

Miscelánea



De lo vivo a lo pintado

(Número 14)

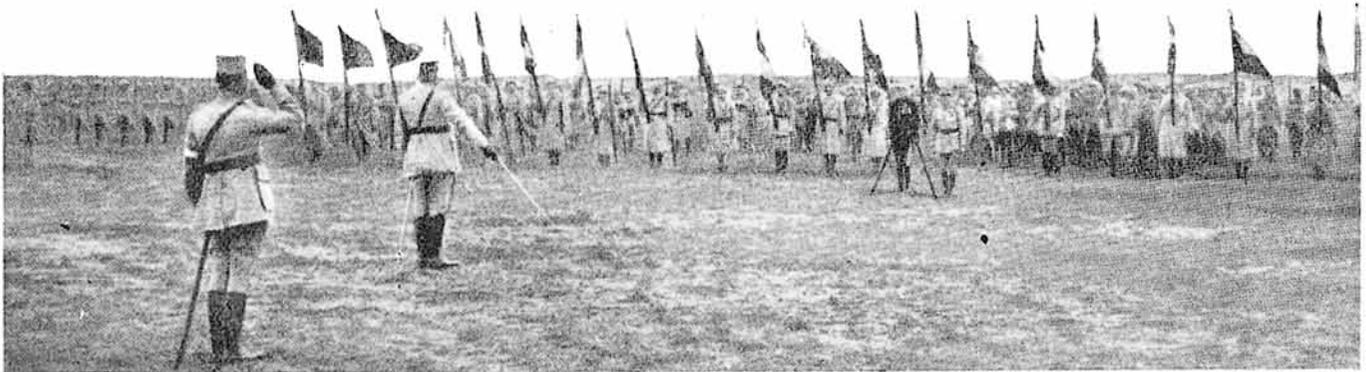
Por el Capitán Auditor
JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO

La historia del capitán René Fonck.

Lo mejor será empezar por las palabras con que los periódicos nos la han contado. Pues bien, es el caso que cuando, en la recién terminada guerra, el sargento Cole, de las Reales Fuerzas Aéreas, regresaba de una incursión sobre tierras alemanas, su aparato fué derribado por la artillería antiaérea; y que, habiéndose lanzado en su paracaídas a la oscuridad, cerca de Malinas, el aviador perdió el conocimiento para recobrarlo con ocasión de encontrarse sobre un montón de escombros, mientras un monje de hábito gris le examinaba a la luz de una linterna. Sin despegar los labios—sigue la historia—, el monje le condujo al refectorio, donde otros miembros de la comunidad le auxiliaron, tras lo cual, y después de tres días de reposo, el sargento fué conducido en una motocicleta hasta su base. Durante el camino—termina la breve relación—el aviador británico tuvo conocimiento de que su acompañante se llamaba René Fonck. Una vez en la base aérea, el monje desapareció en el vehículo con dirección al monasterio.

Y se acabó la historia. O, mejor dicho, empezó. René Fonck es el nombre de uno de los más famosos pilotos de

la otra gran guerra. Lo que de él recuerda la fama lo recordaremos nosotros aquí en pocas líneas. En noviembre de 1918 contaba veinticuatro años, 126 enemigos derribados, el grado de capitán y una reputación que sólo cedía a la de un Guynemer, dentro del campo aliado; su popularidad era, sin embargo, superior quizá a la del segundo, pues que Fonck, sobre saber igualmente derribar enemigos, poseía “una evidente habilidad para narrar con alegre desenfado sus victorias sobre los pilotos alemanes”, cualidad que bastaba para que se convirtiera, si no en un héroe nacional, “sí en una de esas personas que la Francia de aquellos y de todos los tiempos ha gustado de elevar a la cima de la popularidad, publicando sus retratos en todos los periódicos y explicando a las gentes de todo el mundo cuál es el color que prefiere y si tiene el hábito de madrugar”. Pero ese es justamente el flaco de estos tiempos: que se afanan en contar precisamente aquello que, en el fondo, no debe importarle a nadie, callándose, en cambio, lo que realmente importa: en el caso de Fonck, cuál era el alma que tras todo lo superficial alentaba, y sin la cual, añadamos, ni una sola



En honor de Guynemer desaparecido (20 noviembre 1917): Delante de las banderas, el capitán Heurtaux, apoyado en dos bastones, y el teniente Fonck, tras la entrega de condecoraciones.

