

En este último estudio recuerda la obra de Eusebio Lillo, Bilbao, Labarca, Samuel A. Lillo, Diego de Rosales, Vicuña Mackenna, Barros Arana, Ignacio Molina, Medina, Amunátegui Solar, Barrios, Januario Espinoza, E. Bello, Juan Marín, Rodríguez Mendoza, Dublé Urrutia, Silva Vildósola, Jotabeche, etc.

En resumen, una sinópsis, movida y bastante completa de nuestras letras, radio-difundida con motivo de la solemne entrega de la bandera chilena a la Sociedad Bolivariana del Ecuador.

Debemos agradecer al distinguido intelectual quiteño, cuanto ha hecho y sigue haciendo en pro del conocimiento y difusión de nuestra cultura desde diversas tribunas, sean ellas el periódico, la cátedra, el micrófono o el libro.—JUAN MARÍN.

<https://doi.org/10.29393/At168-134DMHV10134>

EL HEROICO VUELO DEL «RODINA», por *L. Brotman* y *L. Jvat.*—
Ediciones en Lengua Extranjera, Moscou, 1939

En septiembre de 1938 las aviadoras rusas Stepanova Grisoduvoba, Desnisovna Osipenko y Mijailovna Raskova, realizaron un extraordinario vuelo sin escalas desde Moscou al Extremo Oriente. Vuelo de larga distancia, difícil y erizado de dificultades. Fueron vencidas sin embargo con estremada inteligencia y el gobierno ruso premió a las aviadoras con el título de Héroes de la Unión Soviética, les otorgó la condecoración la Orden de Lenín y las gratificó con 25 mil rublos a cada una.

Los escritores rusos Brotman y Jvat han relatado en un libro emocionante que ha sido impreso en Moscou, en las Ediciones en Lenguas Extranjeras, en un perfecto castellano, las peripecias de este largo vuelo de 26 horas y 29 minutos, cubriendo una distancia de 6,450 kilómetros. Se había establecido así un récord mundial de vuelo femenino en línea recta, a larga distancia sobrepasando la aventura de la aviadora francesa Dupeyron en más de 1,500 kilómetros.

Es interesante seguir en este libro la relación del vuelo, sus preparativos, las emociones que las tres aviadoras experimentan poco antes de realizarlo y en seguida, la forma cómo afrontan las peripecias y los accidentes sorpresivos de las variaciones atmosféricas, para todo lo cual ellas se han preparado en pacientes estudios previos.

Un avión moderno según expresan estos autores, es un aparato muy complicado y heterogéneo. La tripulación de tal avión debe saber manejar perfectamente el mecanismo de este, conocer hasta en sus mínimos detalles la técnica de la aviación, y saber utilizarla en toda oportunidad. La realización de un vuelo a gran distancia exige de la tripulación los conocimientos más diversos de la ciencia aérea. Los pilotos deben saber guiar un avión en las condiciones meteorológicas más desfavorables, volar sin visibilidad, entre nubes, en la niebla orientándose sólo por los aparatos a perfección y en cualquier circunstancia; deben saber utilizar racionalmente los mecanismos de oxígeno y poseer un entrenamiento de vuelos a gran altura.

Las tripulantes del avión *Rodina* poseían todas estas cualidades y gracias a ello pudieron vencer en la difícil prueba.

La parte más peligrosa de este vuelo sobre gran parte de la Rusia Europea y casi toda la Siberia por el lado del Asia, lo constituye la dureza de la temperatura. Sólo en un recorrido de 60 kilómetros desde su partida de Moscú, los tripulantes pudieron ver tierra. Más allá se hallaban entre espesas nubes. Un rato el avión marchó por un pasillo formado entre las nubes. Estas estaban bajo el aparato y sobre el mismo, tapando el sol. Las aviadoras pasaron por la capa superior de las nubes y siguieron su rumbo por encima de las mismas. Pasada la ciudad de Kazan las aviadoras se vieron obligadas a volar sin visibilidad. El avión comenzó a sufrir los efectos de la helada.

En aquellos climas las temperaturas tienen una terrible crudeza. Puede creerse que sólo en el Artico se observa el fenómeno de la congelación. Entre nubes ese fenómeno se produce

aun en regiones alejadas del Polo. El Rodina experimentó la congelación completa. Una capa de hielo cubrió la superficie del avión y dificultaba el movimiento de la hélices. Las aviadoras debieron aumentar las revoluciones de los motores para soportar el recargo de peso que suponía la capa de hielo y por supuesto, la congelación influyó también sobre el funcionamiento de los demás aparatos. Dejemos la palabra en la descripción del vuelo de noche a los autores del libro:

«Llegó la noche. El avión comenzó a estremecerse fuertemente. Se complicó la labor de la tripulación. La tierra fué nuevamente cubierta por las nubes. Las aviadoras resolvieron elevarse más aún, volar sobre las nubes para evitar las sacudidas y economizar así las fuerzas. El nivel del vuelo se elevó hasta 7,500 metros y a esta altura siguieron volando toda la noche. Hacía frío. El termómetro que marcaba la temperatura de fuera, indicaba 36 grados bajo cero. A pesar de que las cabinas tenían calefacción, los tripulantes se helaban terriblemente. Los aparatos fueron cubiertos con fundas de piel, aun antes de partir. Sin embargo el frío influía también sobre su funcionamiento. Se estropearon los transformadores y las dos estaciones de radio dejaron de funcionar de repente, quedando reducidos al silencio los receptores».

