

Las marcas españolas en aeromodelismo en vuelo libre y de vuelo circular desde 1944 a 1996

JOSÉ GOGORCENA AZATEGUI

PARA el control de cualquier marca es imprescindible la presencia de los cronometradores oficiales, por este motivo todas las marcas españolas o récords se hicieron y se hacen en los concursos de aeromodelismo, sean de carácter nacional o internacional.

En el año de 1944 se celebró el I Concurso de Aeromodelismo, formando un grupo de más de veinte escuelas, 125 concursantes y unos 200 aeromodelos, todo ello gracias al entusiasmo del Comandante D. Jose Ordovás González, al que contribuyeron el Director de Aviación Civil, Teniente Coronel D. Juan Bono Boix, y el del Capitán D. Javier Arraiza Goñi, Jefe de la Sección de Aeromodelismo y la colaboración de D. Antonio Elola Olaso, jefe del Frente de Juventudes.

El concurso se celebró en lo que se conocía como «La Venta de la Rubia», donde está situado hoy día el Club Militar la Dehesa.

Con la presencia del Director General, Teniente Coronel Bono, una tarde tranquila del mes de sep-



El motomodelo JG-36, marca de distancia en motomodelos de 24,5 km, el día 3 de julio de 1948.



J. Gogorcena, con el velero AI-2002, el día 2 de julio de 1945 establecería la marca en 1 h, 18 min y 20 seg.

tiembre se hizo una exhibición de lanzamiento en altura, con poleas y sedales de 150 m de longitud. Eran diez los lanzadores pertenecientes a otras tantas escuelas. El que más destacó fue el aeromodelo tipo «Velero», perteneciente a la Escuela Central de Aeromodelismo, volando durante 44 minutos, tomando tierra en Cuatro Vientos, frente a los hangares. El modelo lo recogió el Capitán D. José Llaca, que lo traería a la presencia del Teniente Coronel Bono. Este aeromodelo tenía una envergadura de 2,50 m y su carga alar era de 10 g/dm².

El II Concurso Nacional de Aeromodelismo se celebró también en la Venta de la Rubia, frente a la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos de Cuatro Vientos. Con el velero G-16 de José Gogorcena, de la Escuela Central, se superaría la anterior marca, estableciéndola en una hora, 18 minutos y 20 segundos. Por primera vez un aeromodelo de motor, construido por Gogorcena y Navarro voló una hora y 13 minutos en aquel mismo concurso.

La marca de permanencia en veleros tuvo su fase ascensional. Primero fue Jesús Iglesias, de Valladolid, estableciéndola en 2 horas, 2 minutos y 30 segundos, en Cuatro Vientos, y después Emilio Atienza, de Granada, en Tabernes (Almería), volando durante 2 horas y 11 minutos, que es la marca actual existente.

ALTURA EN VELERO

NO existe. Aunque se construyeron veleros para poder colocar un barógrafo, para homologación de la altura, nunca se pudo realizar por diversas causas.

