AÉREA

REVISTA ILUSTRADA DE AERONÁUTICA

PUBLICACIÓN MENSUAL

AÑO I | Madrid, JULIO 1923 | NÚM. 2

LA AEROSTACION RECIBE SU ESTANDARTE

El Alcalde de Guadalajara durante su discurso.

Desde hace noventa años es Guadalajara cuna de los Ingenieros militares, y el año 1896, cuando la Aerostación empezó a tener vida independiente, después de su nacimiento en el disuelto batallón de Telégrafos, a cuya cuarta compañía permaneció antes agregada ocho años, recibió albergue en la ciudad alcarreña. Los que, por ostentar en el cuello las inmaculadas torres de plata, o por haber prendido en su pecho las alas de Aeronáutica, con el ancla o la estrella de plata, distintivo de los aerosteros, han convivido largos plazos con el pueblo de Guadalajara, tienen forzosamente que mirar la ciudad de Alvarfáñez de Minaya como se mira al terruño querido donde se pasó la niñez, y del que no queda más que recuerdos, buenos ya todos: los malos, porque pasaron; los buenos, porque lo fueron.

Esa noble y hospitalaria ciudad, que siempre correspondió al cariño de los que a ella fueron a hacerse hombres, ha visto crecer las tropas de Aerostación, hasta convertirse, de la primitiva "Compañía de Aerostación y alumbrado en campaña", en el actual "Servicio de Aerostación", con su batallón, Parque y tropas afectas a éste. Ha sentido y vivido con ellas en todo momento con el cariño que lo hace una vieja nodriza con el hombre a quien dió vida. Cuatro veces despidió y recibió a los aerosteros cuando el deber les llamó a las campañas de Marruecos, y en todas ellas les entregó su corazón antes de partir...; y en esta, como en todas las ocasiones, ¿no iba la ciudad de los ingenieros a ocupar uno de los primeros puestos en la lista de las poblaciones españolas que han rendido a sus guarniciones el homenaje de ofrendarles la enseña de la Patria?... Seguros pueden estar los arriacenses de que para los Ingenieros militares el estandarte de Aerostación, además de todo cuanto simboliza, significa *un algo más*...

Y en cuanto a la Real Familia, orgullosos pueden estar los aerosteros españoles de los honores que constantemente de ella han recibido. Su Majestad la Reina Doña María Cristina, la primera Soberana del mundo que ha recibido el bautismo del aire, se dignó visitarlos en Madrid (en la Casa de Campo) el año 1889, a poco de su creación; Su Majestad el Rey lo ha efectuado en distintas ocasiones, bien reciente una de ellas, con motivo de la celebración del primer curso de observadores aerosteros que en España tenía lugar; latente está también el recuerdo del viaje que el Monarca realizó en el dirigible *España*, y, por último, Su Alteza Real el Infante Don Juan, el Infantito ingeniero, ha querido ahora, ante sus Augustos Padres, y vistiendo el uniforme del Cuerpo, honrar a los que como él lucen con orgullo los castillos de plata.

S. A. R. el Infante Don Juan recibe el Estandarte.

* * *

El miércoles, 20 de junio, día señalado, a las diez de la mañana se hallaban formadas las tropas en el antiguo Aeródromo, hoy campo de instrucción y maniobras del Batallón de Aerostación. Constituían una brigada, a las órdenes del gene-

© Biblioteca Nacional de España

AÉREA

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA
DE AERONÁUTICA

TECNICOS, AVIADORES, PUBLICISTAS Y AFICIONADOS COLABORADORES Y REDACTORES DE ESTA REVISTA

Excmo. Sr. D. Francisco Echagüe Santoyo.
D. Jorge Soriano Escudero.
" **Alfredo Kindelán Duany.**
" **Cesáreo Tiesto Clemente.**
" **Salvador García de Pruneda y Arizón.**
" **Emilio Herrera Linares.**
" Luis Gonzalo Victoria.
" José María Aymat Mareca.
" Francisco Zamarra Agustina.
" Vicente Balbás y Carrillo de Albornoz.
" Antonio Pérez Núñez.
" Rafael Serra Astrain.
" Joaquín de la Llave.
" Emilio Baquera Ruiz.
" Román Gautier Atienza.
" Federico Abeilhé y Rodríguez Fito.
" César Gómez Lucía.
" Angel Pastor Velasco.
" José Martín Montalvo.
" Carmelo de las Morenas Alcalá.
" Joaquín Pérez-Seoane.
" Felipe Acedo Colunga.
" Enrique Maldonado y de Meer.
" Benito Molas García.
" Antonio García Vallejo.
" Manuel Montero Echevarría.
" José Fernández Checa.
" Antonio Rodríguez Martín.
" Antonio Domínguez Olarte.
" Alejandro Gómez Espencer.
Excmo. Sr. D. Leonardo Torres Quevedo.
D. Mariano Moreno Caracciolo.
" **Juan de la Cierva y Codorníu.**
" **Baldomero Vila.**
" **Luis Foyé.**
" Heraclio Alfaro.
" Juan Cruz Conde.
" Leopoldo Alonso.
" José Espinosa Arias.
" Vicente Martínez Lecea.
" Enrique Casas.
" Manuel Núñez Torralbo.
" José de la Fuente y Sintas.

Son también colaboradores de esta Revista el Sr. D. **Pedro María Cardona**, capitán de fragata, director de la Escuela de Aeronáutica Naval, y los técnicos y aviadores pertenecientes a la misma.

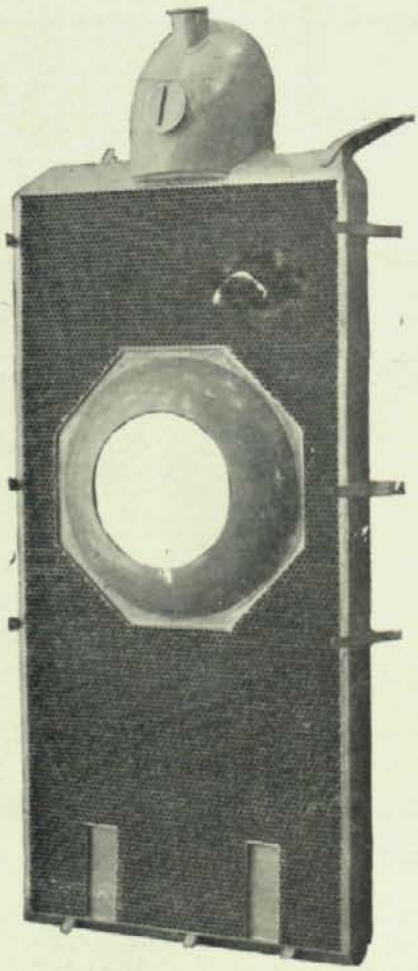
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: GLORIETA DE ATOCHA, 8. - MADRID

Teléfono 53-96 M. - Apartado de Correos 7.021

SUSCRIPCION:

Año	10 pesetas.	Extranjero . . .	15 pesetas.
Semestre	6 »	Número suelto . .	1 »

Fábrica de Radiadores
PARA
AVIACION
AUTOMÓVILES
ETCÉTERA



Reparación de los mismos, faros, faroles, bocinas, aletas, etc.

EQUIPOS COMPLETOS DE RADIADORES, DEPÓSITOS Y DEMÁS ACCESORIOS PARA
AVIACIÓN

Ricardo Corominas

Proveedor efectivo de la Real Casa.

Monteleón, 28, teléf. J. 835.-Madrid
Gran Vía Diagonal, 458, teléf. G. 788
BARCELONA

© Biblioteca Nacional de España

El Jefe de Aerostación en su discurso.

ral director de Aeronáutica, integrada por la Academia de Ingenieros, con bandera, escuadra y música, organizada en dos unidades de Zapadores, una de Telégrafos y una mixta de Radiotelegrafía y Alumbrado; la Compañía de Obreros de los Talleres del Material, con su banda, y, por último, las tropas de Aerostación, compuestas de la compañía de Experimentación, con escuadra y banda, y del batallón, con su escuadra y banda; sus unidades primera y segunda de tracción animal y sus tercera y cuarta de tracción automóvil. Las primera y tercera unidades remolcaban, con sus respectivos tornos, dos globos *Caquot*. Ante las tropas, con sus comisiones y escoltas, formaban brillante línea los pendones de los regimientos segundo de Zapadores-Minadores, primero y segundo de Ferrocarriles, los estandartes de los de Pontoneros y Telégrafos, el del batallón de Radiotelegrafía de Campaña y la joven, pero gloriosa bandera de Aviación, esta última con su escolta de oficiales aviadores.

Al pie de la tribuna regia se hallaban los excelentísimos señores capitán general del Ejército, ministro de la Guerra, capitanes generales de las primera y quinta regiones, jefe del Estado Mayor Central, general Vives, general jefe de la Sección de Ingenieros, contralmirante jefe de la Aeronáutica Naval, general jefe de Estado Mayor de la quinta región, comandante general de Ingenieros de la quinta región y pro-capellán castrense. También se encontraban en dicho lugar los duques del Infantado, los agregados militares y navales de Italia, Francia, Perú, Méjico y Bolivia, y las autoridades y Comisiones militares y civiles de la plaza. Frente a las tropas se hallaba el altar, con la imagen de San Fernando, patrón de los Ingenieros, y a su derecha, en la tribuna de invitados, realzaba la belleza de la mujer española, contribuyendo, como siempre, al esplendor de las fiestas que nuestra Patria celebra. Arriba, en el limpio y azul cielo, se dibujaban los aviones de varias escuadrillas, cuyos tripulantes tomaban parte en tan solemne acto, brindando a sus camaradas aerosteros arriesgados vuelos y difíciles ejercicios de acrobacia aérea.

Momentos después hacían su entrada en el campo Sus Majestades los Reyes Don Alfonso y Doña Victoria, Sus Altezas Reales los Infantes Don Juan, Doña Isabel, Don Fernando y la Duquesa de Talavera, que, acompañados de su brillante séquito, se dirigieron a la regia tribuna. El Monarca, que vestía el uniforme de Ingenieros, revistó las fuerzas, e inmediatamente dió comienzo el acto. El alcalde de Guadalajara, D. Miguel Solano, empuñando el asta del estandarte, pronunció un vibrante y admirable discurso.

Empezó diciendo que "había llegado el momento de que la ciudad de Guadalajara, cuna y solar de los Ingenieros militares, cumpliese, unánime y solemnemente, el acuerdo de rendir homenaje de gratitud y cariño a los que son hijos de su predilección y de su orgullo, a los que viven y a los que han alcanzado la inmortalidad dando su vida por la Patria". Manifestó que "cumplía con toda la efusión de su alma el encargo recibido del pueblo de Guadalajara entregando al ministro de la Guerra el estandarte adquirido por suscripción popular, y, con el estandarte, cuanto este pueblo noble y generoso poseía: entendimiento y voluntad, espíritu y cuerpo, para patentizar así, una vez más, la perfecta unión y solidaridad entre Guadalajara y el Cuerpo de Ingenieros, dignas de ser ensalzadas en aquellas presentes circunstancias por boca más elocuente que la suya". Continuó diciendo que "el Servicio de Aerostación se había adueñado del corazón del pueblo y del corazón de los Reyes", recordando la fecha 27 de junio de 1899, en que Su Majestad la Reina Doña María Cristina realizó una ascensión, "honrando así al naciente servicio aerostático, que al comenzar con tan brillantes auspicios tenía que ser orgullo del Ejército". Dedicó después calurosos elogios a la Reina Madre, que dijo "posee, en el más alto grado, las virtudes que adornan el alma de una madre y las más preciadas virtudes cívicas, y en el arte de gobernar a las gentes, como ninguna otra mujer, por lo cual de ella se dice, con gran verdad, que su dulzura y sus virtudes valen más que su grandeza de Reina y su poder de Soberana". Tuvo también sentidas frases de elogio para Su Majestad el Rey, poniendo de relieve el "que haya inscrito al Infante Don Juan en el Cuerpo de Ingenieros, y que este acto de la realeza no podrá ser olvidado por tan glorioso Cuerpo, modelo de lealtad y bizarría". Terminó con un canto a la bandera y a la justicia, y, dirigiéndose a los aerosteros, dijo que "era la voluntad del pueblo, que en aquellos momentos representaba, que cuando presenten armas y saluden a la enseña de la Patria que ponía en sus manos lo hagan pensando en España y sintiendo el alma henchida de entusiasmo en pro de la disciplina, que es la base del Ejército, eleven sus corazones y den a la Patria lo que de ellos espera y les exige en las presentes difíciles circunstancias".

