

Vuelo Sin Motor

Volovelismo premilitar Por el Comandante Luis Serrano de Pablo

LA SELECCIÓN

Como continuación a nuestro artículo publicado en el número 14 de la REVISTA DE AERONAUTICA, en el que en brevísimos trazos tratábamos de hacer resaltar el valor educativo del volovelismo en la formación premilitar aeronáutica de la juventud, nos dedicamos hoy al estudio de la selección, que hermanada con la educación ha de permitir lograr el elemento humano, integralmente apto para las complejísimas funciones que el aviador militar ha de realizar; misiones que, por otra parte, han de ser llevadas a cabo en condiciones nada parecidas a las secularmente manejadas por la Humanidad en el arte de hacer la guerra.

Afortunadamente, nadie duda hoy día de la necesidad absoluta que tiene la Aviación militar de esta especialísima formación premilitar aeronáutica de su personal, cualquiera que sea la índole del cometido a desempeñar, y hemos visto con entusiasmo creciente cómo la Prensa ha ido recogiendo sucesivamente el sentir nacional en estas últimas semanas, a través de numerosos artículos encaminados a propagar y exaltar tales sistemas eficaces de formación aeronáutica.

En efecto, es así; y los dos pilares sobre los que se sustenta todo el sistema formativo son la educación y la selección.

De la primera, aunque puede decirse mucho, lo hicimos de una manera reducida y simple, sin embargo, por la orientación divulgadora que hemos deseado dar a estos artículos. Sobre la segunda, queremos admitir de entrada que efectuando la recluta a la manera vieja, es decir, llamando para la instrucción de pilotaje a la juventud ya dedicada a otras diversas actividades, son rechazados el 45 por 100 por ineptitud en el reconocimiento físico. De los que pasan, causan baja en las Escuelas de Pilotaje Elemental el 30 por 100 por falta de aptitud para el vuelo, eliminándose, por último, el 3 por 100 por otras causas y obteniendo, por último, el título de piloto militar de aeroplano de guerra solamente el 25 por 100 aproximadamente, cifra a todas luces exigua, que rebaja considerablemente el rendimiento de las Escuelas, entorpeciendo la enseñanza.

Esta sola razón sería de por sí suficiente para poner de manifiesto la imperfección de tal sistema de reclutamiento y la necesidad de buscar otros procedimientos que subsanasen los puntos flacos anteriormente apuntados.

Y el procedimiento que soluciona el problema es el de empezar educando a la gran masa juvenil de una

manera amena y deportiva, al mismo tiempo que ruda y varonil, desde que el niño se adentra en la adolescencia hasta que por su edad es susceptible de pasar a formar parte de los cuadros de la Armada aérea.

Si esta educación corre a cargo de un organismo rector competente consagrado por completo a tal fin, que vierta escrupulosamente sobre la ficha personal de cada muchacho cuantos datos personales vayan surgiendo sucesivamente a través de los escalones de su enseñanza (observaciones, calificaciones, castigos, recompensas, etc.), con objeto de ir separando lo bueno de lo mediano y de lo malo, se comprende que de todos los que comiencen la educación premilitar aeronáutica sólo los verdaderamente aptos llegarán a la Aviación marcial, porque el resto se habrá ido quedando en las mallas de los tamices correspondientes a los diferentes grados de formación.

Ahora bien: si esta labor de los instructores y jefes de Escuela de verter escrupulosamente todas cuantas observaciones de cualquier índole que vayan surgiendo a lo largo de la enseñanza en las fichas personales de los alumnos no se lleva a cabo con un criterio recto, riguroso y constante, la misión de la selección se incumple y el fin se malogra. Por eso todo el tinglado se basa en no flaquear jamás en este cometido de relleno de la ficha personal por parte de los jefes y profesores de las Escuelas. Si no es así, el asunto degenera en una esterilidad total de esfuerzos, gastos y trabajos.

Tan pronto realiza su incorporación a una Escuela de Aerodelismo para recibir esta enseñanza, son traspasados todos los datos personales del niño a la ficha escolar. En esta ficha no interesa la fotografía del muchacho, cuya fisonomía ha de sufrir profundos cambios en el transcurso de su vida formativa.

Sobre esta ficha escolar de tipo único y común a todas ellas, se van vertiendo todas las observaciones personales oportunas de los trabajos del niño, así como los juicios del instructor respecto a sus cualidades morales, fondo nacionalsindicalista, amor al trabajo, compañerismo, entusiasmo, sensatez, etc., etc. Datos personales que hasta el momento de causar baja en la Escuela, por el motivo que sea, no son enviados a la Jefatura de la Sección de Vuelos sin Motor, donde toman cuerpo en la ficha madre central.

Sobre esta ficha central podrán más tarde leerse cuantas vicisitudes y conceptos haya sufrido el mu-

chacho a través de las diferentes Escuelas, bien sean de Aeromodelismo, bien de Vuelo sin Motor.

Los tamices a través de los cuales el niño ha de ir pasando son numerosos y variados.

Comienza con la construcción del aeromodelo "Chaval", modelito muy simple de cartón ondulado y madera con escasas partes metálicas, que planea correctamente. Con él aprenden los fundamentos elementales del vuelo y los principios del Aeromodelismo.

