



*De lo vivo a lo pintado* (Número 23) Por el Comandante Auditor  
JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO

---

## *Los vuelos sobre el Atlántico Norte*

### *3 .. De Lindbergh al "Punto de Interrogación"*

No sería difícil explicar por qué, siempre, todo el interés que puede habernos dominado, en ocasión de asistir a la conquista o persecución de algo, no importa qué, se esfuma cuando, apenas conseguido ese algo, ya no se trata sino de renovar la hazaña. Triste suerte es, por eso, la de los segundones, que sólo privaciones les aguardan, ayunos de las mieles de una gloria que tan pródigamente, en cambio, se entrega a los primeros. Pero sería erróneo apoyarnos en tan cierta realidad para cerrar la historia del Atlántico Norte con Lindbergh, triunfador, abandonando la tierra francesa, y dejando caer sobre ella una bandera, postrer testimonio de reconocimiento. Eso era el 28 de mayo de 1927: una semana después de la fabulosa llegada nocturna a Le Bourget. Una semana después, sin duda, del gran triunfo sobre el Atlántico Norte. ¿Del definitivo?

No se trataba ahí sólo de llegar, ni habría de ser el triunfo definitivo del primero que, en esfuerzo heroico, enlazara por aire las costas francesas y las playas americanas: el triunfo definitivo suponía *continuidad, regularidad, seguridad*; llegar, en suma, no una, sino mil veces; no merced a excepcionales circunstancias físicas del piloto, en alas del valor o la preparación extraordinarios, sino en virtud de unos medios técnicos accesibles a cualquier hombre medio; no en vuelo deportivo, sino en vuelo comercial. De donde se desprenderá que no a un hombre solo, sino a una anónima legión, estaba reservado el vencer, de verdad, el Atlántico Norte, con una victoria que sólo ahora, ciertamente, podemos creer asegurada.

Lindbergh fué el primero; mas no olvidemos, por él, a los demás. De éstos, la mayor parte no será jamás conocida. Pilotos que en



El "América" a su llegada a la costa francesa.

(De la *Histoire de l'Aéronautique*.)

esta guerra recién pasada, con sus vuelos una y otra vez, tercamente, renovados, han conseguido forjar la realidad de los días presentes; hombres de la que llamé "Edad Moderna de la Aviación", tiempo de técnica y anonimato, ¿quién podrá contarlos? Es claro que de esos hombres no pueda hacerse aquí otra cosa que la alusión reconocida. Tampoco, por razones de semejante peso, hallarán cabida en estas columnas los pilotos de las líneas que, precisamente en el período histórico que se centra en Lindbergh, iniciaron su desperezarse sobre el Atlántico; líneas cuya historia tanto parecido tiene con las de aquellas que caracterizaron, en los siglos XVII y XVIII, una era, la era que bien puede llamarse de las grandes Compañías comerciales, precursoras por más de una razón de los poderosos Estados nacionales del siglo inmediatamente posterior. Si hallarán, en cambio, acogida en estas páginas, los últimos representantes de esa "Edad Media del Aire", que hizo del triunfo sobre el Atlántico su terrena Jerusalén; héroes aislados, a semejanza del norteamericano, cuyo brillo, no por lejano, deja de ser auténtico; sombras de un pasado ido, entre las que nosotros, españoles, podemos distintamente reconocer las de quienes en vida se llamaron Barberán y Collar.

\* \* \*

De Pinedo es el primer nombre que encontramos después de Lindbergh; un nombre, el del italiano, que ha de ser contado entre los vencedores del Atlántico, siquiera tal título haya de quedar un tanto eclipsado ante su total hazaña. Pues el General De Pinedo, que ya había realizado el vuelo Roma-Tokio-Roma,

salió, con el Comandante Del Prete, navegante, y el mecánico Zacchetti, el 8 de febrero de 1927, de Sesto Calende, en un hidroavión, el "Santa María", con el cual cruzó el Atlántico Sur, alcanzó Río de Janeiro, Buenos Aires, Asunción, Manaos (midiendo así, de Sur a Norte, el verde piélago insondable de la selva brasileña), antes de descender en Paramaribo, en la Guayana holandesa, y en Georgetown, en la inglesa, de donde saltó por La Habana y el Caribe a Nueva Orleans, Gálveston, y, en fin, Roosevelt, en Tejas; y, como allí se le incendiara el aparato, en un segundo "Santa María", enviado de Italia, y tras atravesar los Estados Unidos y el Canadá, partió de la bahía de los Muertos, en Terranova, rumbo a las Azores, el 20 de mayo—casi, como se ve, a la par que Lindbergh—, donde llegó (remolcado primero por un velero portugués, que le encontró a 600 kilómetros del archipiélago, en pleno océano, y luego por un vapor italiano) el 30, para partir otra vez, retrocediendo hasta el lugar de la avería, reemprender allí el vuelo antes cortado, ganar de nuevo las islas y, luego, Lisboa, y Roma, en fin; hazaña formidable la suya, ya se ve, que sólo parcialmente puede ser incluida en las atlánticas.

