



Somosierra en el recuerdo



III Edición, Agosto 2018.

La presente edición culmina tres años largos de trabajo, en gran parte dedicados a localizar a antiguos pilotos de la Escuela de Somosierra y recabar de ellos noticias, relatos y fotografías. Estimamos que se ha logrado recopilar la parte más significativa del material que era esperable conseguir. Si estas páginas llegan a ser leídas por algún acólito de la Vieja Escuela que pueda aportar nuevo material que justifique una futura reedición, rogamos se envíe a jjulvep@gmail.com

Eventuales actualizaciones se podrán encontrar en www.huescaeroclub.es

Para la publicación de este trabajo se ha escogido la modalidad puramente digital en formato pdf, por economía, rapidez y facilidad de difusión. Por ello se ha cuidado la maquetación de manera que con la impresión a ambas caras desde PC, los comienzos de capítulo tengan lugar en páginas impares y por lo tanto a la derecha del lector.

Agosto de 2018

Nota editorial

En orden aproximado de importancia de las aportaciones documentales y narrativas recibidas listamos los siguientes créditos:

- Libro de Miguel Tauler Gelabert (MT) «Historia del Vuelo sin Motor en España 1930-1995», principal fuente de los años fundacionales y de los hitos de la historia de la Escuela.
- Secciones de las memorias de Antonio Martínez-Moneo «40 años volados en un suspiro».
- Narraciones de Carlos Gómez-Mira recibidas por correo electrónico o por vía oral directa, y secciones de su libro «Volando a vela por la Sierra Central», que se suman a su labor de ilustrado guía en las visitas a la Escuela.
- Libro de aniversario del Club de Igualada «50 anys Vol a Vela».
- Documentos, noticias y relatos de aficionados, pilotos antiguos y posteriores:

(AG) Angel García	(JL) Javier López
(AMM) Antonio Martínez-Moneo	(JLA) José Luis Abellán
(AN) Alfonso Navarro	(JLB) José Luis Borrás
(ANA) Augusto Núñez Arandilla	(JLG) Jesús López García
(ARG) Antonio Rodríguez Garrido	(JLT) José Luis Tapia
(AS) Aurelio Sobradillo	(JML) José Manuel Lega
(AU) Antonio Utrilla	(LIL) Luis Ignacio López
(CB) Carlos Bravo	(LM) Leto Martín
(CGM) Carlos Gómez-Mira	(LS) Luis Saz
(CM) César Martínez	(ML) Michel Lozares
(EM) Eugenio Martínez	(MT) Miguel Tauler Gelabert
(EN) Encarnita Novillo	(PC) Pablo Luis Cordón
(FHR) Francisco Hernández Rodero	(PG) Pablo García González
(FS) Francisco Sanz	(PT) Pedro Toquero Josa
(JA) Jesús Abellán	(SM) Sebastián Mengual
(JC) Julián Cuadra	(SMF) Santiago Miranda
(JG) Javier Gómez Zapiain	(SS) Santiago Sánchez
(JIGC) José Ignacio García Colomo	(WK) Wolfgang Knopf

- El contacto personal del cronista Jaime Julve (JJ) con profesores y alumnos de la Escuela, un vuelo en los años 70 con el profesor Josemaría González Montejo y dos visitas de exploración, en Septiembre de 2014 y en Julio de 2015.
- Fotos: AN, AMM, ANA, ARG, AS, CB, CGM, EN, EM, JG, JL, JA, JLG, JIGC, JJ, JLB, JML, JC, LM, LS, ML, PC, PT, SMF, SM, WK.
Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA).
Archivos RTVE del NO-DO 1943 y 1961.
Internet.

Lo expuesto tendrá probablemente errores de información, fallos de perspectiva, o apreciables lagunas, pero es lo que hemos podido recoger. No ambiciona ser una historia “oficial” de la Escuela, con el correspondiente compromiso de exactitud y exhaustividad de los datos, empresa hoy virtualmente imposible (archivos extraídos, dados al fuego o con los restos por el suelo de las oficinas), sino una colección de recuerdos custodiados en la memoria de la comunidad volovelista nacional y, sobre

todo, de quienes allí volaron y todavía viven. De ahí el aire de álbum de familia al listar sus nombres y tratar sus contribuciones narrativas, así como el jalonar la historia de la Escuela (sinopsis en el Capítulo 14) con referencia a estas experiencias personales. También se ha optado por incluir la mayor parte de las fotografías recibidas, aun redundantes, por ser parte no verbal de la trama narrativa. Estimamos además que se trata de un patrimonio documental que debe ser accesible a los aficionados nostálgicos y consignado al futuro.

INDICE

Nota editorial	3
1.- Prefacio	5
2.- Una noche en la montaña pelada	7
3.- Aeródromo dudoso o Santuario?	11
4.- Tiempos antiguos	21
5.- El remolque a torno	43
6.- Aviones de motor	59
7.- Adiós al Schulgleiter y a los sandows	65
8.- Agonía, Pajariperros y OJE	83
9.- Vuelos gozosos	105
10.- Final y sustos	111
11.- Nostalgia y tristeza	119
12.- El SG-38, leyenda viva	131
13.- Epílogo: últimas visitas	141
14.- Sinopsis de 47 años y algunos datos	155
Nota final y Bibliografía	157

Portada: Modelo del Schulgleiter SG-38 construido para AISA por José Luis Abellán.

Edificio central de la Escuela en 1967. Foto de W. Knopf

Fotografías: 220 de autores varios.

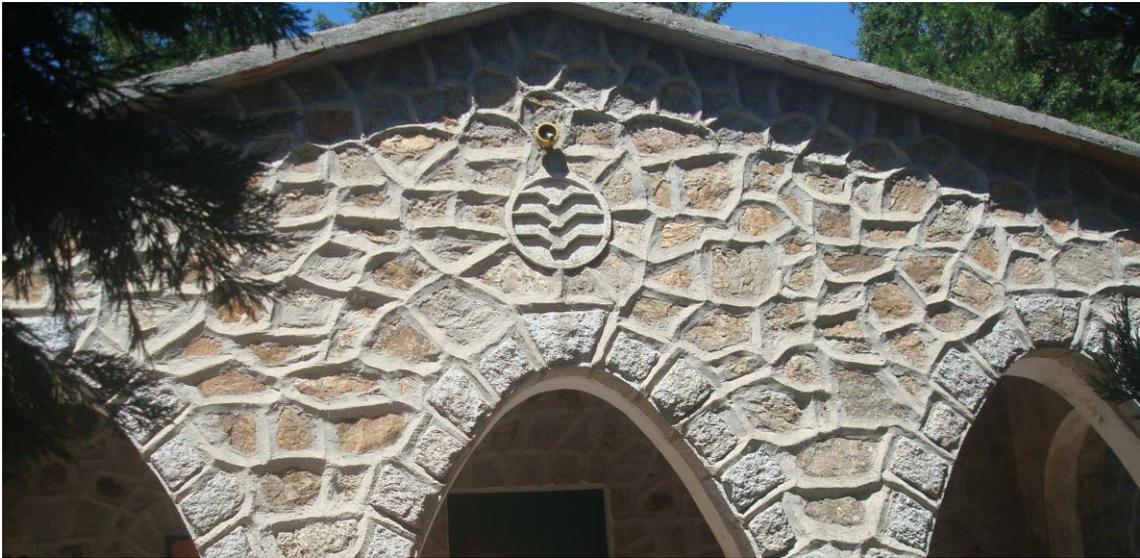
1.- Prefacio

Entre las Escuelas Oficiales de Vuelo sin Motor, dependientes del Ejército del Aire español, la de Somosierra es seguramente la más romántica, ya sea por estar realmente enclavada en la montaña o por la áspera modestia de sus condiciones. Se crea en 1942, en los mismos años que las otras pioneras de la inmediata posguerra -Monflorite, Llanes y El Cerro- y termina sus días de gloria en 1980.

Casi cuarenta años de actividad, marcada, como en ninguna otra, por el modelo premilitar alemán encaminado a alimentar los cuadros de los *Geschwader* de la legendaria Luftwaffe: planeadores elementales de cortos vuelos, lanzamiento por gomas -los míticos *sandows*- dureza y sudor de las recuperaciones pendiente arriba, y al final pilotos con unos títulos A y B que sumaban pocas decenas de minutos de vuelo. No casualmente, tras la adopción del sistema de remolque por torno, de mucho mayor rendimiento y bien adaptado también a aquella orografía, solo la Organización Juvenil Española -la OJE, heredera última de Falange- animaría hasta finales de los años 60 cursos elementales A y B, actividad más campamental, atlética y romántica que otra cosa. Gracias a ella prolongó su vida operativa docente -probablemente más allá que en ningún otro país- el otro gran protagonista, el planeador Schulgleiter SG-38, la atirantada, mítica y entrañable “Guitarra”.

En los años anteriores a la guerra, los clubes pioneros españoles ya habían utilizado -normalmente construyéndolos ellos mismos sobre planos alemanes o algún excepcional diseño nacional, pues la economía daba para pocas compras- otros planeadores elementales como el Zögling, el Anfänger o el autóctono CYPÁ. Técnicamente fueron predecesores del SG-38, y las Escuelas nacionales de VsM, creadas en nuestra inmediata postguerra durante el auge del poderío germano, adoptaron directa y exclusivamente ese último modelo evolutivo, ya decantado como estándar en los centros alemanes del NSFK. La de Somosierra sería la única Escuela española basada fundamentalmente en el sistema de lanzamiento por sandows y puede decirse por ello que sería el más genuino nido ibérico del SG-38.

Pasados los años, la Escuela “de arriba” completó sus instalaciones con una pista de aterrizaje auxiliar más convencional en el llano norte al pie del puerto, junto al pueblo de Santo Tomé. El declive y fin de la actividad “Oficial” centrada “arriba”, coincide con el comienzo y auge de la del Club Loreto de Vuelo a Vela en el campo de abajo. Club basado en el remolque torno al comienzo, con paso al remolque con avión después, nuevas gentes, nuevos y modernos veleros de club y privados, la normalidad de los vuelos de gran kilometraje e insignias FAI en consonancia con la privilegiada aerología del Sistema Central, pero esa es ya otra historia. Los socios más antiguos, ex-alumnos de la Escuela oficial, e incluso algunos posteriores, siempre sintieron el reclamo nostálgico de la vieja Escuela de arriba y siguieron visitando las abandonadas instalaciones como testigos impotentes de su triste deterioro.



Frontispicio del edificio central.

¡Qué tendría la Escuela de Vuelo Sin Motor de Somosierra, que nos marcó a todos! Digo esto, porque en mí tiene más lógica, ya que mis vivencias aeronáuticas han sido menores que las vuestras, pero vosotros, pilotos veteranos y en activo, que habéis vivido muchos ambientes en diversos centros y clubes, y que recordéis con tanto cariño aquella Escuela (incluidos los que fuisteis muchos años más tarde a volar con veleros) es para pensar que tuvo para todos nosotros un atractivo especial. Creo que fue nuestra juventud llena de ilusiones, el compañerismo, la buena relación con los profesores y el entorno tan bonito donde estuvo ubicada. (AS)

De una conversación por internet.

2.- Una noche en la montaña pelada

El cronista suscribe plenamente la confesión de Carlos Gómez-Mira «*Os aseguro que siempre me ha parecido que el “aire” en Somosierra, arriba de la montaña, tiene un olor especial*», y pudo corroborar personalmente esta apreciación una tarde de Septiembre de 2014, en la que subió a contemplar en solitario la vieja Escuela, esperando encontrar todavía el palpito del pasado en la soledad de sus pistas. Las vacas, dueñas de lo que fue terreno de vuelo, y la proliferación de robustos matojos revelaban claramente el paso de los años. Balsámica era también la atmósfera al caer de la noche, deliciosa y suave la temperatura tras el calor del llano dejado atrás pocas horas antes. Silencio total, ni siquiera grillos, solo el sordo pisar de alguna pezuña o el toque apagado de algún cencerro, y el lejano rumor del tráfico de la autovía abajo en el puerto que aumentaba la sensación de abandono y soledad del lugar y del momento. Una isla del tiempo a la espalda del progreso que circula algunos centenares de metros más abajo.

Con un coche preparado para cómodas pernoctas, había planeado dormir junto al edificio central de la Escuela, pero el denso y alto pinar que ya envuelve sus venerables piedras le pareció demasiado lóbrego en la ya de por sí oscura noche. Le produjo aprensión, es la verdad, bastante más fuerte que la fría razón como para permitir sueños tranquilos, y optó por estacionar el dormitorio rodante a distancia de seguridad en el promontorio pelado donde se asienta el hangar. Allí, junto a una estructura más técnica, aun corroída por la intemperie, pero con terreno despejado alrededor, las luces de la meseta norte a la vista y el confortante ronroneo de la autovía, encontró sosiego para disfrutar de la noche con suficiente serenidad.

Ya en la tarde, teniendo en los ojos fotografías de épocas pasadas, había experimentado esa percepción física del TIEMPO al observar el avance de la vegetación en las pistas y el crecimiento de los pinos en torno al edificio y en la repoblación de la ladera Norte: un importante indicador para estimar la fecha de fotos poco documentadas. Ahí estaba, tangible para los sentidos, esa huidiza e inexorable dimensión que vanifica todo lo humano, entre angustiosa y dulce, serena y a la vez aguijón para intentar congelar la memoria y hacer algo para que otros, ahora y en el futuro, lleguen a saber de la singular historia que estos parajes conocieron.

Antes de recogerse en la seguridad amniótica del vehículo, dedicó un buen rato - objetivo prioritario del plan- a la ensoñación, sentado en flor de loto contra la puerta oxidada del hangar y mirando al edificio central, adivinable en la oscuridad al otro lado del prado. En comunión espiritual con quienes dieron alma a aquellas instalaciones, con los que allí vivieron inolvidables momentos de compañerismo, colmaron la aspiración de volar, alcanzaron metas, pasaron sustos, frustraciones y fatigas, rememoró a los antiguos profesores, todos ya desaparecidos, a los numerosos alumnos que por allí pasaron y las muchas anécdotas oídas de casi cuarenta años de actividad. Como última vivencia consciente antes de rendirse al sueño, sintió imperioso el deber de regresar acompañado por algún conocedor del terreno, documentar gráficamente lo que queda y recopilar datos de la historia de la Escuela antes de que todo se perdiera irremediabilmente en el olvido.



2-1 Edificio central de la Escuela desde la plataforma del hangar.
Arriba en la cresta, la moderna antena del VOR. Septiembre 2014.



2-2 Puerta dcha. del hangar. La luz de la mañana ahuyenta las sombras, pero no la huella del tiempo.



2-3 Edificio, plataforma del hangar, final de la pista N con el torno N al fondo. Septiembre 2014.
Nótese el crecimiento de los pinos detrás del torno en comparación con la siguiente foto.



2-4 La misma vista en Agosto de 1980. Profesores Cruz y Jaime Tauler (con la escoba).



2-5 Pista de la Laguna desde el hangar, con el torno S al fondo. Septiembre 2014.



2-6 La civilización discurre abajo: calzadas de la N-1 y la vieja carretera del puerto desde el transformador. Septiembre 2014.

3.- Aeródromo dudoso o Santuario?

Un centro de vuelo puede imaginarse con apenas unos precarios barracones y alojamientos, unos rudimentos de infraestructuras básicas, pero teniendo al menos unas pistas convencionales. Somosierra se apartaba mucho de ese esquema: un conjunto de prados de montaña, ondulados y de contornos poco definidos, con importantes elevaciones al Norte y depresiones abarrancadas hacia el Sur. Nada que haga pensar que allí se pudiera aterrizar pacíficamente. La meteorología serrana tampoco era mucho más exaltante. De hecho, antes de invertir recursos en la construcción del centro, la Dirección General de Aviación Civil recabó la opinión experta del Presidente del Aero Club de Alemania, Sr. Josef Kunz, que visitó el lugar en Mayo de 1941 acompañado del comandante José Ordovás, Jefe de la Sección de VsM de la DGAC. Kunz emitió el siguiente revelador informe:

Las laderas norte de esta sierra son verdaderamente notables y me han causado una impresión de grandiosidad; podrían llegar a ser uno de los campos de vuelo mejores de Europa, siempre que se cumplan una serie de circunstancias que habría que averiguar y experimentar, como por ejemplo: a) si es frecuente el viento de componente norte con las intensidades necesarias para volar a vela; b) si las orientaciones de dichos vientos son frecuentes; c) si abundan o no las nubes o nieblas que impidan con frecuencia los vuelos; d) si la climatología y el terreno permiten volar sin peligrosidad por debajo de las cumbres; e) si hay agua potable; y f) ver el grado de posibilidad existente para construir los accesos para vehículos rodados. Además de lo indicado anteriormente, habría que buscar o construir un campo de aterrizaje al pie de la ladera de, como mínimo, unos 500 metros de longitud por 200 metros de anchura a fin de poder remolcar con aeroplano por encima de las cumbres los planeadores que tomen tierra abajo. (MT)



3-1 La ladera Norte en dirección a Segovia desde el aire. La llanura de la Vieja Castilla a la derecha y la Escuela en primer término a la izquierda. Septiembre 2014.

La condición e) se cumplía gracias a un manantial situado poco más arriba del futuro edificio central. La f), cuestión de ponerse a la obra, que culminaría en una estrecha carretera asfaltada. Asumiendo las reservas sobre las restantes y siendo Ministro del Aire el general Juan Vigón, se da el paso. En Octubre-Noviembre de ese mismo año se comienza a preparar el terreno, mejorar el camino e instalar las primeras tiendas y barracones de madera en el paraje de «Los Llanos», unas onduladas terrazas a 1.550 m de altitud, subiendo todo con tiros de bueyes, burros [foto 4-2] y otros precarios medios. A ello prestaban sobre el terreno su decidido impulso los propios Bono y Tauler, con la adición temprana de otro entusiasta promotor del vuelo sin motor dentro del Ejército del Aire, el entonces capitán Luis Serrano de Pablo. No obstante, y en consonancia con la opinión de Herr Kunz, Tauler expresa cautelas desde el comienzo:

Dialogando sobre el tema, fueron llegando los lugareños, preguntados sobre qué viento les molestaba más; todos sin excepción contestaron que el norte. En el transcurso de los años tuve que reconocer que la pregunta estuvo mal hecha: debía haber sido: ¿Qué viento predomina más? Porque la primera nos había hecho concebir equivocadas esperanzas en el inmediato futuro de la gran Escuela Central, que se convirtió en una modesta Escuela de enseñanza elemental de vuelo planeado y esporádicos vuelos a vela. Se corrió demasiado, al hacer caso omiso a las recomendaciones del experimentado Josef Kunz. Y cuando nos dimos cuenta y empecé a tratar de convencer a la Superioridad de que lo que de verdad necesitaba la Escuela era un campo de aterrizaje y despegue al pie de la ladera, era ya demasiado tarde; el entusiasmo de la primera hora había cesado, y tuvieron que pasar otros tantos años para que dicho campo fuese realidad, aun en precario, debido al cambio de hombres y argumentos presupuestarios. (MT)



3-2 El campo de abajo (Santo Tomé) en sus comienzos. Al fondo la ladera N aún sin los pinares actuales. El Refugio N estaba en la cresta aproximadamente en la vertical de la torre al fondo. Agosto 1976.

Si las condiciones de la Escuela en cuanto a su utilidad práctica podían ser problemáticas, las instalaciones eran de austeridad funcional, adaptadas al material asignado y al paraje, volcándose la ambición señorial solo en el edificio principal. La narración que hacen antiguos usuarios lo describe mejor:

La Escuela de Somosierra tenía dos pistas. La Norte y la Sur (o de La Laguna). Les llamo pistas, porque ese era su nombre oficial. En realidad, muy poco o nada se parecían a lo que se suele entender como tal en un aeródromo normal. La superficie es de mullido césped, siempre verde, pero distribuido por los caprichos de la naturaleza en diversos promontorios y badenes, arriba y abajo. Siguiendo, aquí y allá, los múltiples perfiles de las diversas colinas naturales que allí hay. Y varios tramos de esas “pistas”, son absolutamente impracticables, incluso para un velero. Así que, antes de volar por primera vez, había que empezar por enterarse muy bien del entorno y las peculiaridades del heterodoxo “aeródromo”.

La pista Norte era la más usada de Somosierra. Con mucha diferencia sobre la Sur. Me parece recordar que en el curso de que hablo, únicamente volamos en la Norte. O al menos no guardo memoria de que remolcáramos con el torno de La Laguna.

La caseta del Torno Norte está altísima. Mucho más alta que el resto de la Escuela. Encaramada en una ladera que mira al Sur, ya muy próxima a la cresta que separa las vertientes Sur y Norte del Macizo de Somosierra. Esa caseta es una atalaya serrana con una visibilidad maravillosa. Desde ella, los días que no hay bruma, se alcanza a ver Madrid con toda claridad. Y Madrid, en línea recta, está a más de 80 Kmtrs. El panorama es de postal. Bonito, muy bonito, remolcar desde la alta caseta del torno Norte.

(AMM)



3-3 Caseta del torno N mirando hacia el Sur. Septiembre 2014.

Curiosidades de la organización territorial, el Alcalde de Somosierra nos precisa que el edificio de la Escuela en realidad está situado en el término municipal de Robregordo, mientras que las pistas y el hangar pertenecen al de Somosierra. Los límites seguramente se atienen a las cuencas de recepción de las vaguadas o siguen algunos arroyos, y el chalet vierte aguas al que pasa al oeste de la pista de la Laguna, de la que toma el nombre [mapa 13-24], y sale al valle más cerca de Robregordo.

La operación de los planeadores y veleros en aquel particular entorno era tan variada como compleja, en conjunción con el viento dominante y la orografía de los puntos de lanzamiento y aterrizaje.



3-4 Panorámica de la Escuela desde el aire con la ubicación de los puntos citados. Septiembre 2014.

El 1 era la pista norte. Desde ese punto y mirando hacia donde está la caseta del torno norte, 5, es desde donde se despegaba. Para extender el cable desde el torno, 5, hacia esa pista, todavía se ven en el suelo unas rodadas [foto 13-9] hechas en piedra, para que cuando el terreno estaba encharcado, el Land Rover no patinase, que era el coche con el cual se extendía el cable.

Se lanzaba a los aviones por torno desde ahí hacia el norte, 5, y aterrizaban un poco antes [entre el 0 y] ese punto 1 (manga), en la parte más sur, más o menos cuesta arriba.

Cuando había viento de tendencia sur se despegaba justo delante del hangar, 2, hacia el torno sur 3. El aterrizaje era un tanto “tricky” había que sobrevolar muy bajito la zona desde 7 [hasta 5], ese era el tramo base, y desde 5 entrabas en final hacia el sur, sobrevolabas el camino que va a la escuela, y aterrizabas justo delante del hangar [ver la descripción de J.L.Tapia en la pág. 101].

Con los Schulgleiter, con viento de tendencia norte u oeste, se salía desde 1, hacia un punto intermedio entre 2 y 3. Con viento de tendencia sur, se despegaba un poco más al sur del torno norte, 5, más o menos hacia 2, aterrizando antes del camino que va a la escuela.

[También] se lanzaban los aviones en el borde de la ladera mirando hacia el norte más o menos en la posición 8. El aterrizaje se hacía más o menos en 7 donde hoy está el VOR.

(CGM)

Con viento norte, el “viento en cola” se hacía al Oeste de la Escuela, 4, virando a base poco al Sur del torno de la Laguna y apuntando a un círculo de piedras pintadas de blanco (a pocos metros al Oeste de la carretera a la Escuela y a unos 250 m de la cabecera meridional de la pista Norte en línea con ella) donde virar a final [foto 3-6].



3-5 Vista desde el Norte. Julio 2012.



3-6 Leto Martín explica la función del círculo de piedras, al centro de la foto de satélite de la dcha. Julio 2012 (ver fotos 11-15 y 11-17).

Se comenzó en 1942 con tiendas de campaña, seguidas de barracones de madera. En los años 1950-52 se construyeron el edificio central (4) de una sola planta en noble granito serrano; a su espalda, y también de piedra, un barracón-dormitorio de alumnos; enfrente, unos 350 m hacia el Este, un hangar de obra junto al primitivo de madera en la confluencia de las pistas (2); y finalmente otro más pequeño en posición elevada (6), pendiente arriba hacia el Noroeste del edificio. Un tercer barracón de madera [foto 3-9], del que se nos ha referido solo un uso como almacén, se ubicó cerca del torno Sur (3).



3-7 Vilaplana Bertoli, Cristóbal Tauler, Jaime Tauler, Miguel Tauler. 1942.



3-8 Subida de un Schulgleiter al punto de lanzamiento bajo el tornoN. Al fondo, junto al hangar nuevo, el primer barracón de madera. 1961.

Al parecer al principio, en función de los lanzamientos con sandows en llano y desde media elevación, se consideró útil disponer de hangaraje en las proximidades de las cabeceras de la pista de la Laguna, la de mayor extensión llana, sin perjuicio de que con viento decididamente Sur y alumnos más avanzados se partiese desde el punto más elevado cercano al torno Norte. El hangar Norte estaría reservado para los veleros propiamente dichos y los lanzamientos a la ladera Norte desde el Refugio.



3-9 Lanzamiento doble hacia la pista de la Laguna
Se ve otro de los primitivos barracones de madera.

Sin embargo, la experiencia práctica de la enseñanza, de los vientos dominantes, de la operación con el Schulgleiter, seguida del creciente protagonismo del torno, llevaron pronto al abandono y posterior desmantelamiento de los tres barracones iniciales de madera a favor del único grande de obra que hoy subsiste.

Con relación al hangar norte, os puedo decir que era de madera, con los cimientos de cemento y el techo de uralita. No es demasiado difícil de encontrar [Capítulo 13] lo poco que queda de sus restos, los cimientos de cemento, algunas maderas y uralitas, debido a que a unos 30 ó 40 metros de donde estaba ese hangar existe todavía un pequeño depósito en forma de embudo que se usaba como recipiente para que los meteorólogos recogiesen y midiesen la lluvia que caía [foto 13-14].

En ese hangar había un Kranich, un Weihe y un Baby. Los dos primeros estaban montados y el último, el Baby, tenía desmontadas las alas. Sacar y meter esos veleros del hangar era francamente difícil, había que hacerlo entre un montón de alumnos que poníamos los antebrazos debajo de los planos, y a pulso los íbamos moviendo los veleros bajo las órdenes de los profesores, el suelo era de tierra, no había “cangrejos” para mover estos aviones.

Esos veleros solo se volaban, en la época en que se hacían los cursos A y B con los Schugleiters, cuando había viento fuerte del norte, y ese día se sacaban los tres aviones, se montaba el Baby y volaban únicamente los profesores, el resto de los alumnos mirábamos con arrobó, cómo volaban nuestros “mayores” y ayudábamos a lanzarlos [desde 8, junto al refugio] con las gomas. En el Kranich se montaba un profesor y un alumno, nunca tuve la suerte de hacerlo. Tenía que haber un fuerte viento del norte, ya que los veleros volaban a ladera, y luego tenían que aterrizar en la misma parte alta de ésta [cerca de 7]. Que yo recuerde, no había remolques para ir a recuperarlos. El hangar de abajo, el que todavía existe, estaba lleno de los Schugleiters. (CGM)



3-10 Rara imagen en la que se ve el hangar norte encima de la torreta del segundo SG-38.

El fotograma corresponde a las tomas del NO-DO hechas en la Escuela en 1961.

En el primer Schugleiter el profesor García Albalá.

El rudo terreno de vuelo y su delicada operación contrastaban ciertamente con la sólida nobleza del edificio central, transfigurando la importancia aeronáuticamente dudosa de aquella Escuela en la de indudable Santuario del Vuelo sin Motor nacional.

El chalé de la vieja escuela de Somosierra, es un edificio de piedra. Proporcionado, armónico, muy bonito. Típico de la arquitectura de la Sierra de Madrid. Construido en poderosos sillares de granito. Incluso ahora, que se encuentra en un lamentable estado de abandono, parece poder seguir desafiando el paso de los siglos. Casi como el Monasterio de El Escorial.

En 1.969, aquel venerable edificio ya adolecía de algunos defectos de mantenimiento. Defectos provenientes de la comentada poca voluntad-presupuesto de las alturas del Ejército del Aire para mantener la Escuela abierta. Pero aún era un chalé muy hermoso y acogedor en el que daba gusto estar.

Contaba con una habitación maravillosa que estaba ocupada, casi por completo, por un gran hogar de basamento granítico. Sobre ese hogar, un enorme alero que daba acceso de salida a una chimenea. Alrededor de aquel hogar podían acomodarse, con toda holgura, nueve o diez personas sentadas. Dándose la particularidad que, bajo el acogedor cobijo del alero, uno se sentía dentro de la mismísima chimenea. A ambos lados del hogar, había dos rústicos pero cómodos bancos de madera.

Separado del cuarto de la chimenea solo por un gran marco, sin puerta, había una biblioteca. Muy espaciosa habitación que siempre fue conocida como el Salón de Profesores. A su alrededor, armarios-estanterías, con puertas de cristales transparentes, conteniendo algunos cientos de libros y revistas. La casi totalidad, de temas aeronáuticos. Muchos de ellos, ya entonces eran incunables. ¿Dónde habrán ido a parar aquellas joyas?

Contaba también el salón con un amplio ventanal acristalado que ocupaba todo el muro Sur y parte de las paredes Este y Oeste. Una envidiable iluminación natural, durante todas las horas de luz solar. A través de ese bonito ventanal y se mirara hacia donde se mirara, siempre podía verse el verde paisaje de las numerosas praderas y colinas que entornan el chalé, casi hasta el horizonte.

Tanto el Salón de Profesores como el Cuarto de la Chimenea, tenían recubiertos los pisos, paredes y techos, con gruesas planchas de madera de árbol, de verdad. Aquella decoración era muy cálida y además proporcionaba eficaz aislamiento térmico. Un toque de distinción y confortabilidad insuperables.

Desde mi punto de vista, entrar allí era como hacerlo a Disneylandia. Como encontrar materializado todo lo que la fantasía de un volovelista romántico podía haber llegado a imaginar.

(AMM)



3-11 El edificio central mediados los años 50 y asediado por la vegetación en 2014.

Por encima del edificio, en sentido topográfico, a 1650 m de altitud en la cresta de la Sierra, en posición ensoñadora, atrevida y privilegiada, estaba, en fin, el Refugio de la ladera Norte. Casi una evocación del “Nido del Águila” de Berchtesgaden. Era un mirador con amplio ventanal sobre el llano de la Vieja Castilla en dirección a Burgos, y estaba situado en (8) junto al punto de lanzamiento para los vuelos orográficos sobre aquella ladera.

El refugio tenía una gran chimenea para aguantar los fríos días de viento norte, y se ve todavía la gran piedra de la parte de arriba de la chimenea [foto 13-13]. También se puede vislumbrar la puerta hacia la parte norte. A finales de los 50 y principios de los 60 no había pinos y desde ahí se veía la ladera y la planicie, una vista espectacular que ya no se puede apreciar. (CGM)



3-12 Preparativos para el lanzamiento de un Kranich desde el Refugio, visible detrás, mientras la esperanza del mañana observa y sueña. Al fondo el monte la Cebollera.



3-13 Lanzamiento de un Baby desde el Refugio.

4.- Tiempos antiguos

Un castrense Heinkel He-70 protagoniza curiosamente los orígenes de la Escuela. Apenas acabada la guerra, un Decreto de Diciembre de 1939 asignaba a F.E.T. y de las J.O.N.S. la responsabilidad de organizar el Vuelo sin Motor nacional, buscando nuevos terrenos de vuelo mediante la constitución de los llamados “Grupos aeroexploradores”. El de Somosierra inicia su labor en 1940 con unos vuelos de prospección desde Cuatro Vientos del teniente coronel Juan Bono Boix, a la sazón Director General de Aviación Civil del nuevo Ejército del Aire, a bordo del referido He-70. Acompañado de Miguel Tauler Gelabert, pionero del vuelo sin motor de anteguerra en los cerros de La Marañosa, pudieron comprobar las excelencias de la potente ascendencia orográfica en la ladera de la Sierra con viento Norte.



4-1 Heinkel He-70 “Blitz” (Rayo) del Ejército del Aire

Aun con las referidas dudas sobre la frecuencia de esas condiciones ideales y sobre el rendimiento de un terreno de vuelo tan montaraz, en Febrero de 1942 se inician las actividades con el Schulgleiter, todavía en fase de “aeroexploración”. El 14 de Abril se efectúan algunos lanzamientos con el Baby y el 3 de Mayo ya un buen vuelo con el mismo sobre la ladera Norte. Dada por concluida la fase exploratoria y con tres barracones de madera por toda infraestructura, ese mes comienza ya la actividad escolar propiamente dicha. Un escrito de 15 de Julio comunica la lista de la primera promoción, que se incorporaría a finales de mes y terminaría el curso el 14 de Octubre:

Federico Arrizabalaga Español
Manuel Balbuena Pérez
Justo Blanco Suárez
Ignacio Díaz Nieto
Luis de la Gándara Pérez
Ignacio García Loygorri y de los Ríos
Antonio Girona Godó
Ramón Girona Godó
José Bernardo Granda Burón
Jesús Yraola Asín

Angel López Cadenas
Alvaro López Espinosa
José Martín Berasategui
Jesús Pérez Martín
Pedro Ruiz de León Hernández
Francisco Sáez Peñuelas
Francisco Vázquez González
José Vicente Iñigo
Fermín Arranz González (Piloto «A»)
Mariano Tinao Alcocer (Piloto «A»)

En la época, y durante algunos lustros, estos nombramientos se publicaban en el Boletín Oficial del Aire (B.O.A.) con la solemnidad correspondiente.

La primera plantilla de profesores estaba constituida por Miguel Tauler, Rafael Enseñat, Augusto Núñez Valletta (otro de los de La Marañoso), Manuel Feito y Andrés Carreño, con los pilotos “C” Oyagüe y Vilaplana como ayudantes [foto 3-7]. Cabe reseñar que Feito intercambiaría su destino durante un mes con el profesor Carlos Arenas de la Escuela de Monflorite, para soltarse allí como remolcador de avión, y en la Escuela oscense encontraría la muerte en accidente con una Fi-156 “Cigüeña”.



4-2 El prof. Augusto Núñez Valletta y su esposa Amalia con el burro Juanito.

Pasan los años y se suceden las promociones, pero se confirma que aquello no era el país de las maravillas volovelísticas soñado. Cuenta M. Tauler:

A los tres años de batallar, la Escuela de Somosierra no ofrecía la idoneidad que de ella se esperaba, fundamentalmente por su meteorología y por la dureza del terreno, pese a la maravillosa y espectacular ladera, de casi 50 kilómetros de longitud, con un desnivel medio de 500 metros respecto de la gran llanura castellana. Habíamos llegado demasiado pronto; nos faltaban medios técnicos que por aquel entonces no teníamos a nuestro alcance, y se fue quedando sin explotar. Quizá la mayor equivocación estuvo en emplazarla casi en las cumbres de la Sierra en vez de hacerlo al pie -más o menos- de la gran ladera; faltó visión de futuro y sobró entusiasmo por las ascendencias orográficas, facilonas de explotar.

La gran Escuela Central en la Zona Centro se quedó en Escuela Elemental de notorio rendimiento, con destellos muy esperanzadores, como iremos viendo. En sus primeros tiempos fue una Escuela de «forja», para aquellos jóvenes de posguerra, a los que lo fácil «no les iba» y que con alegría se crecían ante la dureza del medio ambiente hostil. Por eso aquella Escuela...«les iba»; y muchos alumnos nos escribían, muy orgullosos, llamándola «Escuela de la vida». (MT)

En efecto, y a pesar de todas las dificultades, hasta Septiembre de 1948 habían pasado por la Escuela 1.084 alumnos y se habían efectuado 48.000 vuelos, ritmo que se mantuvo por algún tiempo (en 1954 se llegaron a hacer todavía 6.000 vuelos). Jaime Julve Congel, padre del cronista, hizo los cursos A y B del 9 de Abril al 14 de Mayo de 1943, siendo el “Alumno distinguido” de su promoción. El “cargo” suponía la no siempre cómoda función de representante, portavoz o enlace entre los compañeros y la superioridad. Lo significativo son las fechas y la intensidad del curso, que testimonian el ímpetu propio del entusiasmo oficial de los comienzos, pero que la realidad climatológica iría atemperando. J. Julve senior conservaba el recuerdo del frío, la dureza física de la actividad y la gran incomodidad de moverse por aquellos prados encharcados con el calzado perennemente mojado. Con el tiempo, los meses oficiales de actividad se redujeron a los de la primavera tardía, los estivales y primeros del otoño, como muestran los testimonios posteriores.



