



De lo vivo a lo pintado (Número 22)

Por el Comandante Auditor
JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO

2 „ Los vuelos sobre el Atlántico Norte

Lindbergh

“Flying fool”, loco del aire, si se quiere; no tan loco y sí muy audaz, probablemente, en él ha de colocarse el punto central de esta que es breve historia de una de las conquistas más difíciles que cupo a los hombres emprender: la del Atlántico Norte. Punto central, es claro, en cuanto concierne a esa por mí denominada con reiteración “Edad Media” de la conquista del aire, no con referencia a lo que vino después; pero en ella, repito, centró. Atrás queda la pura tentativa. Aun hazañas espléndidas como las de Alcock y Brown resultan meros saltos logrados por la parte más estrecha del foso divisorio entre viejo y nuevo mundo; nada se diga de las travesías por etapas de un Read, y menos aún de los tristes fracasos. Con Lindbergh, no. Sin duda, su viaje, no por rico en enseñanzas, dista de poseer el valor que, para la navegación aérea, tuvieron en el Atlántico Sur el de Coutinho y Fabral, o el de nuestro “Plus Ultra”, o muy poco después, y volviendo a las brumas del Norte, la travesía de Byrd y sus compañeros. La aventura de Lind-

bergh fué más bien eso... una aventura, cuyo valor humano lo oscurece todo. Mas, quizá por eso mismo, su belleza resulta mayor. Un monoplano de 220 caballos, el “Spirit of St. Louis”, costea-do por la ciudad de San Luis, un “Ryan” hecho al duro servicio de las líneas internas norteamericanas; simple de construcción, con 14,30 metros de envergadura. Un piloto muy joven, que aun no llega a los veintiséis años, pero cuya expresión le rebaja no poco la edad. Y un vuelo como un meteoro, desde que el avión despega de Roosevelt Field, en Long Island, hasta que, cumplidos 5.850 kms. en línea recta (en realidad, 6.300, en poco más de treinta y tres horas, a una velocidad media de 188 kms. por hora), aterriza en París, entre el estruendo de las doscientas mil personas que esperan, en Le Bourget, a quien desde entonces será el vencedor del Atlántico. Mejor que nadie, él podrá narrarnos su gesta, que transcribo de “La conquista del espacio”, de Amat y Luis Conde Vélez, donde se reproduce. Oídle:

DE NUEVA YORK A PARÍS

"En Nueva York repasamos el aparato, el motor y los instrumentos, lo cual obligó a hacer varios vuelos cortos sobre el campo.

"Cuando el aeroplano hubo sido inspeccionado por completo y estuvo dispuesto para realizar el vuelo transatlántico, se recibió la noticia de que a lo largo de la costa había densa bruma, así como también sobre Nueva Escocia y Terranova, sin contar con una área tempestuosa en el norte del Atlántico.

"El 19 de mayo, por la mañana, empezó a llover y el cielo estaba nublado. Los boletines meteorológicos de las estaciones terrestres y de los buques que se hallaban en la ruta proyectada eran desfavorables y no parecía que hasta dentro de algunos días se presentase la ocasión de emprender el vuelo hacia París. Por la mañana visité la fábrica Wright, en Paterson, Nueva Jersey, y había decidido ir al teatro aquella noche en Nueva York. Pero hacia las seis recibí un parte especial de la Estación Meteorológica de Nueva York, diciéndome que en la parte norte del Atlántico había alta presión y que retrocedía la depresión sobre Nueva Escocia y Terranova. Era evidente la esperanza de que se disipase la niebla por algunos días. La región del norte del Atlántico estaría clara y solamente habría algunas tormentas locales en la costa europea. La luna acababa de salir de su plenilunio y aumentaba el porcentaje de los días de niebla sobre Terranova y los Grandes Bancos, de manera que no se advertía ventaja alguna en esperar más.

"Me encaminé lo antes que pude al campo Curtiss, e hice lo necesario para que se instalara y presentara el barógrafo, así como también di instrucciones para repasar y aprovisionar el aparato.

"Decidimos llenar parcialmente los tanques de combustible en el hangar antes de cargar el aparato en un camión que debía remolcarlo al campo Roosevelt, que se halla al este del de Curtiss, en donde se terminaría el aprovisionamiento.

