S a m a d e n

1 9 4 8

Por el Capitán JOAQUIN F. QUINTANILLA

Los ingleses, tras la experiencia del año pasado en Bramcotte, desistieron de incluir el vuelo sin motor entre los Juegos Olímpicos. La Federación Aeronáutica Internacional concedió a Suiza el privilegio de organizar las pruebas que habían de sustituir a las olímpicas. Treinta y siete pilotos de nueve países diferentes, con más de doscientas personas de séquito, acudieron a Samaden para medir sus fuerzas.

Estados Unidos no han concurrido por celebrarse simultáneamente su concurso anual en Wichita.

Los 37 concursantes quedaron reducidos en el transcurso de las pruebas a 23. Polonia y Checoslovaquia recibieron orden de sus Gobiernos respectivos de no intervenir en el concurso; Italia se retiró por falta de recursos; Inglaterra sufrió la pérdida de dos concursantes, víctimas de accidente mortal, y Egipto solicitó no ser clasificado por haber sido averiado su velero en tierra, perdiendo condiciones de vuelo.

El programa comprendía las pruebas siguientes:

1. Concurso de altura.
2. Concurso de distancia libre con meta prefijada.
3. Concurso de distancia a punto fijo y retorno al de salida.
4. Concurso combinado de altura, distancia y velocidad en circuito cerrado.
5. Carrera de 100 kilómetros a punto fijo.
6. Carrera de 100 kilómetros en triángulo.

De ellas las más interesantes eran las pruebas de velocidad, ya que hasta ahora no se había tenido nunca en cuenta la velocidad en el V. S. M.

El peligro del vuelo de distancia en los Alpes aconsejó reducir esta clase de vuelos en lo posible, sustituyéndola por recorridos cortos en los que interviniese el factor velocidad. Como veremos más adelante, esto altera por completo nuestras ideas sobre el V. S. M.

Para los españoles tenían particular interés las pruebas en las que puntuaba la altura, por ser ésta su especialidad. En contra de sus previsiones, las mejores puntuaciones las obtuvieron en las pruebas de distancia.

El concurso comenzó el día 18 de julio y duró hasta el 31, desarrollándose dentro de un ambiente de sencillez y familiaridad, en el que cada cual atendió tan sólo a "jugar limpio". En la inauguración no hubo discursos, desfiles ni grandes demostraciones. Una reunión "entre

amigos" dentro de una modesta barraca de madera, a las nueve de la mañana, en traje de vuelo, sirvió de ceremonia de apertura y de asombro para los asistentes ante la exhibición de organización de que hicieron gala los suizos.

Como mi asistencia tenía un carácter completamente particular, lo que voy a exponer es una impresión subjetiva, no un informe.

Antes de empezar me creo en la obligación de ambientar un poco al lector, como hacen los copleros, describiéndole el escenario en que se desarrolló el concurso. En este caso, los Alpes.

El vuelo en los Alpes es algo así como esos juegos en los que hay que meter una bolita en un agujero después de hacerla pasar por un laberinto lleno de trampas. El laberinto aquí son los valles, y las trampas, los cables de alta tensión que los atraviesan y las descendencias.

