

Vuelo Sin Motor

La II Semana Nacional de Vuelo a Vela

Por FRANCISCO ISTURIZ MAGDALENO

Alumno de la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos

DE las innumerables circunstancias que pueden contribuir al éxito o fracaso de una reunión deportiva de naturaleza tan especial como la que nos ocupa, puede decirse que, en esta última celebrada, fué muy escaso el número de las favorables, si bien es cierto que entre éstas se hallaban algunas que podían y pudieron, por su importancia, compensar a aquellas otras, más numerosas, que forzosa y fatalmente habían de defraudar a quienes tanto esperaban de esta II Semana Nacional de Vuelo a Vela.

Pasando revista a unas y otras, de las más importantes, trataremos de averiguar a quién cabe la responsabilidad o el galardón de haber contribuido negativa o eficazmente al resultado obtenido en la misma.

A nuestra llegada al campo pudimos ver con verdadera satisfacción que la concurrencia de agrupaciones era extraordinaria y que casi no había quedado un rincón de España que no enviase un grupo de muchachos que en ocasiones no aportaban más, aunque ya es mucho, que su juventud, su afición y su entusiasmo. De Cataluña, Castilla, Andalucía, Galicia y Aragón, entre otras regiones, venían numerosas y lucidas representaciones a competir, enseñar o aprender, según sus conocimientos. Y en días sucesivos vimos que todos eran a colaborar de la forma más activa posible, dejados llevar de ese entusiasmo a que me refería, tan característico de nuestro temperamento, aunque a veces, como en esta ocasión, sea la única arma a esgrimir contra las circunstancias adversas.

No contribuyó de forma tan brillante el tiempo atmosférico del que tanto necesita este deporte, especialmente en cuanto al viento se refiere, pues en toda la semana únicamente dos días se mantuvo dentro de los reducidos límites de intensidad y dirección que requiere el vuelo a vela. Pero, es cierto que fueron aprovechados cumplidamente, pues en tan corto espacio de tiempo se realizó toda la labor fruto de este certamen que, como veremos por las condiciones en que se realizaba, no podía rendir más.

El primero de los días en que el viento fué propicio, V. Izquierdo, de Aero Club de Huesca, vuela por espacio de cinco horas, batiendo su propio record por unos segundos de diferencia; José María Bescós permanece dos horas volando en la zona de ascensiones, conocidas, de Monflorite, y el piloto de Ingenieros Aeronáuticos E. Bruno, en un alarde de decisión, se lanza a explorar otras zonas del monte, teniendo para ello que cruzar, en vuelo, la carretera de acceso al campo; pero no habiendo podido alcanzar la altura conveniente, por hallarse volando en las máximas ascensiones Izquierdo y Bescós, se ve obligado a tomar tierra a varios kilómetros, sin haber podido repetir la hazaña del pasado año en que logró volar a gran distancia del lugar del lanzamiento y volver al mismo. No obstante, el recorrido efectuado le valió el premio de la prueba correspondiente.

El mismo día lograron ocho títulos C, de los cuales dos fueron los obtenidos por los profesores del Centro de Vuelos sin Motor, capitán León y teniente Pimentel; cinco por los alumnos de Ingenieros Aeronáuticos: Monet, Carreras, Gil Cacho, Ontiveros y Sánchez, que introducen la novedad en al obtención de estos títulos



Vista del hangar provisional instalado en Monflorite.

de tomar tierra en el punto de lanzamiento, lo que simplifica considerablemente la labor por evitar el molesto ascenso de los aparatos, y uno por Conde, de Ingenieros Industriales; después, Hernández, también de Industriales, al tratar de conseguirlo sufre un accidente en el que, por fortuna, no hay que lamentar más que la pérdida del velero *Ingeniero Industrial*.

