

El Concurso de Vuelo a Vela de la Rhön en 1934

Por ERNST KUENNETH

Piloto aviador y de vuelo a vela C.

LA gran labor de propaganda realizada en el último año a favor del vuelo a vela y los indiscutibles éxitos de la expedición de volovelistas alemanes a Suramérica, han tenido como resultado la enorme concurrencia al XV Concurso de Vuelo a Vela en la Rhön. Las inscripciones de aparatos se elevaron a 120 y los directores del Concurso se encontraron con el problema de acomodar un número tan elevado de aviones. Solamente el personal necesario para la realización del Concurso se elevó a cerca de 1.000 hombres, incluyendo la dirección técnica, el personal técnico auxiliar, los montadores, jueces de campo, cronometradores y personal del servicio meteorológico. Para poder alojar a todo el personal fué necesario ampliar considerablemente los locales de vivienda, y para albergar a todos los aparatos fué preciso construir un gigantesco hangar al cual se le puso el nombre de "Hermann Goering Halle".

El Concurso, cuya finalidad exclusiva es la de favorecer el perfeccionamiento aviatorio científico y técnico del vuelo a vela, comenzó el 22 de julio para terminar el 5 de agosto. Es de gran interés hacer constar que, dadas las condiciones meteorológicas en ambos países, en este Concurso no se contaba ni por asomo con superar los records establecidos en Suramérica, sino que más bien se hacía hincapié en la cuestión del vuelo en grupo. Ahora, después de la terminación del Concurso, sabemos que por la adopción de una nueva táctica, sobre la cual nos detendremos más adelante, se han abierto para el vuelo a vela nuevos caminos que nos atreveríamos a suponer inagotables.

Los premios ascendieron a unas 150.000 pesetas distribuidas en un premio de distancia en vuelo a vela, un premio de vuelo a distancia con dirección prefijada, un premio de duración de vuelo, un premio de altura, etc. Es interesante señalar que por primera vez fué establecido un premio de vuelo en dirección prefijada para grupos de veleros. Además se estipularon, como de costumbre, los premios para prototipos y performances especiales.

Los tipos de veleros de los cuales se presentaron el

mayor número de aparatos, fueron el *Grunau Baby* (36 aparatos), *Rhönbussarde*, *Kondor*, *Fafnir*, *Rhönadler*, etcétera. Entre los prototipos hay que señalar uno, derivado del *Fafnir* y denominado *Fafnir II*, un nuevo tipo llamado *Göttingen V*, un biplaza con fuselaje de tubo de acero *Milan*, otro aparato con fuselaje de tubo de acero *Helios*, y, por último, el avión sin cola de los hermanos Horten, que, a causa de sus excelentes condiciones, llamó extraordinariamente la atención.

Las condiciones de admisión fueron este año muy rigurosas, tanto para los pilotos como para los aviones, siendo además obligatorio llevar un paracaídas oficialmente aprobado y un barógrafo. Para tomar parte en el Concurso los pilotos habían de presentar certificado de que el avión estaba asegurado contra accidentes y cubierta, además, la responsabilidad civil. Para el despegue estaba autorizado el remolque por avión o auto y por sandows.

Para los cronometradores se estableció en lo alto de la *Wasserkuppe* una

elevada torre de madera, pues sólo así era posible observar el enorme número de aparatos en vuelo. Para impedir que por la permanencia de tantos aparatos en el aire se produjesen choques, fueron mantenidas con todo rigor las reglas de circulación, haciendo hincapié en su estricta observancia. Esto es comprensible cuando se piensa que en una ladera relativamente poco extensa se lanzaban unos 30 aparatos y habiendo nubes bajas algunos se ocultaban entre ellas de modo que no podían ser vistos. En consecuencia, los aviones eran lanzados siguiendo un orden previamente determinado, y mientras alrededor de la colina volase un gran número de aparatos se suspendían los lanzamientos hasta que fuesen aterrizando algunos aviones.

Al cabo de cierto tiempo se avisaba a los pilotos para que ganasen altura o se internasen en la llanura, y si esto no fuese posible, que aterrizasen, para dejar campo libre a sus colegas que esperaban a ser lanzados. Una vez pasado un corto tiempo se les lanzaba un cohete rojo significando un riguroso castigo el no cumplimiento de esta orden.



Los dos pilotos de vuelo a vela célebres por sus records conquistados en Suramérica: Wolfhirth y H. Dittmar en la *Wasserkuppe*.