CUADRO DE MARCAS ESPAÑOLAS

<i>Nombre</i>	<i>Marca</i>	<i>Modelo</i>	<i>Lugar y fecha</i>
VUELO LIBRE (PLANEADORES, CLASE F, 1-A)			
Duración: veleros			
Francisco Sáez Peñuelas	0 h, 47 min	J.A.F.	Cuatro Vientos, 1944 (a)
J. Gogorcena Azategui	1 h, 18 min, 20 seg	G-16	Cuatro Vientos (2-7-45). Perdido en el aire (a)
Jesús Iglesias Bernal	2 h, 1 min, 30 seg	Todista	Cuatro Vientos, 1948 (a)
Emilio Atienza Marcos	2 h, 11 min	E.A. 12	Tabernes (Almería), 1950
Distancia: veleros			
Escuela F. J. de Logroño	68 km	Baby	Cuatro Vientos-Toledo, 1945 (a)
Andrés Villalba, Escuela F. J. de Zamora	89,50 km		Cuatro Vientos-Yunquera de Henares, 1948 (a)
AVIONES CON MOTOR DE CAUCHO (CLASE F, 1-B)			
Duración			
José Luis Abellán	7 min, 35 seg		Madrid (a)
Florencio Fernández Ibáñez	8 min		Labacolla (Santiago de Compostela) 1954 (a)
José González	9 min, 6 seg		Manises (Valencia) 1955 (a)
Pedro Ruví y Angel Ruví	9 min, 45 seg		Virgen del Camino (León) 1956 (a)
Carlos Meseburger	10 min, 1 seg		Sabadell (18-7-1957)
Antonio Gil y M. de la Mata	13 min, 21 seg		Sevilla «El Coper» (17-6-1960)
Ramón Illán (hijo)	15 min, 21 seg		Sevilla «El Coper» (17-6-1960)
Ramón Duréndez	19 min, 25 seg		Sevilla «El Coper» (17-6-1960)
AVIONES CON MOTOR MECÁNICO (CLASE F, 1-C)			
Duración			
J. Gogorcena-A. Navarro	1 h, 13 min, 20 seg	J.A.-1	Cuatro Vientos (30-6-1945) (a)
Zacarías Guzmán-J. Gogorcena	2 h, 2 min, 17 seg	J.G.-35	Cuatro Vientos (2-7-1947)
Antonio Mainar	2 h, 17 min, 52 seg	Mosquito	Escuela V.S.M. de Huesca (22-4-1949)
Emilio Atienza	2 h, 43 min	J.A. 14	Tabernes (Almería) (7-6-1954)
Altura marca mundial - motor mecánico			
Zacarías Guzmán-J. Gogorcena	2.717 m (marca mundial)	J.G.-35	Cuatro Vientos (2-7-1947) (a)
Distancia con motor mecánico			
J. Gogorcena, A. Navarro	6,5 km	J.A.-1	Cuatro Vientos-Boadilla (30-6-1945)
J. Gogorcena, Victorino Garrido	24,5 km	J.G.-36	Cuatro Vientos-Vaciamadrid (3-7-1948)
VELOCIDAD EN VUELO CIRCULAR (CLASE F2-A)			
Categoría I. Motor hasta 2,5 cc			
José Gogorcena	126,840 km/h (Marca mundial)	Quisquilla, motor Castor D	Madrid, Ciudad Universitaria (8-4-1951)
José Gogorcena	133 km/h	Idem	San Sebastián (agosto 1951)
Ramón Illán Arriero	147 km/h	R.I. con motor E.D.	Málaga (1953)
José González	158 km/h		Málaga (1953) (a)
Fernando Batllo	172 km/h	F.B. motor Byra	Barcelona (9-1953)
Fernando Batllo	180 km/h	F.B. motor super tigre G-20	Valencia (1954) (a)
Fernando Batllo	204 km/h	Idem	Bruselas (1955)
Eduardo Giro	211 km/h	Super-tigre	Barcelona (25-5-1963)
Luis Gaya Bertrán	260,86 km/h		Barcelona (1979)
Juan Pacheco Estorch	266,60 km/h		Barcelona (1980)
Luis Parramón Sarrate	270,63 km/h		Barcelona (1981)
Luis Parramón Sarrate	281,25 km/h		Lérida (1991)
Luis Parramón Sarrate	283,5 km/h		Vidieras (Cataluña) (1993)
Luis Parramón Sarrate	285,71 km/h		Barcelona (1993)
Carlos Olive Merodo	286,62 km/h		Idem
Luis Parramón Sarrate	291,25 km/h		Vidieras (1994)
Luis Parramón Sarrate	299,2 km/h		Shangai (China) (1994)
Categoría II. Motor hasta 5 cc			
José Gogorcena	126,840 km/h	Quisquilla, Castor 2,5	Madrid (8-4-1951)
Ramón Illán Arriero	170 km/h	R.I. Dooling-29	Madrid (1953)
Fernando Batllo	184,610 km/h	F.B.-Dooling 29	Barcelona (1954)
Fernando Batllo	229,070 km/h	F.B.-Dooling 29	Barcelona (1954)
Categoría III. Motor hasta 10 cc			
J. Gogorcena-E. Colmenero	185,950 km/h	Delfin-Dooling-61	Madrid (8-3-1951)
J. Gogorcena-E. Colmenero	193,756 km/h	Delfin-Dooling-61	Málaga (23-5-1952)
J. Gogorcena-S. González	202 km/h	Delfin II-McCoy-60	Bruselas (1952)
J. Gogorcena	215,568 km/h	Delfin-Dooling-61	Valencia (1955) (a)
Fernando Batllo	232,250 km/h	F.B. motor McCoy-60	Barcelona 1955 (a)
José Gogorcena	236,840 km/h	J.G.60-Dooling-61	Tablada (Sevilla) (17-6-60)
Reacción F2-A. Motor a reacción			
J. Gogorcena-S. González	206 km/h	Chimista motor.Dyna-jet	Madrid (8-4-1951)
J. Gogorcena-S. González	215,568 km/h (marca mundial)	Chimista motor.Dyna-jet	Madrid (19-5-1952)
Ramón Illán Arriero	225 km/h	RI-Dyna jet	Bruselas (1952)
Ramón Illán Arriero	236 km/h	RI-Dyna jet	Granada (1952) (a)
J. Gogorcena-S. González	243,500 km/h	Rayo II-Dyna jet	Madrid (4-4-1953)
J. Gogorcena-S. González	260,869 km/h	Rayo II-Dyna jet	Madrid (4-4-1955)
Marcas mundiales vuelo circular			
José Gogorcena	126,840 km/h	Quisquilla motor Castor 2,5 cc	Madrid-Ciudad Universitaria (8-4-1951)
J. Gogorcena-S. González	215,568 km/h	Motor Dyna-jet	Madrid Chopera del Retiro (19-5-1952)
Luis Parramón Sarrate	311,2 km/h	Barcelona-96. Motor Profi-2,5 cc	Norkoping (Suecia) (8-8-1996)