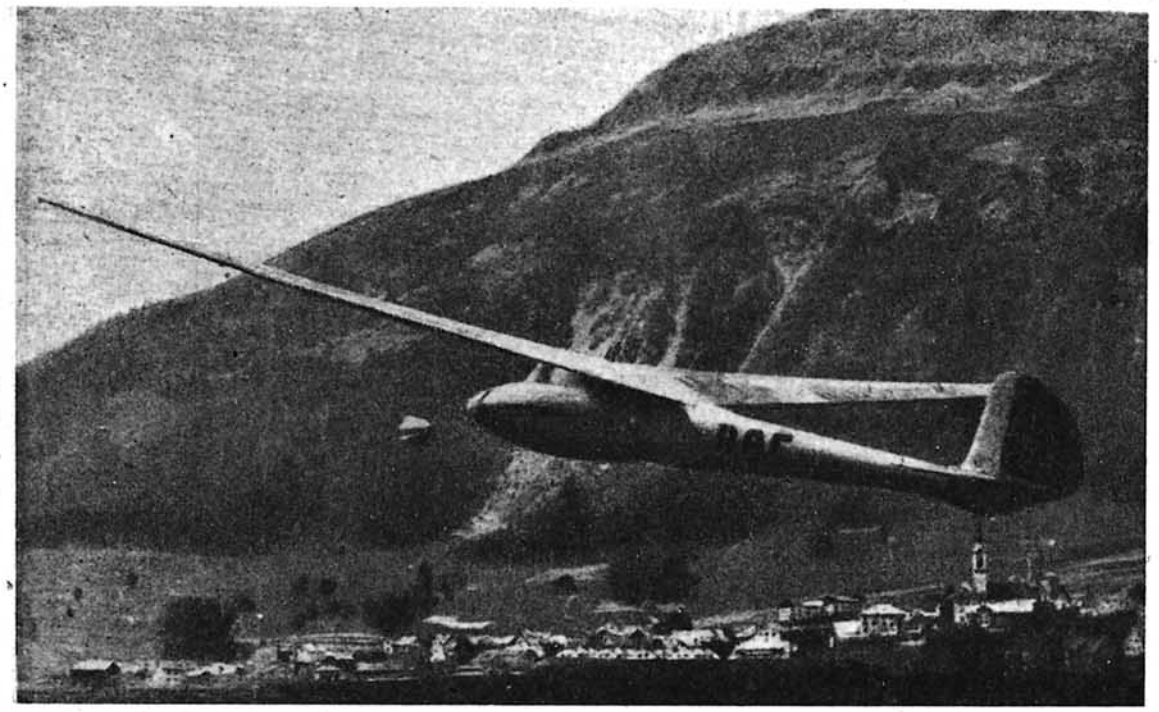
En España, cuando hemos de volar en montaña, acostumbramos a ganar altura antes de llegar a ella. Aquí se vuela con la panza pegada al fondo del valle, como las anguilas en los acuarios, y si hay que pasar algún puerto, se gana dentro del valle la altura suficiente, pero no más; de manera que, en general, se van viendo las crestas nevadas a través del plexiglás del techo de la cabina. Esto sólo se puede hacer aquí, donde los valles, por su origen glaciar, tienen el fondo plano, en vez de en "v", y donde, por tanto, hay tomas de tierra en cualquier sitio.

No existe más peligro que los cables de alta tensión. Hay una verdadera maraña de líneas, que se siguen bien con la imaginación enfilando las torres de hierro que las sostienen; pero de vez en cuando una da una espantada, y, torciendo en ángulo recto, atraviesa el vano del valle de cresta a cresta, convirtiéndose en una trampa para cazar aviones.

Hay que informarse muy bien antes de salir y aprenderse el truco de cada valle. En éste hay que pegarse a esta ladera; no mucho, por las líneas. Al llegar a tal sitio hay que cambiar, y más adelante hay que volar bien en el centro del valle. El puerto no se puede cruzar por derecho. Hay que ir al mogote tal y desde allí enfilar el pico cuál.

Todo esto, como es natural, pesa sobre el pobre concursante, que además de luchar contra sus adversarios ha de hacerlo contra un medio

Fijando el cable que tirará del planeador español, momentos antes de despegar. Puede observarse en el suelo el pequeño paracaídas que lleva el extremo del cable, y que amortiguará su caída cuando lo suelte el piloto una vez ganada altura.



Bajo las alas del velero del piloto español Sr. Sevillano, que inicia el vuelo remolcado por el cable, se ve el pintoresco pueblo de Samaden, y al fondo, la maciza pared de los Alpes con su cresta nevada.

tan difícil. Afortunadamente, los suizos conocen bien sus montañas y no hay sino seguir sus consejos al pie de la letra. Por desgracia, el viento cambia con frecuencia y no sirve para nada todo lo dicho, y entonces hay que volver a informarse de nuevo.

La única posibilidad de liberación del piloto es, cuando las nubes están más altas que las cumbres, ganar altura en vuelo orográfico hasta desprenderse de las montañas, y seguir en vuelo térmico volando sobre ellas.

