

Vuelo Sin Motor

Mi vuelo Hornberg-Colonia

Por ERWIN KRAFT

(De «Der Segelflieger», 1-5-36)

VARIOS vuelos de gran distancia realizados despegando de la cima del Hornberg (680 metros de altura) y la experiencia adquirida en la realización de los mismos, me hicieron pensar en un vuelo que tuviese por término la ciudad de Colonia. La distancia Hornberg-Colonia, medida por el estado actual del vuelo a vela sobre grandes trayectos, es muy grande, pues se trata nada menos que de 330 kilómetros en línea recta; pero disponiendo como yo disponía de un magnífico velero de gran vuelo tipo *Rhösperber*, tal distancia podía a mi juicio ser vencida, en el caso de que se aprovechase una favorable coyuntura meteorológica.

Mi elección de Colonia como término del vuelo tuvo las siguientes causas:

A partir del Hornberg no se pueden hacer grandes vuelos de distancia sobre recorridos superiores a 300 kilómetros, más que en tres direcciones, si no se quiere salir de las fronteras. Estas tres direcciones coinciden con los tres rumbos prefijados por los vientos Sureste, Sur y Suroeste.

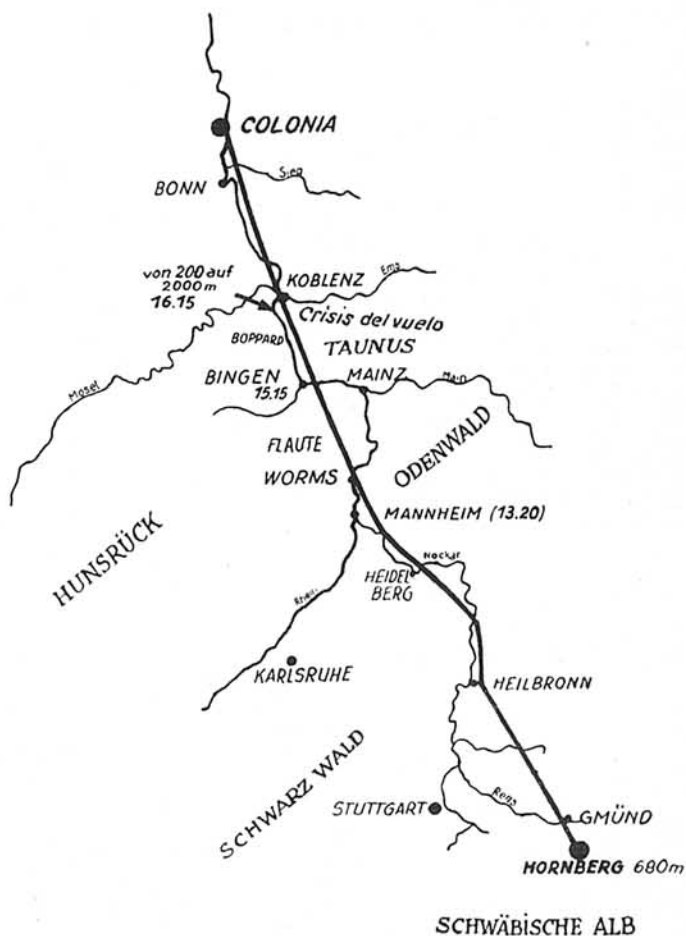
Al mejorar visiblemente, en la tercera semana de agosto, las circunstancias meteorológicas y de "térmica", sólo era necesario el encontrar un día en que el viento relativamente favorable ayudase a mi empresa.

En la mañana del 29 de agosto de 1935 el tiempo estaba despejado y soplaban un viento constante del Este con una velocidad de ocho metros por segundo. Ya a las diez se podía observar que la "térmica" tenía trazas de ser en este día muy favorable. Entre las diez y media y las once se formaron las primeras nubes típicas de ascendencia. Inmediatamente me dirigí a los jefes del vuelo para anunciar mi viaje con dirección a Colonia en el *D-Allsperber*. Al principio tropecé con un gran escepticismo por parte de los que juzgaban mi decisión, pues el viento, aunque favorable, no era, desde luego, el más favorable posible. Sobre la mayor parte del trayecto tendría que contar con viento de lado que dificultaría el éxito de mi viaje o que incluso lo impediría. No obstante, yo estaba seguro de las posibilidades de aquel día y mi decisión de partir era inmovible. Mientras tanto, la formación de nubes fué progresando y finalmente cubrían el cielo gran número de cúmulos prometedores de grandes resultados.