El segundo día en que se voló a vela, el viento no era apto para vuelos de esta naturaleza, como lo demostraba la ausencia total de las aves veleras que aparecen, sobre la ladera, en cuanto el viento sopla en forma adecuada, y a la que acuden a adquirir altura para marchar a otros lugares y probablemente también a descansar, puesto que permanecen sin aletear todo el tiempo que están sobrevolando el cerro; como aquellos cóndores que asombraron a Darwin y como el albatros que, según parece, pueden efectuar en tan descansado vuelo el recorrido del cabo Buena Esperanza a Australia. No obstante, U. Kindelán, de Ingenieros Aeronáuticos, dió un mentís a los buitres y les explicó todo un curso de bien volar en un magnífico vuelo de casi una hora de duración, en la que se mantuvo en el aire, más que por el viento, a pesar del viento.

Los días en que por la escasa velocidad o mala dirección de este factor meteorológico no se podía volar a vela, los grupos que se formaron reuniendo representantes de los diversos Clubs, se dedicaron a la obtención de los títulos elementales de clase A y B. A este propósito, he de decir que es cierto que tal función desvirtúa el objeto principal de estas reuniones, pero no lo es menos que estos muchachos, debido a una mala orientación, carecen, algunos de ellos, de personal que sepa adiestrarles en forma adecuada para obtener en sus localidades de origen dichos títulos con buen rendimiento y con el menor riesgo posible; y no podía negárseles tal colaboración en un lugar en que se les presentaba la oportunidad de recibir instrucción acertada de la que tan merecedores son por su afición y de la que tan en contra de su voluntad se ven privados. Si algún día, como es de desear, estos Clubs tienen en su localidad monitores que encaucen debidamente y con arreglo al material y terreno de que disponen

la enseñanza de los alumnos, sólo deberán concurrir a estas reuniones los elementos más destacados de cada Agrupación, con preparación suficiente y con el fin de concursar o de obtener lo que pudiésemos llamar el doctorado de este deporte, y el mayor número de alumnos posible de meros espectadores, pues no cabe duda que la mejor inyección que en su entusiasmo pueden recibir es la de ver volar correctamente, evitándoles en cambio el desmoralizador efecto de ver en el aire aparatos inexpertamente pilotados que les hagan adquirir una equivocada idea del riesgo. En estos concursos, donde se darán cita técnicos, pilotos y constructores, será una de las finalidades más importantes a cumplir la del intercambio de impresiones relativas a la experiencia lograda en tal o cual sentido y la enseñanza teórica, base fundamental de la práctica acertada del deporte.

Otro de los factores esenciales a considerar es, sin género de dudas, el material, y tampoco está debidamente atendido en nuestra nación donde, hasta ahora, no hemos hecho sino utilizar los tipos extranjeros, que muchas veces sólo satisfacían las condiciones exigidas por la natural configuración topográfica o meteorológica de la nación de origen; pero, en el estado actual de la técnica aeronáutica española, no hay razón para continuar manteniendo esa servidumbre, y hora es ya de que a los lauros que en un porvenir muy próximo obtenga nuestro país en el vuelo sin motor, vayan íntimamente unidos los obtenidos por los técnicos que proporcionen los prototipos más adecuados para cada finalidad. En este sentido se pronunció, en la sesión de clausura de la II Semana Nacional de Vuelo sin Motor, el jefe de Aviación Civil, que en ésta, como en otras apreciaciones sobre la próxima organización del Centro de Vuelo sin Motor, se manifestó muy a satisfacción de cuantos sentimos y cultivamos esta manifestación del deporte aeronáutico.

Las modestas cualidades y escasa cantidad de los aparatos que concurren fué otro de los elementos que restaron esplendor a la que debió ser gloriosa efemérides de la aviación sin motor. Una vez más el factor hombre, en nuestra patria, hubo pues de luchar contra todo, y venció; no es, por tanto, aventurado suponer que cuando tenga a su alcance medios favorables que le presten colaboración en lugar de impedirle su desenvolvimiento, logre figurar en ésta, como en cualquier otra manifestación humana, en la vanguardia de las naciones que marcan la ruta del progreso mundial.