(De la *Histoire de l'Aéronautique*, de Dollfus y Bouché.)



René
Fonck,
ante su
aparato.

(De la obra
de Dollfus y
Bouché.)

de las pasadas victorias habría sido posible. A la gloria de un día siguió la desgracia. Fonck, en el tiempo jubiloso de la postguerra, proyectó la travesía Nueva York-París, sin escalas. Con su aparato, incendiado a poco de partir, cayó su gloria. ¿Nueva tentativa? En todo caso, fué tal la indiferencia que le rodeó, que desistió del vuelo. Un hombre vencido fué lo que en apariencia devolvió el "Ile de France" a su patria en el mes de octubre de 1937; un hombre sobre el cual, en seguida, cayó el silencio en que ha permanecido hasta hoy.

Pero es entonces, precisamente-entonces, cuando empieza la historia más interesante: la del alma que la publicidad vocinglera no supo adivinar. El antiguo aviador ha aparecido ahora a la sombra de las torres de Malinas, bajo la oscura capucha del monje. En los tiempos de Jacobo de Vorágine sucedían historias así. Era la edad en que pacientes miniaturistas podían miniar amorosamente las historias en que cumplidos seguidores de aquel San Jorge, que fué "muy leal caballero de la cristiandad", pues "proclamó sin temor a Nuestro Señor en medio de los paganos", como escribía San Ambrosio, renunciaban un buen día al brillo de una fama que, de repente, se les antojaba carga harto pesada, para cambiarla por el silencio maravilloso de cualquier claustro. Pero eso, que era posible en una edad esencialmente lógica—tan lógica como para dorar el nombre de Dios y no el del Oro, nos explica Chesterton—, había empezado a olvidársenos en esta otra que muchos sospechábamos definitivamente olvidada de las buenas leyes de la Caballería. De que aún no es así es confortadora prueba este caballero René Fonck, convertido en oscuro monje. Caballero, que nada como la aviación nos trae el recuerdo de la andante Caballería; pero caballero que ha sabido, como el mister Herne de Chesterton, redivivo Quijote, ver el mundo limitado por la forma de la capucha, forma que es, ya lo sabéis, también la de la ojiva, y ha acertado, además, a descubrir la última raíz de toda Caballería, que está en la Teología. Caballero, sobre todo, que, fiel al mismo amor de la velocidad que fué signo de su vida de combatiente, buscó llegar más de prisa a su último fin en la aparente calma de un claustro, que así ha sido teatro de su poster victoria; pues recordadlo: mucho podemos ganar en el mundo; pero, con palabras de Tomás de Kempis, "la perfecta victoria es vencerse a sí mismo". Y esta victoria creemos que lleva camino de merecerla quien fué en el siglo Capitán René Fonck, aviador famoso, y ya, para los hombres, es sólo un monje de Malinas.

¿Es pecado volar?

La pregunta, por extraña que hoy pueda parecernos, se hizo, sin embargo, y, lo que es más, se contestó afirmativamente. Podéis recordar dónde, pues que hace ya tiempo, pero desde esta misma Revista, he dado razón de ello; por si lo habéis olvidado, como presumo, os diré que ello fué en el "Diario de Avisos", de Madrid, de 1791, y con ocasión de la polémica promovida por un artículo en que un cierto don Joaquín Calonge sostenía la imposibilidad del vuelo—se entiende, dirigido—y de paso advertía del pecado mortal a que se exponía quien arriesgara inconsideradamente su vida en artefactos del género de los globos. Recuerda ello la polémica—ésta de muchas más campanillas—que se promovió con motivo de la licitud de los toros, que llegaron a ser condenados por una Bula de San Pío V. Pero en este caso, y a más del desuso de la tal condenación, se hace preciso pensar—como en algún artículo ha tiempo aparecido en "Razón y Fe" se advertía—que, en opinión de no pocos teólogos españoles, la condena, aplicable a otros países por el riesgo notorio en que su torpeza ponía a los toreros, no lo era con relación a país pródigo en lidia-