Ya una semana antes del comienzo del Concurso dió principio el desfile de aparatos que, unos por medio de carros de transporte, otros por el ferrocarril, eran traídos a la Wasserkuppe. A la hora del mediodía del 22 de julio se presentaron todos los participantes formados delante de la "Ursinus Haus" y después de izar las banderas el profesor Georgii dió por abierto el Concurso.

Durante el primer día reinó un viento muy suave y todos los pilotos que fueron lanzados tuvieron que aterrizar al poco tiempo. Tan sólo el piloto Hoffmann consiguió hallar una manga térmica, pudiendo así alcanzar una altura de 1.000 metros. En la dirección del Bosque de Turingia divisó un frente tormentoso hacia el cual se dirigió, consiguiendo recorrer con él una distancia de 115 kilómetros.

Casi durante todo el tiempo del Concurso dominó el viento del Oeste, tan favorable en la Was-

serkuppe, y con algunas excepciones predominó un tiempo sin nieblas. Las nubes estaban con frecuencia tan bajas que los pilotos, a poco de ser lanzados, ya se veían obligados a volar sin visibilidad.

No tendría objeto el reseñar aquí todos los vuelos notables que en este Concurso se han realizado, pues su número ha sido enorme. Casi todos los días fueron realizados por los nuevos pilotos vuelos de duración de más de seis horas, vuelos de altura de más de 1.500 metros y vuelos de distancia de más de 150 kilómetros. Estas performances, que en los pasados Concursos causaron la admiración del Mundo, en cambio en este Concurso pasaron

inadvertidas por tratarse de un hecho cotidiano. No obstante, estos vuelos tienen una grandísima importancia, pues demuestran que los nuevos iniciados han alcanzado en sus performances un nivel que jamás se sospechó pudieran alcanzar.

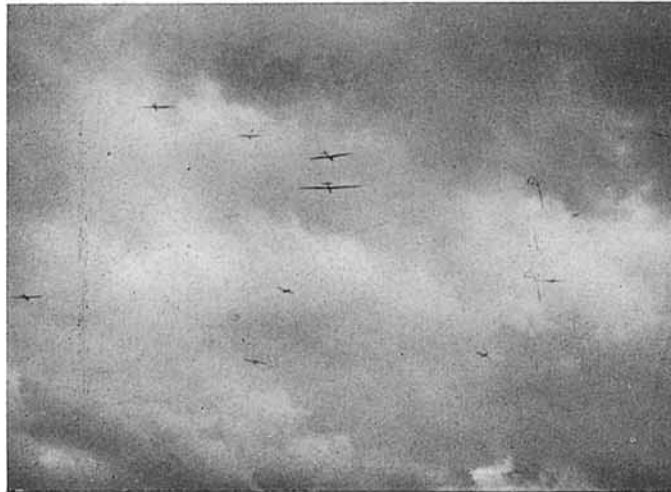
En la tarde del 26 de julio los organizadores del Concurso vinieron en conocimiento de que Wolf Hirth había

roto en vuelo de distancia el límite de los 300 kilómetros. El júbilo en la Wasserkuppe fué, naturalmente, inmenso, pues era el primer record mundial batido en este Concurso y ahora era posible poner ante los ojos de los pesimistas que no quieren ver las posibilidades del vuelo a vela la prueba de que ni con mucho están agotadas.

El día siguiente, el velovista de Mannheim rompió también el límite de los 300 kilómetros y aterrizó en Checoslovaquia, habiendo cubierto una distancia de 310 kilómetros. En este día conquistó

Hirth también el premio de distancia en dirección fija (Ochsenkopf), performance que logró realizar al cabo de un vuelo de seis horas, conquistando el premio *Ochsenkopf*, por valor de 6.000 pesetas.

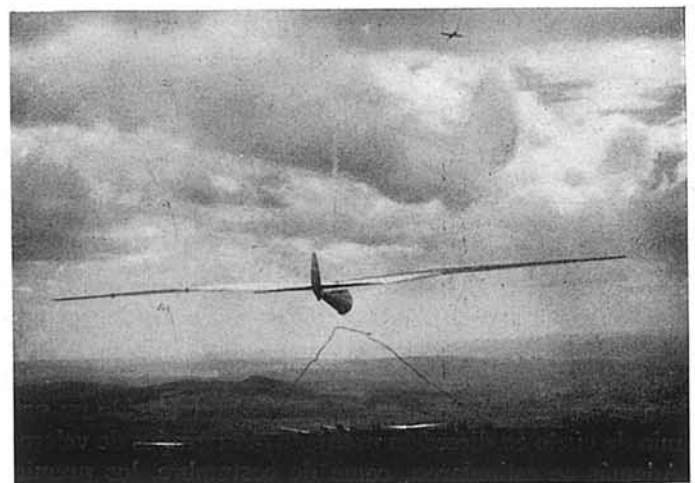
Con una distancia de vuelo de 375 kilómetros consiguió Heinz Dittmar (el piloto tan conocido por sus vuelos en Suramérica) arrebatar de las manos de Hirth el record mundial. El aterrizaje se verificó también en Checoslovaquia. Este vuelo, realizado con el nuevo *Fafnir II*, cuenta entre las mejores performances del Concurso. Al tener conocimiento de ella se reunió en la Wasserkuppe, al día siguiente, un público de 60.000 espectadores.



