

50 años de Aeromodelismo

JOSÉ DE GOGORCENA AZATEGUI

CINCUENTA años llevo practicando esta especialidad; empecé a finales de 1943 y hasta 1993 he continuado con el Aeromodelismo.

¿Cómo llegué?, fue sencillo: yo había estado con la Escuadrilla del entonces teniente coronel Eduardo González Gallarza, Escuadrilla Navarra, desde 1938 hasta el 43 en que pasé al Regimiento Mixto nº 1, en el que coincidí con el capitán Luis Serrano de Pablo que al ascender a comandante, fue destinado a la Dirección General de Aviación Civil, bajo la dirección del teniente coronel Juan Bono Bois y en la que también estaba destinado el comandante José Ordovas González. Esta Dirección tenía unos aviones y por este motivo el comandante Serrano de Pablo se acordó de mí para el mantenimiento de los mismos. Pero lo que parecía fácil tuvo sus dificultades, ya que en la Escuadrilla de los BR 20 no me dejaban salir, pero la intervención del director Juan Bono Bois y la coincidencia de realizarse un curso de Instructores de Aeromodelismo en la Escuela Central, permitió mi incorporación y fui nombrado

en el B.O. del Aire nº 131 de 1943 y el 8 de noviembre, Instructor nº 234. Este curso fue impartido por el ingeniero aeronáutico Fermín Garvalena acompañado de los profesores Enrique Elena Olmo, Alejandro Navarro, Francisco Saenz Peñuelas y Daniel Gordo. Construimos los aeromodelos: Experimental, Pelayo, Baby y Monflonte; los primeros eran veleros y el último con motor de gomas.

Por una Orden del 26 de enero de 1944, B.O. del Aire nº 26, fui nombrado Jefe de la Escuela Central de Automovilismo. Me encontré con una escuela excelente y un personal que tenía gran experiencia desde el año 1941.

¿Cómo se había creado esta escuela y su ambiente? El artífice fue el comandante José Ordovás González. Había estado en Berlín y vio el auge que tenía el vuelo sin motor y el aeromodelismo por aquellas tierras. Las gestiones realizadas por el comandante fueron fructíferas, lo mismo que las realizadas por Juan Bono y José Antonio Elola Olaso, éste como Delegado Nacional de Deportes. Un Decreto del 18 de junio



El teniente general Gallarza imponiendo los títulos de Profesores de Profesores a Gogorcena, detrás Mendieta y Gordó.



Andrés Villalba recibe de manos del general Franco la Copa por haber establecido la marca de distancia en 89,50 Kms, en el Concurso Nacional de 1945.



Aeromodelos de la Escuela Central en julio de 1944. El primer aeromodelista de la izquierda es el hoy general Idígoras, el segundo agachado el hermano mayor del hoy teniente general Chamorro.



Juan Vigón termina de colocar el cohete y Fidel con cara de expectativa.

de 1942 centralizaba en el Ministerio del Aire, a través de la Dirección General de Aviación Civil, la Dirección exclusiva de las enseñanzas del aeromodelismo y cuanto tuviera relación con el vuelo sin motor en España. Este Decreto que contaba con nueve artículos, reglamentaba oficialmente estas especialidades. Pero se fue al "garete", como dicen los marinos, y ahora no existe.

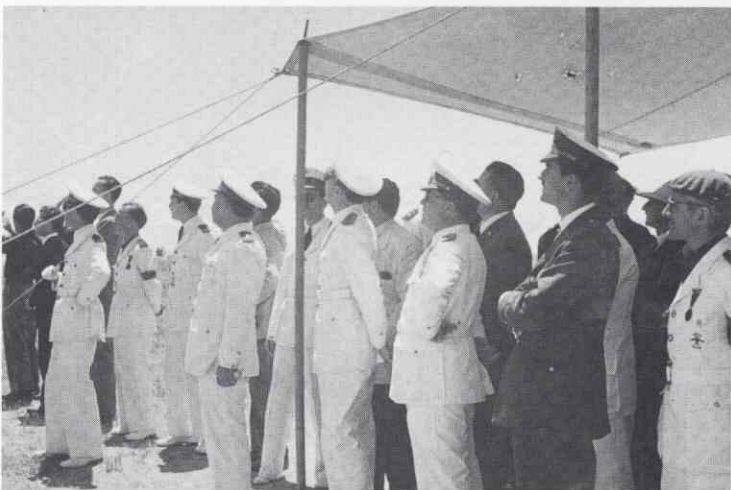
Por este motivo, se crean las escuelas de aeromodelismo en toda España, principalmente en las capitales de provincias, aportando la Dirección General de Aviación Civil los materiales y enseñanza técnica y el Frente de Juventudes, los locales y demás elementos.

Los veintitantos instructores de aeromodelismo del primer curso de Jefes de escuela, nos incorporamos a nuestros puestos elegidos, a mí me dejaron en la Escuela Central, sita entonces en la Plaza de Luca de Tena nº 10.

La Escuela de Murcia tenía ya su jefe, Ramón Illan Arriero.

En 1944 fuimos a realizar un lanzamiento de aeromodelismo en el "Cerro del Telégrafo" y ví por primera vez un planeador parecido a una "guitarra" llamado Suggleiter, que lo lanzaban con unas gomas desde lo alto del cerro; me gustó y al poco tiempo estaba yo también realizando el curso "A" y "B", con la primera promoción de los alumnos de la Academia General del Aire.

