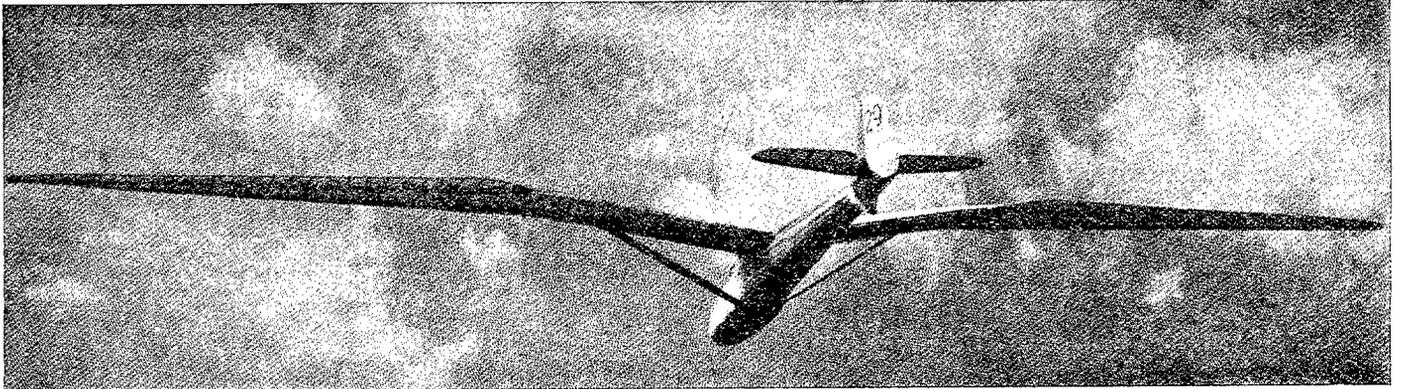


Vuelo Sin Motor

Pequeña historia del vuelo sin motor en España

Por José M.^a García Estecha

Alumno de V. S. M.



Fundamentos.

El hombre se ha dado cuenta que existe una desigualdad entre sus posibilidades físicas y sus deseos; su ambición fué siempre vencer los obstáculos que la Naturaleza ha puesto en su camino, principalmente el espacio; éste es uno de los muchos de ellos que el hombre quisiera vencer; mejor dicho, quiere vencer al espacio.

Las aves, con su vuelo, fueron siempre la admiración y el anhelo del hombre, que al verlas surcar en el ámbito del espacio le llevan a sentir el deseo de poderlo hacer como ellas. El hombre, con su inteligencia, ya no sólo ha logrado imitarlas, sino superarlas; pero no solamente valiéndose del motor, sino que, aprovechando el dominio de la ciencia, lo hace sin motor.

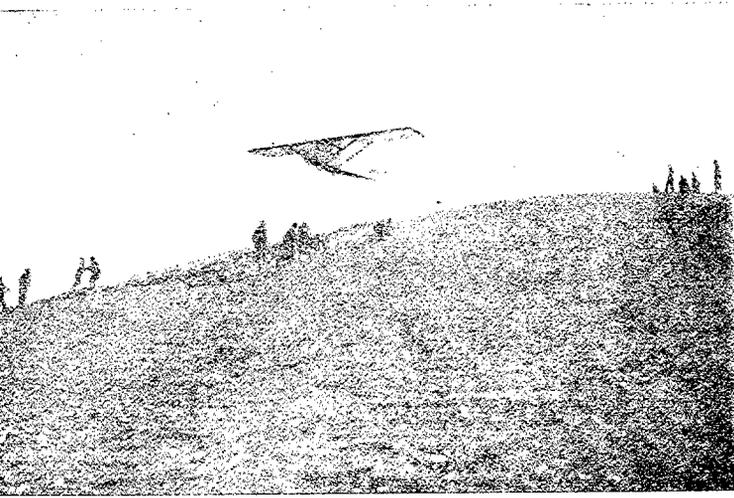
Hasta llegar a ver realizados sus deseos, que merecen casi el calificativo de imposibles, han sido muchos los sacrificios y las pruebas realizadas, gracias a las que hoy el hombre tiene en sus manos el mayor medio de comunicación entre los pueblos y el arma más eficaz en la guerra.