A tan hermosas palabras contestó el ministro de la Guerra con el siguiente discurso:

"Señor alcalde:

En nombre del Ejército acepto esta bandera, que con tanto cariño dedica el pueblo de Guadalajara a las tropas de Aerostación, demostrando una vez más la unión íntima que en Es-

Bendición del Estandarte. *(Fot. Aerostación.)*

© Biblioteca Nacional de España

paña existe entre el pueblo y el Ejército, lo mismo en sus victorias que en sus desgracias; unión que es la más firme garantía de éxito, pues si el Ejército en sus empresas se encontrase solo, sin ese auxilio espiritual, decaerían sus fuerzas por muchos auxilios materiales que se le prestaran.

Transmitid, pues, al pueblo de Guadalajara las más expresivas gracias, en nombre del Ejército, por esta prueba de amor que le dáis, de gran valor material e incalculable valor moral.

Presentación del Estandarte a las tropas.

Recibid, Alteza, esta bandera, que con tanto afecto os entrega el pueblo de Guadalajara, cuna gloriosa de nuestros Ingenieros militares, y entregadla sin temor, que vuestros compañeros que llevan el mismo emblema han demostrado saber honrarla y defenderla, y perdonadme que, ya que es notorio, y yo mismo he tenido el honor de oirlo de labios de vuestra Augusta Madre, vuestra predilección por este glorioso Cuerpo, os diga, con todo respeto, que sigáis con esta afición, que los títulos más honrosos que podéis unir a vuestra realeza son los de Ingeniero y soldado español."

Descendió el Infante Don Juan de la tribuna con su egregio Padre, y con voz clara y briosa entonación leyó:

"Mi teniente coronel:

Os entrego el estandarte que España y el Rey confían a la Aerostación de Campaña, cuyo honor queda desde hoy vinculado a esta enseña. Dios, que la bendice, os alentará en las horas gloriosas y en las de sacrificio; en todas os acompañará mi espíritu, unido al vuestro en su entusiasmo por la gloria de nuestro Cuerpo."

El teniente coronel, jefe de Aerostación, tomó el estandarte y se expresó en estos términos:

"Señor:

Esta bandera, que el pueblo de Guadalajara regala al Servicio de Aerostación, adquiere desde hoy para nosotros un valor incalculable: en primer lugar, por ser la representación augusta de nuestra Patria; pero, además, por haber sido recibida de las excelsas manos de Vuestra Alteza, el Infante Ingeniero, hijo de nuestros Reyes.

Vos sabéis muy bien, Señor, porque a pesar de vuestra corta edad sentís como nosotros las glorias y tradiciones de nuestro Cuerpo, que los ingenieros no necesitan renovar sus promesas: las cumplen siempre, y en ello tienen cifrado su mayor orgullo; pero en este momento se presenta una ocasión tan hermosa para hacerlo, bajo este cielo de Castilla, cuna de la Aerostación militar española, en Guadalajara, donde se moldea el cerebro y se templa el espíritu de la oficialidad del Cuerpo, que yo, Señor, en nombre de los aerosteros, juro a Dios, ante nuestros Reyes y ante Vuestra Alteza, que sabremos corresponder al honor que hoy recibimos, y defenderemos esta enseña hasta perder la vida."

Bendijo entonces el procapellán general castrense la preciada enseña, que fué después entregada al portaestandarte, dando comienzo la misa, en que ofició el capellán de Aerostación.

Terminada ésta, y con arreglo a lo preceptuado por las Reales Ordenanzas, el jefe de Aerostación dirigió a las tropas de su mando la siguiente arenga:

"Soldados:

Todos los que tenemos el honor de estar alistados bajo esta bandera, que Dios Nuestro Señor se ha dignado bendecir, para aliviarnos en nuestras adversidades y protegernos contra los enemigos del Rey, de la Constitución y de las leyes, estamos obligados a defenderla hasta perder la vida, porque así lo exige el servicio de Dios, la gloria de la nación, el prestigio del Cuerpo y nuestro propio honor. En prueba y fe de que así lo haremos, gritad conmigo: ¡Viva España! ¡Viva el Rey!"

La compañía de Experimentación hizo la descarga reglamentaria, y el estandarte ocupó su puesto en la formación. La Familia Real, autoridades e invitados se trasladaron a las tribunas de desfile, y seguidamente dió comienzo éste, que resultó de extraordinaria brillantez.

A la cabeza de las tropas marchaba el general director de Aeronáutica, con su Estado Mayor y escolta. Iban detrás, en línea, las banderas y estandartes asistentes al acto, ya citados. A continuación, la Academia de Ingenieros, con sus unidades de Zapadores, en columna, y las de Telégrafos y mixta de Radiotelegrafía y Alumbrado, en columna de a dos. Seguía la compañía de obreros, en columna, e inmediatamente las tropas de Aerostación, a la cabeza de las cuales marchaba, en columna, la compañía de Experimentación. Siguiendo en columna de a dos, el batallón, cuyas primera y tercera unidades conducían los globos en su retaguardia.

S. M. el Rey impuso al alcalde de Guadalajara la gran cruz del Mérito Militar. Presenció la Real Familia la salida de un globo libre, el Polígono, y dignóse aceptar un almuerzo que en uno de los locales fué servido, regresando a la corte momentos después.

Y para terminar, copiamos a continuación la alocución que de su jefe recibían las tropas, horas después:

"Jefes, oficiales y soldados de Aerostación:

Habéis tenido la honra inmensa de recibir el estandarte, enseña de la Patria, de las augustas manos de S. A. R. el Infante Don Juan. Desde que os mando no me habéis dado motivo de queja; pero, para corresponder al honor recibido, es preciso que en adelante seáis mejores.

Conservad siempre la subordinación y disciplina, orgullo de los Ingenieros militares españoles, y así, cuando os licenciéis, soldados, podréis decir con orgullo: Serví en Aerostación.

El Estandarte durante el desfile.

Allí me enseñaron a ser buen soldado; hoy soy buen ciudadano.

Así lo espera vuestro jefe, *Tiestos*."

* * *

Una prueba más del santo amor que los Soberanos y el pueblo sienten por el Ejército. ¡Que la suerte acompañe a éste para corresponder, cuando el momento sea llegado, a distinciones como la presente, de imborrable recuerdo!

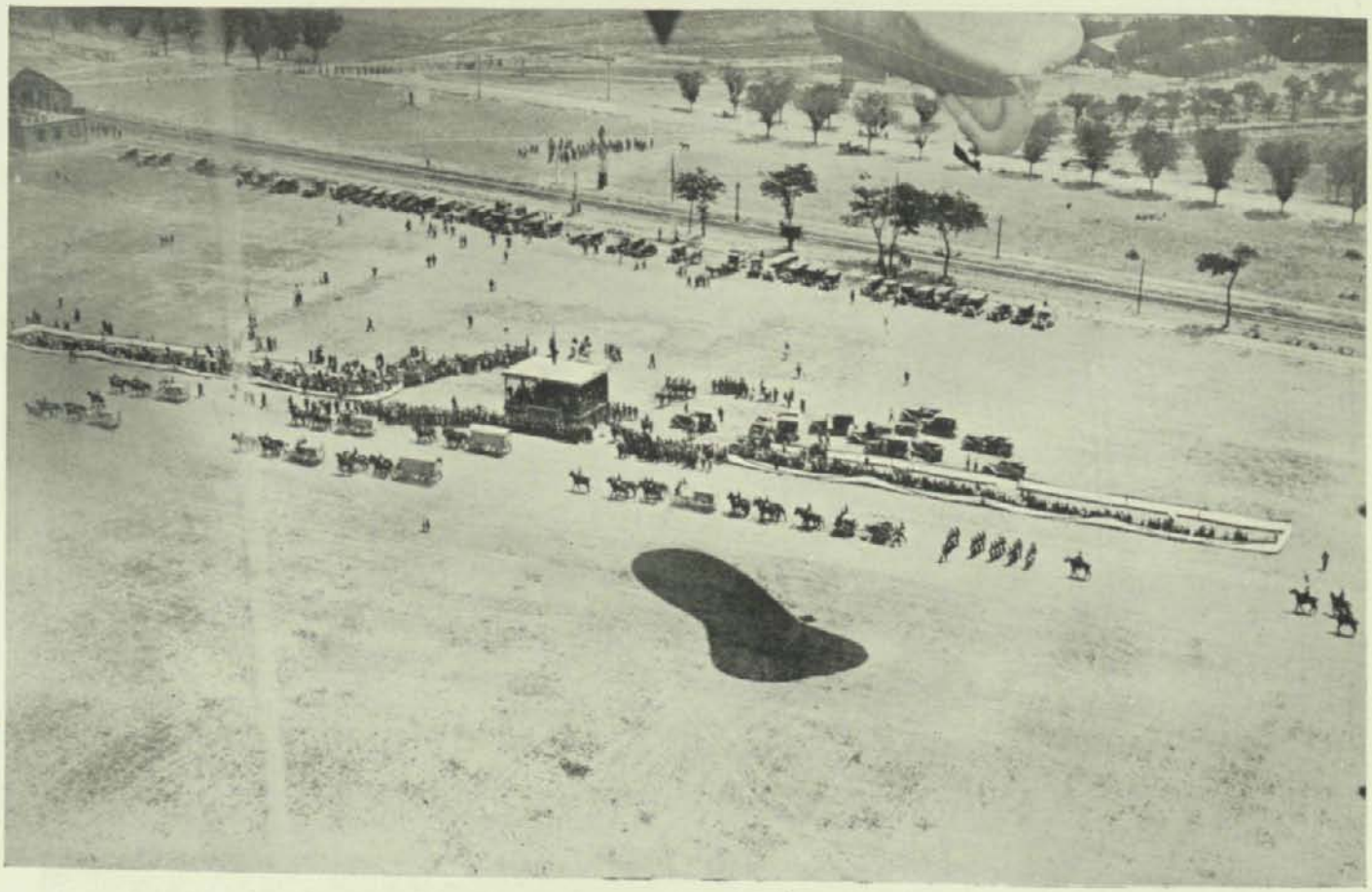
ANTONIO GARCÍA VALLEJO.

Guadalajara, 25 de junio de 1923.