A las catorce y cuarenta y cinco despegué en vuelo remolcado pilotando mi *Sperber*. Subimos rápidamente a 200 metros y entonces solté el cable de remolque. Utilizando ascendencias muy flojas alcancé los 300 metros; pero aquí se acabó la subida y me vi obligado a buscar nuevas ascendencias. Al cabo de un corto descenso me encontré con aire muy arrachado a sotavento del Hornberg.

Describiendo círculos de gran regularidad fué subiendo el *Sperber* a 1.000 metros sobre el Hornberg, y entonces llegó el momento de iniciar el viaje con rumbo a Colonia. Una vez colocada la brújula con dirección al Noroeste y picando ligeramente, el indicador del taquímetro señaló con rapidez los 100 kilómetros por hora. (El variómetro indicaba de dos a dos y medio metros por segundo en descenso.) Al cabo de unos 10 kilómetros de vuelo rectilíneo el variómetro comenzó de nuevo a indicar ascendencias. En seguida comencé a evolucionar en círculos para ganar altura; la aguja del variómetro indicaba velocidades de subida de + 3. El viento ascendente me llevó rápidamente hasta el techo nuboso situado a una altura de 2.200 metros. Para aprovechar la oportunidad de ganar todavía más altura me metí en el interior de la nube; las ventanillas de mi cabina se sumieron en una borrosa penumbra y, volando a ciegas con el auxilio de los instrumentos

de a bordo, fuí ascendiendo en la nube con velocidades de dos y medio a tres metros por segundo. Al cabo de ocho minutos comenzó a percibirse mayor claridad, hasta que muy pronto la nube ya yacía radiante bajo el velero y el purísimo azul de la alta atmósfera entraba a raudales en la cabina. Pero no era el momento adecuado para extasiarme en la contemplación de tanta belleza; el altímetro marcaba 2.500 metros y ahora había que convertir esta altura en distancia horizontal. Otra vez a orientarme con rumbo a Colonia y a picar ligeramente para alcanzar la mejor velocidad de crucero. Para llegar a Colonia tendría que darme bastante prisa; pues, según mis cálculos, disponía aún de unas seis horas que, teniendo en cuenta el viento de lado que tendía a desviarme de la ruta, me resultarían muy justas.

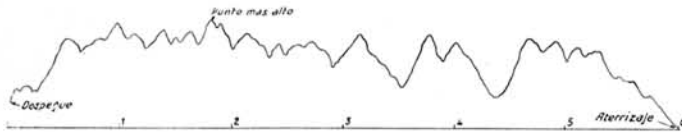


Mapa esquemático mostrando el recorrido del vuelo Hornberg-Colonia. Al llegar a Heilbronn, sobre el río Neckar, subió el velero a la altura máxima alcanzada en este vuelo. La ruta pasó por la histórica ciudad de Heidelberg. Como se aprecia claramente en el grabado, desde Bingen a Colonia la ruta fué siguiendo el curso del Rin.

Al cabo de tres cuartos de hora de vuelo me encontraba sobre Heilbronn, donde volví a encontrar muy intensas ascendencias, apoyado en las cuales pude de nuevo subir al techo nuboso;

también en este caso pude ascender rápidamente en "vuelo a ciegas". Aquí alcancé mi altura máxima en este vuelo al llegar a 2.600 metros de altitud. Una vez ganada altura, vuelta a seguir la ruta hacia Colonia a la mayor velocidad posible. Bajo mi vista serpenteaba el río Neckar por el exuberante paisaje y pronto divisé la ciudad de Heidelberg. Los campos de pequeñas ascendenencias que no daban indicación constante en el variómetro no fueron aprovechados para no perder tiempo. (Hay que tener en cuenta que la moderna técnica de los vuelos a vela con ruta prefijada, da una gran importancia al ahorro del tiempo siempre que sea posible.) A las trece divisé por primera vez en la lejanía los destellos de las aguas del Rin y a las trece y treinta ya volaba sobre Mannheim. Con mi velocidad media en el trayecto recorrido podía estar satisfecho, pues en hora y media había recorrido 130 kilómetros.