Había entre ellos uno al que llamaban "Rocamble", cuyo "profe" era Carlos Gutiérrez, que dijo pensaba realizar los pequeños virajes, en vi-



Exhibición de julio de 1946. El General González Gallarza, el Director de Aviación Civil y el Jefe de la Sección de Aeromodelismo, capitán Javier Arraiza Goñi.

rajes a la "vertical". Salió un vuelo delante de mí, y terminó aterrizando de costado a los pies del Cerro y con el velero con su quilla partida. El manto que le dieron sus compañeros de grupo con cardos y "traje de Adán" duró media hora.

Siguiendo la ruta del vuelo sin motor fui a Huesca, y conseguí el "C" con el nº 787, siendo Sevillano mi profesor.

Por la Escuela Central ya habían pasado muchos alumnos desde el año 1941, después de haber contribuido en la "puesta a punto" del "Palacio de Cristal del Retiro", donde se expusieron veleros y aeromodelos.

¿Qué había antes de estas fechas? En realidad muy poco, algunos aficionados de categoría, con Juan de la Cierva, Maluquer, Corbella y aquel baturro que se lanzó de lo alto de la iglesia con unas alas de cañizo...

En la escuela, los planos de los aeromodelos que construimos durante el curso, el libro "Nociones de Aeromodelismo" y el material que nos daba la Maestranza de Cuatro Vientos: listones de pino, de 2 metros, estupendos, contrachapado y cola de caseína; no había más. El papel y las herramientas eran alemanas que trajo para realizar el primer curso el Sr. Persil, sin saber español, y gracias a los buenos oficios de Juan Catoira Garaboa, conocedor perfecto de este idioma, podíamos entender. Un grupo de veleristas y aeromodelistas irían a Alemania a realizar cursos de perfeccionamiento.

Viendo los aeromodelos que había en la Escuela, pensé que sería mejor proyectar un "Velero Caza", por lo que reuní al "Claustro de profesores" dándoles las ideas, por lo que el proyecto se puso en marcha, fijando la envergadura en 250 centímetros y una carga alar de 12 gra-



El comandante Bravo Alabán recibe de manos de Elola el premio por haber volado un pulso-reactor por primera vez en España. Era julio de 1950 a la velocidad de 178 Km/h.

mos/dm² (1,2 kg/m²). En la primavera del año 1944 se programó un concurso de aeromodelismo en Avila, con la participación de las escuelas de Salamanca, Valladolid y la escuela Central. Los dos veleros prototipos de esta escuela se exhibieron en el escaparate de una tienda de tejidos, delante de una confitería, lo que daría lugar a discusiones con los de Avila. La diferencia de presentación y calidad de los veleros "Caracolas" y "Tiburón", de 2,50 mets. de envergadura, empezando con un "Baby" mal terminado, era como comparar un "Biscuter" con un "Mercedes".

El "Tiburón" en la mano de un aeromodelista quinceañero apareció en el nº 1 de la revista Avión; este juvenil aeromodelista llegaría con los años a general de división del Ejército del Aire; se llama Carlos Idígoras. También estaría en este primer concurso otro aeromodelista, Alfredo Chamorro Chapinal, hoy teniente general del Ejército del Aire. El concurso se suspendería por el fuerte viento, pero por la llegada del Gobernador Civil de Avila, se efectuó una exhibición con los veleros "Caracolas" y "Tiburón"; entonces se lanzaban con polea y un sedal de 150 mts. por lo que los dos vuelos fueron alejándose bastante, perdiéndose en los trigales, tardando bastante tiempo en recuperarlos.

El primer Concurso Nacional de Aeromodelismo se celebró en Madrid del 26 al 30 de septiembre de 1944, a la derecha de la carretera de Extremadura, kilómetros 9 al 10, cerca de la Venta de la Rubia. Se presentaron cerca de 170 aeromodelos de las Escuelas de Barcelona, Avila,



Gogorcena en Huesca, Escuela de Vuelos sin motor, en septiembre de 1951.

mostró que los alumnos, cuando se les enseña bien y ponen interés, ganan, y ganarán a sus profesores. Avila sería la Escuela vencedora del Primer Concurso Nacional de Aeromodelismo, siendo entregados los premios por el Jefe de Estado.

Posteriormente nuestro Director trajo de Estados Unidos tres motores de encendido eléctrico: Atom, Ohlsson-23 y Vivell-35. Los problemas de puesta en marcha y acoplamiento a unos nuevos motomodelos, se fueron solucionando con muchas horas de trabajo y ensayos, ya que todo era "puro invento".

En 1945, en los nuevos proyectos hubo que sustituir las alas de los veleros de una pieza, por otras en forma de bayoneta en dos piezas para poderlas transportar con facilidad. ¿Dónde se podía llevar un ala de 2,50 metros? ¡sólo en camión! Este problema nuestro no fue nada comparado con los que tenían que transportar veleros de cuatro metros en el ferrocarril, en unos baúles gigantes. Tuvo que intervenir el Ministerio del Aire y hacer unas gestiones con la Renfe para solucionarlo. Desde entonces, las alas de los veleros y motomodelos se harían con montaje en forma de bayoneta.

El concurso de 1945 se celebraría en la Venta de la Rubia desde el 18 de junio hasta el 1 de julio. Se presentaron diecinueve Escuelas con



XI Concurso Nacional de Aeromodelismo, celebrado en Santa Cruz de Tenerife el 10 de abril de 1954. En el centro Arraiza, Jefe de la Sección de Aeromodelismo e impulsor de esta actividad.