No así la de Chamberlin y Levine. Quizá éstos tuvieron presente lo que antes apunté sobre la suerte triste de los segundones. En todo caso, también alcanzaron a atisbar el modo de vencerla, que es superar la anterior victoria. Lindbergh llegó hasta París. Ellos, ya, no podían limitarse a lo mismo; no podían quizá contentarse con menos que con alcanzar Berlín. El 4 de junio de 1927 salían de Roosevelt Field, en un "Bellanca" de la misma clase que el "Ryan" de Lindbergh, provisto de un idéntico motor "Wright", Clarence D. Chamberlin,

piloto; Charles Levine, pasajero; el primer pasajero trasatlántico, puede apuntarse para uso de aficionados a estadísticas, aunque pasajero, añadiré, tan singular, que, como escribe García Blanquer, a pesar de haber dicho que no era piloto, "se escapó con el avión de Le Bourget y se presentó en Croydon—Londres—, aterrizando en toda regla". ¿Destino? El que permita el combustible. Ya hemos dicho cuál: Berlín, o, más exactamente, Eisleben, en el corazón de Alemania, a 150 kilómetros al SO. de la capital, donde descendieron en la mañana del día 6, habiendo batido por más de 600 kilómetros el "record" de distancia establecido días antes por Lindbergh. Un vuelo, el de Chamberlain y Levine, sin historia, del que sólo cabrá decir también para los aficionados, el nombre del avión: "Miss Columbi".

Con algo más de historia, por cierto, el vuelo de Byrd y sus compañeros merece atención, por su importancia desde un punto de vista técnico. Se trata, es claro, del Comandante Byrd, bien conocido ya por su famoso viaje al Polo en 1926, que participaba en éste como navegante, de los pilotos Acosta y Balchen, y del radio Noville; una expedición con pretensiones de travesía científica, metódica y segura; cualquier cosa, en fin, menos la aventura impremeditada, tan al uso, sin embargo, por esos tiempos y de las que tantas hemos aún de encontrar. Salieron el 1 de julio—seguimos en el mismo año 1927—en un gran trimotor "Fok-

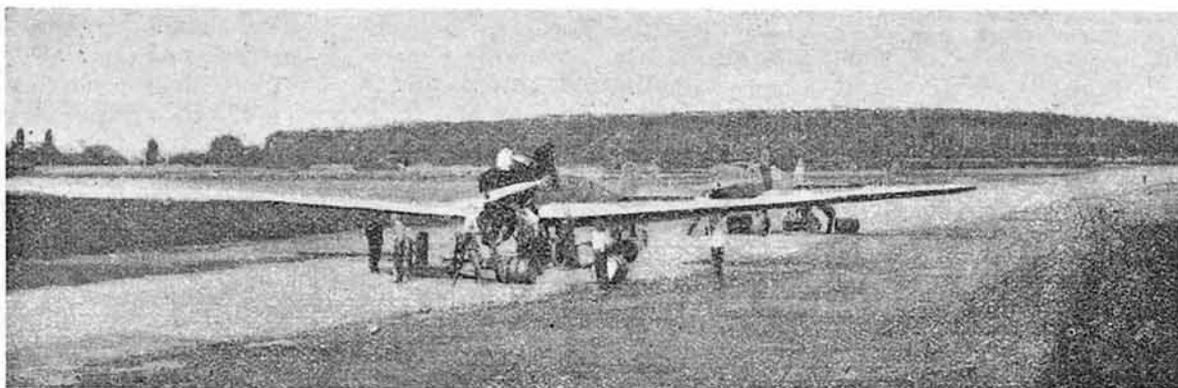
ker VII", el "América" (un nombre muy original, ciertamente; en esta misma historia del Atlántico Norte, ¿no ha surgido ya, y no una sola vez?), con tres motores "Wright" de 220 caballos. Punto de partida: Roosevelt Field. Un despegue difícil, y luego, los elementos en contra. Lluvia, bruma... El avión marcha guiándose por el compás, comunicando a veces por radio con tal cual barco. Al fin se alcanza Land's-End, esa punta de tierra que Inglaterra lanza audazmente hacia el mar tenebroso, y después, las costas francesas por Brest, en la Bretaña. Sigue la lluvia. El avión es esperado, en París, hacia la media noche. Los proyectores de Le Bourget intentan vanamente rasgar ese terco telón de agua que cae incesante. El aeródromo—leo—es un pantano. A la una de la madrugada, Byrd comunica. Su "S. O. S." se debilita, sin embargo; acaba por apagarse definitivamente tras esa cortina áspera de la lluvia sin fin. Los americanos, en tanto, errantes en la noche, han vislumbrado un faro, y el mar. De cualquier manera, posan su aparato a 200 metros de la costa, que alcanzan en un bote salvavidas; es la playa de Ver-sur-Mer, en Calvados.

