

# Vuelo Sin Motor

## El Cuerpo Aéreo del Partido Nacionalsocialista y la Juventud Aeronáutica

Por el Oberführer KUNZ, Jefe de la Sección de Vuelo a Vela en el E. M. del N. S. F. K.

El Decreto del Führer sobre la fundación del Cuerpo Aéreo del Partido Nacionalsocialista dispone en uno de sus principales artículos la formación de la Juventud Aeronáutica y su preparación para la Luftwaffe. Los hechos de esta guerra han demostrado el papel importantísimo que juega la Aviación Militar en la conducción de la guerra, aun cuando simultáneamente también han demostrado cuán grandes son las exigencias que debe llenar un piloto.

A las preguntas sobre la potencia y fortaleza del Arma Aérea cabe dividir la respuesta en dos partes:

1.<sup>a</sup> El estado de los efectivos; es decir, el número de aviones, pilotos...

2.<sup>a</sup> El estado de preparación y el índice de instrucción individual; es decir, el nivel del desarrollo técnico de los aviones militares y la moral bélica de las tripulaciones de aviadores.

Estas exigencias, indispensables para lograr un gran número y una mayor idoneidad, no se cubren solamente en la parte técnica de los aparatos, que puede alcanzarse mediante un aumento en la producción de la industria aeronáutica o por los rendimientos, realmente asombrosos, que se consiguen en la ciencia y en la técnica, sino que se precisa asegurar a la Aviación Militar la concurrencia de masas enormes de lo mejor de la Juventud Aeronáutica. Este objetivo se logra plenamente con la instrucción premilitar que se da en el Cuerpo Aéreo del Partido Nacionalsocialista (N. S. F. K.).

Se entusiasma a la juventud por las ideas aeronáuticas, proporcionándole una base amplia que permita cubrir las necesidades de la Luftwaffe, tanto en número como en calidad, siguiendo un plan adecuado.

La instrucción premilitar aeronáutica se lleva a cabo en distintos grados. Normalmente la instrucción comienza a los catorce años, a fin de familiarizar a los muchachos antes de su entrada en la Luftwaffe con las cosas del aire, manteniendo su interés por la Aviación y profundizando sus conocimientos.

Con toda seguridad, a la edad indicada la juventud no se ha ocupado de la Aviación; pero la actividad sostenida durante algunos años les hace adquirir conocimientos aeronáuticos que no poseerían siguiendo una instrucción superficial, sino que, por el contrario, los aumenta y robustece por medio de experiencias prácticas y explicaciones exactas. Mediante esta instrucción la Luftwaffe puede contar con una masa preparada y

consciente. Además, no sólo se atiende a la instrucción en el sentido más exacto de la palabra, sino que se procura principalmente capacitar a la juventud para misiones especiales.

No sólo adquieren conocimientos, sino que han comprobado que los límites de su instrucción bastan para satisfacer las demandas más exigentes.

El futuro piloto de la Luftwaffe debe poseer dotes indiscutibles de aviador y características de soldado muy acusadas.

En primer lugar, son sus facultades físicas y espirituales las que más contribuyen a satisfacer esa condición que se denomina "dotes de aviador". Y no son muchos los que llenan, sin dificultad, estas condiciones. Finalmente, las características marciales son importantísimas en la Luftwaffe si a Aviación Militar se le da ese sentido de arma agresiva que indudablemente tiene.

El trabajo del N. S. Fliegerkorps se encerraba en unos límites determinados. Actualmente por parte del enemigo se puede apreciar la situación crítica en que se hallan, debido no sólo a la carencia de una nueva generación de pilotos, lo que no es más que una consecuencia natural del descuido con que se ha mirado la educación aeronáutica y de la falta subsiguiente de una juventud de voluntarios y aficionados, sino también la carencia de un trabajo preliminar sistemático y extenso para la formación de los futuros pilotos.

La instrucción premilitar aeronáutica en Alemania se efectúa por parte del Cuerpo Aéreo de P. N. S., en estrecha colaboración con la "Hitlerjugend" (Juventud Hitleriana). Solamente hasta los diez y siete años los miembros del Grupo Aeronáutico de la H. J. son admitidos para la instrucción de vuelo.

