc. La ascensión y su trayecto se calculaban en función de la dirección del viento dominante: Norte-Noreste a la salida, resultando Sur a la llegada. Es decir, el teniente Ferrer creyó en un principio que su vuelo de prueba discurriría con rumbos Sur. Más tarde se encontró con la sorpresa de que los vientos le llevaban hacia las sierras del Norte, con el trabajo adicional que ello debió suponerle. Cabe suponer que aceptó las amables sugerencias de sus profesores, capitanes Gordejuela y Ugarte. Pudo así finalizar felizmente su vuelo de prueba.

Parece que no fueron soltadas palomas, a tenor de las indicaciones del diagrama vertical.