4-3 J. Julve Congel cerrando la cabina del Baby a Miguel Tauler, listo para el despegue. NO-DO 1943.

En esos años del duro arranque e inmediatos posteriores no encontramos mayores eventos que resaltar, salvo algunos vuelos notables, que reseñamos en el Capítulo 9, y el paso por la Escuela de algunos personajes relevantes, llamativos, o incluso hasta exóticos:

En 1947, en visita propiciada por el “páter” de la Escuela y párroco de Somosierra D. Jacinto Alcántara, que tenía el título C, aparece por allí el Dr. Casimiro Morcillo, a la sazón Obispo Auxiliar de Madrid-Alcalá y gran adalid del régimen, que terminaría siendo Arzobispo de Madrid. Se queda con las ganas de hacer el bautismo del aire, vuelve y el 11 de Junio baja encantado de un emocionante vuelo con M. Tauler en el Kranich, que termina en apresurado aterrizaje en la pista Norte por tormenta. Tanto es así, que solicita hacer los cursos y en Noviembre tiene ya los títulos Ay B (dicen que trabajó empujando como uno más). Durante 1948, los días de ladera en que sus obligaciones se lo permiten, continúa recibiendo doble mandos en el Kranich. A finales de año, de acuerdo con Bono, Miguel Tauler lo acompaña y presenta a Augusto Núñez, entonces Jefe de la Escuela de El Cerro, donde obtendrá el título C en Febrero del 49.

Algo más canónica es la asistencia a un curso, en Junio de 1948, del Piloto C y oficial de aviación croata Zlatko Azinovich. Catolicísimo, cosa destacable y al parecer meritoria a los ojos españoles, dada la tradicional hostilidad balcánica con los ortodoxos y musulmanes, había venido de la mano de Ordovás y fue objeto de un trato muy especial.

Declaradamente castizo es sin embargo el episodio del día 1 de Julio de 1948, en el que el afamado torero Victoriano de la Serna se encuentra como casual espectador junto al Refugio de la ladera Norte. Miguel Tauler da una pasada con el Baby al que creía un miembro de su cuadrilla, brindándole a gritos la maniobra, y al aterrizar se encuentra con que se trataba del propio maestro. El diestro se emociona por el cumplido, se anima, se sube al Kranich y Tauler le da un magnífico paseo hasta Riaza, su pueblo natal.

Como estrechamiento de los lazos con los territorios patrios de ultramar, hay que reseñar la asistencia a los cursos A y B en el otoño de 1954 de Mahagud Uld Sekdic, ciudadano del Sahara Español perteneciente a la tribu Auldim, que había sido señalero en el aeródromo de Villacisneros. Contaba su profesor que invocaba a Alá antes de cada vuelo, y completó felizmente sus cursos, suponemos que también gracias a Alá.

Habría que añadir por último las aleatorias visitas de inspección, seguramente a menudo cobertura de agradables fugas de la rutina castrense de sus destinos, de jefes y oficiales del Ejército del Aire: el ministro Vigón en los primeros tiempos, el general Gallarza después, Bono y Serrano de Pablo, aprovechando estos tres últimos curtidos pilotos para darse algunos vulecitos.

Del 12 al 30 de Septiembre de 1947 tienen lugar los únicos trece vuelos, con buena calificación según muestra la cartilla, que efectuó en Somosierra el gallego José Luis Abellán, interrumpidos probablemente por el mal tiempo. Completaría después el A y el B, y posteriormente el C, en la Escuela del Cerro. Aeromodelista de prestigio nacional, pionero del radio-control y excepcional entusiasta que siempre mantuvo el cordón umbilical con la vieja Escuela, y a quien debemos valiosas fotografías.

Compañero de afición del anterior de toda una vida, en Julio de 1953 obtuvo sus A y B César Martínez Ortiz, con análogos comienzos y una etapa final como socio del Real Aeroclub de Toledo en Mora. Tenemos el testimonio gráfico de su paso por el Ministerio del Aire en la madrileña Moncloa, que, junto con el reconocimiento médico en el Centro de Investigación de Medicina Aeronáutica (CIMA, dependiente del E.A.) y posterior viaje a la Escuela bajo la lona del famoso camión Ebro, ilustran lo que sería, en el recuerdo de muchos, la introducción iniciática a una experiencia inolvidable.



4-4 Castro, Asensi, César Martínez y Fürch, de paisano y ya uniformados en la Escuela. Julio de 1953.

Testigo de esos tiempos es también Pedro Toquero Josa, fundador del Club Nimbus de Vuelo a Vela en 1975, nucleador del volovelismo privado aragonés en las instalaciones de la Escuela de Monflorite hasta el cierre de la misma por la construcción del Aeropuerto de Huesca-Pirineos, que causaría su emigración a Santa Cilia de Jaca. Obtuvo sus títulos A y B en la 2ª promoción de 1956.



4-5 Pedro Toquero Josa. Julio de 1956.

Con ellos empezamos a tener testimonios vivos de alumnos más “normales”, y sobre todo conocidos y aún coleantes la mayoría, que nos han permitido recoger de su boca el relato de aquella vida. Prosigue otro veterano:

Como sabéis, estuve con Leto en la 1ª promoción del 58, desde el 12/5 al 30/6. (Veo que cuando nos marchábamos, llegaba vuestro amigo Pablo García, que debe ser aproximadamente de nuestra edad, y no quiero dar pistas...). V de lanzamiento, no teníamos. Subíamos ladera arriba y desde lo alto nos lanzaban por aquellas praderas. Siempre era en la misma dirección (Burgos). No recuerdo ningún hangar arriba y no tuvimos la suerte en todo el curso de ver volar a los profesores en Kranich ó Baby. Si los tenían en el hangar de abajo, debían estar desmontados, pero no recuerdo haberlos visto. Tengo una foto de Mata (mi profesor) volando en un Sg-38.



4-6 El profesor Enrique Mata saludando a sus admiradores. 1958.



4-7 El capellán de aquellos años en el camión Ebro.

A los pocos días de estar en Somosierra, todos teníamos un apodo. No se quién se dedicó a ponerlos pero eran bastante graciosos. Uno de los compañeros apodado “Pelagatos”, era hijo de unos nuevos ricos (desertores del arado) que habían vendido sus tierras y se habían trasladado a Madrid. El chico se lo creía un poco, por eso alguno le puso ese mote. Un domingo vinieron a verlo sus padres y le trajeron un jamón para que estuviera sobrealimentado. Todos nos pusimos de acuerdo para hacerlo desaparecer, pero decidimos contar lo sucedido a los profesores, Quedamos en que si nos invitaba a una merienda en la que pagaríamos el pan y la bebida, lo invitaríamos también a él. Se cabreó mucho, pero al fin aceptó. Fuimos a un bar de Robregordo donde nos prepararon los bocadillos y dimos buena cuenta de la pata del condenado animal. Los profesores nos autorizaron a pintar en el timón de dirección del SG-38 un dibujo con un jamón y la leyenda: “1ª del 58: La única promoción que se comió un jamón”.

En algunas ocasiones, antes de empezar la comida, al profesor de servicio se le ocurría preguntar aleatoriamente a uno de los alumnos, “La frase”. Supongo que era una herencia de los años 40 en que el V.S.M. estaba controlado por La Falange e imperaban las consignas. Consistía “La frase” en decir en un par de versos espontáneamente, algo relacionado con el V.S.M. Por ejemplo: “Para ser buen aviador, has de serlo sin motor” o “ Si sigues mirando al suelo, nunca llegarás al cielo”, y otras chorradas por el estilo. Un día, cuando menos me lo esperaba, recuerdo que fue el profesor Montejo quién me espetó: ¡A ver, tú, maño! ¡La frase! . Me quedé

petrificado, pero en un instante las musas acudieron en mi ayuda y contesté : “PILOTO QUE NO VUELE, ALGO LE DUELE”. Lo acerté, pues recibí los aplausos de mis compañeros y la sonrisa del profesor. (AS)



4-8 Esquina del Hostal Mora: agachado, A.Sobradillo. 1958.



4-9 Edificio de la Escuela. Desde la izq.: Francisco Massó, Benito Mascaró "Sansón", Aurelio Sobradillo y José Luís Villares. 1958.



4-10 1ª promoción de 1958. A. Sobradillo: 2º por la izq. en la 2ª fila (agachados). Leto Martín: último a la dcha., de pie, 3ª fila. A la espalda de Sobradillo y un poco a la dcha. Máximo Braescu “100 gramos”.



4-11 Grupo del prof. Mata de la promoción que se comió el jamón. De pie: Aurelio Sobradillo cogiendo el timón, Benito Mascaró, Sebastián Mengual, Antonio González. Sentado: Antonio Melián. 1958.



4-12 El profesor Montejo mostrando la posición correcta de la palanca para el despegue. NO-DO 1961.

Como os decía, llegue a la escuela de Somosierra el 1 de Julio de 1958 a bordo de un camión con lona del Ejercito del Aire, nos dieron unos monos grises tipo “pichi”, e inmediatamente nos pusieron al día con las correspondientes instrucciones sobre el régimen interior y las diferentes causas que podían ocasionar la expulsión de la escuela. Entre las obligaciones que teníamos que realizar era la de hacer imaginarias por las noches en el dormitorio general para lo cual se nombraban cuatro imaginarias por noche en turnos de dos horas. Cual no fue mi sorpresa cuando me nombraron primer imaginaria de la primera noche. Una vez que cenamos nos fuimos al dormitorio que era un barracón tipo militar con literas. Entre las muchas instrucciones una era la de que una vez que se daba la señal para dormir, el dormitorio tenia que permanecer en silencio, pero aquella primera noche la “tropa” no tenia ganas de dormir y sí de mucho cachondeo. Por mucho que insistía en que se calmaran, los almohadones y gritos no cesaron hasta que tanto fue la algarabía que se presento un profesor, todos se tranquilizaron pero yo me lleve una reprimenda por no saber controlar a la “tropa”. Al rato de que se durmieron en el exterior estalló una tormenta eléctrica como yo no había visto nunca. “Para ser el primer día no estuvo mal.” Me consta que el relato no es muy aeronáutico, pero para mí con 16 años fue toda una experiencia que quería contar.

Estuve en Somosierra hasta el 14 de Agosto con 50 “vuelos” y un total de 23’ 25” pero con los títulos “A” y “B” apuntados en la cartilla roja. Fui testigo del lanzamiento con gomas de un Weihe y un Kranich II desde la cima de la ladera norte.

(PG)

El relato de Pablo García es continuación de lo que yo también experimenté el mismo año pero en el mes de Abril. Añadiré someramente que además de las imaginarias (era todo formación premilitar) había que cubrir también el servicio de control de puerta de entrada al “recinto” de la escuela, en el pórtico de acceso (deben quedar restos) a la última rampa para llegar al edificio de la escuela. Este servicio duraba el todo el día. Habría que detallar las responsabilidades del llamado “Alumno Distinguido”, que era algo así como el delegado de curso, pero como nunca lo fui dejo para otro la explicación detallada del cargo.

(LM)



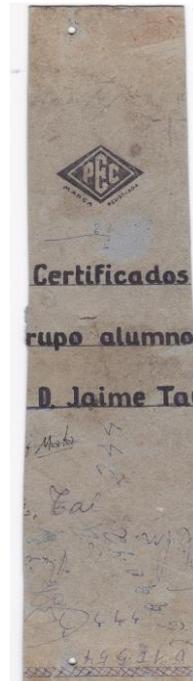
4-13 Leto Martín, la mirada clara y lejos, antes del despegue hacia la pista de la Laguna. Abril 1958.

Mi A y mi B fueron en 1959 empezando el 2 de Julio y acabando el 2 de Agosto, para volar 22 minutos y perder unos pocos kilos.

Allí había una biblioteca con libros, y encima de la gran chimenea una colección de corales que [tiempo después] yo había regalado y que los había cogido en mis buceos por el Caribe, entonces ya estaba en Iberia y volaba frecuentemente a esa zona. Un día, [ya cerrada y abandonada la Escuela] logré entrar y me encontré tiradas por el suelo las “fichas” de los alumnos que por allí habían pasado. Después de mucho buscar ¡logré encontrar la mía! Es muy curiosa, te ponían la evaluación en varios puntos. Me puntuaban muy bien en entusiasmo, amor al trabajo, etc., pero en sensatez me ponían un suspenso, ¡se ve que no era muy disciplinado! También como cosa curiosa ponían cuál era el peso al ingresar, 45 kilos, y al salir ¡43 kilos! Tenía tan solo 15 años y era bastante pequeño, tanto que al principio me dijeron que no podría volar, pues pesaba demasiado poco y aunque pusieran todas las “pesas” de lastre en el morro no llegaba a estar bien centrado el planeador, a la vista de esto me eché a llorar y me dijeron “Bueno, no te preocupes, volarás”, y así fue. Otro día os puedo contar por qué yo fui el primero que hizo un “vuelo” entre los de mi curso, cuando los demás seguían con arrastrones. (CGM)



4-14 Vista aérea de los edificios centrales de la Escuela desde el NW en los años 60. En primer término, un cobertizo y el barracón de alumnos. La barrera de control se halla en la carretera de acceso, al final del sendero que parte de la esquina Este del edificio central.



4-15 Fragmento de la carpeta del grupo de alumnos del prof. Jaime Tauler encontrado por el suelo en 2015.

Obtuve los títulos A y B, durante los meses de Julio y Agosto de 1960. Mi incorporación en la relación de jóvenes que asistieron a los cursos, se debe al hecho de que, con motivo de haber ganado un campeonato internacional de aeromodelismo en la especialidad de veleros A/2 -el San Isidro-, cuyo trofeo al vencedor era donado por el Director General de Aviación Civil, a él me dirigí por carta agradeciéndole el trofeo y mi interés en asistir a los cursos que se convocaban para obtener los títulos A y B en Somosierra. Y así comenzó todo; por el aeromodelismo, como debe ser. (JLG)

...De mediados de Agosto hasta final de Septiembre del mismo año 1960, es el paso por la Escuela del alavés Julián Cuadra. Como en otros casos, empezó también con la afición al aeromodelismo, primer escalón de un sistema formativo inaugurado por la Alemania de entreguerras y adoptado en España mediante las Escuelas de Aeromodelismo del Frente de Juventudes, sin perjuicio de que algunos lo practicasen de manera independiente. Completó el B con 52 vuelos y un total de 22' 54”.

Desde mi niñez [...]. Me tumbaba en el suelo y veía pasar los aviones, en aquella época aún eran de “pistones”, soñando con PILOTARLOS. [...] Estando en 3º de bachiller, mandaron hacer una redacción. Yo hice algo relacionado con mis sueños: pilotar. De aquello salió que el profesor de educación física y política, me empezara a explicar como podía iniciar a cumplir mis sueños: primero aeromodelismo. Me trajo un plano de un planeador. Como no había ni se conocía la balsa hice listones de chopo. Terminé el avión y se voló el último día del curso.

Don Federico me había explicado ya lo que era el vuelo sin motor y que había un escuela en Somosierra y que él me ayudaría con el papeleo. Allí me vi ganando dinero para poder ir ese verano. Cuando tuve el dinero en el bolsillo y la aceptación del curso en Somosierra, el día adecuado y con una tortilla de patatas, cogí el “correo” en Orduña y hasta Madrid. Revisiones médicas en los Nuevos Ministerios, viaje en camión del ejército a Somosierra y el resto se adivina por las “fotos”, menos los bocadillos de ballena de Tauler [ver el relato de PC en la pág.34]. (JC)

Curiosidades del destino, en 1966, haciendo el servicio militar en Almería, J. Cuadra fue privilegiado, y quizá único, ojo “aeronáutico” que contempló en directo el incendio durante el repostaje en vuelo del bombardero B-52 y un cisterna KC-135, en el accidente de las bombas nucleares de Palomares. La observación no fue casual, pues todos los días a la misma hora se dedicaba a mirar sobre su cabeza la cotidiana operación, pulsión que, como hemos visto, venía de lejos y se había acrisolado en Somosierra.



4-16 Un lanzamiento a mayor altura. 1960



4-17 Una pausa quizá causada por la meteorología. En identificación dudosa, sentados y desde el primer término, los profesores Carreño, Salinas y Ga. Albalá. 1960.

En el verano de 1961 se efectuaron las tomas del Noticiario–Documental (NO-DO) “Vuelo silencioso” correspondientes a la Escuela de Somosierra, de las que hemos extraído varios fotogramas para esta narración. La secuencia seguramente más espectacular es la del lanzamiento simultáneo de tres Schulgleiter, con profesores a los mandos, desde el punto del torno N para tomar cerca del hangar, y su coreográfica recuperación pendiente arriba [foto 7-27].



4-18 Lanzamiento simultáneo de tres Schulgleiter desde el punto del torno Norte. NO-DO 1961.

El vídeo, de 10’08” de duración, es un precioso documento que se puede ver en Youtube en www.rtve.es/alacarta/videos/revista-imagenes/vuelo-silencioso/2875214, y contiene material filmado de la Escuela y de la carrera de vuelo a vela Madrid-Barcelona, con escenas de Monflorite y la aparición de profesores y conocidas personas del Vuelo sin Motor de la época. Junto con los también imprescindibles www.youtube.com/watch?v=YYCLGd-5Zqk (2’10”, de 1961) y el aún más antiguo www.youtube.com/watch?v=zQukGnArxwE (2’19”, de 1943), constituyen la única filmografía que conocemos de la Escuela.

En aquella España todavía del “desarrollo”, el viaje desde localidades distantes del país y el acceso a la Escuela eran un ingrediente no desdeñable de la aventura somosierrense, que, junto con la propia experiencia aeronáutica, a menudo vincularía para siempre sus vidas al vuelo. Para la mayoría el régimen militar era simplemente un aspecto a sobrellevar, aun con el desenfado propio de la juventud, y para la generación pionera de los clubes civiles de vuelo a vela, sin duda fue además un yunque donde forjar las virtudes de sacrificio y trato con la Autoridad que necesitarían en su empeño.

En la primavera de 1961, un grupo de seis amigos, aficionados al aeromodelismo en 5º curso de bachillerato, cursamos la solicitud para hacer un curso de Vuelo sin Motor. Las presiones familiares consiguieron reducir el grupo a sólo dos. Aceptada la solicitud para la escuela de Somosierra y con pasaporte militar (con el que se viajaba gratis, pero en 3ª clase), viajamos en tren toda una noche desde Terrassa a Madrid. Nos instalamos en una pensión de la calle Montera hasta pasar el examen médico en el CIMA. Mi compañero se desmayó en la extracción de sangre y, declarado NO apto, regresó a casa. Yo con sólo 15 años, sin dinero y con toda la familia insistiendo para que abandonara, decidí seguir adelante y me dirigí al cuartel del Ejército del Aire en el madrileño barrio de El Viso para esperar el traslado a la Escuela. La mala méteo de la promoción anterior alargó la estancia durante 10 días, pero con uniforme y horario militar. Traslado en camión cubierto de lona hasta la Escuela.

Al mando de la Escuela estaba el Capitán Salinas, y los tenientes Tauler, Montejo, Cruz y Carreño como instructores. Régimen totalmente militar. Izado y arriado de Bandera. Servicios de cuartelero de día e imaginaria por la noche: sus ocho horas se repartían en cuatro turnos de dos horas cada uno, y a las siete diana. Nos dividieron en grupos y Carreño fue mi instructor. Por la mañana estábamos en las pistas. Por la tarde clases teóricas de aerodinámica, meteorología, etc.

El curso empezaba haciendo la “bicicleta” con los Schulgleiter cara al viento y poco a poco se pasaba a los arrastrones y vuelos, si estaban presentes el cura castrense y la ambulancia. Teníamos una cartilla roja en la que se anotaban la duración de los vuelos con tres calificaciones, salida-vuelo-toma, la calificación con un triángulo era la máxima posible. Flechas arriba o abajo indicaban errores y una flecha horizontal en forma ondulada indicaba vuelo tipo “pescadilla”. Incluso cuando al final del curso se hacían vuelos “largos” casi nunca superaban el minuto de vuelo.

Cada Schulgleiter tenía tres equipos de 6 o 7 alumnos bajo un instructor. El equipo que tiraba de la izquierda de los sandows, bajaba a recuperar el planeador hasta subirlo al punto de salida. El equipo de la derecha subía los sandows y el que sujetaba la cola, descansaba. El Teniente instructor daba las órdenes del tensad, corred y soltad, el Shulgleiter se iba al aire con más o menos potencia en función del viento y capacidad del “piloto”. Una “escapada” de nuestras manos de la cola antes de tiempo nos costó tres terceras imaginarias (las peores, de las 3:00 a las 5:00) por cabeza a todo el equipo de cola. El día que teníamos suerte podíamos hacer dos vuelos por alumno, y al acabar el vuelo el alumno se presentaba al teniente instructor con saludo militar y decía: “sin novedad en el vuelo, mi teniente”.



4-19 J.L.Borrás preparado para un vuelo y ya en el aire. 1961.



4-20 J.L.Borrás dando las novedades al profesor Carreño y dispuesto a iniciar uno de los suspirados vuelos en Kranich. 1961.

Presenciamos varias roturas, afortunadamente sin consecuencias personales.

El capitán Salinas hizo su primer 300 km no prefijado con un velero Sky que sólo volaba él. Un alférez intentó varias veces el C de plata con un Baby. Aquel verano no lo consiguió.

A los alumnos se nos daba un vuelo con un Kranich II, salida torno. Sólo algunos afortunados pudieron repetir.

Porque había muy mala meteo o fallaba el médico o el capellán, llevábamos muchos días sin volar y no mejoraba. Se alargó el curso hasta primeros de Octubre, y yo tenía que regresar al “cole”. Había empezado el curso de 6º de Bachillerato, hay que recordar que en aquella época los colegios empezaban en Octubre!!! Muchos alumnos habían abandonado por distintos motivos y yo pedí la baja justo antes del examen del B. Muchos hacían el curso porque después te ahorrabas tres meses de mili normal. Resistíamos los que nos gustaba volar ... y era esta la única manera de poder hacerlo. Mis padres celebraron tanto la noticia de mi regreso que me mandaron las 800 pesetas que costaba el vuelo de Iberia de Madrid a Barcelona en un Convair 440. Con emoción saludé a los pilotos que anotaron el vuelo como pasajero en mi cartilla de vuelos. Fue mi primer vuelo de verdad.

Después en el año 1974 en Igualada y gracias a los pioneros Anglada, Alegret, Ayesta, Cabaní, Pedemonte, Ollé, etc. recuperé la actividad, que no he dejado de practicar hasta hoy. Desde hace 15 años, con mi hijo David, compartimos afición y avión. Accidentes, enfermedades y el paso de los años nos han hecho perder amigos y pilotos. Personas muy diferentes pero con una afición que nos une y que compartimos. A todos los que han hecho posible que pudiera volar y compartirlo con muchos de vosotros , muchísimas gracias.

Alguien escribió:

*Cuando vuelas por primera vez
caminarás por la tierra con la mirada al cielo
porque una vez que has estado allí
siempre querrás volver*

(JLB)

Comencé con 14 años el día 2-7-1962 siendo el teniente Montejo mi primer instructor, para pasar en días sucesivos con el teniente Cruz, teniente Carreño y a partir del día 9-7 con el posteriormente amigo alférez Albalá siendo los SG 38 los matriculados P9, P10 y P11.

El día 16-7-62 y después de hacer el vuelo 14 en la ladera del hangar 1 y merendar un pequeñito bocadillo de sardinillas, me llamaron para hacer un vuelo en el Kranich EC-OBY. El instructor fue el fallecido teniente Carreño y el vuelo duró 28 magníficos minutos. Supongo que esta llamada fue producida por la información que tenían acerca de mi interés en hacer la oposición para el ingreso en la AGA y por la visita que un amigo de mi padre me hizo a Somosierra. Esta persona era Salvador Bellver, magnífico y muy conocido aeromodelista que como seguramente sabéis perdió las manos al estallarle el motor de un aeromodelo.

Mi mes de curso en Somosierra terminó en Agosto de 1962 con 34 minutos y 23 segundos. Varias anécdotas me vienen a la memoria durante este tiempo en la escuela de Somosierra. Desde las ocurrencias nocturnas que ponían al imaginaria en situación de crisis, hasta las visitas a la busca de chavalas a los pueblos de alrededor, por supuesto caminando a la ida y haciendo autostop a la vuelta. En el caso de Somosierra era fácil por la distancia, pero el caso se complicaba ya que el alcalde nos tenía amenazados con todos los males. La protección de un padre a su hija.

(PC)



4-21 Pablo Luis Cordón recibiendo la visita de su padre. Esta y las demás excelentes fotos de esta ocasión se deben al afamado aeromodelista Salvador Bellver. Julio 1962.



4-22 Pablo Luis Cordón en el extremo derecho de los sandows con que acaban de lanzar un SG-38.

A propósito de alcaldes de Somosierra y de las delicadas relaciones entre la Escuela y el pueblo, M. Tauler cuenta que no fueron nada cordiales en los comienzos de la construcción de la misma. Hay que imaginar que, tratándose de un pueblo serrano en una línea de frente agriamente disputada en la guerra durante largo tiempo, las heridas de los habitantes estarían todavía muy vivas. La Escuela representaría una simple actividad militar del régimen sin más proyección o interés para ellos y por lo tanto le negaron hasta la más mínima colaboración logística, incluso pagada. La cosa alcanzó el punto de provocar que llegara una orden de lo alto por la que se destituyó al alcalde y el 22 de Julio de 1943 se nombró para ese puesto al jefe de la Escuela del momento, el propio Miguel Tauler. Cierta normalización y el poco entusiasmo de Tauler por los asuntos municipales se tradujo en una vuelta a la “administración civil” en Septiembre del año sucesivo. “Sic transit gloria mundi”, pero lo que cuenta Pablo Luis Cerdón llovía seguramente sobre un terreno algo mojado.

No todo fueron hostilidades y el tiempo, o más bien las nuevas generaciones no marcadas por el pasado, restituirían unas relaciones más normales y cálidas.

[1969] Mención especial merecen los partidos de fútbol que se organizaron entre los alumnos y los chavales de Robregordo varios domingos. Quién ganara el partido tenía poca importancia frente a quién se iba a llevar de paseo a las chicas que veían el partido. A parte de las propias del pueblo -poco accesibles-, estaban las de la sección femenina que también estaban en el albergue de Robregordo. De estos devaneos salió algún matrimonio posterior. La parte mala era subir, ya de noche, a la Escuela, a la carrera y con más hambre que un perro verde. (EM)



4-23 Eugenio Martínez, abajo a la derecha, bien acompañado ya antes de decidirse el partido. 1969.

Pero volvamos a los primeros años 60.

Como común a casi todos nosotros allí comencé mi andadura el 2 de julio de 1962. También recuerdo el camión “Ebro” del Ejército del Aire, con toldo [foto 4-7], en el que nos llevaron a Somosierra. Allí coincidí con Alfonso y allí nos conocimos, al amoroso amparo del grisáceo toldo. Fue un curso largo, pues finalizó el 16 de agosto (de ese mismo año). Mi proto fue el Tte. Tauler, con alguna esporádica sustitución por parte del Alf. Albalá. Total unos 45 días de estancia y 21 minutos cuatro segundos de vuelo para la consecución de los títulos A y B.

En la memoria y si esta no me falla, también en aquella estancia, guardo magníficos recuerdos de todo: de las personas, de la físicamente agotadora actividad aeronáutica y del maravilloso enclave geográfico de la escuela. ¿Nadie ha referido ninguna de aquellas excursiones a “la fuente del cura”, aquel remanso de agua helada entre rocas que nos servía de piscina, para paliar los calores veraniegos? Estaba en la ladera contraria del puerto y la caminata, acompañada de alpinismo ligero, era toda una proeza. En aquellas aguas se te helaban hasta las ideas, pero la remontada, ladera arriba, de vuelta a la Escuela hacía que aún llegaras más sofocado que a la partida.

Comparto aquellas sensaciones del primer arrastre, del primer despegar el patín del suelo y volar durante cinco segundos ¡nada menos! Por cierto, el hangar de arriba estaba casi olvidado por aquellos tiempos, pero un día nos animamos dos o tres a averiguar qué había en su interior y nos colamos por una ventana mal cerrada con tablas. Allí descubrimos varios SG-38 viejos, desmontados y un “huevo” que, creo recordar, se mantenía montado. No habíamos visto ninguno y recuerdo que estaba en muy buen estado de conservación. ¿Que sería de él? (AU)



4-24 La versión carenada SG-38 “Ei” (“huevo”), en un lanzamiento desde la ladera de Monflorite a finales de los años 40. Véase la foto 12-5.

Se puede situar el final de la “época clásica” de las Escuelas oficiales en la baja de vuelo de los Kranich II y Baby fabricados por AISA. Tal decisión se adoptó como consecuencia de la rotura en Ocaña del ala de un Kranich en el verano de 1963 durante la ejecución de un looping, salvándose los dos ocupantes con el paracaídas. El fallo estructural se achacó oficialmente a la vejez del material, en especial a las encoladuras, más que a una maniobra no prevista por el manual del velero. Un dolor entregar al hacha aviones sin más de quince años desde su fabricación, e incluso algunos Baby sin haber llegado a volar. La ocupación del hangar de Somosierra por esta variada flota conviviendo con los Schulgleiter, testimonia emotivamente el apogeo de unos tiempos irrepitibles, asociados al aroma inconfundible y embriagador mezcla de la novavia del entelado, contrachapados, cola caseína, grasa de los mandos, imprimaciones y pinturas, que saturaba las cabinas y ya no volverían a tener los veleros más modernos.



4-25 La cotidiana y delicada labor de encajar todo en el hangar abarrotado. 1960.

Esta crisis de material determinó una parálisis de la actividad de enseñanza básica en las Escuelas, que en Somosierra tuvo menor impacto gracias a los cursos A y B que seguían con los SG-38. En las restantes duró hasta la primavera de 1966, con la entrada en servicio de los nuevos Bergfalke III y L-Spatz-55 montados en Caspe (Zaragoza) por la empresa Stark Ibérica con licencia de la alemana Scheibe. Tristemente este renacer de la producción de veleros en España no pasó de un número muy limitado de ambos tipos, destinados sobre todo a Monflorite, al decidirse poco después en las “alturas” la compra en Inglaterra de los Slingsby T-45 Swallow y los checos LET L-13 Blanik, que también se incorporarían pronto al paisaje de Somosierra. El primer Bergfalke llegó allí en 1967 como sustituto de emergencia de uno de los Blanik [narración de AU en la pág.83].

Del archivo de José Luis Abellán procede otra valiosa foto debida a Javier López, a comparar con la anterior facilitada por Jesús López García, que inmortaliza el paso del viejo al nuevo material -el Swallow, el Röhnlerche y el Blanik- oficiando de testigo el veterano Schulgleiter. El pasado y el futuro convivirían, al menos bajo el techo del hangar, hasta 1968, fecha del último vuelo del SG-38 en Somosierra.

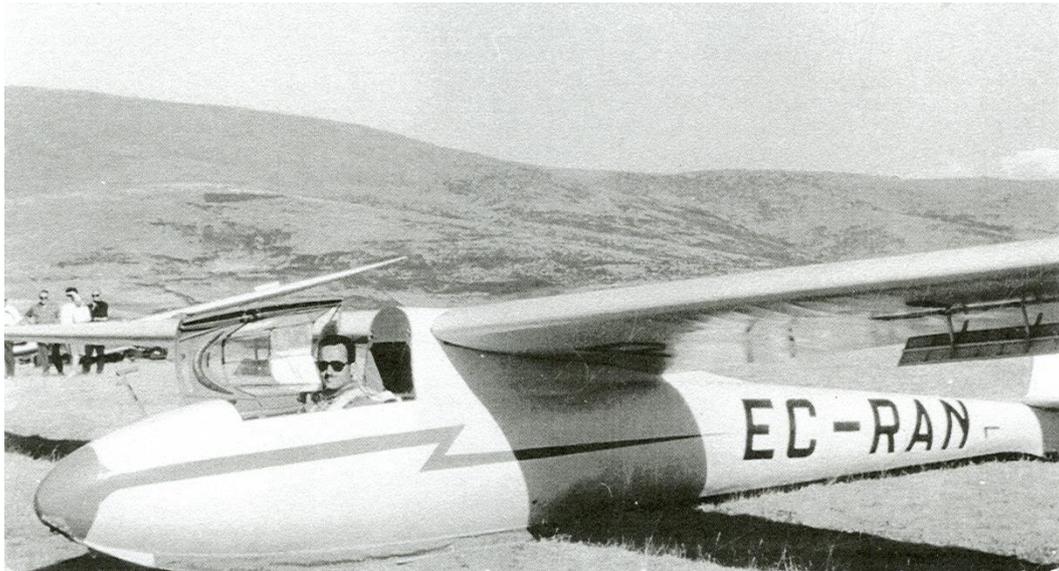


4-26 Nuevo material de vuelo ocupa el hangar. 1968.

Hemos dicho “futuro”, pero en el momento de escribir estas líneas -verano de 2018- hace ya tiempo que ninguno de esos nuevos veleros vuela ya en España, habiendo cedido definitivamente la escena a los asépticos “plásticos” modernos de alto rendimiento. La única excepción es el Swallow reflatado por Carlos Bravo y Encarnita Novillo, pilotado por esta última en las manifestaciones de la Fundación Infante de Orleans. Del Pirat, en dotación a la Escuela en 1975, queda un ejemplar colgado como ornamento en la terminal T-1 del Aeropuerto de Madrid-Barajas, y alguno más en los últimos clubes usuarios, pero en tierra conservados como patrimonio histórico. Lo mismo cabe decir de los Blanik, mientras en cambio no tenemos noticia del paradero de los Rhönlerche. De los Bergfalke III de las Escuelas, al menos uno ha volado hasta tiempos recientes con el manchego Club Clavileño de Vuelo a Vela.

A la citada pareja de entusiastas se debe la creación y organización desde 2007 del “Encuentro de Planeadores Antiguos”, semana de vuelo que se celebra en verano en el aeródromo de Santo Tomé. Allí han acudido ejemplares del Kranich II y el Baby restaurados en países europeos, otros clásicos de madera y tela, una variante del Bergfalke III (con la cabina algo más redondeada del Bergfalke IV) que vuela con el Real Aeroclub de Toledo en Lillo, y el venerable Bergfalke II de García Colomo.

Los Kranich y Baby, junto con el Weihe y el Sky, fueron, durante la época clásica, patrimonio exclusivo de los profesores. Solo el Baby voló al final, para la suelta a torno, en manos de alumnos “avanzados”. Correspondían al nivel de piloto C, pero este curso se impartía en las otras escuelas (Monflorite y el Cerro en la época), así que los alumnos de Somosierra, mayoritariamente A y B, los miraban como auténticas “vacas sagradas”. Tras la renovación del material, alumnos C hicieron corrientemente entrenamiento como tales en Somosierra con los nuevos veleros, pero con el objetivo específico de soltarse y entrenar en el remolque a torno. Así pues, los veleros anteriores estuvieron siempre rodeados de un aura especial.



4-27 Jaime Tauler en el DFS-Weihe.



4-28 Empezando a desmontar un Kranich aterrizado al pie de la ladera Norte. 1960.