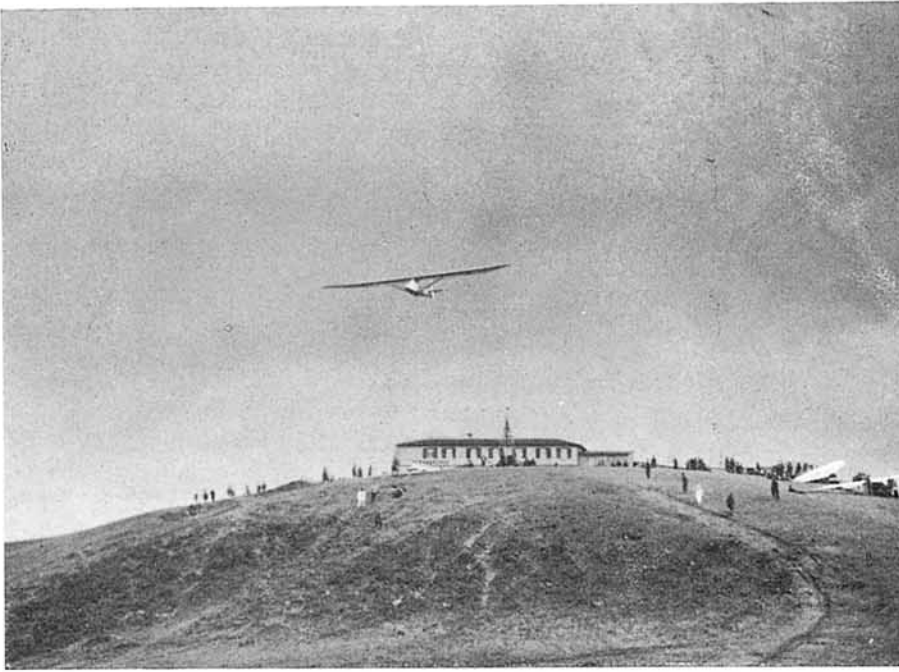
Como una bandada de pájaros evolucionan en el espacio innumerables veleros en torno a la Wasserkuppe.



La preparación y montaje de los veleros que toman parte en el Concurso.



El velero *Rhönadler* en un magnífico lanzamiento.



Lanzamiento de un *Grunau Baby II* desde la cima de la *Wasserkuppe*.

Como ya hemos indicado al comienzo de este artículo, los éxitos de este Concurso se fundan en una nueva táctica que a continuación expondremos; pero para que se comprenda mejor, vamos a recordar cómo antes se hacían los records, especialmente en los primeros Concursos, para hacer resaltar las diferencias que muestra la nueva táctica en comparación con la primitiva.

Al principio, los vuelos de trayecto eran realizados estrictamente sobre la base de vuelo en pendiente, pues entonces se tenían muy escasos conocimientos de la térmica y su utilización. Así es comprensible que el record mundial de distancia, que detentaba Nehring con 175 kilómetros, no pudiese por mucho tiempo ser batido. Se trataba de mejorarlo buscando nuevas cadenas de montañas de suficiente extensión. Se comprende que aunque éstas fuesen encontradas se tropezaba con un nuevo factor, el viento. Si éste tenía una dirección desfavorable, había que esperar hasta que fuese favorable. Si esta condición se cumplía, entonces ocurría la mayoría de las veces que el viento cedía un poco o la cadena de montañas estaba interrumpida por un engolfamiento y se hacía preciso aterrizar. De esta forma es fácil de concebir que a pesar de toda la tenacidad y paciencia imaginables no fuese posible divisar éxitos ni posibilidades de desarrollo.

Fué Kronfeld el primero que abandonó la táctica del vuelo puro en pendiente utilizándolo tan sólo como medio de aproximarse a los frentes tormentosos y entonces volar con ellos hasta su disolución.