Salamanca, Logroño, Alicante, Madrid, etc. Los aeromodelos presentados estaban en orden inverso a la estatura de sus proyectistas, así los de Alicante traían veleros de cuatro metros de envergadura que parecían avionetas. Los vuelos fueron muy buenos en general, para ser la primera vez que se concursaba, destacando los de la Escuela Central que había logrado varios de más de veinte minutos. Con motivo de la visita que nos hizo el Director General de Aviación Civil durante el concurso, se hizo una exhibición consistente en lanzar siete veleros simultáneamente, elevándolos por medio de poleas de lanzamiento, con 150 metros de cable. Nuestro velero salió el primero enganchando una buena térmica, que lo mantuvo en el aire 47 minutos, con lo que se estableció la primera marca de permanencia del aeromodelismo español. Esto fue un éxito entonces.

Cuando llegó la hora de puntuar para hacer las calificaciones, se comprobó que los puntos conseguidos por la Escuela Central la situaban en el primer lugar, con gran ventaja sobre la segunda Escuela, que era la de Avila, por lo que los miembros del Jurado optaron por dejarla "fuera de concurso", ya que los profesores solían tener ventaja siempre sobre los alumnos. Así quedó la cosa para siempre, pero el tiempo de-

230 Instructores y Aeromodelistas, 480 aeromodelos, entre veleros, motomodelos, alas volantes y un modelo "pato". De los motores sólo funcionaban decentemente los tres que nos trajeron de Estados Unidos; los demás eran unos "calderos" que consumían muchas horas de trabajo sin funcionar.

Entre las alas volantes, figuraba una de la Escuela de Aeromodelismo de la Maestranza Aérea de León, en forma de pájaro mitológico, propulsada por un fenomenal cohete y construida a lo Ju-52.

Como el aeromodelismo era una gran novedad, nos hizo una visita el ministro del Aire, Juan Vigón Suerodiaz, acompañado del Jefe del Estado Mayor, Eduardo González Gallarza, y de otros jefes y oficiales de dicho Ministerio. El Jefe del Concurso les iba indicando los distintos aeromodelos, tipos y Escuelas que estaban presentes. Al llegar a la de León, le dijo: "También tenemos un ala volante con motor de reacción". El ministro contestó rápidamente: "Lo quiero ver volar". El Jefe de la Escuela me decía: "¡Si no se ha probado en vuelo!". Se colocó el pájaro mitológico sobre dos plataformas empleadas en el despegue de los Wakefield, de 4 x 1,5 metros, con un pequeño ángulo como si apuntara a la Luna en la lejanía, con su enorme cohete que había colocado el minis-



Los internacionales. De pie Jiménez, Caballé, García Agueñez, Atienza, González, Victorino Garrido, Amat, Fernando Batlló y Ramón Illán. Agachados, Severo, Gogorcena, Amat, José Angel de la Plaza, Escorza y Florencio Fernández.

tro. Como en ese momento se encontraba fumando su Jefe de Estado Mayor, le indicó que lo prendiera él mismo. Lo intentó pero no prendía, teniendo que soplar directamente para que activara la combustión, diciendo: ¡ya prende!. Se retiró un par de metros, cuando una explosión muy fuerte que desplazó todo de su sitio, hasta la gorra del general, dejaba el ala volante y las plataformas completamente desencuadradas. Me reí y no se si mi risa contagiaria al ministro; el caso es que él también se rió y con él todos. No se lo que hubiera pasado si se hubiese quedado serio. Al día siguiente se repetiría la prueba, después de su reparación, con un resultado "más potente" que dejó sin su ala volante a los de León.

Nuestros motomodelos efectuaban los despegues desde el suelo, ya que no estaba permitido soltarlos de la mano como se hace hoy, con un tiempo de motor de 30 a 60 sg., ya que no había ningún reglamento. Los vuelos eran también largos, destacando varios con más de 20 minutos. Uno de estos vuelos alcanzaría el tiempo de una hora y trece minutos, por lo que fue marca de distancia y permanencia al mismo tiempo, tomando tierra en Boadilla del Monte. Otro vuelo notable sería el del velero G-16, con una hora, 18 minutos y 20 segundos, perdiéndose de vista en altura. Ambos modelos eran de la Escuela Central. Esta marca permanecería tres años en nuestro poder, por lo que el extraordinario trofeo del Presidente del Aero Club, Duque de Almodóvar del Río, lo tendríamos definitivamente con arreglo a unas cláusulas.

La Escuela de Murcia sería la vencedora, seguida de la de Valladolid, Palma de Mallorca, León, Logroño, etc. Como premio a la labor realizada en la Escuela Central, nos nombraron Profesores de Aeromodelismo junto con otros dos instructores.

Uno de los tres motores, el Vivell-35 fue entregado a la Maestranza Aérea de Sevilla para que sirviera de experimento en su Escuela de Aprendices. Al año siguiente sacarían un motor, el M.A.S., que surtiría las escuelas de Aeromodelismo del Frente de Juventudes. Por las mismas fechas los proyectos de motomodelos J.G.-35 se renovaron y se hicieron para ser enviados a las Escuelas.

Durante esta época, el señor Barasoain lleva la dirección técnica de unos nuevos barógrafos para ser instalados en los veleros y motomodelos del próximo Concurso Nacional.

El Concurso Nacional de 1947 marcaría, con todos estos preparativos, un hito en las marcas españolas.