El Vuelo sin Motor, en su especialidad vuelo a vela, consiste en saber aprovechar ciertas fuerzas derivadas de los movimientos atmosféricos para volar. Todas las corrientes de aire que se ciñen a la superficie de la Tierra, siguen las mismas ondulaciones del terreno en los cerros, la montaña; donde hay valles y laderas, la corriente, al ceñirlas, sube como sube el terreno, tomando el nombre de "corrientes ascendentes"; un viento con suficiente fuerza, en una pendiente adecuada, resulta un viento hacia arriba, y así un aeromodelo que se encuentre en el aire, si hay ascendencia igual a su peso, no caerá, se mantendrá sin perder altura, y hasta si la ascendencia es superior, ganará altura. Esto es lo que hacen las llamadas aves veleras en sus viajes en busca de alimentos. Su instinto las hace volar en los lugares donde existen ascenden-

cias, avanzando sin batir las alas, haciéndolo cuando les es imprescindible.

La contemplación y observación atenta de este vuelo ha dado lugar a que se madurasen las ideas sobre el vuelo sin motor, aprovechando las ascendencias del aire en las montañas.

El Sol calienta el suelo, pero no calienta por igual; se calientan más las zonas oscuras que las claras, más las partes rocosas que los prados; la vegetación absorbe mucho calor para su vida, y esto es por lo que el terreno se calienta menos cuando en él hay plantas, calentándose más la superficie cuando no las hay. De esto resulta que el aire que está adherido al terreno se calienta con gran desigualdad; entonces las masas de aire más caliente empiezan a subir, llegando de esta forma a crearse corrientes ascendentes aisladas; el vuelo sobre estas corrientes de aire, denominado vuelo sobre ascendencias invisibles, pone de relieve la gran habilidad del piloto, así como también los grandes pasos dados en el conocimiento de la atmósfera, realizados gracias al Vuelo sin Motor. De su importancia como base para la instrucción preaeronáutica, sólo consignaremos un hecho, que ha de tenerse como ejemplo: Al terminarse la última guerra mundial con la firma del Tratado de Versalles, se obligó a Alemania a destruir su material bélico, prohibiéndole la construcción de aviones militares y cualquier otra actividad tendente a formar una potencia aérea. Esta circunstancia la hizo crear y dar gran importancia al Vuelo sin Motor y a la Aviación comercial, creándose una enorme red de comunicaciones aéreas, que enlazaba la máquina de las capitales y ciudades importantes de Europa y América española. Esta orientación subsistió después de la implantación del III Reich, incluso en los días en que empieza a formarse la potente "Luftwaffe", capaz de enfrentarse en calidad y cantidad, tanto de su material como de su personal, con cualquier flota aérea del mun-



do. No pasará día sin que por sus frutos podamos apreciar la enorme y callada labor llevada a cabo hasta la fecha por la Aviación sin Motor.

Etapa histórica.

El Vuelo sin Motor fué dado a conocer en España en el año 1912 por un pequeño grupo de aficionados, jóvenes estudiantes, los que dedicaban todo su tiempo libre a la construcción y lanzamiento de modelos reducidos; esto les proporcionaba su mayor entretenimiento, debido a su elevado espíritu aeronáutico, que poco a poco les hacía ir progresando en sus proyectos, llegando a la construcción de los planeadores, cuyas pruebas se realizaban dentro de un gran entusiasmo, del que nació el Vuelo sin Motor español; de este grupo hemos de hacer resaltar a don Juan de la Cierva y Codorniu, inventor del autogiro que lleva su nombre, tan divulgado y conocido en todo el mundo, perdiendo con su muerte la Aviación española un positivo valor aeronáutico. En aquellos remotos trabajos, sus mejores colaboradores fueron sus compañeros de estudios Ricardo Munáiz y José Barcala, con los carpinteros Pablo y Amalio Díaz, jóvenes entusiastas que desde aquellos años no cesaron de alentar toda orientación y esfuerzo que tendiese a crear un espíritu aeronáutico entre la juventud española, trabajando como pocos en la divulgación de algunos temas, inasequibles hasta entonces al gran público y a los jóvenes entusiastas. De aquella época heroica datan las primeras "astillas" y los primeros "morrones".