Y aquí conviene explicar por qué se ha elegido Samaden, perdido en el fondo de uno de los valles más espinosos, hundido a 1.700 metros bajo el Bernina, que tiene 4.300, como lugar de la reunión. En Samaden hay un ascensor para veleros. Este ascensor lo forman el viento Maloja y la montaña Muottas Muragl. El vuelo en Samaden se hace así: se despega con remolque-torno desde el fondo del valle. Se pega el velero a la ladera del Muottas Muragl. Allí, a fuerza de dar vueltas, se ganan unos 1.000 metros de altura, los suficientes para, sin pensarlo mucho, tirarse por derecho a buscar las crestas del otro lado del valle, a unos 20 kilómetros de distancia. Si se llega con altura suficiente para pasarlas, el vuelo está vencido. Estas excepcionales condiciones hacen de Samaden una nueva Meca del V. S. M.

Como se comprende, la dificultad está en coger altura suficiente para cruzar el valle con seguridad. Hay veces que se forman piñas de veintitantos veleros que dan vueltas en las faldas del Muottas, raspando las copas de los pinos, intentando subir. Los equipos observan impacientes con los prismáticos desde el suelo los progresos de unos y otros. Una racha más fuerte, o un poco de térmica, separa en un momento a cuatro o cinco veleros, que ganan altura sobre sus adversarios. Se los ve dar vueltas en lo alto, indecisos, sin atreverse a cruzar el valle. Entre ellos hay un suizo. Estar cerca de un suizo en los Alpes es siempre una garantía. De pronto el suizo sale disparado en una dirección cualquiera. Los otros tres o cuatro aparatos salen como flechas detrás de él, olfateando que "allí hay algo". El suizo se para y da unas vueltas lentamente. Se ve al velero poner cara de placidez: "Aquí da gusto volar." Se le reúnen sus seguidores. Y de pronto el suizo se tira al suelo. Los seguidores comprenden la jugada. Viran furiosos. Allí no hay nada. Se baja por

todas partes. Uno tras otro se van al suelo luchando por sostenerse. Mientras tanto el suizo ha despegado de nuevo, ha ganado altura y se ha alejado solo en otra dirección. El juego es limpio.

Viéndoles cruzar el valle se distinguen los pilotos civiles de los militares. Los civiles ganan altura y desaparecen. A los militares se los ve esperarse unos a otros. De vez en cuando el jefe, que está arriba, reuniendo su "escuadrilla", se tira en picado y da una pasada a alguno que todavía está rascando los pinos, y se lo lleva en la cola al sitio donde se sube. Se reúnen todos y se lanzan uno tras otro a cruzar el valle. Se adivinan las manos izquierdas buscando la palanca de gases.

Cada equipo tiene su fisonomía propia.

El que más llama la atención es el inglés. Entre sus pilotos se peinan más canas que pelo rubio. Algunos han cumplido ya los cincuenta. Hay un director de la B. E. A., dos Comandantes, un Capitán, un veterano de la RAF del 18 y un Teniente. Mandados todos ellos por una mujer. Trabajan a destajo. Todas las tardes desmontan sus veleros y los guardan en los remolques. Todas las mañanas los arman y los sacan brillo concienzudamente. Uno, sobre todo, tiene una verdadera obsesión con el brillo. Se le ve siempre de un lado para otro con un plano fijo, o una carena debajo del brazo, frntándola frenético con la otra mano mientras discute o da órdenes.

Como no han tenido suerte, se los ve luchar con ahinco para ganar puestos en la clasificación. Cuando nadie vuela, porque el aire baja por todas partes, ellos despegan con su sombrero puesto—algunos vuelan con sombrero—, empalmándose uno tras otro, con la esperanza de encontrar algo donde sostenerse. Las pruebas finales les son desfavorables, y el último día hacen un esfuerzo desesperado, intentando cruzar los Alpes de Norte a Sur para salir a Italia. En el intento mueren Nicholsson y Grieg, Comandante y veterano oficial de la RAF, respectivamente. Uno, enganchado en un cable de alta tensión; chocando sin visibilidad contra una pared rocosa, el otro. Su muerte en tan nobles circunstancias sitúa a su equipo por encima de clasificaciones, y cuando los entierran en Milán todos se descubren ante los vencedores.