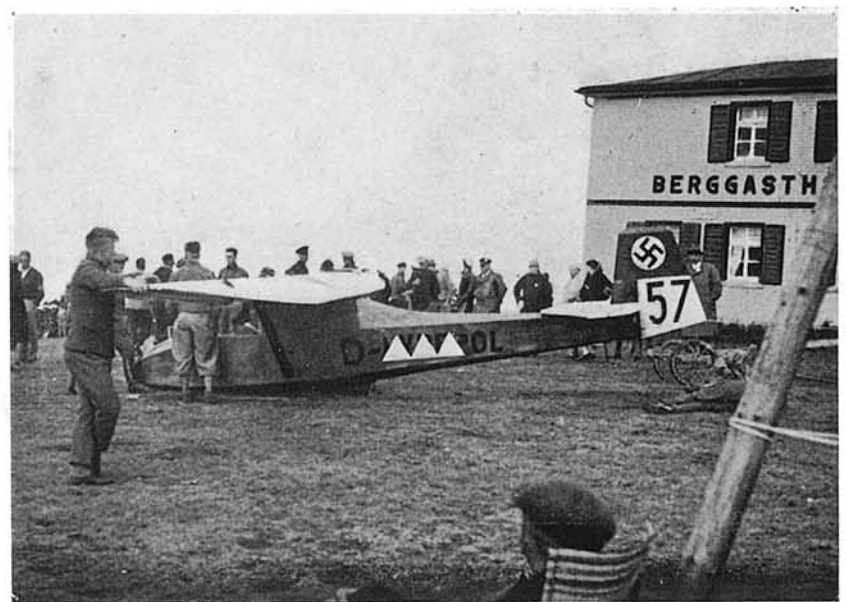
Con esta nueva táctica se abrieron al vuelo a vela nuevas posibilidades y por un

cierto tiempo los volovelistas tuvieron suficiente que hacer con la aplicación al vuelo de esta nueva base.

Pero también el vuelo con los frentes tormentosos tiene sus limitaciones. Las tormentas se forman, por lo general (naturalmente hay excepciones), al mediodía o más bien en las primeras horas de la tarde y esto tiene por consecuencia que el volovelista tan sólo puede seguir con el frente un limitado número de horas, pues con la oscuridad se ve obligado a aterrizar. Además, los frentes raramente tienen una extensión superior a 200 kilómetros, lo cual implica otra limitación. Los maestros de esta táctica fueron principalmente Kronfeld y Grönhof. El límite máximo impuesto a este medio era alrededor de 250 kilómetros.

Era, pues, necesario hallar una nueva posibilidad para pretender realizar recorridos superiores a este límite.

Una vez agotadas las posibilidades del vuelo en pendiente y del vuelo con los frentes tormentosos era preciso recurrir al vuelo térmico. Se intentó saltar de una a otra nube, es decir, de una manga térmica a otra para cubrir largas distancias, y un ejemplo de tal sistema es el vuelo de 240 kilómetros realizado con el *Windspiel* (peso 55 kilos), verificado por el piloto Fischer, de Darmstadt. Pero tampoco esta táctica podía servir para sobrepasar el límite de los 300 kilómetros, pues como el avión tiene su velocidad propia y el recorrido real viene aumentado por los numerosos círculos impuestos por la evolución térmica, resulta que se agotaba el tiempo disponible antes de superar el citado límite.



Uno de los treinta y seis *Grunau Baby* que tomaron parte en el Concurso. Para diferenciar fácilmente unos de otros llevan unas marcas muy visibles.

El secreto de los éxitos del Concurso de este año está en la utilización de las mangas térmicas en combinación con los vientos tormentosos. Sólo con el empleo combi-



El velero *Göttingen V*, un prototipo que ha llamado grandemente la atención.