La comunicación interior, vale decir la que podían sostener las tres aviadoras situadas en diversos compartimentos de la cabina del enorme aparato se hacía en la siguiente forma; según narran los autores de este impresionante libro:

«El avión disponía de tres formas de comunicación interior: por teléfono, correo neumático y con una simple cuerda (en el fuselaje había tendida una fina cuerda a la que se ataba el escrito y, al tirar de la cuerda, la carta llegaba «a su destino»). El teléfono dejó de funcionar poco después de la partida. Las

aviadoras conversaban entre sí mediante el correo neumático y el «de la cuerda». A veces Raskova abismada en los cálculos, no se comunicaba durante largo rato. No era posible llamarla; el ruido de los motores apagaba todo otro ruido. Entonces la aviadora de comando para llamar la atención de la navegante, hacía un movimiento brusco de los timones. Esto ayudaba.

Era ya pasada la media noche. Las aviadoras ya se acostumbraron a las condiciones del vuelo y hasta sintieron un poco de tedio. Entre las tripulantes se entabló una frecuente correspondencia.

—Querido pajarillo, ¿cómo te sientes?—preguntó la navegante Polina Osipenko.

—Bien, no siento cansancio alguno—le respondió aquella.— Y tú ¿cómo te sientes?».

Estos pequeños cuadros familiares por decirlo así, dentro de la vida del avión, se encuentran diseminados a lo largo de las páginas de este relato. Hasta que sobreviene el instante en que una de las aviadoras debe saltar a tierra valiéndose del paracaídas. Para evitar que en el caotaje pudiera perecer una de las aviadoras era indispensable este salto en el vacío. El aterrizaje forzoso, impone estas necesidades. Raskova a la que se interrogó en qué estado de ánimo se hallaba para el salto, después de titubear—estaba el avión a 2 mil metros de altura—respondió obedeciendo a la orden del jefe que lo era la aviadora Grisoduvoba, saltando del avión. Antes de lanzarse al vacío Raskova se metió en el bolsillo una pastilla de chocolate, una cajita de pastillas de menta, vió si llevaba el revólver, balas, una brújula y un pequeño cuchillo y así dispuesta convenientemente realizó su espléndida maniobra.

El aterrizaje en un terreno pantanoso, muchos kilómetros más allá del sitio en donde se había lanzado la Raskova, se realizó en forma magnífica. :

Rusia ha querido simbolizar en estas tres heroínas el espí-

ritu valeroso de la mujer del pueblo. Las tres aviadoras pertenecían a familias pobres y huérfanas en absoluto de cultura. Pero pudieron realizar heroicamente su vida, levantándose contra las adversidades y procurándose una instrucción que les dejó en condiciones de servir con fortuna en las tareas a que se dedicaron. Quitándole a este libro la parte de exaltación por la doctrina, lo cual por lo demás es natural en Rusia, tenemos un relato humano de gran intensidad dramática y a la par que lleno de enseñanzas no sólo acerca de la ciencia de la aviación, sino del carácter y de la energía que es necesario desplegar cuando se trata de vencer en una prueba tan erizada de dificultades como la que afrontaron esas tres valientes aviadoras.—D. MELFI.

■

RETABLO ESPAÑOL, por *Ricardo Rojas*.—Editorial Losada, Buenos Aires

Hace treinta años, en 1908, Ricardo Rojas, el prestigioso profesor y escritor argentino, recorrió España ahondando en su alma milenaria a fin de desentrañar el misterio del pueblo ibero, cuya historia ensangrentada presenta los aspectos más complejos y contradictorios. No fué la suya actitud de turista que sólo se detuviera en lo externo y frívolo, expresando en seguida juicios superficiales y absolutos, sino la del pensador y artista que al enfocar su lente de observación en la realidad inmediata y objetiva, penetra en el espíritu de las cosas para dar la interpretación justa y exacta. Así, paisajes, ciudades, personas, instituciones, costumbres, etc., pasan ante nosotros animados por la visión subjetiva de Ricardo Rojas. No es, pues, éste un libro de viaje como esos tan frecuentes en que se detallan minuciosamente cuanto ha visto el viajero como en una guía turística.

Sintiéndose un auténtico americano con un espíritu y una cultura propios, Ricardo Rojas bucea en el pasado y presente de