Etapa pre-Cruzada.

Pasan los tiempos difíciles del Vuelo sin Motor, y varios años más tarde, ya bien logrado el Vuelo con Motor, se reanuda la labor de antaño, impulsada por don José Luis Albarrán, que en octubre del año 1930 va a la Wasserkuppe (Alemania), "Meca" mundial del Vuelo a Vela.

Con este motivo apareció en el número 3 de REVISTA DE AERONAUTICA (junio de 1932) un artículo en el que nos habla de la gran actividad desarrollada en la Wasserkuppe y de uno de los vuelos llevados a cabo por Groenhof en aquella época, en el que bate el "récord" de distancia en línea recta para veleros, con una permanencia en el aire de cuatro horas y cubriendo una distancia de doscientos kilómetros.

El gran interés de Albarrán por el Vuelo sin Motor le lleva a efectuar esfuerzos inverosímiles por crear Clubs y

grupos, cuya labor a realizar era el desarrollo del Vuelo sin Motor. Los más importantes organizados por él fueron: el del Aero Popular e Ingenieros Industriales, creándose después otros varios, como Eolo, Estudiantes Católicos, Albatros-Clubs, etc., llegándose a formar en toda España gran número de ellos.

Todos estos grupos o clubs, en sus principios, debieron gozar de algunas subvenciones para su mantenimiento. No obstante, no recibieron ayuda alguna hasta el año 1933, en que la Dirección General de Aeronáutica civil decide aportar una ayuda económica a todos los grupos dependientes de los Aero Clubs, por mediación del Centro de Vuelos sin Motor, organismo creado a tal efecto. Comoquiera que esta ayuda no es lo suficientemente eficaz para producir el impulso deseado, los aficionados aportan su esfuerzo económico, no logrando, a pesar de ello, cubrir en su totalidad las necesidades de estas agrupaciones.

Para dar a conocer el esfuerzo realizado por todos, daremos detalles de algunas de las actividades llevadas a cabo por los dos primeros grupos, por ser los más importantes, siguiendo los otros una marcha análoga.

En estos clubs o grupos empieza a despertarse poco a poco un gran interés por el Vuelo sin Motor, llegando a construirse en ellos los *Zogling* alemanes y los *C. Y. P. A.-14* (modelo nacional). Fueron estos los aparatos que sirvieron para dar los primeros saltos de aquellos grupos de verdaderos entusiastas, y a la cabeza de ellos su creador infatigable y trabajador, suboficial don José Luis Albarrán.

Los primeros vuelos los lleva a cabo el Aero Popular, con sus sesenta socios, el 1 de julio del año 1931, en los cerros de Retamares (Cuatro Vientos), y el de Ingenieros Industriales en noviembre del mismo año, llegando a un total de unos 600 lanzamientos con "sandows", todos realizados bajo la dirección de José Luis Albarrán y sus colaboradores, los señores Ordobás y Peñafiel, y a finales de enero de 1932 se llegan a extender 31 títulos de Pilotos de Vuelo sin Motor de la categoría "A". Paulatinamente va creciendo el entusiasmo, y siguen aumentando los vuelos y extendiéndose títulos de Pilotos de Vuelo sin Motor de las tres categorías: "A", "B" y "C".

El 13 de abril del año 1932 Aviación Militar organiza una fiesta en el Aeropuerto Nacional de Barajas, en la que, después de que el público, entusiasmado, pudo ver una gran cantidad de vuelos con motor, se dió fin a la misma con una exhibición de lanzamientos por medio de "sandows", con los aparatos del grupo de Aero Popular, en los que Albarrán pudo hacer una demostración de vuelo planeado, que despertó gran admiración.