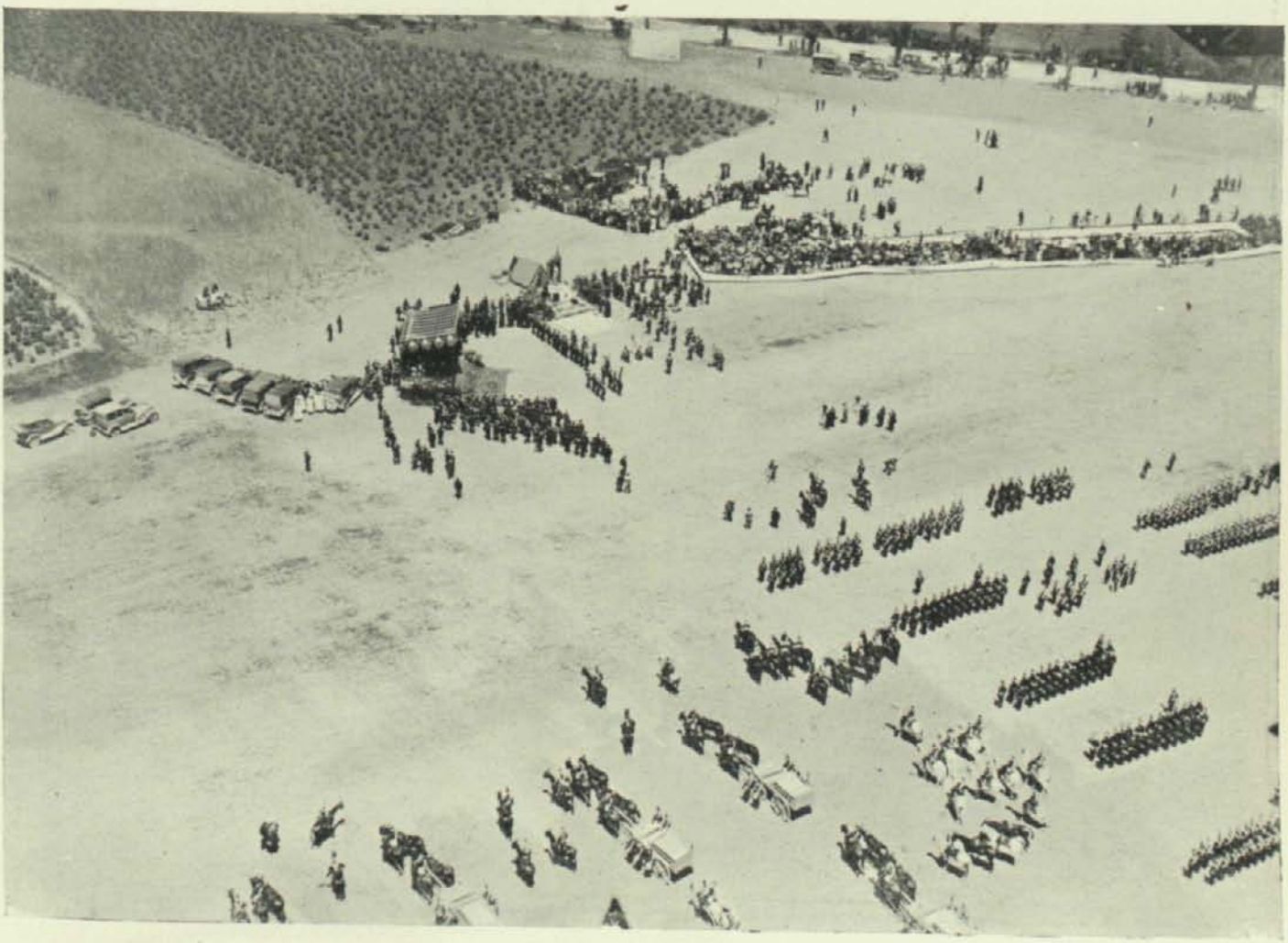
ESCUELAS CIVILES DE AVIACIÓN

Próximamente se anunciará en el «Diario Oficial del Ministerio de la Guerra», un concurso para contratar con Empresas civiles la enseñanza de los pilotos militares. En estas Escuelas podrán instruirse también pilotos civiles.

© Biblioteca Nacional de España



Un momento del desfile del Batallón. *(Fot. Susanna.)*



Bendición del Estandarte.--Vista tomada desde un globo. *(Fot. Susanna.)*

© Biblioteca Nacional de España

SEGURIDAD

DURACION

ECONOMIA

LIGEREZA

En ningún conjunto mecánico son tan necesarias estas cuatro cualidades como en un motor de aviación.

La prueba de 300 horas a plena carga que acaba de realizar un motor Wright E-4, demuestra que los motores de la Wright Aeronautical Corporation son los que, hasta la fecha, reúnen en mayor grado estas características.

La fidelidad de esta Casa a los ideales de los hermanos Wright es fundamental. Sus diez y nueve años de éxitos en ingeniería aeronáutica han proclamado esta determinación como definitivamente acertada.

WRIGHT AERONAUTICAL CORPORATION
Paterson, New Jersey, U. S. A.

HERACLIO ALFARO
Montera, 53. MADRID.

«La identificación del servicio incomparable.»

WRIGHT

© Biblioteca Nacional de España

ACCIDENTES Y VICTIMAS

Este Cuadro de Honor es un trabajo recientemente encomendado por la Dirección de Aeronáutica Militar a nuestro distinguido colaborador el capitán de Ingenieros D. Antonio Rodríguez Martín para inscribir en él los nombres de los militares víctimas de la Aviación. Al ofrecer a nuestros lectores esa joya artística, que acredita la inspiración y gusto depurado del autor, tenemos el dolor de estampar en su fondo los nombres de esos dos héroes, muertos gloriosamente en los campos malditos de Marte.

El primer luto de la aeronáutica naval.

Cuando el entrenamiento de su personal es tal que puede calificársele de verdaderos peritos en la arriesgada ciencia de la conquista del espacio, y después de más de veinte meses de volar incesantemente, nuestra Aviación naval viste de luto por vez primera.

Dos jóvenes, llenos de entusiasmo y amantes del progreso de la navegación aérea, han tenido la desgracia de perecer a consecuencia de un lamentable accidente, que no pudo evitar el piloto.

El Teniente de navío D. Vicente Cervera.

El triste suceso ocurrió en Mahón, el día 20 del pasado junio. El teniente de navío D. Vicente Cervera, acompañado del contador D. Juan Suárez de Tangil, cuyas fotografías publicamos en esta página luctuosa, se elevaron, para verificar vuelos de prácticas, en uno de los hidroaviones recientemente adquiridos para la Escuela. A una altura considerable el aparato perdió la estabilidad, y, sin que el experto aviador pudiera recobrar el mando, cayó a tierra violentamente, quedando destrozado por completo y resultando muertos los dos tripulantes, cuyos cadáveres fueron sacados de entre los restos del hidroavión por los compañeros de la Escuela.

El entierro de las víctimas, que tuvo lugar al día siguiente de la catástrofe, constituyó una manifestación de duelo verdaderamente imponente; el comercio y la industria cerró sus puertas y toda la población se asoció al cortejo fúnebre.

Los féretros, envueltos en la bandera nacional, fueron llevados a hombros por el director de la Escuela de Aeronáutica, jefes de buques de la división y compañeros de los finados, hasta las afueras de la ciudad, donde se colocaron en armones de artillería. Al paso por las calles el gentío arrojaba flores.

Los cadáveres de estos dos héroes malogrados, por cuyas almas elevamos al cielo sentida oración, recibieron sepultura en el panteón de familia del director de la Escuela de Aviación

El contador de navío D. Juan Suárez de Tangil.

El Sr. Cervera nació el 27 de diciembre de 1898; ingresó en la Armada el 2 de enero de 1915; era sobrino del almirante que mandaba la flota de Santiago de Cuba, D. Pascual Cervera, y primo del secretario del ministro de Marina.

Pertenecía a la Escuela de Aeronáutica naval desde el 16 de mayo de 1922 y últimamente desempeñaba el cargo de profesor, estando considerado como uno de los mejores pilotos.

El Sr. Suárez de Tangil nació el 27 de diciembre de 1894 e ingresó en la Armada el 1.º de enero de 1916. Desde el 27 de mayo desempeñaba el cargo de habilitado del buque *Dédalo*. Era hermano del ex diputado por Madrid señor conde de Vallellano.

El célebre aviador francés M. Casale, fallecido el 23 de junio en un accidente de aviación.

© Biblioteca Nacional de España

AIRCRAFT DISPOSAL COMPANY LIMITED

Regent House. Kingsway. LONDON

Martinsy de F 4 (A), equipado con 300 HP. Hispano-Suiza y radiador Lamblín.

Agente de ventas en España:

H. H. SQUARE

Alberto Aguilera, 14. MADRID

© Biblioteca Nacional de España

EL SISTEMA NERVIOSO EN LA AVIACIÓN

Cada lamentable accidente de aviación suele venir acompañado, en las noticias de Prensa, de una frase misteriosa para los profanos (la barrena, pérdida de velocidad) en la mayor parte de los casos, y otras veces, muy pocas, poquísimas, por conceptos muy claros, que a cualquiera le hacen ver la causa de la catástrofe, rotura de aparato, o incendio en el aire, o choque violento en tierra por tener que aterrizar forzosamente, en caso de parada de motor, en terreno quebrado.

Al primer grupo le corresponde un tanto por ciento del total de accidentes, que no quiero reducir a cifras, porque no existen ni puede llevarse estadística de ello; pero que, desde luego, son mucho más, muchísimo más, de la mitad. El segundo grupo realmente comprende las causas normales de accidente que puede ocurrir en cualquier medio de locomoción terrestre. Por consiguiente, el ideal es reducir, en lo posible, los motivos de accidente a este segundo grupo, para así, puestos a la par con la locomoción terrestre o marítima, es indudable que tendría la prioridad el aeroplano o el dirigible.

Pues lo sorprendente en esta cuestión es que los accidentes del primer grupo (que insistimos en hacer patente, son casi todos) deberían reducirse a cero, mientras que los segundos, aun afinando los cálculos y selección de materiales dedicados a la construcción de aviones, siempre puede sobrevenir la sorpresa en idéntica forma que ocurre en los procedimientos terrestres; un tren, un automóvil, un barco, pueden sufrir averías o sobrevenir choque, que den lugar a catástrofe.

Detrás de esas frases de argot aviatorio del primer grupo, hay siempre un factor común a todos ellos; ese factor se llama *sistema nervioso*, que yo no lo voy a describir ahora como uno de los más importantes en las cosas del aire (en cierto modo, podemos calificarlo como el más importante, ya que es el causante del mayor número de accidentes); pero, si quiero poner un granito más en realzar su importancia y consiguientemente contribuir a *meterle en el cálculo* de las fórmulas que vayan saliendo sobre garantía de vida de los que vuelan como pilotos, y, por tanto, de lo que a éstos hacen dejación de las suyas como pasajeros.

La influencia del sistema nervioso en Aviación, la psicología aérea que pudiéramos llamar, hace su aparición en diversas formas, y en cada una de ellas se debe combatir sus efectos perniciosos.

La más importante, porque suele causar más víctimas, es el caso corriente de *terror pánico* o *hinchazón de cabeza* (argot) en el piloto. Se ceba en los aviadores poco experimentados, sobre todo, si a su poca experiencia unen un funesto deseo de *epatar* a compañeros o público visitante de aeródromos; más aún si hay en él representantes del bello sexo. Son bastantes los accidentes presenciados por personas afectas a los pilotos que en ellos perdieron la vida.

¿Qué es lo que ocurre allá en lo alto, en el interior de esos aparatos, que con trágico espanto vemos describir siniestras curvas, como si dudase en la elección del punto de la tierra que ha de parar instantáneamente las vidas humanas y la vida mecánica del avión? Todos los pilotos podrían contestar.

