

Importancia del libro técnico

Por ANTONIO POBLACIÓN SÁNCHEZ

Capitán de Aviación

INDUDABLEMENTE, la cultura mundial—de tan enormes proporciones que ya amenaza con aplastar a la propia humanidad—no alcanzaría hoy tan alto grado de desarrollo si el libro no hubiera existido. Si el hombre no se sirviese de todo lo que han pensado sus predecesores, si no conociese el punto a que han llegado en su evolución, sería siempre “un primer hombre” sobre la tierra y el progreso resultaría imposible. Claro está que las cosas nunca suceden de modo tan absoluto, porque la experiencia se acumula transmitida de modo verbal, pero el alto nivel que hemos alcanzado no se concibe sin la ayuda del pensamiento escrito.

La consideración anterior, que explica el ritmo acelerado del progreso humano en los últimos siglos, resalta mucho más si nos referimos a la evolución que han experimentado algunas ramas de la técnica moderna.

El avión, uno de los últimos productos de la cultura occidental, ha nacido, y sobre todo ha progresado tan rápidamente, gracias a la estrecha colaboración de casi toda la humanidad; cada país se ha preocupado afanosamente de todo lo que sobre aeronáutica se ha escrito en los demás, y, naturalmente, esta preocupación continúa; varias razas han contribuido con su especial modalidad a la resolución de tan atrayentes problemas y la investigación marcha como invisiblemente ligada en todo el mundo. Sabemos, como consecuencia, que cada nuevo tipo es el resultado de un gran esfuerzo combinado, de un cultivo intensivo de la técnica; pero, no obstante esta certidumbre, en España aparentamos no comprender el importante papel que ha desempeñado el libro en este proceso.

La nacionalización de la industria aeronáutica—entendiendo por tal algo más que marchar a la zaga de los demás países—no será nunca una realidad si no existe al propio tiempo espíritu científico. Debemos reconocer que nuestra eterna táctica de guerrilleros—guerrilleros también en el terreno de la ciencia—resulta hoy completamente ineficaz; los problemas son ya de tal naturaleza que no los pueden acometer aisladamente unas cuantas personas por muy excepcionales que sean; la organización vence por encima de todo, y si tratamos de conseguir algo tendremos que preparar una colectividad fuertemente organizada.

La creación de la Escuela Superior Aerotécnica ha supuesto un gran avance hacia la formación de ese espíritu de ciencia aeronáutica española que nos es necesario; es de lamentar que dicha Escuela, bien por dificultades económicas o por otras razones, no haya producido hasta ahora libros de utilidad práctica: todos los libros utilizables en la práctica de la especialidad son extranjeros y ni siquiera están traducidos al español.

No se trata de desacreditar nada de lo que tenemos, sino de corregir sus defectos, convencidos de que con mejor orientación podremos fácilmente alcanzar en el mundo

el puesto que por nuestra inteligencia nos corresponde; no se puede olvidar que de modo aislado, luchando con grandes dificultades hemos conseguido resultados aceptables y alguno excepcional; ello nos debe animar a preparar un ambiente adecuado para el más fácil desarrollo de nuestra inventiva. El autogiro ha alcanzado su perfeccionamiento fuera de España, y, al lamentar esta circunstancia, que a menudo se atribuye a falta de protección por nuestra parte, se olvida que esta genial invención no hubiera podido progresar en un país cuya técnica marcha bastante retrasada: Inglaterra y los Estados Unidos han llevado a cabo algo que nosotros, con toda nuestra genialidad, no hubiéramos podido hacer.

Recientemente, en la sesión inaugural del II Congreso de Bibliografía, el profesor D. José Ortega y Gasset pronunció una conferencia que guarda gran relación con los temas que estamos tratando. Con la claridad y elegancia que le caracterizan, habló del valor espiritual del libro—formidable creación que es a la vez una ayuda y un peligro para la humanidad—y de la importancia del bibliotecario en el futuro.