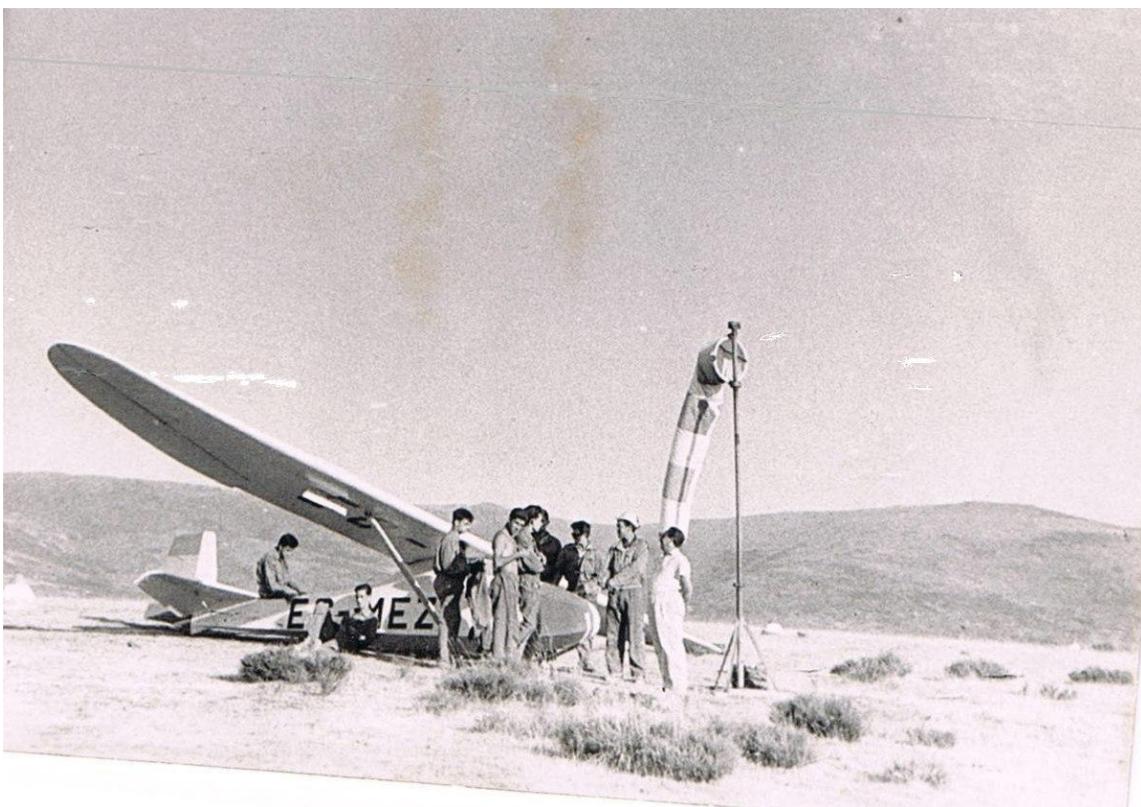
4-29 El profesor Salinas en el Sky, en carrera de despegue con el torno de la Laguna. Se observan al fondo dos casetas del torno Norte. NO-DO 1961.



4-30 El Sky iniciando la rotación con el torno de la Laguna. NO-DO 1961.



4-31 Baby en final para la toma cerca del hangar con viento de componente Sur. Se observa el primer hangar de madera junto al que se construyó el nuevo. En primer término, Pablo Cordón Sr. Julio 1962.



4-32 Baby junto a la manga. Julio 1962.

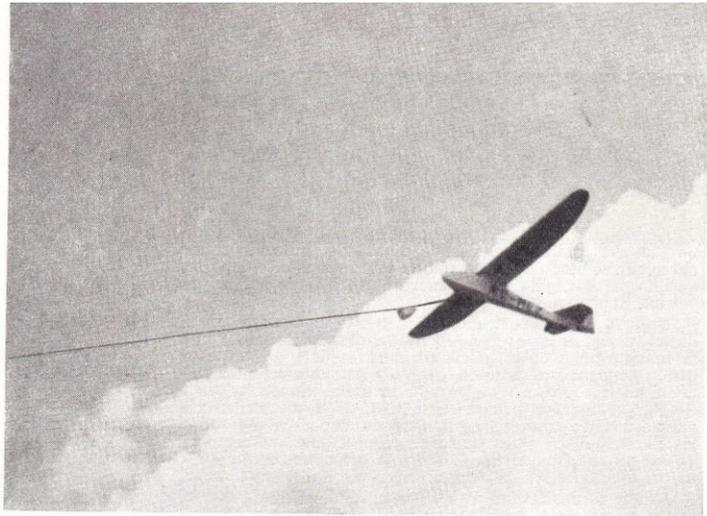
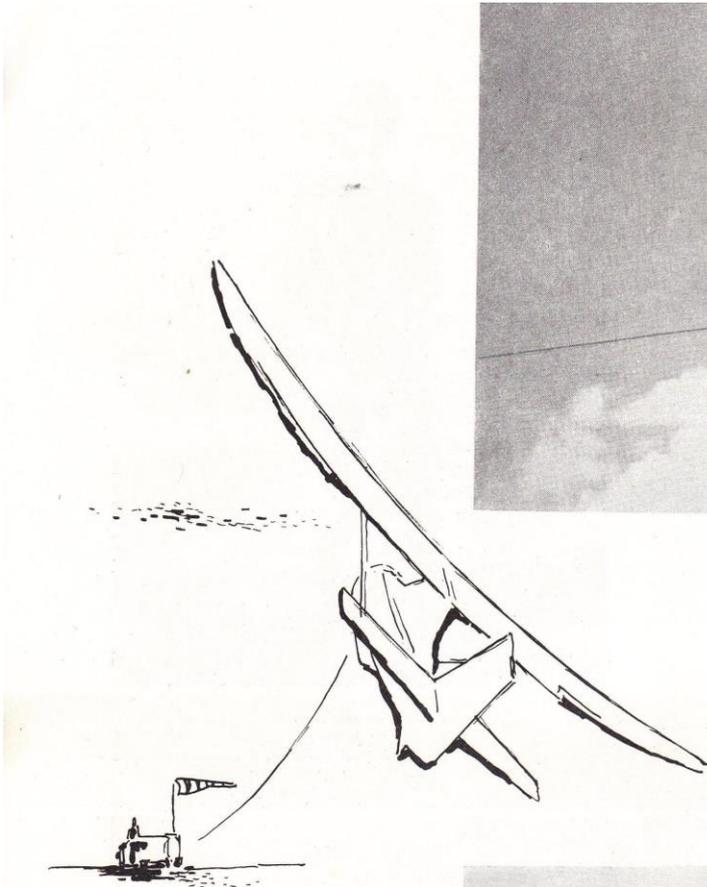
5.- El remolque a torno

Pronto quedó claro en el mundo, en las demás Escuelas nacionales, y hasta en la de Somosierra, que la enseñanza con planeadores elementales lanzados con sandows era ya poco eficaz -¡las fuerzas aéreas en los distintos países entraban ya en la era de los reactores!- además de ruda, lenta y demasiado demandante de esfuerzo físico. Era ya solo un retazo de las limitaciones de preguerra que sobrevivía más por inercia y romanticismo que por otra cosa. Donde el terreno no permitía el remolque por avión, la alternativa más avanzada y única era el lanzamiento a torno. En Somosierra se instalaron muy pronto (2 de Agosto de 1942), al tiempo que se recibió el primer velero biplaza Kranich II que tuvo asignado, pero quedaron en hibernación desde comienzos de los 50 hasta 1961, como cuenta M. Tauler en un artículo en la Revista Avión en las dos páginas siguientes. En él puede verse al profesor Peñarredonda operando uno de los nuevos tornos y al Baby EC-MEZ en remolque. Posteriormente su uso conviviría con el de los sandows hasta 1968, hasta quedar como único sistema de lanzamiento en uso.

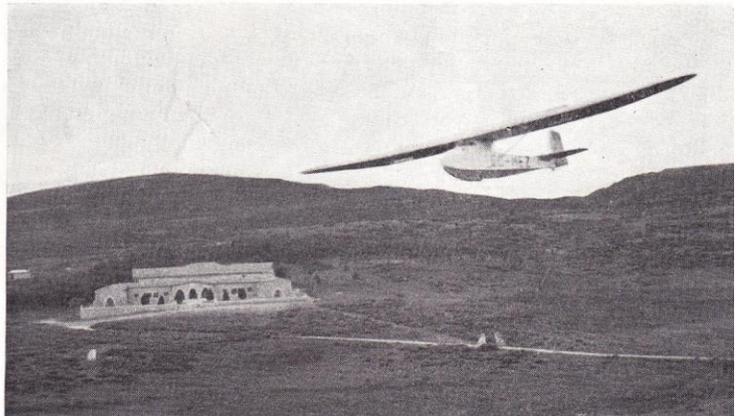


5-1 Algún trabajo físico también con el torno: extendiendo el cable a mano unos metros más si el Land Rover lo había dejado demasiado corto. 1975.

La “longitud de pista” en la Escuela de arriba, en cuanto a cable de remolque usable (el estándar era y sigue siendo de acero galvanizado trenzado de 4,5 mm), era generosa dentro de lo habitual en otros lugares: desde la plataforma del hangar al torno de la Laguna unos 1.200 m, y algo más desde el torno N a la manga, punto de despegue con viento Norte. Puede pensarse que en este último caso se hubieran podido utilizar los 400 m extra que ofrecía esa pista desde la manga hasta el extremo meridional, para disfrutar del lujo de 1.600 m de cable, pero la convexidad de esa pista, con el “cambio de rasante” precisamente en la zona de la manga, hubiera implicado una importante fricción del cable con el terreno en la primera fase del remolque e impedía el contacto visual entre el torno y el extremo Sur (en los primeros tiempos no había radio y, en cualquier caso, la visión directa de las señales estaba acreditada como norma de seguridad), además del peligro para el cable de encontrarse la manga de por medio. No obstante, saliendo desde ésta, con la mayor elevación del torno N, viento fuerte y una buena sintonía entre el remolcador y el piloto, se podían ganar más de 700 m de altura en el lanzamiento.



tornos en acción



DESPUES de casi un decenio de suspensión de las actividades por remolque torno, entraron de nuevo en acción los tornos en la Escuela de Somosierra, nuestra escuela de montaña.

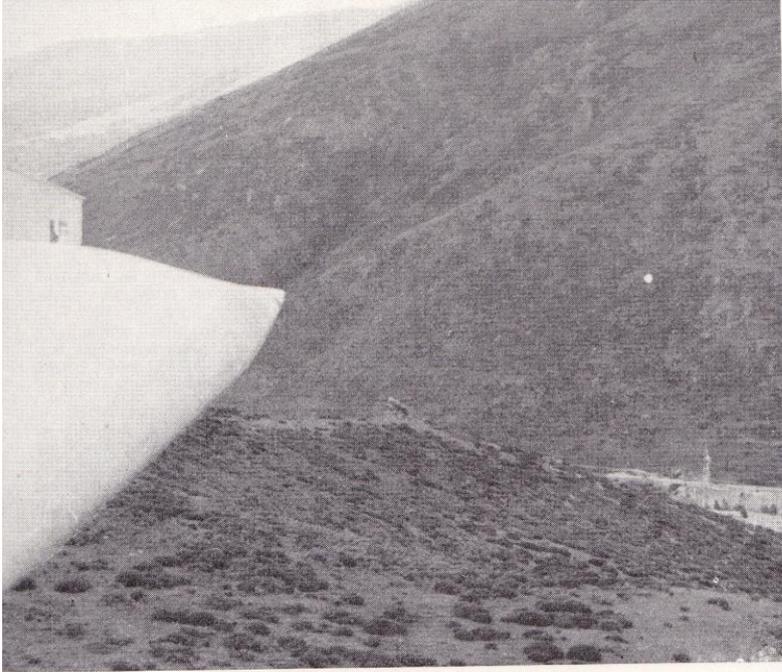
Como el tiempo no pasa en balde, los tornos que han entrado en acción no son los viejos «Pfeifer» de 80 CV., sino los modernos «Pfeifer» de 100 CV., importados de Alemania el pasado año. Además de la mayor potencia, tienen también la ventaja sobre sus antecesores del freno automático, con lo que es perfecto el desenrollamiento del cable y cuentan con un moderno sistema para guillotinar el cable en caso de necesidad.

Un avance más lo constituye el disponer de

un recuperador de cable, que permite una cadencia de lanzamiento muy superior a la que se obtiene utilizando un vehículo para el tendido. Otros tres elementos han entrado también en acción para la seguridad del vuelo:

- El «radioteléfono», con el que se consigue un perfecto entendimiento entre el profesor que maneja el torno y el punto de despegue;
- El «paracaídas de frenado», que amortigua la caída del cable al soltarse del velero y evita las peligrosas «cocas»; y
- El «macarrón», que envuelve el cable en sus cinco o seis metros últimos y elimina la posibilidad de que el cable pueda engancharse en algún elemento del velero en una salida defectuosa.

Julio 1961



po de vuelo, no puedan utilizar el remolque avión.

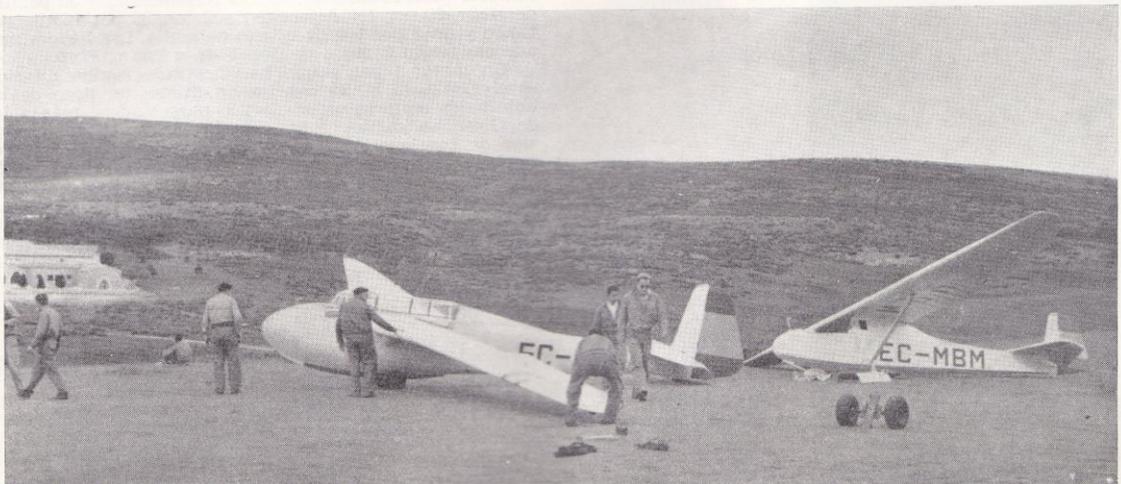
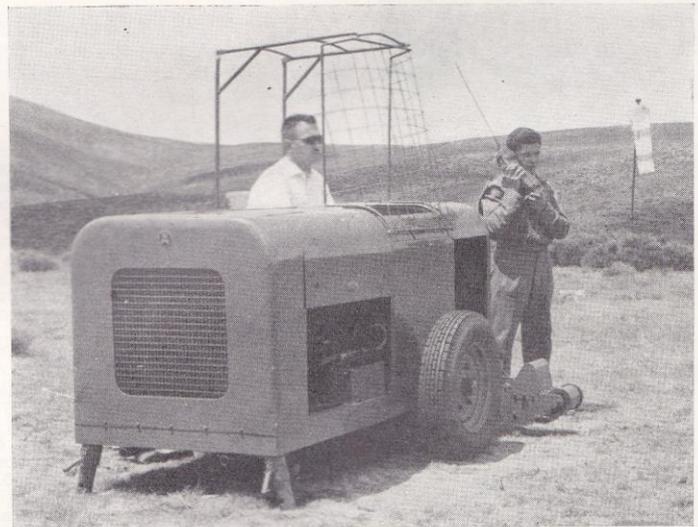
Quedaron atrás los años en que en la Escuela de Somosierra había que esperar soplar el viento Norte para hacer unas horas de vuelo en su espectacular y eficaz ladera. Ahora casi todos los días son buenos para volar unas horas, recreando el alma al contemplar desde lo alto la pureza de un cielo limpio y la tonalidad del verde paisaje, la arisca fisonomía de las crestas de la Sierra y las umbrías de sus quebradas.

En definitiva, la entrada en acción de los nuevos tornos y su dispositivo complementario han transformado radicalmente la faz y el meollo de la Escuela de Somosierra, que sin dejar de ser la Escuela elemental del volovelista español, ha pasado a desempeñar, al mismo tiempo, funciones de «alta escuela».

Miguel TAULER

Aparte del campo de operaciones en general, cuenta la Escuela, además de la antigua pista para los lanzamientos con vientos de componente Norte, con otra nueva pista para despegues con vientos del Sur y Suroeste. Ambas tienen una longitud de unos 1.100 metros, que permiten alcanzar alturas de casi 500 metros a los monoplazas con el punto de tracción sobre el centro de gravedad, a partir de ventolinas de 3-4 metros por segundo.

El pasado año los tornos hicieron ya posible, al cuadro de profesores, un buen entrenamiento en vuelo térmico. Además, y a vía de ensayo, se «soltaron» en este tipo de lanzamiento un par de alumnos-pilotos. Y este año la Escuela dio comienzo a sus actividades con un reducido grupo de pilotos «C» y «C» de Plata, para efectuar un curso de entrenamiento de vuelo en montaña y obtener al mismo tiempo la aptitud por remolque torno, todos los cuales fueron «soltados» sin dificultad después de 7 a 8 dobles mandos y terminaron el curso con un total medio de unos veinticinco vuelos solos a bordo. Si bien en pequeña escala, los hechos han demostrado una vez más que donde no caben—por las circunstancias que sean—los aviones remolcadores, los tornos los suplen con suficiente eficacia. Permiten, además, preparar a los pilotos «C» más experimentados y hábiles para que en su día puedan volar en los Aero Clubs que, por su débil economía o por la configuración de su cam-



Cuando se empezaron a hacer ya cursos de remolque torno, el hangar de arriba no se usaba para nada, creo que como almacén para guardar cosas y con el tiempo acabó desapareciendo, pues en el hangar de abajo estaba todo metido, los veleros para volar a torno, en un principio, Kranich y Baby, y más tarde cuando estos desaparecieron, hubo Rhönlerches, Bergfalke, Swallow y Pirat. También un Sky, que tan solo volaba el jefe de la Escuela, el profesor Salinas. Me acuerdo que cuando había Kranich, no tenían el gancho en el centro de gravedad, solo en el morro, y el remolque era un “número” tirando de la palanca a fondo, y el timón de profundidad acababa entrando en pérdida, y el velero “galopando” morro arriba y abajo para coger tan solo unos 200 metros.

Yo hice el curso de “torno” con los Kranich y los Babys, en 1962 en el cual estaban Castrillón padre y Manolo Esteve entre otros. Simultáneamente a nuestro curso de “pilotos avanzados” había aún un curso algo reducido de pilotos en Schulgleiter para el A y el B. Ese curso lo hice en el Kranich como doblemando y me solté en el Baby, que sí tenía gancho en el centro de gravedad. ¡Qué tiempos! (CGM)



5-2 Kranich despegando con el torno de la Laguna. NO-DO 1961.

El Blanik, ubicuo en las otras Escuelas oficiales, también llegó a la de Somosierra con dos ejemplares, el primero suponemos que asignado hacia la misma época (1967).



5-3 Fernando Iglesia a bordo de un Swallow recibe las últimas instrucciones del profesor Cruz antes de su lanzamiento con el torno Sur. Agosto 1968.

El sistema de remolque a torno, casi tan económico como el de gomas y músculo, presidió en exclusiva la actividad de los últimos años de Somosierra, pero el final de la misma no fue una agonía estéril. Además de la continuidad que tuvo en el campo de Santo Tomé y con el Club Loreto, hay que decir que, ya antes, tanto tornos procedentes del parque de la Escuela como pilotos y remolcadores allí formados, fueron la simiente y savia que posibilitó el comienzo de los primeros clubes deportivos del país. Este es sobre todo el caso, en 1966, de la Sección de Vuelo a Vela del Real Aero Club de España en Mora de Toledo -luego Real Aero Club de Toledo- que durante lustros obtendría un alto rendimiento del sistema operando en llano. El club de Igualada, creado el año anterior como Sección de Vuelo a Vela del Aero Club de Barcelona-Sabadell envió asimismo un grupo de pilotos para calificarse en el remolque a torno.

Corría el año 1967. Habíamos empezado a volar a vela en Igualada dos años antes. Cada fin de Semana venía a remolcarnos un equipo de pilotos con su "Dornier DO-27" desde Montflorite. Este sistema funcionaba bastante bien, pero tenía dos inconvenientes: La dependencia de Montflorite y los elevados costes.

Por casualidad Pablo Ayesta encontró un torno de remolque de surplús en un chatarrero. Parecía estar en buen estado y Pablo lo compró a precio de chatarra. Nos pareció una buena oportunidad para abaratar los remolques y adquirir cierta independencia de Monflorite. Así que pedimos al Ministerio un curso de remolcadores por torno para varios de nuestros socios, que nos fue concedido.

Para ello el 2 de agosto de 1967 nos trasladamos a Somosierra, único centro estatal que todavía practicaba este sistema de remolque, con la intención de obtener los permisos correspondientes, Freixas, Jové, Ayesta y Knopf, con el Spatz EC-AYU y el Phoebus EC-BMP para volar en los ratos libres.

Además de los planeadores elementales lanzados con sandows también existía un velero-escuela moderno: El Blanik EC-BBC, en el cual fuimos examinados por el instructor Cruz, familiarizándonos con el terreno y con las pistas de aterrizaje.

La misión en cuanto a permisos de remolcador tuvo un éxito limitado: solo Pablo lo obtuvo. En cambio deportivamente fue altamente satisfactoria, ya que pudimos hacer gran cantidad de vuelos con nuestros veleros sobre parajes de increíble belleza. (WK)



5-4 Wolfgang Knopf y el Spatz EC-AYU del club de Igualada contemplados con envidia por los sufridos alumnos A y B. Nótese también el coqueto "SEAT-850 coupé" de la época. Agosto 1967.



5-5 Antonio Freixas, Pablo Ayesta, Ignacio Jové, Juan Alegret y un alumno de la Escuela en la cabecera meridional de la pista N. Agosto 1967.



5-6 El Blanik listo para el despegue desde la misma cabecera. Obsérvese el Spatz desmontado en su remolque y el SEAT-1500 del grupo de Igualada, automóvil de “gama alta” de la época. Agosto 1967.



5-7 El Blanik aterrizando en la misma cabecera. Al fondo el característico perfil de la Cabrera. 1967.



5-8 El Blanik ante el hangar nuevo. A la derecha el primitivo de madera, luego desaparecido. 1967.

La modesta longitud de la única pista hizo que las pruebas con el torno en Igualada no respondieran a las expectativas, por lo que desistieron enseguida del sistema. No así en el caso de Mora de Toledo, con sendas pistas cruzadas de 1.150 m y 1.250 m, que permitían lanzamientos a mayor altura y con varios vientos. De ahí el gran interés de este club por el torno y la cesión por la DGAC de uno de sus primeros Pfeifer con motor Ford V8 de gasolina de 80/90 CV, con el que empezaron la actividad bajo la tutela de instructores de las escuelas oficiales. Algunos de sus socios fundadores habían obtenido ya la calificación de torno en la Escuela de Ocaña, pero la necesidad de calificar a más pilotos del club, y sobre todo remolcadores, les llevó a solicitar también un curso en Somosierra, que operaba ya con los nuevos modelos. Corría el año 1969.

Aquellos tornos eran de marca Pfeifer. La misma fábrica alemana que construyó el que nos habían cedido a nosotros para Mora, tres años antes. Pero estos ya se trataban de un modelo bastante más moderno y evolucionado. Los motores seguían teniendo 8 cilindros en "V", aunque con bastante más potencia que la del nuestro. El "ruido" de los nuevos motores seguía siendo maravillosamente armónico y "redondo", desde el ralentí hasta el feroz bramido de la máxima potencia. Daba gusto sentarse encima de aquella máquina y hacerla trabajar.

El principal cambio, con respecto al torno de Mora, era la situación de varios elementos mecánicos. Con respecto a la posición en que se sentaba el "hermano tornero", los nuevos tornos de Somosierra tenían el motor situado a la izquierda, mientras el mecanismo de enrollado del cable quedaba a la derecha. En nuestro viejo torno de Mora, era exactamente al revés. A efectos prácticos, ninguna diferencia entre una y otra ubicación.

También el sistema de frenado del tambor era diametralmente inverso. En nuestro viejo torno, el freno del tambor se supone (solo se supone) que era automático y al actuar sobre su pedal, quedaba liberado el tambor de la resistencia de las zapatas. Por tanto, al pisar nuestro pedal de freno, el tambor se "desfrenaba". En los nuevos tornos, los tambores estaban libres de freno, hasta que se actuaba sobre su pedal. El nuevo sistema era más cómodo y racional. Aunque los frenos Pfeifer nunca llegaron a ser realmente efectivos.

Tenían los de Somosierra un nuevo sistema que, con la ayuda de dos poderosos amortiguadores hidráulicos laterales, permitía que todo el "carro" que contenía los rodillos de guía, la devanadora y la guillotina de emergencia, fuera basculando hacia arriba, arrastrado por la fuerza que generaba la catenaria del cable, al ser levantado por el propio velero remolcado, según iba tomando altura. Esta innovación del carro basculante era una notable mejora en el sistema de enrollado del cable.

Nosotros ya llevábamos bastante tiempo volando a torno con mucha asiduidad y estábamos muy entrenados en el medio. Había ido surgiendo, por sí solo, el genuino y eficaz "Sistema Mora". Aunque parezca una chulería y resulte difícil de creer, opinaba entonces y sigo opinando ahora que nuestro procedimiento estaba ya bastante más evolucionado, en técnica y operatividad, que el que en Somosierra se enseñaba. Pero no había más solución que seguir en nuestro papel de alumnos sumisos y atentos.

Como aquel era el primer curso oficial que se hacía para calificar a unos Remolcadores de Torno, nuestros profesores no tenían experiencia en dicha docencia. Por otra parte, ellos mismo reconocían haber aprendido de forma autodidacta, partiendo cables y "llevándose sustos". Tampoco había habido alguien que les hubiera enseñado a ellos. Así de lamentable.



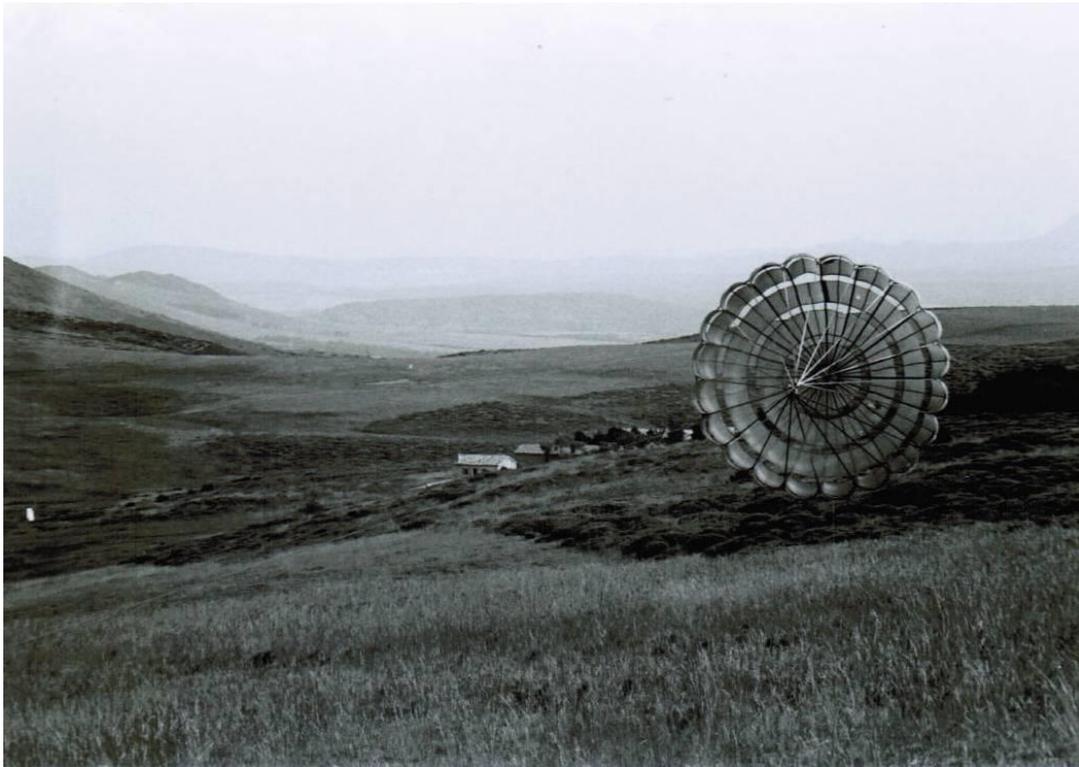
5-9 El profesor Cruz en el torno Norte. Sacrificada y solitaria tarea la del “tornero” encerrado en su jaula de seguridad, conocida como el “confesionario”. 1975.

Cuando nosotros, los alumnos, nos sentamos en el torno para remolcar, por vez primera, a los “profes” se les veía nerviosos. Bastante más nerviosos que nosotros. No podíamos confesarlo, porque hubiera sido incurrir en anatema, pero algo nos había enseñado ya Anselmo en Mora. Al menos, teóricamente, claro. Y en lo tocante a la parte práctica, nos habíamos fijado mucho (pero mucho) en cómo lo hacía él. Incluido en el asomar la punta de la lengua entre los dientes y los labios, con gran tiento, desde el arranque a la rotación.

Tanto y tan bien nos habíamos fijado en Anselmo, que todos nosotros salimos remolcando en Somosierra, a la primera y sin el menor tropiezo. Aquello no dejó de sorprender a nuestros profesores y enseguida se les pasaron los nervios. A los pocos días, ya se atrevían a seguir los remolques hechos por nosotros, quedándose ellos fuera de la caseta del torno.

Lo más difícil para mí, fue aprender a remolcar mal. Me explicaré. En Mora, estábamos acostumbrados a sacar todo el rendimiento posible de cada remolque. Bueno, quiero decir que Anselmo estaba acostumbrado a ello. Para conseguirlo, es imprescindible que, con una perfecta comunión entre el remolcador y el remolcado, se espere a que llegue a abrir el mecanismo automático del gancho de remolque, en la cúspide de la trepada, muy poco antes de llegar a la vertical del torno. En ese punto, el remolcador, con una leve reducción de gases, fuerza el desenganche, a su voluntad. Pero hacerlo así en Somosierra, era un síntoma de inconsciencia. Incurrir en un peligro inadmisibile. Directamente, tentar al diablo. Intolerable de todo punto.

Así que tuvimos que aprender a remolcar sin apenas cortar gases, manteniendo al cable con una tensión del copón, desenganchando el velero antes de tiempo y renunciando, estúpidamente, a ganar los últimos 50 metros de altura. Pero así es como a nuestros profesores les parecía más seguro. Nosotros éramos los alumnos y necesitábamos llevarnos la Calificación. El cuerpo se hace a todo. (AMM)



5-10 Recogida por el torno Norte del cable y su paracaídas soplando una racha local del Noreste. El paracaídas era del tipo usado para el frenado de los F-4 Phantom. 1975.

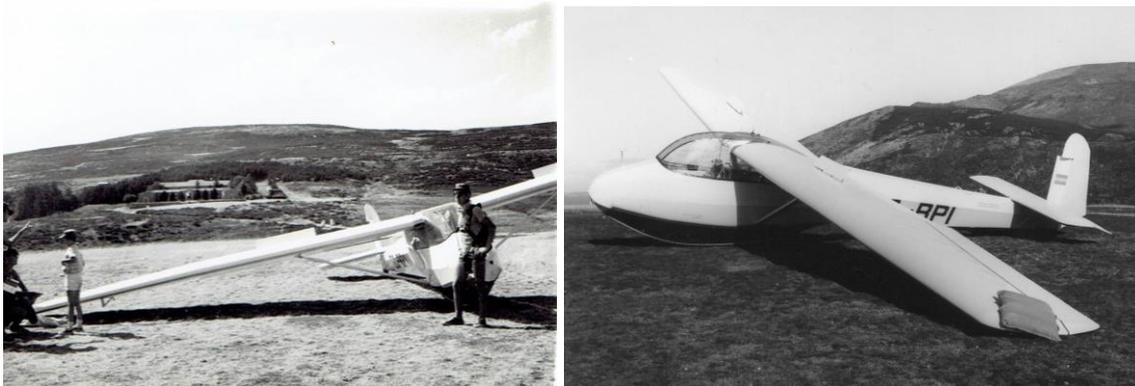
Si en la memoria de Somosierra los sandows quedan asociados sin duda al Schulgleiter, al torno le ocurre lo mismo con el biplaza de escuela Schleicher Ka-4 “Rhönlerche” II, que en España voló además solo en esa Escuela. Era de un diseño muy adecuado para aquel peculiar terreno, y particularmente para el remolque a torno. Necesario es pues glosar a este protagonista.



5-11 El biplaza Ka-4 “Rhönlerche”, bien adaptado para el remolque a torno. 1977.

Llegaron los Rhönlerche en los últimos días del curso, agosto 1968, mientras se desarrollaba la invasión soviética de Praga. No volamos con ellos, aunque necesitábamos biplazas, uno de los dos Blanik se había estrellado conmigo dentro por cierto, solo volaron después de bendecirlos el páter y de ponerles las matrículas, a modo de prueba por alguno de los Protos. (LS)

Me parece que ya he dicho por ahí que el “Rhönlerche” era un biplaza capaz de mantenerse en vuelo a velocidades muy cortas. Casi imposible llevarle a una pérdida, ni aún empeñándose en ello. Motivo por el cual, se le consideraba como maravillosamente seguro para los remolques por torno. A cambio de esa supuesta “seguridad”, daba un rendimiento aerodinámico para echarse a llorar. Soltarse del cable de remolque en aquel velero, equivalía a oprimir la tecla del sótano en un ascensor. Su descenso era fulgurante y la penetración imperceptible. En cuanto a su imagen, no podía ser más lastimosa. Calificarlo de rechoncho, mazacote y bodrio, es lo que mejor puede definir su estética. Adjetivos que en forma alguna pueden considerarse como insultos. Porque así era el pobre. Un ingeniero que diseñe algo tan feo, tiene que partir de unas reservas muy grandes de mal gusto. Contemplándole, uno no podía evitar el recuerdo de aquella comparación de don Francisco de Quevedo: “Érase un hombre a una nariz pegado”. Además, volando en él, se añoraba hasta el vuelecillo gorrinero del “Pepsicolo” [el Swallow]. Todo lo cual no impedía, en el fondo, experimentar ese sentimiento de conmiseración que inspira cualquier “ser” capitidismuido al que la Naturaleza creó deforme. (AMM)



5-12 El “Rhönlerche” de frente y en vista a 3/4. 1968.

Las características de vuelo de este diseño de Rudolf Kaiser confirman que corría poco, planeaba aún menos, y bajaba desconsoladamente:

Velocidad de pérdida:	56 km/h
Velocidad a nunca exceder:	170 km/h
Velocidad máxima con el torno:	90 km/h
Máximo coeficiente de planeo :	19:1 a 78 km/h
Mínimo descenso:	0.95 m/s a 62 km/h

En cambio la escasa envergadura (13 m), la ligereza estructural (peso en vacío de 220 kg) y la baja carga alar (24.5 kg/m²), junto con la buena separación de las alas del suelo, le hacían un hábil sorteador de los matorros y ondulaciones de aquellas singulares pistas.

Por otro lado las alas arriostradas con montantes garantizaban una robustez tranquilizante ante la aprensión que producen las salidas a torno con veleros de ala cantilever. Siempre se está ampliamente dentro de los límites de seguridad del diseño, pero la percepción del rugir del torno, del flameo del paracaídas y el silbido del velero, el brio de la rotación, el acentuado ángulo de trepada y la tensión del cable, todo soportado por las sufridas alas, siempre han dibujado un cuadro inquietante. No en vano una rotura por fisuras de fatiga en el encastre de un Blanik saliendo a torno en Austria causaría después una Directiva de la fábrica LET que los dejó en el suelo en todo el mundo.



5-13 Aterrizaje entre los matorros en las cercanías del hangar. 1975.

Ateniéndose a los rendimientos, y relegando la nostalgia a la época clásica, el conjunto de virtudes y de adaptación al terreno y al torno del Rhönlerche eran la base de su eficacia como forja de hornadas de pilotos, entre los cuales muchos alcanzaron relevancia en la escena nacional. Destacamos aquí a José Manuel Lega, que sería Director de la Escuela de VsM de Monflorite y examinador de vuelo con y sin motor de la DGAC. Asiduo de Somosierra de 1973 a 1975 inclusive, obtiene su aptitud de remolque a torno, sigue cursos de perfeccionamiento en los que obtiene los Permisos de Navegación de 1ª y 2ª Clase, y finalmente la calificación de remolcador de torno.



5-14 J.M. Lega animando a un compañero. 1973.



5-15 J.M. Lega ya en su turno de vuelo. 1973.

Del mismo periodo es la estancia de Santiago Sánchez, controlador aéreo militar y en la época Sargento del E.A., que al igual que J.M. Lega pasaría a formar parte del "paisaje" histórico de Monflorite, pero en este caso como pionero e instructor del Club Nimbus. Obtendría también la calificación de remolcador de torno.