Este cuarto concurso reuniría a un buen lote de Escuelas, 28, tres más que el año anterior con 330 concursantes y 903 aeromodelos de vuelo libre.



El autor del artículo junto a sus trofeos.

Se hacían los primeros ensayos sobre el "Vuelo Circular" que, según decían, se había inventado en Estados Unidos. Aunque a nosotros nos parecía en aquel momento algo inferior, más tarde cambiaríamos de opinión.

Se vuela en la Casa de Campo, pero la proximidad de los árboles causa muchas roturas, por lo que "TE" se traslada a Cuatro Vientos.

La Escuela Central ha presentado varios motomodelos de nuevo diseño, los J.G.-38 y 40, basados en la teoría de H. Grant, que vuelan estupidamente. Este último conseguiría un vuelo de distancia en este mismo concurso de 24,5 kilómetros, con una duración de una hora y 30 minutos, posándose sobre un árbol. Lo trajo un pastor desde el pueblo de Vaciamadrid, después de estar varios días perdido. Este motomodelo podía haber tenido la marca de permanencia, pero cuando se estaba controlando el vuelo con los "prismáticos de 40 aumentos" del Parque de Artillería, un "mirón" le dio un golpe, desfasándolo, sin poder volver a localizarlo. Esta marca sigue actualmente en pie. El otro motomodelo, del que se hicieron cuatro versiones, voló estupidamente, facilitándose los planos a las distintas Escuelas.

Entre los motomodelos J.G.-35, equipados con el motor M.A.S., que iba mejor, estaba el de Zacarías Guzmán Caballero, Jefe de la Escuela de Albacete, por lo que se le equipó con un barógrafo de los proyectados por el señor Barasoain, en el Servicio Nacional de Meteorología en el Retiro. Hubo que centrarlo para compensar el nuevo peso del barógrafo. Arrancamos el motor M.A.S. y funcionó estupendamente. Se hizo la operación de ahumar la banda del barógrafo, marcar un punto de partida, precintarlo, tomar los datos de un barógrafo patrón y tomar los de los cronómetros. Todo esto según los datos que eran necesarios para intentar un Récord de Altura con arreglo al Código de la Federación Aeronáutica Internacional. Todo listo y con los cronometradores presentes, se arrancó el motor, despegando estupendamente y ganando altura. Una vez parado el motor, continuó volando y subiendo cada vez más. Se le seguía con los prismáticos de 40 aumentos, llevando este control el Jefe del Concurso, Javier Arraiza.

El motomodelo se desplazaba hacia la zona del Alamo para tomar tierra en el pueblo de Batres, después de un tiempo de vuelo de dos horas, dos minutos y 52 segundos. El motomodelo fue recuperado sin novedad. Una vez en la Base de Cuatro Vientos, se quitó el barógrafo entregándolo al señor Barasoain juntamente con el barógrafo patrón y los datos tomados antes del despegue. Una vez comprobados los datos en el observatorio, el señor Barasoain comunicó que la altura conseguida había sido de 2.717 metros. Para homologar esta marca, se envió a la Federación Aeronáutica Internacional en París un telegrama con los datos obtenidos, por medio del Real Aero Club de España, entonces Federación Aeronáutica Nacional de España, enviando posteriormente la documentación y certificados, que fueron muchos, del récord. Desde París contestaron en el Boletín de Información nº 21 la homologación de la marca española, como Récord Mundial conseguida por el aeromodelo reducido de Aeridinos de 2.717 metros, siendo el proyectista J.G. Azategui y Z.G. Caballero el constructor.

Firmaban el documento Rafael García Gil y el Duque de Almodóvar del Río como Secretario Técnico y Presidente, respectivamente, de la Federación Aeronáutica Nacional de España. Nos tenían que haber enviado dos diplomas, pero la cosa pasó al olvido, teniendo actualmente el certificado éste. Este récord mundial fue muy aireado entonces por la prensa y la radio.

El IV Concurso Nacional lo ganaría la Escuela de F.J. de Málaga (Seoane era su Jefe), seguida de Valladolid, que pegaba fuerte, Logroño, Murcia, etc. Aquel mismo año se fijaron unas normas para el vuelo circular por categorías, dadas por la subsección de aeromodelismo, según la Federación Aeronáutica Internacional.

Hicimos en la Escuela Central el primer aeromodelo de vuelo circular, equipado con un Delong-30, que en las pruebas que hicimos en el campo de fútbol de la Ferroviaria, en el Paseo de Delicias, nos duró menos que decir "amén", convirtiéndose en astillas.

Al Concurso Nacional de 1948 se presentaron 36 Escuelas, con 360 concursante y cerca de 600 aeromodelos de todos los tipos. Se volaría donde hoy está instalado el Real Aero Club de España y el Campamento en el pinar de "Las Pequeñas", al lado de la fábrica de A.I.S.A.

Jesús Iglesias, Jefe de la Escuela de Valladolid, superaría la marca de Gogorcena de permanencia en veleros, fijándola en dos horas, un minuto y 30 segundos. El Concurso lo ganaría esta misma Escuela, seguida de las de Murcia, Albacete y Gijón, con sus aeromodelos pintados como las chimeneas de su tierra.