Los suecos presentan indudablemente los dos mejores pilotos del concurso: Persson y Magnusson. Tenientes de las Fuerzas Aéreas suecas los dos, tienen ese aire que dan las horas de vuelo cuando se hacen muchas en poco tiempo, y que recuerda un poco al que tenían antaño los marinos que volvían de las Indias hartos de navegar. Persson, sobre todo, tiene cara de hombre que ha llegado hasta la estratosfera gateando por sus propios medios, y respira con la fatiga del perro que ha traído una piedra en la boca y espera que le tiren otra. Su hazaña del año pasado, metiéndose en un cumulonimbus por su base y saliendo por la cúspide a 8.200 metros de altura, tras atravesar hielos, granizos y huracanes, con la que conquistó el "record" del mundo de altura, le convierte en la figura de mayor atracción de Samaden.

Los franceses llamaron más la atención por la abundancia de medios con que asistieron que por su personalidad. Además de los veleros de patente francesa de que hablaremos más adelante, llevaron dos tornos-remolque, de dos cables cada uno, igualmente de patente nacional, magníficos, que fueron los que se usaron en el concurso, y dos avionetas Fieseler con motor Morane en estrella, de construcción francesa. Todos los veleros llevaban radio, y los camiones de remolque—también magníficos—, emisora-receptora por fonía para seguirlos y orientarlos.

Como los ingleses, los finlandeses y los suecos, la mayor parte del equipo procedía de la Aviación militar. Sus pilotos eran francamente buenos. Como conjunto, quizá el mejor equipo, pues si bien no presentaron figuras de la talla de Persson, Magnusson, Ara o Juez, no hay que olvidar que ni Suecia ni España, de presentar seis pilotos, hubieran podido mantener la categoría de éstos, ya que los suizos eran gente avezada a sus montañas.

La impresión general del equipo es la de que Francia concede una atención extraordinaria a la aviación deportiva, orientándola desde un punto de vista estatal, que recuerda al que tuvo Alemania. Quizá sea ésta una de sus experiencias de la guerra. En todo caso, hay que estar atentos, pues de seguir con el impulso que les animaba en Samaden, serán en concursos sucesivos unos de los más temibles adversarios.

El equipo finlandés, pequeño, simpático y modesto, no se sabe por qué misteriosa afinidad simpatizó extraordinariamente con el español, haciendo la mejor demostración de amistad: intentando aprender el español. Los espa-

ñoles, correspondiendo con igual cortesía, hubieron de aprender un poco de finés.

El equipo suizo ha sido el único verdaderamente democrático, en el sentido aeronáutico de la palabra. Verdaderos aficionados, con coches, veleros y remolques de su propiedad, y sin más ayuda oficial que la que concede Suiza a sus instituciones, a las que, más que sostener, da facilidades para que se sostengan a sí mismas.

Así se justifica un hecho que al principio sorprende un poco: el que utilicen el V. S. M. para hacer propaganda de firmas comerciales, ya poniendo grandes letreros bajo los planos anunciando los relojes marca tal, ya indicando en los prospectos que los jerseys que utiliza el equipo son de la casa cuál.

Es difícil juzgar a los suizos como pilotos en su país. Siendo un país de truco para el vuelo, como se ha explicado, y conociendo ellos el truco como nadie, forzosamente han de aparecer como excelentes incluso ante los mejores del mundo, como ha ocurrido en esta ocasión.

El piloto suizo es un piloto muy duro, hecho a aguantar las mayores turbulencias, a verse tan pronto en el fondo de una profunda sima, sin perder por ello las esperanzas, como a prepararse para tomar tierra entre las grietas de un glaciar. Y ello con los aparatos menos apropiados aparentemente para vuelo tan peligroso, pues en general tanto las avionetas como los veleros suizos son muy ligeros. En Berna, por ejemplo, he visto remolcar un Kranich con una Piper Cub de 65 c. v., con un viento tan arrachado, que en cualquier otro sitio hubiera hecho suspender los vuelos. Sin embargo, sin restarles mérito alguno, creo que en otro escenario no podrían sostener los puestos alcanzados en la clasificación.

¿Y el equipo español? ¿Qué impresión produjo el equipo español?

La primera impresión, antes de llegar, fué de ser los españoles gente alegre y desenfadada. Según nos informaron, en tanto que otras naciones inscritas estuvieron todo el invierno mareando a los organizadores con preguntas sobre este o aquel detalle insignificante, dando lugar a tener que montar una oficina solamente para atenderlos, España se inscribió y no volvió a dar señales de vida hasta el día en que se presentó en Samaden.

Al parecer, no se esperaba esta inscripción, pues en un boletín informativo publicado por dicha oficina se dijo que las dos grandes sorpresas del concurso habían sido las inscripciones de Finlandia y España.