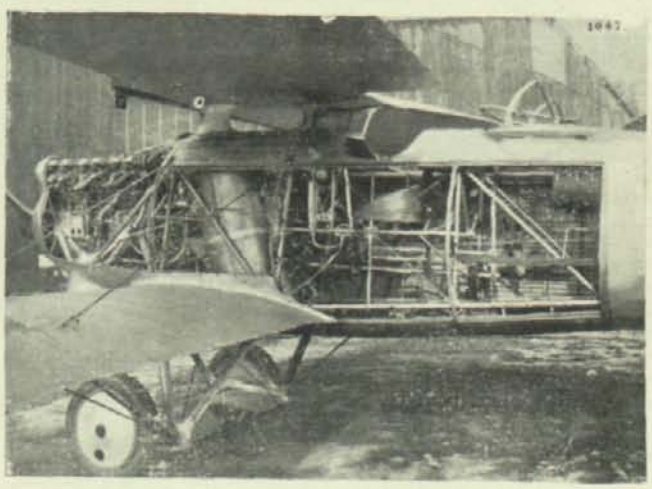
La nerviosidad en los primeros tiempos de vuelo (en los últimos, después de muchos años, con frecuencia también) es grande; el aparato, según le dicen en las clases teóricas, es automáticamente estable; para ello tiene tres V, y un convenio que han hecho entre sí los tres centros de gravedad, de tracción y sustentación y bajo la advocación de esta doble sacrocientífica trinidad, el aparato no se puede caer; pero si se le ocurriese hacerlo, surgirían rápidamente las VVV y los centros para enderezarlo y llevarlo por buen camino, *a condición de que el piloto no se oponga a ello.*

Todo esto el piloto lo cree y se satura de ello hasta el momento en que sus pies pisan en el avión y despega de este benéfico suelo tan sólido y tan estable, que permite reducir a cálculos todo lo humano y algo de lo divino; pero en cuanto el avión se apoya en la blandura del aire, ya pierde gran parte de su fe en el bagaje teórico; cualquier cosa exterior, una racha de viento, un remolino de aire, produce un desequilibrio, que el ahora incrédulo piloto no espera a que acudan en su auxilio sus misteriosos protectores, sino que allí tiene a su disposición la palanca de mano y los pedales para, por sí mismo, sin intervención de poderes extraños, meter en cintura al aparato rebelde. Pero no en balde ha perdido la fe; ya todo lo que pase en el aire ha de afrontarlo con sus propios medios, con la oportunidad de intervención de su mano y de sus pies; en una palabra, de su aptitud. Pero es tan misteriosa esta atmósfera, inexplorada por el hombre hasta hace poco, es tan traidora en sus fenómenos sobre el aparato. ¿Quién le dice al piloto que no pueda un remolino más violento que los anteriores volcarlo, e incluso romperlo?

Verdaderamente, nadie le obligaba a meterse a aviador;

DEL CONCURSO DE AEROPLANOS

Breguet 19 A2, de reconocimiento.



Disposición interior del avión.

El avión *Breguet* de reconocimiento, tipo XIX A2, enteramente metálico, sexquiplano, monomotor de fuselaje único, al cual se le ha adjudicado el premio entre los presentados al concurso celebrado por la Aviación militar.

Ya que la falta de espacio nos lo impide en el presente, dejamos para el próximo número el dar a conocer las carasterísticas de este aparato, que va a ser fabricado en España.

© Biblioteca Nacional de España

cuando tome tierra decidirá lo que ha de hacer sobre este punto; probablemente, abandonará su capricho de ser aviador y, desde luego, si en aquel mismo momento, por arte de brujería, le pusieran a firmar su separación de Aviación, y, acto continuo, encontrarse en el suelo, sano y salvo, firmaría; pero hay todavía que tomar tierra, esto es indudable; en el aire no se va a quedar, y la toma de tierra es el momento más peligroso.

Con esta sucesión de monólogos, acrecentados con nuevos temas, por ruidos extraños en el motor o en el aparato, el piloto va dejando entrar en escena un nuevo factor que no entraba en las fórmulas del equilibrio del acroplano, y es el sistema nervioso; sus síntomas son el agarrotamiento de músculos, se aprieta la mandíbula, las manos empuñan fuertemente la palanca de maniobra, los pies igualmente se distienden violentamente sobre los pedales de dirección; en estas circunstancias de predominio del músculo, se pierde la sensibilidad de mando; es más, inconscientemente contribuyen al desequilibrio del aparato; detrás de esta preponderancia muscular, va alejándose la voluntad, el dominio del espíritu, y llega un momento extremo en que se suman agentes nocivos, exteriores e interiores, en que la lucha es de materia a materia, de músculo contra palancas y motor, y, en esta lucha, el músculo no puede hacer más que contraerse tirando de la palanca de maniobra, movimiento instintivo irracional, para contener la caída del aparato; los pies, catalépticamente distendidos, uno de ellos a fondo, sin saber por qué, o, alternativamente, uno y otro, sin más fin que el de dar satisfacción al músculo.

Desde tierra, toda esta faena se ve en forma de *barrena*.

Si el piloto ha conseguido reaccionar y adquirir el domino de su voluntad y con ella el del aparato, una vez en tierra, le bastan escasos minutos para apreciar como una solemne tontería sus propósitos de dejar el pilotaje; su fe en el aparato, en la teoría y en sus condiciones, resurgen nuevamente, y para demostrarlo, si tiene ocasión, se lanza de nuevo al aire, y ya en este vuelo... no tiene nada de particular que le vuelva a ocurrir lo mismo que en el anterior, con acompañamiento de sus propósitos de no volver a pasar ratos tan amargos.

¿Qué piloto no habrá experimentado en cierta época de su aprendizaje algún fenómeno del género de los relatados? Precisamente, la sucesión de ellos, en diversas circunstancias, venciéndolos siempre, van haciendo al piloto maduro, consciente del papel decisivo que en el aire ejerce el dominio de la impresionabilidad; cada vez va siendo más creyente de la teoría que esclaviza al avión a comportarse siempre bien, y recibe sus cabriolas de caballo inquieto con tranquilidad, sin llevarle la contraria, más bien favoreciendo los instintos mecánicos de este animal del aire, nunca oponiéndose por musculatura, porque se corre el peligro de que se le caliente la boca y se desboque.

Este factor psicológico tiene tanta importancia, que el profesor de pilotaje nunca considerará bastante el interés que preste para conocer a sus alumnos. Por su parte, éstos no perderán ocasión de hacer ejercicios de dominio de su espíritu: no deben limitarse a hacer aparentemente con corrección las maniobras de vuelo; un viraje, una toma de tierra, que para el profesor no tenga reparo alguno, puede ser incorrecta para el análisis íntimo del alumno, si éste se apercibe que alguno de sus músculos ha intervenido con rigidez desproporcionada al esfuerzo que deba realizar.

Si el alumno, después de un vuelo corto, nota agujetas, fatiga corporal, es señal de falta de ponderación en el empleo de su aptitud: le ha fallado el sistema nervioso. En vuelo, con frecuencia debe hacer examen de conciencia de su estado psicológico y se sorprenderá asimismo en posición incorrecta de vuelo: probablemente tiene demasiado *metido un pie* o la mano agarrotada al puño de la palanca. Al que esto escribe le ocurrió, estando adelantada su enseñanza, dar una vuelta completa a la derecha sin saber por qué, y, en pleno viraje, me examinaba a mí mismo queriendo averiguar la causa; *centraba manos*, y el aparato seguía virando, y ya me disponía a contraalabear, con la probable aparición de la *barrena*, cuando me apercibí de que, a pesar de mi buen deseo de dominar mis músculos, las manos efectivamente habían obedecido a la orden de *centrar manos*, pero el pie derecho se me había declarado en rebeldía y seguía metido a fondo.

Otra forma en que influye de un modo pernicioso el factor psicológico, es la exaltación del amor propio con vistas al *virtuosismo*, que no debe confundirse con la conveniente labor que cada piloto debe realizar en su entrenamiento para perfeccionarse en el dominio del aparato, sin anteponer comparaciones peligrosas con sus compañeros.

El abuso de la acrobacia peligrosa (la que se hace al ras del suelo) ante compañeros o público, acarrea, no sólo el peligro propio, sino que, aun suponiendo que éste no exista por la absoluta confianza del piloto en su propia aptitud, sugestiona a camaradas, que no se quieren dejar *epatar*, a imitar o superar las filigranas que aquél haga, y la consecuencia de estos piques suele terminar muy lamentablemente y de ello hay, por desgracia, bastantes ejemplos.

Este caso es más lamentable que el anterior, porque no tiene justificación. Su antídoto único es una enérgica disciplina de vuelo mantenida por los superiores, unida a un ambiente de camaradería, que conviene inculcar en el cuerpo de pilotos, para que de los propios compañeros surja la oposición, no al que se destaque por su aptitud francamente reconocida, sino contra aquéllos que, con más inconsciencia que pericia, se proponen *pisar a fulano* o son propensos a distinguirse los días de público, sin considerar que, en muchas ocasiones, las maniobras más peligrosas no se las admiran los profanos o, en aquel preciso momento, les llama la atención un incidente cualquiera ajeno al vuelo.

Concediéndole importancia al factor psicológico en el vuelo, ganaría la Aviación grandemente en el favor del público, sin el cual, será imposible que la navegación aérea adquiera carta de naturaleza como medio corriente de transporte, y, sin embargo, la atenuación de su pernicioso influjo puede lograrse combatiéndolo con perseverancia en una u otra forma, según queda expuesto.

Comandante GONZALO

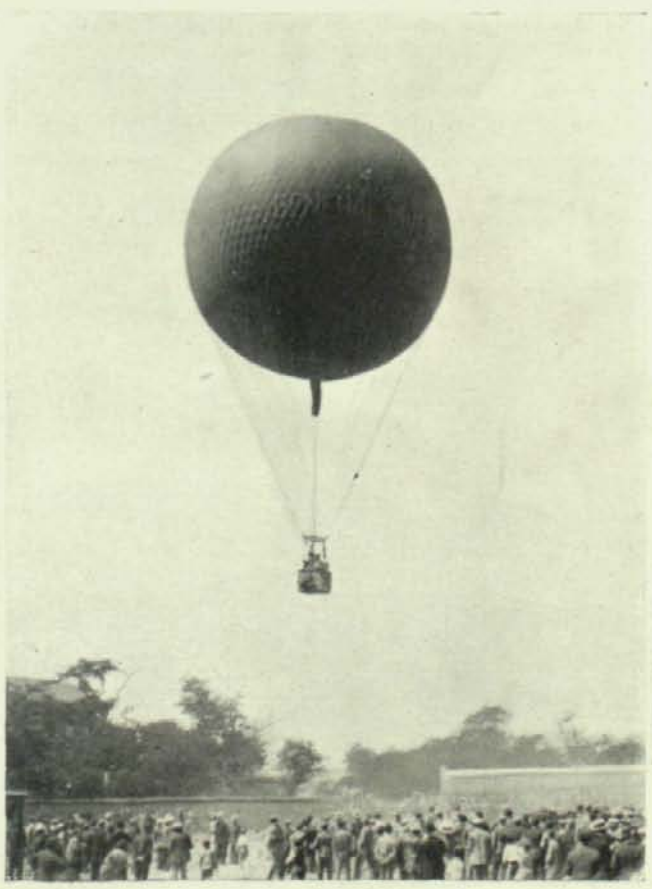
Los Alcázares, junio 1923.

LAS COPAS VILLA DE MADRID

Formando parte de la Semana Deportiva Municipal, concedió el Ayuntamiento de Madrid dos copas para aerostación y persecución de globos por automóviles y, lo que es más valioso y eficaz, el gas correspondiente, única manera de que se hicieran las inflaciones, dado el precio prohibitivo a que lo factura la Sociedad Gas Madrid.

Preparado todo para la salida el domingo 10, una avería en la conducción sólo permitió llegar a los aeróstatos unos 400 metros en cinco horas de inflación, con lo cual hubo que demorar la prueba para el jueves 14, no consiguiéndose siquiera, por la poca fuerza ascensional que saliera dicho primer día el diminuto *Pegaso* con un pasajero.

El día 14 tomaron la salida dos 2.200 m.³, el *Polar* y el *Fernández Duro*, que han de concurrir en septiembre a la copa Gordón Bennet, y dos 900 m.³, el *Clío* y el *General Vives*. Dada la des-



COPA VILLA DE MADRID.—La partida del globo General Vives.

