

Pocos participantes en el XV Campeonato de Vuelo a Vela

Volar a Vela:

el placer de dominar el aire

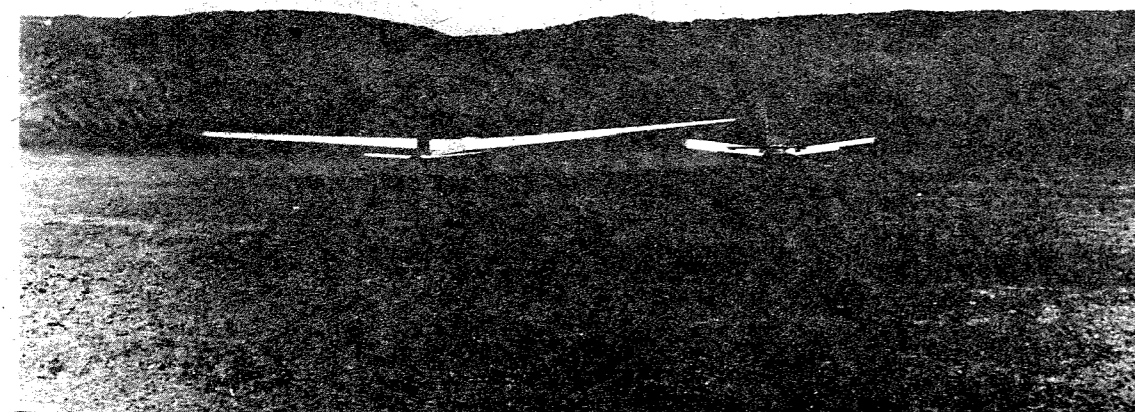
Durante la semana pasada se celebró en las pistas del aeródromo de Mora, Toledo, el XV Campeonato de España de Vuelos, o vuelo sin motor, especialidad deportiva poco difundida en España, pero de indudable atractivo.

La participación ha sido baja, sólo 7 pilotos de los cuales dos son alemanes que participan como invitados ya que no tienen opción al campeonato. El viento del día 18 y las tormentas que enfriaron el aire el día 21 dificultaron las pruebas, en las que el récord de velocidad lo ha obtenido Antonio López del Club de Mora con 78,3 km/h, proclamándose campeón.

Antonio López con 2.867 puntos, del Club Mora en la clase de 15 ms. y Jesús López con 3.000 puntos, también del Club Mora, en el tipo club.

Cuando no se ha volado jamás y se lanza uno a la aventura de surcar el espacio en avioneta, como preliminar de otros tipos de vuelo, lo primero que se teme es que el vértigo actúe de forma que te impida mirar hacia abajo, que el miedo a perder el contacto seguro con la tierra firme te dote de una especie de lastre, de fuerza de gravedad supletoria, que te arrastre hacia abajo.

Una vez que el aparato despega, tras una leve sacudida en el estómago, se entra en un mundo distinto donde los baremos de referencia cambian totalmente. La pérdida de contacto con el suelo y con las moles (edificios, árboles, etc.) que en él nos orientan, nos lleva a sentirnos «colgados», inmersos en una realidad distinta donde el temido efecto de vértigo, excepto quizás en casos agudos, tiende a desaparecer. La sensación de dominio sobre el espacio y el paisaje, la visión de conjunto, es algo impresionante, un auténtico gozo.