Sí, pasé un mes y pico, junio-julio del 74, en Somosierra, Somotauler para los colegas de esa época. Desgraciadamente, no conservo fotografías de esos inolvidables días.

¿Recuerdos? Muchos y variados; pero creo que no serán útiles para tu propósito. Bueno, ya que estamos en ello no me resisto a jugar al "abuelo Cebolleta" y narrar alguna de las cosillas que me rondan por la cabeza cuando repaso aquellas lejanas experiencias.

Llegué a Somosierra con mis escasas 30 horas, asumiendo como pude el contraste del paso de Monflorite a Somosierra. Me encontré con una Escuela, para mí, a escala 1/10, con un profesorado reducido a tres, Cruz, Tauler y Montejo. [...] Por ser Sargento me hicieron ser Alumno Distinguido.

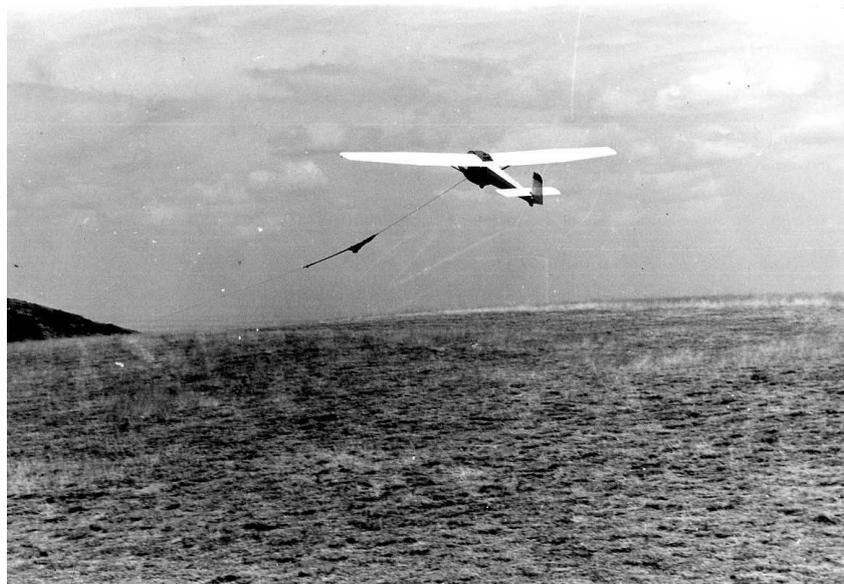
Tuve la gran suerte de ser asignado como alumno al Profesor Montejo, una gran persona y un estupendo profesor y sobre todo, un perfecto caballero. Volar el Ka-4 era una delicia por su docilidad; entonces apenas le dábamos importancia a sus modestísimas características. El Swallow era entonces la montura de trabajo de los pilotillos novatos. Mirábamos al Pirat como algo inalcanzable, solo accesible para los super pilotos que entonces pasaron por allí, Moneo y Alvarez "el Caballo", entonces capitán, para entrenamiento.

Moneo, qué buena persona y qué cercano. Como casi todos, me soltaron en el torno. Vuelos muy cortos; casi salí a hombros por culminar la hazaña de un vuelo de 20 minutos en el Swallow.

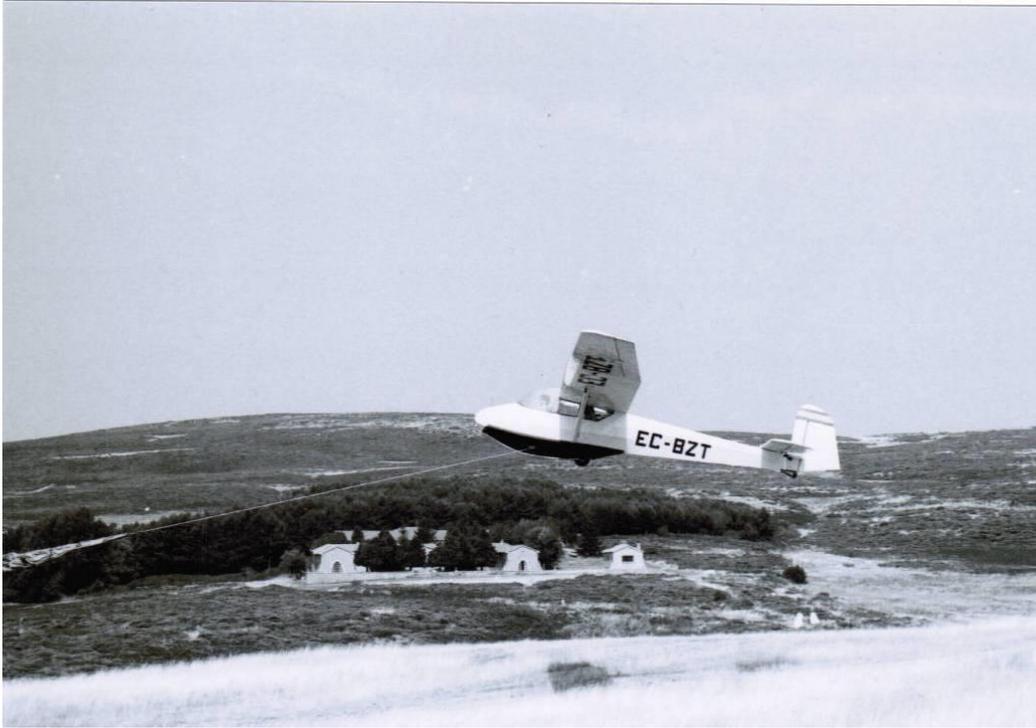
Compañero notable, José Manuel Lega, entonces un crío cuyo objetivo principal era el de cabrear con mil motivos a Jaime Tauler. Divertido era ver correr a Tauler detrás de Lega tirándole piedras e incluso uno de sus zapatos. Claro que a Tauler no le costaba mucho enfadarse, por ejemplo, cuando la emprendía con el vaquero que "consentía" que sus vacas dejasen "catalinas" por las pistas.

Es una leyenda que el agua de las duchas estuviese helada, estaría a unos 10º, que es otra cosa.

(SS)



5-16 Despegue de un Rhönlerche con el torno Norte. 1973.



5-17 Despegue de un Rhönlerche con el torno Sur. 1980.



5-18 Mismo velero anterior. El prof. Cruz esperando a que se prepare un alumno.



5-19 Salidas del Rhönlerche con el torno N y el torno de la Laguna. 1977.



5-20 Eugenio Martínez a bordo del Rhönlerche en espera de un lanzamiento con el torno Sur. Se ve de nuevo una sola caseta para el torno Norte y algún resto de la otra. 1969.



5-21 Alfonso Navarro en pleno esfuerzo. Peor era entrar y salir del puesto trasero. 1969.



5-22 Un velero práctico para la escuela básica de remolque a torno, pero decididamente poco elegante. No es probable que la atención de las jóvenes estuviera captada por el mismo.

6.- Aviones de motor

Las pistas de la Escuela de arriba eran tan poco adecuadas para el aterrizaje de todo lo que no fuera un velero, y aun éstos con la necesaria pericia, que cuando lo hizo algún avión de motor la cosa adquirió tintes de epopeya. Curiosidades del destino, las dos únicas visitas por emergencia ocurrieron a poca distancia de tiempo y a cargo del mismo tipo de avión de entrenamiento y enlace del E.A., la AISA I-115. De ambos casos fueron testigos privilegiados Fernando Iglesia, a quien se deben parte de las fotos que tenemos, y Paco Hernández Rodero.

La primera fue en 1966:

Este pobre perdido, que también se perdió y se quedó sin gasolina, para mí que tomé en la Norte pero para el otro lado o sea apuntando al torno que es cuesta arriba (y yo diría aun más, es el norte), pero tampoco estoy seguro. De lo que sí estoy seguro era que el hombre que lo guiaba era el brigada Bononato, destinado en los Sabres de algún lado, sería de Zaragoza. También estoy seguro de que el tipo en cuestión, con el que luego he volado en la Iberia, se fumó un valiosísimo paquete de Philip Morris corto, sin filtro, que le proporcionó el que suscribe, jodido por la dádiva pero orgulloso de haber contribuido al bienestar de un piloto de verdad.

Supongo que al pobre Diego, que es un tipo super majete, le abroncarían dado su rango militar, como más "inferior". Lo que sí es cierto es que el aguerrido brigada de complemento se llevo el avión entero y volando, con un par de [...] y creo que dos intentos, de eso igual se acuerda el Manix que era el que tenía que subir una bandera si la avioneta llevaba la cola levantada al pasar por su lado, más o menos en el final de la loma del hangar. El tío desapareció en el valle, después de despegar en un maravilloso ascenso hacia abajo y supongo que luego subiría para darnos una pasada y despedirse, que es lo suyo, pero de eso ya no me acuerdo.

Así que ya lo sabéis, fueron dos, además garrapatas, que fue mi avión de combate en el E.A., y del que puedo certificar que subía, bajaba y volaba a la misma maldita velocidad. Y que era capaz de gastar toda la energía cinética de una pasada a toda leche, que igual eran ciento sesenta (o más...), en un modesto ascenso posterior como de tres metros o así, con lo que la pasada se transformaba en una especie de muy baja cota de carácter estrictamente obligatorio. El brigada Bononato era un tipo hábil.

(FHR)

En efecto, un segundo episodio casi idéntico se produjo solo dos años después:

Un buen día apareció una I-115 "Garrapata", lo que no era de extrañar porque en otras ocasiones pasaban otros aviones militares, Saetas haciendo alguna acrobacia y otros, pero ésta quería aterrizar, cosa que no era fácil en aquellas "pistas". Como no teníamos comunicación con dicha avioneta, el profesor Tauler [Jaime] nos ordenó disparar bengalas rojas con la pistola de señales, a lo que se apuntó rápidamente Fernando el "Manix", cosa que hacía a cada pasada que hacía la avioneta. Como el piloto persistía en su intención de aterrizar Tauler le ordenó que tirara a dar, cosa que el Fernan intentó en repetidas ocasiones, casi le da, y finalmente consiguió aterrizar en la pista norte, viento en cola y cuesta abajo. Rápidamente fuimos al encuentro del piloto con Tauler a la cabeza con la intención de echar la bronca, cosa que no pudo hacer porque el piloto resultó ser un capitán que se había perdido y quedado sin combustible procedente de Reus. La historia acabó bien y unos días más tarde vino un camión de la maestranza y se la llevó.

(LS)



6-1 La I-115 rodando en la pista Norte tras tomar tierra. Agosto 1968.



6-2 AISA I-115 entre los veleros en la pista Norte. Agosto 1968.

Frente al caso anterior, que no debió clasificarse ni como incidente por salir el avión del atolladero por sus propias alas y de una instalación del propio E.A., de este sí que ha quedado registro en los archivos del E.A. consultables en Villaviciosa de Odón, Madrid. Reproducimos el telegrama de notificación y el oficio de acompañamiento del informe, exhumados por Michel Lozares en el AHEA, cuyo resumen es el siguiente:

Piloto cap. José María García de la Chica Pérez con avión matrícula E.9-136, del 520 Escuadrón de la Base Aérea de Reus, con plan de vuelo VFR de Reus a Getafe para efectuar el viaje trimestral de Unico Piloto. Aterrizaje en la Escuela de VsM de Somosierra el 17-08-1968 a las 11.20 Z, sin desperfectos propios ni a terceros. Se halla un deposito vacío y el otro con 6 litros de combustible remanente. Causa oficial: "Pérdida de posición durante un vuelo VFR (6.1.28)".

El piloto había efectuado la navegación puramente a brújula en vez de observada con su mapa Michelin. Reconoció la ladera Norte de Somosierra, pero las cumbres cubiertas le habían impedido varios intentos de paso. Providencialmente había hecho un curso en la Escuela, lo que le facilitó la localización de la misma y la decisión y ejecución del aterrizaje de emergencia en ella.



6-3 Foto de Javier López, alumno en aquel curso. Archivo de J.L.Abellán. Con mono de vuelo naranja, se puede identificar a Miguel Tauler, que debió acudir raudo al excepcional evento.



6-4 La E.9-136 cobijada en el hangar de la Escuela en espera de su desmontaje y evacuación terrestre. Fotos del AHEA.

3

URGENTE

ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.^a Sección
Negociado 50

23-8-68 ENTRADA

P-35 (22/1317 H.)
MAE DE P.BTO NUM. 295 22-8-68 A LAS 1313 HS.
EL OFICIAL DE SEGURIDAD EN VUELO
AL GRAL. PRESIDENTE COMISION DE SEGURIDAD EN VUELO
REF. 387-SAT
T E X T O

CAL. O. D. D.
COMUNICO A V.E., QUE CAUSAS ATERRIZAJE POR EMERGENCIA
AVIONETA E.9-136, FUERON DEBIDAS ERROR PILOTAJE, SE
REMITE CORRESPONDIENTE INFORME.

MINISTERIO DEL AIRE
CENTRO DE COMUNICACIONES
TELEGRAMA

Código N.º del Recibido a fax
Cación orden H M Dia Mes Ane
2202173 30 22 8 68

El Operador

4

ESTADO MAYOR DEL AIRE.
3.^a Sección
52 Negociado.

ESTADO MAYOR DEL AIRE
3.^a Sección
Mca. 81275 }
Fecha 31-10-68 } **SALIDA**

Oficio. 513 20-10-68.

Aterrizaje de emergencia de la avioneta E.9-137.

Consecuente a su escrito de referencia, adjunto tengo el honor de remitir a V.S. copia del informe emitido por el Oficial de Seguridad de Vuelo de la Base Aérea de Torrejón, con motivo del aterrizaje de emergencia efectuado en la pista de la Escuela de Vuelo sin Motor de Somosierra, el 17 de Agosto ppda, por la avioneta del 520 Escuadrón, E.9-136, pilotada por el Capitán DON JOSE MARIA GARCIA DE LA CHICA PEREZ, destinado en el Escuadrón de Alerta y Control num. 4.

Dios guarde a V.S. muchos años.
Madrid, 21 de Octubre de 1968.
EL GENERAL PRESIDENTE DE LA COMISION DE SEGURIDAD DE VUELO,

[Signature]

SR. CORONEL JEFE DEL AEROPORTO MILITAR DE

REUS.

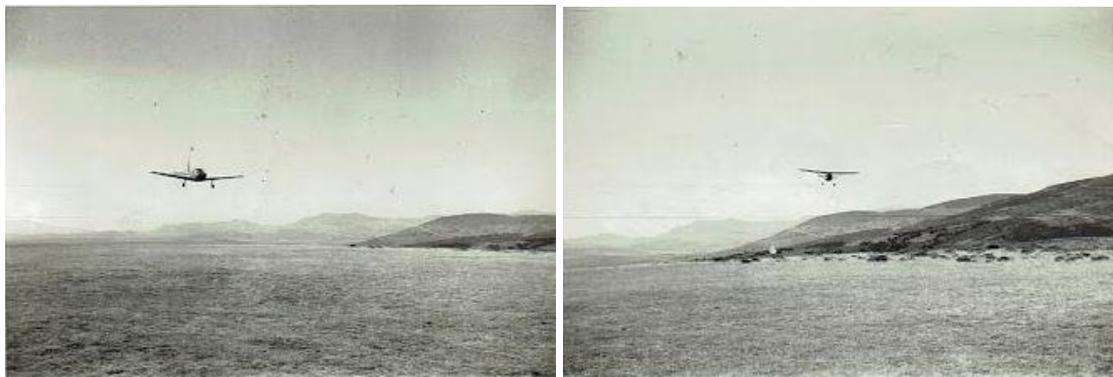
de la Sección de Meteorología de la Base Aérea de Torrejón,
varias veces atravesar la sierra hasta que próximo a agotarse
combustible localizó la pista de la Escuela de Vuelos sin Motor

6-5 Telegrama de notificación del incidente y oficio de remisión del informe de investigación (con un error de matrícula en el encabezamiento). AHEA.



6-6 Fernando Iglesia probando la cabina delantera de la I-115. Agosto 1968.

Como recuerda L. Saz y testimonia gráficamente J. Cuadra, era frecuente que aviones militares de entrenamiento o enlace, sin duda llevando a los mandos pilotos que habían volado en la Escuela o le tenían afecto por alguna razón, diesen alguna pasada de saludo, limitándose a observar, complacidos sin duda del propio confort, la fatiga con que los alumnos abajo pagaban sus modestos vuelos.



6-7 Pasadas de saludo a la pista N de una AISA I-11B y una Cessna Birdog. 1960.

De visitas con aterrizaje deliberado y despegue sereno hay constancia de una Rallye R180-T, la EC-DPI, el día 8 de Agosto de 1987, con Augusto Núñez Arandilla a los mandos. Acompañaba desde Ocaña a un jefe de SENASA a visitar el campo de Santo Tomé y decidieron hacer un alto en la Escuela de arriba.



6-8 Socata Rallye R180-T de SENASA en la Escuela de Ocaña.

Una información ambiental, completamente verosímil dado el personaje, su habilidad y el tipo de avión, ha referido también de un aterrizaje del prof. García Albalá con una Dornier Do-27, nuevamente desde Ocaña, aunque no hemos conseguido ninguna confirmación atendible.



6-9 El profesor García Albalá en la Dornier Do-27. Escuela de Ocaña.

Ciertamente, hecho de forma voluntaria y con aviones de características STOL como los citados, la cosa seguramente no era insensata, pero no deja de ser atrevida y, en cualquier caso, episodios como el dramático despegue de la primera I-115 evocan el legendario rescate de Mussolini de las montañas del Gran Sasso de Italia.

7.- Adiós al Schulgleiter y a los sandows

En 1966 los SG-38 tienen todavía notable actividad con los cursos de la OJE y aún abundan en el hangar.



7-1 Fernando Iglesia “haciendo cabina” en el hangar. Agosto 1966.



7-2 De izquierda a derecha: prof. Glez. Montejo, Fernando Iglesia, prof. J.Tauler, Paco Hdez. Rodero y el prof. Cruz en 1966 con el “planeador P.8”, cuyo final muestra la foto 7-23.

Los Schulgleiter salieron de escena casi de puntillas, seguramente sin que nadie fuera plenamente consciente en aquel momento del protagonismo que el paso del tiempo les otorgaría en la nostalgia de los pilotos que tuvieron el privilegio de sentir en él el tirón de los sandows y el viento en la cara. El relato de Carlos Gómez-Mira de su primer vuelo lo dice todo:

Julio de 1959- La Escuela de Somosierra acoge a 50 chavales con más entusiasmo que conocimientos dispuestos a experimentar la aventura del vuelo.

Es el segundo día que hacemos arrastrones, en el “Schulgleiter”, un planeador sin cabina ni instrumentos, tan solo unas alas, una cola y una viga que hace de fuselaje, todo rodeado de una maraña de cables que dan un poco de rigidez a esta liviana estructura. El piloto se sienta en una silla de madera. Delante una palanca y dos pedales para dominar la máquina. Nada más... Ni tan siquiera un parabrisas que le resguarde del viento. El extraño artefacto se lanza al aire gracias a unas largas y gruesas gomas que se fijan en la parte delantera del avión. Cuatro o cinco chavales al final de cada goma tiran con fuerza de ellas para tensarlas, mientras otros individuos sujetan la cola del planeador. A una orden del profesor, los de la cola sueltan, y la máquina voladora sale despedida hacia adelante como un gigantesco “tira-chinas”. Pero antes de volar, hay que “arrastrarse”- El profesor manda no estirar excesivamente las gomas, para que el planeador no coja mucho impulso, no llegue a despegar; se “arrastra” por el suelo, y el incipiente piloto, en esos segundos de movimiento, aprende a manejar los mandos y a notar sus reacciones.

Tengo 15 años, soy flacucho y desgarbado, y peso tan solo 44 Kilos. Es mi cuarto “arrastrón”. Mi profesor, Gonzalez Montejo, me advierte que en el próximo intento, tensarán un poco más las gomas, y que mantenga bien firme la palanca hacia adelante; de lo contrario podría despegar.

En mi mente surge una idea: no pienso apretar la palanca hacia adelante, si acaso tiraré ligeramente de ella, y como peso poco es posible que haga ya mi primer vuelo. Atado en el asiento, la mano derecha en la palanca, los pies en los pedales, oigo los gritos de mando del profesor: “Tensar”... ¡Correr!... ¡Fuerte! las gomas se estiran delante del planeador, siento su tensión contra el gancho que está en el morro de la máquina. Suavemente dice a los de la cola: ¡soltar!

Salgo lanzado hacia adelante, y noto como el “patín” se arrastra sobre la hierba. Tiro ligeramente de la palanca y, por unos breves segundos percibo la suavidad del aire: ¡¡no me arrastro, vuelo!!

El avión vuelve a la madre tierra en unos instantes que a mi se me hacen muy largos. Cuando mis compañeros llegan corriendo a recoger el planeador para subirlo entre todos a lo alto de la colina, me gritan alborozados: “¡Carlos has volado a casi un metro de altura!”. Voy a ver al profesor Montejo que me dice gravemente: “Bien, pero no tires de la palanca la próxima vez. Bueno ya has volado”. En ese momento yo pensé interiormente: “suponiendo que ahora mismo me muriese, yo ya sabría lo que es volar”.

Te aseguro, que ese recuerdo está totalmente firme en mi memoria. Por la noche, apenas podía conciliar el sueño. Yo ya me sentía “un aviador”, mientras mis compañeros tan solo se habían arrastrado ese día. En la siguiente jornada todos ya volarían y dejarían de arrastrarse, pero esa fecha, por unas horas, yo, el pequeño de 15 años y 44 Kilos me sentía un “héroe” comparado con los demás, ya era un “piloto” que había volado solo, mis compañeros no sabían aún lo que se sentía al volar. (CGM)



7-3 “Arrastrones” en el llano de la pista de la Laguna con viento Norte: ¡Tensar!



7-4 Arrastrones en la pista de La Laguna con viento Norte: ¡Soltar!

Te mando escaneada mi cartilla de vuelos del curso A y B.



7-5 La “cartilla roja” de vuelos de los primeros tiempos de las escuelas oficiales. El moderno Dymo ya substituía en ocasiones a la noble caligrafía.

En los vuelos el profesor puntuaba las tres fases de vuelo, despegue, vuelo y aterrizaje. Por eso verás que en cada vuelo suele haber tres símbolos. Una raya así / es regular. Una V es bien, y un triángulo es muy bien. Cuando pone una flecha sola hacia arriba, significa que estabas “colgao” en ese momento del vuelo. Cuando pone una flechita hacia arriba, sobre una barra horizontal, es que le has tirado más de la cuenta a la palanca durante esa fase del vuelo. [J.L.Borràs nos ha recordado ya que una flecha horizontal en forma ondulada indicaba vuelo tipo “pescadilla”. Por último, la flecha circular en torno a un símbolo indicaba viraje a derecha o izquierda]. El tiempo de cada vuelo, los segundos que sean, yo creo que lo hacían “a ojo”, nunca vi a nadie con un cronómetro midiéndolos.

Puedes ver que en los vuelos 1,2 y 3 solo pone un símbolo, ya que era arrastrones, y no se podía puntuar el vuelo y el aterrizaje.

Como te conté en el cuarto arrastrón, teóricamente debería ser tan solo eso, un arrastrón, pero yo me decidí ya a volar, e hice un cortísimo vuelo. Por eso en el tiempo de vuelo pone A, de arrastrón, pero en cambio me puntuaron el despegue, el vuelo y el aterrizaje, no muy bien por cierto.

El vuelo número 5 significa que despegue bien pero que durante el vuelo el aterrizaje voy con el plano izquierdo caído.

El vuelo número 18, tiene su historia. Aunque pone ahí que mi profesor era Montejo, en realidad ese día lo suplió Jaime Tauler, no sé si es que Montejo estaba enfermo a algo así. En el vuelo anterior, saliendo desde la manga, como pesaba poquito, recorrí todo el campo de vuelo y cuando tenía que aterrizar, pasé rozando las matas que hay hacia la parte norte de la pista de la laguna y sobrevolando un riachuelillo, llegué hasta el otro lado. Nos costó bastante sacar el avión de ahí. Jaime me dijo que procurara no apurar tanto el vuelo, para no ir tan lejos. Mis compañeros, bastante cabroncetes, tiraron de las gomas con todas sus fuerzas en el siguiente vuelo, y salí

disparado como una bala. Como veía que una vez más me iba fuera del final de la pista, hice un viraje hacia la derecha. Yo me sabía la teoría del viraje, pero nunca lo había hecho. Lo que pasó es que viré hacia el hangar, nivelé el avión y ahí tomé tierra. Cuando vinieron a recogerme me decían; ¡Jopé Carlos que viraje más bonito has dado! Yo fui todo orgulloso a que Tauler me comentase el vuelo y me hechó un rapapolvo enorme diciéndome que quién me había enseñado a virar. El chorreo fue tan grande que me despidió todo enfadado sin que yo pudiese explicarle, por qué había dado ese incipiente viraje.

Número	Fecha	Aparato	Tiempo	Hora de despegue	Viento	Sistema de lanzamiento	Altura Metros	Lugar	PROFESOR	OBJETO DEL VUELO Y OBSERVACIONES
1	2-7-59	Sg-38P1	A	S	2-4	Gomas	Plan	Samosiera	G. Montejo	✓
2	"	"	A	"	"	"	"	"	"	✓
3	3-7-59	"	A	"	"	"	"	"	"	✓✓✓
4	"	"	A	"	"	"	2	"	"	✓✓✓
5	4-7-59	"	2"	"	0-2	"	2	"	"	✓✓✓
6	"	"	2"	"	"	"	5	"	"	✓✓✓
7	6-7-59	Sg-38PS	5"	Variable	1-2	"	5	"	"	✓✓✓
8	"	"	5"	"	"	"	10	"	"	✓✓✓
9	10-7-59	Sg-38P4	10"	S	2-4	"	10	"	"	✓✓✓
10	"	"	10"	"	"	"	10	"	"	✓✓✓
11	"	"	10"	"	"	"	10	"	"	✓✓✓
12	"	"	10"	"	"	"	10	"	"	✓✓✓
13	"	"	10"	"	"	"	10	"	"	✓✓✓
14	"	"	10"	"	"	"	10	"	"	✓✓✓
15	13-7-59	"	15"	S	2-4	"	15	"	"	✓✓✓
16	"	"	15"	"	"	"	15	"	"	✓✓✓
17	14-7-59	"	15"	S-NW	1-4	"	15	"	"	✓✓✓
18	"	"	15"	"	"	"	20	"	"	✓✓✓
19	15-7-59	"	20"	N-NW	2-4	"	20	"	"	✓✓✓
20	"	"	20"	"	"	"	20	"	"	✓✓✓
21	16-7-59	"	20"	NW	1-3	"	20	"	"	✓✓✓
22	16-7-59	Sg-38P4	20"	NW	1-3	Gomas	20	Samosiera	G. Montejo	✓✓✓
23	17-7-59	"	20"	S	2-4	"	20	"	"	✓✓✓
24	"	"	20"	"	"	"	20	"	"	✓✓✓
25	20-7-59	"	25"	"	1-4	"	25	"	"	✓ 1ª Prueba "A"
26	"	"	25"	"	"	"	25	"	"	✓ 2ª " "
27	21-7-59	"	23"	S	2-4	"	25	"	"	✓ 3ª " "
28	"	"	24"	"	"	"	25	"	"	✓ 4ª " "
29	23-7-59	"	30"	NW	1-4	"	30	"	"	✓ 5ª " "
30	"	"	35"	"	"	"	40	"	"	Piloto "A"
31	24-7-59	"	40"	N-NW	2-4	"	40	"	"	✓✓✓
32	"	"	40"	"	"	"	40	"	"	✓✓✓
33	27-7-59	"	40"	S	2-4	"	40	"	"	✓✓✓
34	"	"	40"	"	"	"	40	"	"	✓✓✓
35	29-7-59	"	40"	W	2-4	"	40	"	"	✓✓✓
36	"	"	40"	"	"	"	40	"	"	✓✓✓
37	"	"	40"	"	"	"	40	"	"	✓✓✓
38	"	"	40"	"	"	"	40	"	"	✓✓✓
39	31-7-59	"	40"	NW	1-3	"	40	"	"	✓✓✓
40	"	"	40"	"	"	"	40	"	"	✓✓✓
41	1-8-59	"	50"	S	3-6	"	60	"	"	✓✓✓
42	"	"	50"	"	"	"	60	"	"	✓✓✓

7-6 Primeras páginas de la cartilla con las claves de puntuación de los vuelos.

Número	Fecha	Aparato	Tiempo	Hora de despegue	Viento	Sistema de lanzamiento	Altura Metros	Lugar	PROFESOR	OBJETO DEL VUELO Y OBSERVACIONES
43	3-8-59	Sg-38PV	50"	NW	1-3	Gomar	60	Somosierra	G. Montejo	✓ (S) ✓
44	"	"	50"	"	"	"	60	"	"	✓ (S) ✓
45	4-8-59	"	50"	S	3-6	"	60	"	"	✓ (S) ✓
46	5-8-59	"	1'-4"	"	2-6	"	65	"	"	✓ 1ª Prueba "B"
47	"	"	1'-2"	"	"	"	65	"	"	✓ 2ª " "
48	6-8-59	"	1'-3"	"	"	"	65	"	"	✓ 3ª " "
49	"	"	1'-4"	"	"	"	65	"	"	✓ 4ª " "
50	"	"	1'-5"	"	"	"	65	"	"	✓ Piloto "B"
			Total volado 22'31"							
Los vuelos del 1 al 50 han sido efectuados en esta Escuela.						Somosierra 7 de Agosto de 1959 EL JEFE DE LA ESCUELA <i>Antonio Salinas</i>				

7-7 Cierre de las anotaciones de ese curso con la firma del profesor Antonio Salinas, jefe de la Escuela del momento.

En las pruebas del "A" que, eran seis vuelos el profe no te decía nada, nada, solo puntuaba. Parece ser que no se me dieron mal. Después venían los 20 vuelos del "B" en los cuales empezabas a hacer virajes. En un principio a un solo lado. Te ponían un banderita en el suelo, y cuando llegabas a volar sobre ella, virabas, nivelabas y tomabas por derecho. En el vuelo número 41, empezamos ya a dar dos virajes, a un lado y al otro, con dos banderitas que ponían en el suelo. Al final venían los 5 vuelos de examen para el título "B". Y esa es toda la historia de este curso empezado el 2 de julio y acabado el 6 de agosto. ¡Un mes y pico para volar 22 minutos y medio. (CGM)



7-8 La escuela vista desde el hangar mediados los años 60, con los pinos algo más crecidos y el habitual ganado pastando en los alrededores.



7-9 “Preparados” para un lanzamiento “de altura” desde el punto habitual bajo el torno N. 1962.



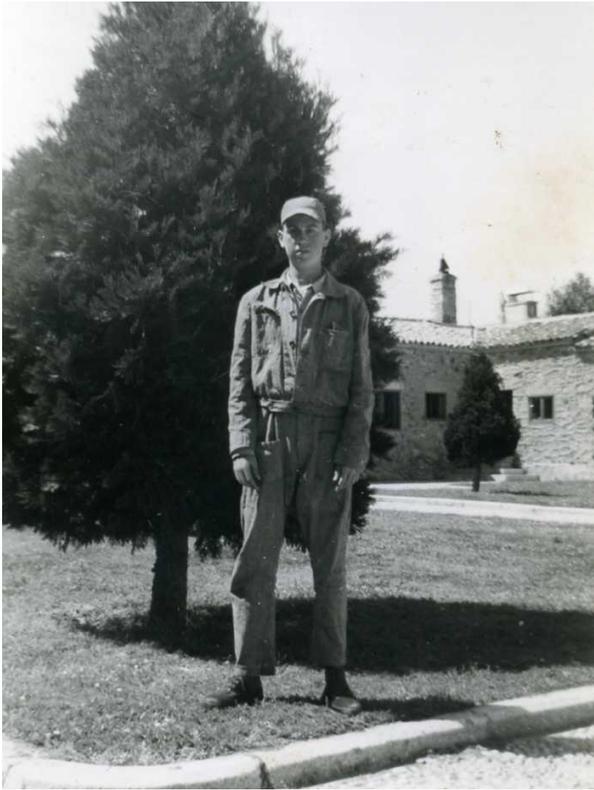
7-10 Mientras van tomando sus puestos los equipos de los sandows y la cola, el profesor da instrucciones al alumno. 1962.



7-11 “¡Soltar!” El SG-38 se libra ya en el aire, los corredores de los sandows van frenando su carrera y el equipo de la cola (fuera de la imagen) se queda sentado en el suelo mirando.



7-12 Otro lanzamiento hacia el Sur desde el punto bajo el torno N. En primer término Pablo Cerdón Sr. y un profesor García Albalá muy veraniego. Julio 1962.



7-13 Alfonso Navarro con la uniformidad y seriedad marcial propias del centro. Julio 1962.



7-14 Concentrado para el vuelo. Las pesas en el morro revelan un piloto ligero.



7-15 El esplendor alado del Schulgleiter SG-38.

La estancia del grupo de Igualada en Somosierra, en agosto de 1967 para calificarse en el remolque a torno, supuso para ellos el aterrizaje en una isla del tiempo. Incluso con el poso de tradición histórica que cabe suponer en un observador alemán, aun completamente asimilado a la península, Wolfgang Knopf se sintió transportado a otro mundo:

Fue como un viaje atrás en la historia. En un paraje de solemne belleza se volaba como en los principios del Vuelo Sin Motor con unos aparatos compuestos de un rústico asiento, dos alas, un timón de cola, cables de acero y algunas maderas. El piloto estaba sentado al aire libre. El "aeropuerto" estaba situado en lo alto de una colina de mediana pendiente y se despegaba como antaño: con cables de goma, tensados por fuerza humana. En comparación con ellos, pronto "los de Igualada" con nuestros "verdaderos" veleros [el Spatz EC-AYU y el Phoebus ya mencionados en el Capítulo 5] éramos los reyes del campo.

El segundo día de nuestra estancia nos ofrecieron probar el vuelo en Schulgleiter. Si tengo que ser sincero, he de confesar que aquellos asientos con alas al aire libre me infundían un gran respeto. Los alumnos nos consideraban grandes "Cracks" del Vuelo, porque volábamos veleros de verdad, así que no podíamos permitirnos ningún fallo ni falsa maniobra.

"Tirar". Ocho alumnos echaron a correr colina abajo, tirando de los cables de goma, cuatro sujetaban la cola del SG-38 con otro cable. Oí sonar el comando "Soltar" y sentí un viento fuerte en la cara. Estaba volando. Sentía euforia y emoción. Tuve la sensación de volar a considerable altura (cuando en realidad no llegaba a más de 10 metros sobre el terreno). Me dió tiempo para probar una "S" muy suave y ya el suelo se estaba acercando. Apurando la velocidad pude alargar un poquito el tiempo de vuelo, antes de que el patín rozase el terreno. Digo "rozase", porque mi aeronave volvió a despegar por 2 segundos aproximadamente, antes de la toma definitiva. Aunque ésta no era para lucirse precisamente, este vuelo ha sido para mí una experiencia única que siempre echaré de menos. ¡Una gran sensación de libertad! En mi libro de vuelos tengo anotada la duración de este vuelo con 1 minuto.

(WK)



7-16 Modestia local y lujo visitante en la plataforma ante el hangar. Agosto 1967.



7-17 El curso A y B de la OJE sigue en sus tareas. Los botijos, pieza fundamental para la supervivencia. Agosto 1967.



7-18 Tensar! Los equipos de los sandows y de la cola en pleno esfuerzo. Agosto 1967.



7-19 Una pausa en la agotadora actividad. A la izq. la pista de la Laguna se aleja hacia el SW. 1967.



7-20 La noche es fresca en la sierra incluso en Agosto. W. Knopf, primero a la derecha con I. Jové, compartiendo el amor de la lumbre con mandos de la OJE. Las élites de aquel curso. 1967.

Repasando mis minuciosas estadísticas de vuelos, acabo de comprobar que llegué demasiado tarde a la Escuela de Somosierra. Cuando ya no quedaban SG-38. Volé allí entre los años 1.969 y 1.975. (AMM)

Pero gracias al testimonio de Luis Saz, que obtuvo su Calificación de Torno en otro curso de la OJE en Agosto de 1968, hay constancia gráfica de los vuelos que todavía se hicieron aquel mes con el Schulgleiter. El último, de despedida simbólica, lo efectuó el profesor, y alma fundacional del centro, Miguel Tauler.