© Biblioteca Nacional de España

igualdad de condiciones en que salieron estos globos, la Comisión de Aeronáutica del Aero Club decidió que este concurso fuese eliminatorio, concurriendo el piloto que hiciese mayor recorrido en cada categoría a la prueba definitiva de la copa Madrid.

El resultado fué:

Fernández Duro, piloto, Ortiz de Zárate; pasajeros, Sastre y Souza; tomó tierra en San Martín de Montalbán.

Polar, piloto, Gómez Guillamón; pasajeros, Peñaranda, Roca de Togores y Pantoja; aterrizó en Nambroca.

Clío, piloto, García Vallejo, que tuvo que salir solo; llegó cerca de Toledo.

General Vives, piloto, La Llave; pasajero, Urrizburu; tomó tierra entre Parla y Esquivias.

El día 24 salieron los dos globos 2.200, con los pilotos vencedores Ortiz de Zárate y García Vallejo, a disputarse la Copa Madrid, que han de detentar un año. Se les impuso, para hacer posible la persecución automovilista, una estancia máxima en el aire de tres horas

La barquilla del CLIO, pilotado por el teniente García Vallejo, ganador de la Copa.

Cuatro coches los persiguieron. A la toma de tierra del *Fernández Duro*, cerca de Colmenar del Arroyo, estaban presentes tres coches: dos del Centro Electrotécnico, conducidos por los capitanes Yandiola y Mendoza, y el Berlier, del señor Muro, conducido por el Sr. Alonso Sañudo. El primero que llegó a la barquilla, después de haber tomado tierra el globo, fué el Sr. Yandiola. El globo *Polar* rebasaba, indudablemente, la carretera Chapinería-Valdemorillo, por lo cual el Sr. Sañudo, viendo la carencia de carreteras de la región en que entraba, tuvo la inspiración de enviar en un caballo, a través de la sierra, a su acompañante Sr. La Llave, que llegó al pie del monte Almenara (Robledo de Chavela) quince minutos después de la toma de tierra, ayudando a los tripulantes a todas las fatigosas faenas de la recogida.

Siendo mayor el recorrido de este globo que el de su contrincante, el piloto García Vallejo queda en posesión de la Copa Madrid durante un año, y el Sr. Muro, propietario del coche que primero le envió auxilio y después, con las indicaciones de su pasajero destacado, llegó más próximo al lugar de la toma de tierra, gana la Copa para automóviles, que los Sres. Muro, Sañudo y La Llave han entregado como recuerdo al Real Aero Club de España.

José Solturas.

POR ENCIMA DE TIZZI-ASSA Y TAFERSIT

Al atardecer aterrizan en Nador algunos aparatos de la escuadrilla de servicio, diciéndonos que las concentraciones enemigas observadas en días anteriores parece que se mueven en dirección al sector de Tizzi-Assa.

Aquella noche era de luna; en los corrillos de los caballeros del aire se discute la probabilidad de un ataque nocturno en noche de luna; claro es que la discusión no conduce a nada, ni siquiera a dar más luz al asunto que la del satélite.

Se ordena, ya de noche, que salgan unos cuantos aeroplanos a *hacer el buho*, y hasta las once y media de aquella noche siguen volando.

El teléfono continúa dando noticias de que acude mucho enemigo sobre nuestras posiciones; el oficial de Aerodromo contesta humorísticamente:

—Dormir tranquilos; los mataremos a todos.

Y así amanece el día siguiente.

Todo el mundo está en el Aerodromo, todos los aparatos en línea preparados y puestos al primer aviso. De boca en boca ha corrido el rumor de que hay un poquito de guerra, y este rumor hace sonreir a los rostros, siempre alegres, de los caballeros del aire.

¿Qué les importa a ellos las teorías pacifistas, político-civilistas o proteccionistas?

Ellos son profesionales de la guerra; ellos no pretenden entender más que estos cuatro verbos: volar, luchar, vencer y morir. Hay guerra y sonríen.

Las primeras parejas de exploración que regresan hacen un efecto desconcertante. No ven un moro enemigo. ¿Dónde se habrán metido los que unas horas antes se dirigían hacia nuestras posiciones? ¿Sería posible que el anatema del oficial de Aerodromo los hubiera exterminado? Perplejos andaban los ánimos, comenzábase a creer en el conjuro de unas palabras humorísticas, cuando un nuevo equipo salta a tierra de su aparato y suelta como un taponazo:

—El enemigo está dentro de la hoyada de Tafersit..., en los barrancos, a 300 metros de Buhafora..., hay mucho.

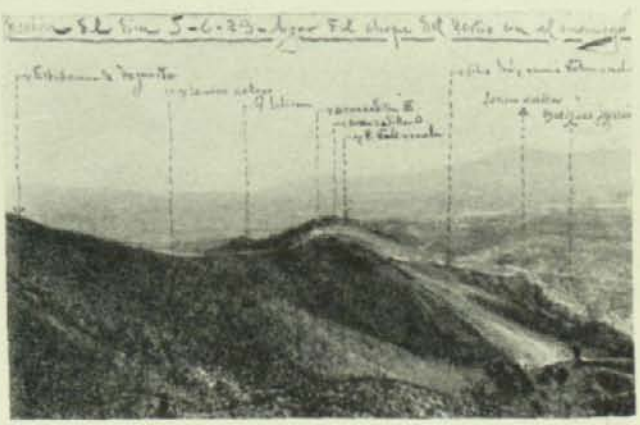
Están algo jadeantes de la emoción, como si hubieran venido corriendo desde allí a traer noticias. Es una emoción alegre, que corre por todos como una sacudida.

—¡Al toro! ¡Al toro!—se oye en algunos, y los ofrecimientos personalísimos, emulativos, ambiciosos del peligro, se multiplican y adelantan a las órdenes.

—Mi teniente coronel—dice Ingunza—, ¿salgo yo? Mi aparato está listo y en marcha.

Las órdenes se dan rápidas, precisas, y comienzan a salir los aparatos escalonadamente, majestuosos en su vuelo, pletóricos de vida y muerte, de entusiasmos y valor.

La estación radiotelegráfica del Aerodromo comienza a trabajar, ansiosa de elementos de juicio, con las de campaña del campo de batalla, que confirman la situa-



ción; se prevé que el ataque enemigo sea muy tenaz; es preciso utilizar el Aerodromo eventual de Drius; se prepara y dispone todo lo necesario.

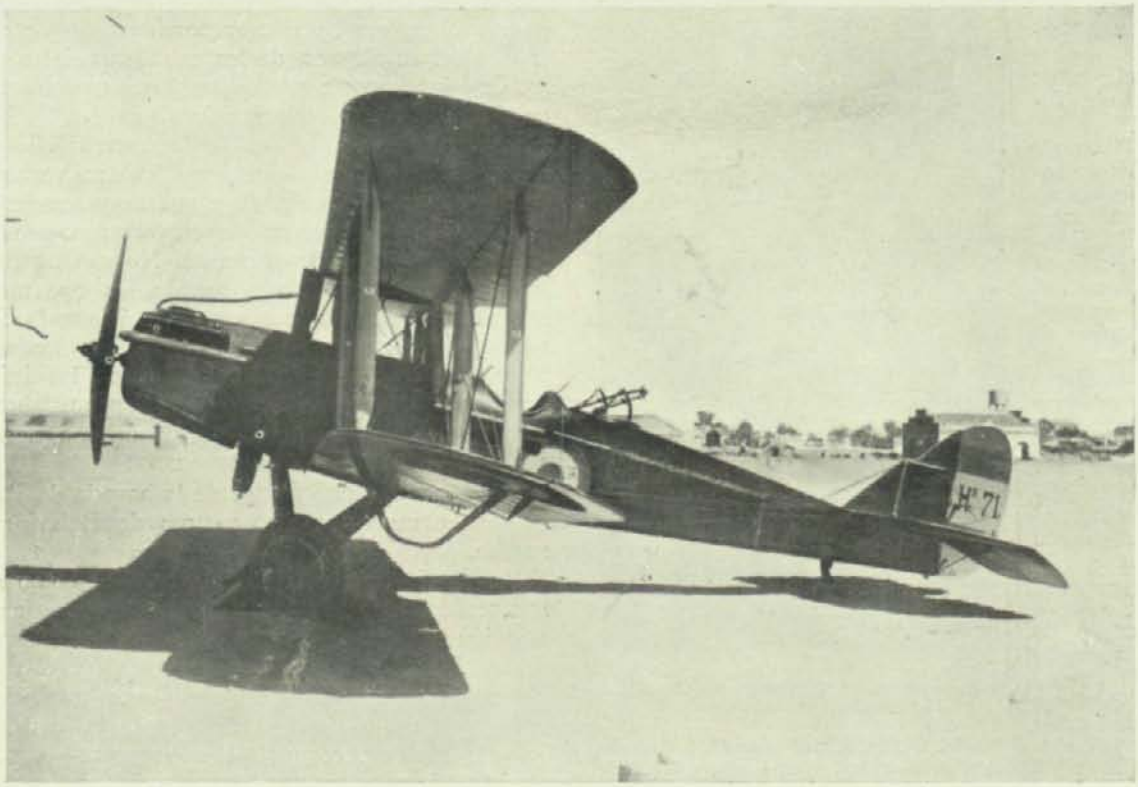
Vamos a salir algunos para Drius, y en ese momento se recibe por telegrafía sin hilos: "Un aparato ha sido derribado por el fuego enemigo. Sus dos tripulan-

© Biblioteca Nacional de España

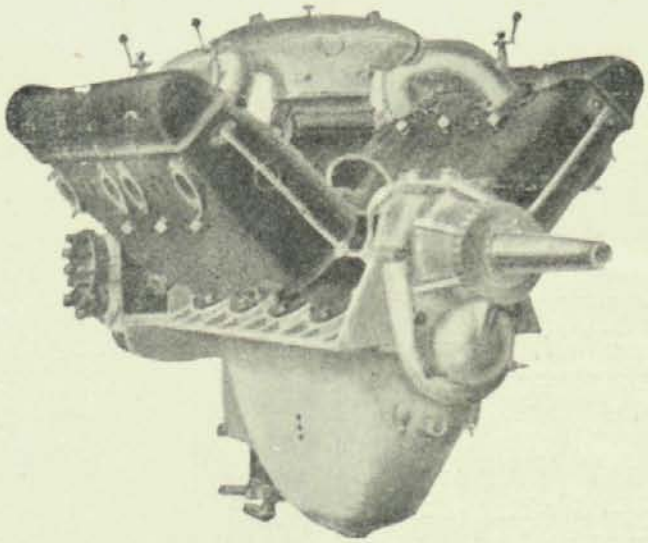
LA HISPANO

Fábrica de Automóviles y material de guerra

GUADALAJARA



Aeroplanos y motores de Aviación.



Coches completos Chassis para automóviles, camiones y ómnibus

Delegación en Madrid:

Avenida del Conde de Peñalver, 18.—Teléf. 26-96 M.

© Biblioteca Nacional de España

tes han muerto." Son dos compañeros muertos en el deber. Los corazones, más que los labios, musitan una oración. Casi mentalmente se hace un recuento. ¿Quiénes serán? A tal hora habían volado allí varios aparatos. Se citan nombres de pilotos; alguien murmura el de

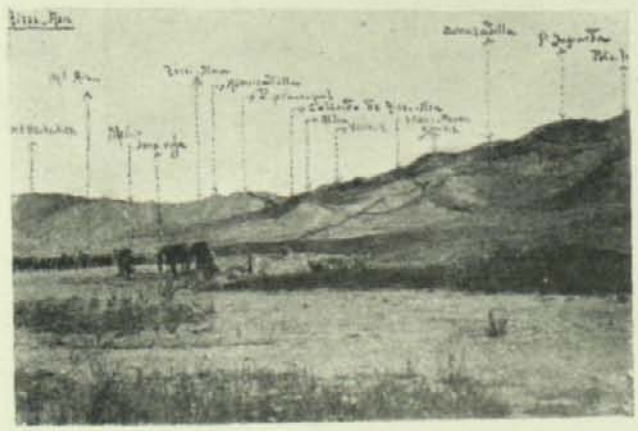
Posición de Sanz Perea, en construcción. En este sitio es donde el día 5 de junio se situó enemigo que hirió en vuelo al teniente coronel Kindelán

Ingunza. Entonces desaparece casi la duda. Ingunza debía ser. Su valor se cotizaba entre los valientes, como decía un periódico local en un artículo necrológico. Exactísimo y, además, se cotizaba siempre en alza.