A gran altura sobre el Rin orienté al *Sperber* en dirección de Worms; ahora, ante mí aparecía un hermoso cúmulo que prometía un campo de intensas ascendenencias; pero la desilusión fué



Barograma del magnífico vuelo Hornberg-Colonia, realizado el 21 de agosto de 1935 por el piloto alemán de vuelo a vela E. Kraft, sobre el velero *D-Albsperber*. En el último tercio del recorrido se acumularon las mayores dificultades y — como se ve en el barograma — se llegó a perder altura de un modo que pudo comprometer el éxito del vuelo.

enorme, pues cuando llegué con el *Sperber* bajo la nube ya se estaba disolviendo y me encontré así en pleno campo de descendenencia.

La altura tan trabajosamente ganada la fuí perdiendo así poco a poco; mientras tanto había sobrevolado el Rin y el trayecto que faltaba hasta Colonia era para mí desconocido. El altímetro marcaba todavía 1.000 metros y por primera vez comencé a desconfiar del éxito de mi vuelo. Era preciso realmente un esfuerzo psíquico durísimo para contemplar cómo en el trayecto que delante de mí quedaba se iban disipando las últimas nubes. Me parecía encontrarme en un extenso campo de descendenencias y mis esperanzas de volver a encontrar una térmica favorable se hacían cada vez más vanas. Constantemente se dirigía mi mirada a la aguja del variómetro que continuaba imperturbable por debajo de cero. El velero siguió descendiendo hasta que el altímetro marcaba solamente 700 metros. De repente se agitó la atmósfera y la aguja del variómetro realizó algunas oscilaciones, llegando lentamente a cero. Respiré tranquilo, pues, por lo menos, de momento no perdía altura. Con sumo cuidado comencé a describir círculos con el *Sperber*: la aguja del variómetro marcaba $+ \frac{1}{2}$ metro por segundo y al poco rato llegó incluso a un metro por segundo. La tensión de nervios en que me encontraba en el último cuarto de hora se atenuó un poco, y ya con calma volví a creer en el éxito de mi empresa. Por lo menos sería más que probable que pudiese llegar hasta Bingen, realizando así un recorrido normal de 200 kilómetros. Mientras hacía yo estas consideraciones el velero fué subiendo hasta 2.000 metros, a pesar de la carencia total de nubes. Tan pronto cesaron las ascendenencias dejé de describir círculos con mi aparato, recobrando otra vez mi rumbo. Ahora procedí con más cautela que en la primera parte del vuelo y utilicé incluso los campos de ascendenencias poco intensos. El reloj de a bordo marcaba las quince y quince cuando volví a encontrar el Rin volando a 1.000 metros de altura.

Bajo mi vista yacía el valle del Rin profundamente cortado. Ni a la izquierda ni a la derecha se divisaba un terreno adecuado para el aterrizaje; para mi velero rápido estas condiciones resultaban algo peligrosas, pues en caso de que el viento descendente me obligase a aterrizar en cualquiera de estos parajes no habría medio humano de evitar la rotura. Mi velocidad de crucero se había empeorado bastante, pues en las dos últimas horas recorrí tan sólo 70 kilómetros y aun faltaban sus buenos 130 kilómetros para llegar a Colonia.

