



De lo vivo a lo pintado (Número 24)

Por el Comandante Auditor
JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO

Los vuelos sobre el Atlántico Norte

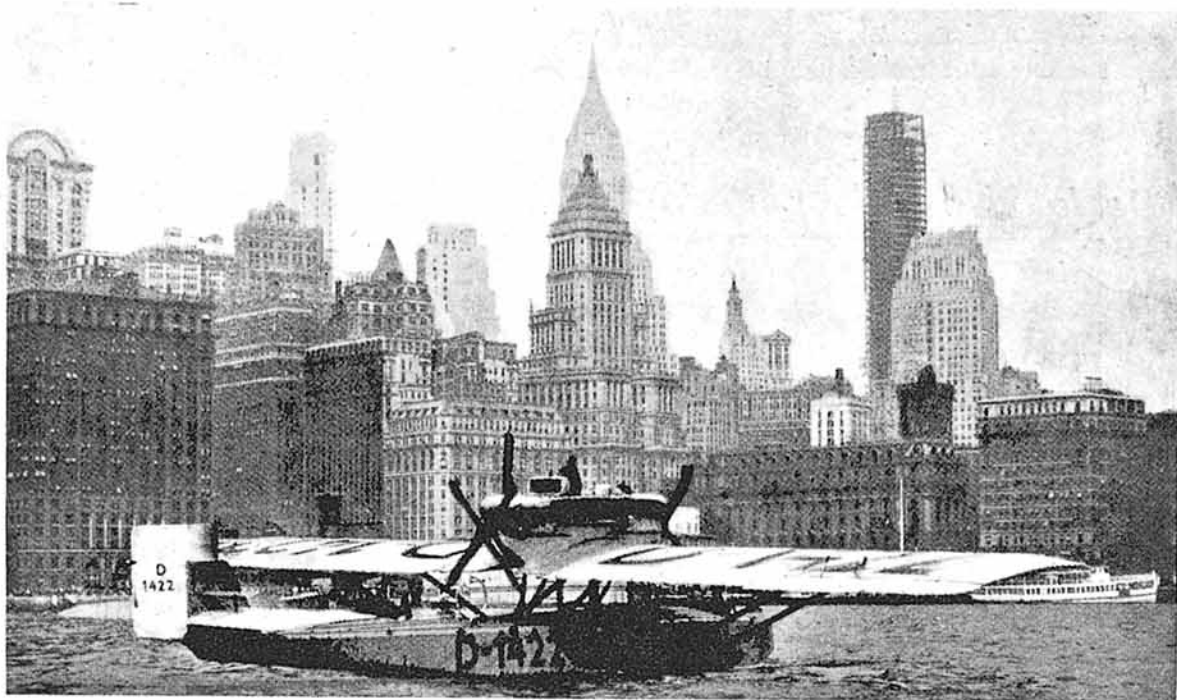
4. - Hasta el vuelo del "Cuatro Vientos"

Es el momento de recapitular algo de lo apuntado antes. Hasta aquí, la historia de los vuelos sobre el Atlántico Norte queda de pleno derecho enclavada en lo que alguna vez, con pretensiones categóricas, denominé "Edad Media de la Aviación". Como en el Medievo histórico acontece, en cierto modo, claro es, y al menos desde el punto de vista militar, ese Medievo de los aires se caracteriza por los vuelos audaces y solitarios, en que lo individual, o, mejor aún, lo personal, y la aventura, asumen una destacadísima primacía sobre lo colectivo y la ordenación; el factor barroco, podría incluso decirse con mayores ambiciones de generalidad, sobre el clásico. Y sin embargo, éste ya va asomando conforme el progreso técnico se acentúa más y más. Por supuesto, que no hace sino asomar. No están las cosas maduras, ni aun tras el vuelo de Costes y Bellonte, para más. Pero es que ya antes, a lo largo de 1927, de 1928, de 1929, podemos asistir a los primeros ensayos de comunicación regular sobre el Atlántico. Son en-

sayos híbridos, es verdad, puesto que se fundan en la colaboración del barco y el avión. Así, el 1 de agosto del 27, Chamberlain abandona el barco "Leviatán", sobre una plataforma improvisada, a guisa de demostración, y el 13 de agosto del año siguiente, el Teniente de navío Demougeot parte, mediante una catapulta en regla, del "Ile de France" a 750 kilómetros de Nueva York, donde llega con un adelanto de veinticuatro horas; sistema que, reproducido en el viaje de vuelta a Europa, permitirá ganar al correo un adelanto de cuarenta horas; después serán los alemanes quienes, con el "Europa" y el "Bremen", continuarán el procedimiento. En todo caso, se trata de ensayos significativos, tanto como la idea de las islas flotantes, que, mucho antes de los proyectos de nuestros días, se empieza a acariciar por la fecha a que me refiero. Con todo, lo repito, aún no es la hora del orden ni de la regularidad. Aún es el tiempo de abrir caminos. Así, el alemán Von Gronau se nos aparecerá en 1929 estudiando una nueva ruta por

el extremo norte del Atlántico, a través de Groenlandia. Todavía le encontraremos en el empeño cuando, del 22 al 30 de julio de 1932, realiza su tercer viaje por el mismo itinerario que los anteriores de 1930 y 1931; itinerario, es cosa de agregar, no demasiado recomendable, puesto que sólo durante algunas semanas del año es perfectamente viable. Más viable se presenta de nuevo, para algunos, el antiguo recurso del dirigible, que ahora, mientras el "Zeppelin" pasea su ya popular figura por todos los

para constituir por sí mismo aventura. No falta quien, como Post en 1931, lo cruza de pasada en un más ambicioso empeño, que en ese caso es el de dar la más rápida vuelta al mundo. Sin pretender tanto, el vuelo de Boardman y Polando desde los Estados Unidos a Estambul, sin escala, en cuarenta y nueve horas y veintiocho minutos, del 28 al 30 de julio de 1931, revela elocuentemente el progreso que la Aviación ha experimentado desde los tiempos del "loco volador". De ahí que no haya razones



