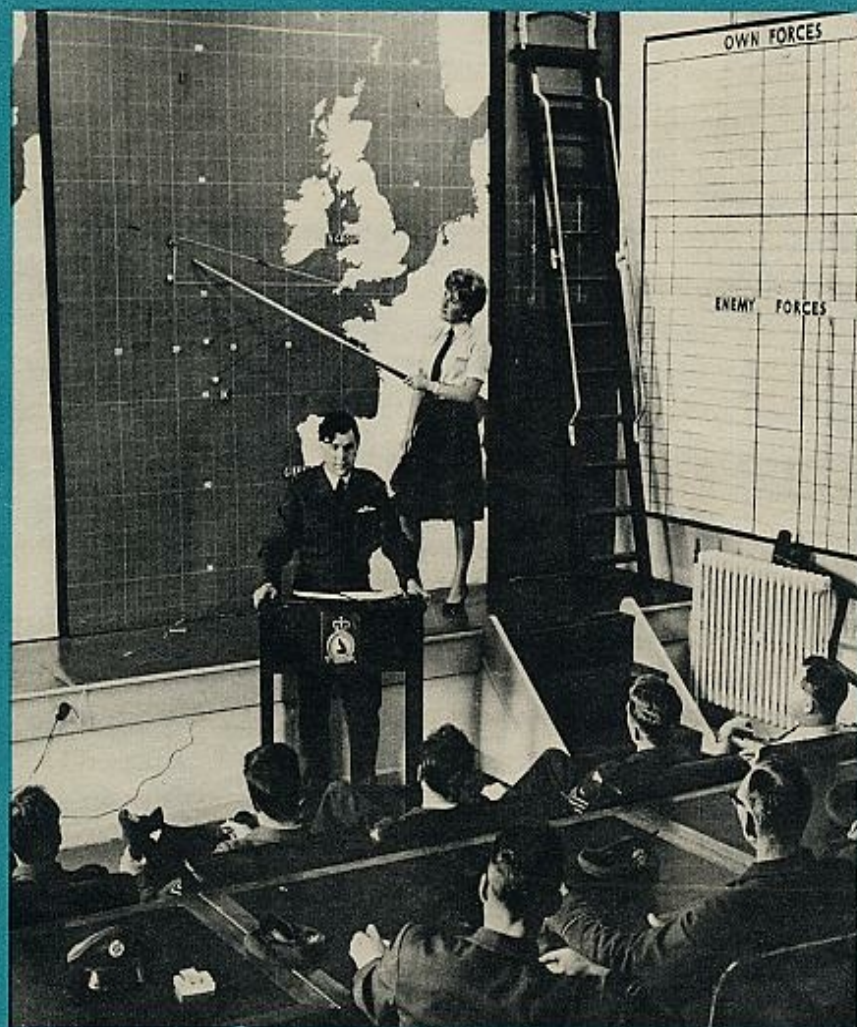


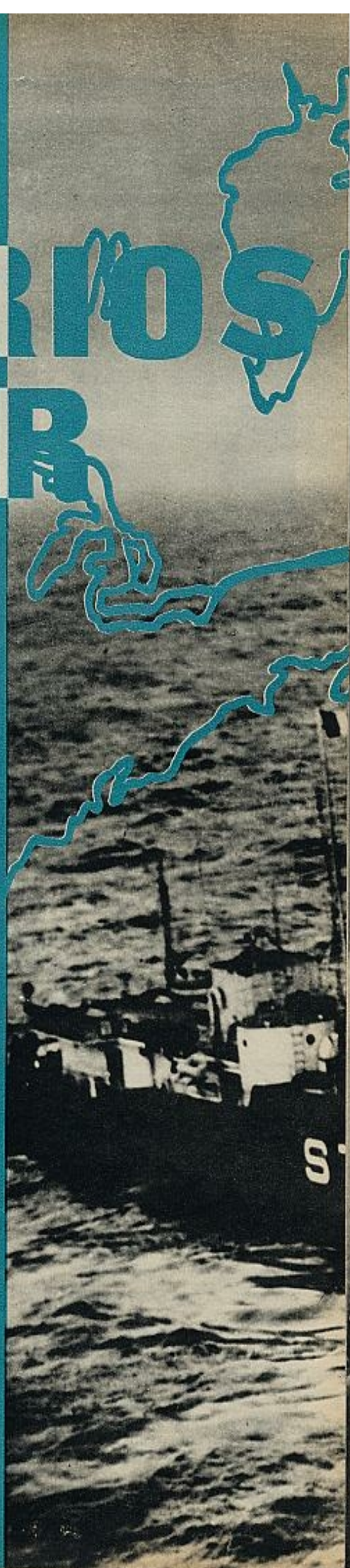
OPERACION:
EL TIEMPO **II**

SOLITARIOS DEL MAR

Por MARIANO MEDINA



Los hombres del 19 grupo de bombarderos de la RAF —cuyo emblema es una paloma mensajera— constituyen el puente vivo que une a la tripulación del barco «J» con su patria. En la foto, les vemos planeando la operación de enlace con el barco meteorológico. El gráfico muestra la flota meteorológica internacional del Atlántico Norte y la silueta del barco «K», ya popular entre los espectadores de TV.



"MIKE"
66° 00' N
02° 00' W

"INDIA"
59° 00' N
19° 00' W

"ALFA"
62° 00' N
33° 00' W

"BRAVO"
56° 30' N
51° 00' W

"JULIETT"
52° 30' N
20° 00' W

"CHARLIE"
52° 45' N
35° 30' W

"KILO"
45° 00' N
16° 00' W

"DELTA"
47° 00' N
41° 00' W

"ECHO"
35° 00' N
48° 00' W

ATION METEO.K



27

PULGADAS

 **SYLVANIA**
International

presenta
en el mercado español
el UNICO televisor con pantalla

GIGANTE

TODOS LOS COMPONENTES DEL TELEVISOR SYLVANIA SON IMPORTADOS DE EE. UU. Y ESTAN ASEGURADOS LOS REPUESTOS DE ORIGEN



Anclado en pleno Océano el barco «J», de 1.358 toneladas, monta guardia incesante en el camino más frecuentemente seguido por las borrascas atlánticas que se dirigen hacia Europa. Los hombres que componen la tripulación se relevan periódicamente ya que la vida que llevan es especialmente dura y exige un gran sacrificio.

