



TEXTO Luis Ferreira



La aviación en Huesca, cien años volando alto

Huesca, como otras muchas ciudades del mundo, tiene su propia historia aeronáutica, pero en este caso es muy especial por distintas razones. En primer lugar por su premura, en 1911 se llevan a cabo las primeras pruebas; en segundo lugar por sus orígenes, no es una historia que venga de fuera; y en tercer lugar por su singularidad, en su mayor parte la historia de la aeronáutica oscense se relaciona con una actividad muy particular: el vuelo sin motor.

Los inicios en 1911. Gregorio Campaña

La historia de la aviación comienza el 17 de diciembre de 1903, cuando los hermanos Wright realizaron en Kitty Hawk (Carolina del Norte) el primer vuelo con un vehículo más pesado que el aire, controlado y autopropulsado y con despegue sin asistencia mecánica externa.

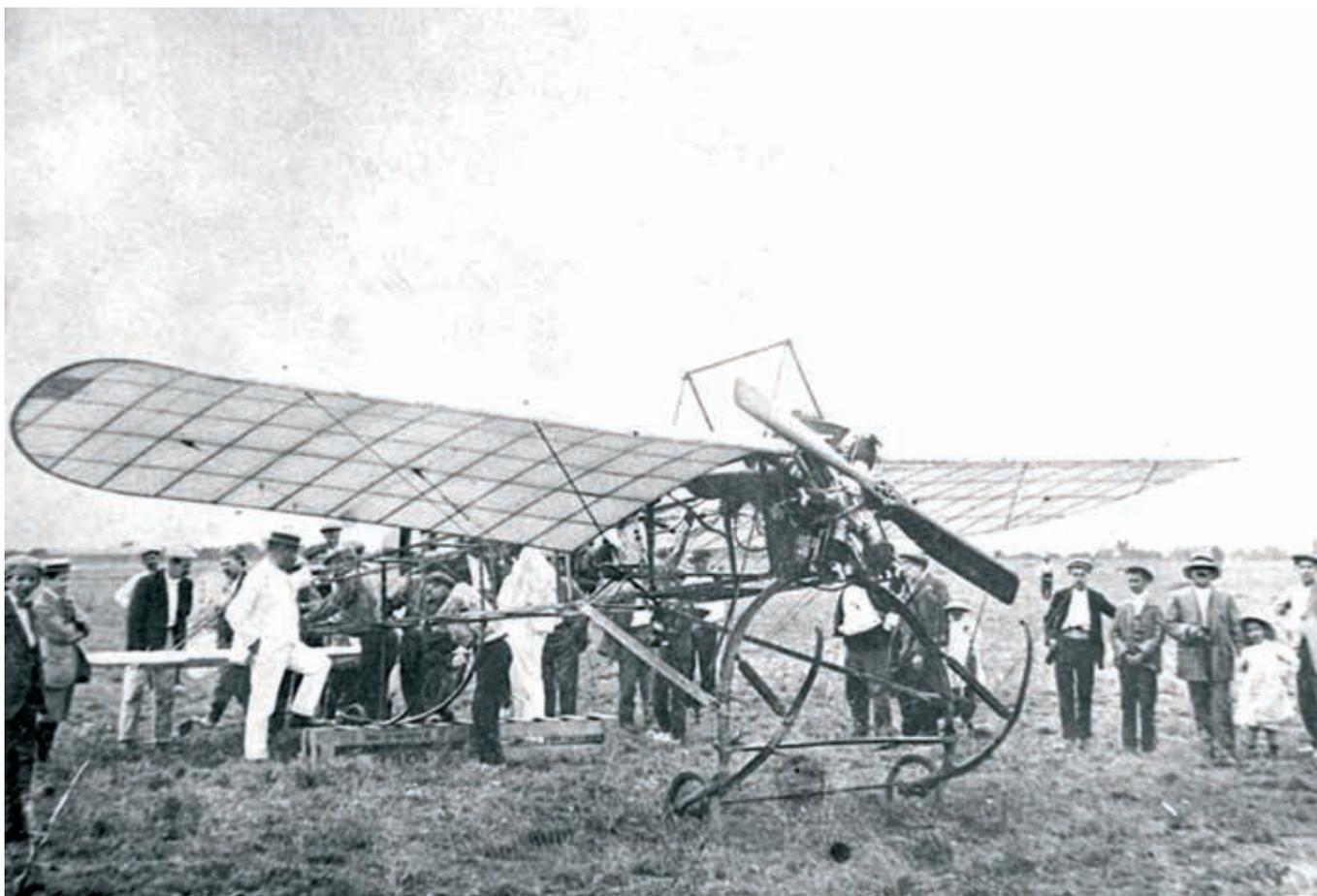
El desarrollo fue muy rápido, vivido como una competida cuestión de prestigio nacional entre los estados más desarrollados del momento. Ya en 1905 se funda la Federación Aeronáutica Internacional de la que España, a través del Real Aeroclub de España es uno de sus socios fundadores. Huesca se suma enseguida al particular círculo de ciudades ligadas a la historia de la aeronáutica. Nuestro primer protagonista, que además era nacido en Huesca, fue Gregorio Campaña Usón.