Me parece de interés reproducir algunos párrafos de la conferencia.

.....
 “La necesidad del libro tenía hasta mediados del siglo XIX signo positivo. Era importante añadir al instrumento que es la idea un instrumento que facilitase la dificultad de conservar todas las ideas. Este instrumento es el libro. Cuanto mayor pasado acumulado, mayor es el progreso. La realidad total que es nuestra vida ha aumentado la frecuencia de sus cambios y por lo tanto su movimiento absoluto, su progreso. Todo ello debido al libro.”

.....
 “Las ciencias, que rebasan la capacidad de adquisición del hombre, le oprimen como plagas de la naturaleza y peligran tornarse esclavo suyo. En vez de estudiar para vivir va a tener que vivir para estudiar.”

.....
 “¿No empieza a sentir la sociedad occidental el libro como instrumento rebelado, como dificultad? En toda Europa se siente un exceso de libros. El libro ya no es una ilusión, sino una carga. El hombre de ciencia se pierde en la bibliografía de su tema. Pero cuando una creación del hombre se rebela contra él, la sociedad se revuelve contra aquella creación, duda de su eficacia, siente antipatía y le exige que cumpla su misión de facilitación. El libro está en peligro porque se ha hecho un peligro.

.....
 “Aquí surge la nueva misión del bibliotecario. Tendrá que atender al libro como función rica; que ejercer policía sobre el libro, ser domador del libro enfurecido. Por lo pronto, creando una nueva técnica bibliográfica,

dando la bibliografía razonada y cribada. Y creo que algún día estaréis encargados por la sociedad de regular la producción de libros—evitando los innecesarios y su uso—.”

La clara visión de este panorama, el proceso tan serenamente expuesto que muestra la cambiante relación entre la humanidad y el libro, debería servirnos, a cada uno en nuestra actividad, para rectificar los errores cometidos. Refiriéndonos al desenvolvimiento de la ciencia aeronáutica, el proceso bibliográfico resulta exageradamente reproducido, porque en este aspecto el mundo ha recorrido el ciclo señalado en poco más de veinte años; apenas ha comenzado a echarse de menos el libro cuando su abundancia constituye una preocupación. Sin embargo, nuestro país continúa en la primera época cuando los demás están en la segunda: por lo visto se nos ha ido el tiempo sin sentir.

El Estado parece decidido a impulsar nuestra Aviación; es de suponer que no sólo en el aspecto militar, sino también desde el punto de vista comercial y quizá pensando en nuestras comunicaciones con América del Sur—la privilegiada situación geográfica de nuestra península reclama esta atención—. Existe por lo tanto una necesidad inmediata, que es dotar de material moderno a unidades militares y líneas aéreas, pero no hay que descuidar la creación de una verdadera ingeniería aeronáutica española, capaz de sustituir por un criterio propio el espíritu extranjero que anima la mayor parte de nuestras construcciones.

Para esta empresa no es posible olvidar la importancia del libro técnico como elemento de trabajo, de la revista técnica como medio de relación entre nosotros y como vehículo del pensamiento extranjero. Necesitamos cuanto antes el libro técnico “en español” para llegar muy pronto al libro técnico español; la fabricación, puesta a punto por la explotación de patentes extranjeras, se halla, en una trayectoria parecida, mucho más avanzada que la ingenie-

ría. Necesitamos una revista que recoja las novedades más salientes, y, sobre todo, más útiles para investigadores e ingenieros; el Servicio Técnico de Aviación Militar publica un *Boletín*, que representa un buen deseo realizado con muy pocos elementos, con resultados experimentales y memorias técnicas siempre interesantes, pero necesitado de mayor amplitud y de orientación más definida. La sección “Aerotecnica” de nuestra REVISTA DE AERONÁUTICA tampoco puede pasar de un aspecto puramente informativo, sin alterar el carácter de una publicación tan lograda.