"Dejé la responsabilidad de acondicionar el aparato a los empleados del campo, mientras yo me dirigía al hotel para descansar dos horas y media; pero allí me encontré con que tenía que terminar varios detalles, y aquella noche no pude siquiera cerrar los ojos.

"Regresé al campo antes de amanecer en la mañana del día 20. Lloviznaba, y así continuó hasta la salida del sol. Por esta razón no llevamos el aparato al campo Roosevelt hasta mucho después de la hora que se había decidido, y hasta la salida del sol se aplazó la partida, es decir, hasta cerca de las ocho de la mañana.

"A las aurora cesó la lluvia, aunque el cielo seguía nublado, y ocasionalmente podría haber alguna ligera nevada. Se sujetó la coxa del aeroplano a un camión, siendo escoltado por cierto número de policías montados en motocicletas. Y así empezó el corto viaje del Curtiss a Roosevelt.

"El aparato fué dejado en el extremo occidente del campo, con la proa hacia el este, y empezó el aprovisionamiento final de gasolina.

"Hacia las siete cuarenta de la mañana se puso en marcha el motor, y a las siete cincuenta y dos me elevé, empezando el vuelo hacia París.

"El campo estaba un poco blando a causa de la lluvia de la noche anterior, y el aparato, muy cargado, iba adquiriendo velocidad con mucha lentitud. Después de pasar junto a la señal de la mitad del campo, fué ya evidente, sin embargo, que lograría franquear los obstáculos que había al extremo. Pasé por encima de un tractor a quince pies y una línea telefónica a veinte pies, con buena reserva de velocidad. Creo que el aparato se habría elevado desde un campo duro, aunque hubiese llevado quinientas libras más de carga.

"Torcí ligeramente hacia la derecha para evitar algunos árboles que había en una colina a la que me acercaba; pero mientras tanto había alcanzado bastante altura para pasar por encima de los obstáculos; acorté el gas y puse el motor a 1.750 revoluciones por minuto. Tomé el rumbo de acuerdo con la brújula, y pronto llegué a Long Island Sound, donde el "Curtiss Oriole", con su fotógrafo, que me había escoltado hasta allí, se volvió hacia su base.

"Pronto aclaró la neblina, y desde el Cabo Cod, a través de la parte meridional de Nueva Escocia, el tiempo y la visibilidad fueron excelentes. Volaba muy bajo; a veces, a diez pies de los árboles y del agua.

"Al atravesar las trescientas millas de agua que hay entre Cabo Cod y Nueva Escocia, divisé numerosos barcos de pesca.

En la parte septentrional de Nueva Escocia había algunas áreas tempestuosas, y varias veces tuve que volar a través de los claros de las nubes.

"Al acercarme a la costa septentrional vi que en el suelo aparecían varias manchas de nieve, y a lo lejos, hacia el Este, la costa estaba cubierta por la niebla.

"Durante muchas millas de vuelo, entre Nueva Escocia y Terranova, en el Océano, vi numerosos témpanos de hielo; pero desaparecieron a medida que me acercaba a la costa; por allí pude ver varios vapores.

"Había tomado el rumbo hacia St. Johns, que se halla algo al sur del gran círculo que trace sobre el mapa desde Nueva York a París; de manera que no podría haber duda de que había pasado por encima de Terranova, en caso de verme obligado a remontarme al norte del Atlántico.