EN posiciones prefijadas, moviéndose en una pequeña área cuadrada de unos tres kilómetros de lado, hay unos barcos, solitarios del mar, en los que un puñado de hombres valientes cumplen con un deber, matizado de diversos quehaceres. Como homenaje, desmesuradamente pequeño frente a sus méritos, sale a luz este reportaje.

Quienes nos dedicamos a la tarea de pronosticar el tiempo, hemos pensado y comentado muchas veces: «¿Cómo nos las arreglaríamos si no estuviese ahí el barco «K»?». Es un viejo conocido, el simpático barco «K», de los espectadores de TVE que siguen la información del tiempo cada día. Su nacionalidad es francesa; su nombre completo «Kilo»; pero todos le conocemos con sólo su inicial. Situado a unos 600 kilómetros al Océano noroeste de La Coruña, en pleno Atlántico, sus observaciones las realiza en los 45 grados de latitud norte, 16 grados de longitud oeste. En la cabecera de presentación de este reportaje tienen la fotografía de su airosa silueta de guerrero. En el dibujo esquemático con el que se funde, pueden contemplar toda la flota meteorológica internacional del Atlántico Norte.

Las demás fotografías del reportaje corresponden a otro barco con las mismas funciones; es el «J», inicial de «Juliett», que corresponde a la situación en que trabaja sobre el mar. Este es británico y hace sus observaciones a unos 1.100 kilómetros de la punta suroeste de Inglaterra.