En este concurso se presentó un aeromodelista donostiarra, Luis As-train, de profesión joyero, que traía unos aeromodelos igual que las joyas que hacía. El marcaría una pauta a seguir por todos los aeromodelistas de entonces de como se tenían que construir y terminar los aeromodelos. A partir de entonces se emplearía la madera de balsa en mayor cantidad y el papel Silspan o japonés. La fábrica A.I.S.A. nos proporcionaría un buen lote de troncos de madera de balsa, que fueron repartidos a las Escuelas. Después se iría dando mecanizada en planchas de distintos tamaños.

El Concurso Nacional de 1949 traería la técnica del Vuelo circular de manos de la Escuela de Valladolid, donde el comandante Bravo volaría a 178 km/h de velocidad con el pulso reactor, sin pilón central y con una base de 500 mts. En la Escuela Central se terminaría un bólido de la clase "C" de 10 c.c., construido en contrachapado de abedul de 0,3 mm., que con una hélice recortada de vuelo libre, conseguiría la velocidad de 158 km/h, que quedaría apagada por la del pulso reactor de Valladolid.

Se presentaron 41 Escuelas con 800 aeromodelos, ganando este VI Concurso Nacional la Escuela de Murcia, seguida de las de Soria, Valladolid y Granada.

Un aeromodelo Baby de la Escuela de Zamora, construido por el alumno Andrés Villalba, batiría la marca de distancia, volando hasta el pueblo de Yunquera de Henares en Guadalajara, con 89,500 kilómetros.

Un motomodelo del Jefe de la Escuela de Huesca, Mainar, superaría la marca de permanencia, dejándola en dos horas y 17 minutos. Esto era en la Escuela de Vuelo sin motor de Huesca con motivo de una visita que hizo la Escuela Superior del aire y el agregado aéreo de los Estados Unidos, que voló precisamente en un Kranich con el profesor Ara, con la intención de poder alcanzar, sin conseguirlo, al motomodelo. Tuve que colaborar en esta exhibición que hizo la Escuela de Aeromodelismo de Huesca, centrando este motomodelo, para lo que tuve que colocar una pequeña piedra por faltarle algo de peso.

La participación va en aumento, al VII Concurso Nacional concurren 44 escuelas. Es el año 1950, ganando Murcia y siguiéndole en la clasificación Valladolid, Almería y Granada.

Emilio Atienza, Jefe de la Escuela de Almería, superaría la marca de permanencia en veleros y motomodelos en el pueblo de Tabernas, el día 2 de junio, dejándolas en los tiempos de dos horas, 11 minutos, con el EA-12 y de dos horas, 43 minutos, con el JA-14, marcas que siguen actualmente en vigor por no haberse superado. Este mismo año en el mes de octubre y después de unas gestiones diplomáticas, un equipo suizo de aeromodelismo de Vuelo Libre, se presentó en Madrid para efectuar una competición con un equipo español. Se forma este equipo con personal de la Escuela Central. Después de un cambio de impresiones entre los Jefes de Equipo, Arnol Deguen y Arraiza, se hace el control de aeromodelos. Los nuestros, comparados con los de los suizos, son como si a un Breguet XIX lo comparasen con el F-104. Destacaba el motomodelo con motor diesel, marca Castor, de 2,5 c.c., algo fenomenal, que giraba con una hélice muy pequeña a unas 12.000 r.p.m.

La competición fue presenciada por bastante público, entre los que se encontraban los Jefes de Escuelas de Aeromodelismo de la mayoría de las provincias españolas. Se celebró en Cuatro Vientos entre los días 21 al 24 de octubre. Este primer concurso fue ganado por el equipo espa-

Posible inicio del Aeromodelismo en España

JORGE MORA BAÑO

En la página 312 del primer libro de la "Historia de la Aeronáutica española" del general José Gomá Orduña aparece la fotografía que encabeza la presente reseña y, al pie de la misma, el siguiente texto: "Jorge Mora con el modelo de monoplano cuyas pruebas realizó en Alicante en 1911".

El texto del citado libro no amplía la información de lo expresado en el pie de la fotografía. Posiblemente el general Gomá no poseía otros datos que los obtenidos de la revista "Nuevo Mundo" del 8 de agosto de 1911, en la que aparece esta fotografía, sin ampliar lo expuesto en su pie.

Esta misma imagen ha aparecido en algunas ocasiones en los reportajes que Televisión española ha realizado sobre la Historia de la Aviación, citando solamente lo escrito al pie de la fotografía, posiblemente porque la fuente de información fue, bien la misma que la del general Gomá, o el libro que él escribió.

Como probablemente este aeromodelo haya sido el primero que volase en España, parece que no estaría de más ampliar la información sobre él y su constructor.

Jorge Morá Jordá, nacido en Bañeres (Alicante) y residente con posterioridad en la capital de la provincia, donde falleció en 1960, fue un gran aficionado a la aviación y su ideal hubiera sido llegar a ser piloto militar o privado. Cuando, al final de la primera década del siglo, se realizaron los primeros vuelos en España, y se despertó su afición aeronáutica, Jorge Mora ya no pudo cambiar su destino, pues tenía

ñol con un margen amplio de puntos. Ambos fueron obsequiados al final de la competición por el Real Aero Club de España.