Para seguir creando una mayor afición por esta modalidad de vuelo, marchó Albarrán al Club Penibético (Granada), y el día 29 de mayo, en el Aeródromo de Armilla, hace un vuelo remolcado, sufriendo un accidente, con tan mala fortuna, que a consecuencia de las lesiones recibidas poco más tarde fallece. Con ello los volovelistas españoles sufren la pérdida de un gran impulsor del Vuelo sin Motor en nuestra Patria.

Después de la muerte de José Albarrán siguen efectuándose vuelos bajo la dirección de los señores Ordobás y Peñafiel, cuya labor y entusiasmo en pro de este deporte son dignas del máximo elogio.

Con esto vemos que la gran obra emprendida por el malogrado piloto se ve coronada por el éxito, gracias casi exclusivamente a la gran afición y entusiasmo que nació en estos Clubs al calor de su trabajo infatigable. Siguen en aumento

las actividades volovelistas; los alumnos alcanzan en los vuelos la máxima puntuación: 5 + 5 + 5 (puntuación equivalente a despegue, vuelo y toma de tierra, respectivamente).

Se extienden cada día más títulos de Piloto de Vuelo sin Motor; crece el entusiasmo y surgen las competiciones, a cuyo origen llegan a celebrarse en toda España, con éxito y con alguna frecuencia, las denominadas "Semanas de Vuelo sin Motor", en las que se empieza a poner de relieve el trabajo y entusiasmo de todas estas agrupaciones.

Por primera vez, el día 14 de diciembre del año 1933 se establece el "récord" nacional de permanencia en el aire, con un tiempo de veintitrés minutos, con el velero *Espenlaub*, construido por el Aero Club de Huesca y tripulado por el señor Peñafiel.

A principios del año 1934 se elige, como sitio adecuado para seguir haciendo pruebas, los cerros de la Marañosa (Madrid), donde todos los domingos los diferentes grupos hacen sus lanzamientos, tomando parte en ellos, como profesor, don Ernesto Kuennetz.

Por estas fechas Aero Popular empieza a construir un velero *Grunau Baby II*, modelo que en Alemania batió el "récord" de permanencia en el aire con un tiempo de treinta y siete horas. El grupo Ingenieros Industriales proyecta y construye un velero de tipo nacional, llevando el nombre del mencionado grupo; las pruebas realizadas dieron todas ellas un resultado satisfactorio. Debido al gran impulso adquirido por el Vuelo sin Motor, se intensifica la construcción de planeadores, tanto nacionales como de patente alemana de diferentes tipos, que eran admitidos por los distintos grupos que ya funcionaban en toda España.

El día 11 de noviembre del año 1934, el velero *Ingeniero Industrial* se mantuvo en el aire una hora, dieciséis minutos, treinta y cuatro segundos, siendo más tarde superada esta marca por el señor Ordobás, con dos horas, cincuenta y un minuto, treinta y seis segundos.

En los días 14 al 21 de abril del año 1935, a iniciativa del Aero Club de Huesca se celebra en Monflorite (Huesca) la "Semana Nacional de Vuelo sin Motor", sin duda la más importante de las celebradas hasta la fecha.

En este concurso tomaron parte los veleros *Prüfling*, *Falke*, *Espenlaub* y otros varios, entre los que se podían contar gran número de distintos tipos de planeadores elementales; durante estos días se llegaron a hacer gran cantidad de lanzamientos, y se otorgan los títulos siguientes: 19 de la categoría "A", siete de la categoría "B" y tres de la categoría "C".

En mayo del mismo año se inaugura en la Marañosa (Madrid) un monumento en memoria del inolvidable José Luis Albarrán, celebrándose también una exposición de Vuelo a Vela en el Círculo de Bellas Artes.

En este año siguen creciendo las actividades volovelistas, pudiendo citarse como ejemplo las del grupo dependiente de Aero Popular, que llegó a hacer 1.568 lanzamientos con "sandows", con un total de tiempo de vuelo de trece horas, once minutos y cuarenta y nueve segundos.