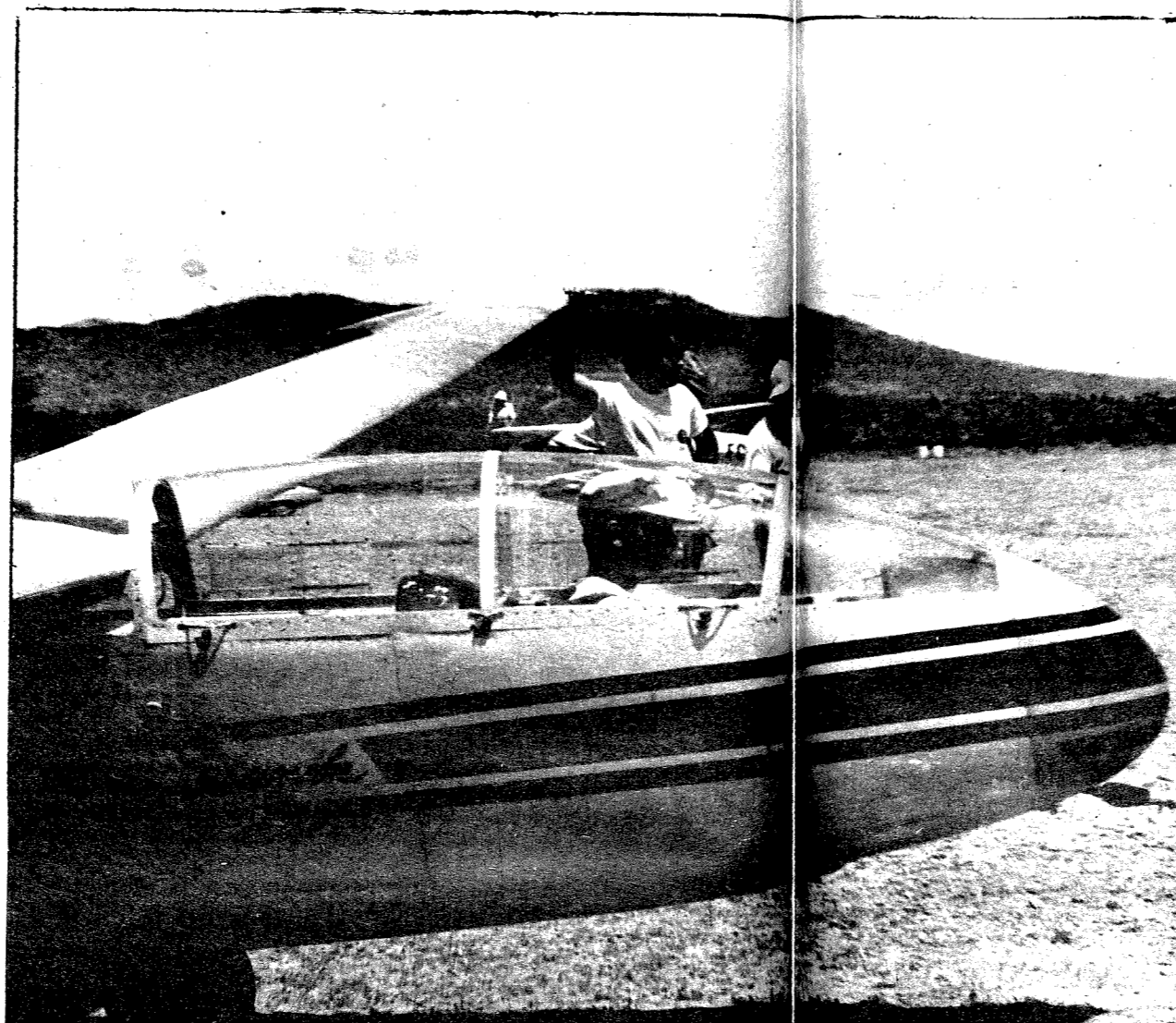


Desde el aire los hombres, como grandes hormigas se mueven en torno a los pájaros de alas desplegadas. Los viñedos y sembrados enmarcan este campo apenas conocido en La Mancha.

El campo de Mora es uno de los mejores de España

Las características del campo de vuelo de Mora, en una llanura cercana a los cerros en los que el castillo se advierte como un buque extrañamente anclado, le da la categoría de ser uno de los mejores de España, con la ventaja, además, de que tiene «dominio» sobre el extenso campo y aire manchego. Para aprender a pilotar los veleros, con capacidad de vuelo mucho más completa que los planeadores, como a veces se les llama, existen en España la Escuela Oficial de vuelo sin motor de Ocaña y la de Monflorite en Huesca, dependientes ambas de la Subsecretaría de Aviación Civil; de carácter privado, aparte de éste de Mora, están los clubs de vuelo de Fuentemilanos en Segovia, Robledillo en Guadalajara, Alcolada en Avila, Ontur en Albacete e Igualada en Barcelona.

No son muchos los aficionados a este deporte y menos aún los que lo practican con regularidad, ya que buena parte de ellos se limita a sacarse el carné de piloto porque «queda muy bien tenerlo»; luego, poco a poco, se olvidan del asunto. De todas formas no es nuevo, pues se viene practicando como variedad de vuelo desde aproximadamente 1.931. Hay por tanto años de experiencia en unos veleros que comenzaron rudimentarios, de tiras de madera unidas, pasando luego a un armazón de aluminio completamente desmontable, hasta llegar a los actuales de una pieza de fibra, con apariencia ligera y aerodinámica.



El piloto dentro de la cabina, comprobadas las palancas y la radio, espera atento la orden de arrastre. La sensibilidad y concentración son vitales en el vuelo.

El precio de estos aparatos va desde dos millones quinientas mil pesetas hasta los siete u ocho, y tanto los de fibra como los de aluminio pesan en torno a los 290 kilos.

En contraposición a los veleros se han puesto de moda, y difundido ampliamente en los últimos años, los ultraligeros, las alas delta, que pueden costar unas setecientas mil pesetas y estar más al alcance del bolsillo medio.

Un deporte no más arriesgado que los demás

Comparando índices de peligrosidad son más elevados en las alas delta, dado que la aparente facilidad de su uso invita, sobre todo a la juventud, a practicar el vuelo con un lastre de inexperiencia que les precipita en el vacío. La navegación aérea en veleros obliga a tener conocimientos de pilotaje y meteorología, que son las bases en las que se apoya.

En general los accidentes se

El récord de elevación está en 14.000 metros y el de permanencia, en ladera, en unas 56 horas

producen por imprudencia o negligencia, y ello, sobre todo, en el momento del despegue realizado con la ayuda de un remolcador que arrastra y eleva al velero hasta que alcanza la altura necesaria. Entonces se suelta el cable que los une y el velero se independiza quedando a merced de las condiciones del espacio y de la pericia del piloto. El otro sistema, más barato, es el torno, consistente en una especie de pilar en torno al cual se va enrollando el cable a que está unido el velero, éste se eleva a medida que por el pilar asciende el cable hasta llegar al impulso imprescindible para independizarse de él e iniciar su vuelo.