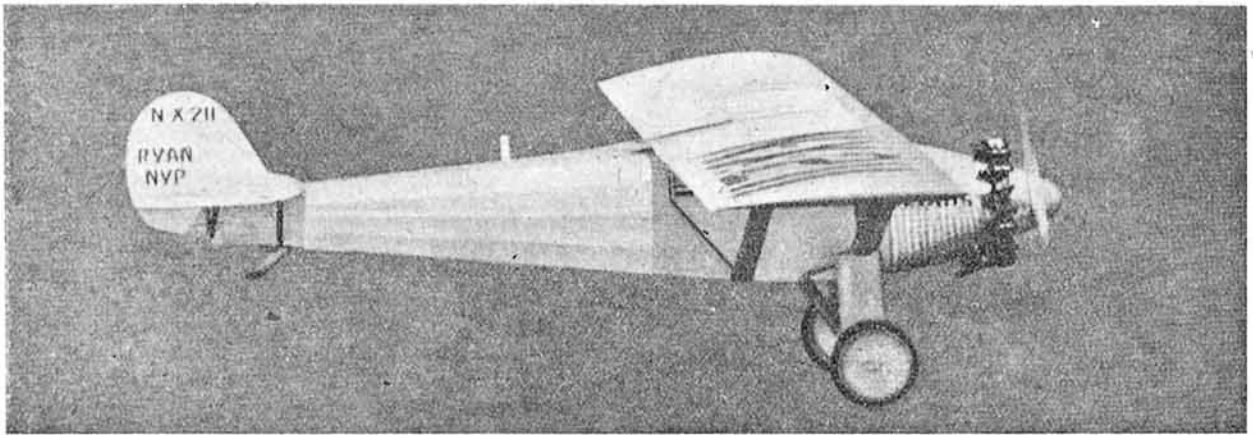
"Pasé por encima de muchos icebergs, después de dejar atrás St. Johns; pero no vi barcos, a excepción de las cercanías de la costa.

"La oscuridad me envolvió hacia las ocho quince, y sobre el mar se extendió una ligera bruma, a través de la cual los blancos icebergs se divisaban con claridad extraordinaria. La bruma se espesó y aumentó en altura hasta que, a las dos horas, para volar por sobre la capa nubosa, tuve que elevarme hasta cerca de 10.000 pies. E incluso a aquella altura había una ligera neblina, a través de la cual solamente podía divisar las estrellas que se hallaban en el cenit.

"No había luna, y la oscuridad era grande. La cima de algunas de las nubes se hallaba a varios millares de pies por encima de mí, y en cierta ocasión, cuando trataba de volar a través de una de las nubes mayores, el aparato empezó a cubrirse de cellosca; de manera que inmediatamente me vi obligado a dar media vuelta en busca de aire más claro y luego rodear todas aquellas nubes por encima de las cuales no me era posible pasar.

"Después de dos horas de oscuridad apareció la luna en el horizonte, y entonces el vuelo fué ya mucho más complicado.

"Empezó la aurora a la una de la madrugada, hora de Nueva York, y había subido la temperatura hasta que no hubo peligro de cellosca.



El avión Ryan "Spirit of St. Louis", fotografiado durante su vuelo San Luis-Nueva York.

(De la Histoire de l'Aéronautique.)

"Poco después de la salida del sol se dispersaron algo las nubes, aunque algunas de ellas se hallaban a grandes alturas sobre mí, y a veces se hacía necesario volar a través de ellas y guiarse por medio de los instrumentos.

"Cuando subió el sol, aparecieron algunos agujeros en la niebla. A través de uno de ellos fué visible el agua del mar, y yo descendía entonces a menos de cien pies sobre la superficie de las olas. Soplaban un fuerte viento del Noroeste, y el Océano estaba cubierto de manchas blancas de la espuma de las aguas.

"Después de algunas millas de tiempo bastante claro, las nubes descendieron hasta situarse sobre el agua, de manera que por espacio de dos horas navegué completamente a ciegas y a una altura de 1.500 pies. Luego se levantó la niebla, y el agua se hizo nuevamente visible.

"En otras ocasiones fué necesario volar con ayuda de los instrumentos; más tarde, la niebla se interrumpía de vez en cuando, como si estuviese extendida a fajas, que tenían las más diversas formas. Aparecían numerosas costas fantásticas, con perfiles de árboles perfectamente dibujados contra el horizonte. Todo aquello parecía tan real y verdadero, que, de no hallarme en pleno Atlántico, sabiendo perfectamente que no existía tierra alguna en mi ruta, habría podido tomarlo por islas.

"A medida que aclaraba la niebla, descendí hacia el agua, volando a veces a diez pies de las olas, y nunca a más de 200 de altura.

"Junto a la tierra o tocando con el agua hay una capa de aire a través de la cual un aeroplano vuela con me-

nor esfuerzo que a mayores alturas, de manera que por espacio de bastantes horas me aproveché de esta circunstancia.

"También cerca del agua me resultaba menos difícil averiguar la deriva causada por el viento. Durante todo el vuelo, éste fué bastante fuerte para coronar de espuma la cresta de las olas. Cuando se formaba la espuma salía despedida por el viento e indicaba exactamente la dirección de éste, así como también su velocidad aproximada. Esta espuma permanecía en el agua lo suficiente para que pudiese formar idea de mi deriva.