7-21 Miguel Tauler, a la derecha de espaldas, posando para su inminente último vuelo del Schulgleiter. A la izquierda, algunos familiares que acudieron para la ocasión.



7-22 El Schulgleiter SG-38 surca el aire de Somosierra por última vez. Agosto 1968.

Dado el sistema de lanzamiento, lo elemental del aparato, la exposición del piloto y lo complicado del terreno, es notable que solo se registrase un accidente serio con los Schulgleiter en Somosierra, con la rotura de fémur y base del cráneo de un alumno-piloto A al resbalar en viraje cerca del suelo. La noticia procede del libro de M. Tauler y desconocemos el nombre y la fecha. Incidentes menores al manejar los planeadores y los sandows, eran atendidos a menudo por el Dr. Maestro, médico de Robregordo.



7-23 El “ángel caído”, símbolo del fin de una época. Accidente situable entre 1966 y 1968. Es visible la “matrícula” P.8 en la “torreta” clavada en el suelo.

Pero el Schulgleiter no se despediría sin dejar plantada su simiente de vocaciones aeronáuticas y de nostalgias que todavía es posible reverdecen en otros lugares.



7-24 La fatiga necesaria para el vuelo. En la “cabina”, una posible futura vocación.

Haciendo balance del uso de los planeadores elementales, que terminó en Monflorite en 1951, en El Cerro en 1957, y en la propia Somosierra, como práctica continuada bajo el E.A., en 1962 -seguiría de modo esporádico campamental hasta 1968 con la OJE-, ya se ha dicho que la eficacia didáctica frente al tiempo y esfuerzo requeridos era más que dudosa. Aunque los profesores somosierrenses (no así los de las otras Escuelas) defendieron unánimemente y hasta el final la utilidad única del sistema, aferrándose a su valor educativo como forja de las trascendentes virtudes del compañerismo, espíritu de equipo y sacrificio, además del evidente beneficio para la forma física, la suerte estaba decretada. Los dieciséis SG-38 que quedaban se subastaron el 24 de Julio de 1970, se los adjudicó D. Heraclio Hurtado y fueron a parar a un almacén en Arenas de San Pedro (Ávila).



7-25 Orgullo y pasión, uno de los legados del Schulgleiter. A. Sobradillo, 1958.



7-26 Y un estómago agradecido también. L. Martín, 1958.



7-27 No solo procesional obsequio a las cámaras: en verdad se ganaba el vuelo cotidiano con el sudor. NO-DO 1961.



7-28 La forma física que se adquiriría con este tipo de vuelo. J. Cuadra, Agosto 1960.



7-29 Alineación marcial ante el hangar de tres SG-38, el máximo número normalmente empleado en una jornada de vuelo. 1960.

Para concluir, es obligada la ficha técnica de nuestro protagonista, que en España fabricó AISA para equipar las Escuelas Oficiales. La extraemos de una crónica de Carlos Bravo del Club Loreto para la revista *Avión Revue*, sobre los vuelos efectuados en él en la Wasserkuppe, ya en este siglo, que reseñamos en el Capítulo 12.

El SG-38, más conocido como Schulgleiter fue diseñado por Rehberg y Hofmann Schneider en el año 1938. En aquella época ya existían veleros carenados y de buenas prestaciones. La sencillez y formas del SG-38 respondieron a una necesidad de disponer de un planeador muy sencillo y económico con el que formar nuevos pilotos de planeador. De esta manera nació este planeador primario, monoplaça, de construcción en madera y tela muy sencilla y de sencillo pilotaje capaz de ser remolcado por medio de gomas elásticas.

Como planeador el SG-38 tiene un coeficiente de planeo de 10:1 a una velocidad de 50 Km/h, una velocidad nunca exceder de 110 Km/h y una velocidad de pérdida de 30 Km/h. El peso en vacío es 100 Kg y el máximo al despegue es 180 Kg. No tiene aerofrenos y dispone de mando en los tres ejes de vuelo.

Su destino docente condiciona su diseño de tal manera, que dispone de un patín como tren de aterrizaje con dos amortiguadores.

Recordaremos que la denominación del tipo se debe a la costumbre alemana de la época con muchos de sus productos estandarizados, sobre todo militares, de apocopar la descripción y la fecha del proyecto: Schule-Gleiter-1938.

Una descripción de los sandows es también necesaria. Eran haces de 800 a 1000 hilos de goma de 1 mm² de sección cuadrada, envueltos en una coriácea y apretada camisa protectora textil con trama a 45°, para permitir su estiramiento junto con las gomas, a la manera de los “pulpos” usados en los portaequipajes de los automóviles. Cada rama de la “V”, con el vértice rodeando un grueso guardacabos con anillas, medía unos 15 m en reposo. Para su almacenamiento y transporte se podían enrollar en torno a la cintura de dos alumnos y las madejas se llevaban y traían de la pista sobre el asiento de los propios Schugleiter.



7-30 La madeja de los sandows sobre el asiento del Schugleiter. 1961.

8.- Agonía, Pajariperros y OJE

La dificultad técnica del vuelo en aquella Escuela, no apta para pusilánimes, y la meteorología a menudo desfavorable, fueron haciendo mella tanto en el impulso oficial del E.A. como en la demanda por parte de los aficionados. Añádase, por supuesto, que ya antes el Vuelo sin Motor había dejado de ser requisito para ingresar en la Academia General del Aire. Los otrora concurridos cursos empezaron a verse muy poco solicitados.

Después volví a Somosierra en 1967. Fue un curso muy especial que se montó para cuatro alumnos: Juanchi, Angelito, Alfonso y un servidor. Costó mucha insistencia el que se organizara aquel curso porque, según la autoridad, el mínimo necesario eran seis u ocho alumnos, no recuerdo bien. El caso es que tanto empeño pusimos, que se autorizó el curso y se habría concluido con absoluto éxito de no mediar la malísima fortuna de dos roturas.

La primera, del cable de remolque y del empenaje horizontal del Blanik en una recuperación bastante apurada. Volaba Juanchi con Montejo de profesor. Era tanto el empeño que habíamos puesto en ese curso y con tanta diligencia se estaban realizando las operaciones de vuelo pese a ser sólo cuatro alumnos, que los mandamases decidieron sustituir el avión roto (era el único doble mando en la escuela) por un Bergfalke llevado desde Monflorite.

Esa fue la segunda rotura: habían montado mal uno de los semiplanos en el remolque, se desprendió, y llegó roto. Recuerdo que era tanta la ilusión con que lo esperábamos que nos fuimos a ver, desde arriba, si llegaba y allí estuvimos, en animada charla, eso sí, hasta que vimos aparecer el remolque por la carretera. Lo recibimos con gran alborozo que se transformó en pesadumbre al abrirlo y ver el desastre. Angelito y Juanchi, que iban adelantados en las clases, pudieron terminar el curso anticipando la suelta. Alfonso y yo nos quedamos con las ganas pues apenas habíamos completado la mitad de las clases necesarias para la suelta. (AU)



8-1 Luis Saz a bordo del Blanik con el profesor Cruz. Agosto 1968.

Este período conoce a varios protagonistas de diversa naturaleza institucional. Para describir apropiadamente a uno de ellos, relevante no solo para la historia de Somosierra sino también en otros ámbitos de la vida aeronáutica nacional, es interesante el retrato que, mediados los años 90, hizo en su libro Miguel Tauler de este curioso, notorio y hasta meritorio grupo de aficionados:

A finales de los años 60, surgen entre los más entusiastas volovelistas madrileños los autollamados Pajariperros. Su identidad era muy difícil de definir. Cree el autor que nacían de su excesiva vivacidad y una inquietud que les llevaba a irritarse por lo que ellos creían injusta actitud de la Administración ante sus deseos de un Vuelo sin Motor-o Vuelo a Vela- deportivo sin apenas exigencias normativas y con más amparo económico. No eran un grupo muy numeroso; para contarlos bastaban los dedos de las manos. Pero, eso sí, eran muy tozudos. Con el paso del tiempo fue amortiguándose su ardor juvenil. En la actualidad, son unos volovelistas sensatos, trabajadores y prontos a prestar su apoyo desinteresado a su Aero Club. Cinco de ellos son ya casi veteranos Pilotos de Transportes Públicos de nuestra Compañía Iberia. (MT)



8-2 Por la izquierda, Jesús López García y cuatro conspicuos Pajariperros: Alfonso Navarro, Antonio Martínez-Moneo, Carlos Valle y Angel García (detrás). Obsérvese la Cebollera nevada. Septiembre 1969.

Cuenta un destacado miembro del grupo:

Ya hacía algunos años que alguien por las alturas del Ministerio del Aire, no veía con buenos ojos que la Escuela de Somosierra se mantuviera abierta. Por razones orográficas y meteorológicas, era la escuela que menor rendimiento tenía de las tres con que contaba entonces Aviación Civil. Su operación suponía hacer frente a unos notables gastos para mantener: profesores, conductores, carpinteros, cocineras, guardas, etc. Inversión muy difícil de justificar, con el reducidísimo número de alumnos que volaban allí, en los dos o tres cursos programados cada año. E incluso en esos cortos cursos, el rendimiento siempre era mucho más pobre que los obtenidos en los mismos lapsos de tiempo por Ocaña o Monflorite. Ello se justificaba, en parte, porque la meteorología de montaña siempre es más imprevisible y menos fiable. De otro lado, allí solo podía volarse por Remolque Torno. Este sistema requiere una operación mucho menos “rentable”, por ser más meticulosa y lenta que los remolques por Avión.

Pero a pesar de los inconvenientes prácticos y económicos que suponía mantener la actividad, Miguel Táuler llevaba luchando años por conservar aquella Escuela operativa. Había sido su Jefe por bastantes años y siempre tuvo un cariño especial por ella.

El año 1.969 le resultó especialmente difícil conseguir su propósito. Hasta muy avanzado el verano no logró que la superioridad aprobara el Calendario que él llevaba proponiendo muchos meses para la Escuela de Somosierra. Como consecuencia y muy al final, tuvo que encajar, deprisa y corriendo, un curso de la OJE, para iniciar la actividad. Curso que duró hasta finales de Agosto y al que, por cierto, asistió Eugenio Martínez Sáinz. Allí voló con el profesor González Montejo.

Pero concluido el primer curso, seguía Táuler careciendo de solicitudes de alumnos para asistir a Somosierra, dado que no se había convocado la actividad en su momento y con la debida planificación. A finales de Agosto, se encontró con que tenía que “pescar” rápidamente a algunos alumnos que pudieran ocupar tan tardías plazas.

De entre los centenares de solicitudes sobrantes, podría haber convocado a alumnos nuevos y sin experiencia, para hacer un Curso “C”, directamente a torno. Pero eso era algo impensable y estaba predestinado al fracaso más estrepitoso. Miguel Táuler lo sabía bien. Numerosos intentos precedentes ya lo habían demostrado. La única actividad que podía tener cierta justificación en Somosierra, era la relacionada con calificaciones de Torno y siempre reservadas a pilotos con la mayor experiencia previa posible.

Por eso debió pensar en nosotros para que cubriéramos aquel hueco. Éramos un grupo que, por número, experiencia, antigüedad, historial y demás, se ajustaba perfectamente al “perfil” y podíamos darle el rendimiento que necesitaba justificar en la Escuela de Somosierra. Pero coincidió que todos, o casi todos los Pajariperros, estábamos ocupados en el curso que tenía lugar, simultáneamente, en Ocaña.

De otro lado, Miguel Táuler era lo sobradamente inteligente como para imaginar que ninguno de nosotros se prestaría a cambiar un curso de buenas térmicas en Ocaña, por otro mucho más “descafeinado” en Somosierra. Cualquiera estaba al tanto de que, en el mismo número de días, podíamos volar tres o cuatro veces más horas en Ocaña que en Somosierra. Así que antes de llamarnos, debió darle vueltas a la cabeza para ofrecernos un “pastel” lo suficientemente apetitoso como para que aceptáramos el cambio a Somosierra que a él le interesaba.

Alrededor de dos años antes, la Sección de VSM del RACE, había solicitado a Aviación Civil que nos diera la oportunidad de obtener calificaciones para nuevos Remolcadores por Torno que pudieran operar en el Aeródromo de Mora. Ello era muy necesario en nuestro Club, porque, como ya he dicho, cargaban sobre las espaldas de Anselmo el 80 ó 90% de todos los remolques que hacíamos. La calificación de Remolcadores era otro de los temas que Miguel Táuler había ido demorando, con unos u otros pretextos. Cuando le interesaba posponer algo, tenía una habilidad especial para que, sin que los papeles se perdieran o denegaran definitivamente, entraran en un interminable “trámite” de meses o años.

Cuando le corrió prisa convencernos para que ocupáramos aquellas plazas de Somosierra en 1.969, se “acordó” de que existía la antigua solicitud de Calificaciones de Remolcadores por Torno y la desempolvó. Ese fue el “pastel” perfecto que nos ofreció a cambio. Ambas partes firmamos un contrato tácito. Miguel Táuler accedía a que, por fin, hiciéramos el Curso de Remolcadores en Somosierra. Nosotros le aliviábamos de la patata caliente que para él suponía haber estado insistiendo sobre la apertura de Somosierra y haberse encontrado, al final, sin alumnos que mandar allí. Un irreprochable ejercicio de “toma y daca” que no hubiera tenido lugar con mayor limpieza, discreción y seriedad ni en Sicilia.

El último vuelo del curso de Ocaña lo tengo anotado el viernes 29/08/69. Pero el siguiente en Somosierra no lo hice hasta el viernes siguientes (05/09/69.). De donde puede deducirse que estuvimos de “negociaciones” con Miguel Táuler casi una semana completa. Inicialmente, todo aquello era bastante raro: Tardamos algunos días en enterarnos del calado y alcance que tenían los dos únicos términos ya explicados del “contrato”. Asistencia a Somosierra, a cambio de Calificaciones en nuestras Licencias. Cuando todo estuvo claro, aceptamos el traslado a Somosierra. Nos interesaba mucho materializar aquellas calificaciones. Ello iba a suponer un notable empuje para la operatividad de Mora.

Augusto Núñez no hizo el menor comentario al respecto, pero fue evidente su desagrado por el hecho de que unos alumnos de su Escuela fuéramos “transferidos” a otra, cuando el Curso estaba aún a medias. Evidentemente, se trataba de una irregularidad. Creo que lo que más le molestó fue saber de quién provenía toda la movida, a pesar de que el escrito fuera firmado por el Coronel Arnau.

Pacangas y Fernan ya disponían de sus calificaciones de RT y no debían tener interés en obtener las de Remolcadores. O puede que fuera por otro motivo. Recuerdo, vagamente, que una de las exigencias de Aviación Civil para poder optar a la calificación de remolcador de torno, era el disponer de Permiso de Conducir. Seguramente, Fernan y Paco no tuvieran aún dicho Permiso. El caso es que decidieron quedarse en Ocaña, hasta terminar el curso de entrenamiento que todos estábamos haciendo. Ya he explicado la trepidante actividad en que Juanchi estaba envuelto por la “mili”, Iberia y su curso instrumental. Así que tampoco pudo acudir a Somosierra.

Los otros cuatro artistas, fuimos a Somosierra. Allí nos presentamos: Angelito, Alfonso, Carlangas y este cronista. El Pulpo López tenía entonces mucho contacto con nosotros y no me acuerdo cómo se enteró o le informamos del improvisado curso de Somosierra. Como también él se ajustaba al “perfil”, Miguel Táuler estuvo encantado de incluirle. Con lo que, en total, aquella promoción quedó compuesta por los cinco mencionados. Menguado elenco para toda una Escuela.

Los profesores eran los tres habituales de los últimos años en Somosierra: Jaime Táuler Gelabert (hermano de Miguel y Jefe de la Escuela), José Cruz Hesles y José María González Montejo. Conocían perfectamente las intensas andanzas que aquel reducido grupo de alumnos habíamos tenido en los últimos años. Y, aunque con matices, apreciaban positivamente nuestra afición y espíritu.

Recibimos una acogida inesperadamente cordial. Aún después de los tantos años transcurridos, creo que todos los asistentes, guardamos un muy grato recuerdo de aquel curso.

Dado que nos encontrábamos en familia, todo resultó divertido y cálido. Para empezar, en lugar de darnos alojamiento en las frías y poco acogedoras naves destinadas a los alumnos, nos acomodaron en el precioso chalé principal de la Escuela. Los profesores tenían sus viviendas familiares e individuales en el pueblo de Somosierra, al pie del Puerto. Así que nos autorizaron a ocupar las habitaciones que siempre habían sido para ellos. Una deferencia nunca antes vista hacia alumno alguno, que yo sepa.

El maravilloso chalé que nada tenía que envidiar a los que, en fotos y películas, hemos visto de El Tirol, estaba a nuestra disposición. Durante aquel curso, fue “nuestro”.

Corrían los primeros días de Septiembre de 1.969 y, por tanto, seguíamos en verano. Pero, aquel año, el otoño/invierno decidió adelantarse más de lo habitual. Al menos en las alturas de Somosierra. Durante el día, disfrutábamos de temperatura muy agradable, pero las noches y los amaneceres eran descaradamente frescos. Tanto que hasta llegó a caernos la primera nevada de la temporada. Tengo fotografías de aquellos días, en las que aparecemos los amiguetes, ante el chalé de la Escuela, con la Sierra Cebollera nevada, al fondo. Todos, lo mejor abrigados que podíamos. Todos, menos el excéntrico Pulpo. A él debió parecerle más apropiado, en aquel paisaje alpino, mimetizarse de tirolés y aparece en pantalón corto de cuero, el tío.



8-3 Jesús López, con atuendo veraniego, y los Pajariperros A.Navarro, C. Valle, A. García y A. M-Moneo en la balaustrada del edificio central, con el hangar al fondo. Septiembre 1969.

La bajada de temperaturas, nos dio pié y disculpa para encender la hermosa Chimenea y cobijarnos “dentro” de ella. No me acuerdo de dónde salió una botella de brandy, pero noche tras noche, la fuimos vaciando, de forma juiciosa y comedida. Al amor de la lumbre de aquel hogar. Las divertidas y disparatadas tertulias de amigos, eran el perfecto colofón de cada día de vuelos. Porque se me ha olvidado decir que también volábamos.

Me correspondió depender del profesor González Montejo. Buenísima persona y conocido de tiempo atrás. Pero nunca antes había volado con él. El primer día me dio un doble mando de 5 minutos, a bordo de un Alexander Schleicher Ka-4 “Rhönlerche”. Era mi primer vuelo en dicho biplaza. No quedé magnetizado por sus encantos. A pesar de ello, debo reconocer que tiene unas prestaciones que superan, con mucho, a las del mejor de los paraguas. El siguiente vuelo fue ya mi suelta en “Rhönlerche” (“Releches”, como siempre le conocimos en España).

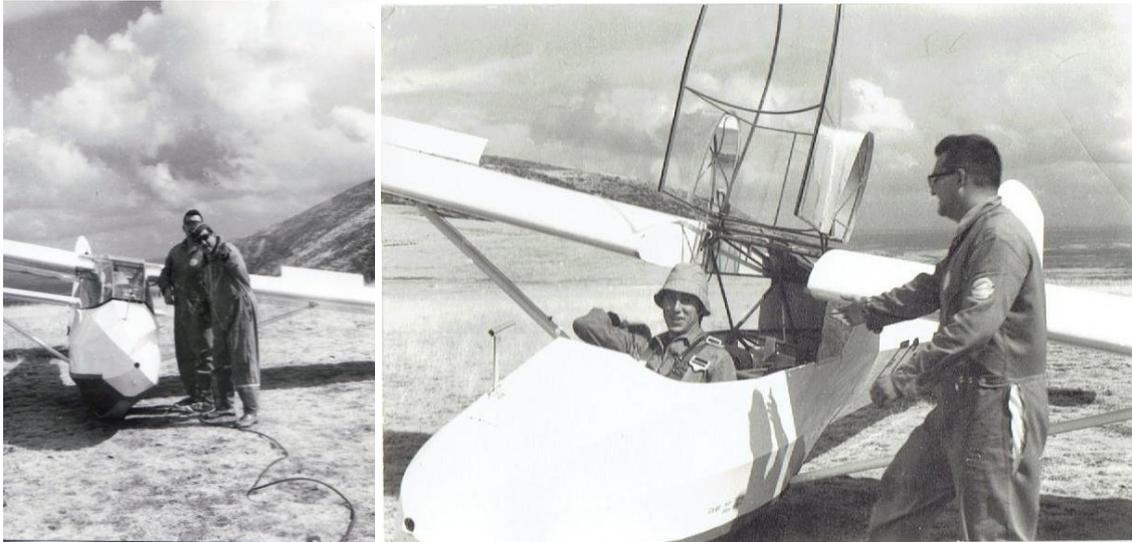
Desde entonces, alterné vuelos en “Rhönlerche” o “Swallow”, que eran los dos únicos tipos de veleros disponibles aquel año en Somosierra. En Monflorite rehuía los “Pepsicolos” para volar los “Spatz”. Pero en el caso de Somosierra me mostraba mucho más proclive al “Madero” que al “Releches”. Cosas de la vida y sus circunstancias en cada momento.

La poca propicia meteorología y el bajo rendimiento de los remolques por torno, no permitieron grandes proezas. La mayoría de mis vuelos fueron de subir y bajar. Poco más. Solo tengo apuntados tres en que pudiera superar la media hora de duración. Tres en todo el curso. Hasta donde recuerdo, mis compañeros debieron tener un éxito muy parecido al mío. En lo tocante a vuelos, Somosierra siempre daba unas cosechas muy pobres.

Por entonces, Carlitos Valle llevaba ya muchas salidas, en Mora y en solitario, remolcado por nuestro torno. Sin embargo, aún carecía de su calificación de RT, para poder hacerlo dentro de la legalidad normativa. Así que, en aquel curso de Somosierra y a todos los efectos oficiales, debía ser instruido y alcanzar esa calificación. Tras varios dobles mandos con Jaime Táuler, el día 11/09/69, hizo su suelta oficial a torno. Tengo una foto tomada tras el aterrizaje de aquel “primer” vuelo. En la instantánea, Cebolla acababa de abrir la cúpula de su “Rhönlerche” y se ve a Angelito acercándose a él con la mano derecha tendida para felicitarle por tan emocionante logro. El gesto del Gordito pretende estar cargado de solemnidad. No sé si será idea mía, pero creo percibir cierta sorna en el ambiente. Casi quiero recordar que la hubo, realmente. Diría que están los dos a punto de partirse de la risa [foto 8-4].

Aparte de ese logro de Carlos, el objetivo principal de haber acudido a Somosierra, era conseguir, todos nosotros, la calificación de Remolcadores de Torno. Así que a ello le dedicamos especial interés, desde el primer día del curso.

Durante todas las jornadas de vuelo, al menos dos de nosotros, nos convertimos en compañeros inseparables del profesor que desempeñaba la misión de remolcador, en la caseta del torno. Porque aquella Escuela estaba tan bien dotada que contaba con un torno para cada pista y cada torno tenía un emplazamiento fijo, dentro de su correspondiente caseta, construida al efecto. Y no como nosotros que, en Mora, siempre teníamos que andar cambiando el solitario torno de cabecera, según viniera el viento.



8-4 Angel García presencia las últimas instrucciones de Jaime Tauler a Carlos Valle en su “suelta” a torno y felicita al piloto tras el aterrizaje. Septiembre 1969.

Las noches seguían siendo frías. En pocos días la chimenea acabó quemando la poca leña que habíamos encontrado almacenada tras uno de los bancos de aquella habitación. Ya he dicho que al amor de esa lumbre, lo pasábamos muy bien. Pero estábamos allí varias horas cada noche y el hogar consumía mucha madera. Cuando Jaime Táuler se enteró de que ya no teníamos leña, nos autorizó a que echáramos a la chimenea los retales de maderas viejas que había en el Taller de la Escuela. Taller del que, con tanta devoción artesana, se ocupaban el Sr. Santamarta y Boni.

En el Taller encontramos, entre otras cosas, muchos patines ventrales de Kranich II. Ya he informado, mucho más atrás, que esos biplazas habían sido dados de baja en 1.963. Pero allí seguían guardando los recambios para los ya desaparecidos veleros. Patines inútiles, a todas luces. De verdad que sentimos remordimiento y lo comentamos entre nosotros. Pero el frío pudo más y, al final, los patines de Kranich fueron a cumplir su último servicio, convirtiéndose en calor y cenizas. Aunque ningún lugar más digno y hermoso para la inmolación que aquella preciosa chimenea. Ni hará falta decir que eran unos patines sin estrenar y perfectos. Como hechos por el Sr. Santamarta. Debía haberle llevado horas y horas su corte, curvatura, encoladura, prensado y meticulosa fijación de sus herrajes de sujección. Ahora lamento mucho que no guardáramos, como recuerdo, al menos uno de ellos. Debía figurar en el frontispicio de nuestra chimenea de Lillo.

Una de aquellas noches, se lió tormenta sobre la Escuela. Tremenda. Rayos, truenos y centellas en cantidad que dudo llegara a ver alguna vez el propio capitán Haddock. En la misma montaña, estos fenómenos son especialmente impresionantes y espectaculares. Incluso para gente poco timorata.

Habíamos cenado ya y estábamos reunidos alrededor de la chimenea. Teníamos apagadas todas las luces eléctricas. Solo nos iluminaban las llamas que proporcionaba aquella lumbre y los descomunales chispazos eléctricos provenientes de la tormenta exterior.



8-5 Jesús López arrimándose al fuego con el pretexto de atenderlo. Arde un patín quebrado por la mitad. Sentados: C. Valle, A. Navarro, A. M-Moneo y A. García. Septiembre 1969.



8-6 La añorada chimenea en el abandono actual. Julio 2015.



8-7 Sorbos de Fundador al amor del fuego. Mismos personajes. Septiembre 1969.



8-8 Cultura y contemplación en el rincón noble de la sala. Septiembre 1969.

Les dábamos amorosos chupitos a nuestras copichuelas de coñac. Por el ventanal de la Biblioteca, veíamos el aparato eléctrico que tachonaba el cielo. Los chispazos eran casi continuos. Y ensordecedores, de verdad. No tenía sentido hablar, porque no habríamos podido oírnos. La lluvia estuvo cayendo muchas horas Y con una intensidad de las que llaman la atención. Una cortina casi impenetrable. Lo que suele denominarse como un diluvio. Cuando nos acostamos, todavía seguía jarreando.

En estas situaciones uno no puede evitar sentir una sensación de alivio por la gran suerte que supone estar a cubierto. Debe ser algo primitivo que hace retrotraer nuestro instinto a las lejanas cavernas de nuestros antepasados.

La intendencia fue también muy atípica en aquel curso. Ya sabemos que no estaba prevista la organización de actividad en Somosierra para 1.969. Así que cuando, finalmente y de mala manera, consiguieron los hermanos Táuler que se llevara a cabo, era demasiado tarde para disponerlo todo de la forma habitual. Una de las cosas que no pudieron contratar, fue el servicio de cocina.

En el curso anterior al nuestro (en el que estuvo Eugenio), supongo que la OJE se había arreglado por sus propios medios y recursos, que no eran pocos. Pero nosotros nos encontramos sin pitanza prevista. Este era un tema que le preocupó al Jefe de la Escuela, de forma extraordinaria. Jaime Táuler siempre fue muy paternal con sus alumnos y tomaba cualquier problema de ellos como propio. Sin duda exageraba en ese punto. Y sin duda, había que agradecersele.

El primer día nos informó de la situación. Le contestamos que teníamos cierta experiencia para arreglarnos por nuestra cuenta y que no se preocupara de la comida. Ya nos ocuparíamos nosotros. No íbamos a quedarnos sin comer.

Pero no se despreocupó, en absoluto. Todo lo contrario. En ese mismo momento y antes de abrir los hangares para empezar el primer vuelo, obligó a que bajáramos al pueblo y nos acompañó personalmente. En las dos pequeñas tiendas que entonces había en Somosierra y delante de él, tuvimos que comprar de todo, para muchos días. Leche, pasta, queso, carne, huevos, yogures, fiambres, fruta y no sé cuantas cosas más. Porque no quería que pasáramos hambre. Estaba obsesionado con ello.

Así que, desde el primer momento, corrió de nuestra cuenta el condumio. El "Catering", como dice ahora cualquier gilipollas que se precie. Para ello, ocupamos la cámara frigorífica y la cocina de la Escuela. Aquella cocina, en cursos pasados, había dado de desayunar, comer y cenar a promociones de más de 50 alumnos. Por tanto, era muy grande.

Guardo unas encantadoras fotos en que estamos nosotros cinco, luciendo primorosas habilidades culinarias, alrededor del enorme fogón. Pero confieso que, en aquel caso, posábamos para salir en las fotos. Porque casi ninguno entendíamos una higa sobre guisos. Yo el que menos.

De nuevo, era Angelito el que gobernaba la cocina y nuestra dieta. Aunque nos metiéramos con él e hiciéramos burlas sobre sus sopitas de glutamato monosódico, lo cierto es que, una vez más, le debíamos el poder comer caliente. Al menos, se lo debimos agradecer.

Rara era la comida o cena en que no se presentaba Jaime Táuler, por sorpresa, para fiscalizar qué comíamos y cuánto comíamos. Tenía que comprobarlo con sus propios ojos, para estar seguro de que seguíamos bien alimentados. Y siempre se interesaba por los víveres que aún teníamos en la cámara, instándonos a que los repusiéramos con la mayor antelación posible.

Después de volar poco y de haber disfrutado mucho con los sucesos ya contados y muchos otros que se me habrán ido de la cabeza, llegó el sábado 13 de Septiembre y se terminó el curso. También tengo una instantánea [foto 8-9], de ese día, en que estamos los tres profesores y los cinco alumnos, delante de la fachada principal del chalé de la Escuela. Aquel día había subido a visitarnos Enrique Arnau, hijo del Coronel Arnau (Gran Jefe de la Sección de Aviación General y Deportiva). También él está en la foto. De izquierda a derecha y de arriba a abajo: Enrique Arnau, José Cruz, Jaime Táuler, Alfonso Navarro, José María González Montejo, Pulpo López, Antonio Martínez-Moneo, Angelito García y Cebolla Valle.



8-9 Entrada al edificio central, 13 de Septiembre 1969.
Personajes relacionados en el texto precedente.

Con ser importante el haberlo pasado bien, lo era aún más que los planes salieran de acuerdo a lo previsto. Todos nosotros habíamos conseguido las calificaciones como remolcadores de torno. Carlangas, además, su RT ya comentado. Un importante avance para la operatividad futura del Club de Mora. Muy importante. (AMM)

Seguramente esta estancia del grupo pajariperril en régimen de gozosa posesión exclusiva de la Escuela, marca un punto singular y significativo en la historia de la misma. Los únicos “monopolios” temporales que se le pudieran comparar serían los cursos y Campamentos de la OJE, pero, sujetos a otra disciplina y con otros apoyos, eran otra cosa. Para atraer usuarios de manera más continuada había que imaginar alternativas.



8-10 Promoción de la OJE con unas admiradoras.
Eugenio Martínez primero por la izquierda. 1969.

Entre los meses de Septiembre y Noviembre de 1.969, Aviación Civil llevó a cabo, en la Escuela de Somosierra, una nueva modalidad de pseudo-curso de VSM. En este caso, a título experimental. Supongo que siempre con el propósito, ya conocido, de justificar allí toda la actividad posible. Y, con ello, intentar aplacar los malos vientos que, desde las alturas, seguían amenazando con el cierre de la Escuela. No hace falta ser muy listo para adivinar de dónde seguía partiendo aquella heroica cruzada a favor de que superviviera la Escuela.

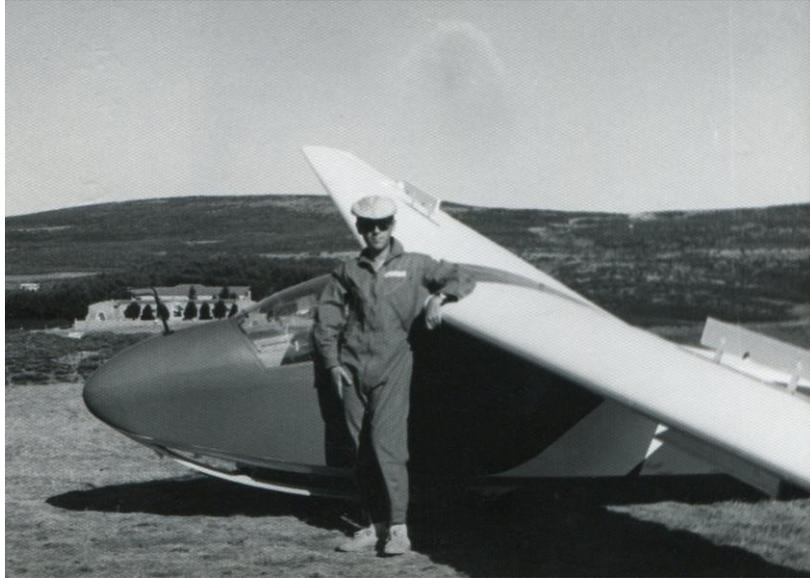
La cosa volvía a estar relacionada con la Organización Juvenil Española y un selecto grupo de sus chavales aficionados al VSM. Como en plena temporada de estudios era imposible contar con ellos para un curso normal, se ideó la novedad de volar los fines de semana. Rara cosa. Muy rara. Porque en las Escuelas Oficiales nunca se voló en fines de semana.

Los profesores Jaime Táuler y José María González Montejo, demostrando, una vez más, su afición y entrega, se presentaron voluntarios para trabajar en aquel ensayo. Hasta el propio coronel Arnau, Jefe de la Sección de Aviación Civil, subía personalmente a Somosierra algunos de esos días. Las expediciones, salían de Madrid, cada fin de semana, a bordo de un Land-Rover largo del Ejército del Aire. Vehículo que solía ir repleto de todos los chicos voluntarios de la OJE que en él cabían. Entre ellos nuestros ya conocidos: Paco Hernández Rodero, Fernan Iglesia Lachica, Jesús López García, Eugenito Martínez Sáinz y Luis Saz Pérez. Más dos “javieres” que aún no habían aparecido en este relato: Javi Gaviria y Javier (El Gordas). Por motivos diametralmente opuestos, estos dos últimos eran (y espero que sigan siendo) notables personajes.

Pasaron bastante frío y volaron muy poco. Contratiempos perfectamente previsibles en aquella época del año y en Somosierra. (AMM)



8-11 El coronel Joaquín Arnau, jefe de la Sección de Aviación General y Deportiva, en visita con cuadros de la OJE.



8-12 Jesús López con uno de los Swallow. Agosto 1968.



8-13 Ante el Blanik y el Bergfalke, de izq. a dcha. en ambos casos, Paco H. Rodero y Fernando Iglesia. La primera foto ilustra claramente la meteorología serrana. Septiembre 1968.

Pasan los años y...

La Escuela de Somosierra continuaba estando en su ya conocida situación de futuro incierto. Oficialmente, seguía abierta. Pero, en realidad, tenía una actividad cada vez más reducida. Con un par de cursos anuales que se celebraban aprovechando el centro del verano. Cursos que estaban muy poco solicitados y que, por las razones técnicas y orográficas ya explicadas, solo podían destinarse a alumnos experimentados y fiables. Los hermanos Táuler continuaban haciendo todo lo que estaba en sus manos para que no se cerrara aquel Centro al que tanto cariño tenían.

Lo normal es que mi preferencia hubiera sido la de encajarme en otro curso de Monflorite u Ocaña, para poder compensar la “sequía” volovelística de ese año. Pero por mis circunstancias y por las de mis amigos, al fin nos interesó más poder simultanear los vuelos con otras actividades que nos obligaban a tener Madrid más a mano y, por tanto, a no permanecer internos en una escuela. Así que volvimos a practicar la ya conocida modalidad de Entrenamiento Esporádico. Lo que nos permitía presentarnos a volar cuando podíamos y nos venía bien. En ese privilegiado régimen estuvimos los meses de Junio, Julio y Agosto de 1.973.

Por otra parte, la amable acogida que siempre nos dispensaron en Somosierra, era motivo que compensaba el menor número de horas que allí se volaba. Estábamos al corriente de que la clausura de la Escuela pendía de un hilo. Era un “secreto” que conocíamos todos en el mundillo del VSM. Así que no fue necesario que nos explicaran muy a fondo que nuestra presencia, sin ser imprescindible, resultaba muy conveniente para justificar un mínimo de actividad.