Los barcos «A» («Alfa»), «I» («India»), y «M»

(«Mike»), son también europeos; y colaboran en su mantenimiento los Países Bajos, Reino Unido, Noruega y Suecia. Los «B» («Bravo»), «C» («Charlie»), «D» («Delta») y «E» («Echo») son americanos, de los EE. UU.

Los europeos son barcos de tipo corbeta, adaptados para su específica misión de observación meteorológica. Llevan pintada de amarillo su estructura superior, para que puedan ser fácilmente visibles desde el aire. Prestan servicio, además, como ayuda a la navegación aérea. Y sirven como estaciones de emergencia para operaciones de salvamento y rescate de naufragos, tanto marítimos como aéreos, para lo que van debidamente equipados también.

Por término medio desplazan, los europeos, unas 1.500 toneladas, con unos 60 metros de eslora y unos 10 metros de manga. A bordo van, aparte de la tripulación, el equipo sanitario, uno de meteorólogos con su personal auxiliar y otro de técnicos en radio y en radar.

Los americanos son mayores y más modernos, desplazando unas 2.000 toneladas, con 75 a 100 metros de eslora y 12 a 15 metros de manga.

Además del equipo de radar propio del barco, llevan otro especial para seguir los radicosondas que se lanzan al aire para explorar la atmósfera.

un poco de historia

No es nuevo esto de usar los barcos para el conocimiento del clima de los mares. Hay noticias

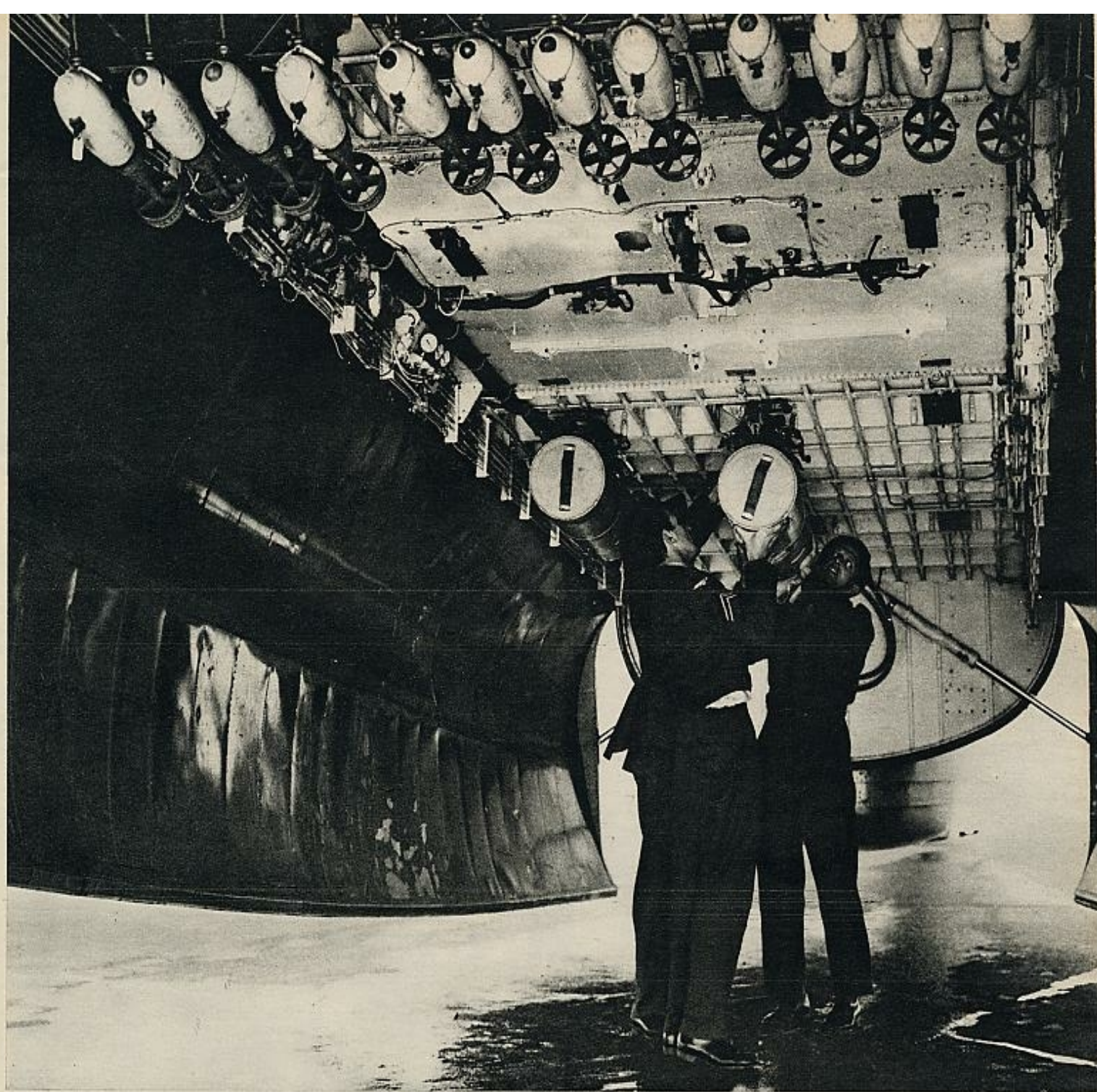
de que desde mediados del siglo XIX, y exactamente desde 1853, la Marina inglesa tenía ya montado un servicio de observaciones meteorológicas en el mar, que cooperaban con los observatorios de la metrópoli. De una manera oficial e internacional, los barcos suministran observaciones meteorológicas desde hace 42 años, es decir desde 1921. Se trataba de barcos mercantes que hacían sus observaciones durante la navegación, a las mismas horas que en los observatorios de tierra, a donde las transmitían por radio. Y siguen haciéndolo. En la actualidad hay unos 2.500 barcos que colaboran en este quehacer. Las observaciones las realizan, voluntariamente, gratuita y cuidadosamente, la oficialidad de la nave.