Y quiero hacer resaltar de nuevo, para destruir un error muy extendido, que un aeromodelo y una maqueta no tienen nada que ver; pues muchos todavía suponen que en las Escuelas de Aeromodelismo se construyen modelos reducidos de aviones corrientes, es decir, maquetas, y no es así. Un aeromodelo no representa ni la fisonomía ni la relación de dimensiones de un avión normal, pero **vuela**, logrando buenas marcas de duración y recorrido, mientras que la maqueta, reproduciendo a escala la forma y dimensiones del avión corriente, no vuela, siendo un objeto puramente representativo.

En la construcción de este aeromodelo, planeador exclusivamente, que es el "Chaval", ya comienza a surtir efectos la selección.

Unos, con ideas confusas sobre lo que iban a hacer en las Escuelas, abandonan la palestra desanimados. Otros, inhábiles y dejados, son mal calificados por los profesores, y con este marchamo pasan al aeromodelo "Pelayo", de construcción más compleja que el anterior.

El aeromodelo "Pelayo" realiza vuelos planeados y a vela con extremada precisión, alcanzando señaladas marcas de duración y recorrido; su construcción ha de ser correcta y esmerada, y en las pruebas que se realizan en el campo, fielmente observadas por los profesores, se ponen de manifiesto los buenos y los malos alumnos.

Como cada niño recibe una clase semanal de una hora, se comprende que cuando termina este segundo modelo han transcurrido bastantes meses desde que el niño está bajo la influencia educadora del Aeromodelismo, tiempo durante el cual la acción implacable de la selección no se ha entibiado un solo momento, y entonces el muchacho pasa al tercer grado de formación aeromodelista, a la construcción del "Baby", magnífico tipo de velero, que en este momento detenta la marca nacional de duración y recorrido, en la cual se perfeccionan las enseñanzas recibidas anteriormente, y las dificultades seleccionan automáticamente a los ineptos, permitiendo alcanzar lo que pudiéramos llamar la meta de la formación aeromodelista a aquellos chicos que por su tesón, entusiasmo, laboriosidad, inteligencia, etc., etc., lo han merecido y son capaces de construir si quieren el tipo "Monflorite", de motor de caucho, o los modelos superiores de motor de gasolina, cuyos vuelos han cubierto distancias que exceden de los 135 kilómetros.

Así se comprende que de todos los niños que empezaron la enseñanza, sólo los mejores estén en condiciones de acudir a las Escuelas de Vuelo sin Motor. En estos tres años que ha permanecido en Aeromodelismo; la máquina seleccionadora no ha dejado de funcionar.

Gracias a lo cual, cuando en la Jefatura llega el momento de formar las promociones de chicos que han de acudir a las Escuelas de Vuelo sin Motor, la llamada resulta sencilla y está asistida de las mayores probabilidades de éxito.

No obstante, son muchos los que caen en el reconocimiento físico y... muchos los que son dados de baja en los primeros vuelos por falta de aptitud para el pilotaje. ¡SELECCION! Pues en los primeros grados de formación aeronáutica, títulos A y B, aunque sean de vuelo planeado solamente, en línea recta y virando, el mando del aparato es el universal, y así se van haciendo poco a poco a los movimientos reflejos e instintivos de la maniobra.

Por la selección, a través de los numerosos vuelos que ejecutan, no todos los que comienzan alcanzan el A, ni todos los A llegan al B, ni éstos al C.

Para la obtención del C es preciso afinar en la selección; en primer lugar, hoy día es necesario, dadas las normas para la recluta de la Oficialidad de complemento y activa, que a tal grado de enseñanza sólo lleguen los que posean el bachillerato o lo estén efectuando, dejando únicamente un reducido porcentaje para los que, sin poseer tales estudios, sus cualidades y entusiasmo lo aconsejen.

Por este camino llegaremos a formar una masa de títulos C verdaderamente capacitados técnica, física, moral e intelectualmente para constituir una excelente cantera de donde sacar los aviadores militares que la Patria necesitará el día de mañana.

Mas no vayamos a suponer que todos los pilotos C de vuelo a vela, por el hecho de serlo, ya son aptos integralmente para el vuelo con motor.

Por algunos profesores de vuelo con motor se ha aducido con razón la objeción de que tal o cual alumno con título C o certificado de volovelista debe ser eliminado en el vuelo con motor. Tales casos, verdaderamente extraordinarios, no deben ser jamás generalizados, toda vez que el título o la insignia de piloto de una determinada categoría sólo quiere decir que aquel que lo ostenta ha llegado hasta un escalón dado de su formación aeronáutica. Pero nada más. Y del hecho que haya habido volovelistas que no hayan dado resultado en la instrucción de vuelo con motor no puede ni debe sacarse la consecuencia de que el sistema de educación y selección premilitar por el volovelismo sea defectuoso.

Si aceptamos la definición de selección como la elección de una persona entre otras separándola de ellas y prefiriéndola, hemos de reconocer que el único sistema apropiado para lograrla en la formación aeronáutica es el Aeromodelismo y Volovelismo premilitar.

Así lo ha comprendido la Superioridad y así lo hemos comprendido nosotros. La Sección de Vuelo sin Motor aumenta de volumen por días; comienza a desdoblarse en cinco Subsecciones: Vuelo sin Motor, Aeromodelismo, Técnica, Administración, y Propaganda. La misión que nos ha correspondido es grande y ambiciosa, porque la juventud acude en masa y somos nosotros los que debemos modelarla. Ella es la esperanza de nuestra Revolución Nacional y por ella vale la pena de evocar su gran consigna:

¡Por el Imperio hacia Dios! ¡Arriba España!