La tragedia, que en este caso ha rozado a los tripulantes del "América", no quedará escasa de trabajo en los meses siguientes. Tampoco el fracaso. Hizo éste presa en los alemanes que, el 14 de agosto de 1927, salieron de Dessau, en dos aviones, el "Europa" y el "Bremen", deseosos de devolver a los america-



*El avión de Chamberlain y Levine llega a Le Bourget.*

*(De la Histoire de l'Aéronautique.)*



Los aviones "Europa" y "Bremen", en la pista de Dessau.

(De la *Histoire de l'Aéronautique*.)

nos su visita, y hubieron de desistir, terminando el primero su travesía en Bremen, y volviendo el segundo a su punto de partida, tras veintidós horas de lucha con la tempestad por los cielos del Mar del Norte e Inglaterra. Tomó para sí la tragedia al Coronel Minchin y al Capitán Leslie Hamilton, perdidos en el Atlántico con su "San Rafael" que partiera el 27 de agosto; el mismo día en que Brock y Schlee iniciaron el vuelo en que lograron triunfar sobre el Océano, de Oeste a Este, eso sí. En junto, 1927 nos presenta cinco victorias sobre el Atlántico, siempre partiendo del Nuevo Mundo; pero no menos de cinco equipos desaparecidos; catorce víctimas, en suma, que dicen bien claro qué lejos de ser conseguida estaba aún la victoria total, y cuál habría de ser su duro precio. Pues es el caso que en 1928... La fiebre de ese mortal deporte atlántico se ha hecho universal, y, en consecuencia, son más los vuelos impremeditados, que han de añadir nuevas víctimas a las que ya los elementos se encargan de lograr. Son diez fracasos los que en 1928 podemos registrar por doce tentativas: tres al partir—exceso de carga—; dos, de hidroaviones que, o fueron socorridos después de amarar en alta mar, o tuvieron que regresar a su base; uno, el de otro hidroavión, que hubo de abandonar en las Azores; otro, el de Idzikowski y Icubala, cuyo hidroavión amarró cerca de un navío tras treinta y una horas de vuelo; otros, en fin, el del avión que salió del Canadá para posarse definitivamente en Groenlandia, y los dos desaparecidos. Consuélenos los triunfos, que ese año van a empezar por depararnos una victoria encontrada por los

mismos caminos en que Nungesser y Coli sólo hallaron la muerte.

Los alemanes Koehl y Hinefeld, en efecto, como piloto y navegante, respectivamente, con el irlandés Fitzmaurice, salían de Dublín el 12 de abril de 1928 en el "Bremen", y, tras treinta y seis horas de vuelo, aterrizaron, el 13 de abril, sobre un lago helado en la isla de Greenly, en el Labrador. Digamos con García Blanquer: "Realidades: ventarrón Sur; tormenta de nieve; borrasca marítima; agotamiento del carburante; aterrizaje-amaraje en la isla de Greenly. Aparato destrozado, tripulación ilesa. Travesía Atlántico lograda". Puntualicemos: la primera travesía del Atlántico desde Europa a América.

El 17 de junio la hazaña se repite, pero en sentido diverso: se trata de un avión "Fokker VII", con tres motores "Wright" de 230 caballos y flotadores metálicos, que, conducido por miss Amelia Earhardt, Stutz y Gordon, alcanza la costa inglesa en Llanely, tras 3.400 kilómetros de lluvia y bruma, y llega el 19 a Southampton.