Fué muy interesante la exhibición de vuelo remolcado, con automóvil, que dieron el piloto alemán Franz Schubert y varios de los pertenecientes a la Federación Catalana de Vuelo a Vela y que realizaron con un aparato *Cyfa XIV*. Este tipo de vuelo une a su espectacular ejecución, debida al emocionante despegue con el aparato totalmente encabritado y actuando como una verdadera cometa, la interesante finalidad de permitir obtener títulos B a aquellos Clubs que no dispongan, en su localidad, de cerro



El director de la Escuela Superior Aerotécnica rodeado del grupo de la misma.



Pintoresco procedimiento de traslado de un avión desde el punto de aterrizaje al cerro.

apropiado para lograr el tiempo de vuelo que se exige para la concesión de dicho título. El aparato adquiriría rápidamente la máxima altura que le permitía el cable; en este momento el piloto picaba, y después de desprenderse del cable, realizaba un correcto planeo en espiral. Creo, sin embargo, oportuno indicar que tal modalidad de vuelo no debe ser practicada por principiantes, pues su técnica, especialmente en los primeros momentos del vuelo, se halla en total oposición con la del vuelo lanzado, y el simultáneo ambas enseñanzas podría llevar a la práctica viciosa de alguna de ellas. Por otra parte, debe ser objeto de un detenido estudio el aparato con el cual hayan de efectuarse los remolques, en evitación de accidentes.

Diariamente se realizaban varios sondeos con globo con el fin de conocer la velocidad y dirección del viento a distintas alturas. La mayor parte de las veces el resultado del sondeo acusaba un pronóstico desolador para el desarrollo de nuestras actividades aeronáuticas y habíamos de emplear nuestras horas desempeñando las funciones más diversas, ya reparando los aparatos averiados, ya poniéndoles a cubierto de posibles temporales de agua, bien manteniendo a algún señor piloto para que no perdiese su contacto con el aire, operación que realizábamos con las grandes lonas que utilizábamos para cubrir los aeroplanos, o bien, por último, cómodamente sentados frente a un vermouth o cualquier otro aperitivo en alguno de los flamantes bares que habían sido instalados en el mismo cerro, esperando pacíficamente a que Eolo se apiadase de nosotros y comprendiese que nuestro desplazamiento y el de nuestros aparatos desde tantos kilómetros obedecía a fines más elevados que cumplir y nos prestase su colaboración.

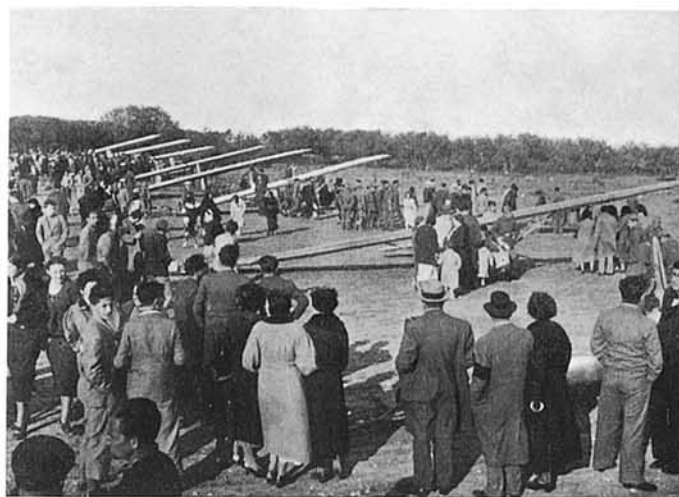
El público no regateó su concurso asistiendo, no solamente el de Huesca, sino también el venido desde capitales y pueblos próximos en número muy crecido. Y esto tiene tanta más importancia y demuestra hasta qué punto llega la curiosidad e interés que este deporte despierta en quienes lo contemplan, cuanto que los días en que se practica no son, ni mucho menos, de los llamados "de campo". Por estas razones vemos que no es aventurado suponer que la base de la propaganda aérea puede ser, en plazo muy breve, la aviación sin motor, porque a otras cualidades une la de su economía y seguridad y, sobre todo, porque es inmediatamente practicable por cualquier aficionado que, previas las nociones teóricas fundamentales, se hallará en condiciones de recibir un modesto "arrastrón", primer escalón de su aprendizaje, y que no le defraudará, pues su impresión será la de haber realizado un importante vuelo, sintiendo inmediatamente el afán de emular a los pilotos a quienes vió efectuar ese majestuoso paseo por la atmósfera, que es el vuelo a vela, y en su boca hallará expresión ese anhelo parecido a la queja que exhala Fausto al contemplar la puesta del sol: "¡quién tuviese alas de querube para volar en pos de ti!".