No tengo fotografías ni otras referencias de aquel Curso. Solo los datos de mi cartilla de vuelo. A pesar de lo cual, creo que los asistentes fuimos: Angelito García, Manolo Valle y el cronista de servicio. Podría ser que, algún día, también nos acompañara y volara Carlitos Valle; pero no estoy seguro. En cualquier caso, muy reducido elenco. Como esperábamos, el curso de velero, resultó cordial y amistoso. Con el familiar ambiente ya conocido de cuatro veranos antes, cuando sacamos las calificaciones de remolcadores.

La mayoría de los vuelos fueron desesperantemente cortos, como también nos temíamos. Ya se sabe que ese es el tributo que hay que pagarle siempre al remolque por torno. Más aún en Somosierra. Pero las muy divertidas tertulias que solía protagonizar el Jefe de la Escuela, después de los vuelos, nos hicieron muy agradable la asistencia.

Me parece curioso destacar que la Jefatura de Escuela le pesaba a Jaime Táuler como un peñasco. Durante las horas de actividad, se mostraba siempre tenso, nervioso e irritable. Su exagerado sentido de responsabilidad y el pavor a un posible accidente, le agobiaban. Era su forma de ser. Nunca pudo superarlo. Pero en cuanto terminaban los vuelos y cerrábamos el hangar, su humor cambiaba de forma espectacular. Entonces afloraban sus múltiples y divertidísimas historias. Esas que cuenta con un salero especial e inimitable. Batallas con las que nos partíamos de risa y, a veces, se alargaban durante horas.

Entre los días 10 de Junio y 05 de Julio de 1.974, volvimos a otro de aquellos cursos especiales que nos hacían a medida en la Escuela de Somosierra.

Por la fórmula del Entrenamiento Esporádico, estuvimos yendo a volar a aquella querida Escuela, siempre que nuestras jornadas libres nos lo permitieron. Estábamos definitivamente catalogados como alumnos fiables y, en consecuencia, nos dejaban volar solos, tanto los “Swallow” como los “Rhönlerche”, a nuestro libre albedrío. Allí no había más veleros.

Como de costumbre, debió haber una meteorología bastante medianeja, porque casi todos los vuelos que tengo apuntados son poco brillantes. Aún así, coincidió que casi todos los vuelos medianamente largos (más de media hora) que hice en Somosierra aquel verano, fueron a bordo de los torpísimos "Releches". (AMM)



8-14 Swallow preparando el despegue con el torno de la Laguna. Jaime Tauler (a la derecha) vuelve a la plataforma tras dar sus instrucciones.



8-15 Jaime Tauler retoma el control de la operación desde la radio.



8-16 Pidiendo un paracaídas para el Bergfalke, ... o catando el viento con el dedo? 1977.

De carácter entrañable e irrepitible humor surrealista, Jaime Tauler ocupó sin duda un lugar especial en el recuerdo de quienes pasaron por Somosierra, tanto los alumnos como el personal de servicio. La relación humana con él fue siempre muy cálida y, en los sentimientos de afecto, todos asocian la Escuela a su persona. Sin duda debieron repetirse allí situaciones similares a la siguiente anécdota, acaecida en la Escuela de Ocaña a finales de los años 60:

Santos (el conductor de la Escuela), era un personaje que atesoraba toda la filosofía manchega heredada de sus ancestros. Una especie de Sancho Panza, pero con el magín aún más despierto. Agudos sentidos de la observación y del humor que debían haberle alcanzado por puro autodidactismo rural.

Justo en aquella fecha, Jaime Táuler había dado ya suficientes dobles mandos en "Blanik" a uno de sus alumnos y creyó llegado el momento de someterle a su primera suelta. No recuerdo el nombre de aquel alumno.

Hizo que el chaval se pusiera el paracaídas, el casco protector de la cabeza, se acomodara en la cabina del "Swallow" que iba a ser su montura y le ató con fuerza los atalajes de cintura y hombros.

Si en circunstancias normales Jaime Táuler era ya inusualmente prolijo y reiterativo en lo de velar por sus alumnos, la preocupación y los nervios se hacían más evidentes ante la tesitura de una primera suelta. Por delante de cualquier otro momento de su vida.

No cronometró la perorata pre-vuelo, pero debió durar entre veinte y treinta minutos. Sin exagerar. Porque puesto a exagerar, hasta podría decir que se llevó dos semanas.

Que sí: "A la avioneta hay que seguirla a la misma altura y ni a la derecha ni a la izquierda".

Que sí: "80, 80, 80, 80". Para remarcar la velocidad de la que no debía bajar un solo momento el anemómetro.

Que sí: "Coordinar todos los virajes con suavidad. Con pié y palanca. Con pié y palanca. Con pié y palanca".

Que sí: "Con 200 metros: Viento en Cola". Para que no se quedara bajo en el circuito de aproximación.

Que sí: "El tramo de Base tiene que marcarse perfectamente perpendicular al eje de la pista".

Que sí: "El tramo Final hay que enfilarlo desde lejos, para que haya espacio en que hacer todas las posibles correcciones necesarias de última hora".

Que sí: "Atento a sacar los frenos cuando yo te lo mande por la radio".

Todo ello (y más cosas que no me vienen a la cabeza) dicho, repetido, tripetido y cuatripetido hasta el aburrimiento. El pobre alumno en trance de suelta debía estar ya con los nervios en ebullición. A punto de bostezar o de huir despavorido.

Por fin, Jaime Táuler debió considerar que la teórica había sido suficiente e hizo intención de coger la cúpula del "Swallow" para encajarla sobre la cabina, dejando el velero listo para salir a volar, con el alumno a bordo. Precisamente entonces fue cuando Santos, el conductor, se acercó a Táuler con cierta premura y le interrumpió, diciendo: -Usted perdone, mi teniente; pero creo que se le ha olvidado decirle al muchacho que: "Al avión hay que darle siempre lo que pida"-.

Porque, en efecto, entre la retahila de tópicos que usaba para culturizar a sus alumnos, en aquella ocasión había olvidado mencionar la de que: "Al avión hay que darle siempre lo que pida". Que, por cierto, era de las que más usaba y abusaba.

(AMM)

Hay que recordar, en efecto, que durante los meses en que la climatología impedía el vuelo en Somosierra, sus profesores se incorporaban a la Escuela de Ocaña.



8-17 Jaime Tauler en el asiento trasero de un Bergfalke, listo para un nuevo vuelo de escuela. En primer término uno de los guardas del campo. 1977.

Hace poco tiempo, me contó Leto Martín que, en el mes de Junio de 1.975, consiguió su calificación de Remolque por Torno en la Escuela de Somosierra. Concretamente data el hecho el día 19/06/75. Entonces su profesor fue Jaime Táuler. Hizo los diez vuelos solo, a bordo de los poco agraciados “Releches”. La novedad del momento en aquella Escuela, era un “Pirat” (el EC-CEV). Lo voló, igualmente.

Le parecía algo maravilloso a Leto haber sido llamado a un Curso de Entrenamiento en el mes de Junio. Porque el pobre estaba acostumbrado a que solo se acordaran de él para los Cursos Oficiales de mala meteorología y que, en consecuencia, pocos querían.

Parece que, hasta entonces, no le habían reconocido en Aviación Civil el “Estatus” de piloto de fiar y merecedor de trato preferente. Esa categoría nunca existió oficialmente ni figuró una relación escrita con los nombres de aquellos elegidos para la gloria. Pero los que llevábamos años metidos en el negocio y lo conocíamos bien, sabíamos que era de crucial importancia alcanzar ese nivel. Aunque hubo personajes de poco fiar que llegaron a esa nunca declarada élite, lo cierto es que la gran mayoría de los bendecidos, eran gente de gran afición que llevaba años dando el callo y demostrando mucha entrega.

Sin saber entonces que Leto acababa de estar en Somosierra, en el Curso siguiente llegamos allí los Pajariperros con nuestro selecto Curso de Entrenamiento Esporádico. En los últimos años ya se había convertido en un clásico para nosotros. Nos venía muy cómodo, por la proximidad a Madrid y la flexibilidad que nos permitían en las asistencias.

Veo que también yo volé aquel año “Rhönlerche”, “Swallow” y “Pirat”. Era todo lo que había en Somosierra.

Ya he dicho que el EC-CEV fue el primer “Pirat” destinado en Somosierra y el Jefe de la Escuela lo mimaba como una vaca sagrada. Pero debe ser que de nosotros se fiaba porque, al igual que a Leto, también nos dejó volarlo, sin límites. De hecho, fue en el que más horas hice aquel Curso. Algunos vuelos bastante largos.

En resumen, muchos vuelos y no demasiadas horas, como siempre. Y, como siempre, también, un régimen de balneario. Vida relajada, batallitas, tertulias y muy buen ambiente.

(AMM)



8-18 Santiago Miranda Ferreras subiéndose al cotizadísimo Pirat. Julio 1975.



8-19 Leto Martín espera para su vuelo. Junio 1975.



8-20 De guardia al cuidado de la radio.



8-21 Un segundo Pirat incorporado posteriormente a la Escuela. Preparado con el paracaídas, Javier Gómez Zapiain. Junio 1977.

José Luís Tapia, del club de Igualada, también había sido objeto de cortejo por los profesores de Somosierra para ir a volar allí, pero la impresión que recibió de su estancia resulta algo más fuerte:

El año siguiente 1976, invitado por mi “profe” [en Ocaña] Jaime Tauler fui seleccionado para ir a hacer el Curso de Remolque Torno en Somosierra, Escuela de Vuelo en lo alto del puerto de Somosierra donde el mencionado Sr. Tauler era Director de la Escuela. Cuando vi como era el terreno en medio de unas colinas sin un palmo de terreno llano, comprendí por qué me había invitado. Era porque a aquel territorio, lanzados con cable de acero, cara al cielo sin ver el horizonte y con la única referencia del hilo, a 120/130 km/h, con planeadores de tela y tubo, que silbaban a toda “hostia”, subiendo en vertical, allí no quería ir nadie.

Los doble mandos y la suelta en Torno se hacían en unos aviones arriostrados de doble mando (tela y tubo, semejantes al Bergfalke) denominados Rhönlerche y el curso o la habilitación digamos, consistía en hacer diez vuelos solo con aquel sistema de lanzamiento; los vuelos duraban entre 5 y 12 minutos de los cuales el remolque hasta 350 m era de unos segundos, el resto era un “viento en cola” a ras de la montaña para enfilar una corta base y una final que parecía más un descenso de salto de trampolín en los Alpes que una aproximación aérea, ya que bajabas en paralelo a la montaña para ir a aterrizar a la siguiente colina, cara arriba. Si alguna vez pasáis con tiempo por el puerto de Somosierra, en lo alto de todo, a la derecha hay un desvío que va a dar a este complejo, que parece más una estación de esquí que un campo de vuelo (imposible despegar con remolque de avión).

He de confesar que nunca he pasado tanto miedo volando como el 26 de agosto de 1976 en la novena suelta a torno y primera en el Swallow en Somosierra, en que, silbando el avión a 120/130 km/h, subiendo en un ángulo superior a 45°, vi cómo las piernas me temblaban sin poder hacer nada. (JLT)



8-21 Swallow terminando su rotación en remolque con el torno de la Laguna. 1980.



8-22 Fotografías del aeromodelista valenciano Manuel Torres durante su curso de remolque a torno. Despegue con el torno de la Laguna. Junio 1980.



8-23 Ascenso a 45°, que probablemente podían superarse con el torno N por la elevación de este último respecto de la pista. Junio 1980.

Fuera de estos cursos especiales y “entrenamientos esporádicos”, la OJE por su parte seguía organizando cursos específicos A y B para los muchachos de sus filas, además de Campamentos Aeronáuticos más interdisciplinarios que incluían el Aeromodelismo y otras actividades de cultura aeronáutica. Se remonta a Julio/Agosto de 1956 la organización, bajo la dirección de Manuel Guisado, del primer Campamento de que tenemos noticia, y hay referencia de otros hasta al menos 1973. Ciertamente estas actividades contribuían a dar vida y digno uso aeronáutico a aquellas instalaciones.



8-24 Alumnos de la OJE llevando un SG-38 hacia la manga al comienzo de una jornada tampoco muy radiante. A la dcha. del edificio se observa, como en la foto 7-8, la gran tienda que cobijaba en los años 60 las actividades mencionadas.

Además de los profesores, obligado homenaje y recuerdo merece el resto del personal que hizo posible la vida de la Escuela, y con ella la realización de los sueños de quienes allí volaron, sobre todo en los años finales de lucha por su supervivencia. Oficina, cocina, personal de limpieza y mantenimiento, guardas, chóferes. Los simbolizamos en los virtuosos mecánicos del taller de veleros Santamarta y Boni [también en la foto 9-5].



8-25 Santamarta en su territorio. Como en las otras Escuelas oficiales, el taller, situado en el lado Norte del hangar, era un reino aparte con su ambiente y aromas especiales. Tras el Bergfalke en revisión, el cap. Morán, del Ejército de Tierra. 1977.



8-26 Santamarta ocupándose, a requerimiento de J.Tauler, de una de las radios Becker de maletín mientras el alumnado espera con impaciencia. El viejo hangar de madera ha desaparecido ya. 1975.



8-27 Las fuerzas vivas del taller de veleros montando la punta del ala de un Pirat en el hangar. Santamarta sujeta el borde marginal y Boni empuña con su mano dcha. el bulón de fijación. Al fondo la puerta de acceso al Almacén, situado al lado Sur del hangar. 1975.

9.- Vuelos gozosos

A diferencia de los numerosos vuelos notables y de récord nacionales e internacionales conseguidos en la Escuela de Monflorite, en Somosierra cabe reseñar solo un récord nacional, el de Ganancia de Altura conseguido por el profesor Enseñat el 25 de Noviembre de 1942 con 2.650 m en Baby, superando el de 2.275 m batido por Julián Sevillano en Monflorite a bordo de un Kranich II el mes de Junio anterior.

En cambio sí se pueden y deben mencionar los buenos vuelos de ladera que se hacían con viento Norte, condiciones que desgraciadamente solo se daban esporádicamente. En los primeros tiempos del lanzamiento con sandows éstos eran exclusiva de los profesores, partiendo de las inmediaciones del refugio de la ladera Norte con el Kranich, el Weihe o los Baby. En el libro de M. Tauler tenemos referencia de los siguientes:

El 18 de junio de 1942, Miguel Tauler hace su distancia del C de Plata en Baby, con 55 km y aterrizaje en Palazuelos de Ledesma.

El 17 de Julio, el mismo piloto y A. Núñez, en sendos Baby, hacen un interesante vuelo en nube.

El 29 de Abril de 1948, Jaime Tauler y Sebastián Almagro, en pareja en los Baby, hacen su distancia del C de Plata, aterrizando cerca de la Academia de Artillería en Segovia.

El 11 de Mayo, J. Tauler hace otro notable vuelo pasando por Piñuecar, La Salceda y regreso a Somosierra.

El 8 de Agosto de 1951, de nuevo J. Tauler y S. Almagro en pareja, alcanzan en vuelo de onda los 4.000 m con viento del Oeste.



9-1 Baby y Kranich sobre la ladera Norte.

No están recogidos en el libro de M. Tauler los vuelos más destacables de la época clásica, de la que en cierta manera representan el broche. Se trata de los realizados por el profesor Antonio Salinas a bordo del velero Slingsby T-34 Sky. El 25 de Agosto de 1961 efectúa una ganancia de altura, sobre el punto de suelta con el torno, de 3.364 m. Al día siguiente, 26 de Agosto, hace un vuelo hasta Torrecilla de Alcañiz (Teruel) de 295 km, y finalmente el 9 de Septiembre otro con aterrizaje en Lodares de Osma (Soria), en el que se le computan 318 km, con lo que completa las pruebas del C de Oro, registrado con el N°3 en el Real Aero Club de España. Pueden parecer modestos para los que hoy se hacen rutinariamente desde Santo Tomé con los modernos veleros de plástico, pero el mérito es indudable dadas las características del Sky.



9-2 A. Salinas en el Sky efectuando una pasada a la pista Norte.
NO-DO 1961.

En tiempos posteriores a los descritos, con el uso sistemático del torno y habiendo un mayor número de alumnos avanzados, los vuelos realmente largos y satisfactorios fueron más frecuentes.

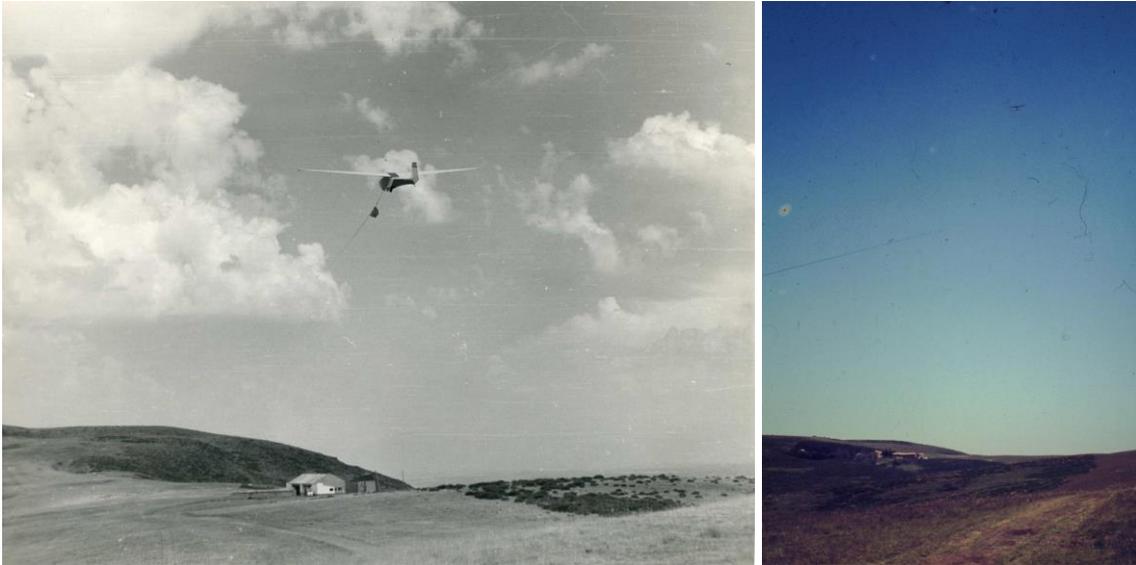
Aquel curso de entrenamiento llegó hasta su fin, sin pena ni gloria. Pero se vería sorprendentemente animado en su último día. El 30 de Agosto de 1.973, hizo acto de presencia un viento Norte-Noroeste, bastante fuerte. Perfecto para producir ascendencia orográfica en la gran ladera Norte. Situación infrecuente en Somosierra, durante el verano.

Aquel día, como de costumbre, debimos llegar a la Escuela después del mediodía. Seguramente después de comer. Con lo que nos perdimos varias horas de una ascendencia magnífica.

Creía yo recordar que fuí el primero en volar. Pero tengo a la vista las cartillas de vuelos de Juanchi y mía. En ellas compruebo que él despegó a las 16H.30m. y yo no lo hice hasta las 16H:56m. Por lo que es casi seguro que, entre su salida y la mía, estaría también la que hizo Angelito. Así que debí ser el último. Demasiado tarde, en cualquier caso. Caballero, cada uno de nosotros, en otros tantos "Swallow". EC-BHF el de Juanchi y EC-BHK el mío.

Recuerdo que, al probar las radios, en tierra, a mi Becker le dio por fallar en recepción. Emitía perfectamente, pero al altavoz no llegaba sonido. Y así siguió, por más que tocamos y retocamos todos los cables y conexiones que había a la vista. Dados los nervios que en estas situaciones se gastaba Jaime Táuler, dí por seguro que, sin disponer del equipo de radio plenamente operativo, no permitiría el despegue de mi "Swallow". Pero, después de pensárselo un buen rato, autorizó a que saliera. Me dijo que, puesto que mi emisión era nítida, si tenía algún problema, podría contarle perfectamente. Aunque resultaba evidente que la verdadera dificultad estaba en que yo no podía recibir instrucciones u órdenes de tierra. Teniendo en cuenta su ultra-conservador punto de vista acerca de la seguridad, me extrañó mucho aquel relajo en las costumbres. Sin duda debía ser considerado y apreciado como un gesto de confianza hacia mí, casi excepcional.

Como de costumbre, despegamos por la pista Norte. Durante el remolque, el viento me ayudó a hacer una buena ganancia de altura. En cuanto desenganché el cable, mantuve el mismo rumbo de la trepada y, casi inmediatamente, me monté en la poderosa masa de aire que ascendía desde la provincia de Segovia.



9-3 Swallow despegando desde la manga con el torno N y, a la dcha., a buena altura en el ascenso con el torno de la Laguna, visto desde el mismo (1977).

Hasta aquel momento, las únicas laderas en que mis amigos y yo habíamos volado, eran las de Monflorite y Mora. Ambas ridículamente pequeñas, si las comparamos con el macizo de Somosierra que tiene más de 1.000 Mtrs. de altura sobre la sub-meseta Norte. Empezar a volar con aquel impresionante desnivel, me dio la sensación de que nada tenía que ver con lo ya conocido. Era lo mismo que pasar de la teoría a la práctica. Del simulador virtual al vuelo real. Enseguida me rodeó esa sensación de grandiosidad que emana de las montañas.

Me alejé hacia el Oeste, hasta Los Colgadizos y regresé después al Puerto, ganando siempre altura, entre 1 y 2 m/s. En dos “ochos”, llegué bastante alto y tuve que desplazar mis paseos un poco más hacia el Norte, para separarme de las crestas y mantener la mejor zona de la ascendencia.

Los tres modestos “Pepsicolos” entrecruzando nuestros “ochos”, éramos un espectáculo de lo más divertido y vistoso. Guay, requeteguay.

Al rato de mantenernos allí, empecé a considerar la posibilidad de “saltar” al Este del Puerto, para intentar el apoyo en aquella parte de la Sierra, que es todavía más alta. No tenía experiencia al respecto, ni podía pedir consejos a través de la radio, porque ya se sabe que mi equipo no recibía. Pero la cosa era muy tentadora y, por pura lógica, aquella ascendencia tenía que ser aún mejor que la que estábamos aprovechando a Oeste del Puerto. Además, en el caso de que las cosas vinieran mal dadas, siempre me quedaba el recurso de regresar al seguro tramo ya conocido entre la Escuela y Los Colgadizos, para poder recuperarme. Así que, al poco rato de pensarlo y en un arranque heroico, me aventuré con un tramo mucho más largo hacia el Este. Recorrido en ligero descenso que me pareció arriesgadamente largo.

En aquel trance me vino a la memoria la primera vez que, en Monflorite, osé cruzar, yo solo, desde la Ladera de la Escuela hasta la Ladera Norte. También entonces se me hizo largo e incierto el recorrido. Pero aquello fue a bordo de un “Spatz” que es una máquina mucho más de fiar que un “Pepsicolo”.

Para dar ejemplo de unos andares poco ágiles y carentes de elegancia, solemos hacer referencia al “trotecillo gorrinero”. Creo que es una definición que también encaja con el planeo romo, ineficaz y torpe del “Swallow”. De tal guisa que podríamos extrapolar que el suyo es un “vuelecillo gorrinero”. Posiblemente cargado de esa buena voluntad que ponen en sus actos todos los seres simples y bienintencionados que no alcanzan para más. Pero “gorrinero”.

Cuando mi “Madero” y yo acabamos nuestro desplazamiento “gorrinero” y alcanzamos la ladera Este de la Cebollera. Estábamos como unos 300 o 400 Mtrs. por debajo de sus cumbres. A mi derecha el gran bosque que puebla buena parte de aquella pendiente. Me parece que es un pinar.

La ascendencia allí era muy buena. Así que enseguida deseché todos los anteriores reparos y me pegué a la ladera con fruición, mientras el variómetro no bajaba de 2 m/s. Tenía que mantener unos 30° de corrección de deriva para poder describir mi trayectoria paralela a la montaña. Lo que da idea de que el viento era bastante fuerte. Prácticamente como en una ascendencia orográfica con viento frío de invierno.

Según fui alargándome hacia el Este y ascendiendo más, mi variómetro empezó a rondar los 3 m/s. y, en algunos momentos, a rebasarlos un poco. Me acercaba rápidamente a la altura de las cumbres próximas y ya tenía a la vista la Estación de Esquí de La Pinilla. Aquello era exagerado. Una máquina de subir, en vuelo recto y nivelado. Estábamos en Agosto y había alguna que otra burbuja que subía por la ladera pero, en general, el flujo era bastante laminar. Muy agradable.

¡Señores: la Cebollera está tela marinera!- Anuncié por la radio, para información del personal. Suponía que mi equipo seguía emitiendo. Después del vuelo me confirmaron que así era. Al llegar sobre La Pinilla, inicié mi primer viraje de regreso. Para entonces estaba ya bastante más alto que todas las montañas circundantes. Pero la Escuela se había perdido de vista y me pareció enormemente lejana. Así que creí prudente no prolongar la excursión aún más e inicié otro largo tramo hacia el Oeste. Aunque la ascendencia orográfica seguía siendo completamente poderosa y fiable.

Poco antes de alcanzar, de nuevo, el Puerto de Somosierra, me crucé con otro “Swallow” que también había “saltado” desde el Oeste. Y al poco rato, también avisté al tercero que había hecho lo mismo. Juanchi y Angelito estaban disfrutando de aquella formidable ladera que era novedad para nosotros.

Cuando llevábamos volando más de una hora, apareció un cuarto velero en la ladera. En este caso se trababa de Jaime Táuler que, con toda probabilidad, tuvo envidia de lo mucho que estábamos disfrutando nosotros y se animó a agregarse. Eso decía mucho a favor de su mucha afición. Puede que fuera un cuarto “Pepsicolo”, pero no estoy seguro de que en Somosierra hubiera tantos. Más bien creo que su vuelo lo hiciera a bordo de uno de los biplazas “Rhönlerche”. Velero que, además, era muy de su gusto.

Los larguísimos “ochos” de kilómetros y kilómetros de largo, nada tenían que ver con los relamidos “ochos” que hacíamos en Mora, cuando solamente soplabo el viento para la corta Ladera del Castillo. A mí me tenía hipnotizado aquella forma de avanzar y avanzar, sin necesidad de cambiar de rumbo y manteniendo o ganando siempre altura. Un chollo. Y encima, sobre un paisaje de postal.

No tiene mucho más que contar un vuelo de ladera que, ya de por sí, suele ser de muy fácil ejecución. Casi todo el disfrute depende de la fuerza y dirección del viento que quiera soplar. Pero resultó tan gozoso para todos nosotros que todavía lo recordamos con una añoranza y un amor que ha trascendido al tiempo. Imposible hablar con Jaime Táuler sin que saque a colación, incluso ahora, aquella gran tarde de vuelo, sobre la grandiosa ladera de Somosierra.

Me acuerdo que, en el último “ocho”, decidí aventurarme mucho más hacia el Este. Rebasé el meridiano de Riaza y llegué hasta casi las Antenas de Alto Rey. Aunque todavía faltaban bastantes años para que llegaran a alzarse las tales antenas. En aquella ocasión, debí separarme, como mucho, 30 Kmtrs. de la Escuela de Somosierra. Pero el terreno era para mí desconocido y guardo la percepción de que, cuando decidí regresar, estaba ya rozando Almazán o Soria. Aunque no fuera tanto, insisto en el mérito que suponía llegar tan lejos, contando solo con el “vuelcillo gorrinero” de mi “Pepsicolo”.

Estuvimos en el aire alrededor de tres horas. Táuler algo menos. Bajamos porque creo recordar que la normativa oficial de la Escuela determinaba una hora de Alto el Vuelo. Juanchi tiene anotada su toma a las 19H.30m. y yo a las 19H.33m. Así que los cuatro debimos sobrepasar bastante aquella hora oficial de alto el vuelo que me parece estaba establecida a las 18H.

Podíamos haber alargado tan satisfactorio solaz, al menos hasta el ocaso. A mí me lo pidió mucho el cuerpo. (AMM)

Simplemente indicar que yo no salí entre Moneo y Juanchi, salí a las 16:19, es decir 37 minutos antes que D. Antonio. Yo no sé si en aquellos momentos llevábamos radio sin micro o no funcionaba la radio, el caso es que yo desde luego no soy consciente de haber hablado en aquel vuelo con nadie, pero la sensación que tengo es que el que saltó primero a la Cebollera fui yo, pero supongo que eso nos pasaría a todos porque yo creo que o íbamos sin micro, sin radio o en cualquier caso ¡callados como putas! habilidad que había que practicar en aquella época asiduamente. El caso es que con el paso de los años recordar aquel vuelo me sigue produciendo un placer especial, esa excitación que se produce cuando tomas las pequeñas grandes decisiones que te llevan a la Gloria ¡ahí es nada! ¡cruzar a la Cebollera! (AG)

Estos placenteros vuelos, fuera del indudable disfrute de la solemnidad del paisaje serrano y de la visión de la propia Escuela desde el aire, raramente buscaban la consecución de insignias FAI. El vuelo en esos parajes era ya bastante desafío de por sí. En la primera época, la conquista de laureles deportivos, o el intento, era privilegio exclusivo de los profesores y sólo cuando el número de alumnos formados -cuyos vuelos de entrenamiento empezaron a ser una parte substancial de la menguante actividad- fue significativo, comenzó a abrirse la posibilidad a estos últimos.



9-4 La Escuela desde el aire, vista desde el Suroeste. Foto de L. Saz. Agosto 1968.

Cuando las condiciones eran prometedoras, los deseos de homologar sus vuelos proveían a preparar los barógrafos y luego a celebrar convenientemente sus éxitos.



9-5 Onofre Rodríguez Fdez. ahumando la lámina de un barógrafo Winter. Boni observa. 1978.



9-6 Onofre Rodríguez escanciando sidra, presentes los prof. Montejo, Cruz y J.Tauler. 1978.

Uno de éstos es la prueba conseguida por Angel García:

El 26/08/67 despegué a las 11:48 en un Swallow, cuando se estaba montando una tormenta bastante maja; tuve suerte y no cayó ningún rayo en el remolque, pero lo cierto es que conseguí la altura del “C de Plata” en un vuelo de 01:18. Tenía en el momento del despegue 6 h 32 m de vuelo. Y además me metí en nube, porque si no, no conseguía la altura... lo dicho, ¡Dios proteje la inocencia! (AG)

10.- Final y sustos

El ciclo histórico de las Escuelas Oficiales de VsM se cierra con la retirada del servicio de sus profesores, asimilados a grado militar, que en la estela de la Transición habían pasado a depender del Ejército del Aire a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes. El Real Decreto 1849/1981 declara a extinguir el escalafón. Por Orden Ministerial de 8 de Noviembre de 1984 y por franjas de edad, comienzan a hacerse efectivos los retiros y pases a la reserva, permaneciendo solo tres profesores en activo, pero ya por muy poco tiempo.

Con el motivo formal de falta de profesorado, consta Septiembre de 1987 como fecha oficial del cierre de la Escuela de Somosierra como sede de cursos organizados por la DGAC, pero esto se refiere a su conjunto, ya que debemos recordar que en los últimos tiempos la actividad se restringía al campo de Santo Tomé. Esa fecha es también la de la evacuación y definitivo abandono de las instalaciones de la Escuela de arriba, aunque en ella la actividad había cesado realmente en 1980. Tenemos escasas noticias sobre la misma en los últimos años de la década de los 70 y reproducimos las pocas que tenemos.

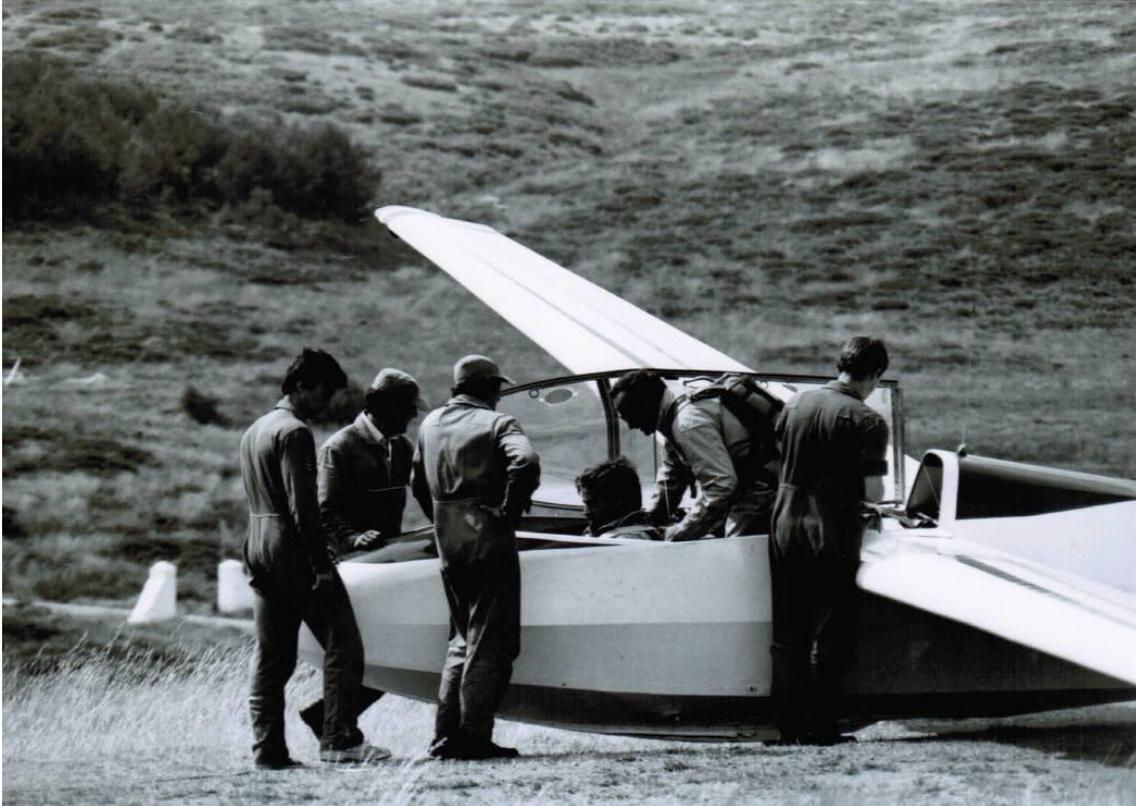
Luis Ignacio López nos cuenta:

En 1978 solicité un curso de perfeccionamiento y me dieron el de Somosierra donde obtuve el remolque torno, allí mi profesor fue Jaime Tauler, también estaba Cruz, entre los alumnos coincidí con Onofre que se estaba sacando el título de instructor, Lucía, Luis Aranguren que posteriormente se hizo piloto de helicópteros y falleció en un accidente, mas gente como un teniente del ejercito del aire que se apellidaba Tarruella, creo que era Francisco López Tarruella, en algún sitio debo de tener un cuaderno con sus nombres.

Mi cuñado, que se llama Pedro Oliver, también piloto de vuelo sin motor estuvo en el 77 y 78 conmigo, está en la foto en que Onofre está escanciando sidra [foto 9-6], justo es el que asoma la cabeza debajo de su brazo derecho.

De aquellos días tenemos los recuerdos de nuestros vuelos en Rhönlerche, yo volé también con Tauler en Bergfalke, las sueltas en torno y vuelos y aterrizajes en un sitio que nadie creía que se pudiera volar.