Este tipo de información ha adolecido siempre de dos defectos fundamentales, no imputables en ningún caso al barco en sí ni a quienes hacen las observaciones. Son defectos inherentes al método, inevitables. El primero es que, en ocasiones, hay dudas sobre la posición del barco en el momento de hacer la observación; pues a veces el parte recibido por radio presenta defectos de recepción en los números que indican la posición del buque. Y ya se comprende que una observación sobre la que no se tenga seguridad absoluta de donde fue hecha, no sirve. El segundo defecto resulta de que todos los barcos mercantes siguen determinadas rutas; de manera que en ellas hay abundancia de datos; pero quedan extensísimas áreas del océano vacías, y este es un problema gordo.

SIGUE

OPERACION: EL TIEMPO





En el depósito de las bombas del avión se colocan los estuches con la correspondencia, las medicinas, los regalos, todos esos objetos que contribuyen a hacer menos monótona la vida de unos hombres esforzados que trabajan en el ánimo para que usted sepa cómo anda el tiempo e, incluso, para permitirle hacer algún chiste sobre las marejadillas.

Al llegar la II Guerra Mundial, cesaron ese tipo de observaciones, naturalmente, al cesar la cooperación internacional. Y cada uno de los países beligerantes se las ingenió para tener observaciones meteorológicas de los océanos, imprescindibles para planear determinadas operaciones militares. La Marina de guerra y la Aviación, tomaron a su cargo tal cometido, dentro de sus posibilidades que, en el caso de los ingleses, eran muchas. Los alemanes, con muchísimos menos barcos, idearon el ingenioso procedimiento de repartir con submarinos boyas fijas, equipadas con unas estaciones meteorológicas especiales que, automáticamente, hacían las observaciones y las enviaban por radio al continente, en un código secreto.