Sin mirar para el terreno sobrevolado, seguí volando en mi ruta perdiendo constantemente altura. Tuve mucha suerte. Directamente sobre el Rin tropezó el *Sperber* con un nuevo campo de ascendenencias que me permitió ganar altura a la velocidad de uno y medio a dos metros por segundo. La altura conseguida a pulso, a fuerza de giros, la fuí perdiendo con rapidez inusitada; la aguja del variómetro retrocedía más y más llegando a marcar de $- 2 \frac{1}{2}$ a $- 3$ metros por segundo. Boppard, un pequeño pueblo a orillas del Rin, se acercaba aceleradamente a mi vista y con gran disgusto hube de comprobar que la aguja del variómetro continuaba bajando hasta llegar a $- 4$ metros por segundo; en consecuencia, perdía irremisiblemente altura. Al principio marcaba el altímetro 800 metros, luego 600 metros; al mirar otra vez al altímetro ya no acusaba más que 500 metros y, finalmente, me encontré volando a nada más que 400 metros sobre el Rin. Si en este momento me viese forzado al aterrizaje tendría que elegir entre el agua del Rin o los viñedos de las orillas. Tan sólo disponía de minutos de vuelo y el indicador del variómetro seguía descendiendo inmisericorde.

Detrás de Boppard el Rin describe una enérgica curva hacia la derecha. Este rincón, dada la dirección en que el viento soplabá, podría suministrar algún viento de ladera. ¿Sería ésta quizás la salvación del vuelo? Tendría solamente unos 200 metros de altura cuando me dirigí esperanzado a este punto para jugar mi última carta. De repente se agitó el aire de modo desusado; el velero saltaba como un potro salvaje y los planos crujían bajo la acción de los brutales choques de las rachas. El variómetro subió hasta cero para volver a descender a $- 1$; luego nuevos golpes que hicieron vibrar la aguja del variómetro hasta que poco a poco fué subiendo continuamente para llegar a $+ 1$. En seguida me puse a girar hacia la izquierda. El *Sperber* danzaba alocado bajo los golpes de las rachas, pero subía sin cesar hasta que, girando a la derecha, llegué a 400 metros de altura; entonces la aguja del variómetro llegó a marcar $+ 2$ metros por segundo. Volví a recobrar mi calma y a tranquilizar mis nervios; el pasado cuarto de hora había sido de dura prueba. Pacientemente alcancé los 2.000 metros de altura y de nuevo emprendí la ruta de Colonia. El reloj de a bordo marcaba las diez y seis y quince. Era relativamente tarde y resultaba problemático el que pudiera llegar a mi destino. Sobrevolé Coblenza, y en la lejanía ya se divisaba la ciudad de Bonn.

Ahora los campos de ascendenencias se presentaban con más frecuencia. Varias veces ascendí a 1.700 ó 1.800 metros para encontrarme finalmente a 1.300, dejando ya atrás la conocida ciudad universitaria.

¡No me faltaban más que treinta kilómetros para llegar a Colonia! Pero de minuto en minuto perdía altura constantemente. Allá en el horizonte, entre la neblina, se percibía el mar de casas de la ciudad, meta de mi vuelo. ¿Fracasaría estando ya tan cerca de Colonia? La suerte seguía favoreciéndome. De cuando en cuando tropezaba con masas ascendentes de aire caliente; aprovechándolas tenazmente conseguí alcanzar 900 metros de altura.

En un largo vuelo planeado llegué hasta Colonia; había descendido hasta 400 metros de altitud. Trazando amplios círculos trataba de buscar el aeropuerto, pero sin conseguir encontrarlo. Los últimos minutos de tensión habían llegado; el vuelo sobre el mar de tejados se hacía cada vez más crítico, pues la distancia que me separaba de ellos no pasaba de 250 metros. Realmente en este último momento vino la solución para mi comprometida postura. Vi venir en mi dirección, pero en sentido contrario, un avión con motor que por su vuelo bajo me indicaba claramente que acababa de despegar; en vista de esto decidí conservar mi dirección de vuelo. Volando cada vez más bajo, de repente surgió ante mis ojos el aeropuerto.

Completamente agotado por el enorme esfuerzo aterricé a las diez y siete y treinta y cinco exactamente delante de los hangares después de seis horas de vuelo.

Cuando el aparato cesó en su carrera de aterrizaje me hallaba tan fatigado que apenas pude descender de la carlinga, pero me sentía lleno de alegría por haber vencido el trayecto hasta entonces más largo en vuelo a vela con meta prefijada.