Pero no toda la importancia del vuelo sin motor se reduce, en

la actualidad, a su aspecto deportivo, como indicó, en una conferencia dada en un teatro de Huesca, ante numeroso público, el presidente del Centro de Vuelo sin Motor, Sr. Cubillo, sino que puede ser también un valioso auxiliar para el desarrollo de la meteorología y la aerotécnica, además de permitir, dentro de un reducido presupuesto, mantener en entrenamiento a un gran número de jóvenes pilotos que fácil y rápidamente pueden ser transformados en pilotos de aeroplano con motor.

Debe, por todo lo expuesto, ser tomado con todo cariño, por nuestras autoridades aeronáuticas el problema de la aviación sin motor en España, y así nos consta que lo es en la actualidad. Esperamos, por tanto, que sean realidades los ofrecimientos que el Sr. Ruiz Ferry hizo en la sesión de clausura, a que antes me referí, y cuando así sea, sólo el indómito viento podrá frustrar el éxito de estos interesantes certámenes.

En lo que precede he tratado de indicar lo que ha sido, lo que pudo ser y lo que debemos procurar, cada uno en la medida de sus fuerzas, que sean estas Semanas Nacionales de Vuelo sin Motor; la actuación de los participantes en esta última es una garantía de que tienen puesto su entusiasmo al servicio de este deporte. Es, pues, misión de todos contribuir a que este entusiasmo no decaiga.



Espectadores de la competición interesados en el examen de los veleros participantes en la prueba.

Reorganización del Vuelo sin Motor en España

EN virtud de una reciente disposición oficial—de fecha 7 de mayo de 1936—se modifica la organización, hasta ahora vigente, del vuelo sin motor en España. Con esta medida se inicia un plan de conjunto del nuevo jefe de la Aviación Civil, don Ricardo Ruiz Ferry, para dar una nueva estructura a nuestra Aviación Civil.

Como providencia esencial queda disuelto el Centro de Vuelos sin Motor y se crea en su lugar el Instituto Nacional de Vuelos sin motor, cuyas misiones fundamentales serán las siguientes:

Creación de tipos españoles de aparatos de enseñanza para la formación de los pilotos, y de un certificado de navegabilidad para cualquier tipo de aparato sin motor que se ajuste o no a los prototipos oficiales.

La formación, por los profesores del Instituto Nacional de Vuelos sin Motor, de ilimitado número de monitores, cuya existencia será obligatoria en todas las agrupaciones españolas, dedicadas a la práctica del vuelo sin motor. La proporción en que dichos monitores figurarán en los grupos será fijada por el reglamento del nuevo Instituto Nacional de Vuelos sin Motor.

La determinación de títulos españoles de pilotos de vuelo sin motor, ajustándose a las normas internacionales tan sólo en lo referente a colocar a los volovelistas españoles en condiciones de participar en competiciones de carácter internacional, pero adoptando en cuanto a lo nacional aquellas normas que mejor convengan al propósito de obtener elementos de verdadera utilidad nacional para la propaganda aeronáutica en España.