El soldado voluntario que el año nueve peleaba hasta disparar su último cartucho en el Barranco del Lobo; el cazador de tigres en la India; el legionario de dos años del frente francés en la guerra europea; el piloto aviador español Ingunza, que, apenas cicatrizada gloriosa herida recibida en diciembre último, volvía sobre el enemigo a enseñarle sus puños de hierro cuando se le terminaban los tiros de su ametralladora; acababa de morir como vivió: luchando y derrochando intrepidez. Pero, ¿con quién iba? ¿Quién salió con Ingunza? Se vuelve a recontar, se inquiere...

—Montero no tenía su aparato en vuelo en aquel momento y salió con él.

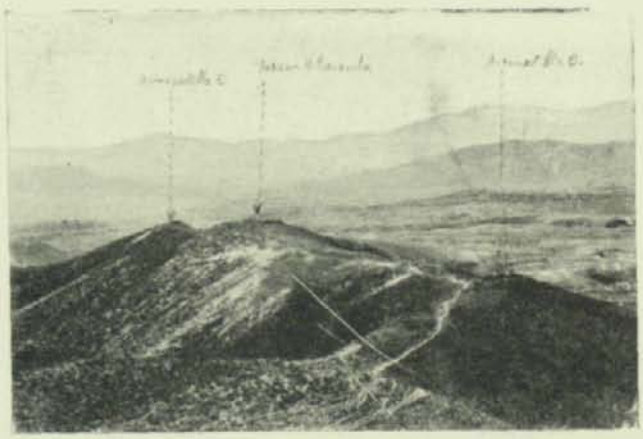
Monterito, bien por Monterito; otro *jabato*, digno compañero de hazaña y digno compañero de muerte. ¡Loor y gloria a los valientes!



En el Aerodromo de Drius toman tierra algunos aparatos, a medio día; sus tripulantes están extenuados por la fatiga; apenas han dormido, y llevan cinco, seis, siete horas de vuelo sobre el enemigo, recibiendo tiros y lanzando bombas, dando noticias al Mando y desalojando al enemigo de los barrancos con el fuego de las ametralladoras. Tal aparato está materialmente acribillado; Fulano ha tenido la comodidad de recoger una bala enemiga del interior de su máquina fotográfica, cuyo objetivo y doce placas del almacén había atravesado, y se propone hacer de ella un curioso dije; otro aparato ha tenido que tomar tierra en Bufarcut, porque un tiro en el radiador lo ha dejado en seco, además de señalarle las narices al piloto.

Y media la tarde de aquel día, y el enemigo huye, abandonando muchos de sus cadáveres, trepando con otros por las cuestas del Ifernin, con los aviones constantemente encima, perseguidos, acosados..., que no es sólo para la caza de la avutarda para lo que sirven los aviones españoles.

Ya entre dos luces, llegan a Drius unos aeroplanos. De dos de ellos saltan del puesto del observador, envueltos en sus tocas blancas, sonrientes, graciles, ágiles, dos hermanitas de la Caridad.



También las palomas vuelan, y si no siempre encontraron el ramo de oliva, nunca se olvidan de llevar con ellas la bondad de su alma y la ternura de su corazón de mujer cristiana.

¡Paso a las damas, caballeros!

Saludémoslas...

J. PÉREZ SEOANE.

Melilla, junio 1923.

SECCION DE DERECHO AEREO

La responsabilidad del Estado en relación con las faltas de sus agentes en la navegación aérea.

En la *Revue Juridique Internationale de locomotion aerienne*, y en su número de junio último, aparece un artículo muy interesante con el título que encabeza estas notas, escritas con el carácter de un simple y modesto comentario, que aprovechamos para llamar la atención de cuantos empiezan a comprender la futura importancia del Derecho aéreo sobre la meritoria e importantísima labor de dicha revista, fundada en 1910, única en el mundo y de marcado carácter internacional.

Pues bien; en ese artículo se trata una de las cuestiones de más trascendencia jurídica del Derecho aéreo. La cuestión constante que producen los accidentes de la navegación aérea. Ya en esta Sección dedicaremos a este importante tema detenidas reflexiones; sirva para ellas cuanto M. Robert Homburg sienta en la citada revista de París.

El Estado, principal aprovechador de los servicios aéreos (en España único sujeto de esta especial actividad), tiene, como organismo de Derecho público, responsabilidades que se albergan en los extensos campos del Derecho administrativo. Según la Jurisprudencia francesa actual, esta responsabilidad no existe más que en el caso de sobrevenir y producirse el accidente por una falta de servicio o sea por un mal funcionamiento del mismo, distinguiéndose y separándose de aquéllos en los que es debido al funcionario mismo. Robert Homburg se pregunta si en el Derecho aéreo cabe admitir esto; si esta teoría de la responsabilidad del Estado, basada sobre las nociones de faltas del servicio y faltas personales, puede aceptarse en los acciden-

© Biblioteca Nacional de España

AEROPLANOS BREGUET

Aviones

Hidroaviones

Grupos motores

Avión XIX A 2 sexquiplano, premiado en el Concurso de Aviación Militar.

REPRESENTANTE GENERAL

Omnium Ibérico Industrial

Avenida del Conde Peñalver, 15. MADRID

© Biblioteca Nacional de España

tes causados por agentes de servicios aéreos del Estado. En su entender, es preciso desechar esa distinción, porque los límites, ya bien vagos, que existen entre sus dos términos, cuando ella se refiere a accidentes comunes en tierra, desaparecen en esta materia de la navegación aérea.

La falta de piloto, su descuido o su imprudencia, se confunde, la mayor parte de las veces, con el ejercicio mismo de su servicio aéreo. Es preciso, pues, bien admitir una responsabilidad personal extensa de los funcionarios, como pasa en Inglaterra, o bien extender la responsabilidad del Estado, de tal suerte, que la falta personal no sea si no un caso aislado y excepcional. Así, la responsabilidad-riesgo, que sustituyó los antiguos cauces por donde discurría el Derecho civil transformado por las modernas leyes de Accidentes del trabajo, ha sido consagrado en el Código internacional del aire, y llevando su aplicación a las administraciones públicas M. Homburg, por esta teoría, extiende la responsabilidad del Estado, conciliándola con las nociones anteriores y distintas de faltas de servicio y faltas personales.

Así, el piloto resultará siempre descargado de toda responsabilidad con relación a los damnificados, y el Estado, que puede, en casos especiales, demostrar la culpabilidad del funcionario, arrojando sobre él la responsabilidad, da una garantía a los administrados que no tienen en sus demandas dilaciones probatorias ni entorpecimientos por falta de personalidad en la parte contraria. Protegidos por la teoría del riesgo contra el peligro de ser obligados a probar la falta o la mala fe del piloto autor del accidente, no podrán tropezar después con su posible insolvencia.

Este es el artículo de M. Robert Homburg, abogado de los Tribunales de París. Nosotros, aceptando su criterio, somos más radicales aún y ya evidenciaremos estos radicalismos. Por hoy, baste decir que estas soluciones viven, no sólo de la justicia, sino también de su conveniencia, ya que, en la vida, la norma debe ser estimulante y amparadora del progreso. En la navegación aérea, el Derecho debe mirar al porvenir, porque a él pertenece la definitiva conquista del aire, y los que sentimos la inquietud de estos problemas de un orden jurídico constituyente, tenemos la obligación de preparar y facilitar esa obra terminal.

FELIPE ACEDO COLUNGA.

Nota.—Por su mucha extensión y exigencias de cabida, no publicamos en este número el estudio sobre *Hipoteca de la nave aérea*, que anunciábamos en el anterior.

DEL AIRE MARROQUI

Comienza movido el último mes de la primavera y primero del estío.

El de mayo tuvo su glorioso remate aviatorio en la acción del día del Corpus, y todavía, al comenzar junio, atruenan el aire de la hoyada de Tafersit el estampido de los cañones de nuestra artillería y el estruendo de nuestras bombas de aeroplano, el tiroteo de nuestra infantería y el tableteo de las ametralladoras de nuestros aviones.

Se ha castigado mucho al enemigo en combates anteriores; se le ve por doquier retirando sus bajas: unas, encima de borriquillos; otras, entre cuatro. Se divisan muchos caballos muertos: uno, blanco, muy grande, atravesado en el camino que sube a Tizzi-Assa...; pero sigue habiendo enemigo dentro de la hoyada y nuestras comunicaciones con las posiciones de Tizzi-Assa están cortadas. Se conoce por todos la situación; pero se espera con toda confianza y parsimonia las decisiones del mando, que proyecta la operación imprescindible, meditada, pesada y medida, que de una vez resuelva.

Y en los cuatro primeros días del mes la actividad de nuestra aviación se redobla y la vigilancia y acometividad se alternan con otros servicios de cooperación.

(1) Tizzi-Assa.—(2) Tizzi-Alma.—(3) Avanzadilla Norte.—(4) Camino cubierto.

De Tizzi-Assa avisan que los moros enemigos emplazaron un cañón, con el que les hacen fuego a tres y medio kilómetros de distancia, al lado de la casa del Mokadi. Nuestros aparatos descubren la casa del Mokadi, el cañón enemigo, y hasta reciben el honor de ser saludados por algún disparo del mismo.

De Tizzi-Assa vuelven a avisar, por la radio, que el cañón del Mokadi ya no tira, pero que lo han emplazado más cerca..., a mil trescientos metros tan solo, y que les tiran, y, lo que es peor, les causa bajas... La Aviación vuelve a salir y bombardea el nuevo emplazamiento del cañón enemigo; se pone de acuerdo con el grupo de obuses de 155 milímetros, emplazado en Tafersit, y con un aparato provisto de estación radiotelefónica hace la corrección y observación de dicho tiro artillero, hasta centrarlo en dicho objetivo.

Tifarnin.

De Tizzi-Assa, naturalmente, siempre de las posiciones sitiadas, llegan por las ondas hertzianas la petición de sacos terreros con que reforzar sus parapetos; de gasas, vendas, algodones, medicamentos con que curar a sus heridos; de tabaco y cerillas para que fumen sus fumadores mientras les

(1) Tizzi-Assa.—(2) Tizzi-Alma.—(3) Avanzadilla Norte.—(4) Cuevas enemigas.

© Biblioteca Nacional de España

silban las balas..., que todo es preciso en la vida. Y los aviones aprovisionan a Tizzi-Assa de sacos terreros, de medicamentos, de tabaco, y al pasar a veinte, a quince, a diez metros sobre dichas posiciones, arrojan sus paquetes y recogen en salvas de aplausos y explosiones de vítores la expresión más vibrante del espíritu que anima a los valientes defensores de aquellos picachos.

(1) Buhafora.—(2-2-2) Carretera a Tizzi-Assa.