El 1 de diciembre del mismo año queda situada la marca nacional de Vuelo a Vela en cinco horas, trece minutos y seis segundos, por don Valentín Izquierdo, piloto "C" de Vuelo a Vela del Aero Club de Huesca.

En el año 1936 se siguen celebrando "Semanas de Vuelo sin Motor" en la región catalana, dentro de un gran entusiasmo, en las que los alumnos demuestran su gran afición aeronáutica. En el mes de mayo de este mismo año se termina la construcción del velero *Grunau-Baby II*, cuyas pruebas

se realizaron en los cerros de la Marañosa, llevadas a cabo con gran éxito por los señores Kuennetz y Bañares, asistiendo gran cantidad de alumnos, que pusieron su entusiasmo y trabajo en la construcción e hicieron también aportación económica; con esto el grupo puede contar con un velero de "récord" entre los aparatos elementales que ya poseen. Se celebra a primeros de julio del mismo año una "Semana de Vuelo sin Motor" en la Atalaya (Segovia), extendiéndose algunos títulos de Pilotos de las categorías "A" y "B".

Esta ha sido la obra realizada en pro del Vuelo sin Motor en aquella primera etapa, hasta el comienzo de nuestra guerra de liberación, que impuso la apertura de un paréntesis, quedando totalmente paralizada esta labor hasta que fué posible reanudarla una vez terminada la guerra.

Etapa post-Cruzada.

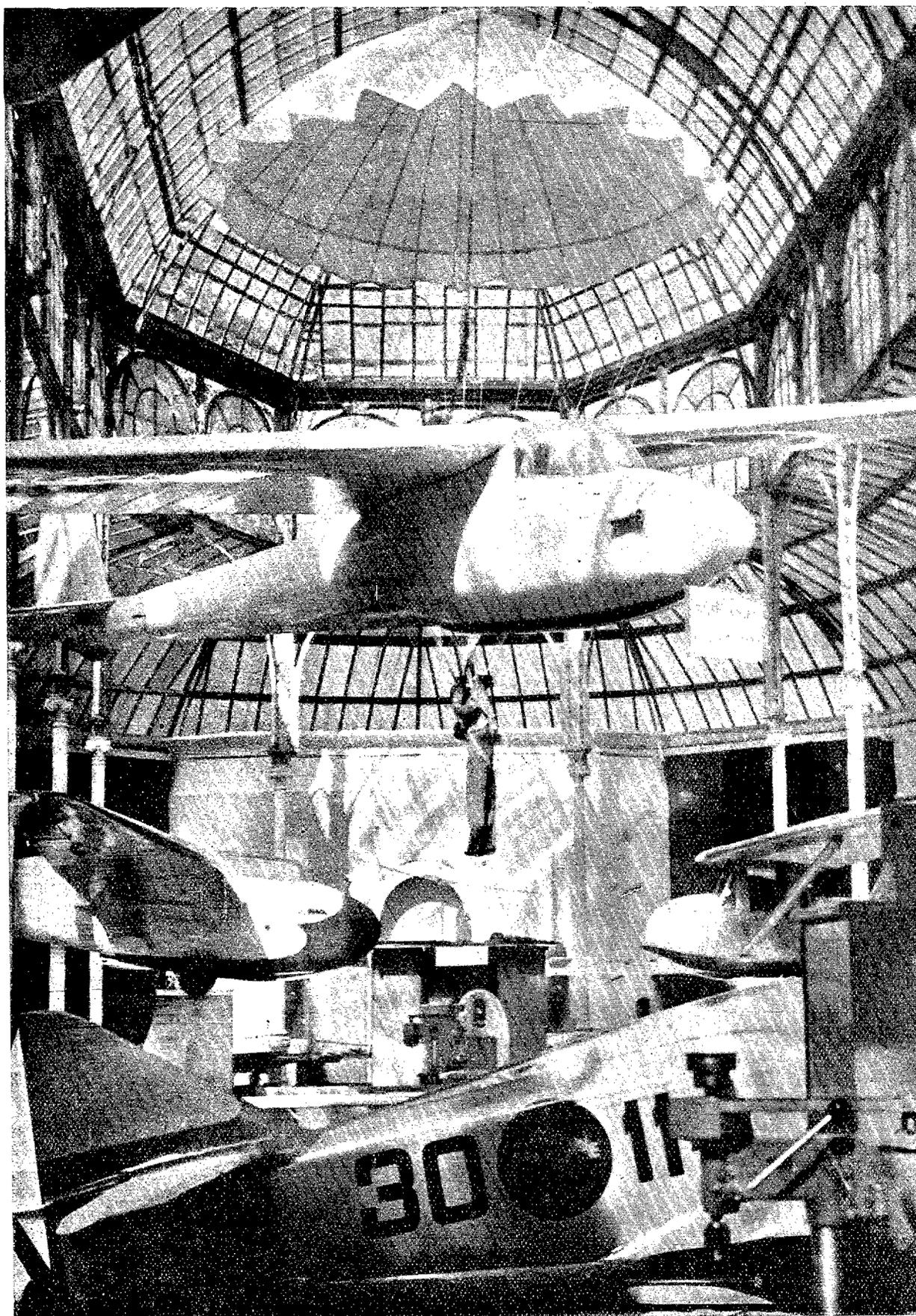
Debido a la importancia que hoy se reconoce a este viejo arte de volar en esta etapa actual, se empieza a trabajar intensamente, y con firme intervención estatal, adoptándose una nueva y eficaz estructura al encauzar estas actividades, bajo la dependencia directa de la Dirección General de Aviación Civil (Ministerio del Aire), de la que es jefe el Teniente coronel Bono Boix, vivamente interesado en apoyar esta actividad deportiva, cuya nacional importancia conocen bien las Autoridades aeronáuticas del nuevo Estado.