(a) Concursos nacionales.

DISTANCIA EN VELERO

LA primera marca de 68 km la consiguió la Escuela de Logroño, con un velero de enseñanza Baby, de Cuatro Vientos a Toledo. La segunda marca de distancia la superó Andrés Villalba, de la Escuela de Zamora, en el año 1948, con 89,5 km, desde Cuatro Vientos a Yunquera de Henares (Guadalajara), que es la que existe actualmente.

AEROMODELOS DE MOTOR MECÁNICO. PERMANENCIA

LA primera marca fue conseguida el 6 de junio de 1945, durante la celebración del II concurso de Aeromodelismo, que fue 1 hora, 13 minutos y 20 segundos.

El día 2 de julio de 1947, un motomodelo J.G-35 voló 2 horas, 2 minutos y 17 segundos, construido por Zacarías Guzmán, de la Escuela de Albacete, y proyectado por José Gogorcena. El motor era la copia del motor VIWD-35, que fue construido por los aprendices de la Maestranza Aérea de Sevilla. Antonio Mainar, Jefe de la Escuela de Huesca, con el motomodelo «Mosquito», la dejó establecida en 2 horas, 17 minutos y 52 segundos en la citada Escuela, el día 22 de abril de 1949, en una exhibición de aeromodelismo, ante los alumnos de la Escuela Superior del Aire y el Agregado Aéreo norteamericano. El profesor de vuelo sin motor, Miguel Ará, que volaba en un velero Kranich, con el Agregado Aéreo, no pudo alcanzar al motomodelo en la subida.



De pie, Severo González; agachados, de izquierda a derecha: Batlló, Gogorcena e Illán. Primer equipo que participó en Bruselas en el Campeonato de Europa en 1952 (Campeonato de Europa y marcas mundiales figuran en su haber).

Emilio Atienza, en Tabernes (Almería), mejoró esta marca dejándola en 2 horas y 43 minutos, el 6 de enero de 1954.