Precisamente porque en el mundo sobran revistas técnicas, podemos lograr una que sea el resultado de esa labor, que indica Ortega, de criba y de unificación, capaz de facilitar el trabajo. No es posible suponer que cada especialista se va a sumergir en ese océano de publicaciones, con tendencias distintas, aparte la complicación del idioma; el hombre que por sí solo trate de emprender esta labor se encontrará bien pronto desmoralizado. En cambio, si en nuestro propio idioma nuestra revista, cuya orientación conocemos, nos ofrece temas por los que sentimos ese especial atractivo que constituye la vocación, contemplaremos una parte abordable, no sentiremos desasosiego, y gracias al trabajo de unos cuantos (nuestros futuros bibliotecarios) seguiremos unidos al pensamiento mundial.

Si no se facilita el afán de saber, esa fuerza espiritual tan desinteresada, tendremos que resignarnos a seguir comprando las patentes que nos quieran vender los extranjeros, porque sin medios para introducir nuestra modalidad espiritual en estos nuevos problemas, todo lo que podamos hacer llevará siempre algo de desorientación y mucho de inferioridad.

Persistir en la pasividad no tiene justificación alguna, sobre todo porque las reformas de orden espiritual que urgentemente necesitamos no plantean grandes problemas económicos.

Nuevo record internacional de distancia para hidroaviones

EL record internacional de distancia en línea recta sin escala para hidroaviones ha tenido repetidas alternativas en estos últimos años y casi siempre ha ido a parar a uno de dos aparatos de serie, francés el uno e italiano el otro.

En efecto, desde mayo de 1930 pertenecía este record al hidro francés *Latécoère-28*, con 3.173 kilómetros, cifra invariable hasta 31 de diciembre de 1933 y 1 de enero de 1934, en que otro hidro de la misma familia, pero construido para la línea transatlántica, el *Latécoère-300*, tetramotor *Hispano-Suiza*, elevó la marca a 3.679 kilómetros. Un vuelo colectivo americano, de 3.315 kilómetros, efectuado entre los dos citados, no tuvo homologación oficial.

En 10-11 de enero de 1934, otro hidroavión americano establece la marca en 3.860 kilómetros. Antes de concluir el pasado año, el record rebasa los 4.000 kilómetros, pues el 18 y 19 de octubre un hidro militar italiano, el *Cant. Z. 501*, cubre 4.130.

Ultimamente el *Latécoère-300*, llamado *Croix-du-Sud*, recuperó el codiciado record, volando el 22 y 23 de junio último sobre unos 4.335 kilómetros, entre Cherburgo y Zinguinchor.

Y a las pocas semanas, los días 16 y 17 de julio, volvía el record a poder del hidro italiano *Cant. Z. 501*, con cerca de 5.000 kilómetros, cifra que ya supera al alcance oficial del *Croix-du-Sud*.

El vuelo italiano se ha iniciado en Monfalcone (Trieste), a las cuatro horas y veinte minutos del día 16, para rendir viaje en Berbera (Somalia británica), a las cinco horas y quince minutos del 17, cubriendo en veinticuatro horas y cincuenta y cinco minutos una distancia calculada en 4.966 kilómetros.

Tripulaban el hidro el jefe piloto Mario Stoppani, el capitán Bolbi y el radio Suriano. A pesar de las malas condiciones atmosféricas encontradas sobre el Adriático, la velocidad media del vuelo fué de unos 200 kilómetros por hora.

Como es sabido, el hidroavión *Cant. Z. 501* es un aparato de reconocimiento, monoplano parasol, con canoa central y pequeños flotadores laterales. Va equipado con un motor *Issotta-Fraschini Asso 750 R*, cuya potencia oficial es de 850 a 940 cv. Lleva reductor de velocidad para la hélice, que es metálica, de tres palas, con paso variable en vuelo.