

Anecdotario del Aire

Oesau, espejo y ejemplo del joven aviador Por Hanns Arens

Meldorf, una ciudad pequeña y provinciana del Schleswig-Holstein, es la cuna de Oesau, uno de los "veteranos" aviadores jóvenes de esta guerra cuyo nombre es más popular, sobre todo entre la juventud.

Amistad, paisanaje y camaradería me llevaron días pasados a efectuar con él una visita a nuestra ciudad natal. Habíamos ido a la misma escuela y hecho las mismas travesuras. No hace mucho tiempo que Walter Oesau iba al liceo con su gorra de colores por estas mismas calles. Y, sin embargo, años llenos de acontecimientos separan los días infantiles, libres de preocupaciones, de la actualidad.

El estudiante se ha hecho aviador; el niño, hombre, con responsabilidades y deberes en los que sólo tienen parte los mejores y más capacitados. Como siempre, vamos por las calles escondidas y saludamos a amigos y camaradas de los días estudiantiles. Todo está como antes, sin ninguna innovación. Naturalmente, los habitantes de Meldorf se sienten orgullosos de su "Gulle", como se le llama por aquí; pero no lo demuestran demasiado, ya que el mucho hablar no es precisamente el punto fuerte de los aldeanos del Schleswig; tampoco Oesau habla mucho; hasta en ello es hijo de su país. Claro y rotundo como el paisaje, así es. Sabe claramente lo que quiere, igual que de niño en el deporte. Y tanto el deportista como el aviador de caza tienen la misma solución: "Rápido contra el adversario dondequiera que se encuentre."

¿Valor? ¿Interviene aquí el valor?—pregunta Oesau—. Si pudiese dar una respuesta, quizá fuese ésta: Cualidades como el valor se presumen tanto en deportista como en el aviador. Es cosa natural. Quien no lo posee no puede desarrollar ningún rendimiento eficaz. Pero es mucho mejor la energía, y sobre todo, la aplicación, mucha aplicación.

Ya de voluntario en el Servicio del Trabajo, su ilusión era llegar a ser soldado, oficial. Pero antes de que lo alcanzase tenía que tirar de pico y pala. Después, decidido a lograr su propósito, entró a fines de 1933 en un Regimiento de Artillería. Es soldado en cuerpo y alma. El servicio es duro; pero precisamente es eso lo que le conviene. Así piensa Oesau, que ha tomado por lema las palabras de Nietzsche: "Alabado sea el que me reprenda."

Ser artillero es bonito; pero mejor sería ser aviador, ¡piloto!; y pronto pasa a formar parte del Arma aérea. Sus grandes ideales son Richthofen y Udet, y su mayor deseo, parecerse alguna vez a ellos; no vivir solamente las hazañas de los héroes del aire en los libros, sino experimentarlas por sí mis-

mo. El día más feliz en la vida del joven soldado es cuando, perteneciendo a la famosa escuadra de caza Richthofen, en 1937, el día del cumpleaños del Führer, llega su ascenso a Teniente. El camino está libre. Toma parte en la guerra de España, formando en las filas de la Legión Cóndor, y la Cruz de España en Oro y Brillantes y su ascenso a Teniente. Primero son la recompensa a sus hazañas como aviador de caza. Ha sufrido el primer bautismo de fuego.

Después le llega la hora, como a otros tantos camaradas, de prestar sus mejores servicios en una misión más grande: cuando empieza la lucha del Führer por la libertad de la Patria.

Siendo Jefe de escuadrilla en una escuadra de caza, ya ascendido a Capitán, se le concede en el año 1940, al cabo de veinte victorias aéreas, la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. Unos meses más tarde el comunicado oficial anuncia su cuarenta victoria aérea y la concesión hecha por el Führer de las Hojas de Roble. Con Moelders y Galland a la cabeza, cuenta entre los aviadores más victoriosos de esta guerra. El sueño de su juventud se realiza.

Combate por combate ha abatido ya 80 aparatos enemigos. El Führer y el Mariscal del Aire, Goering, le reciben y le condecoran por su valor ante el enemigo con las Hojas de Roble con Espadas y el ascenso a Comandante.

El 23 de octubre de 1941, Oesau, que entretanto ha llegado a Comodoro de la escuadra Richthofen, alcanza su centésima victoria aérea. Esto se escribe muy fácilmente; pero calculando un poco por encima, son aproximadamente 250 vuelos contra el enemigo; 250 acciones contra un adversario tenaz: solos, hombre contra hombre, avión contra avión. Y cuando no es posible abatir ningún aparato, hay que asegurar por lo menos la vida y el avión propio, pues tan importante como una victoria es también volver sin pérdida al aerodromo de partida.

"Alabado sea el que me reprenda." Las palabras del gran pensador flotan invisiblemente sobre la vida de este aviador, que aplica también su lema a los pilotos que tiene bajo su mando. Es necesario una disciplina enorme, inaudita, para alcanzar tales éxitos, y una voluntad tenaz y un corazón alegre para ponerse a la cabeza de los aviadores alemanes.