dores como los nuestros; cosa que ya no sería de estricta aplicación a la aeronáutica, toda vez que no conozco raza especialmente capacitada para tal menester. Pero tampoco se trata, bien mirado, sino de la condena de don Joaquín Calonge, y de un asunto de puro interés documental. Claro es que en él hay dos partes: una, la de técnica aeronáutica, es a saber, la dirección de los globos; otra, la consecuencia moral de don Joaquín Calonge. En cuanto a esta consecuencia, ciertamente, la teología católica ha considerado ilícito, con ilicitud proporcional directamente al riesgo afrontado e inversamente al motivo para afrontarlo, el exponer una vida corporal de cuya buena administración somos responsables; se explica que don Joaquín, que consideraba de imposible perfeccionamiento un invento muy inseguro entonces, llegara a condenarlo. Sólo que es precisamente ahí—en negar la perfectibilidad del invento, y consiguientemente el motivo suficiente a quienes para lograrla se expusieran al peligro; en apreciar aún en su tiempo ese peligro con notoria exageración—, donde se equivocó; en la premisa técnica, no en la teológica. Que es lo que me importaba puntualizar.

Primera Carta: 18 de enero de 1791.

Señores Diaristas:

Muy señores míos: Desde que empezó la idea de los globos aerostáticos he defendido ser imposible dar el giro que pretenden los inventores, defendiendo yo todo lo contrario con los apasionados globulistas, que son algunos que no se han parado en la posibilidad o imposibilidad de la pretensión del todo aéreas.

Mas ahora que el autor de la Mágica experimental, permitida, entre otros puntos, toca este al folio 98, question 5 de su pronóstico (mejor título que el que le pone), asienta por imposible navegar por los ayres, y se deja en el tintero las razones que muestran este imposible, tomo a mi cuenta dar las que la razón natural (de que a Dios gracias debo poca o bastante) y las cortas luces que adquirí en la Filosofía me dictan: digo lo primero, preguntando qué fuerza hay y sabe el señor Globulista para dirigir su globo, rodeado del grave peso del ayre, impidiendo este, con su gravedad, el camino que se imagine o pretenda? Presume navegar por el, como las aves, haciendo estas sus giros? Sepa que se engaña, porque a las aves cedió el autor de la naturaleza esta facultad, y todas las proporciones precisas para volar; pero hasta ahora a ningún globulista se las ha concedido y ni espera conceder.

Lo primero, por los muchos y graves inconvenientes que se seguirían de esta invención, que ahora no hago más que indicarlos.

Lo segundo, que es en algún modo querer usurpar a Dios las facultades que tiene divididas a los vivientes, como a las aves el ayre, a los peces el mar y a los demás animales la tierra; y si el señor Globulista nos saca a cada uno de su esfera y lo pone en la que no le ha concedido Dios, verá el fin tan lastimoso que tiene.

La segunda razón, porque lo juzgo imposible (dejando otras por ahora), es evidente con una similitud muy comun y frecuente; hay algún Piloto que de guía y gobierne alguna nave sumergida: Todos saben que es imposible, y sólo elevarla y sacarla es una dificultad; luego cómo el Globo sumergido en el ayre ha de mudarse a la voluntad de su dueño? lo más que hace es subir en fuerza del gas de los espíritus, del humo y demás ingredientes que lo elevan, y puede ayudar lo atractivo del fuego elemental que reside en el ayre, según la filosofía; pero irá y seguirá ya elevado a donde la corriente del ayre le impela, y no a la voluntad del inventor.

También digo al señor Globulista (por si no lo sabe) que peca mortalmente en subir en esa invención, y que desde ella se bajará al Infierno si con la caída pierde la vida: la razón es evidente en

toda sana moral: todo aquel que por antojo o voluntariedad se expone a peligro grave de perder la vida, o algún miembro principal, peca mortalmente, y ningún católico le excusa de él, y finalizando sus días en este infeliz estado, a dónde irá, señor Globulista? Qué buen viage, y no faltan algunos exemplares de desgracias de esa invención.