En 2001 hice un curso por Senasa en Santo Tomé de técnicas de vuelo en montaña, estuve en la escuela de Somosierra durmiendo un día con los instructores, uno de ellos Pedro Berlinches que fue mi instructor, se me cayó el alma a los pies como se dice, al ver las instalaciones, totalmente abandonadas y saqueadas, dormimos en una casa que era del guarda y que yo no recordaba del 78. (LIL)



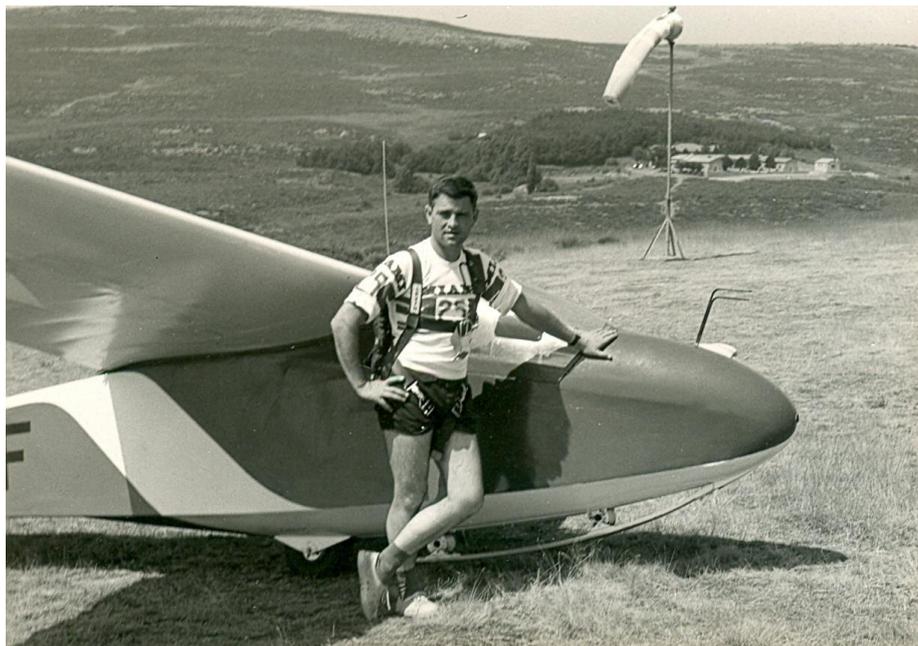
10-1 Jaime Tauler instalándose en el Bergfalke para un doblemando con despegue hacia el Sur. 1977.



10-2 Jaime Tauler explicando el desarrollo del lanzamiento antes del despegue de un Rhönlerche con el torno Sur. Agosto 1980.

Leto Martín se llevaba un susto importante, en el Curso de Entrenamiento que aquel año hizo en la Escuela de Somosierra.

El día 12 de Agosto de 1.980 salió remolcado a Torno por la Pista Norte, a bordo del “Swallow” EC-BHO. Al alcanzar la altura de suelta, tiró de la bola amarilla para abrir el gancho de remolque, pero la anilla del cable no se soltó. Ni a la segunda ni a la tercera, ni a la séptima intentona pudo deshacerse del cable. Una de las dos anillas se había atravesado y atorado dentro del aro del gancho. Con lo que tampoco funcionó el mecanismo automático de suelta de emergencia que tienen todos los ganchos de los “Maderos”. Situación muy apurada en un remolque por torno.



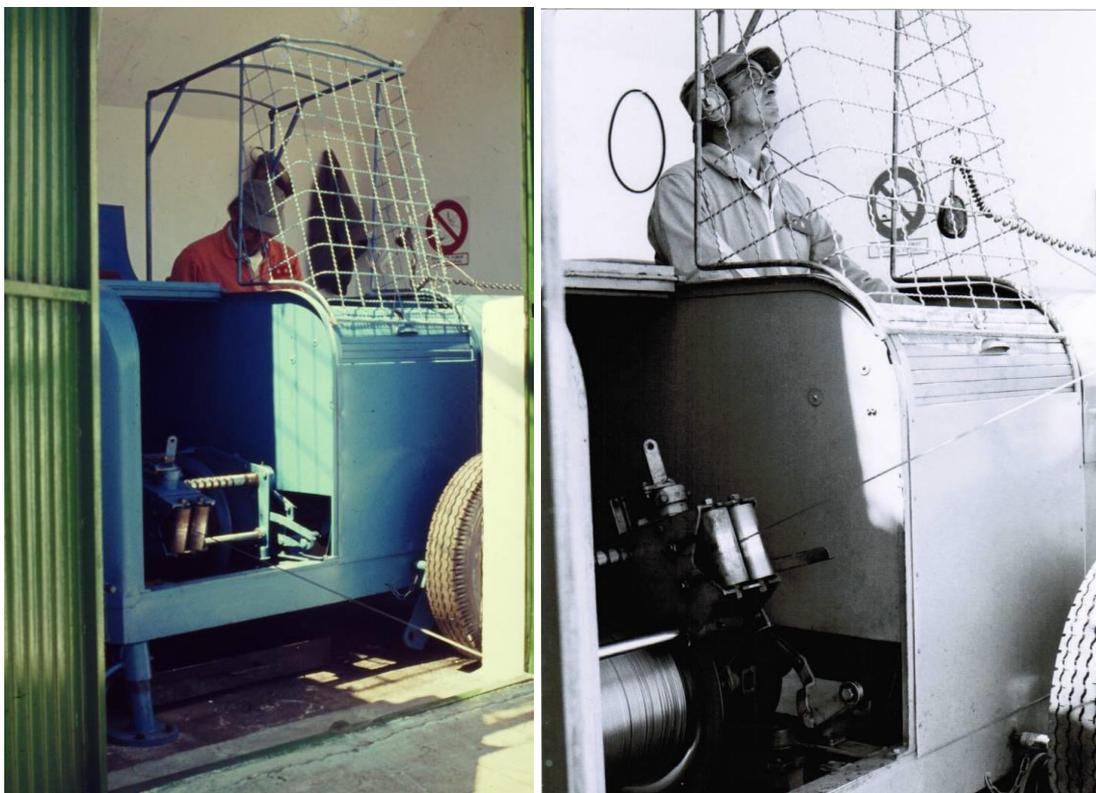
10-3 Leto Martín preparado para despegar en un Swallow con el torno N.

Su remolcador era el Profesor José Cruz. Que también se llevó el susto correspondiente, al ver que el velero no se soltaba, llegaba a rebasar su vertical e iniciaba el descenso hacia el Norte. Por suerte, Cruz reaccionó a tiempo y perfectamente. Tiró de la guillotina del torno, cortando el cable, a raíz del tambor. Gracias a ello, el “Swallow” quedó en vuelo libre, pero con unos 400 metros de cable trenzado de acero colgándole de la panza.

En aquella situación, el artista debió considerar (con gran acierto) que si intentaba virar para volver a la pista, corría un riesgo muy alto de enredar el larguísimo cable en algún árbol, piedra o matorral de los que abundan en la alta ladera que tan cerca estaba sobrevolando. Lo que hubiera supuesto exponerse a un final catastrófico, para él y para su velero. Así que decidió tirarse monte abajo, hacia el Norte, planeando hasta alcanzar el llano de la Provincia de Segovia.

De sobra sabemos que las características del “Swallow” no llaman la atención por su bondad. Pero si aún las empeoramos con el notable peso de aquel cable y su correspondiente resistencia aerodinámica, nos encontramos con que el coeficiente resultante solo debía ser ligeramente mayor que el de un palet de ladrillos. De forma

que la pendiente de caída resultó mucho menos airosa de lo que nuestro héroe se esperaba. El perfil del descenso (que no merece el tratamiento de coeficiente de planeo) fue casi paralelo a la ladera Norte.



10-4 El profesor Cruz a los mandos del torno Sur. La guillotina asoma en la parte superior del carro de guía y devanado del cable de remolque. 1977.

Terminado el desnivel, Leto eligió un terreno que le pareció apto para intentar la toma. Llanito próximo al Aeródromo de Santo Tomé.

Pero en aquella aproximación final, el cable de remolque que seguía arrastrando, se enredó con los hilos de una línea eléctrica de media tensión que se cruzaron en su camino. Aquel poderoso tirón cortó la línea, pero también consiguió desenganchar por fin las pertinaces anillas del interior del gancho de remolque. Aunque estuvo a punto de pegarse una buena castaña, finalmente pudo aterrizar normalmente. Ni el piloto ni su "Swallow" habían sufrido desperfecto alguno. Menos mal.

Parece ser que con aquel espectacular chispazo, quedaron soldados el cable de remolque y los de la conducción eléctrica. Todos ellos inutilizables. El agarrón dejó sin suministro eléctrico a todos los pueblos aledaños servidos por la línea recién cortada. Detalle que, al parecer, disgustó sobremanera al personal afectado. Más tarde, tanto Leto como los responsables de la Escuela, fingirían ignorar el hecho, para no exacerbar las bajas pasiones de los lugareños.

Nadie confesó el incidente. Como si nada hubiera pasado. La compañía eléctrica propietaria de la línea, aún debe estarse preguntando cómo demonios pudieron resultar cortados unos pacíficos cables que transcurrían en un paraje casi inaccesible y muy lejos de todo núcleo urbano.

También San Otto Lilienthal de Anklam le había echado una manita en aquella enrevesada emergencia a otro volovelista.

(AMM)

La historia de mi cable es simple. Todo ocurrió tal y como lo cuenta Antonio (ni me acuerdo de las veces que tiré de la bola, hasta poniendo la rodilla contra el tablero para hacer más fuerza), pero en cuanto vi lo que pasaba me preparé a aplicar lo que propone Wolf Hirth en su histórico manual, es decir: habiendo llegado a la vertical, más o menos, del torno, lo que sigue es que éste te tira hacia abajo verticalmente y la “solución” es la de hacer una espiral muy escarpada encima de aquél para ganar tiempo y dar con alguna solución, pero el ‘proto’ Cruz dio con ella enseguida, y antes de que pudiera yo hacer nada él ya había cizallado el cable. Lo otro es que el tirón que recibí fue justo cuando el “Swallow” se deslizaba por el prado escogido y noté el tirón muy seco, pero sin ruidos siniestros y enseguida el velerito se paró. No corrí ningún riesgo inherente a la trabazón del extremo del cable con los de la energía eléctrica y quedarme colgando o estampado contra el suelo. Todo fue muy fácil... (LM)

El problema con las anillas volvió a producirse el 12 de Octubre de 1985, ya en el campo de Santo Tomé:

En diversos libros y manuales de vuelo, había leído “el qué hacer en estos casos”. Espiral cerrada y aterrizar; algo fácil de leer, pero realizarlo con la torre de la iglesia debajo, el cementerio y los árboles lindantes, es otra cosa. Menos mal que cuando me disponía a realizar la maniobra cómo única salida, Luis Gómez Sajardo [el remolcador] que se percató de la situación, accionó el corte del cable y éste funcionó perfectamente. El Rhönlerche “saltó” literalmente al liberarse de su atadura, comenzando el vuelo libre ... vuelo libre sí, pero con cerca de 400 metros de cable colgados del morro del velero arrastrándolos por el suelo.

¿Qué había pasado?

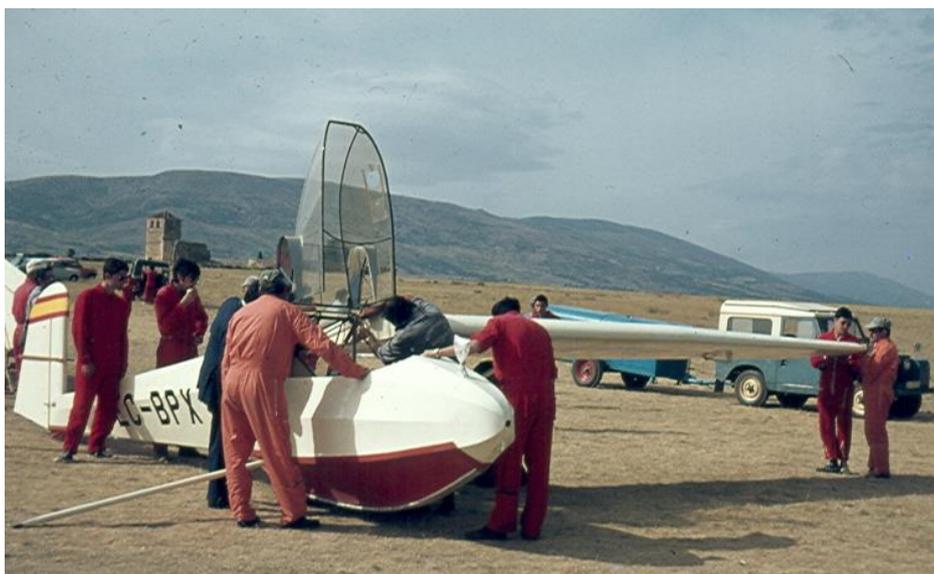
Nada más salir del velero me fui a inspeccionar el gancho y conocer las causas del “susto”. La explicación era sencilla; la anilla de remolque era ovalada, de forma semejante a un eslabón de una cadena. Se había introducido por su parte “estrecha”, girado 90° colocándose por su parte “ancha”, no pudiendo así salir del mecanismo del gancho de remolque por más que lo accionases. El gancho estaba OK, ¡¡era la maldita anilla!!, que debía ser circular y no ovalada.

Me acordé que al igual que a mí, le ocurrió a Leto el mismo percance tiempo atrás, sin que nadie se preocupase en averiguar el por qué, y tomar las medidas oportunas para evitar que se repitiera. (JLG)



10-5 Al pie de la ladera Norte, el aeródromo de Santo Tomé actualmente con una pista asfaltada.

En lo referente al aeródromo de Santo Tomé, Miguel Tauler cuenta que su insistencia en tener ese campo, ya recomendado por Herr Kunz como complemento de la Escuela de arriba, empezó a traducirse en realidad solo en 1975 con la compra por la DGAC de 100 hectáreas de terreno en la zona de aterrizaje ya utilizada por quienes, como hemos visto, por una u otra razón se “descolgaban” de la Escuela de arriba [foto 4-28]. Tras allanar algunas partes y quitar piedras con manos voluntarias, se inician los vuelos en 1976 con remolque a torno y algunos vuelos de motovelero. No habiéndose construido todavía los hangares, era inevitable el trajín cotidiano de montar-desmontar los veleros y desplazar los tornos.



10-6 Montaje matutino de un Rhönlerche en el campo de Santo Tomé, con los profesores Cruz en el fuselaje y J. Tauler en el extremo del ala. Agosto 1976.

En la década de los 80 cohabitan allí varias entidades. Compatiblemente con la propia actividad residual de la DGAC, en 1982 se cede en precario el uso del campo a la escuela de vuelo de la Fundación Laureado Coronel Vara de Rey de la Milicia Aérea Universitaria (MAU), que en 1985 emigraría al campo eventual del E.A. de Corral de Ayllón. También el Club Loreto, que había comenzado su actividad en Campolara en 1984, se traslada en el otoño de ese año a Santo Tomé, en convivencia los fines de semana con la Fundación, mientras todavía en 1986 se señalan entre semana cursos de la DGAC. La situación actual es la de uso exclusivo del campo por el Club Loreto en alquiler a SENASA, el último titular del campo, como lo es también de la Escuela de Ocaña y lo fue por un tiempo de la de Monflorite hasta su transferencia a AENA.

El último vuelo registrado desde el campo de arriba, precisamente un “ferry” al de abajo, se remonta a 1982:

He encontrado un vuelo mio efectuado con un Swallow el 18 de Septiembre de 1.982, que pienso sea el último realizado a torno en la Escuela de Somosierra -la de "arriba"-, mientras no se demuestre lo contrario. Era el último velero que quedaba en el hangar.

Fue durante la época en que colaboré con la Fundación de la MAU; y se efectuó con motivo del traslado de un Swallow del campo de "arriba" a las pistas de "abajo", en Santo Tomé. Haciéndolo en vuelo, se evitaba el engorro que supone el desmontarlo, subirlo al carro de transporte, mover éste por la carretera, bajar el velero y montarlo de nuevo. Para mí estupendo.

El remolque se efectuó con el torno Sur, despegando a la altura de la puerta del hangar. Operando el torno, se encontraba el profesor José María González Montejo, que también colaboraba con la MAU. El vuelo duró 17 minutos. (JLG)

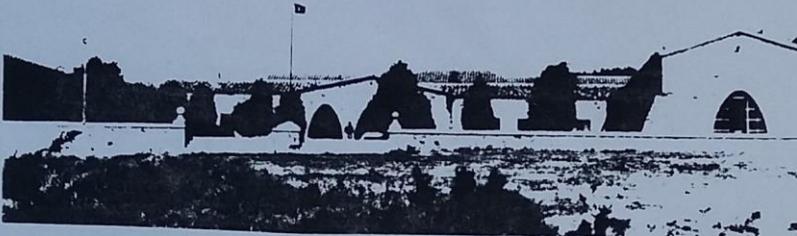
Cumplía en 1992 el 50 Aniversario de la Escuela, pero a diferencia de las de Monflorite y de Ocaña, no se llegó a organizar ningún acto celebrativo en coincidencia con la efeméride. Dos años más tarde, solamente un grupo de nostálgicos de la Asociación de Volovelistas de España, presidida por Manuel Guisado, tomó la iniciativa de rendir el debido homenaje. Reproducimos a continuación el llamamiento.



ESCUELA DE VUELO SIN MOTOR DE SOMOSIERRA

50 ANIVERSARIO (1.942-1.992)

CELEBRACION: 25 DE SEPTIEMBRE DE 1.994.



Por circunstancias ajenas, en su momento no se pudo celebrar el 50 ANIVERSARIO de la Escuela de Vuelo sin Motor de Somosierra.

La ASOCIACION DE VOLOVELISTAS DE ESPAÑA, no ha querido olvidar y dejar pasar esta ocasión de un posible ENCUENTRO entre todos los Pilotos de Vuelo sin Motor.

Por ello y con la colaboración de los Organismos correspondientes, Convoca el citado ENCUENTRO y con el siguiente PROGRAMA, desarrollará una jornada de convivencia, el día 25 de Septiembre de 1.994.

PROGRAMA:

- Misa (12,00 Horas) por los Pilotos de V.S.M. fallecidos.
- Visita (finalizado el Acto) a las instalaciones de la Escuela de Somosierra.
- Traslado (a continuación) al Campo de Vuelos de Santo Tomé del Puerto.
- Visita a las instalaciones y actividades de vuelos.
- Almuerzo (a las 15.00 Horas) en el Restaurant.

¡ OS ESPERAMOS A TODOS !

EL DIA 25 DE SEPTIEMBRE EN SOMOSIERRA.

NOTA.-

Los que penseis asistir al Almuerzo avisar por el medio que os sea más comodo, para comunicarlo al Restaurant.



ASOCIACION DE VOLOVELISTAS DE ESPAÑA
APARTADO DE CORREOS NÚM. 53.072
28080 MADRID

11.- Nostalgia y tristeza

El vuelo sin motor no fue ajeno a los cambios en las técnicas de vuelo y enseñanza del resto de la aviación. La propia obsolescencia de la denominación “vuelo sin motor” a favor de la de “vuelo a vela” es indicativa de una evolución en las posibilidades y en los fines. La montaña y las laderas perdieron gradualmente su protagonismo, y con ello comenzó una sucesión de emocionadas despedidas a sistemas de lanzamiento, a tipos de aerodinámicos sin motor y a terrenos de vuelo. Los cambios en los intereses de la juventud y los del propio Estado en cuanto a la formación aeronáutica, acabaron escribiendo el acta de defunción de la vieja Escuela, que sin embargo dejaría en su surco la simiente de un club privado, de concepción y perspectivas modernas. Seguramente el ápice sentimental del adiós a los viejos tiempos lo marcó el final de la era de los sandows y el Schulgleiter.

Pero después de eso hice el curso de “torno”. Estuve volando a “torno” unos cuantos años ya en los 70 y posteriormente la historia del Club Loreto, que aunque volábamos “abajo” durante unos años, los fines de semana dormíamos en la vieja escuela y vivíamos en ella. Hasta recuerdo un curso muy bueno que impartió Alvaro de Orleans junto a un italiano sobre el vuelo de performance.

Posteriormente Aviación Civil nos prohibió a los del Loreto “vivir” en la escuela, y ahí empezó la total degradación, pues hasta ese momento mantuvimos más mal que bien lo que pudimos aquellas instalaciones, los comedores, la sala de profesores, los dormitorios, etc.

Creo que después de nuestra estancia, la escuela la “cedieron” durante un tiempo a grupos de jovencitos ex-drogadictos, para que se regenerasen, y esa gente destrozó lo que quedaba, y es posible que hasta se fumasen las paredes de la sala de profesores tapizadas en madera de enebro, que tenían un olor especial y muy agradable. (CGM)

Gratitud, nostalgia, amor a la historia de nuestro Vuelo sin Motor, o simples ganas de hacer “trekking” con amigos del club, todos fueron motivos para que los venerables despojos de la Escuela recibieran visitas esporádicas. Un aislado viajero de la 1ª promoción de 1958 [foto 4-11], movido por la querencia del nido, se detuvo en 2006 para visitarlos y, tras dejar dolorosa constancia de la ruina, escribe:

Cuántos recuerdos han venido a mi mente mientras rodeaba sus viejos edificios. El comedor, la cocina, nuestro dormitorio... Qué jóvenes éramos! Y pensar que nos quejábamos de la soledad del sitio, de la disciplina (éramos casi 30 alumnos), de los desplazamientos al puerto a recoger el correo y a hacer pequeñas compras de primera necesidad... De los días de asueto (los domingos) en que no teníamos nada que hacer y nos bajábamos hasta el túnel ferroviario que atravesaba el puerto, a sus dos bocas, que estaba construido desde no se sabía cuándo pero que carecía de vías...

[...] Lo que sí he podido constatar, y eso no solamente no ha cambiado sino que se ha agudizado, es la presencia por toda la zona de vacas en libertad, que, sin que nadie se lo impida, invaden los espacios que eran propios de la escuela, dejando por doquier las secuelas de sus digestiones.

[...] En fin, ha sido una visita para el recuerdo. Allí, visto lo visto, ya no podíamos hacer nada, así que nos hemos vuelto por donde habíamos ido y hemos dado la visita por concluida. Adiós Escuela de V.s.M., adiós... Ya no te volveré a ver. (SM)

Con el tiempo, Carlos Gómez-Mira, predestinado en virtud de lo ya narrado, se convertiría en el guía más experto, ameno y solicitado de lo que es ya casi un parque arqueológico. En mensajes de correo electrónico -otro signo de nuevos tiempos- podemos leer algunos “briefings”, “debriefings” o consejos a nuevos visitantes:

Cuando llegáis arriba lo primero que se ve es el mástil que todavía existe de la antigua manga, que servía tanto a la “pista de la Laguna” como a la “pista norte”. Después pasáis los antiguos hangares.

.....

Apenas quedan los restos de las paredes pero el refugio tenía una gran chimenea [...] la puerta hacia la parte norte, desde donde se ven todos los pinos [...].

.....

Espero que hayáis disfrutado de la excursión como lo he hecho yo.

.....

Otra prospección para hacer en Somosierra es buscar el lugar y si aún queda algún resto de un Bristol 170, de Aviaco, que se estrelló en los años 50 ().*

.....

*Hace unos tres o cuatro años, estuvo Montejo en Santo Tomé (**). Intenté por todos los medios que se subiese conmigo en un velero, pero me decía que su mujer no le dejaba.*



11-1 El prof. González Montejo recién lanzado en el SG-38 desde el punto del torno N.

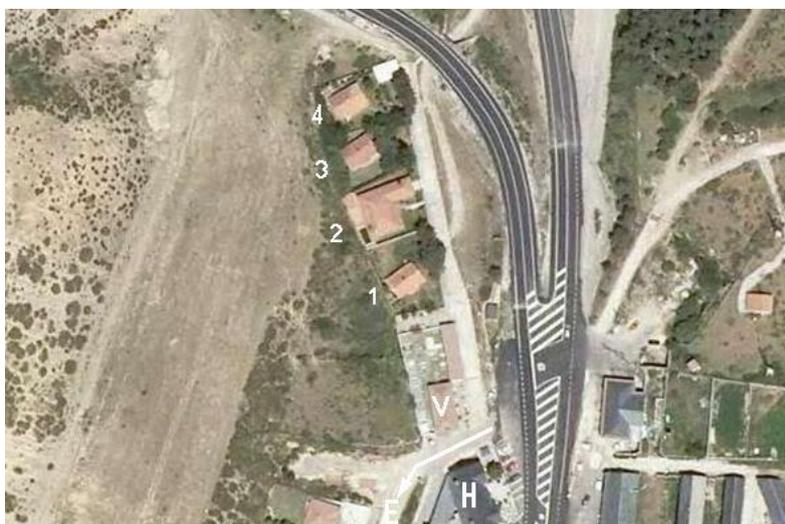
El primer chalet, el de la Dirección General de Aviación Civil, llegamos a estar usándolo los del Loreto, pero la verdad es que daba miedo, pues parecía que se iba a caer el techo. Estaba en ruinas. (CGM)

- (*) El lugar exacto y algunos minúsculos restos han sido hallados recientemente cerca de la cumbre en la pendiente Noroeste de la Cebollera, gracias a la labor investigadora de Michel Lozares.
- (**) Ha contado su esposa al cronista en 2014 que en los últimos tiempos el profesor Montejo había evitado cuidadosamente subir a la Escuela para no sufrir viendo el abandono y deterioro.



11-2 En pie, con mono de vuelo, los profesores Montejo, Cruz y J.Tauler con un grupo de alumnos. 1969.

En efecto, hay que completar esta crónica recordando que a partir de cierto momento los profesores dejaron de residir en la propia Escuela para hacerlo en unos chalés en el pueblo de Somosierra. Eran cuatro y estaban junto a la antigua carretera nacional en el mismísimo puerto, al norte y continuación de la ermita de la Virgen de la Soledad. En el primero, que era o es de la DGAC, vivieron los Jefes y el profesor Pedro Peñarredonda. El segundo fue de Jaime Tauler, que lo vendió y ha sido reformado con gran lujo. El tercero sigue siendo de los Montejo y han estado en él todos los veranos hasta 2012. El cuarto y último era de Cruz.



11-3 La Carretera N-1 a su paso por el pueblo de Somosierra. De abajo hacia arriba (Norte): Hotel Puerto H, camino de la Escuela E, ermita V, chalés 1-4. Los túneles de la autovía discurren bajo la franja de terreno removido a la izquierda. Foto satélite 2014.

Respecto del deterioro de la Escuela, D. Francisco Sanz Gutiérrez, alcalde de Somosierra desde 1999 que voló allí hacia 1970, nos cuenta que el vandalismo y depredación llegaron al punto de arrancar con un todo terreno los marcos de hierro de las ventanas y el robo del mobiliario, cocina, vajillas y cubiertos. Durante años intentó inútilmente que SENASA, ya titular de la instalación, hiciera algo por evitarlo.

Dos anécdotas, similares entre sí, ilustran la bravía naturaleza de la Escuela de arriba y su remota ubicación. La primera, de fecha de posguerra no precisada, se refiere al entonces alumno Polanco, después oficial y jefe del Ejército del Aire. Narra M. Tauler:

Por motivos que no recordaba, no pudo trasladarse a dicha Escuela en el ómnibus en que lo hizo su promoción. Tuvo que recurrir al «coche de línea», que como en su trayecto paraba en el Puerto de Somosierra, lo dejó, muy entrada la noche, frente a la entrada de la senda que, internándose en la Sierra, enlazaba el emplazamiento de los edificios con la Carretera Nacional I (Madrid-Irún).

El gran retraso se debió a una de las constantes averías que con mucha frecuencia sufrían aquellos viejos coches de pasajeros al uso en la posguerra, que en ocasiones funcionaban a base de «gasógeno» y estaban, además, muy mal «calzados».

El bueno de Polanco inició la subida cargado -como todos sus compañeros- con un gran maletón para la supervivencia durante el curso de piloto «A» y «B», que duraba unos dos meses aproximadamente. A medida que iba subiendo la niebla y la nevada hacían más penosa la marcha, hasta que llegó el momento de hallarse completamente desorientado. Empezó a tantear el terreno (después pudimos comprobar, por la marca de sus pisadas, las idas y venidas alrededor de la manga de viento de la pista de «La Laguna») hasta dar con el soporte de la «manga» en cuestión; ya tenía una referencia. Decidió no separarse, pues estaba totalmente perdido. Y así transcurrieron las horas de «una angustiosa y peligrosa noche». Como el frío era intenso, estuvo andando sin parar, para evitar algo peor, durante aquellas seis o siete horas de angustia.



11-4 El hangar hoy, bajo una nevada tardía de primavera.

Hasta el crepúsculo matutino no pudo divisar, entre el claroscuro que lo envolvía, los perfiles de los edificios... A trancas y barrancas consiguió llegar; estaba empapadito y tembloroso, y a duras penas se tenía en pie. Rápidamente se le llevó al botiquín, en donde fue reanimado médicamente y trasladado al dormitorio, arropado con gran abundancia de mantas. A la hora del almuerzo ya estaba totalmente recuperado.

El hecho nunca se había producido ni se volvió a repetir, pues la Escuela contó desde un principio, ya antes de iniciar la actividad escolar, con una campana de un bronce de primera calidad, cuyo repique se escuchaba hasta el pueblo situado a más de dos kilómetros; sustituía a la corneta para dar aviso de los actos del horario en la Escuela y como «radio faro» de situación de días de niebla o falta de luz solar. Cuando bajábamos al pueblo a jugar una partida o cosa similar, y había mala visibilidad, avisábamos a la escuela por teléfono en el momento de iniciar el regreso; a los diez

minutos se empezaba a tocar la campana de modo intermitente hasta que llegábamos, y nunca se perdió nadie. El caso del alumno Polanco fue de mala suerte. Pero esto no quiere decir que la Sierra no tuviese los típicos problemas de montaña por encima de los 1.600 metros sobre el nivel del mar. Ahí radicaba también su «guerra...». (MT)

A distancia de años y de progreso en los transportes, la segunda ocurrió durante la “ocupación” de la Escuela por el grupo de Pajariperros en 1969, ya narrada.

Serían entre las 23H. y la media noche, cuando oímos que se abría una de las puertas de entrada al chalé de la Escuela y que alguien encendía la bombilla del pasillo. ¿Quién podía ser? ¿Quién llegaba, bajo aquella brutal tormenta? Solo podían ser: Lucifer (Príncipe de las Tinieblas) o Angelito García (el Gordito que Rompió el Motorino). Efectivamente, allí estaba Angelito, con una maleta bastante grande, cargada de libros.



11-5 Una tormenta se prepara sobre la Escuela y el puerto de Somosierra.

Al parecer, aquella mañana había hecho su examen. Como tenía colgadas alguna otra asignatura de la que examinarse en fechas posteriores, había decidido traerse los textos para echarles un repaso. Viajó en tren, desde Madrid hasta la Estación de Robregordo. Al llegar a Robregordo, se encontró con el temporal. Pero era poca cosa para arredrarle a él. Así que, cantando bajo la lluvia, se había subido, cargado de la maleta, hasta el Puerto de Somosierra y hasta lo alto de la Escuela. Todo ello a pié. Deben ser como 8 ó 10 Kmtrs. de fuerte pendiente y soportando aquella tormenta del carajo. Nunca he visto alguien más mojado, en todos los días de mi vida. Ni haciendo pesca submarina.

La maleta tuvo que tirarla y no creo que los libros tuvieran mucho más aprovechamiento que la maleta. Si en aquella espeluznante noche no le partió un rayo (literalmente), es que ya nada será capaz de acabar con él. Rasputín era una nenaza anoréxica al lado del Garras. (AMM)

El entorno en que se asienta la Escuela de arriba no solo deparaba vivencias épicas. Tras el ajetreo de la jornada de vuelo, la solemnidad de la sierra y el aislamiento de la civilización también regalaban silencio, serenidad, contemplación bucólica, estados del alma fuera del tiempo que todavía hoy se pueden experimentar.



11-6 A. Freixas mirando hacia la Cebollera desde la pista N a la caída del sol. Agosto 1967.



11-7 W. Knopf contemplando el valle del Lozoya desde el extremo meridional de la pista N con la Cabrera al fondo. Agosto 1967.



11-8 Desde el mismo lugar, el tiempo serrano amenazando interrumpir la calma estival. 1967.



11-9 Por ahí está Burgos. Aurelio Sobradillo, Benito Mascaró y Antonio González en la pendiente detrás del transformador. 1958.



11-10 La misma vista hoy. Septiembre 2014.



11-11 Vista actual de la Escuela (hangar y transformador arriba a la izquierda) desde la vertiente opuesta del puerto de Somosierra e inmediaciones del pueblo. En primer término la vieja carretera y las dos calzadas de la actual Autovía N-1. Al fondo al Norte, la llanura de la Vieja Castilla.



11-12 La Escuela desde un punto más elevado de la misma vertiente anterior. Inmediatamente sobre la nube, la loma de la “pista” Norte.



11-13 Mirando al Sur desde el punto de lanzamiento en las inmediaciones del torno N: el transformador, hangar y pista Norte. Foto en un atardecer de primavera.



11-14 La Escuela desde el Bergfalke II volando sobre la pendiente occidental de la Cebollera. Julio 2012.



11-15 Desde la vertical del torno Norte hacia el Sur: la Escuela, el hangar y el conjunto de la “pista N”.
En rojo la posición del círculo de piedras.



11-16 Torno Norte, Escuela y hangar vistos desde el Oeste.



11-17 Leto Martín oficia la invocación del pasado desde el centro del círculo de piedras. A su espalda al fondo, la caseta del torno Sur. Visita de Julio de 2012. Ver la foto 11-15.

12.- El SG-38, leyenda viva

La época gloriosa del Schulgleiter y los sandows siempre ha producido fascinación en los volovelistas posteriores no resignados a que la historia les excluyera del privilegio de esa experiencia. El ejemplo más notable es el de José Ignacio García Colomo, del club de Igualada, que nos cuenta las peripecias de su admirable empeño:

A raíz de una conversación que tuve con el Sr. Pons [director de una escuela “museo” de mecánicos de aviación en Vilanova i la Geltrú] me comentó si había alguna posibilidad de conseguir los planos de un SG-38, ya que él había realizado sus primeros vuelos en la Milicia Aérea Universitaria y le agradecería poder construir uno para el Centre Aèri. Por otra parte hacía tiempo que yo estaba también interesado en todo lo referente a la historia del VsM en España y en la posibilidad de recuperar lo que pudiera quedar de los planeadores utilizados en las antiguas escuelas.

La ocasión se presentó durante mi participación en los campeonatos de España de VaV de 1988, que tenían lugar en Mora de Toledo. Tengo una interesante conversación con Juan José García Buergo, que también participaba en los campeonatos junto con Pedro Juez, hijo a su vez del famoso piloto de VsM L.V.Juez, representando a las Escuelas de VsM ya que los dos eran instructores en la de Monflorite.

Juan José me comentó que según le había dicho su padre, Fernando García Nebot antiguo profesor de VsM, cuando se dieron de baja los SG-38 todos fueron vendidos en subasta a un señor de Arenas de San Pedro, en la provincia de Ávila. La única referencia de su identidad que pudo darme fue que su familia era propietaria de la Cuevas de Águila.

Al terminar la competición dejé el remolque del velero en Mora y me fui a Arenas de San Pedro para localizar a este señor, con tan buena suerte que al tercer lugareño que pregunté resultó ser un familiar y me pudo decir dónde vivía. Se trataba del Sr. Heraclio Hurtado Medina, antiguo alumno y piloto A y B de VsM. Al mostrarle mi gran interés por estos planeadores me llevó a un pajar donde, para mi sorpresa y satisfacción, tenía amontonados una quincena de SG-38. Salvo dos, que según me dijo se reservaba para él, el resto se encontraban bastante deteriorados aunque en su mayoría completos.



12-1 Restos de los Schulgleiter en Arenas de San Pedro. 1988.

A mi regreso a Vilanova i la Geltrú le comento al Sr. Pons que los planos no sabía cómo conseguirlos pero sí de dónde sacar un SG-38 completo y que yo estaba decidido a volver a Arenas de San Pedro para traerme uno, y que si él quería un segundo y me cabía en el remolque estaba dispuesto a traérselo. A la semana siguiente inicio el viaje con mi R5 y el remolque del Bergfalke del Club de VaV de Igualada acompañado por David Pastels. Después de todo un día de viaje dormimos en la tienda de campaña y a la mañana siguiente, después de encontrarnos con mi buen amigo y socio en esta adquisición Santiago Rodríguez Garrido cargamos los dos SG-38 en el remolque. Saludos, despedidas y nuevamente a la carretera de regreso a Vilanova. El día era ventoso y la circulación, con el remolque cargado de esa manera, se hacía verdaderamente lenta y difícil con numerosas paradas. Aunque el viento no consiguió detener nuestra lenta marcha sí lo hizo la Guardia Civil que nos pidió todo tipo de explicaciones sobre el extraño cargamento. Por suerte, uno de los componentes de la pareja motorizada era aeromodelista y todo se pudo arreglar con una agradable charla sobre el origen y destino de estos planeadores. Le muestro mi libro de vuelos, en el que por suerte había puesto algunas fotocopias del plano a 3 vistas del SG-38 y del Baby que amablemente le ofrecí y aceptó.