Campaña dirigió sus primeros pasos hacia los velocípedos y después hacia el automóvil, pero su afición por los aviones le llevó a un nuevo rumbo. En 1907, viajó a París y se instaló junto a uno de los aeródromos míticos de la aviación. Sus constantes intentos de acercamiento a los grandes pioneros de la aviación le aportaron no pocos problemas, hasta el punto de que la justicia le llegó a acusar de espionaje.

Consciente de que no reuniría jamás el dinero para comprarse su propio aparato para volar, Campaña decidió construirse él mismo. Mientras tanto, y a la espera de alguna invitación para realizar alguna exhibición, se resignó a continuar con sus ensayos en un total anonimato, sin ningún apoyo por parte de sus compatriotas. En 1911 consiguió su licencia de piloto –la tercera de España–. Con motivo de las fiestas de San Lorenzo, su ciudad natal le invitó a realizar unos vuelos sobre la ciudad. Sin embargo la mala suerte hizo que en varias ocasiones sufriera averías y algún accidente en las exhibiciones. Todo eso le denegó su propio espacio en la historia de los pioneros.

Gregorio era de Huesca y a pesar de su efímera y accidentada carrera aeronáutica consiguió su sueño: volar. Su tesón y carácter, «quiere volar y volará, es tan tozudo como aragonés» es digno de elogio.

Aeroplano de Gregorio Campaña, 1911
FOTO FOTOTECA DE LA DIPUTACIÓN DE HUESCA





I Semana Nacional de Vuelo sin Motor, Abril 1935. El «OSCA», construido por los socios del Huesca Aero Club en 1933, el velero más avanzado del país en la época
FOTO OLTRA



1931 Nace el Huesca Aero Club

En 1931 un pequeño grupo de aficionados, entre ellos los hermanos Bescós, fundaron la asociación Huesca Aero Club, que años más tarde daría origen a la Escuela de Vuelo sin Motor de Huesca.

El 29 de agosto de 1931 quedó inaugurado el aeródromo de Igríes y el 30 de agosto se llevaron a cabo los primeros vuelos de la historia del vuelo sin motor en Huesca. Se desarrollaron vuelos en planeador elemental, aparato para que el piloto aprendiese el funcionamiento de los comandos del avión sin levantarse tan apenas del suelo. Aquellos aficionados consiguieron transmitir a la ciudadanía su misma ilusión. Las mañanas de los domingos salían autobuses desde «los porches» que llevaban a aficionados y curiosos hasta cualquiera de los «aeródromos eventuales» que tenían localizados en distintos puntos de lo que hoy llamamos comarca de la Hoya de Huesca.

Aquellos aficionados consiguieron transmitir a la ciudadanía su misma ilusión

El siguiente paso de aquellos entusiastas fue localizar la ladera que separa los términos de Monflorite y Alcalá del Obispo para el despegue de los aparatos, poco podían intuir aquellos deportistas que con aquel hallazgo habían determinado la localización del actual aeropuerto de Huesca.