El hidroavión "Dornier-Wall", de Von Gronau, el 26 de agosto de 1930, en el puerto de Nueva York, al final de su primera travesía por la ruta del Norte.

cielos del mundo, estará representado por el "R 100", con el cual, del 29 de julio al 1 de agosto de 1930, los ingleses—que ven esperanzados en los menos pesados que el aire un magnífico enlace para su sistema imperial—llegarán de Europa a cerca de Montreal, en el Canadá, y volverán en ochenta y siete horas y cinco minutos. Pero la realidad actual, que no es, huelga decirlo, la del dirigible, nos hace encauzar la atención preferentemente hacia aquellos ensayos que más directamente enlazan con nuestros tiempos: al avión.

Desde los tiempos de Lindbergh acá ha llovido un tanto, y no es tan fiero el Atlántico como

para conceder excesiva atención a los vuelos trasatlánticos de Hoirilis e Hilling, en junio del 31; Herndon y Pangborn—que después franquearían los primeros el Pacífico—y Enders y Magyar, en julio; Rody, Johansen y Veiga, en septiembre del mismo año, y Mollison, Mattern y Reichers, en 1932, con todo y con ser algunos, como el últimamente citado, realmente asombrosos desde el punto de vista técnico. 1931 vió también a miss Amelia Earhart triunfar en su empeño de cruzar el Atlántico con su vuelo desde Terranova a Londonderry, en Irlanda. 1933 es, sobre todo, el año en que Barberán y Collar realizaron, sobre un avión

con ruedas y sin aparato de radio, sin otra guía que las estrellas, el vuelo más admirable que la historia del Atlántico puede presentar. No hay razón para detenerse en él después que el Capitán López Mayo lo ha recordado recientemente desde estas columnas. "Recorrido de 7.600 kilómetros—dice— en cuarenta horas de vuelo, de ellos 6.300 sobre el mar; velocidad media de 190 kilómetros por hora; navegación exacta y perfecta, sin empleo de radio ni goniómetro; regularidad en el vuelo y magnífico funcionamiento del motor. He aquí compendiada la enorme trascendencia de este histórico vuelo." "Con él—prosigue López Mayo—Barberán y Collar demostraron que ya no había rutas prohibidas para la navegación aérea. La pugna entre los más ligeros y los más pesados que el aire quedaba resuelta a favor de éstos."

También quedaba resuelto, en rigor, el fin de la época medieval de la Aviación. Es sintomático que Barberán y Collar desaparecieran en el fácil recorrido desde La Habana a la capital de Méjico. Gloria, pero no fruto, suele ser premio de iniciadores. Otros suelen seguirles para organizar lo que ellos hicieron posible. Y la sola satisfacción del historiador es, tiempo después, cuando los nombres de los precursores empiezan a borrarse, reivindicar para ellos la gloria que a ellos principalmente se dió.

El Atlántico Norte no es ya un obstáculo prohibitivo—se ha dicho—para el transporte aéreo con carácter económico. La historia de la aventura sobre el Océano, que la colosal aventura de Barberán y Collar cierra, es historia pasada. Pero, de igual manera que Chesterton nos enseña a extasiarnos infantilmente ante



Amelia Earht desciende de su avión en Londonderry al final de su travesía oceánica.

la hierbecilla o la luz de la mañana, ante este mundo que no por visto todos los días deja de ser obra admirable del Creador, conviene que de vez en cuando releamos esa historia pasada de la Aviación. Por lo menos, para enseñanza de esas gentes que, ante lo cotidiano, han olvidado ya que todo empezó siendo, sencillamente, maravilloso.

Las Ordenanzas Militares

Por el Capitán de Artillería JOSE MANUEL MARTINEZ BANDE

El 22 de octubre de 1768 el católico Rey de las Españas Carlos III publicaba las Ordenanzas Militares. Desde entonces han pasado casi dos siglos y las ideas, costumbres y modas políticas han sufrido notables renovaciones, cuando no han desaparecido totalmente. La Milicia, como expresión de la vida social y política en su forma de organización armada, no podía quedar incólume ante las dentelladas del tiempo: recluta, administración, táctica, justicia, jerarquías y cuantas modalidades aquélla reviste, son

apenas sombra de lo que fueron en tiempos del Monarca cuarto de la casa de Borbón, cuando había Mariscales de Campo, bombas y formaciones cerradas de combate. Con todo, la Ordenanza de 1768 queda en pie, al menos en muchos de sus preceptos, como Código primero y fundamental, desafiando impasible las mudanzas de los años. Razón ésta para que parezca interesante conocer sus antecedentes, los motivos que la dictaron y el proceso de su nacimiento.