"Durante el día pude ver algunas marsoplas y aves marinas; pero ningún buque, aunque, según tengo entendido, dos barcos distintos me observaron mientras pasaba por encima de ellos.

"La primera indicación de que estaba ya cerca de la costa de Europa fué el divisar un pequeño barco de pesca a pocas millas ante mí y algo al sur de mi derrotero. Luego pude ver varios de estos barcos de pesca a pocas millas de distancia unos de otros.

"Volé por encima del primer barco, sin ver en él ninguna señal de vida. Mientras daba una vuelta por encima del segundo, apareció el rostro de un hombre, mirando por la ventana de un camarote.

"A veces, he podido sostener conversaciones cortas con gente de tierra, volando muy bajo y con el motor parado. Así les gritaba una pregunta y recibía una señal por respuesta. Al ver a aquel pescador decidí hacer la prueba para ver si po-

día indicarme adónde estaba la tierra. Mas apenas había resuelto eso cuando me di cuenta de la ineficacia de tal intento. Con toda probabilidad no comprendía el inglés, y aunque lo comprendiese, el mismo asombro le impediría contestarme. No obstante, di una nueva vuelta, y cerrando el paso del gas cuando el aparato pasaba a pocos pies de distancia de la nave, grité:

"—¿ En qué dirección está Irlanda ?

"Como suponía, la pregunta no fué contestada, y continué mi camino.

"Menos de una hora más tarde, apareció hacia el Nordeste una faja de tierra muy quebrada y semimontañosa. Cuando la vi estaba volando a menos de 200 pies sobre el agua. La costa se aparecía con bastante claridad y a menos de quince millas de distancia. La neblina y las áreas tempestuosas locales me impidieron verla desde mayor distancia.

"La costa se dirigía hacia el Norte y se encorbaba hacia el Este. No dudé de que sería el extremo del sudoeste de Irlanda; pero, a fin de cerciorarme de ello, alteré el rumbo en dirección al punto más cercano de aquella tierra.

"Reconocí el Cabo Valentia y la Bahía Dingle, y hecho esto, continué mi ruta hacia París.

"Después de dejar atrás Irlanda, divisé numerosos barcos de vapor, hasta el punto de que raros eran los momentos en que no estaba a la vista de un buque.

"A poco más de dos horas, apareció la costa de Inglaterra. Mi derrota pasaba por encima de la parte meridional de Inglaterra, un poco al sur de Plymouth; luego, a través del Ca-

nal, en dirección a Francia, y por Cherburgo.

"Las granjas inglesas me produjeron mucha impresión desde el aire, por el contraste que ofrecían con las de Norteamérica. Me parecieron extremadamente pequeñas, muy limpias y bien cuidadas, con sus cercas de matorrales y de piedra.

"Volaba sobre Inglaterra a cosa de 1.500 pies, y cuando crucé el Canal y pasé por Cherburgo (Francia), había visto ya mayor cantidad de tierras de Europa que muchos europeos. La visibilidad era buena, y se divisaba la tierra por espacio de muchas millas a mi alrededor.

"Muchas personas que vuelan por primera vez hacen la observación de que nadie conoce la localidad en que vive hasta que la ha contemplado desde lo alto, pues las comarcas adquieren un aspecto completamente distinto desde el aire.

"El sol se puso poco después de pasar por Cherburgo, y pronto fueron visibles las señales luminosas dispuestas en la ruta aérea de París a Londres.

"Vi por primera vez las luces de París un poco antes de las diez de la noche, o, si se quiere, de las cinco de la tarde, hora de Nueva York, y pocos minutos después estaba dando vueltas en torno de la torre Eiffel, a cosa de 4.000 pies de altura.

"Eran perfectamente visibles las luces de Le Bourget; pero, en apariencia, estaban muy cerca de París. Tenía entendido que el campo de aviación se hallaba más lejos de la capital; de manera, que continué volando hacia el Nordeste, por espacio de cuatro o cinco millas, para cerciorarme de que no había otro campo de aviación a mayor distancia y que pudiera ser Le Bourget. Luego volví y describí unas espirales de descenso

para acercarme a las luces. Entonces pude descubrir largas líneas de hangares y observé que las carreteras estaban atestadas de automóviles.