Hombres como Oesau, que son la herencia de un Richthofen, Udet y Moelders, constituyen el ejemplo y prototipo de la fortaleza y energía de los aviadores alemanes y de las armas que ha puesto en sus manos el Führer.

La mujer acelera la producción de aviones Por Don Wharton

(De la Revista *Aviation*.)

La necesidad de alcanzar las ingentes cifras de producción que los Estados Unidos se han fijado para 1942, ha sido causa de que se haga un llamamiento a las mujeres para que colaboren con los hombres en fábricas y talleres. ¿Cómo responderán las mujeres a este llamamiento? La labor que ya han llevado a cabo en la industria aeronáutica es una respuesta elocuente.

Hasta hace poco más de un año, con excepción de algunas costureras e inspectoras, las fábricas norteamericanas de aviones no empleaban mujeres.

Al ocurrir el ataque a Pearl Harbour, apenas daban ocupación a unos centenares. En el mes de marzo ya pasaba de 15.000 el número de mujeres que vestían el traje de faena de aquella industria. Se esperaba entonces que para junio la

cifra se habría triplicado y que hacia fines de año llegaría a 100.000. Las mujeres intervienen en la construcción de todos los tipos de aeroplano, desde el ligero de escuela hasta el tetramotor de bombardeo.

En la actualidad, la Empresa Glenn Martin coloca mensualmente más obreras que cuantas venía empleando la industria aeronáutica entera hasta el día 7 de diciembre. En la Consolidated trabajaban 2.500 mujeres, y todo bombardero "Liberator" o "Coronado" es, en parte, obra de manos femeninas.

Esta pequeña revolución industrial se inició en California en la fábrica Vultee, de aviones de escuela y caza. A principios de 1941, la Vultee tomó 25 obreras y las empleó en un taller auxiliar de montaje eléctrico en la instalación de alambres y su acondicionamiento en las cajas de distribución. A las tres semanas, el ensayo podía considerarse coronado por el éxito; la producción semanal aumentó el 25 por 100 en ciertas labores, y hasta el 50 por 100 en unas pocas. Para no quedarse atrás, los hombres incrementaron su rendimiento.

La Vultee colocó más obreras y las puso a trabajar con herramientas mecánicas, taladros, troqueladoras y sierras. En la actualidad emplea mujeres en 30 operaciones diferentes. Los capataces dan cuenta de un aumento de eficacia en todas las tareas que se ejecutan a base de repetir una misma operación. Uno de ellos me mostró a una muchacha que hacía pasar un mazo de alambres por un tubo largo y estrecho en quince minutos, faena en la que su predecesor masculino invertía media hora. Otro me hizo observar a una mujer que acondicionaba 63 alambres en una caja de distribución del tamaño de un bolso de señora; la operación solía requerir dos horas, pero ella la realizaba en hora y media. Cada armazón de fuselaje arranca de un extremo del tren de montar, va deteniéndose en unos cuantos sitios, donde se le colocan válvulas reguladoras, cuadros de instrumentos y así sucesivamente, hasta convertirlo de esqueleto desnudo en fuselaje completo, listo para la colocación de las alas y la cola... sin que un solo hombre lo haya tocado en ruta.

En los últimos meses las fábricas han seguido una tras otra la iniciativa de la Vultee. Interrogado un capataz de la fábrica de bombarderos de ataque de Vega, que tiene un 20 por 100 de mujeres en el personal a sus órdenes, sobre la proporción del elemento femenino que juzgaba ideal en el conjunto de sus obreros, contestó: "El ciento por ciento." Muchos capataces que se resistían a emplear mujeres, ahora claman por ellas. Uno de estos convertidos cristalizó su opinión en estas palabras: "En toda tarea en que no sean factores decisivos el peso y el cansancio, las mujeres son tan buenas como los hombres. Y si me apuran, diría: mejores."

Casi todas las fábricas de aviones cuentan con equipos de excelentes remachadoras. Cuando los ingenieros se decidieron a sustituir a los hombres por mujeres en los departamentos de entubar, la producción subió un 20 por 100. Una obrera que tiene un niño en casa y el marido en la Escuadra maneja una máquina de acodillar, que antes ocasionaba retrasos en el trabajo. "Ahora—dice el capataz—trabaja con mayor rapidez que los encargados de ajustar las piezas que produce." En la fábrica North American, de Tejas, una muchacha que trabajaba antes en un salón de belleza hace pasar por su máquina unas 8.000 grapas metálicas al día, o sea 2.000 más que la cifra media de los hombres.

En Northrop, cuyos talleres han dado empleo a 400 mujeres en cincuenta días, había un trabajo que solamente dos obreros de la fábrica sabían. El capataz trató durante todo un año de adiestrar a un tercero, sin conseguir que ninguno de los aprendices diese en el clavo... hasta que hizo el ensayo con una mujer, que en una semana dominó la cosa. En la Lockheed, algunos departamentos emplean a las muchachas a modo de acicate. En cuanto un hombre empieza a retrasarse, le ponen a una muchacha cerca. Invariablemente, el hombre se siente espoleado y recobra el ritmo perdido.