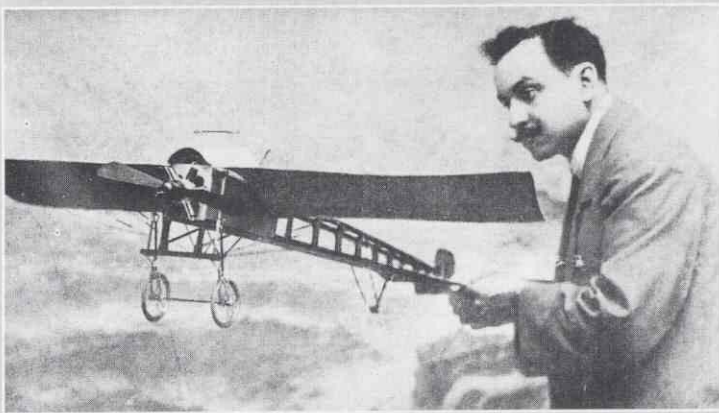
Al despedirse Arnol Deguen, me regaló el motor Castor, dándome una gran alegría. Le indiqué que pensaba utilizarlo en construir un bólido con el fin de superar la marca española de velocidad. Alicante y Málaga organizarían concursos que fueron ganados por la Escuela Central, con los veleros G-18 y un motomodelo equipado con motor Super Ciclo-ne de 10 c.c.

En 1951 se tiene nuevo material de motores, reactores, etc., para la Escuela Central. Este material se trajo de Estados Unidos. Para completarlo se proyectan nuevos aeromodelos de vuelo circular y libre. Son necesarios fondos metálicos de electrón que resuelve el coronel Huarte Mendicoa, fundiéndolos en Construcciones Aeronáuticas S.A. con unos moldes que le habíamos entregado. Como es natural, para llevar a cabo toda esta construcción, proyectos, etc., nos faltaban horas del día y eso que entonces se contaba con un personal excelente.

El primer "bólide" que sale a escena para volarlo en plan de entrenamiento, es el que equipa el motor Castor de 2,5 c.c. Se hizo en la explanada de la Venta de la Rubia, volando bien y a muy "alta velocidad" ya que a los cronometradores se les olvidó pulsar los relojes entusiasmados por la velocidad que hizo. Los de 10 c.c. y 5 c.c. equipados con los motores Doling 61 y 29 también marchaban estupendamente, lo mismo que el pulso reactor Dyna Jet. El bólido grande voló a 195 km/h y la del pulso reactor no se supo porque los "ayudantes" que lo arrancaron salieron disparados huyendo de la quema y el ruido.

El S.E.U. de la Escuela Especial de Ingenieros Aeronáuticos organiza el primer concurso-exposición de maquetas y aeromodelos. Los alumnos de aquella promoción, los Omo y compañía, tenían una gran afición por estas cosas, como ocurre hoy día. El concurso se celebró el día 8 de abril en el Campo de Deportes de Medicina. Colaboraba en este concurso el Club Aracuan de Madrid con todos los "forofos" de entonces: Toledo, Delgado, Fabián, Albalá, etc. La Escuela Central presentaba tres bólidos de las clases primera, tercera y reacción.

Los vuelos fueron presenciados por numerosísimo público. La especialidad de velocidad se voló por primera vez en España con horquilla, sobre la que apoyaba la mano del piloto. La distancia sobre 1.000 me-



demasiada edad para ser piloto militar y aún no existían escuelas civiles de vuelo para hacerse piloto privado.

Como consecuencia de ello se dedicó a la profesión de comerciante que ya había elegido (no debe extrañar que a su local comercial lo denominara "el Avión") y en sus ratos libres inició la construcción de un aeromodelo con las siguientes características:

Monoplano de ala alta (tomando como modelo el Bleriot). Envergadura: 1,20 m. (aprox.). Longitud: 0,75 m. (aprox.). Fuselaje de madera. Alas y empenaje de seda y alambres. Motor de gomas. En la cabina disponía de dos mandos ajustables en tierra para la realización de vuelo recto y un pequeño péndulo para su equilibrado.

Se terminó su construcción en el verano de 1911. Después de realizar unos vuelos iniciales de prueba y ajuste, se llevó a cabo un vuelo ante representantes de la prensa, en los campos de lo que posteriormente fue la Base Aérea de Rabasa, y en la revista "Nuevo Mundo" se publicó la fotografía y escueta nota a la que ya se ha hecho referencia.

En uno de los vuelos posteriores, en los alrededores de Alicante, una ráfaga de viento inesperada estrelló el avión contra un árbol. Los restos

del aeromodelo fueron guardados en espera de ocasión para repararlo. El primer bólido, equipado con un motor Castor, "El Quisquilla", el segundo con el Dooling-61 y el tercero con el pulso reactor Dyna Jet. Anteriormente a esta prueba, las distancias que se volaban eran sobre base de 500 metros y sin horquilla central.

Las velocidades alcanzadas fueron: "El Quisquilla" 126,840 km/h, superando la mundial anterior que estaba en 105 km/h, en poder de Checoslovaquia. La del "Delfin" 185,900 Récord Nacional y la del "Chimista", 201,006 km/h, superaba la Mundial que la tenía Hungría en 197,388 km/h. Sería un hito en la historia de este deporte.

La reseña de este concurso la publicaría la revista "Avión" de mayo de 1951, lo mismo que otras revistas, periódicos, Radio Nacional y hasta en la revista francesa "Les Ailes".

Los de las Escuelas de Valladolid y Murcia no creían en estas velocidades, pero llegaron los concursos de Málaga y de San Sebastián, celebrados aquel año en mayo y agosto, y se pudo demostrar a ambos equipos que las velocidades eran ciertas ya que se superaron y ganaron ambos concursos por los componentes de la Escuela Central.