ALTURA EN MOTOMODELOS

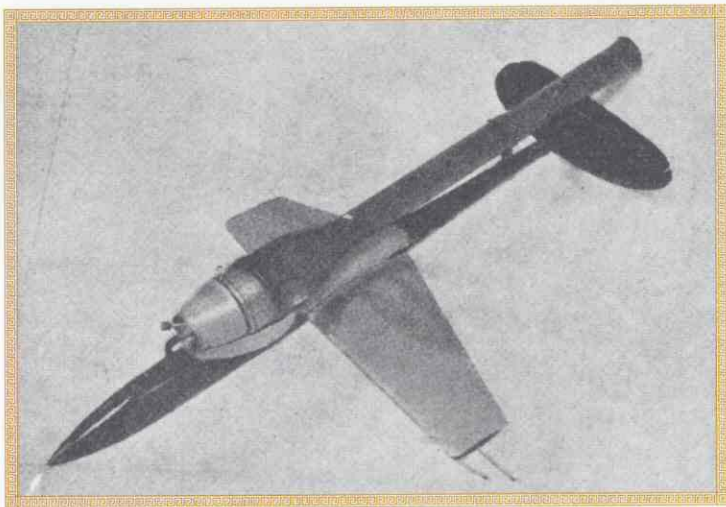
DURANTE la celebración del IV Concurso Nacional de Aeromodelismo, celebrado el 2 de julio de 1947 por la tarde, un motomodelo J.G-35 equipado con un motor copia del WIVELL-35, construido por los aprendices de la Maestranza Aérea de Sevilla, alcanzó la altura de 2.717 metros, desplazándose desde el aeródromo de Cuatro Vientos hasta Batres, donde tomó tierra.

Para el control de la altura y vuelo iba equipado con un barógrafo, construido por el Sr. Barasoain, del Servicio Nacional de Meteorología. Fue reconocido posteriormente por la Federación Aeronáutica Internacional.

Hay un certificado, firmado por el Secretario de la Federación Aeronáutica Española, D. Rafael García Gil, y el Excmo. Sr. Presidente, Duque de Almodóvar del Río, que homologaba como récord internacional el aeromodelo reducido de Aerodino, DE-2028, el día 2 de julio de 1947, siendo los constructores J. G. Azategui y Z. G. Caballero, con motor M.A.S. de 6,7365 cc. Está firmado el 20 de mayo de 1948.



Luis Parramón Sarrate, medalla de oro en el Campeonato de Europa de Velocidad, con 270 km/h, en Genk, Bélgica.



«El rayo II» con el pulsorreactor Dynajet, que tiene la marca de velocidad con 260,689 km/hora, conseguida en Cuatro Vientos (Madrid) el 4 de abril de 1955.