Deteste Vmd. esta idea, y no me reiré ni los ingleses cuando publican en una Gaceta (que no tengo presente qual), que mientras los franceses intentan navegar

Segunda Carta: 6 de febrero de 1791.

Respuesta al Cura don Joaquín Calonge, contra su carta en que impugnaba la dirección de los globos aerostáticos.

Señor Diarista:

Muy señor mío: Yo no soy Globulista, ni permita Dios que lo sea, después que he visto la carta del señor don Joaquín Calonge y González, que insertan Vmds. en su Diario del martes, 8 del pasado, en que hace ver con tan eficaces razones, como luces demuestra haber adquirido en la filosofía, la imposibilidad de su dirección, acompañada de consecuencias tan funestas como en ella se expresan; y así sólo se dirige la incomodidad que actualmente les voy a consultar por mano de Vmds. al señor Corresponsal, un caso de conciencia que me oprime desde el momento en que lei su carta, y que procede de los mismos principios con que refuta la dirección del Globulista.

Yo soy un Americano que sólo vine por curiosidad a este Reyno, y cuando me puse en la embarcación que me condujo a él, me hallaba en la firme persuasión de que la parte inferior del navío hundida en el agua, impelida por una fuerza superior a la resistencia que le opusiere el fluido, podría ser dirigida con más o menos giros a un punto determinado de la tierra, y creo que mi llegada al parage de mi destino había sido efecto de la ciencia del piloto, baxo cuyo sumesto estaba yo disponiendo mi viage para restituirme a mi patria. Pero como ahora he conocido claramente por la carta del señor Corresponsal que mi llegada a esta península, fué solo efecto de una pura casualidad; porque la parte sumergida del navío no pudo tener de modo alguno otra dirección que la permitida por las corrientes, a causa de hallarse oprimida con el peso del agua; por todas partes me veo indeciso sobre lo que debo hacer, porque si me vuelvo a embarcar, y las corrientes, así como tuvieron a gana conducirme a donde yo quería en mi primer viage, les da la gana de llevarme en el segundo sobre escollos

en que peligre mi vida, me verá en la dura necesidad de bazar a los infiernos, según la sentencia del señor Corresponsal, por haber querido en algún modo usurpar las facultades de Dios, introduciéndome en el mar, departamento que señaló a los peces, como a las aves el ayre y a los animales la tierra, y como este mal me ha parecido digno de evitarse, le suplico se sirva decirme si la ignorancia que tuve de toda esta filosofía al salir de mi patria, me eximirá de aquel grave delito al restituirme a ella.

En recompensa del trabajo que tendrá el señor Corresponsal en responder, le ofreceré un arbitrio, que sin duda le dará mucha conveniencia. Todos están persuadidos a que en asestando una pieza de

Num. 239 951
DIARIO DE MADRID,
 DEL MARTES 14 DE AGOSTO DE 1792.
 San Eusebio Conf. = Quar. Hor. en los Agonizantes calle de Fuencarral.

Afecciones Atrónómicas de hoy.

El 16 de la Luna menguante. Sale a las 1 h 8 m, y 28 s. de la madrugada; se pone a las 4 h. 43 m. y 16 s. de la tarde; y está coloso 16 gra. 1 min. y 23 s. de Cancer. Sale el Sol a las 5 horas, y 9 m.; se oculta a las 6 h. con 11 min. y está en los 22 grad. 15 min. y 38 seg. de Leon. Debe señalar el Relox al medio día a las 12 h. 4 min. y 9 s. La Equacion mengua 16 s. en 24 h. y el Equinoccio dista del Sol 14 h. 21 m. y 59 s.

Afección	Epoca del día	Term. Rom.	Term. Par.	Boro.	Yorricel.	Viento y timos
Mercurio	A las 7 de la m.	22 g. 1. 10.	78 g. 1. 18.	51 p. 11 l.		N. E. Sol + Razo.
Neptunio	A las 12 del día	16 g. 1. 10.	81 g. 1. 18.	51 p. 11 l.		S. E. Sol y Raf.
deuter.	A las 6 de la tar.	16 g. 1. 10.	81 g. 1. 18.	51 p. 11 l.		Calm. Sol Ras.