Se desconocía por completo el V. S. M. español, del que tan sólo se sabía que uno de los participantes, Juez Gómez, era campeón mundial de altura en biplaza desde 1945, suponiéndose que por tener una escuela en los Pirineos, los españoles eran especialistas en el vuelo de montaña, y por tanto, adversarios de cuidado. Cuando supieron que no existía tal escuela se les quitó un peso de encima.

Les llamó la atención, no sabiendo si juzgarlo como un despiste o como un exceso de confianza, el que precisamente el campeón mundial, Juez, corriese sobre un velero biplaza, lento y pesado como un percherón, en un concurso preparado para puras sangres. Cuando, andando el tiempo, vieron cómo, a pesar de sus kilos, se mantenía con pasmosa regularidad entre los puestos 4 y 5 de la clasificación general, a esta extrañeza sucedió un sentimiento de respeto y admiración, que subió a su punto máximo cuando en la última prueba—distancia libre con meta prefijada—eligió la ruta de Italia—el único concursante que se atrevió ese día con ella—, y obligado a tomar tierra al intentar cruzar el Berninapass, lo hizo entre cuatro líneas de alta tensión, la carretera y el ferrocarril, sin romper el aparato. Es de justicia, al hablar del papel desempeñado por Juez, citar al Comandante meteorólogo Sr. Castañs, que voló con él como pasajero, y al que cabe no pequeña parte del éxito conseguido por sus consejos e informaciones.

Ara comenzó el concurso con peor clasificación que Juez; pero así como éste se mantuvo, con pequeñas variaciones, entre el 4.º y 5.º puesto, para bajar al final al 12, Ara fué ganando poco a poco lugares hasta llegar al primer puesto por dos veces seguidas—en el concurso combinado en circuito cerrado y en el de distancia libre a punto prefijado del día 26—, creciendo con ello paulatinamente su prestigio, que a última hora le situó a los ojos de concursantes y público a la altura de Persson y Magnusson.

Sevillano, uno de nuestros mejores pilotos, no pudo quedar a la altura que por su historial le correspondía, por hallarse bajo una fuerte impresión a consecuencia de un suceso familiar ocurrido a los dos días de su llegada a Samaden.

La opinión que en conjunto mereció a sus adversarios el equipo español fué muy superior a

Ara Torrell recibiendo consejos técnicos del Comandante Peñafiel, jefe del equipo español.

'a que se deduce de la clasificación obtenida. Más adelante se comprenderá el porqué. Todos supieron apreciar que España cuenta con dos primeras figuras que no se esperaban y a las que habrán de tener en consideración para sus cálculos en concursos sucesivos.

Al hablar de la extrañeza ante el Kranich traemos a colación el tema del material de vuelo.

Todos los equipos que pudiéramos llamar fuertes—los formados por seis concursantes—se presentaron con prototipos nacionales. Inglaterra presentó el Gull IV y el "Olympia Eon", réplica inglesa del "Olympia Meise" alemán; Francia, el Air 100 y el Nord 2.000, réplica francesa del Meise alemán. No pudo presentar, por no haberse terminado a tiempo, el Breguet 900, construído expresamente para el concurso. Suiza presentó el Moswey III y el WLM-1, entregado a los pilotos ocho días antes de empezar el concurso. Los veleros checos y polacos fueron retirados sin exponerlos al público.

Los que más expectación provocaron fueron el WLM-1, suizo y el Air 100, francés. El primero, por haberse construído especialmente para el concurso; el segundo por la propaganda de que venía precedido. En Eon, el Nord 2.000 y el Weihe eran ya conocidos de todos los concursantes por ser planos del D. F. S. alemán.

El WLM-1 es quizá el único velero que se presentó adecuado a las condiciones del concurso. Muy pequeño y muy fuerte, reúne la gran sustentación y capacidad de vuelo lento—que le da el flap—, una gran penetración y manejabilidad. Es un aparato calculado pensando en la introducción del factor velocidad en las pruebas; factor que los demás veleros, inspirados en la técnica alemana, han sacrificado a una mayor sustentación. La terminación de herrajes, bulonería, tablero de instrumentos—eléctrico—, interior de la cabina, etc., es una obra maestra de precisión de la relojería suiza. El precio es aún muy elevado—24.000 francos suizos—, debido a que la serie construída ha sido de tres ejemplares tan sólo.