Sin duda el gran acontecimiento en la historia del vuelo sin motor fue la I Semana Nacional de Vuelo sin Motor que organizó el Huesca Aero Club en 1935. Además de ser un reto organizativo, los socios tenían otro objetivo, lograr que se estableciese en Huesca una única escuela oficial para la obtención de los títulos de piloto de las distintas categorías de vuelos sin motor.

Este evento representó un éxito sin precedentes, al que siguió la II Semana Nacional en 1936, mucho más ambiciosa y que reunió a cientos de pilotos de las diferentes asociaciones del país y a miles de espectadores. La totalidad de los títulos de piloto de planeador existentes hasta la fecha, veinte, se entregaron durante aquellas dos concentraciones de Huesca. Sin embargo toda esta actividad se vio frenada de golpe, al igual que el país en su conjunto, por el estallido de la guerra civil.

1939-1942 Inicio de la Escuela de Huesca

La guerra terminó el primero de abril de 1939. El contexto político y económico local en el que se desarrollaron los primeros años del Huesca Aero Club había cambiado por completo, al igual que España y el resto de Europa.

En Alemania la situación del vuelo sin motor es también muy diferente a la existente cuatro años antes. Hitler tiene su maquinaria de guerra a punto, el Tratado de Versalles ya no supone ningún problema para el desarrollo de la aviación alemana. El gobierno alemán veía el vuelo sin motor como una excelente manera de fomentar, ya en un ambiente de preguerra, los objetivos de la organización juvenil paramilitar y la formación de nuevos pilotos a un coste muy inferior de lo que supondría una academia militar.

La vida en aquellos primeros años fue realmente dura, aquello más que una escuela de vuelo era un campo de trabajo dedicado a la formación premilitar

En España, el régimen de Franco intentó emular estos mismos objetivos, elaborando un ambicioso plan que pretendía crear escuelas de vuelo sin motor en todas las provincias del país. En diciembre de 1939, el Decreto que definiría esta política ya decidió la construcción de la Escuela de Vuelo sin Motor de Huesca, con el fin de formar un cuadro de pilotos instructores de vuelo sin motor que iniciaran la instrucción en las demás escuelas que se fueran organizando. Las nuevas escuelas estarían gestionadas por la Falange, mientras que la responsabilidad técnica y la construcción corresponderían al recién creado Ministerio del Aire.

Miguel Ara dando las últimas indicaciones a un alumno antes del despegue, 1941
FOTO ARCHIVO M. ARA



El Huesca Aero Club no logró sobrevivir después de la contienda, a pesar de que prácticamente todos sus socios seguían en Huesca. Sin embargo, a ellos se les debe todo.

La situación del país justo después de terminada la guerra era dramática, sin embargo el desarrollo del vuelo sin motor se convirtió en prioritario. En el marco de amistad entre España y el régimen nacional-socialista alemán, se recibió en Madrid un planeador elemental, un biplaza, un monoplaza puntero y otro de transición; todo regalado por el Ministerio del Aire alemán y el Aero Club de Berlín. Junto a este material vinieron algunos técnicos y se seleccionaron algunos jóvenes instructores para que fuesen a Alemania a perfeccionarse. Entre ellos se encontraban Carlos Gutiérrez y Julián Sevillano, que a su vuelta se convertirían en dos de los pilotos e instructores más relevantes de la escuela de Huesca.

A partir de octubre de 1941, se empezaron a batir todos los récords nacionales de altura, distancia y permanencia. La escuela funcionaba ya a pleno rendimiento y los instructores recién formados aumentaban rápidamente su nivel técnico. La vida en aquellos primeros años fue realmente dura, aquello más que una escuela de vuelo era un campo de trabajo dedicado a la formación premilitar; sin embargo, los resultados llegaron, las escuelas, –y muy especialmente la de Huesca– se convirtieron en auténticas fábricas de producción de pilotos, muchos de los cuales continuaron su vida profesional en las filas del Ejército del Aire o en las nacientes compañías aéreas civiles.



Clase teórica a pie de avión, 1944
FOTO JULVE

1942-1949 Récord tras récord

Paralelamente, los logros deportivos llegaron de mano de los instructores de la escuela. Nombres como los de Sevillano, Ara y Juez empezaron a resonar en la historia, tras cosechar gran cantidad de marcas nacionales y mundiales. Fueron, de alguna manera, el reclamo para surtir de alumnos a las escuelas y a la vez, la vía del régimen para tener cierta presencia internacional en el mundo de la aeronáutica.