AEROSTATICA.

Entre tanto que el celebre Capitan D. Vicente Lunardi, tiene la gloria de darnos una relacion circunstanciada del expectaculo que ha ofrecido a nuestra curiosidad, seanos licito decir alguna cosa, así en obsequio suyo, como para que llegue a noticia de las personas que ó bien no lo han visto, ó han tenido el corto placer de verlo confundido en la mayor elevacion, donde la vista que apenas percibe el objeto defrauda a la imaginacion y a la razon de todo el interes que presenta tan delicado experimento.

El Domingo 12 del corriente, como se tenia ofrecido, con el mayor sosiego, y sin precipitacion, se fue llenando el globo en el mismo parage en que estaba colgado en medio del Pater del Buen Retiro. Fue innumerable y muy lucido el concurso de ambos sexos, y todas las clases, que ofrecia de todos lados un expectaculo hermo isimo a la vista. Las bandas de musica de los tres Regimientos de Infanteria, alternaron, como se dijo en el Diario de 11 del corriente, variando de musica. Despues de las quatro se fueron quitando los toldos que cubrian el globo por la parte del Este y quedó descubierto, aunque sujeto por medio de cuerdas, para que no parciese en virtud del gas que contenia y que llenaria como dos terceras partes de su capacidad. Por la parte del Oeste se le habian ya quitado de antemano, los palos que lo cercabao. A cosa de las 15 1/2, se dignaron concurrir el Principe Negro. Sr. y demas personas Reales en la puerta de la salida del Palacio al

Una primera página del "Diario de Madrid".

(De la Historia de la Aeronautica, de Vindel y D. Arquer.)

por los ayres sin utilidad, ellos baxo del agua sacaban algunas útiles producciones. Y, finalmente, tenga presente el señor Globulista la sabia y bien meditada prohibición que hizo el señor Emperador Joseph II (de gloriosa memoria) de semejante invención en todos sus dominios; que sin duda mejor que yo conoció lo aéreo del dicho globo, lo nada útil y lo sobrado costoso.

Espero merecer a Vmds. (si tienen a bien) den al público esta, por si tropieza con el autor aerostático, a quien no negaré la cara en pública palestra, y entre tanto queda de Vmds. su seguro servidor y Capellán Q. S. M. B., JOAQUIN CALONGE Y GONZALEZ.

artillería a un punto determinado lo choca la bala con tanta fuerza y velocidad por el impulso que le comunica la pólvora; y de aquí nacen los infinitos gastos y arbitrios que se toman para formar parapetos, trincheras y espaldones con que salvar las vidas de los hombres en el ataque de las plazas; pero como es un error manifiesto el que la bala tome la supuesta dirección por causa de la pólvora, porque aquella masa de fierro rodada del ayre, que pesa contra ella por todas partes, no puede ir sino a donde el mismo ayre la conduce (según la opinión del señor don Joaquín), es indubitable que se podrán simplificar mucho aquellas incómodas y expuestas operaciones, y se reducirán a poquísimo costo con sólo saberse resguardar de la dirección del ayre. Por lo que si el señor don Joaquín, corresponsal de Vmds., se presenta al Cuerpo de Ingenieros, haciéndolo ver con la demostración de su problema que han sido, son y serán inútiles todos los gastos que hasta aquí se han hecho, y se han de hacer en lienzos para sacos a tierra... y otras zarandajas para formar los expresados parapetos, y que todo el gasto para el resguardo de los hombres puede quedar reducido al de un Piloto provisional en cada Regimiento, que con su experiencia en la mutación de los ayres pueda colocar a tiempo a sus respectivas Compañías o partidas que se le encomienden en tal disposición que la bala arrastrada o llevada por el ayre pase a dos dedos de distancia de ellos sin que les pueda hacer mal; no dudo que el señor Corresponsal logre por este medio, si lo pretende y sin oposición, la catadura de física experimental que actualmente se disputa en los estudios de San Isidro, y recargada con media docena de beneficios simples.