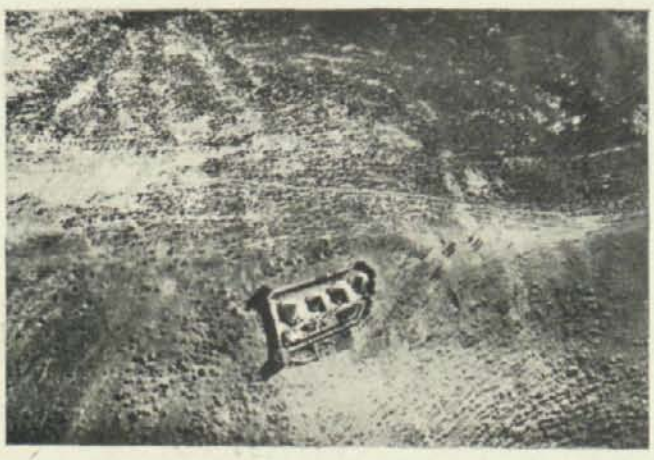
Por el flanco derecho, hacia los llanos de Ulad Dris, la Aviación descubre, fotografía y bombardea un campamento enemigo muy importante. Se cuentan catorce o quince tiendas cónicas y un centenar, tal vez, de jaimas.

Allí hay doscientos caballos; allí está, en una palabra, el campamento de Burrahai, que no hay que perder de vista.

Todo se previene y prepara para el día 5, en el que se señala la fecha de la operación definitiva. Al campo de Drius se llevan cuantos elementos hacen falta para ser aerodromo de campaña: bombas, cartuchos de ametralladoras, gasolina, aceite, camiones, línea telefónica de campaña, repuesto de aeroplanos, un destacamento de mecánicos, montadores, artificieros. Se destaca en Drius una escuadrilla del tercer grupo, y el día antes todo el grupo recibe orden de operar desde Drius.

De Tetuán llegan también cinco Breguets para tomar parte en la acción; un aeroplano sanitario se traslada a Drius para estar pronto a prestar el servicio que le corresponde.

Y si todos los cuatro primeros días del mes se ha bombardeado y ametrallado a guardias y grupos, a campamentos y cañones, el día 5 llega y el epílogo, por ahora, de la epopeya comenzada el 28 de mayo.



Posición Valenzuela.

En los barrancos del fondo de Tafersit, en las vueltas y repliegues del terreno que sube a nuestras posiciones avanzadas, en las cumbres todas que rodean la ya célebre hoyada, en todas partes se ve enemigo, mucho enemigo, que corre de un lado a otro de los barrancos procurando desenfilarse de la vista y de los tiros de los aviones, que se meten precipitadamente en las cuevas o en los pozos de lobo construídos por ellos previamente, y en cuanto el aparato ha pasado de su vertical vuelven a salir, para disparar sobre él con verdadero encono, con certera puntería. Es una verdadera cacería, algo peligrosa por el medio, tal vez más peligrosa por los zarpazos de las fieras. Sin duda alguna, la misma emoción del peligro la hace interesante en alto grado... Allí, allí va rastreando, por la gava, un grupo enemigo... El aeroplano, rápido, se mete en un viraje ceñido, y allá va a precipitarse sobre ellos a todos gases. Hay que buscar la defensa en la velocidad... Al pasar, un reguero de bombas los horquilla, y a veces los destroza. El observador y el piloto han olvidado un momento su situación, y con cierta ansiedad siguen la trayectoría de sus bombas y comprueban, por sus negros penachos de humo, la habilidad de su bombardeo. Ya no quedan más bombas; pero allá, sobre aquel barranco, nuestra artillería tira y tira incesante; las nubecillas blancas de sus disparos se suceden. El avión desciende hasta una altura inverosímil...; recorre el barranco revuelta por revuelta, y en esto un grupo de moros se levanta como un bando de perdices, y la Darne empieza su castañeteo. El blanco ha pasado rápido; el aeroplano vuelve en un viraje sobre él; de nuevo le envía al grupo enemigo un chorro de balas luminosas; la ametralladora es una verdadera manga de riego... de muerte; pero, de pronto, la ametralladora deja de funcionar; el observador hace esfuerzos, precipitada e inútilmente, mientras el avión se aleja del objetivo; la vuelve boca abajo; mete los dedos entre su complicado mecanismo, saca una vaina, que arroja indignado, y monta de nuevo el arma. Ya está lista de nuevo: se había encasquillado.

En las primeras horas de la mañana, un avión, blanco como una paloma, enarbolando en uno de sus montantes una gran bandera española, la bandera de combate de las *Fuerzas Aéreas de Marruecos*, desciende de las alturas de Benitez como una bala; pasa rozando Buhafora; hace unos jeribeques rápidos y precisos para meterse en un campo de trigo, al lado

(1) Benitez.—(2) Blokaus Aldea.—(3) Paso de Tizza-Assa.—(4) Tizzi-Assa.
(5) Tizzi-Alma.—(6) Avanzadilla Norte.—(7) Cuevas enemigas.

de Tafersit; toma tierra; trata de evitar, atropellar a la fuerza de una columna que sale en aquel momento, y capota. De debajo del aparato sale por su pie, manchado de sangre, el piloto. Es Llorente. Gesticula, grita, corre buscando a un médico. Trae a su observador herido grave. Su observador es el teniente coronel jefe de las Fuerzas Aéreas: es Kindelán, que en su primer vuelo de aquel mismo día, momentos antes, recibió en el fuselaje del aparato las caricias de una descarga enemiga; que en el segundo vuelo, bombardeando al enemigo, que se había hecho fuerte entre las posiciones de Benitez y Viernes, pasa varias veces sobre ellos, y en una de ellas recibe nueva descarga, que no sólo le agujerean el aparato, sino que le alcanza una de las balas a él mismo, entrándole por la espalda y saliéndole por el cuello, junto a la yugular. Del aparato volcado han sacado el cuerpo medio paralítico de Kindelán; del mismo aparato han sacado el cajoncito de cura de urgencia y allí mismo, en pleno campo de batalla, con una guerrilla desplegada a 200 metros, entre el tronar de doce o catorce baterías, al lado del aparato destrozado y regado con su sangre generosa, le hacen la primera cura; una, dos, tres, cuatro inyecciones de aceite alcanforado, después una inyección de suero...; reacciona, al fin...; ya es nuestro. A la camilla, a la Ambulancia, a Drius...

Otro avión desciende muy bajo sobre Buhafora, donde está el mando del sector... El coronel Fernández Pérez hace un gesto de impaciencia.

—Otro.

No; no es otro. Este no ha sido alcanzado, al menos en órgano esencial; éste no viene herido de ala; va únicamente a depositar un mensaje. Un paquetito con un gallardete cae del

© Biblioteca Nacional de España

LA ULTIMA SEMANA DE AVIACION EN TONGUET (Francia).—La aviadora Mlle. Bolland y Mme. Lonise Favier, a su llegada a Berch.

aparato. Es un parte. Allá, en la cuadrícula seis horizontal, siete vertical, segunda hoja, enemigo oculto pozos lobo esperan la subida del convoy. El mando artillero toma las referencias y ordena su tiro sobre el lugar indicado, no muy lejos de donde media hora después cayera, gloriosamente, al frente de su Tercio, Valenzuela.

En Drius llegan los aeroplanos por bombas, municiones de Darne, gasolina, aceite, y a fumar un pitillo.

Lóriga y Jordana llegan, acribillados; no ellos, por fortuna, su aparato.

—¿Funciona esa radio, Jordana?

—No, chico, no ha sido posible; la han pegado dos balazos. Uno de ellos me ha cortado el conductor que sale del amperímetro.

—Bueno; que sea siempre así.

Lecea, el cazador de avutardas, llega con Rueda. También han estado cazando con ametralladora, sólo que, en este caso, estas avutardas africanas le han dado un picotazo tan formidable en una de las ametralladoras que la han inutilizado. Una bala enemiga le ha destrozado el recuperador.

El teléfono de campaña llama.

—¿Qué pasa?

—Soy yo, Azcárraga; nos han derribado. Estamos en Bufarcunt. Carrillo tiene un balazo en un pie, en el tobillo. Está bien. Se agarrotó el motor, por los balazos recibidos, y no hemos podido elegir mucho el campo y hemos capotado.

—¡Bien; bravo, muchachos; un abrazo y un coche va para allá!

Kindelán, en su camilla, en el hospital de Drius, sigue interesándose por todo y por todos. Recomienda un poco de prudencia, no se vaya a *crecer* el enemigo, porque nos haga muchas bajas y derribe muchos aparatos. ¡Bien está el rasgo!

Barrón y Pastor llegan también, con su motor en seco. Otra bala los alcanzó en el radiador y otra en el *legui* de Pastor.

La Roquette siente un empujón debajo de su asiento y recibe una contusión de bala en una nalga. El sitio es tan poco discreto, que al pronto se calla.

Y la lista se hace un poco larga...

Ya va vencida la tarde; alguien dice que en el hospital de Drius acaba de entrar el cadáver de un aviador, que se parece mucho a Bono; pero que está desfigurado y no puede asegurarse. Del campo corren varios al hospital y vuelven, diciendo entre dientes:

—No cabe duda, es Bono.

Van otros a verlo, y también vuelven con la trágica noticia. El teléfono empieza a funcionar, nervioso; se pregunta por todos lados de dónde han recogido ese cadáver, dónde está el aparato, dónde está el observador, que debe ser Barberán. Nada; en ninguna parte dan razón. Nada se sabe. En esto, un Bristol llega. Del Bristol saltan sus dos tripulantes. Son Bono y Barberán. Los muertos resucitados pasan de unos brazos a otros, con verdaderas pruebas de cariño. Había sido todo una lamentable equivocación.

A la caída de la tarde, ya en el crepúsculo, volamos de vuelta al Aeródromo de Nador. Un momento, al llegar, volvemos la cabeza hacia Poniente. El sol, al ocultarse, deja sobre los montes de Tizzi-Assa un penacho de púrpura que se extiende hacia Alhucemas. ¡Qué bonita puesta de sol! Parece talmente la estela de la sangre española, señalando el camino de la victoria.

J. PÉREZ-SEOANE.

Melilla, junio 1923.

VIDA AEROSTERA

JUNIO 1923

El 12 comienza la primera parte de un curso de observadores, consistente en un mes de prácticas en el batallón de Aerostación.

En este periodo, del que están eliminados los oficiales que han asistido a alguna escuela práctica anterior, han tomado parte los siguientes:

Capitán de Estado Mayor, Alvarez Serrano.
Idem de Artillería, Castaño.
Teniente de Infantería, Cañete.
Idem de Caballería, Martín Duque.

Durante este período deben los alumnos permanecer en el aire un mínimo de doce horas, a más de 600 metros de altura, sobre el terreno, efectuando sencillos ejercicios y siempre acompañados de un observador.

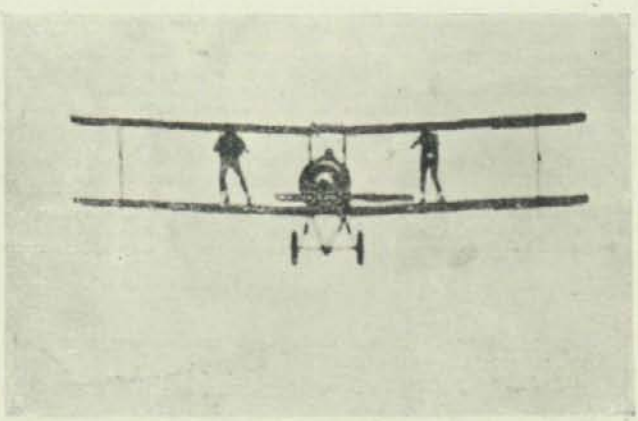
Además, asisten a todas las maniobras y ejercicios que se hacen con el globo, aprendiendo a conocer el material y practicando la recepción telegráfica.

ASCENSIONES LIBRES

El día 14 tuvo lugar en Madrid un concurso de globos, organizado por el R. A.-C., tomando parte en él los siguientes globos:

Del Servicio de Aerostación: *Polar*, de 2.200 m.³, pilotado por el teniente Gómez Guillamón. Recorrió 72 kilómetros, tomando tierra en Nambroca (Toledo). Descenso *bueno; Clío*, de 900 m.³; piloto, teniente García Vallejo. Recorrió 73 kilómetros, descendiendo en las proximidades de Toledo. Descenso *cómodo*, con ayuda exterior.