En aquella época, la Federación Aeronáutica Internacional homologaba distintos tipos de récords en el mundo del vuelo sin motor: permanencia en el aire, altura y distancia. La Escuela de Huesca consiguió prácticamente todos los nacionales y varios internacionales. Nadie volaba tanto tiempo, tan lejos y tan alto como los profesores de la Escuela de Huesca.



Nombres como los de Sevillano, Ara y Juez empezaron a resonar en la historia, tras cosechar gran cantidad de marcas nacionales y mundiales



Biplaza Kranich sobre la escuela, 1947
FOTO ARCHIVO M. ARA



Luces y sombras (1950-1981)

La desaparición del contexto internacional de su mentor ideológico, la Alemania de Hitler, condenó al ambicioso proyecto del vuelo sin motor español a una muy lenta agonía. Afortunadamente, el ambiente «nacionalsocialista» que se intentó inculcar a semejanza al de las denominadas «juventudes hitlerianas» no llegó nunca a arraigar, y el paramilitar se fue mitigando con el paso de los años.

Las escuelas de vuelo sin motor, en aquel momento Somosierra, Llanes y Huesca, seguían formando a pilotos con la idea de que llegasen a las escuelas civiles y militares de aviación con un conocimiento aeronáutico básico.

Aquel vacío motivó que un grupo de entusiastas moviesen los pesados hilos burocráticos hasta conseguir, a finales del año 1966, que el Real Club de España constituyese su propia sección de vuelo sin motor, independiente de las escuelas y por tanto civil

La vida de la Escuela de Huesca, a partir del año 1950, entró en un periodo de luces y sombras. Entre las primeras, la sucesión de vuelos que le darían renombre nacional e internacional, la continua superación de marcas, la participación de los instructores en varios campeonatos del mundo y una continua presencia en las escuelas de pilotos de distintas nacionalidades. Entre las sombras el error de no saber evolucionar hacia un modelo exclusivamente deportivo, el acomodo de algunos instructores, que nunca demostraron entusiasmo en la formación de los alumnos, y sobre todo, un progresivo autoaislamiento respecto a la ciudad.

A pesar del esfuerzo humano y económico estatal en las escuelas, la realidad es que los pilotos que querían seguir progresando una vez conseguidas sus licencias no tenían fácil el seguir volando. Aquel vacío motivó que un grupo de entusiastas moviesen los pesados hilos burocráticos hasta conseguir, a finales del año 1966, que el Real Club de España (asociación que englobaba a todos los aeroclubes de vuelo con motor del país) constituyese su propia sección de vuelo sin motor, independiente de las escuelas y por tanto civil. Aquello dio pie a la constitución del Real Aeroclub de Toledo, y pocos años después al aeroclub Nimbus que volaría en los terrenos de la Escuela de Huesca. Muy poco tiempo después se autorizó a los aeroclubes a que ejerciesen también labor de escuela de formación de pilotos, junto a las llamadas escuelas oficiales.



Aeroclub Nimbus

El 8 de mayo de 1975, de nuevo un grupo de locales revivieron los ideales primigenios del Huesca Aero Club iniciando las actividades del Aeroclub Nimbus de Vuelo a Vela. En esta ocasión, todos ellos eran pilotos previamente formados en las escuelas oficiales que, tras su formación básica, querían seguir perfeccionando el arte de volar sin motor.

El club contó durante sus primeros veinte años con unos 50 asociados, provenientes, en su mayor parte, de Huesca y Zaragoza. Dos años después de iniciar su actividad, la Dirección General de Aviación Civil lo autorizó para constituir su propia escuela de formación de pilotos.

Los inicios del aeroclub fueron duros pero su progresión fue constante. La llegada de la empresa estatal SENASA (Sociedad Estatal para las Enseñanzas Aeronáuticas Civiles), como nuevo gestor de la Escuela de Vuelo sin Motor de Huesca, en 1993, resultó un cambio trascendental. El aeroclub Nimbus aportó una colaboración determinante durante aquella transición, poniendo a disposición del nuevo gestor del aeródromo, sus instructores, tanto de manera amateur como profesionalmente.