El Air 100, francés, está inspirado en el Weihe alemán, del que difiere en el encastre del plano, ligeramente hundido en el tercio superior del fuselaje, y en el puro, que es de bastante mayor sección. Todo ello le da un aire pesado y basto, que contrasta con la finura de líneas de su antecesor. Las características son buenas; pero la idea constructiva es un poco anticuada para un velero de 1947. Su precio actual es también fuerte: 1.150.000 francos.

Otro velero ya conocido, por ser de 1945, pero que llamó poderosamente la atención, fué el Moswey III, suizo, aún más pequeño y ágil que el WLM-1, y, como él, dotado de una gran

velocidad de crucero y una velocidad ascensional sorprendente para la pequeña superficie alar que tiene. El Moswey III y el WLM-1 fueron los dos veleros más interesantes del concurso.

Como comentario diremos que en el vuelo combinado en circuito cerrado del día 24, Ara se clasificó el primero; pero posteriormente, habiéndose comprobado que la pasada sobre uno de los controles no la dió en condiciones reglamentarias, fué trasladado al quinto lugar. Ese mismo día, en la puntuación de altura—la primera vuelta servía para puntuar la altura, y la segunda, la velocidad—, el primero fué Juez, y el tercero, Ara.

El día 26 se corrió la primera prueba de distancia libre. Esta prueba duraba tres días, y así como en las otras cada corredor solamente tenía derecho a cuatro salidas, en ésta se les concedió cuantas quisieran, dada su dificultad. Nuestros corredores eligieron como metas Altenreihn, Sevillano; Sion, Ara, y Florencia, Juez. Esta última era especialmente difícil, pues requería pasar los Alpes en dirección Norte-Sur, atravesando el macizo del Bernina, de 4.300 metros de altura. Una vez en el valle del Po, según los informes meteorológicos, encontraría tiempo favorable para llegar hasta Florencia y, posiblemente, hasta Roma. Aunque esto era conocido de todos los pilotos, el único que se decidió a tantear su suerte fué Juez, que entonces se hallaba el quinto en la clasificación general. Se trataba, pues, de echar una moneda al aire y colocarse el primero o irse a la cola, y tuvo la desgracia de caer en el intento. Si bien con una maestría que no pudieron por menos de citarla en su boletín, ya que sacó sano y salvo su aparato en las condiciones que se han dicho. Su gesto fué muy admirado, y todos lamentaron sinceramente verle descender al puesto 12 en la clasificación general, que con algo de suerte no le hubiese correspondido.

Ese mismo día Ara fué el único clasificado, por ser el único piloto que tomó tierra en el punto prefijado, atravesando el Furkapass y el Oberalppass, en el macizo de la Jungfrau, una de las rutas más difíciles de Suiza, hasta entonces no volada ni por los mismos suizos. Dado el elevado coeficiente de esta prueba, se situó el primero en la clasificación general.

El día siguiente fué pésimo, lo que dió esperanzas al equipo español de conservar este primer puesto; pero al tercero, último día del concurso, todos los corredores se lanzaron desesperadamente a intentar llegar a sus metas, con los resultados ya indicados, pasando Ara a ocupar el quinto puesto. Este día fué en el que murieron Nicholsson y Grieg.

La impresión general que del material expuesto se deduce es la de que se deben abandonar dos ideas anticuadas: el hacer un tipo único de velero para todos los concursantes, como se pretendió en la Olimpíada de 1936 con el "Olympia Meise", y el seguir construyendo inspirados por las normas del D. F. S. alemán. Lo primero, porque mata una de las fuentes de progreso del V. S. M.: la iniciativa y la originalidad en la construcción. Lo segundo, porque los ingenieros de los Akaflieg alemanes no tenían en cuenta en sus cálculos el factor velocidad en las pruebas.

El que de 26 veleros que corrieron, la mayor parte fuesen Weihe, y el que Weihe fuesen también tres de los cinco primeros clasificados, debemos interpretarlo teniendo en cuenta que los mejores corredores volaron sobre Weihe—entre otras cosas, por no disponer ni suecos ni españoles de equivalente nacional—, y que los veleros modernos "de carreras", como el Moswey y el WLM-1, aún no tienen la madurez a que en su estilo llegó el Weihe.