El éxito de las mujeres en las fábricas de aviones se debe, en parte, al cambio en los sistemas de fabricación. Para lograr la producción en masa se han subdividido muchas de las fases del trabajo en otras menores, más repetidas, más monótonas. Siglos de costura y tejido han hecho a las mujeres resistentes a la monotonía; se ha demostrado que tienen dedos más hábiles que los del hombre, y que además son más pacientes.

Un capataz de una gran fábrica de aparatos de bombardeo

me contó que millares de los muchachos que acuden a la industria aeronáutica acarician ilusiones románticas sobre el trabajo; pero que, tras de pasar unos días al pie de una máquina que ajusta piecitas de metal a casi un kilómetro de distancia del lugar en que se dan los últimos toques al montaje, se descorazonan y aburren. Las mujeres son más prácticas. Mientras los hombres, por lo general, ansían pasar a un trabajo diferente apenas han llegado a dominar el primero, las mujeres se contentan con apegarse a una tarea y aprender a hacerla mejor cada día: "No tratan de ocultar su impericia de novatas—dice un instructor de la North American—. Tienen más deseo de aprender y se someten mejor a la enseñanza que se les da."

Cuando las mujeres hacen su aparición por primera vez en una fábrica, hay por unos cuantos días derroche de bromas y chicleos masculinos. En la fábrica de Douglas, como se prologara el jaleo más de lo usual, las mujeres decidieron ponerle término. Después de almorzar se colocaron en fila cerca de las puertas y empezaron a sisear a los hombres, a hacerles guiños expresivos y a piropearlos burlescamente con expresiones de este jaez: "¡Ole por Tarzán!" "¡Vaya un real mozo!", etc. Y desde aquel día las obreritas pudieron trabajar en paz.

La mayor parte de los jefes de personal prefieren a las mujeres de veinticinco a treinta y cinco años, a las casadas, y aún más, a las viudas con hijos que mantener. También se concede lugar preferente a las esposas de soldados y marinos. La Lockheed colocó en un solo día a 30 mujeres a quienes el ataque a Pearl Harbour dejó en la viudez y para quienes la Marina buscaba empleo.

A las mariposas de saón se les cierran las puertas, y la mayoría de los encargados de personal están prevenidos contra las muchachas universitarias y las que tienen un elevado coeficiente en las pruebas de inteligencia. A las coquetas les ponen cara de pocos amigos. Cuando las solicitantes lo supieron, empezaron a presentarse mal vestidas y sin afeites. Muchas de las obreras cuyo aspecto era insignificante y común resultaron verdaderas bellas una vez puestas a trabajar.

En una fábrica de la North American, de Tejas, no existen, sin embargo, esas barreras. De cada seis muchachas, una, por lo menos, ha pasado por la Universidad. Se celebran bailes todas las semanas. La mejor remachadora de los talleres es una belleza que tiene el grado de Licenciada en Ciencias, en la rama de Biología. Cerca de ella maneja un soplete de gasolina otra gráduada, que se preparaba para una cátedra de Arte.

La fábrica de bombarderos de Ford coloca a las universitarias con un salario inicial de 75 centavos por hora. En la mayoría de las fábricas el salario inicial, tanto para mujeres como para hombres, es de 60 centavos por hora, lo que, tomando en cuenta las horas extraordinarias, pasa de los 30 dólares semanales.

Algunas fábricas han hecho obligatorio el uniforme. Otras han dejado a las mujeres en libertad de vestirse con pantalones o con el traje de faena que prefieran. Generalmente, se exige que lleven el pelo recogido en una red o una pañoleta. Se les prohíbe usar alhajas y zapatos con tacones altos y punteras abiertas. A pesar de que se les puso en guardia contra el peligro de los cortantes residuos metálicos, algunas mujeres continuaron usando zapatos de punteras abiertas hasta que sufrieron un accidente. Sin embargo, las obreras no han constituido hasta la fecha ningún problema serio ni han solicitado consideraciones especiales de importancia.

En los Estados Unidos las mujeres están llenando los claros ocasionados por la resolución de no eximir del servicio militar a los obreros de aeronáutica: "Si el caso lo exigiese—ha dicho un director de personal—, podríamos mantener en actividad esta fábrica de bombarderos con un 85 por 100 de mujeres en el personal." Los cálculos hechos en otras fábricas oscilan entre aquella cifra y el 50 por 100. En general, cuantas más obreras ha empleado una Empresa, más inclinada se siente a seguir empleando mujeres. La mujer ha acelerado el ritmo de la producción en vez de demorarla. La experiencia de la industria aeronáutica prueba que las mujeres, una vez revestido el traje de faena, no le hacen ascos a la grasa, ni al tizne, ni se arredran ante el duro trabajo mecánico. Por eso puede afirmarse que les está reservado un papel de honor y de supremo esfuerzo en la campaña industrial más gigantesca que han visto los siglos.