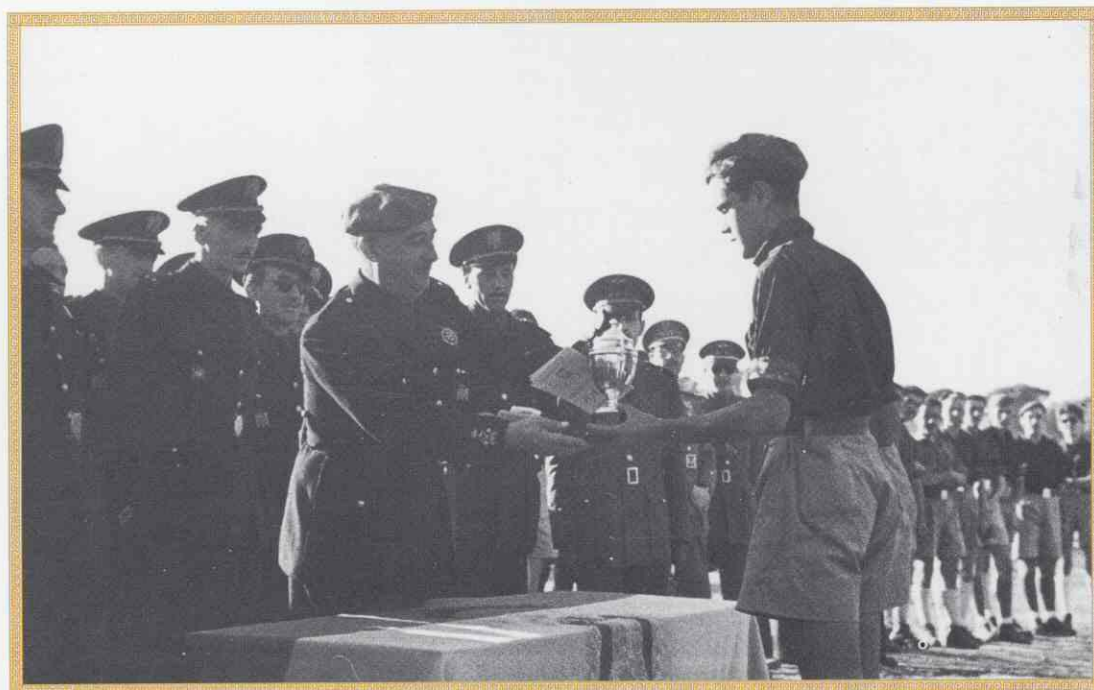


Luis Parramón, campeón y marquista mundial el 28-8-1996, y José Gogorcena, marquista mundial en 1947, Vuelo Libre y 1951 y 1952 de Vuelo Circular, juntos en el INEF en diciembre de 1996.

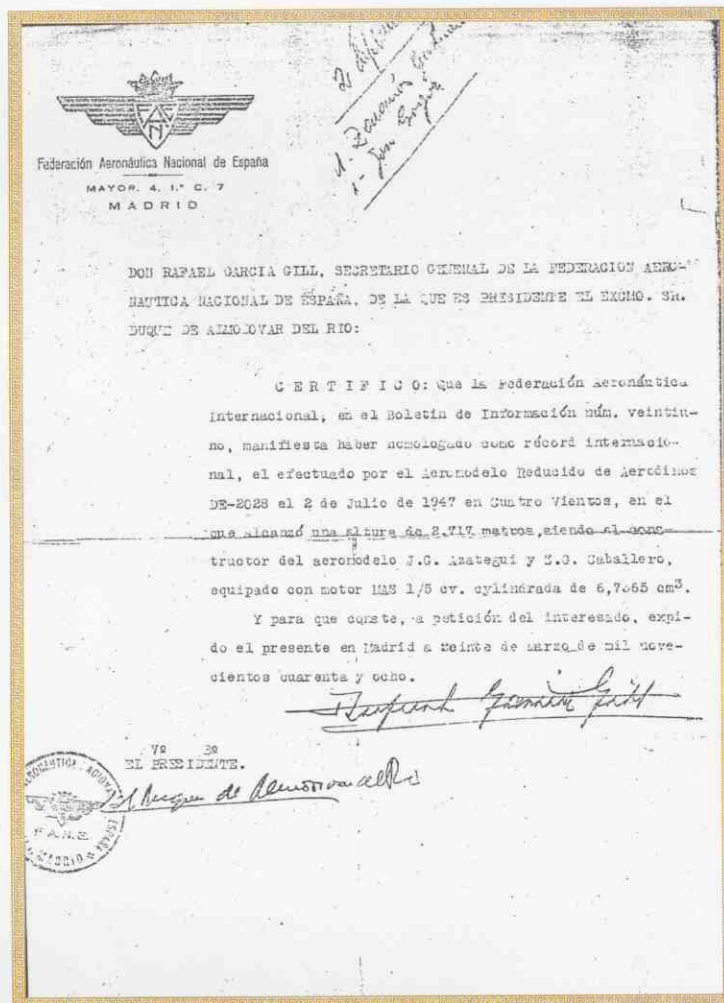
PRUEBA DE DISTANCIA EN MOTOMODELOS

La primera marca fue con el motomodelo J.A. 1 de Gogorcena y Navarro, que fue desde la Venta de la Rubia hasta Boadilla. La segunda fue con el motomodelo J.G.35, realizando una exhibición para TVE desde la Venta de la Rubia a El Pardo. Al día siguiente lo entregarían dos mujeres en la Dirección General de Aviación Civil, para conseguir la recompensa de 50 pesetas que estaba impresa en una pequeña etiqueta en el motomodelo.

