



Escuela de vuelo sin motor de Monflorite Cincuenta aniversario (1940 – 1990)

J.V.G.

La primera vez que había subido aquella estrecha y serpenteante carretera había sido un día de julio de ... Si, hacía 32 años, en la caja de un viejo y casi asmático camión Ford, trepábamos por aquellas cuestas 18 ó 20 muchachos unidos por una sola ilusión : volar.

Los viejos edificios de la Escuela, los hangares, las pistas, los casi infinitos horizontes de carrascas, laderones y llanadas; todo seguía igual, ¿todo?, ¡todo!, para hacer

más real la ilusión allí, junto a la pista, un viejo Baby reclinaba en tierra su plano derecho, como esperando que lo engancharan a la Cigüeña para salir al aire.

Monflorite, la vieja y querida Escuela de Vuelo Sin Motor se había engalanado para que alguno de los que allí habíamos empezado a volar, y casi todos los que nos habían enseñado a hacerlo, celebrásemos juntos su cincuenta cumpleaños.

Las laderas de Monflorite van li-

gadas, prácticamente desde sus comienzos, a la historia del Vuelo Sin Motor en España.

En el año 1930 el Capitán Mas de Gaminde y el Suboficial Albarrán realizan en Alemania los que, probablemente, serán los primeros títulos "C" españoles.

A partir de entonces los aficionados a este deporte carecerán prácticamente de todo... menos de entusiasmo.

En Cataluña se comienza a volar en la playa de Castelldefels, en



Línea de salida de los participantes del XXI Campeonato de Vuelo a Vela en 1989.

Madrid en Retamares y la Marañosa, en Oviedo, Segovia, Huesca, en casi todas partes prende la afición y nacen los primeros Clubs. El Aeropopular de Madrid y la Escuela de Ingenieros Industriales construyen un planeador y un velero según diseños de Corbella y Maluquer respectivamente. El 11 de abril de 1932, Albarrán despegó remolcado de Cuatro Vientos, soltándose sobre el pequeño pueblo de Barajas, en cuya vertical permanece una hora y doce minutos; constituye el primer vuelo remolcado y el primer vuelo a térmica que se realiza en España.

Un mes más tarde Albarrán fallece en Granada en un accidente de velero.

En 1933 el Teniente Ordovás y el Suboficial Peñafiel realizan los cursos en la Wasserkuppe alemana; en diciembre Peñafiel prueba el velero Espenlaub 32, construido por los socios del Aeroclub de Huesca, volando sobre la ladera de Monflorite.

A partir de ese momento el nombre de Monflorite aparecerá unido, casi permanentemente a todas las efemérides del volovelismo español.

Sobre las laderas de Monflorite se batieron las primeras marcas españolas de permanencia en aire; en el 34 Ordovás, con el velero "Profesor", se mantiene dos horas cincuenta y un minutos; Izquierdo, del Aeroclub de Huesca, en diciembre del 35 consigue cinco horas trece minutos.

Y es en Monflorite, en abril de 1935, donde se celebra, organizada por el Aeroclub de Huesca, la Primera Semana del Vuelo Sin Motor.

Terminada la Guerra Civil, en 1940 se crea, en los terrenos del Aeroclub de Huesca, la Escuela de Vuelo Sin Motor de Monflorite, nombrándose Jefe de la misma al entonces capitán Peñafiel. Y sigue Monflorite ligada a la relación de records españoles de



*Año 1934.
Primeras
actividades en
Monflorite.*



*La
Escuela
en la
década
de los 40.*

*Las
edificaciones
de la Escuela
durante la
remodelación
efectuado
en 1987.*





Los veteranos profesores con uno de sus alumnos el teniente general Canales.



Velero Spate en el cielo de Monflorite.

vuelo a vela. En julio del 41 Miguel Tauler establece la marca de permanencia en seis horas un minuto; en octubre del mismo año, Sevillano, con un Kranich II, la eleva a once horas veinticuatro minutos; en el 42 Salinas y Ramos, cada uno en un Baby, permanecen en el aire quince horas treinta y siete minutos... y así hasta que los días 27 y 29 de abril de 1945 Juez, en un "Wehie", permanece sobre Monflorite cincuenta y dos horas treinta y seis minutos, batiendo la marca mundial de permanencia y la nacional de altura con 6.295 mts. Las marcas de distancia evolucionan de forma similar; en 1941 Gutierrez lo establece en 90

Kms., en el 43 Sevillano vuela desde Monflorite a Castellón, 240 Kms. y en el 48 Ara despegue de Monflorite y toma tierra en Barajas, 321 kms.

Pero la historia de Monflorite no es solo la relación casi continua de records batidos que trascendían a la prensa; la historia de Monflorite es, sobre todo, la de un grupo de hombres que, enamorados del vuelo, dedicaron su vida a la difusión y enseñanza del vuelo a vela entre la juventud española. Muchos de los altos Jefes y de los pilotos que ahora vuelan en las Unidades de Combate de nuestro Ejército del Aire, o de los Comandantes de los aviones de nuestras líneas aé-

reas, aprendieron de ellos lo que era el aire y ahora lucen orgullosos sobre sus uniformes o en sus solapas los tres pájaros blancos sobre fondo azul.

El día era radiante. A las 11:30 dos Blanik remolcados por la vieja Dornier, heredera de aquella desgarrada Cigüeña de nuestros tiempos, despegan juntos iniciando la exhibición aérea.

Desde aquel momento, y hasta las 13:00, el cielo de Monflorite fue el marco en el que evolucionaron veleros, paracaidistas del Paraclub de Aragón, aviones acrobáticos, un curioso y espectacular autogiro de la Sallén Aviación, y modernos F-18 del Ala 31.

Volvimos a ver en el aire, llenos de nostalgia, al viejo Baby del Aeroclub de Igualada, el veterano Sr. Sayos con un velero Astir demostró que la pasión por el vuelo no se atenúa con los años; luego otros dos veteranos, Almagro y su LO.100, hicieron una impecable demostración de lo que un buen velero y un magnífico piloto son capaces de hacer en el aire.

Mientras el F-18 del Grupo 15 evolucionaba sobre nuestras cabezas, impresionando su potencia y capacidad de maniobra, un buitre, viejo amigo de los pilotos de Monflorite, sobrevolaba la ladera como si quisiera sumarse al homenaje a la Escuela y a los veteranos profesores que enseñaron a volar a muchas generaciones de aviadores españoles.

La Escuela ha cumplido cincuenta años, el Ejército del Aire, y toda la gran familia aeronáutica española, tiene pendiente una deuda de gratitud con ella. Su historia no acaba con este medio siglo, la siguen escribiendo día a día los nuevos profesores cuando suben la empinada cuesta; aunque ya no lo hagan en la cabina de aquel viejo y casi asmático FORD. ■