Cuando acabó la guerra, no podía ya prescindirse de este tipo de observaciones fijas, repartidas por todos los océanos. La necesidad de una red de barcos casi estacionarios en su posición prefijada, que hiciesen toda clase de observaciones meteorológicas,

con toda garantía, fue establecida en una reunión internacional para la Aviación civil, que se celebró en Dublín en marzo de 1946. Se puntualizaron las cosas en otra reunión posterior que hubo en septiembre del mismo año, en Londres. Y antes de trascurrido un año, el primer barco inglés —el «J»— y uno americano, se situaban en los lugares previstos para empézar su trabajo. Poco a poco, el resto de la flota internacional meteorológica se incorporaba a su labor. Lo cual no significa que los barcos mercantes en ruta hayan dejado de prestar su valiosísima y desinteresada colaboración.

trabajan y luchan

Los barcos meteorológicos se han situado en lugares muy especiales. Se han conjugado las necesidades proplamente meteorológicas con las de ayuda a la navegación aérea. Hay varios en los cami-

nos más frecuentes de las borrascas, luchando casi de continuo contra una mar embravecida. Otros, muy al norte, han de luchar contra ese terrible enemigo que es el hielo, que lo cubre todo, que lo atasca todo, que congela los hombres. Otros, como el «Eco», o barco «E», se pasan buena parte del tiempo en una mar aburrida y encalmada; pero de cuando en cuando les llega también una borrasca fuerte; y en la época de los ciclones tropicales, no faltan algunos de los del Caribe que desvían su trayectoria hacia el Atlántico Norte y cogen el barco a su paso, envolviéndole en sus terribles huracanes; entonces se ponen las cosas feas; pero saben cumplir con su deber (y tienen medios para hacerlo), aguantando como unos bravos.

Cuántas veces hemos visto en el parte de olas del barco «K» la cifra 9, que significa «olas de 14 metros o más», o «mar enorme», que llaman los marinos. Vientos de más de 100 kilómetros por hora barriendo el mar, ha registrado varias

SIGUE

OPERACION: EL TIEMPO

veces (que hayamos visto nosotros) el vecino barco. Y hemos pensado en qué dosis de pundonor y de bravura hace falta para seguir haciendo su trabajo, como si nada pasase, en medio de un infierno tal. Ya puede bailar el buque, ya pueden soplar vientos huracanados; los hombres del barco-observatorio harán sus observaciones del cielo y de la mar y las transmitirán cada tres horas; y cada seis harán un radiosondeo para explorar la atmósfera en la vertical hasta 20, 30, 40 kilómetros de altitud.