1928 es el tiempo en que el Pacífico es atravesado por el "Southern Cross"; es, sobre todo, el tiempo en que Juan de la Cierva, sobre su autogiro "C-811", cruza, con Bouché, el Canal de la Mancha... Otra nueva etapa se está abriendo en la Historia de la Aviación. Por un momento, parece que va a presidirla la alargada silueta del dirigible. El "Graf Zeppelin", en efecto, emprendía, el 11 de octubre de 1928, su primer viaje trasatlántico a fecha fija, pilotado por el doctor Eckener, con 37 hombres,

entre oficiales y tripulación, 18 pasajeros y 62.000 cartas, y llegaba felizmente, por las Azores, a Lakeust, desde donde realizaba la vuelta por el Norte, del 29 de octubre al 1 de noviembre, con 61 personas a bordo. Del 18 al 29 de agosto del año siguiente, el aeróstato realizaría su vuelta al mundo, universalmente famosa. A lo largo de su existencia, no una, sino muchas, fueron las travesías del Atlántico por él realizadas. Junto a ellas las hazañas aisladas en avión, de la índole de las ya examinadas, ¿no resultan un tanto más livianas, especie de peones en esa partida donde ya parece cumplida su misión y cerca la hora de que den paso a las grandes piezas? Pero es el caso que de esas grandes piezas ellas eran las precursoras. De los dirigibles, se pudo pensar por entonces sería el futuro. De los polimotores, se dice ahora.

\* \* \*

Con todo, aún se agitarán esos peones y nos darán razón más que suficiente para no considerar terminada esa historia, ni aun en su parte más interesante. En efecto, 1929 volverá a introducirnos en el campo del más deslumbrador sensacionalismo. ¿Por la estadística de los intentos? Por eso, sin duda. Nueve tentativas, y de ellas siete fallidas, no es mala proporción. Pero también por la calidad de las figuras que en ese período se aprestan a la conquista sobre el Océano. 1929 es para nosotros, españoles, el año en que los héroes del "Plus Ultra", Ramón Franco y Ruiz de Alda, junto con el vencedor del "raid" Madrid-Manila, Gallarza, y el mecánico Pérez, intentarán cruzar el Atlántico en un "Dornier Wall", bimotor. Aún no se ha borrado el recuerdo de la zozobra española cuando la pérdida de los aviadores, hasta que, salvos, fueron encontrados, tras ocho días, por el "Eagle". 1929 es también el año en que Idzikowski y Kubala renovarían su intento del año anterior, para encontrar, el primero, la muerte, resultando herido el segundo, al aterrizar en las Azores e incendiarse su "Mariscal Pilsudski"; y el año en que, a la par que los polacos, Costes y Bellonte saldrán de París, donde se verán obligados a regresar, desde las Azores, al superar el consumo de esencia todos sus cálculos; y el año, en fin, en que la española playa de Comillas, en la montaña, se verá súbitamente trasmutada de provinciana solitaria en aeropuerto teminal de Europa, pues que allí

darán en aterrizar Assolant, Lefèvre y Lotti, en primer lugar, y Yancey, después. Fué lo de los primeros con ocasión del "raid" emprendido el 13 de junio, desde Old Orchard, sobre el "Oiseau Canari". Un "Bernard-Hispano" de 600 cv., en el que cierto polizón pudo esconderse con la suficiente habilidad para no ser descubierto sino a los veinte minutos de vuelo: un vuelo que, conducido por Jean Assolant como piloto, René Lefèvre como navegante y Armand Lotti como radio y jefe de la expedi-



*Nueva York recibe a los aviadores Costes y Bellonte.*

ción, terminó felizmente, como ya queda dicho, sobre la fina arena de Comillas, que muy poco después, el 9 de julio, recibiría a William Yancey a bordo del "Bellanca", sobre el cual realizara lo mismo que muy poco antes los franceses.