En el aspecto deportivo, el Nimbus colaboró con la Federación Aeronáutica, durante varios años, como organizador de campeonatos de España. A partir del año 2000, también empezó una fuerte colaboración con los aeroclubes de la vertiente francesa del Pirineo, llevando a término distintos proyectos de cooperación transfronteriza apoyados por la Unión Europea y estableciendo lazos de relación que hoy continúan.

El esfuerzo divulgativo realizado por el Aeroclub Nimbus a partir del año 2000, se plasmó en la firma de convenios de colaboración con el Ayuntamiento oscense y la Diputación Provincial, para dar a conocer el deporte del vuelo sin motor entre distintos colectivos sociales. La colaboración con la Universidad de Zaragoza fructificó en la primera incursión de la formación aeronáutica en el ámbito universitario español, incluyendo el vuelo sin motor como una asignatura de libre elección dentro de la Facultad de Ciencias de la Actividad Física y del Deporte.

Después de la marcha de SENASA en el año 2004, los socios del Nimbus se convirtieron en los últimos herederos de aquel grupo de entusiastas oscenses de los años 30.

El aeropuerto Huesca Pirineos

En noviembre del año 2000, la noticia de ampliación del aeropuerto oscense, con fines comerciales, llevaron a SENASA a plantear el fin de los vuelos deportivos en Huesca. El posible traslado de la actividad deportiva suscitó reacciones críticas de malestar entre el Gobierno aragonés, ante las expectativas de promoción turística generadas durante los últimos años.

La decisión de la ampliación del aeródromo llevó a SENASA a vender, a finales del año 2002, las instalaciones de la Escuela de Huesca al ente público AENA. Aquella decisión no fue recogida con entusiasmo por las instituciones locales y autonómicas, ya que dudaban de la viabilidad económica del nuevo aeropuerto y consideraban que dificultaría la práctica de la actividad primigenia de la instalación.

Fruto de aquellas reclamaciones, el proyecto del aeropuerto fue modificado para garantizar la compatibilidad de ambas actividades, asumiendo por ello un sobre coste cercano a los 20 millones de euros.

Finalmente el primer avión de pasajeros aterrizó el 14 de abril de 2007, sin embargo tres años después, tras la experiencia de los primeros años de uso del aeropuerto y numerosos incidentes y accidentes, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) emitió un informe en el que reconocía por insegura, la incompatibilidad entre ambas actividades, entre otras razones, por el propio diseño del aeropuerto.

Aquel informe supone una sentencia de muerte para el vuelo sin motor en las instalaciones del aeropuerto de Huesca y sus setenta años de historia.



Atardecer en Monflorite
FOTO NIMBUS



El presente y el futuro

La provincia de Huesca es una región privilegiada para el vuelo sin motor. Los grandes relieves del Pirineo central se han convertido, gracias al aeródromo de Santa Cilia, en unos espacios que han irrumpido con fuerza dentro del mundo del vuelo sin motor, aprovechando sus características aerológicas y el tratarse de un espacio aéreo no saturado.

Esta evolución ha llevado a la necesidad de disponer de una red de pequeños aeródromos que cubran toda la geografía pirenaica. El objetivo es garantizar, en la medida de lo posible, que si no es posible retornar al punto de partida, se pueda aterrizar en una superficie adaptada. Ese concepto de red es lo que está consiguiendo definir el vuelo sin motor en el Pirineo como un producto turístico y deportivo único, al que se puede acceder desde distintos aeródromos.

La desaparición de la vieja Escuela de Vuelo sin Motor de Huesca en el hoy aeropuerto de Huesca-Pirineos nos ha llevado a crear un vacío muy considerable en la vertiente sur de la sierra de Guara. El aeródromo de Bolea está llamado a ocupar este vacío. Este aeródromo tiene la vocación de aunar en una misma instalación todas las especialidades aeronáutica-deportivas (ultraligeros, vuelo con motor, paracaidismo, aerodelismo, paramotor, parapente, etc.), además de ser susceptible de otros usos (protección civil, extinción de incendios). Esta instalación nace con la voluntad de integrarse dentro de la creciente y pujante oferta turística de ocio y aventura existente en la zona.