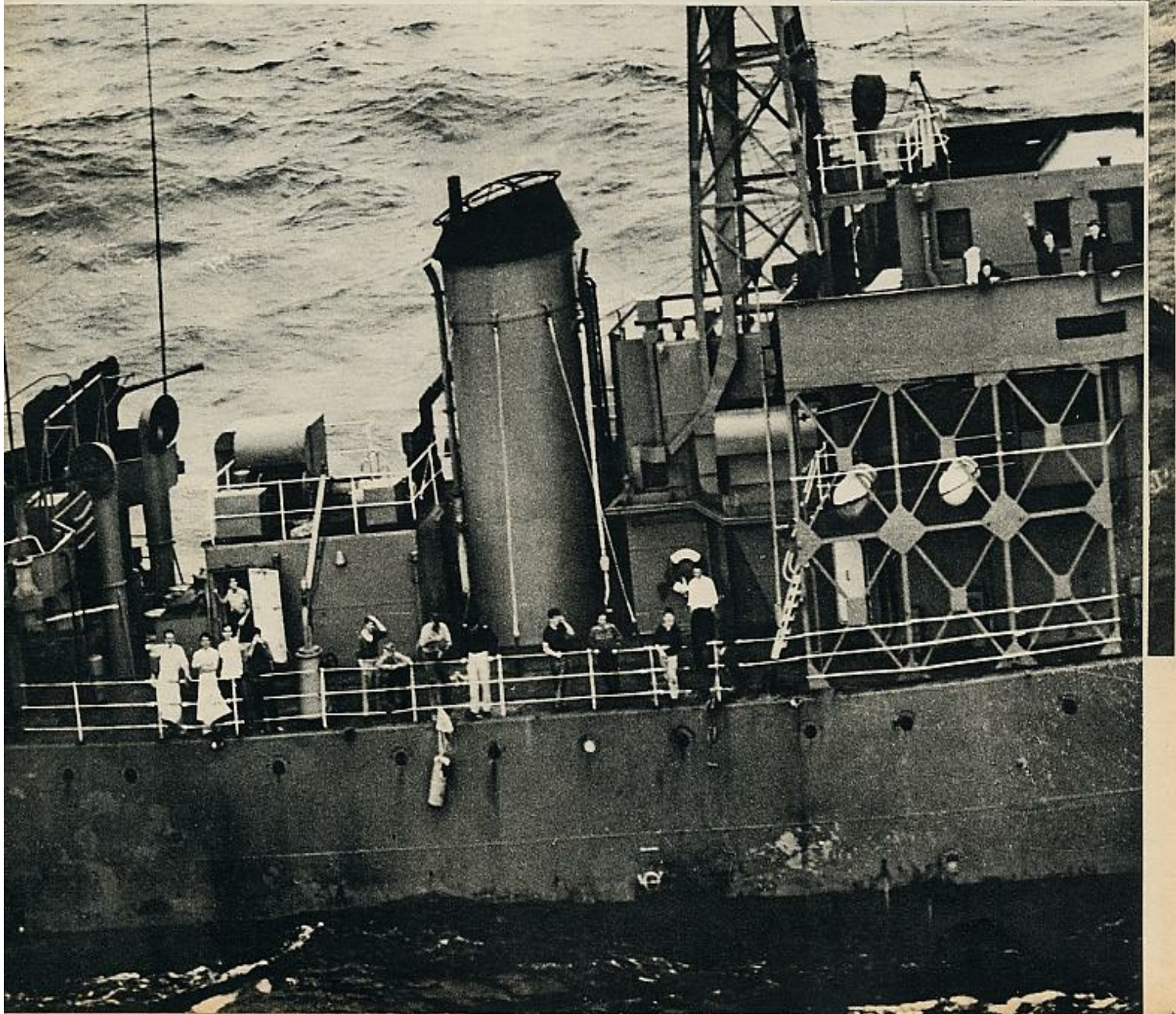
Claro que también descansan; si no, sería irresistible para los hombres y para el barco. Por término medio están de 20 a 25 días en estación; y alrededor de 15 días en puerto; habiendo barcos para el relevo, claro está, pues las observaciones no pueden interrumpirse.

Seguramente que casi todos los lectores recordarán el trágico naufragio del buque-escuela alemán «Pamir», de vuelta hacia Europa desde América, cuando, con 87 hombres a bordo, fue sorprendido por el ciclón tropical «Carrie», que lo hizo zozobrar en septiembre de 1957. El hecho ocurrió unos 2.500 kilómetros al noreste de las

Bermudas; más o menos entre las posiciones de los barcos «D» y «C». Ambos participaron en el salvamento y rescate; pero fue el «C» el que dirigió las operaciones, en las que tomaron parte aviones y más de 60 barcos de distintas nacionalidades. Montaba entonces la guardia en la posición «Charlie» (es decir, hacia el barco «C») el guardacostas americano «Absecón»; duraron las operaciones del 21 al 27 de septiembre; se logró salvar a seis hombres, que ya es algo importante en medio del mar y en vueltas por un ciclón tropical.

bombas de paz

Las fotos que ilustran este reportaje no nos hablan de termómetros ni de milibares, de aparatos ni de cálculos, de borrascas ni anticiclones. Nos hablan del hombre. De los hombres solitarios del mar. De los que en la tópicá inmensidad de los mares sueñan con la patria y con la familia. No les faltan distracciones; tienen todas las que son posibles. Pero a todos nos gusta leer el periódico cada día y recibir cartas. Y a ellos más, porque están más solos. Por





Esta vez la «bomba» se espera con ansiedad. El estuche amarillo, perfectamente cerrado, se lanza sobre el objetivo. Poco después será recogido y su preciado contenido se repartirá entre la tripulación. Por unos momentos el silencio reinará en el barco mientras cada cual se va a su rincón para leer las noticias de los suyos.

eso hay también otros hombres dedicados a llevarles, cada día, eso que les falta, esa correspondencia y esos periódicos que para usted, lector, o para mí, forman parte de la rutina habitual de cada día; pero que para ellos, solos en el mar, «es más que el oro y la plata», como dice el cantar.