La marca del "Quisquilla" fue mundial, reconocida por la Federación Aeronáutica Internacional. La del pulso reactor no, debido a que no superaba en cinco kilómetros la anterior. No obstante, al año siguiente, se superaría con creces, estableciéndose en 215 km/h, en el mes de mayo en un concurso de la Escuela de Madrid, siendo la tercera marca mundial reconocida por la Federación Aeronáutica Internacional que conseguía España. El Concurso Nacional de aquel año tendría una nueva fisonomía, ya que en vez de celebrarse en Madrid se hacía por sectores, siendo estos los de Murcia, Zaragoza y Valladolid. Para el traslado a estas ciudades, se utilizaba una "rubia" Hispano-Suiza con la que había que realizar los viajes por la noche y a 50 km/h, debido a sus "neumáticos" regenerados de "alta velocidad". En la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos se inicia la práctica de Aeromodelismo. Entonces esta Escuela estaba instalada en el edificio de la de Navales. La Dirección General de Aviación civil colaboró fundamentalmente con profesores y materiales. Hoy en día sigue prestando la ayuda del material empleado.

Uno de los que terminaron en primer lugar, se le ocurrió que soltarlo desde lo más alto del edificio de Navale sería estupendo, y ni corto ni perezoso, lo lanzó con tan buena fortuna que se fue volando más allá

del aeromodelo fueron guardados en espera de ocasión para repararlo.

El tiempo fue transcurriendo y esta ocasión no se presentó, por cuyo motivo pasaron los restos del monoplano a poder de uno de los descendientes de Jorge Mora que proyectó reconstruirlo y regalarlo al Museo del Aire.

Mientras esta oportunidad se presentaba, una inundación en el sótano del domicilio de su poseedor, donde se encontraban los restos del avión, acabó con ellos en el año 1963. Al entrar la madera y la seda en contacto con el agua, el modelo se desintegró y sólo quedó un amasijo de alambres. Como el avión se construyó sin planos, no fue posible su reconstrucción.

Es posible que lo relatado no tenga una importancia trascendental, pues no pasa de ser un mero entretenimiento de una persona que, por circunstancias, no pudo cumplir su vocación aeronáutica, pero, ya que existe la referencia citada en la "Historia de la Aeronáutica española" y los reportajes de Televisión española, se ha considerado que pudiera ser de interés aportar una información más amplia sobre el constructor y el aeromodelo que tan tempranamente inició sus vuelos sobre los campos de las afueras de Alicante.

NOTA DE LA REDACCION

Jorge Mora, el primer aeromodelista de España, nunca pudo alcanzar la gran ilusión de ser piloto de aeroplano, pero se vió compensado en la persona de su hijo, el hoy teniente general Jorge Mora Bañó.

Con él voló, allá por los años 50, en las viejas Bücker 131 y HM-9 "Monda" y con él conoció en 1959 en la Escuela de Reactores, los entonces nuevos F-86 y T-33.

En ese último avión estuvo, "sentado y equipado", en disposición de efectuar un vuelo, hecho que no llegó a producirse pues su avanzada edad (más de 80 años) no lo aconsejaba.

La Revista Aeroplano ha querido rendir, con estas referencias, un pequeño homenaje a este "pionero" de la Aviación, que si bien no fue piloto, mereció serlo. Su error fue haber nacido fuera de tiempo.

del campo de deportes. A todo esto la concurrencia, según me dijeron, fue numerosa. Otro compañero de estudios y Aeromodelismo, se le ocurrió, unos días después, repetir la misma suerte. Este nuevo lanzamiento salió estupendo, pero el Baby aquel, parece ser que no era partidario de irse tan lejos y dando la vuelta retornó unos metros más abajo del punto de partida, que no era otro que el despacho del Director de Navales, "cristalizando" en su ventana y haciendo gol, como los de Zarra. La cosa se quedó en "jaleo" solamente. El año 1952 fue de gran actividad, pues se superaría la marca mundial de reacción, estableciéndola en 215,560 km/h, y la nacional de la categoría II, motor de 5,5.

En Málaga, aparte de ganar este concurso, se superaría la marca nacional en la clase III, motor 10 c.c. en 193,756 km/h. En San Sebastián también se triunfaría en este Concurso.

Se hace la primera salida al extranjero con un equipo de Aeromodelismo, con el fin de participar en los Campeonatos Mundiales que se celebraban en Bruselas, consiguiéndose los puestos primero y segundo en Reacción, cuarto en la clase III, superando la marca nacional, dejándola en 204 km/h, sexto en clase I, séptimo en acrobacia y un primer puesto en presentación con el reactor Rayo.

En aquella ocasión, los norteamericanos, con un buen surtido de material, tenían problemas con un reactor que no podían arrancar, por lo que el número de "ayudantes" era bastante numeroso. Quizás por aquello del cajón de material, el caso es que todos fracasaron. Entonces, cuando lo dejaron por imposible, los españoles nos pusimos a solucionar la avería, que no era otra que la desviación del surtidor de entrada del aire, que estaba ligeramente torcido. No sólo les solucionamos la avería, sino que durante el concurso les arrancamos sus motores y les dimos el combustible, aunque se quedaron detrás de nosotros. Como recuerdo nos dieron un motor Fox-29R.

Con esta etapa empezaría una serie de éxitos internacionales en Vuelo Circular en Bélgica.

El año 1952 fue de gran actividad, pues se superaría la marca mundial de reacción, estableciéndola en 215,560 km/h, y la nacional de la categoría II, motor de 5,5.