La que figura como marca fue la conseguida con un J.G-36 desde Cuatro Vientos hasta Vaciamadrid, posándose sobre un árbol. Lo entregó un pastor al director del concurso un día más tarde. La distancia fue de 24,5 km.



D. Andrés Villalba recibe de manos del jefe del Estado, General Franco, el premio de la marca de distancia (1945).



Fotocopia de la Marca Mundial de Altura.

VUELO CIRCULAR

El primer aeromodelo de vuelo circular construido en la Escuela Central de Aeromodelismo fue en la primavera del año 1958; tenía un motor de 5 cc de cilindrada, las alas eran de un estabilizador horizontal de ve-

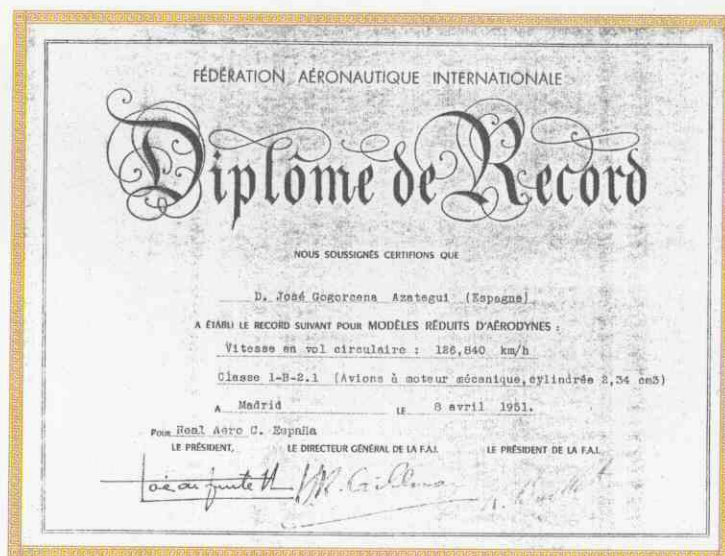


Fotocopia de la Marca Mundial de Velocidad del «Rayo II».

lero. Se voló en el campo de fútbol de la Ferroviaria, en el Paseo de las Delicias, hoy convertido en casas. Después de arrancar el motor despegó normalmente, pero a la media vuelta de vuelo horizontal, subió verticalmente y bajó de la misma forma, estrellándose. ¿Qué había pasado? Estudiando el suceso con un giróscopo de un horizonte artificial de un avión, comprobamos que el efecto giroscópico de la hélice había actuado sobre el aeromodelo «encabritándolo» bruscamente, porque el centro de gravedad del modelo estaba retrasado. Había que situarlo, para que volase perfectamente en horizontal al 10% de la cuerda del perfil, en el arranque del plano de sustentación.

El Comandante Bravo voló un pulsorreactor Dyna-Jet con tren de aterrizaje, a 178 km/h y J. Gogorcena un aeromodelo de vuelo circular construido con contrachapado de abedul de 0,5 mm de grueso y un motor Micrón de 10 cc, con una hélice de motomodelo recortada, a 150 km/h.

El día 8 de abril de 1951 se celebró un concurso de aeromodelismo, con aeromodelos de vuelo circular y maquetas, organizado por los alumnos del curso número uno de la Escuela Superior de Ingenieros Aeronáuticos, en un campo de la Ciudad Universitaria. Los vuelos fueron realizados sobre la base de 1.000 metros, equivalentes, a 10 vueltas de 15,92 m de radio en la clase primera, con motor de 2,5 cc y de 8 vueltas, con un radio de 19,90 m en los motores de 10 cc y pulso reactor, con una horquilla central, sobre la que apoyaba la mano durante el vuelo.