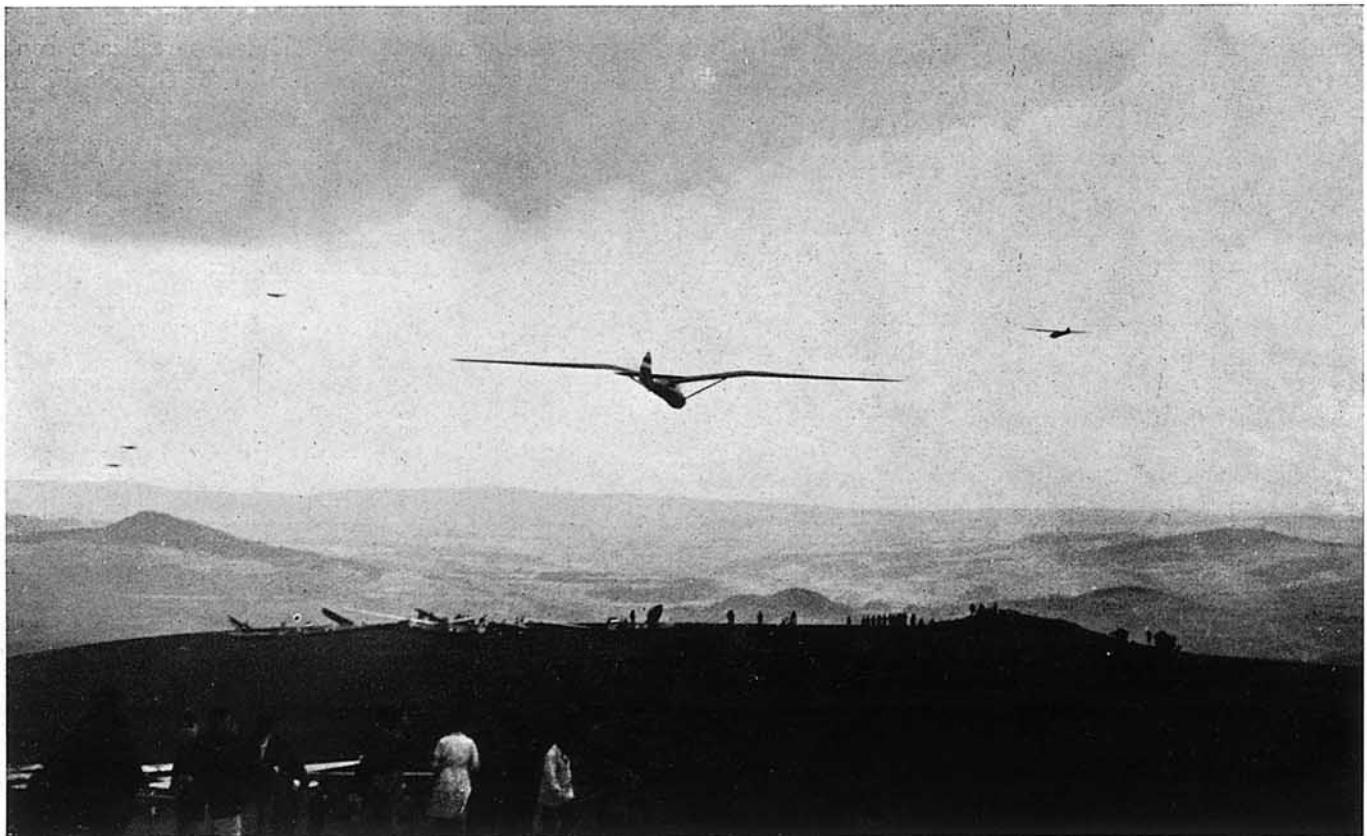
nado de estos medios ha sido posible vencer con un gran margen el límite de los 300 kilómetros.

Hasta ahora apenas si se creía que con vientos tormentosos existiese cualquier género de régimen térmico y por

lo menos se pensaba que las mangas térmicas que pudiesen existir accidentalmente quedarían destruidas por tales vientos. Hoy ha progresado tanto el vuelo térmico en la práctica del vuelo a vela que se domina perfectamente el régimen térmico aun en presencia de vientos tormentosos, abriendo así al vuelo a vela posibilidades en las que jamás se había pensado. Naturalmente, para el dominio de esta clase de vuelo es necesario, además de una buena escuela, la utilización de los mejores instrumentos de a bordo, como instrumentos de vuelo sin visibilidad, variómetros, etc.

El XV Concurso de Vuelo a Vela en la Rhön (1934) ha terminado, abriendo para el vuelo sin motor un campo de trabajo totalmente nuevo. Es, por lo tanto, equivocado el querer presentar como agotadas las posibilidades de este deporte. Todo lo contrario; queda todavía mucho por hacer. Pensemos solamente en la utilización de la térmica nocturna, con lo cual podríamos extender notablemente la duración de los vuelos, siempre que, claro está, recurriésemos al auxilio de instrumentos adecuados.

Hay que felicitarse por la presencia en este Concurso de representantes de diferentes naciones, y sería de desear que en un futuro Concurso Internacional los mejores valores de todos los países pudiesen medir sus fuerzas en este pacífico deporte.



Una hermosa perspectiva momentos después de ser lanzado uno de los numerosos veleros que concurrieron al XV Concurso anual de la Rhön, celebrado en la Wasserkuppe.