Esos otros hombres arriesgan sus vidas cuando hay que arriesgarlas para llevar alegría a sus hermanos del mar, que viven prisioneros entre las paredes de hierro de su barco, sin cambiar de paisaje, vien-

do y explorando, estudiando el cielo y la mar. No basta con que cada mes pasen unos días en casa. Hay que hacerles saber que se comprenden y se aprecian, su morriña, su saudade, su trabajo; que nos sentimos en deuda con ellos; que se les tiene presentes hasta el punto de realizar esa operación diaria que los ingleses llaman «mail drop». Unos aviadores no faltan a su cita diaria, con bonanza o con tempestad. Una escuadrilla de bombarderos se encarga de la misión. Cada día, un avión va y vie-

ne. Cada día se ponen en su panza —depósito de bombas— unas bombas de paz; unos cartuchos amarillos impermeabilizados, en cuyo interior va lo más importante: el alimento, la paz para los espíritus.

El avión, como un viejo y entrañable amigo, es esperado cada día con ansia en la mar; cuando la hora se acerca, las miradas de los hombres del barco se

(Concluye en la página 74)



(Viene de la página 65)

por fernando molinero

**"los silencios del dr. murke",
de heinrich böll**

EL libro de relatos de Heinrich Böll titulado «Los silencios del Dr. Murke» (Colección Narraciones. Editorial Taurus. Madrid, 1963), es, sobre todo, un derroche de equilibrio narrativo, de gracia, de bien «elaboradas» espontaneidad —pues así ha de ser la auténtica espontaneidad en literatura—, de agilidad y de agudeza. Heinrich Böll —uno de los cultivadores de este género con más acierto entre los narradores alemanes de hoy— tendrá siempre lectores, porque conoce perfectamente una técnica cuyo primer objetivo es el de interesar al lector, el de hacer que el lector entre rápidamente en la situación que se va a relatar y ya no se aparte de ella. De una gran sencillez en la manera de presentar los temas elegidos, Böll no requiere del lector, por otra parte, un excesivo esfuerzo de comprensión. La sencillez alcanza también al tema contenido en cada una de estas narraciones. Böll no acomete grandes temas —filosóficos, sociales o políticos—, sino que la materia real de que se nutre es una cierta realidad cotidiana, vista, entendida y presentada según sus manifestaciones más simples y primarias.

Si a esto se añade una especial disposición del autor para ver esa realidad desde un ángulo satírico —mas, sin embargo, nunca excesivamente satírico— y en cierto modo escéptico, quedará bastante completa —creemos— una imagen de lo que es «Los silencios del Dr. Murke», libro que consta de cinco cuentos: «La colección de los silencios del Dr. Murke», «No sólo en Navidad», «Algo va a pasar», «Diario en la capital» y «El destructor».

Frente a un Maugham, por ejemplo, Böll —que en algunas cosas se le parece mucho— tiene la superioridad de aprehender en la realidad una complejidad soterrada y, sobre todo, unas enormes posibilidades de someter a sátira —una sátira no lo suficientemente destructora, por otra parte— algunos aspectos de la vida social. Es así como esa emisora radiofónica de «Los silencios del Dr. Murke», o como el ambiente de una Navidad en «No sólo en Navidad», se nos presentan en una constante ridiculización de tópicos y convenciones. Pero sin llegar nunca al fondo de la cuestión. Böll es —y este calificativo acaso le cuadra como ningún otro— un crítico de costumbres. Pero, al propio tiempo, es un escritor de calidad, un escritor que domina muy bien los medios narrativos.