Buscar lugares adecuados para la enseñanza material o la práctica deportiva (en territorio español) del vuelo sin motor, en todos sus aspectos, con miras a multiplicar la existencia de campos de vuelo adecuados y poder dar a las enseñanzas prácticas del Instituto Nacional de Vuelos sin Motor el carácter de cátedra ambulante.

La inspección de la enseñanza del vuelo sin motor en todo el territorio nacional y la expedición de los títulos de profesores, monitores, certificados de navegabilidad de los aparatos, certificados de aptitud de los campos de vuelo y de todo título o certificado que en lo sucesivo hubiera de crearse con carácter oficial para la Aviación sin motor.

También la determinación de los métodos o medios artificiales (así como la facultad para prohibirlos) que sirvan para la máxima facilitación de la enseñanza y de la práctica del vuelo.

Mientras las Asociaciones deportivas no se constituyan en Federación Nacional, el Instituto Nacional de Vuelos sin Motor cuidará, como antes lo hizo el Comité de Vuelos sin Motor, de la organización directa de las eventuales competiciones.

Una vez constituida la posible Federación Nacional, el Instituto

Nacional de Vuelos sin Motor tendrá en ella facultades análogas a las que rigen las relaciones entre la actual Federación Aeronáutica Española y la Dirección General de Aeronáutica por medio de la Jefatura de Aviación Civil de dicha Dirección General. Tanto en uno como en otro caso, es decir, con o sin Federación de Agrupaciones de Vuelo sin Motor, las entidades deportivas que se dediquen simultáneamente al cultivo del vuelo con o sin motor deberán redactar su reglamento de tal forma que resulten autónomas una y otra especialidad a semejanza de lo dispuesto en cuanto a los Clubs de la Federación Aeronáutica Española para sus actividades: Comisión de Aeronáutica y Comisión de régimen interior.

Siendo la propaganda aeronáutica una de las misiones de la Caja del Tráfico Aéreo, creada en 17 de junio de 1929, y en tanto no exista disposición presupuestaria que determine una asignación particular al Instituto Nacional de Vuelos sin Motor, los gastos que originen la creación y sostenimiento del mismo se sufragarán con cargo a los capítulos segundo, "Premios y Subvenciones", y tercero, "Fomento de Aeronáutica", del presupuesto de la Caja del Tráfico Aéreo para el año actual, a medida que sus disponibilidades lo permitan.

Quedan afectos al Instituto Nacional de Vuelos sin Motor y transferidos en plena propiedad, cuantos elementos han pertenecido hasta la fecha al disuelto Centro de Vuelos sin Motor.

Para llevar a cabo las misiones que quedan reseñadas, el Instituto Nacional de Vuelo sin Motor se compondrá de:

Dirección.—Que ejercerá las funciones propias de su título.

Sección técnica.—Que tendrá a su cargo las investigaciones aerodinámicas, estudios de prototipos, estudios meteorológicos, construcciones y los trabajos que la Dirección le encomende.

Sección enseñanza.—Cuyas misiones derivadas de su título se incrementarán con los trabajos que la Dirección le encomiende. En la Sección de Propaganda de la Jefatura de Aviación Civil, se efectuará toda la labor de correspondencia y administración, en enlace esta última con la Sección de Contabilidad de la Dirección General de Aeronáutica.

El material, los terrenos y elementos de todo género de que haya de disponer el Instituto de Vuelos sin Motor serán los apropiados a su fin, con arreglo a las disponibilidades del presupuesto y a las eventuales subvenciones o donaciones que puedan otorgarle el Estado, Diputaciones, Ayuntamientos o entidades particulares.

El Instituto se considerará en lo que se refiere a su dependencia de la Dirección General de Aeronáutica como una Sección de las que integran la Jefatura de Aviación Civil, sujetándose a las disposiciones que emanen de dicha Jefatura.