En Málaga, aparte de ganar este concurso, se superaría la marca nacional en la clase III, motor 10 c.c. en 193,756 km/h.

En San Sebastián también se triunfaría en este Concurso.

Se ganarían los VII Campeonatos europeos en Bruselas del año 1956. Los belgas nos llamaban los "diablos españoles". Aquel año, nuestro Jefe de Equipo, Arraiza, fue a saludar al Presidente del Aero Club belga, dándole recuerdos al mismo tiempo del Presidente del Real Aero Club de España. Este señor, que era general, le dijo: "A ver si los españoles se clasifican honorablemente, porque en este concurso hay buenos aeromodelistas de Estados Unidos, Inglaterra, Rusia, Francia, Alemania, ya ve, ¡qué aeronáutica tienen!". Cuando pasó el concurso y España se había quedado en primer lugar, el Trofeo que le entregaron fue de campeonato, algo extraordinario. Nuestro Jefe de Equipo lo llenó de champán, ya que se podía hacer por ser el local del Club de Oficiales donde se efectuaba el reparto de premios, ofreciéndoselo al Presidente del Aero Club belga y diciéndole: "Le ofrecemos para que beba en primer lugar, ya que el equipo español se ha clasificado honorablemente... en primer lugar".

Aquí se ve como el Aeromodelismo, llevando un material de motores ingleses, los de carreras, los de velocidad, y norteamericanos en reacción, pero con una técnica e ingenio españoles, se superaba a países que aeronáuticamente hablando, eran superiores a nosotros.

En aquel concurso, las mezclas de carreras, las hacía delante de una nutrida concurrencia por estar nuestro "stand" en el centro del recinto.

Cuando tenía que echar el petróleo lo hacía en dos veces y con dos frascos distintos, pero con el mismo petróleo. Yo les decía lo que empleaba pero no me creían. La mezcla era la indicada por el fabricante del motor Oliver Tiger de 50-30-20% de petróleo, éter y ricino, más el 3% de nitrato de amilo.

También al año siguiente quedaríamos subcampeones de Europa a un segundo de los belgas, y campeones en reacción.

La Copa Ibérica de Aeromodelismo se inicia en esta década, en julio de 1955. El equipo español ganaría esta prueba y otras diez más en años posteriores, formando siempre la selección española personal de la Escuela Central.

Portugal ganaría en una ocasión. Entonces, el Jefe del Equipo, nuevo en estas lides, formaría el equipo con aeromodelos de la Escuela Central y los de Fernando Batlló, ya que por diversas circunstancias no pudieron estar presentes. El telegrama del Jefe del Equipo fue el siguiente: primeros en velocidad y segundos por equipos.

Los norteamericanos de la Base Aérea de Torrejón, organizaron un concurso en los que intervienen componentes de las bases de Lyautey, Lisboa y Madrid, ganando estos últimos. Hubo que darle al mayor Mac Donald una hélice más adecuada para el bolido que tenía, pero aún así se quedó a poco margen en la velocidad, del bolido de la Escuela Central.

Las vicisitudes de Aeromodelismo, tuvieron su parte negativa: por una orden del entonces ministro del Aire, José Lacalle Larraga, causan baja todos los Jefes de Escuela pertenecientes al Ejército del Aire, Especialistas y personal de las Maestranzas Aéreas, que fue la causa del declive del Aeromodelismo en España, desapareciendo la mayoría de las Escuelas.

Por otra parte la Escuela Central se traslada urgentemente desde la Plaza de Luca de Tena nº 10 a la calle Reina Victoria nº 31, y durante la preparación del Campeonato del Mundo de Vuelo Libre, celebrado en Burgos en julio de 1981, nos cierran la Escuela con un gran candado, haciendo la gestión la Dirección General de Aviación Civil, alegando que se gastaba mucha corriente eléctrica ¡¡en el mes de julio!!; después

se comprobaría que no era cierto.

Esta orden negativa para el Aeromodelismo, interrumpió los entrenamientos para este campeonato. La Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos, nos daría después, a una gestión mía, toda clase de facilidades al equipo de motomodelos. Quedaría clasificado en este Campeonato en el mejor lugar de los españoles participantes.

En el Mundial del 71, celebrado en Goteburgo, Suecia, quedaría a dos segundos, con 178 puntos sobre 180, en el quinto puesto, ya que tuvo que repetir por error de un crono, que tomó mal el tiempo del funcionamiento del motor.

En la historia del Aeromodelismo, de las Escuelas en particular, faltan muchos nombres de Jefes de Escuela y Aeromodelistas. Hubo un tiempo que se podía formar varias selecciones nacionales por equipos, en veleros, Wakefield y motomodelos, lo mismo que en vuelo circular.

De los Aeromodelistas "participantes", a la sombra de las Escuelas, salen grandes campeones: los Fernán Batlló, Meseburger, Giró, Luis Parramón, etc... En San Sebastián Luis Astrain con aeromodelos de vuelo circular que parecían joyas, como su profesión. Los catalanes montan unas pistas de vuelo circular, fantásticas. Siota, en Orense hace lo mismo. En Madrid hay una en Cuatro Vientos, hoy desaparecida.

En Madrid, se forman bastantes Clubs de Aeromodelismo, en Radio Control; hay algunos colegios que dan Aeromodelismo, pero el espíritu que crearon las Escuelas de Aeromodelismo con sus trabajos y competiciones nacionales, pasaron a la historia. ■



Gogorcena con el motomodelo Altube en Santa Cruz de Mudela.