

Vitoria fue, quizá, la primera ciudad española que sucumbió a comienzos de este siglo a la modernidad de la aviación. Diez años después de que los hermanos Orville y Wilbur Wright lograran transformar en realidad práctica el ancestral sueño volador del ser humano, el dieciséis de marzo de 1913 se abrió en el antiguo campo de Lakua la primera escuela de pilotos civiles de España. Este interés por la aviación se concretaría después en la creación de un Aero Club que, hasta hace diez años constituía el centro de la aviación deportiva del norte del país. La apertura del aeropuerto de Foronda significó el principio del declive de un club que lucha ahora denodadamente por recobrar su pasado esplendor. La clave de este despegue radica, según la nueva directiva, en el logro de unas instalaciones propias para la aviación deportiva.



La única avioneta que actualmente posee el Aero-Club de Vitoria sobrevuela la torre de control del aeropuerto de Foronda.

Con el cierre del viejo aeródromo, que se tradujo en un vertiginoso descenso de los socios y las actividades del club, la junta directiva lucha por conseguir un aeropuerto deportivo

Tras su aterrizaje forzoso en Foronda, el Aero Club de Vitoria intenta recuperar su pasado esplendor

A. Moraza

La ancestral obsesión del vuelo humano dejó sus huellas en las mitologías de todos los pueblos. La famosa leyenda de Dédalo e Icaro, glosada por el poeta Ovidio, no es sino una de las más conocidas entre las innumerables que han nutrido la literatura desde más de cuatro mil años antes del nacimiento de Cristo. Estas leyendas hacían referencia al empleo de alas mágicas, dragones, carrozas y alfombras voladoras y poseían una característica común: suponían la capacidad de volar, pero no la explicaban. Con ello, no hacían sino expresar en palabras un anhelo tan ancestral como el hombre de las cavernas, quien, sin duda, se extasiaba con el fácil vuelo de las aves prehistóricas. Aunque no faltan historias de griegos y romanos que persiguieron la invención de máquinas voladoras, lo cierto es que hasta comienzos del siglo XIII no se teorizó seriamente sobre el vuelo humano. En aquella época, el franciscano y filósofo inglés Roger Bacon sugirió el diseño de un aparato volador más pesado que el aire y propulsado por el batir de las alas. En los cinco siglos siguientes los estudios aeronáuticos no avanzaron demasiado desde un punto de vista práctico, aunque sí queda constancia de los escritos y experimentos de Leonardo da Vinci. Esta genial y polifacética figura del Renacimiento trabajó sobre ingenios provistos de alas móviles, llegando a la conclusión de que la fuerza muscular del ser humano no bastaba para mantener el vuelo. Leonardo fue el inventor de la hélice y el descubridor de los principios del helicóptero. Aunque construyó prototipos de pequeñas dimensiones, no pudo confeccionar la gran aeronave que proyectaba al darse cuenta de que ninguna de las fuentes de energía conocidas en aquella época era capaz de levantarla del suelo. En los siglos XVIII y XIX fueron numerosos los investigadores que dedicaron sus esfuerzos a experimentar aeronaves más pesadas que el aire, pero no fue hasta el 17 de diciembre de 1903 cuando el viejo sueño se hizo realidad, merced a los hermanos Wright.

Seis años después, un adolescente vitoriano llamado Heraclio Alfaro montó y construyó el primer aeroplano español. Este interés individual por la aeronáutica se vería desbordado en la primavera de 1911, cuando Vitoria contempló por primera vez el vuelo de una avioneta: el monoplano pilotado por Julio Vadrines, quien resultaría vencedor del «raid» París-Madrid, la primera travesía aérea de larga distancia.

Centro de la aviación deportiva del norte

A partir de ahí, la afición aeronáutica local fue adquiriendo tal desarrollo que en marzo de 1913 se inauguraba en el antiguo campo de Lakua la primera escuela de aviación civil del país. Un centro donde se formó lo más granado de la navegación aérea española, de la mano de afamados instructores como Garnier y el propio Heraclio Alfaro, que años más tarde creó el Aero-Club de Vitoria. Escuela y Aero-Club se fundieron en 1953, instalándose en el aeropuerto «General Mola». En este aeródromo, los aviadores y demás aficionados a las distintas ramas de la aeronáutica disponían de un hangar de 1.000 metros cuadrados, local social y dependencias para las actividades didácticas. «Fue entonces cuando comenzó la etapa de mayor auge del Aero-Club, que llegó a contar hacia 1975 con 250 socios», explica Alfredo Donnay, actual tesorero del club y responsable de la Escuela de Pilotos. Vitoria se convirtió en el centro de la aviación deportiva de la zona norte. Numerosas personas de la zona norte venían a seguir cursos de paracaidismo, vuelo acrobático, motovelero y alas delta. De aquí surgieron grandes campeones como el piloto acróbata

Eduardo Martínez Cotelo y muchos otros. En estas condiciones, el Aero-Club de Vitoria vivió hasta la inauguración del aeropuerto de Foronda.