Los despegues se llevan a cabo con viento de cara que frena la velocidad del avión y evita ciertos peligros de accidente. Se ciuda que el velero y el remolcador estén en el mismo plano, de lo contrario, si se eleva el velero, tira de la cola del remolcador y éste, en picado, puede estrellarse contra el suelo como ha ocurrido en algunas oca-

siones. Una vez en el aire, el piloto va buscando las térmicas o corrientes de aire caliente que le elevan y le dan la capacidad de desplazamiento. Ahí entra en juego la sensibilidad y conocimientos del piloto para descubrirlos y aprovecharlos. Cuando hay nubes se las localiza bajo las que tienen base plana y desarrollo vertical; cuando no las hay es la sensibilidad y el variómetro quienes lo indican. Entonces hay que rodearlas, poco a poco, hasta encontrar el foco de la chimenea y aprovechar su impulso para elevarse. También se producen térmicas en las laderas de las montañas. En relación a la altura está el desplazamiento, teóricamente de uno a treinta, es decir; cada metro que se desciende permite planear treinta de recorrido. El récord de elevación está en torno a los 14.000 metros y el de permanencia, en ladera, en unas 56 horas. Naturalmente, por encima de los 4.000 metros hay que usar mascarillas de oxígeno, aunque no

es difícil encontrar pilotos que asciendan a los 6.000 sin ellas, siempre con el riesgo de una «borracheira» aérea y un desvanecimiento. Una de las pruebas que han dejado de efectuarse es la de permanencia (el récord nacional está en 52 horas), por el elevado riesgo de accidentes. En el campeonato que ahora se celebra se computa la velocidad para una distancia fija entre tres puntos por los que obligatoriamente hay que pasar. A efectos de comprobación, se provee a los pilotos participantes de cámaras fotográficas automáticas (con cartucho que imposibilite el trucaje), para que fotografíen los pue-

metros, han participado J. Solé con un avión ASW-20, del club de vuelo de Mora; C. Gómez Mira con un Mini-Nimbus, del club Fuentemilanos (Segovia); A. López con un ASW-20, del club Mora (Toledo); Hajek con un LS-4, de la R.F. Alemania; Broto con el Cirrus-75, del club Igualada de Sabadel; Wolfgang con un DG-200, de la R.F. Alemania; Moneo con Libelle, del club de Mora.

En la clase club Nagore con un Farconnet, del club Mora de Toledo; Pedemonte con Spatz, de Igualada en Sabadel y J. López con Spatz, de Mora.

Las etapas han sido: día 18, 15

Las térmicas o corrientes de aire caliente, elevan el velero y le dan capacidad de desplazamiento y permanencia

blo o ciudades que podíamos llamar «metas volantes». Estas, unidas a las realizadas al principio y final de la prueba son algo así como el certificado de participación. Las pruebas más corrientes en los campeonatos son las de altura, permanencia (ahora eliminada), distancia y velocidad.

Los adictos al vuelo sin motor consideran que no es excesivamente caro practicarlos. 1.100 pesetas el remolcador y unas 2.000 la hora de vuelo, mientras que en avioneta resulta entre siete y diez mil pesetas la hora. La mayoría de los jóvenes con ganas de acumular y disfrutar horas de vuelo realizan funciones de instructores con lo que se ahorran los gastos.

Algunos días de competición fuertes tormentas enfriaron la atmósfera dejando a los pilotos sembrados en los campos manchegos, los demás transcurrieron con normalidad aunque algunos pilotos no cerraron pista.

Dos son los tipos de veleros que han entrado en liza: en la clase 15

metros, Mora - Nava de Ricomalillo - Ciudad Real - Mora, con un recorrido de 300'4 kms; en clase club, Mora - Navahermosa - Mora, con 123'3 kms. Día 19: 15 metros, Mora - Santa Cruz de Mudela - Villarobledo - Mora, con 325'2 kms., en clase club Mora - Herencia - Corral de Almaguer - Mora, con 146'4 kms. Día 20: 15 metros, Mora - Ciudad Real - Navahermosa - Mora, con 225 kms.; En club, Mora - Toledo - Ventas Peñaguilera - Mora, con 106 kms. Día 21: 15 metros, Mora - La Estrella - Mora, de 228'8 kms; club, Mora - San Pablo - Mora, con 110 kms. Día 22: 15 metros, Mora - Quintanar - Ciudad Real - Mora, etapa de 241'2 kms.; club, Mora - Lilo - Madridejos - Mora, de 101 kms.

Las puntuaciones obtenidas por los participantes han sido: en 15 metros, A. López, 2.867; Wolfgang, 2.661; Hajek, 2.355; Broto, 2.136; Gómez Mira, 2.044; Moneo, 1.100 y J. Solé, 876. En club: J. López, 3.000; Pedemonte, 2.006 y Nagore, 858.



El campo de Mora; dos barracones y dos pistas en aspa la mayor de las cuales mide cerca de kilómetro y medio.