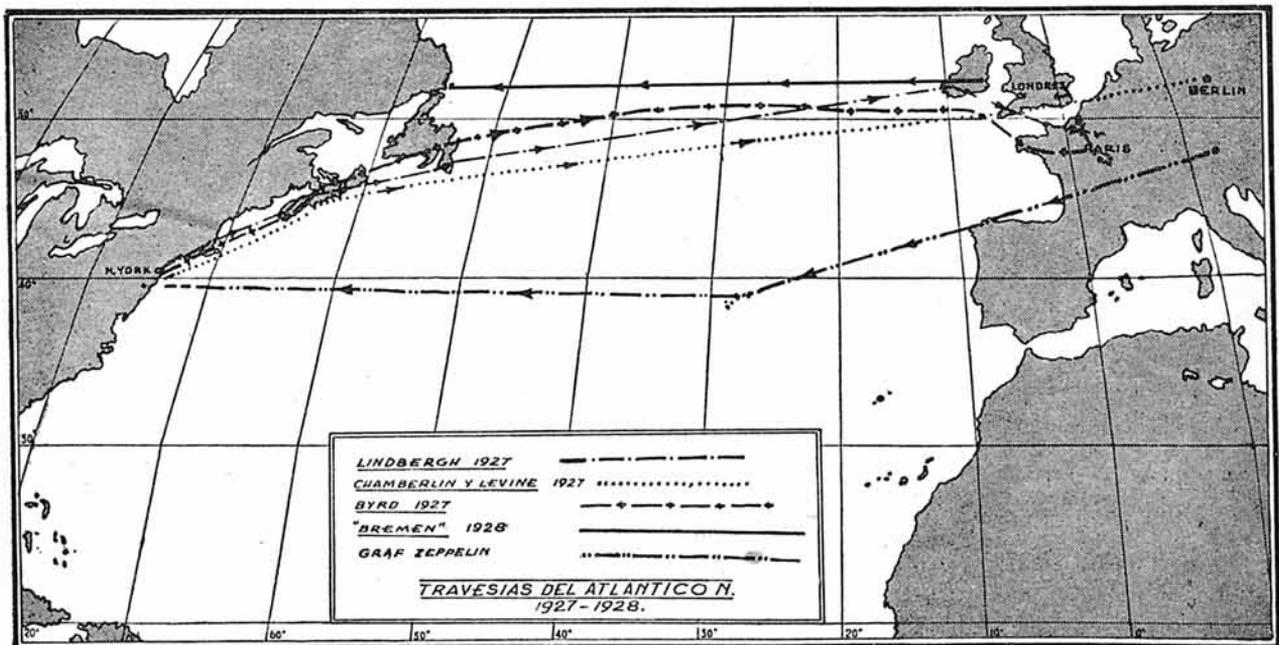
Pero, en suma, todavía no se trataba sino de vuelos realizados desde América a Europa. De la costa del Maine a las playas españolas, en estos últimos ejemplos. Pónganse, si se quiere, las costas de Bretaña, o el litoral británi-

co, en su lugar. En cualquier caso, de Oeste a Este. En la dirección contraria, sólo un vuelo registrado: el de Koel, Hunefeld y Fitzmaurice, y aun ése es vuelo que sólo se ha realizado partiendo de Irlanda; vuelo, pues, en gran parte parangonable, en cuanto a la travesía Este-Oeste, con lo que para la otra, la de Oeste-Este, supuso el ya lejano de Alcock y Brown. Pero si ello es así, dónde se esconde el Lindbergh que realice la hazaña paralela a la del norteamericano? No tardará, ciertamente, en presentarse. No tardarán, que, a decir verdad, se trata de dos, Dieudonne Costes y Maurice Bellonte, que del 27 al 29 de septiembre de 1929, lograrán el enlace directo París-Nueva York a bordo de su "Point d'interrogation".

En el tipo de vuelos de que hago historia, no ya distancia y océanos, sino muy especialmente público y prensa podían infundir, e infundían, pavor, a los pilotos: quiero decir, clima creado por público y prensa, obsesión de una pronta partida, que muy frecuentemente hacía olvidar prudencias y obligaba a echar a rodar en una corazonada—las más de las veces de mortales consecuencias—el resultado de pacientes trabajos. En este caso, como Bouché y Dollfus señalan, el carácter de los pilotos se impuso a todo nervosismo. Quienes habían

triunfado en el vuelo París-Tsitsikar (Manchuria), estableciendo en él el "record" de distancia en línea recta con 7.905 kilómetros, no iban a aventurar de cualquier manera el triunfo en esta otra empresa. Por eso, el triunfo se les entregó. Sólo cuando los informes meteorológicos resultaron favorables, partieron, a las diez horas cincuenta y cuatro minutos del 1 de septiembre. Treinta y siete horas más tarde llegaban a Curtiss Field (Nueva York), tres años y tres meses después de Lindbergh. No es cosa de insistir en el clamor universal con que el triunfo fué acogido: sí en que, sin embargo...

Sin embargo... ¿Resolvía aquello el problema del Atlántico? Lo veremos al esbozar en otro número la historia de cuanto vino después; pero adelantemos la respuesta: no, de igual manera que no lo resolvió ninguno de los vuelos anteriores, porque no podían resolverlo. Se trataba de empresas con indudable repercusión en la resolución de ese problema; pero repercusión lejana, sin inmediatas consecuencias en su mayoría. Como concluyen Dollfus y Bouché, tras la relación de la hazaña de Costes y Bellonte: el Atlántico, atravesado por vez primera, de Este a Oeste, se cerraba inmediatamente tras sus conquistadores.



Rutas de las distintas travesías aéreas del Atlántico Norte en los años 1927-1928.