"Descendí sobre el campo, di una vuelta para situarme de cara al viento, y aterricé.



Lindbergh y Bleriot en 1927.

(De la *Histoire de l'Aéronautique*.)

"Cuando el aeroplano cesó de rodar, le hice dar media vuelta para que retrocediese hacia las luces. Ante mí, el campo entero estaba ocupado por millares de personas, que corrían apresuradamente hacia mi aparato. Cuando llegaron los primeros, quise inducirles a que contuviesen el avance de los que seguían, para que no se acercasen; mas, sin duda, nadie me entendió, pues estoy seguro de que me hubiesen ayudado en caso de comprender mis palabras.

"Corté la chispa para que la hélice no causara ninguna desgracia, y

traté de organizar una improvisada guardia para mi aparato. Fué evidente la imposibilidad de lograr una organización inmediata, y cuando algunas partes del aeroplano empezaron a crujir a causa de la presión de la multitud, decidí salir de la cabina con objeto de hacer retirar a la muchedumbre.

"Era imposible hablar y hacerse oír, pues el tumulto era espantoso, y a nadie le interesaba escuchar. Me disponía a salir de la cabina; pero en cuanto asomé un pie por la portezuela, me vi arrastrado, sin posibilidad de evitarlo.

"Por espacio de media hora no pude poner los pies sobre el suelo, y mientras tanto, fuí llevado de un lado a otro, aunque dentro de un espacio reducido, en todas las posiciones imaginarias. Indudablemente, todo el mundo estaba animado de las mejores intenciones, pero nadie sabía, seguramente, cuáles eran éstas.

"Por fortuna, los aviadores militares franceses resolvieron hábilmente la situación. Algunos de ellos se mezclaron con la multitud; luego, a una señal convenida, pusieron mi casco a un corresponsal norteamericano, gritando: "¡Aquí está Lindbergh!". El casco sobre la cabeza de un norteamericano fué suficiente. El corresponsal fué inmediatamente el centro de la atención general, y mientras, a pesar de sus protestas, se veía llevado ante el Comité de Recepción por una ruta muy poco directa, yo logré entrar en uno de los hangares.

"Mientras tanto, un segundo grupo de soldados y de policías pudieron rodear el aparato, y pronto lo pusieron al abrigo de todo peligro, trasladándolo a otro hangar.

"La habilidad francesa para salir rápidamente de una situación extraordinaria, quedó plenamente demostrada aquella noche en Le Bourget."

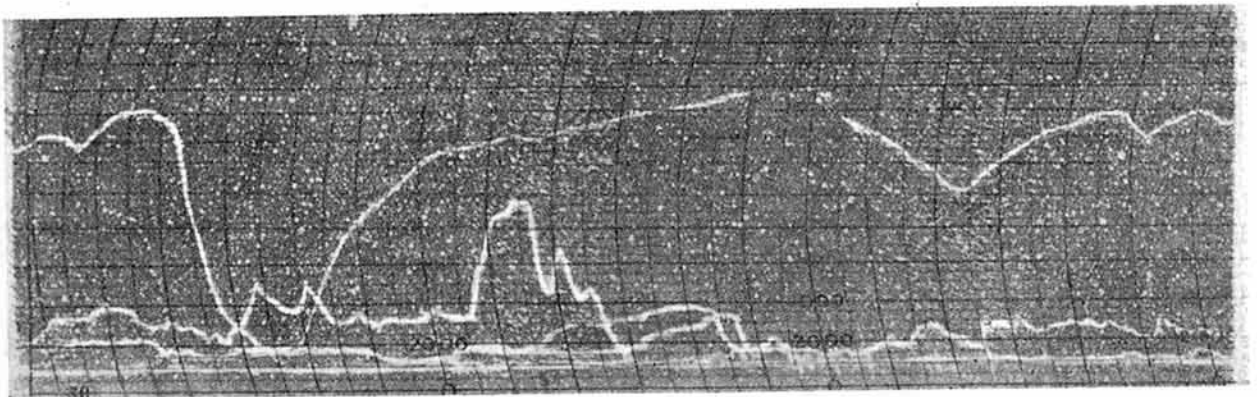


Diagrama del viaje Nueva York-París de Lindbergh.