Bolea se convierte de este modo en la solución de futuro para dar continuidad a cien años de historia aeronáutica en Huesca, sin interferir en el desarrollo de la infraestructura aeronáutica de primer nivel –pero no deportiva– en que se ha convertido el actual aeropuerto Huesca-Pirineos.

Hoy en día, realizar vuelos de 500 km a lo largo del macizo de los Pirineos ya no sorprende a ningún aficionado. Para realizarlos hace falta cierta experiencia, pero la realidad es que están al alcance de muchos de ellos

En el deporte del vuelo sin motor moderno, el aeródromo no es más que el principio y el final de una experiencia apasionante. El «estadio» en el que se practica el deporte ya no es el propio aeródromo, sino el ámbito geográfico en el que se realiza el vuelo. En nuestro caso, el Pirineo en toda su magnitud.

Mucho se ha evolucionado desde aquellos primeros vuelos del 29 de septiembre de 1931 de los socios del Huesca Aero Club en los que permanecía en el aire durante escasos segundos. Hoy en día, realizar vuelos de 500 km a lo largo del macizo de los Pirineos ya no sorprende a ningún aficionado. Para realizarlos hace falta cierta experiencia, pero la realidad es que están al alcance de muchos de ellos, entre ellos los socios del Aeroclub Nimbus.

Las marcas mundiales del vuelo sin motor moderno, que continúa homologando la FAI, nos hablan de vuelos de 3.000 km, alturas de más de 15.000 m y velocidades medias que superan los 200 km por hora. Pero cualquier vuelo puede servir como ejemplo de lo que dije, hace ya varias décadas, aquel piloto al referirse a las vistas que observaba desde un planeador: «Un privilegio reservado para los pilotos de vuelo sin motor y para los dioses del Olimpo».



Aneto
FOTO NIMBUS

CRÓNICA DE UN VUELO

El 21 de mayo del año 2010, diecisiete pilotos se reúnen a las diez de la mañana en el aeródromo de Santa Cilia de Jaca, convocados por la organización de la Copa Pirineos de Vuelo sin Motor. El día parece bueno, así que todos nos preparamos para un largo vuelo.

Y efectivamente, la organización rebasa nuestras expectativas y nos programa una tarea de más de 500 km, que despegando desde el aeródromo de Santa Cilia se inicia en Aísa, a los pies del pico de Aspe. Desde ahí tenemos que seguir hasta el primer punto de viraje en el Canigou, (el primer pico del Pirineo si lo recorremos de este a oeste, a unos 35 km de Perpignan). Luego volveremos al pico de Ori, el dosmil más occidental del pirineo navarro, y por último, regresaremos al aeródromo.

Puede resultar algo más complicado debido a que la ausencia de nubes nos dificultará la identificación de las corrientes de aire ascendente

El día ofrece una configuración de viento norte, aunque muy débil. Las previsiones son muy buenas en el Pirineo oriental, con formación de tormentas al sur de la sierra del Cadí; pero en el Pirineo central, el inicio del vuelo puede resultar algo más complicado debido a que la ausencia de nubes nos dificultará la identificación de las corrientes de aire ascendente. Sin embargo, por la tarde nos pronostican que el viento habrá cesado. Nosotros vamos en uno de los planeadores biplaza del Aeroclub Nimbus.

Tras tomar la salida, nos damos cuenta enseguida de que el viento norte no es tan débil como nos habían pronosticado y no nos permite acercarnos a los grandes relieves. Avanzamos hacia el este, a unos 2.500 m de altitud. Pasamos el valle del Aragón, el de Tena y cruzamos el puerto de Cotefablo, a no más de 2.200 m. La primera parada, en la vertical de Fanlo, nos permite recuperar esos 300 m de altitud perdidos y con esa altura nos lanzamos a atravesar el río Cinca, que siempre es un trance debido a la amplitud del salto. Quince minutos después ya estamos recuperando altura de nuevo en las proximidades de la Peña Montañesa y alcanzamos los 2.800 m. A partir de aquí todo debería de ser más fácil.