Fotocopia de la Marca Mundial de Velocidad del «Quisquilla».

El motor del «Quisquilla», de 2,5 cc, un regalo del suizo Arnold Degen, y el del «Chimista», un pulsorreactor Dyna-Jet norteamericano, superaron las velocidades internacionales. La primera la reconocerían como marca mundial y la segunda, al no superar entonces la marca anterior por 5 km, no fue reconocida, pero el 19 de mayo de 1952, en la «Chopera» del Retiro, superó esta marca y la elevaría hasta los 215,568 km/h, siendo reconocida como marca mundial.

Hubo muchos concursos en España, siendo primeros los de Málaga, San Sebastián y Valencia. Ha habido muchos intentos (Ramón Illan, Fernando Batlló, Giró y otros muchos) desde el año 1951 en el que se consiguió la primera marca mundial de Gogorcena, hasta el año 1996, en el que Luis Parramón Sarrate consiguió el Campeonato del Mundo y la marca mundial de velocidad.

El aeromodelo Rayo II de vuelo circular, marcó lapauta en los aeromodelos actuales, al igual que el motor del Quisquilla la marcó con la posición horizontal del motor.

El 8 de agosto de 1996, en Norkoping, Suecia, dondese celebraba el Campeonato del Mundo de Vuelo Circular, categoría de 2,5 cc, Luis Parramón Serrate consiguió el título de Campeón Mundial y estableció el récord mundial de velocidad en 311,2 km/h. Luis Parramón es un estudioso de la velocidad, retocando él mismo los motores, y muy constante como lo tiene que ser un buen aeromodelista. ■

Marca de altura en la Escuela de Vuelo sin Motor del «Cerro del Telégrafo» en Madrid

ESTA marca de 5.200 m de altura, fue conseguida el día 8 de noviembre de 1952 por J. Gogorcena como piloto y el profesor de vuelo sin motor Antonio Ramos, como observador y juez para certificar el vuelo.

Dicho día, una gran nube lenticular situada sobre la vertical del «Cerro del Telégrafo», que se forman con el viento del Noroeste, pero que pocas veces ocurría este fenómeno, fue el motivo por el que el Jefe de la Escuela Augusto Núñez Valleta, nos propusiera realizar un vuelo con el fin de investigar la ascendencia que originan estas nubes.

El velero fue un Kranich (Grulla), el EC-BCB-Llaca, empleado en la enseñanza y toda clase de vuelos con equipación para vuelos sin visibilidad y oxígeno.

El remolque lo realizó Augusto Núñez con una avioneta Frisseler Storch (Cigüeña), a una velocidad de 80 Km/h a tope del variómetro del velero hasta la altura de 600 metros en que se realizó la suelta, sobre la vertical de San Fernando de Henares. Con rumbo 90° se ascendió hasta 3.600 metros colocándonos encima de la nube. Absorbidos por

ésta descendimos hasta los 2.000 metros, siempre con rumbo 90° y a tope de variómetro. A partir de aquí ascendimos hasta los 5.200 metros de altura, tope del vuelo. Aunque intentamos acercarnos a otra nube lenticular, fuimos absorbidos por una descendencia que nos llevó a tomar tierra en la pista de aterrizaje de la Escuela. El vuelo duró 2 horas y 48 minutos.

Haciendo un estudio posterior del vuelo con el gráfico de la banda ahumada del barógrafo, la subida fue 20 m/s (72 Km/h) y los descensos de 15 m/s (54 Km/h). Esta banda se perdió con el traslado de la Escuela del Cerro a Ocaña.

Celebramos la realización de este vuelo con todos los profesores de la Escuela en un bar del Puente de Arganda.

Esta marca de 5.200 metros de altura la superaron los Ara, Juez y un largo etcétera de profesores del Centro Volovelístico de la Escuela Santos Dumont, cerca del pueblo oscense de Monflorite. La cercanía de la Sierra de Guara, en los Pirineos, y los vientos que llegaban a la ladera de la Escuela era propicios para este tipo de ascendencias.