Se realizan trabajos en la Escuela provincial de Vuelo sin Motor de Monflorite (Huesca), y se crea la Escuela Central de Vuelo sin Motor en un campo adecuado en la provincia de Madrid, en cuyas Escuelas se celebran periódicamente cursos, previamente anunciados con gran publicidad. Hoy cuenta España con un crecido número de Pilotos de Vuelo sin Motor de las tres categorías, gracias al decidido apoyo prestado por las actuales Autoridades aeronáuticas.

El día 7 de febrero del pasado año se inauguró oficialmente en el Palacio de Cristal (Parque del Retiro) la primera Exposición Nacional de Aeromodelismo que se ha celebrado en España, en la que pudimos ver asombrados un magnífico y completo taller para la construcción de aeromodelos, y varios aparatos de tipo elemental y de gran vuelo, como el monoplaza *Weihe* y el biplaza *D. F. S. Kranich*, que lleva un completo tablero de instrumentos de a bordo, frenos aerodinámicos y equipo para vuelos sin visibilidad; todo este material ha sido generosamente donado por el Ministro del Aire y Aero Club de Alemania.

En ese mismo año 1941, un antiguo alumno (hoy uno de los profesores), Miguel Tauler, eleva el "récord" nacional de permanencia en el aire (que estaba establecido en cinco horas, trece minutos y seis segundos) a seis horas, un minuto y once segundos, siendo superado últimamente con once horas, veinticuatro minutos y seis segundos. También se establece el primer "récord" de distancia, con 90 kilómetros de recorrido total.

Con esto podemos comprobar que, con los nuevos rumbos emprendidos, el Vuelo sin Motor español empieza a situarse con rapidez en el lugar que le corresponde, porque nuestro Ministerio del Aire fija la debida atención para que en España sea, como lo es en algunos países, la fuente inagotable de los verdaderos entusiastas del aire y de los magníficos pilotos de combate, pues si alguna vez la Patria los necesitase, este plantel de aficionados será la cantera de donde podrá salir un personal lo suficientemente preparado y capaz de cubrir los puestos de pilotaje de los aviones de guerra, contribuyendo así a potenciar las alas nacionales.



Un aspecto de la Exposición de V. S. M. y Aerodelismo. Madrid, 1941.