Parrilla de salida en Santa Cilia
FOTO NIMBUS





El hecho de vernos rodeados de montañas y no disponer de motor produce un cierto desasosiego

Pero no, una decisión equivocada nos hace perder una buena parte de la media de velocidad que llevábamos. ¿Cómo se nos ocurre pasar por el sur de Cotiella sabiendo que el poco viento que hay es viento norte?

Efectivamente, perdemos 500 m en menos de cinco minutos. ¿Volvemos atrás para recuperar o avanzamos? «¡Tira!, ya subiremos en el Gallinero», pero tampoco, no llegamos con altura suficiente para intentar su cara norte. «¡Al Turbón pues, que siempre tira!» Pero tampoco, bajamos a los dos mil metros.

¿Y ahora qué?, a los dos nos viene a la cabeza lo mismo «en Campo no hay campo y aquí no subimos, hay que salir de aquí». Tenemos que decidir entre retroceder al valle de Benasque, para asegurar el aterrizaje en Castejón, o seguir avanzando hacia el Pont de Suert, donde conocemos otro lugar aterrizable. Los dos de acuerdo: «¡...A Pont de Suert!». Eso supone seguir avanzando y sobre todo nos pone a tiro de uno de los campos en los que sabemos que podemos aterrizar con relativas garantías si las cosas se terminan de torcer.

A no más de 1.500 m de altura, el hecho de vernos rodeados de montañas y no disponer de motor produce un cierto desasosiego; pero el estar viendo en el fondo de aquel embudo natural un pastizal que tiene la distancia necesaria para aterrizar nos tranquiliza y nos permite centrarnos en ascender para poder seguir avanzando. El riesgo que asumimos es terminar la prueba y tener que volver por otros medios hasta Santa Cilia, recuperar el remolque del avión y volver de nuevo a por él. Una pesadilla en la que preferimos no pensar para volcarnos en intentar salir de ahí. «Hasta el suelo todo el rabo es toro» nos decimos.

Las laderas soleadas nos permiten volver a ganar altura, primero lentamente pero después de manera más firme. De nuevo con 2.500 m podemos permitirnos seguir avanzando hacia el este. El error de Cotiella nos ha costado caro. Imaginamos que alguno de los pilotos que avanzaba junto a nosotros hasta ese momento, o incluso alguno que iba por detrás, ya nos habrá adelantado e irá varias decenas de kilómetros por delante. No podemos cometer más errores, además de por mantener una velocidad media aceptable, porque estamos muy lejos de casa y todavía nos tenemos que alejar 100 km más.

Tras pasar Sort, se abre ante nosotros todo el valle de la Cerdanya, custodiado por el Orri. ¿Y ahora qué?, ¿por el Cadí o por Andorra? «Decide tú» –dice uno–. «No, tú», –dice el otro.

El viento norte parece aconsejar avanzar por la cara norte del Cadí, pero se la ve excesivamente cubierta de nubes, que además parecen bastante más bajas que las que distinguimos sobre Andorra. Si vamos por allí subiremos más, pero tarde o temprano tendremos que cruzar el valle en diagonal antes de llegar al Canigou. Por la radio oímos que los pilotos locales recomiendan el norte.

Finalmente optamos por ir por el sur, siguiendo la sierra del Cadí: «Iremos más bajos pero avanzaremos más rápido» –pensamos–. Y efectivamente, esta vez no nos equivocamos.

El camino seguido nos permite avanzar muy rápido, pegados a la base de las nubes, ya no nos resulta necesario detenernos para aumentar nuestra altura; además, nos lleva directos al destino. «Esta vez he acertado», –dice uno–. «No, he acertado yo» –dice el otro. Aunque en la cabina el trabajo se acumula, también hay tiempo para disfrutar del paisaje todavía nevado. «¿Haces fotos?» –pregunta el que lleva los mandos.

Pasamos la collada de Tosses, La Molina, el Puigmal y avanzamos hacia el Canigou. No hay problema, pero somos conscientes de que el tiempo perdido por el error en Cotiella no nos sitúa en cabeza. Estamos a unos 250 km de Santa Cilia y el día no es infinito. No podemos cometer más errores.