**"ciencia y gobierno",
de c. p. snow**

ESTE libro, «Ciencia y gobierno», de C. P. Snow, excelentemente traducido por Manuel Escalera (Colección Biblioteca Breve. Editorial Seix-Barral. Barcelona, 1963), contiene una instructiva e interesante historia: la disputa entre Sir Henry Tizard y F. A. Lindemann. El primero de ellos, estaba encargado del desarrollo del radar en Inglaterra; el segundo, era el asesor científico de Churchill. La disputa se desarrolló durante la segunda guerra mundial y el resultado de todo ello fue una serie de errores —entre los que se señala los bombardeos estratégicos de Alemania—.

El libro entero, del principio al fin, a su largo y a su ancho, está imbuido de una constante llamada a la responsabilidad y a la necesidad de que las graves, las hondas decisiones cuyas consecuencias son incalculables, no puedan ser dictadas por hombres que no están al nivel de esa responsabilidad. Por ello, y por su calidad de libro divulgador y revelador, la lectura de «Ciencia y gobierno» es, sin duda alguna, muy interesante e instructiva.

dirigen al horizonte a ver quién le localiza primero. Por fin, un puntito lejano. Se oye, por radio, el saludo: «Hola amigos, ¿qué tal?; aquí estamos; ¿se puso mejor Juan?; dadle un abrazo de mi parte...» Llega, abre los grandes portones del depósito de las bombas, da un par de pasadas al barco, suelta los grandes canutos amarillos con la correspondencia y se aleja veloz. Por radio, se despide: «Hasta mañana amigos; ¿Hay algo especial que necesitéis?, ¿algún capricho que no abulte mucho?; decid a Pedro que hice el encargo que me dio, de mandar en su nombre unas flores...; adiós, adiós».

Se aleja el aeroplano. Aún ha de hacer observaciones y sondeos de la atmósfera el meteorólogo que va a bordo, antes de regresar a la base; hay que aprovechar bien el viaje. En el barco quedan los hombres solitarios; con la carta querida, con sus sueños, con sus pesares, con sus planes... con la sonrisa y la bendición de Dios, que les envuelve como a todos los héroes.

el dinero que cuestan

En un anterior reportaje, sobre cómo llega a obtenerse un mapa del tiempo, decíamos que la Meteorología es cara, muy cara; pero que se paga, con creces, sus propios gastos. El caso de los barcos-observatorio (uno de los más caros en el campo meteorológico) es un ejemplo típico. Puede calcularse que el costo, al año, de mantenimiento de un barco en estación, varía entre unos 270.000 dólares, que vienen a ser los gastos del que resulta más barato, a 435.000 dólares que cuesta mantener el más moderno y caro. Estos datos corresponden al año 1959; durante el cual un millón y medio de personas volaron a través del Atlántico Norte, y pagaron por sus pasajes unos diez millones de dólares. Cualquiera de los gastos necesarios para que ese millón y medio de personas hagan felices travesías, supera, con mucho, al costo total de mantenimiento en estación de toda la flota meteorológica. Apenas unos dólares de cada pasaje son suficientes para costear los barcos-observatorio, sin cuya presencia en el mar, esos vuelos serían más inciertos y, desde luego, más caros. Con los radiosondeos aerológicos de esos barcos, puede calcularse en los aeropuertos el camino de menos duración, el más confortable y el más seguro para esos aviones. Sólo el combustible y las horas de vuelo que ahorran los aviones a reacción mediante esos caminos calculados por los meteorólogos, compensan ya gastos. Y todo ello sin contar que esos barcos sirven, además, con sus señales de radio, como puntos de referencia para la orientación de aviones y barcos; que realizan esas operaciones de rescate y salvamento imposibles de valorar; y que sus observaciones meteorológicas ayudan grandemente a una mejoría de los pronósticos del tiempo, que de por sí originan innumerables beneficios. FIN

(Fotos CAMERA PRESS-ZARDOYA.
Ilustración de ORTEGO)