A los diez y ocho años pasan los jóvenes al Cuerpo Aéreo del Partido Nacionalsocialista, no sólo con el fin de recibir una instrucción, sino figurando como miembros activos en las filas de las Unidades del Cuerpo Aéreo del Partido Nacionalsocialista. Después de este último grado de instrucción pasan al servicio activo en la Luftwaffe.

La instrucción premilitar se extiende a la formación aeronáutica propiamente dicha, a la de especialistas de la construcción y a la teórica. En principio la instrucción es la misma para todos, y más tarde, visto el desarrollo de alguna cualidad especial, se les orienta hacia la Aviación o hacia la Técnica Aeronáutica. El conjun-

to de la instrucción premilitar no sólo se relaciona con el personal volante, sino también con el personal de tierra y el técnico; y en cuanto a las tripulaciones de aviadores, no sólo con los pilotos, sino también con los radiotelegrafistas de a bordo, con los mecánicos, etc.

Especialmente la formación preliminar de los radiotelegrafistas de a bordo ocupa un capítulo importante en el programa de instrucción.

La juventud objeto de esta formación debe conocer la especialidad de la construcción, por lo menos en sus elementos, y el futuro personal técnico debe demostrar su capacidad en algunas experiencias propias sobre Aeronáutica. Es altamente educativo en estos años juveniles el espíritu de camaradería que se desarrolla entre las tripulaciones y el personal de tierra.

La formación aeronáutica propiamente dicha se logra generalmente por medio del vuelo a vela, ya que éste ofrece la posibilidad a los jóvenes de quince años

de instruirse prácticamente. Desde luego esta formación por el vuelo a vela tiene una dirección competente, al objeto de preparar a los pilotos de aviones motorizados y comprobar sus características aeronáuticas.

También se da así ocasión a los jóvenes de probar si han sacado fruto de sus ejercicios, empezando con vuelos pequeños, que exigen cada vez una mayor competencia.

El número de jóvenes entusiastas de la Aviación ha llegado a límites insospechados en los últimos años. Se comprueba, con la consiguiente satisfacción, que esta juventud aumenta día por día su entusiasmo y pronto podrá entrar a prestar su servicio en la Luftwaffe.

Es ésta la mejor señal de que a la Luftwaffe afluye una corriente nutrida de juventud entusiasta que no sólo tiene ya una instrucción preliminar muy completa, sino que sabrá hacer frente valerosamente a todas las exigencias que se presenten.

## La competición de veleros de Elmira (Estados Unidos)

En una atmósfera que reflejó la importancia creciente que va adquiriendo el vuelo a vela en los Estados Unidos, el "XII. Annual National Soaring Contest" terminó brillantemente su período de actividad el día 13 de julio pasado en Harris Hill, Elmira, en la que resultó vencedor J. Robinson, de California, al repetir su victoria de 1940, siendo proclamado campeón nacional de vuelo a vela.

En la competición, que comenzó el 28 de junio, no se ha establecido más que un "récord" nacional; pero el rendimiento general de pilotos y veleros ha sido suficientemente elevado y se aprovecharán no pocas lecciones para el futuro.

Participaron 30 veleros y 73 pilotos, efectuándose 788 despegues desde Harris Hill y 322 desde el aeródromo. En 59 vuelos se rebasó la distancia exigida; en 67 se superaron las alturas determinadas previamente, y en 79 la duración del vuelo. Se ha cubierto un recorrido total de 5.180 kilómetros, y los biplazas efectuaron 90 despegues.

El nuevo "récord" fué establecido por Stanley Smith, que tripuló un biplaza suizo, cubriendo 118 kilómetros, desde Harris Hill a Scranton, con un pasajero. El campeón J. Robinson acumuló 2.130 puntos, batiendo por amplio margen a su rival más próximo, Williams Puntnam, que totalizó 1.506 puntos. El tercero fué Chester Decker, con 1.409 puntos, y el cuarto, Richard Johnson, con 956 puntos.

El vuelo en que se cubrió mayor distancia lo hizo Decker, a bordo de un "Minimoa", sobre un trayecto de 362 kilómetros. La mayor altura la alcanzó L. Maxay,

subiendo a 4.380 metros con un "Midwest". Como espectadores asistieron algunos de los nuevos pilotos de velero del Ejército, y el Mayor General H. H. Arnold hizo un viajecito en Elmira a bordo de uno de los veleros, y luego fué el invitado de honor del banquete con que se clausuró la competición.

### HISTORIETA MUDA