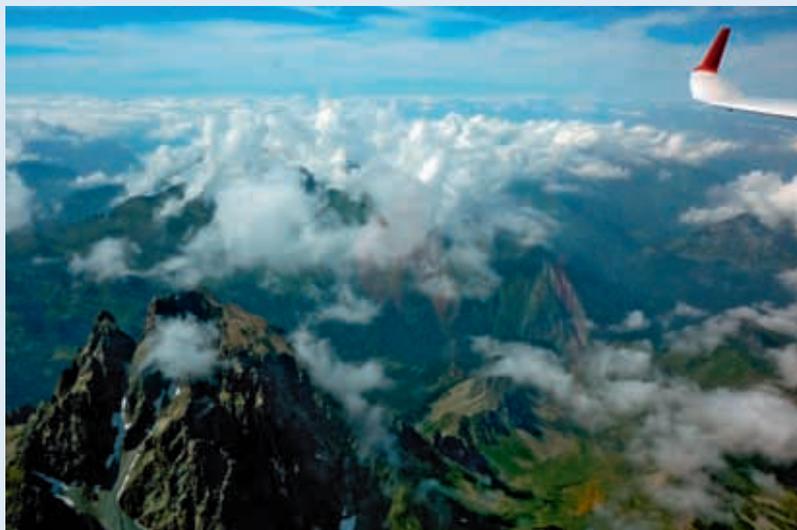
La vuelta la iniciamos por donde hemos venido y tampoco nos defrauda, por los comentarios que oímos por la radio deducimos que estamos alcanzando a algunos de los que han ido por el norte.

Una vez en la «torreta» del Orri conseguimos la máxima altura del día, casi 4.000 m. Con esta altura y sabiendo que hay viento norte ¿porqué no volver por el valle de Arán?

El siguiente tramo lo realizamos sin tener que detenernos para virar. Pasamos la pica de Estats, Baqueira, los Besiberris; pero mantenemos la velocidad justa para poder pasar sobre el túnel de Vielha y el collado de Vallibierna. En el macizo del Aneto nos han dicho que no hay viento norte, así que entendemos que el cresterío que va desde el pico Russell hasta el pico de Alba pasando por el mismo Aneto, nos permitirá ganar altura gracias a la brisa.

La teoría es buena. Si algo sale mal y no somos capaces de cruzar por encima del túnel de Vielha, tenemos la alternativa de Bagneres de Luchon para aterrizar. Si, aun salvando ese primer obstáculo, no podemos cruzar Vallibierna para adentrarnos en el valle de Benasque, podremos descender el Noguera Ribagorzana hacia el campo ya conocido de Pont de Suert.

Midi d'Ossau
FOTO NIMBUS





Posets
FOTO NIMBUS

Casi literalmente hemos podido tocar con nuestros dedos muchas de las grandes cimas del Pirineo

La teoría funciona, pero no contábamos con la tormenta que se está formando en el macizo del Aneto cuando entrábamos en el valle sobrevolando el collado de Vallibierna. Pese a eso ascendemos, lentamente pero ascendemos, justo antes de que empiece a soltar agua. Cruzamos el valle de Benasque en dirección al collado de Sahún, atravesamos Cotiella, ¡esta vez por su cara norte! que nos aguanta perfectamente. Bordeamos el Parque Nacional de Ordesa y nos tiramos con decisión a la Tendeñera, otro valor seguro.

Es tarde, el día parece muerto. Avanzamos sin perder altura, pero necesitamos todavía unos 500 m que nos permitan llegar al Ori y volver a Santa Cilia con garantías.

Unos buitres nos marcan ese último ascenso muy poco antes de llegar a Collarada; lentos pero seguros recuperamos los 3.000 m. «¡Suficiente! ...al Ori y para casa».

El vuelo ha tenido una duración de casi seis horas. Lo hemos terminado diez de los diecisiete que tomamos la salida y de ellos, cinco lo han hecho a más velocidad que nosotros. Estamos contentos, hemos recorrido el Pirineo en un 70% de su longitud en los dos sentidos, hemos atravesado valles y lugares de indescriptible belleza. Casi literalmente hemos podido tocar con nuestros dedos muchas de las grandes cimas del Pirineo, todas en un mismo día. ¿Qué más se puede pedir?