Sevillano Pérez, a bordo de su "Weihe", comprueba los mandos antes de dar comienzo una de las pruebas.

Por lo que a las pruebas se refiere, a continuación damos un resumen de las mismas, citando tan sólo los seis primeros pilotos y el lugar obtenido por los españoles:

20.7.48.—Vuelo a punto fijo con retorno al de salida:

1. Lambert (Francia).
2. Persson (Suecia).
3. Welch (Inglaterra).
4. Juez (España).
5. Haltiala (Finlandia). — 28 corredores.
6. Kuhn (Suiza).
8. **Ara (España).**
12. Sevillano (España).

21.7.48.—Carrera de 100 kms. a punto prefijado: Samaden-Altenrhein:

1. Lambert (Francia).
2. Maurer (Suiza).
3. Magnusson (Suecia).
4. Persson (Suecia). — 18 clasificados.
5. Fahrlander (Suiza).
6. Kuhn (Suiza). — 28 corredores.
9. Juez (España).
13. Ara (España).
21. Sevillano (España).

22.7.48.—Carrera de 100 kms. en triángulo: Muottass-Weissfluhjoch-Piz Curver:

1. Maurer (Suiza).
2. Notteghem (Francia).
3. Schachenman (Suiza).
4. Vallette (Francia). — 25 clasificados.
5. Ara (España). — 27 corredores.
6. Isler (Suiza).
15. Juez (España).
16. Sevillano (España).

23.7.48.—Concurso de altura:

1. Schachenman (Suiza).
2. Kuhn (Suiza).
3. Lethoré (Francia).
4. Persson (Suecia).
5. Nicholsson (Inglaterra). — 27 corredores.
6. Vallette (Francia).
7. Ara (España).
18. Juez (España).
23. Sevillano (España).

24.7.48.—Vuelo combinado de altura y velocidad en circuito cerrado:

1. Schachenman (Suiza).
2. Magnusson (Suecia).
3. Kuhn (Suiza).
4. Vallette (Francia). — 26 corredores.
5. Ara (España).
6. Juez (España).
25. Sevillano (España).

26-28.7.48.—Vuelo de distancia libre a punto prefijado:

Día 26. — Unico clasificado: Ara (España). 26 corredores.

Día 27.—Ningún clasificado. 26 corredores.

Día 28:

1. Persson (Suecia).
2. Schcheman (Suiza).
3. Kuhn (Suiza).
4. Vallette (Francia). — 18 clasificados.
5. Maurer (Suiza). — 26 corredores.
6. Magnusson (Suecia).
13. Sevillano (España).
17. Ara (España).

La clasificación general al terminar las pruebas fué la siguiente:

	Sobre	Puntos
1. Persson (Suecia). ...	Weihe.	27.086
2. Schachenman (Suiza)	Air 100.	26.258
3. Kuhn (Suiza)	Moswey.	25 970
4. Magnusson (Suecia)..	Weihe.	22.319
5. Ara (España)	Weihe.	22.169
6. Lambert (Francia)...	Air 100.	21.111
7. Fonteilles (Francia)..	Nord 2.000.	18.428
8. Maurer (Suiza)	Moswey.	18.034
9. Vallette (Francia) ...	Air 100.	18.031
10. Wills (Inglaterra) ...	Gull IV.	17.811
11. Haltiala (Finlandia).	Meise.	17.758
12. Juez (España)	Kranich.	16.407
13. Notteghem (Francia).	Air 100.	16.303
14. Welch (Inglaterra)...	Eon.	15.664
15. Isler (Suiza)	WLM	14.239
16. Branciard (Francia).	Air 100.	14.178
17. Forbes (Inglaterra)..	Weihe.	14.107
18. Rukstuhl (Suiza)	Moswey.	14.083
19. Lethoré (Francia) ...	Nord 2.000.	12.950
20. Fahrlander (Suiza)...	WLM	12.753
21. Mallett (Inglaterra)..	Weihe.	12.153
22. Temmes (Finlandia).	Meise.	10.798
23. Sevillano (España)...	Weihe.	10.569

El equipo español, al terminar las pruebas, salió para Beines, en las cercanías de París, para tomar parte en el concurso internacional organizado por el Servicio francés de la Aviación Ligera y Deportiva.