Entrada la noche el viento dejó de soplar y la Benemérita no volvió a aparecer, pero con los nervios y las prisas por escapar de la situación, el libro de vuelos que había dejado sobre el techo del coche allá se quedó por tierras de Castilla. El disgusto fue mayúsculo pues yo que andaba detrás de la historia de los planeadores dejaba mi corta historia de volovelista tirada por la carretera.

El viaje de vuelta duró toda la noche, llegando a Vilanova sin novedad a las seis de la madrugada.



12-2 J. I. Ga. Colomo y su R-5 con el remolque cargado con dos SG-38 y otros tesoros. Julio 1988.

El tercer ejemplar, que actualmente se encuentra expuesto en el Museo de la Técnica de Terrassa, fue adquirido por el Sr. Augusto Lluç de Manresa a raíz de una conversación mantenida con él sobre este hallazgo, tras la cual no dudó en ponerse en contacto con el Sr. Heraclio y acordar su traslado a Manresa.

Con relación a los planos del SG-38, después de esta operación de rescate sí que pude conseguirlos. Resulta que mi amigo Santiago Rodríguez tenía una gran amistad con José Antonio Delgado que había trabajado como ingeniero aeronáutico en AISA cuando esta firma fabricaba veleros: Kranich II, Weihe y los SG-38 y pude sacar copia de todo el legajo de planos que él personalmente todavía conservaba ya que en la fábrica lo habían quemado todo “por falta de espacio”.

Ya teníamos los planos pero faltaba el libro con el despiece y las instrucciones de montaje con incidencias, cotas, etc. Otra casual coincidencia lo puso a mi alcance. Después de mi estancia en el taller de reparación de veleros de fibra de Rudolf Lindner en Alemania, me encargaron la reparación de un Twin Astir en Monflorite. Para ello me facilitaron el libre acceso al “santa santorum”. Los talleres parecían el túnel del tiempo, todavía estaban como en los años cuarenta con sus antiguas máquinas y cajones con parte de los planos y la documentación necesaria para las reparaciones; de donde con sumo cuidado, pues el papel no permitía una manipulación descuidada, hice fotocopias del libro del SG-38 y lo devolví con todo cuidado a su polvoriento archivador.

La verdad es que hoy, cuando os cuento todo, esto pienso que lo más correcto hubiera sido quedarme con todos aquellos rollos de papel amarillento pues aún existirían, pero ... los trabajos para el nuevo aeropuerto acabaron con todo.

Actualmente todos los SG-38 que quedaban en Arenas de San Pedro están en el Museo del Aire de Madrid.

Esto sucedió así ya que en una visita que hice al Museo tuve una charla con el entonces subteniente Caballero en la cual le di todos los detalles, dirección y teléfono, para que pudieran ponerse en contacto con el Sr. Heraclio pues no tenían noticia de la existencia de estos planeadores. (JIGC)

Pero José Ignacio no se contentaría con salvar y restaurar unos ejemplares aptos solamente para un museo, sino que intentaría por todos los medios probar las sensaciones únicas del vuelo en estos planeadores históricos. Descubrió que existía la posibilidad nada menos que en la mismísima Wasserkuppe alemana y cumplió su deseo el 29 de Julio de 1993 con vuelos en la versión normal, así como en la carenada “huevo” en Gliwice (Gleiwitz en la Silesia anexionada por Alemania y hoy territorio polaco, y por lo tanto, como Jézow-Grunau, lugar también de práctica del volovelismo germano de la época) en 2004. Todavía no contento, volvería a visitar el Rhön y repetir la experiencia en 2007 en compañía de Carlos Bravo y Encarnita Novillo del club Loreto, y del gran aficionado y aeromodelista Santiago Rodríguez Garrido. Persiguiendo por el mundo las raras oportunidades de volar en tipos históricos, ha probado, también en versión carenada, un afamado predecesor del SG-38, el “Hols der Teufel”, en Austria en 2011 con remolque torno, y en Inglaterra en 2013 con remolque avión.

Por él sabemos que, como era de esperar, ya no se fabrican sandows específicamente para el vuelo sin motor, sino que en la Wasserkuppe han adaptado los que se usan en las redes de retención de los portaaviones y otros sistemas de amortiguación. Por las imágenes parecen más finos que los antiguos, y se combinan con tramos de cuerda ordinaria, de donde los asen los equipos de corredores.



12-3 J. I. Ga. Colomo en la Wasserkuppe, anticipando el vuelo en el SG-38. Julio 1993.



12-4 Al aire! A diferencia de España, insertan un tramo de cuerda ordinaria entre el vértice de los sandows y las anillas.



12-5 J. I. Ga. Colomo en Gliwice, listo para salir a torno en un SG-38 "Ei". Verano 2004.



12-6 J. I. Ga. Colomo surcando el aire sagrado de la Wasserkuppe en el SG-38. Julio 2007

Carlos Bravo, en el ya citado artículo de Avión Revue, revela el secreto de estas expediciones a la madre patria del Vuelo a Vela:

Volar un SG-38 es posible gracias al Oldtimer Segelflug Club. Doscientos socios integran este club alemán con sede en Wasserkuppe, lugar emblemático donde naciera el vuelo a vela alemán y mundial. Su labor de restauración y puesta en vuelo así como de formación en las ya desusadas técnicas de remolque por medio de gomas, hacen de este grupo amante de los planeadores antiguos con olor a madera tela y barniz, un punto de referencia.

A 120 km de Frankfurt se encuentra en lo alto de las montañas del Rhön la Wasserkuppe (“cumbre cubierta por el agua”). En este lugar se realizaron los primeros encuentros de estudiantes en 1911 donde se probaron y desarrollaron los primeros planeadores y veleros. Una tras otra se fueron estableciendo, en este bello entorno natural, las marcas mundiales.

Anualmente desde hace diez años la OSC organiza dos cursos, uno en junio y otro en julio de vuelo en SG-38 remolcado como primitivamente eran remolcados los planeadores, es decir, con gomas. El SG-38 matrícula D-7055 ha sido restaurado por miembros de este club partiendo de los restos de otros; en su mayor parte ha tenido que ser construido de nuevo partiendo de los planos originales.

El vuelo con un SG-38 dura escasos segundos; todo depende del desnivel de la ladera. En la ladera oeste de Wasserkuppe los vuelos duran de 20 a 30 segundos y en la sur pueden durar hasta un minuto.

El procedimiento de despegue comienza montándonos en el espartano asiento de madera contrachapada dispuesto a tal fin y atándonos fuertemente. La posición es cómoda y la dureza del asiento es intrascendente a juzgar por la brevedad de los vuelos. Los pedales tienen unas sujeciones para apoyar los talones. Los mandos son ligeros y de amplio recorrido.. Cuando el piloto esta listo enganchan la anilla de la que sale una cuerda de un metro que se divide en dos gomas elásticas de 5 cm de diámetro y de unos 15 m de longitud cada una. Ocho personas se colocan en cada una de las gomas y tiran de una cuerda situada en el extremo de cada una. De la cola del SG-38 salen dos cuerdas de un metro de longitud cada una por las cuales 5 personas sujetan el planeador hasta que la tracción de las cuerdas hace imposible sujetarlo. A la orden del instructor que es el que sujeta el ala, manteniendo horizontal el planeador, los dieciséis de las bandas comienzan a caminar y a darle tensión a las gomas. Cuando la tensión comienza a ser fuerte y a la orden de “correr” se comienza la carrera hasta que los de la cola sueltan de golpe el planeador que sale catapultado adquiriendo una velocidad de 70 Km/h en escasos segundos.

Durante esta fase es preciso empujar ligeramente la palanca para evitar que el SG-38 adquiera demasiada altura. La elevada resistencia de forma que presenta hace necesaria una gran altura para poder recuperar la velocidad perdida.

Aunque el D-7055 tiene un anemómetro la velocidad se siente en la cara y en los mandos de vuelo. A 50 Km/h el control es bueno por debajo de esta velocidad se deterioran mucho las condiciones aerodinámicas. Los mandos son muy efectivos. No conviene efectuar virajes pronunciados ya que en el momento en el que se inclinan más de 15 grados pierde mucha altura. Se hace necesario el empleo de pie y palanca en los virajes suaves.

Si es bien cierto que cada vuelo requiere un esfuerzo físico grande, la sensación que produce volar este clásico del vuelo sin motor es única.

La mayoría de los SG-38 que quedan en el mundo permanecen colgados en los techos de los hangares de los museos. La semblanza de este planeador siempre atrae la mirada del público que se pregunta "... como podrían volar en este cacharro". La propuesta de OSC es distinta "vuele en un SG-38 remolcado por gomas en la Wasserkuppe del siglo XXI".



12-7 Carlos Bravo recién lanzado en la Wasserkuppe. En su expresión se refleja claramente el viento en la cara. Julio 2007.

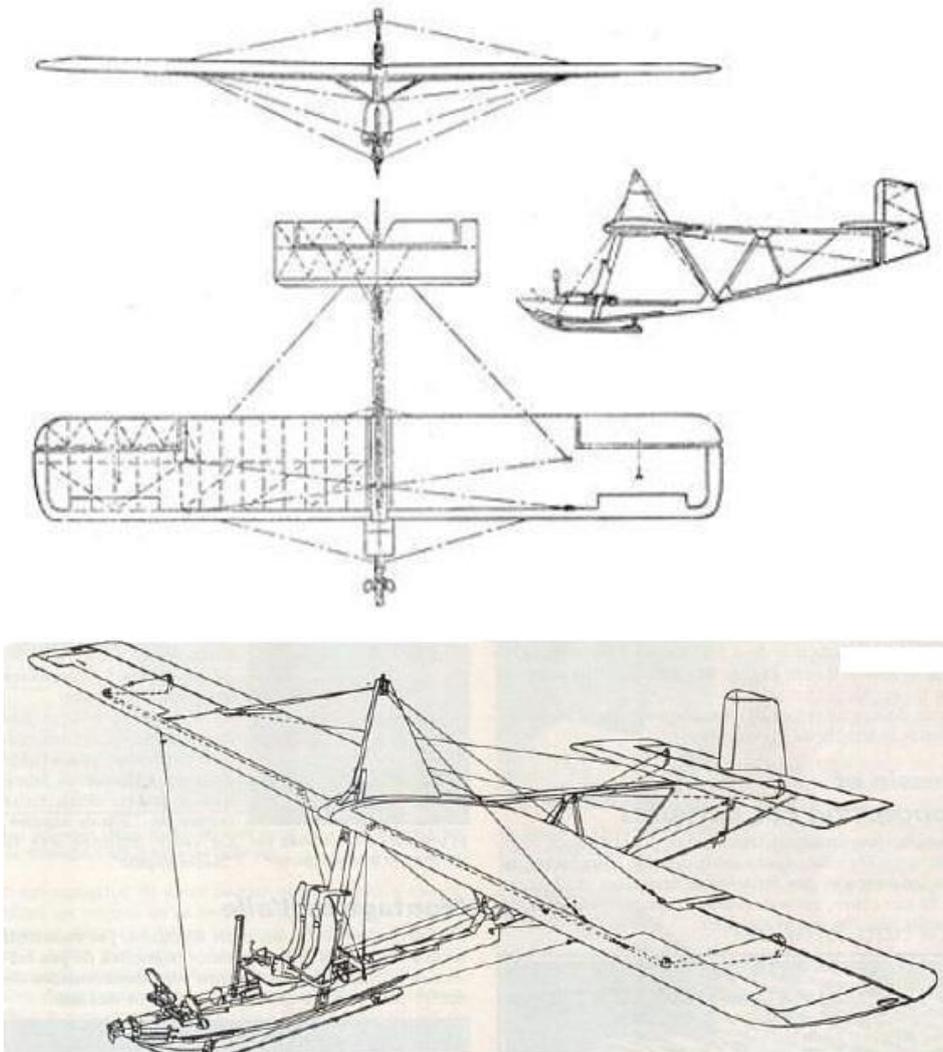


12-8 Encarnita Novillo planea sobre las míticas colinas del Rhön. Julio 2007.

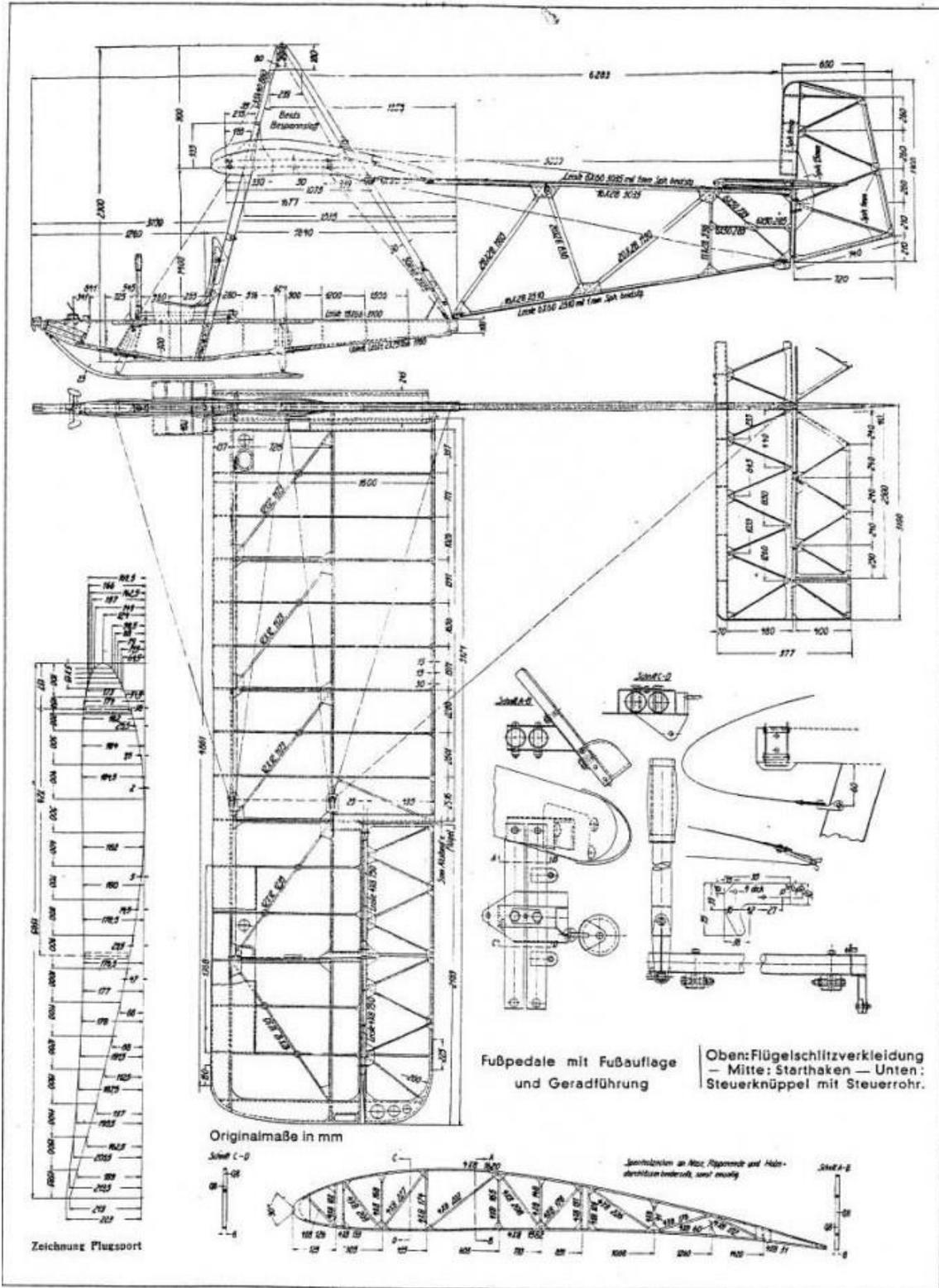
Cualquier persona puede volar un SG-38. El único requisito es estar en posesión de una licencia de piloto de planeador en vigor. La OSC está deseando divulgar el vuelo remolcado por gomas en SG-38. Los que estéis interesados en volar un auténtico SG-38 no lo dudéis, poneros en contacto con ellos en la dirección claudia.stengele@gmx.de
(CB)

Las fechas de los cursos, fotografías, detalles, comentarios y el cuestionario de inscripción (Ausschreibung mit Anmeldung) se encuentran en la sección “SG-Fliegen” del sitio web www.osc-wasserkuppe.de

La afición de Carlos Bravo y Encarnita Novillo anuncia otro milagro: la vuelta del SG-38 a nuestros cielos. En efecto, están construyendo un ejemplar sobre los planos originales de AISA de 1950 y tienen la preceptiva autorización de AESA para la construcción de aeronaves por aficionados. Las pistas-prados de la Escuela de Somosierra de “arriba” siguen allí, y nuestro augurio es que el estreno tenga lugar en la cuna donde se fraguó su leyenda hispánica.



12-9 Disposición general del SG-38



12-10 Detalles constructivos de los planos alemanes.

En el ámbito de los modelos de reconstrucción histórica es obligado citar la labor de los aeromodelistas José Luis Abellán y su hijo Jesús, madrileños afincados en Galicia. El primero hizo para AISA, a finales de los años cincuenta, magníficas maquetas estáticas del SG-38, del Kranich II y del Weihe, de los que la empresa había construido bajo licencia alemana cortas series para las Escuelas de VsM del E.A., y ambos han construido muchas más para museos y otras industrias aeronáuticas. Al dispersarse parte del patrimonio de AISA (entre otras joyas, muchos planos de construcción) se rescató la maqueta del Schulgleiter, se restauró y, tras demostrar a mediados de los ochenta que podía volar con radio-control, la adquirió otro aficionado.



12-11 José Luis Abellán y su aeromodelo maqueta del SG-38. Medios 80.



12-12 César Martínez con la misma maqueta, trasfondo de nuestra portada. Medios 80.

13.- Epílogo: últimas visitas

....La peregrinación al santuario de la Escuela de arriba se ha convertido en un clásico del “Encuentro de Planeadores Antiguos” de Santo Tomé. El cronista de la del 20 de Julio de 2012 es Antonio Rodríguez Garrido, notorio aficionado y participante habitual de la sección de maquetas volantes radio-controladas de veleros incluida en el programa de la semana, acompañando a un grupo de pilotos y familiares.



13-1 Arriba por la izq.: P. Priet, A. Rguez.Garrido, familia C.Bravo-E.Novillo, L.Ferreira, S.Olender, F.Ga.Agudín, E.Bravo.
De rodillas: J.I.Ga.Colomo, Carlos G-Mira, M.Wilton-Jones, L.Martín. Julio 2012.



13-2 Foto ritual en la escalinata del edificio central. Julio 2012

Del día siguiente a esta visita proceden las interesantes fotografías 11-14, 11-15 y 11-16, de A. R. Garrido desde el Bergfalke II de J.I. García Colomo, que complementan a las del Capítulo 3.

Como guía para el eventual lector impulsado a efectuar el recorrido, narramos otra peregrinación nostálgico-exploradora más reciente. Tuvo lugar el viernes 3 de Julio de 2015, fruto de una elaborada planificación para aprovechar que uno de los varios históricos participantes, Aurelio Sobradillo que venía de Tarragona, pasara también un día en el aeródromo de Lillo (postrer nido de “los de Mora”), visitara la Escuela de Ocaña, en la que se acababa de celebrar el 47 Campeonato Nacional de Vuelo a Vela 2015, y por último la exhibición mensual de vuelo de la Fundación Infante de Orleans en Cuatro Vientos.

Ya uno de los inscritos anticipaba la operación con las siguientes palabras:

Queridos camaradas:

Imagino que, a estas alturas, poder coincidir todos nosotros un día, en la vieja Escuela de Somosierra y volverla a patear de arriba abajo (contando y escuchando batallas) sería algo inalcanzable. Una utopía. Pero juro que el cuerpo me lo pide mucho. (AMM)

Pero se hizo realidad, y por supuesto de nuevo con la experta guía de Carlos Gómez-Mira. Asistentes: Aurelio Sobradillo, Leto Martín, Amaia Martínez, Pablo Luis Cordón, Antonio Martínez-Moneo, Ángel García, Eugenio Martínez, Carlos Manso, y el que suscribe Jaime Julve. Para la concentración se fijó el almuerzo del mediodía en el «Hotel-Restaurante El Puerto», el antiguo «Hostal Mora», institución pagana ésta, pero también asociada a la vida espiritual de la Escuela, y situada precisamente en la esquina del camino que sube a la misma desde la Carretera Nacional I [fotos 4-8 y 11-3].



13-3 El Hotel Puerto hoy. La construcción de tejado rojizo a continuación es la Ermita de la Virgen de la Soledad.

Merece la pena aquí comparar el ambiente y vehículos con los de una foto de la desaparecida Hostería Somosierra, frente al Hostal Mora, en imagen de los años 50 que complementa a la foto 4-8.



13-4 Vehículos y personajes de mediados de los años 50.



13-5 El Hotel Puerto y la Ermita. Entre ambos comienza el camino a la Escuela [ver foto 11-3].

De aquí en adelante convino limitarse a los automóviles de mayor capacidad todo-terreno pues el asfalto de la estrecha carretera de acceso ha desaparecido casi por completo y el firme está muy socavado por el agua en algunos puntos. Se siguió el itinerario ya optimizado por Carlos, que nos servirá de guión para describir el estado general actual de la Escuela. Las fotografías están tomadas en esta ocasión y en la visita del cronista en Septiembre de 2014.



13-6 A la dcha., la primera rampa del camino a la Escuela desde la esquina del Hotel Puerto.



13-7 Foto aérea desde una final a la pista N. El pueblo y camino a la Escuela. Años 40.

Alcanzada en su extremo meridional la meseta que constituye la “pista N”, en el lado opuesto pasamos ante lo que queda de la manga que servía a las pistas N y S en su confluencia.



13-8 El desnudo mástil de la manga, anuncio de la desolación que nos espera. La Cebollera al fondo.

A continuación en el descenso de la loma hacia el N queda también a la derecha el enlosado que se hizo para que el Land-Rover no patinara al extender el cable del torno Norte con el prado encharcado.



13-9 Cerca de la manga, rodadas de piedra a la pista Norte para el Land Rover.

La primera parada breve ante el hangar nos ofrece la tradicional panorámica del conjunto de la Escuela mostrada en numerosas fotos anteriores. El deterioro del hangar es notable y aumenta la sensación de tristeza.



13-10 El hangar oxidado y desconchado

Para seguir hacia el torno N con los coches, y más allá en dirección a las antenas del VOR, los pasajeros deben apearse en algún punto crítico e incluso dejar algún vehículo en la zona.



13-11 Caseta del torno N. Las fotos 3-3 y 11-13 ofrecen una panorámica en dirección Sur.

Tras pasear entre matorros, superar unos alambres de recinto del ganado y caminar luego entre los pinos alcanzamos los restos del Refugio de la ladera Norte. Aquí el guía experto es fundamental. Como ya se ha comentado, no hay ningún paisaje que contemplar por causa del bosque.



13-12 Los restos del Refugio están en el centro del remolino que forman los pinos.
Foto de Carlos Gómez-Mira desde su motovelero Ventus CxM.



13-13 Restos e interior del Refugio a través de la entrada que miraba al Norte.
Al fondo se ve el travesaño de granito frontal de la chimenea.

Vuelta al área despejada de la escuela, y nuevo sorteo de matorros a media pendiente hacia el sur, hasta los restos del hangar Norte y el pluviómetro.



13-14 Lado Sur del pluviómetro a guardia de la soledad. En la parte Norte tiene orificios de bala, la firma de algún alma delicada.



13-15 Vista de satélite (**ampliación de la 13-23**) de la zona del pluviómetro y el hangar Norte.



13-16 Detalle ampliado de la anterior con el pluviómetro y el hangar marcados.



13-17 Restos de la pared Oeste del hangar N. Hay también trozos de la uralita diseminados por el terreno.



13-18 Los restos del hangar N en primer término a la izquierda. Leto Martín contempla la Escuela.
La caseta del torno N es visible al fondo a la izq.

Descenso, unos a pie y otros en los coches dejados cerca del torno N, hasta los edificios de la Escuela. Entrada al dormitorio de alumnos, almacén y servicios anejos, por una puerta desvencijada.



13-19 Dormitorio de alumnos. De cerca a lejos: Pablo Luis Cordón, Carlos Manso y Aurelio Sobradillo.

Visita del interior del chalé principal por acceso análogo: la sala de estar de la chimenea, cocina, almacenes, dormitorios de profesores, oficinas, papeles y documentos por el suelo.



13-20 La sala noble de profesores con la mítica chimenea. Desde la izquierda: Leto Martín, A. M-Moneo, J. Julve, A. Sobradillo y A. García

Parada y “sit-in” en las escaleras de la entrada principal al edificio. Este fue el momento más solemne de una ya de por sí memorable jornada: “batallitas” e historias de la Escuela, conducidas principalmente por la insuperable amenidad de Carlos Gómez-Mira. Como apoteosis de la coloquial sentada, degustación del refrigerio que Aurelio se había traído en pesada mochila desde Tarragona para la ocasión: vermouth - con cubitos de hielo comprados antes en la gasolinera del puerto- y rodaja de naranja, acompañados de fragantes avellanas y rodajitas de fuet con pan. No solo un refrigerio reconfortante tras el paseo por el monte, sino un discreto raptus debido a la notable graduación del vermouth Yzaguirre Rojo Reserva, del que hubo repeticiones. Con el descenso de las botellas el coloquio elevaba ostensiblemente su sublime nivel.



13-21 Los expedicionarios escuchan las explicaciones de Carlos Gómez-Mira (de pie con polo amarillo).

Nueva parada para examinar los alrededores del hangar (torre de la luz y restos de una radioayuda NDB, caseta del transformador), exterior del mismo y visión del interior por las rotas ventanas: unos remolques oxidados que parecen de Swallow y Pirat en un suelo sucio de estiércol, los locales del taller al norte y del almacén al sur con restos de herrajes y cajas de madera que en su día contuvieron repuestos. Tristísimo también. Es el momento de hacer la foto de grupo para recordar esta inolvidable jornada.



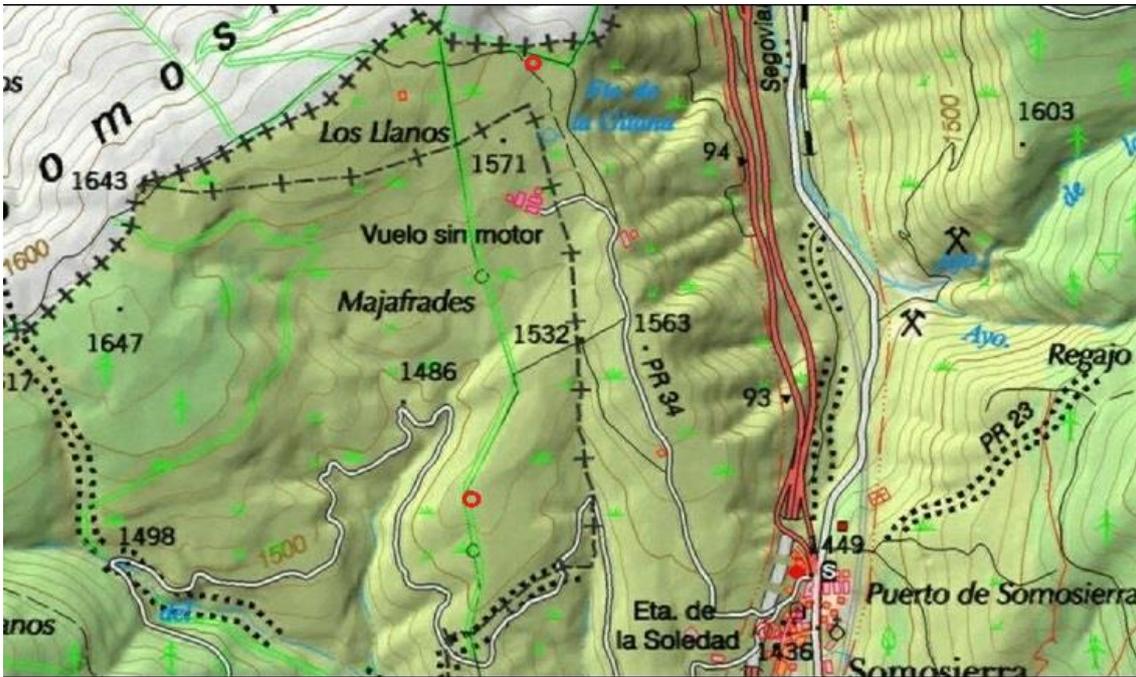
13-22 La expedición al completo salvo el fotógrafo (Jaime Julve). De izquierda a derecha: Eugenio Martínez, Carlos Manso, Angel García, Carlos Gómez-Mira, Leto Martín, Antonio Martínez-Moneo, Amaia Martínez, Pablo Luis Cordón y Aurelio Sobradillo.

Final con cervezas de despedida en el bar de El Puerto. Leto y Amaia habían venido en coche directos desde San Sebastián y proseguían hacia Lillo para volar allí una semana. A ellos y a todos ... ¡buen viaje compañeros!



13-23 La caseta del Torno Sur o de la Laguna, que esta vez no dio tiempo a visitar.

Para ayudar a orientarse al lector y posible futuro visitante de la Escuela, mostramos un mapa topográfico de la zona, así como la correspondiente vista de satélite:



13-24 Mapa topográfico que indica el hoy inexistente hangar Norte. La loma PR 34 es la pista Norte principal. La manga está aproximadamente en el punto de cota 1563 m. La posición de los tornos se ha indicado con círculos rojos.



13-25 Vista de satélite. En la parte inferior, el prado todavía despejado evidencia claramente la pista Norte, desde la manga hacia el Sur, y la de la Laguna. Se perciben también las casetas de los tornos N y S, así como la huella de los Land Rover al extender los cables desde dichos tornos.



13-26 El modernoVOR y los restos del hangar N (en el círculo) vistos desde la vertical del Refugio.
El prado de aterrizaje relativamente llano se extendía en el actual pinar en primer término
a la dcha., hasta el comienzo del declive de la ladera hacia el Norte (foto 3-12).

14.- Sinopsis de 47 años y algunos datos

Epoca “clásica”: desde la creación a la crisis del viejo material (Kranich, Baby, Weihe).

Año	Actividad	Protagonistas conocidos
1940	Prospección de la zona	Juan Bono, Miguel Tauler
1942	APERTURA OFICIAL	
	C de Plata	Miguel Tauler
1943	Títulos A + B	Jaime Julve Congel
1947	Títulos A + B	Casimiro Morcillo
	Curso A	J. L. Abellán
1948	Entrenamiento	Zlatko Azinovich
	Paseo torero	Victoriano de la Serna
	C de Plata	Jaime Tauler, Sebastián Almagro
1951	4.000 metros en onda	Jaime Tauler, Sebastián Almagro
1953	Títulos A + B	César Martínez
1954	Títulos A + B	Mahagud Uld Sekdic
1956	Títulos A + B	Pedro Toquero
	Primer campamento OJE	Manuel Guisado
1958	Títulos A + B	I. Gil Becerro, L. Martín, P. García González, A. Sobradillo, S. Mengual
1959	Títulos A + B	C.G-Mira
1960	Títulos A + B	J. López, J. Cuadra
1961	Títulos A + B	J. L. Borrás
	C de Oro	Antonio Salinas
1962	Títulos A + B	P. L. Cordón, A. Utrilla, A. Navarro
	Calificaciones torneo	C. G-Mira, J. L. Castrillón, M. Estévez
1966	Títulos A + B	F. Iglesia, F. Hdez. Rodero
	Aterrizaje I-115	Brig. Bononato

Epoca “moderna”: desde la renovación del material hasta el último vuelo registrado.

Año	Actividad	Protagonistas conocidos
1967	Calificaciones torneo	P. Ayesta, A. Freixas, I. Jové, W. Knopf, J. Alegret, M. Valle, A. García, A. Navarro, A. Utrilla
	Remolcadores torneo	P. Ayesta
1968	Calificaciones torneo	L. Saz, F. Iglesia, F. Hdez. Rodero, Javier López
	Aterrizaje I-115	Cap. García de la Chica
	Ultimo vuelo SG-38	Miguel Tauler
1969	Calificaciones torneo	E. Martínez, C. Valle
	Remolcadores torneo	A. M-Moneo, C. Valle, A. García, A. Navarro, Jesús López
	Entrenamiento	A. M-Moneo, C. Valle, A. García, A. Navarro, Jesús López
1971	Calificación torneo	P. Toquero
1973	Calificación torneo	J. M. Lega
	Entrenamiento esporádico	A. García, M. Valle, A. M-Moneo
1974	Calificación torneo	S. Sánchez
	Remolcador torneo	
	Entrenamiento esporádico	A. García, M. Valle, A. M-Moneo, J. M. Lega
1975	Calificación torneo	L. Martín, S. Miranda
	Remolcador torneo	J. M. Lega
	Entrenamiento esporádico	A. M-Moneo
1976	Calificación torneo	J. L. Tapia
1977	Calificación torneo	J. Gómez Zapiain, P. Oliver
	Remolcador torneo	J. Gómez Zapiain
1978	Calificación torneo	L. Aranguren, L. I. López
	Entrenamiento	Onofre Rguez., P. Oliver
1980	Calificación torneo	J. Torres
	Incidente cable torneo	Leto Martín
	CESE ACTIVIDAD OFICIAL	
1982	Ultimo velero desde arriba	Jesús López
1987	Escala Rallye R-180	Augusto Núñez
1994	HOMENAJE ANIVERSARIO	Asociación de Volovelistas de España

JEFES: Miguel Tauler, Antonio Salinas, Jaime Tauler.

PROFESORES PERMANENTES:

Jaime Tauler, José Ma. Glez. Montejo, José Cruz.

PROFESORES TEMPORALES:

Rafael Enseñat, Augusto Núñez Valletta, Manuel Feito, Carlos Arenas, Andrés Carreño, Pedro Peñarredonda, Sebastián Almagro, Julián Villamor, Rafael García Albalá, Enrique Mata, Carlos Gutiérrez, Cecilio Rodríguez Naveira, José Luis Acebes.

No hay noticia de que haya habido accidentes mortales en la Escuela de arriba a pesar de las agrestes condiciones de operación, y solo uno serio, citado en la página 78. Esto supuso una feliz y afortunada diferencia con las otras Escuelas Oficiales.

Nota final

Los tres profesores permanentes de los últimos años han desaparecido ya, Cruz hace algunos años, y recientemente los dos restantes: Jaime Tauler en Mayo de 2013 y Montejo el 16 de Octubre de 2016.

Con el fallecimiento del último podemos considerar terminada la peripecia humana de la Escuela de Somosierra “de arriba”, una parábola iniciada como ensoñación de Miguel Tauler cuando el final de la guerra civil abrió el horizonte a nuevas perspectivas para el vuelo sin motor nacional.

Quedan los restos materiales que hemos documentado gráficamente y los recuerdos que hemos podido recoger. El significado de los primeros será ignoto para los eventuales caminantes futuros que paseen por la zona, y los segundos se desvanecerán en el tiempo junto con sus protagonistas. Este trabajo ha pretendido salvar la memoria de algo que valió la pena vivirse y que ha dejado una huella fecunda en la aviación española.

Agosto de 2018

Bibliografía

El único texto conocido con cierto valor de exhaustividad es el libro de Miguel Tauler «Historia del Vuelo sin Motor en España 1930-1995» (Ed. Ministerio de Defensa, Centro de Publicaciones, 1996). Lo referente a la Escuela de Somosierra, como a cualquiera de las otras, se halla distribuido por el texto, que cubre la historia nacional siguiendo un orden aproximadamente cronológico. Las noticias que hemos encontrado y utilizado se hallan en las páginas siguientes:

133, 135-136, 144-145, 149, 151-154, 156, 163-164, 167, 173, 175, 182, 196, 201-202, 208, 224, 252, 266,-267, 279, 329-330, 429, 441, 471, 491, 496 y 511.

Mucho debemos también al libro de memorias personales de Antonio Martínez-Moneo «40 años volados en un suspiro», rigurosamente cronológico éste. De él hemos tomado datos y todas las secciones que hablan de la Escuela de Somosierra, pero proporciona unos imprescindibles contexto y perspectiva del panorama nacional, mucho más amplios, incluso más allá del puro vuelo sin motor.

Otros libros publicados que contienen relatos de estancias en la Escuela:

«Volando a vela por la Sierra Central», de Carlos Gómez-Mira
(Ed. Real Aero Club de España, 2001)

«50 anys Vol a Vela», libro de aniversario del Club de Igualada.
(Ed. Club de Vol a Vela de Igualada-Ódena, 2015)