Aunque no he tenido el honor de haber sido Corresponsal de Vmd., hasta ahora, espero me proporcionarán el salir de mi escrúpulo con publicar ésta para que llegue a noticia del señor don Joaquín

Calonge y González, que les vivirá muy reconocido.

Su s. s. Q. B. S. M., FERMIN PELINSYNCHON Y ARQUINESA.

Tercera Carta: 12 de febrero de 1791.

Sobre la dirección de los globos, en defensa del señor Calonge, y contra el Americano que le impugnó.

Señor Americano recién venido a España: La respuesta que Vmd. da al señor cura don Joaquín Calonge, en su carta al diario de ayer, sobre la difícil o imposible dirección de los globos, es una chanzoneta con que pretende hacer ridícula aquella opinión, pero para que esta graciosa estratagema tuviera la fuerza que conviene, al efecto de ser una sólida impugnación, me parece que debería Vmd. haberla fundado en las verdaderas leyes del movimiento e impulso de los sólidos en los flúidos, de lo que dista bastante; Vmd. supone casual, tanto la llegada de un navío a este Reyno desde America como la dirección de la bala que sale impelida por la pólvora, y aunque estoy seguro que Vmd. supuso este error que no cree, para satirizar la opinión del señor Cura; me persuado que la razón que Vmd. se ha propuesto es que estos exemplares sean una indirecta prueba de que se halle la dirección de los globos puesta en el ayre. Pero quan absurdo es esto, véalo Vmd. según mi corto alcance. El globo en el ayre es específicamente menos grave que la columna que tiene debajo, porque sino subiría, verificándolo hasta que logra equilibrarse con el flúido que lo rodea; al navío le sucede lo mismo en el agua hasta su línea de flotación, pero hay la diferencia de que aquél nada en un flúido de casi igual densidad al viento que le impele. No así el navío que, agitado del viento, causa eficiente de su movimiento, halla en el agua una resistencia que vencer, como de uno a mil y por la ley del movimiento, obrando el timón para

reparar la descomposición del cuerpo (que se movería irregularmente sino fuera por aquella causa en término opuesto) se consigue que el navío vaya de un lado a otro lado con el más acelerado orden y dirección; con que tenemos que en las marchas obliquas, dispuestas las velas para obtener los ángulos más agudos que es posible, sale el navío para adelante por un rumbo verdaderamente medio, que es el directo al fin que se propone el piloto que lo dirige, siendo siempre su camino una línea curva, lo más próxima a la rectitud, que al fin se repara con las correcciones del diestro ejercicio de la náutica, ya con viradas, ya con las observaciones sobre la latitud y longitud del parage que ha de ser el término de la navegación y la que dan las diarias investigaciones del lugar que ocupa el navío; ¿a quién se debe esto, sino a la diferente densidad de los flúidos resistente e impelente, sobre que se exercen las marchas de aquel sólido a beneficio del timón, principal agente, con la ordenada posición del velamen? Pero si la densidad del flúido resistente e impelente es igual, ¿qué arbitrio le queda a la mecánica para fraguar esta dirección? ¿qué timón sustituirá Vmd. para enmendar los desarreglos que cause en el sólido movible el impulso del ayre, con que ha de efectuar su curso directo? En iguales densidades, siempre será cero la resistencia, y tendrá todo su efecto y poder la potencia, y siendo ésta producida de un ayre cualquiera, es preciso que el sólido vaya a la parte opuesta donde el viento dirija su impulso; en este caso desearia yo que Vmd., comprendido el motivo por que las naves hacen rumbos obliquos con la dirección más próxima al verdadero rumbo que desea el piloto, me diera el método posible de verificar en un Globo la pretendida dirección, nadando en un flúido de igual densidad al que le impele; con cuya resolución de Vmd. quedará verdaderamente de Vmd. todo, sin tener que reproducir el señor Cura.



Pájaro con el cual "se voló", de Plasencia a Coria, el 10 de marzo de 1784.

(De la Historia de la Aeronáutica, de Vindel y D. Arquer.)