El 16 de febrero de 1980 significó el cierre del viejo aeródromo y el inicio del declive de un club que lucha hoy denodadamente por recuperar su pasado esplendor. «Con el traslado a Foronda, el Aero-Club casi murió» —asegura Fidel Ángel Azofra, presidente de la junta directiva constituida en noviembre del pasado año—. «Aquí estamos de prestado. No poseemos instalación alguna, ni siquiera un hangar. De hecho, desde que estamos en el nuevo aeropuerto el club ha perdido tres de sus cuatro avionetas debido a las inclemencias del tiempo. Pero lo peor es que la gente interesada en la aeronáutica no sabe donde acudir, ya que todas las instalaciones de Foronda están valladas y el acceso a la pista donde se estaciona la nave del club está prohibido. En definitiva, se puede decir que el cierre del viejo aeródromo ha dejado al País Vasco sin ningún aeropuerto deportivo».

«No formamos un club elitista»

Esta carencia de un espacio propio donde desarrollar sus actividades se ha traducido en un descenso vertiginoso del número de miembros del club —que en la actualidad cuenta con 80 socios, de los que 25 poseen licencia de piloto— y en la eliminación de actividades como la acrobacia aérea, el paracaidismo o el motovelero. «Tenemos idea de ir ampliando nuestras actividades —señala Azofra— pero, de momento, no contamos con las instalaciones adecuadas para ello. Lo más inmediato sería crear una sección de ultraligeros».

Empeñada en resucitar el Aero-Club vitoriano, su junta directiva realiza incesantes gestiones ante el Gobierno Vasco y otros organismos para lograr la creación de un aeropuerto deportivo en tierras alavesas. «La Llanada reúne las mejores condiciones de todo Euskadi para montar unas instalaciones de estas características. Sólo necesitamos una pista de hierba o tierra batida, de 1.100 metros de longitud y 60 de anchura, y un hangar —asegura el presidente, mientras el tesorero indica que el coste de este centro vasco de aviación deportiva «no superaría la inversión necesaria para habilitar dos polideportivos de barrio». En vista de que la materialización de este sueño tardará años en realizarse, la junta directiva ya ha conseguido que Aviación Civil edifique próximamente en Foronda un hangar destinado a la aviación general, en el que, al menos, podrán mantener a buen recaudo el aeroplano social.

El tesorero no comparte la creencia popular de que el Aero-Club representa un espacio reservado a las élites económicas. «No somos un club elitista, aquí hay gente de todos los niveles sociales, administrativos, delineantes, médicos, arquitectos, empresarios, etc. —asegura Alfredo Donnay—. Para acceder al Aero-Club no hay que sufragar canon de entrada, salvo mil pesetas para la consecución de un carné que da derecho a entrar en cualquier aero-club de España. Cada mes, los miembros deben pagar una cuota de 800 pesetas que sirve para cubrir los gastos de mantenimiento de la avioneta, el alquiler del local social de la calle Herrería, la tasa de estacionamiento de la aeronave en Foronda y los cánones por uso de pista y control radiofónico en las maniobras de despegue y aterrizaje». Al margen de esto, cada hora de vuelo en la «Piper» del club cuesta seis mil pesetas. De acuerdo con los datos facilitados por el presidente, la avioneta social —que se utiliza también como nave de entrenamiento para futuros pilotos— realiza una media anual de 350 horas de vuelo. «De acuerdo», —indica Alfredo Donnay— es un deporte caro, pero la gente lo hace por afición y con muchos sacrificios».

Siete personas se preparan en Vitoria para obtener su primer título de vuelo

Aprender a pilotar una avioneta, un sueño que cuesta 235.000 pesetas

A. M.

La Escuela de Pilotos del Aero-Club de Vitoria ofrece cada año entre los meses de mayo y octubre una serie de cursillos para la obtención del primer título de vuelo. En este momento son siete las personas que siguen estas enseñanzas teórico-prácticas, buscando hacer realidad su sueño de surcar el fluido aéreo a bordo de un aeroplano dirigido por ellos mismos. Una quimera que no está al alcance de cualquier economía, ya que, en el mejor de los casos, el coste del cursillo no baja de las 235.000 pesetas.

En el momento de la matriculación, los aspirantes al título deben desembolsar 25.000 pesetas. Esta cantidad cubre el costo de las clases teóricas, los libros de texto, la tarjeta de alumno y la licencia de federado. En un aula improvisada en el bar del personal del aeropuerto de Foronda, los alumnos aprenden nociones básicas de aerodinámica, cartografía, aeronáutica, meteorología, me-

cánica, seguridad e instrumentación. Asimismo, se familiarizan con la fraseología empleada en las conversaciones radiofónicas entre piloto y torre de control y con las normas internacionales de navegación aérea.

A continuación, pasan a realizar las pruebas prácticas bajo la supervisión del instructor de vuelo de la Escuela. El coste de cada hora de clase a bordo de la avioneta del Aero-Club asciende a seis mil pesetas, a las que se añaden otras mil, en concepto de retribución del profesor. «Antes de realizar el examen —explica el responsable de la Escuela, Alfredo Donnay— los aspirantes al título deben realizar un mínimo de treinta horas de vuelo. Para entonces, ya tenemos al alumno preparado para comparecer ante el tribunal de Aviación Civil y superar las pruebas». El Aero-club tiene establecido un sistema de financiación crediticia de los cursos para facilitar el acceso a los mismos a todos los aficionados al deporte aéreo.



El Aero-club echa de menos el aeródromo «General Mola», donde la aviación deportiva de Vitoria vivió su época dorada.