SIN HORROR AL VERTIGO



Los Oficiales del Ejército inglés Mr. Taylor y Mr. Holmes que en pleno vuelo se pasean por las alas del aeroplano.

© Biblioteca Nacional de España

Del Aero-Club: *Jesús Fernández Duro*, de 2.200 m.³, pilotado por el capitán de Aerostación Ortiz de Zárate. Recorrido, 120 kilómetros. Descenso *cómodo* en Sanmartín de Montalbán (Toledo). *General Vives*, de 900 m.³; piloto, comandante La Llave. Descenso *feliz* en Parla (Madrid). Recorrido, 20 kilómetros.

Resultaron vencedores, en sus categorías respectivas, el *Jesús Fernández Duro* (capitán Ortiz de Zárate) y el *Clío* teniente García Vallejo).

El día 24 se elevaron los globos de 2.200 m.³ *Jesús Fernández Duro* y *Polar*, pilotados por los vencedores en la prueba anterior, siendo perseguidos por varios automóviles, que les alcanzaron a la hora precisa que se les señaló para tomar tierra, en Colmenar de Arroyo y Robledo de Chavela, respectivamente.

El día 20, con ocasión de la solemne ceremonia de entrega del estandarte a la Aerostación militar, se realizaron cuatro ascensiones libres por los globos y pilotos siguientes:

Eros, piloto capitán Susanna; recorrió 115 kilómetros, descendiendo *felizmente* en Mota de Altarejos (Cuenca).

Pegaso, comandante Ortiz Echagüe y teniente coronel Baselga. A los 33 kilómetros tuvo un descenso *feliz* en Almoguera (Guadalajara).

Clío, capitán San Román (piloto), comandante Zamarra y capitanes Molas y Más. Recorrido, 285 kilómetros. Descenso *feliz* en Villanueva de Córdoba.

General Vives, piloto D. Ricardo Ruiz Ferry, con D. Eduardo Magdalena, ambos del R. A.-C. de España, y comandante Serra. 300 kilómetros y descenso *cómodo* en Garrovillas (Cáceres).

La primera de estas ascensiones la presenciaron Sus Majestades y Altezas Reales, y a las restantes concurrió numeroso público congregado en el Polígono con motivo de la solemnidad del día.

E. M. M.

EN EL AERODROMO DE GETAFE

Durante el mes de junio próximo pasado se han efectuado:

Mil trescientos veintidós vuelos de Escuela, con duración total de ciento setenta y cuatro horas cincuenta y cuatro minutos.

Noventa y dos vuelos por la Escuadrilla de Caza, con duración total de veintidós horas dos minutos.

De los diez y nueve alumnos que han practicado durante el referido mes, catorce terminaron las pruebas de segunda categoría (piloto de la Federación Aeronáutica Internacional), y de ellos, siete las de primera categoría; advirtiendo que cinco de los restantes no efectuaron estas últimas pruebas por ser alumnos civiles y no aspirar más que al título de la Federación.

Todas estas prácticas se han realizado sin que haya sufrido la menor lesión el personal volante; y en cuanto a averías producidas en los aparatos, solamente han ocurrido tres, pero de tan pequeña importancia, que estaban reparadas al día siguiente de ocasionarse.

Se ha volado veintiún días, y solamente en uno no ha podido volarse por mal tiempo; los restantes han sido festivos.

PARTE OFICIAL

CURSO DE OBSERVADORES DE AEROSTACION

"De acuerdo con el crédito concedido por Real orden circular de 28 de abril próximo pasado (*Diario Oficial* número 95), el Rey (que Dios guarde) ha tenido a bien aprobar las instrucciones relativas a la celebración del curso de observadores para el servicio de aerostación que seguidamente se mencionan:

Primera. Los ejercicios y prácticas correspondientes al curso darán comienzo el día 12 del mes de junio para terminar en su totalidad el 10 del próximo mes de octubre. Dicho plazo de tiempo total será distribuído en dos periodos: el primero, de un mes de duración, estará a cargo del batallón de Aerostación, quedando afecto al mismo el personal de alumnos que ha de asistir; el segundo, de los tres meses restantes de duración, constituirá en sus ejercicios profesionales la Escuela de observadores propiamente dicha, teniendo lugar aquéllos en la plaza de Guadalajara, como base, y de acuerdo con el programa y presupuesto de 20.000 pesetas, propuestos por la Sección de Aeronáutica del ministerio de la Guerra, y que quedan aprobados por esta disposición.

Segunda. El personal que haya de desempeñar los cargos de director

Dormitorios de tropa de la Base aérea de Sevilla.

y profesores en los ejercicios a cargo de la Escuela será designado por la Sección de Aeronáutica, debiendo cumplir para ello, como condición ineludible, la de poseer el título de observador aerostero, acreditado o revalidado con arreglo a las nuevas normas que, desde fecha reciente, vienen practicándose en el Servicio de Aerostación en esta clase de enseñanza.

Tercera. El personal de alumnos que ha de asistir al curso de referencia, en número de un jefe y siete oficiales, será designado nominalmente por la Sección de Aeronáutica, de acuerdo, en la proporción de los que de cada Arma o Cuerpo sean nombrados, con las necesidades que en el empleo de la observación aérea han de sentir las diversas especialidades del Ejército en el ejercicio de sus cometidos tácticos y técnicos.

Cuarta. Aquellas conferencias que como parte integrante del programa total del curso sean relativas a los conocimientos de carácter general y descripción y empleo del material en las Armas o Cuerpos que para el ejercicio de sus cometidos tácticos necesitan más directamente del medio auxiliar de la observación aérea, podrán ser dadas por el personal de los mismos alumnos que a dichas Armas o Cuerpos pertenezcan, siempre que en el que forme parte del profesorado no exista alguno del Arma o Cuerpo a cuya especialidad esté dedicada la conferencia, y sin perjuicio de que al profesorado ha de corresponder siempre la explicación y dirección de la enseñanza en las aplicaciones y utilización de la observación en relación con todas las especialidades del Ejército que han de necesitar de ella.

Quinta. Durante los meses de agosto y septiembre próximos tendrán lugar dos cursos informativos de observación aerostera para antiguos pilotos en situación *b*) y *c*), uno en cada uno de dichos meses, y para cuatro jefes y oficiales, respectivamente, siendo cargo el presupuesto de 5.900 pesetas propuesto, al capítulo 13.º, artículo único del vigente presupuesto de Guerra.

Sexta. El personal de alumnos a que hace referencia la anterior instrucción será designado oportunamente por la Sección de Aeronáutica, procurando hacer compatible la asistencia al curso del indicado personal, con las necesidades que de ésta puedan sentir los respectivos Centros o Unidades a que pertenezcan en sus actuales destinos.

Séptima. El personal que asista a los mencionados cursos disfrutará de las indemnizaciones reglamentarias, con cargo a los créditos concedidos por Real orden de 28 de abril próximo pasado (*Diario Oficial* número 95) y capítulo XIII, artículo único de la Sección cuarta de los presupuestos vigentes.

Octava. Los transportes del referido personal serán por ferrocarril y cuenta del Estado."

(Real orden de 2 de junio de 1923, *Diario Oficial* número 120.)

CURSOS DE INFORMACION

"Para dar cumplimiento a lo que se previene en el apartado *e*) de la regla cuarta de la Real orden de 26 de abril último (*Diario Oficial* número 93), y de acuerdo con lo propuesto por el general jefe de la Sección de Aeronáutica, el Rey (que Dios guarde) ha tenido a bien disponer se realicen los cursos de información al mando para coroneles, en los servicios de Aviación y Aerostación, de acuerdo con las reglas que a continuación se detallan:

Primera. Los cursos de información al mando, uno referente al Servicio de Aviación y otro al de Aerostación, se desarrollarán bajo la dirección de la Sección de Aeronáutica.

Segunda. Comenzará el conjunto de los dos cursos por el correspondiente al Servicio de Aviación, teniendo éste lugar los días 2 al 9 de agosto próximo, de acuerdo con la propuesta a estos efectos de la Sección de Aeronáutica y en los aerodromos de Cuatro Vientos y Los Alcázares, y continuando por los ejercicios pertenecientes al curso informativo del Servicio de Aerostación, en Guadalajara, los días 12 al 21 del indicado mes y en consonancia también con lo para el caso propuesto por la mencionada Sección de Aeronáutica.

Tercera. Asistirán a los dos cursos de referencia los mismos coroneles que hayan sido designados para concurrir al conjunto de la Escuela Central de Tiro, debiendo presentarse el día 2 de agosto en Cuatro Vientos, para el primero; el día 11 en Guadalajara, para el segundo, y hallarse de vuelta en sus respectivos destinos el mismo día 21 anteriormente citado.

Cuarta. El personal que asista a dichos cursos disfrutará de la indemnización reglamentaria, con cargo a los créditos concedidos para cada uno de ellos por Real orden de 28 del mes de abril próximo pasado (*Diario Oficial* número 95).

Quinta. Los transportes del referido personal serán por ferrocarril y cuenta del Estado."

(Real orden de 6 de junio de 1923, *Diario Oficial* número 123.)

© Biblioteca Nacional de España

CURSOS DE INFORMACION PARA EL MANDO

"En atención a la necesidad que para los altos mandos representa el conocimiento de la forma y extensión en que deben hacer uso de los medios auxiliares que puedan tener a su disposición para el desempeño de las misiones que hayan de serles conferidas en campaña, el Rey (que Dios guarde) ha tenido a bien aprobar las siguientes instrucciones, que se refieren a la asistencia de generales de división y brigada a los cursos de información para el mando de los Servicios de Aviación y Aerostación, dispuestos por Real orden circular de 6 del actual (*Diario Oficial* número 123), que tengan lugar en el presente y sucesivos años.

Primera. A los referidos cursos de información para el mando en los Servicios de Aviación y Aerostación, que se celebren a partir de la fecha de la presente disposición, deberán asistir, además del personal de jefes que se disponga, un general de división o de brigada con mando de fuerzas, para cada una de las regiones o Capitanías generales, que oportunamente se designarán.

Segunda. El Estado Mayor Central tendrá en cuenta esta atención en la distribución del crédito total que se le asigna anualmente para

Vista parcial de la Base aérea de Sevilla.

atender a las necesidades de las diversas enseñanzas e instrucciones de conjunto que le competen, estableciendo turnos para sucesivos cursos entre las diferentes regiones y Capitanías generales de Baleares y Canarias.

Tercera. Los capitanes generales de las regiones e islas a quienes se ordene asistencia de generales, pondrán el mayor cuidado de que el nombramiento de los citados que hayan de asistir a estas enseñanzas sea hecho en lo posible en forma que, sin descuidar las necesidades de los diferentes servicios, turnen en sucesivos cursos todos los generales a sus órdenes.

Cuarta. Para el próximo curso dispuesto por la citada Real orden circular de 6 del presente mes (*Diario Oficial* número 123), y por no disponerse ya actualmente de las cantidades necesarias para cubrir estas atenciones, sólo asistirán, sin derecho a devengo alguno, aquellos generales, en número de cuatro como máximo, que lo deseen, en estas condiciones y lo manifiesten por conducto reglamentario al general jefe del Estado Mayor Central en el plazo de quince días, a partir de la fecha de esta disposición, los cuales serán designados por dicho Centro, dándoles preferencia por su empleo o antigüedad, y atendiendo a las mencionadas condiciones de uno por región o Capitanía general, a menos que no excedieran de dichos cuatro los peticionarios, en cuyo caso no cabría considerar restricción alguna.

Quinta. Los viajes de ida y vuelta para asistir a los cursos de los generales designados, tanto por ferrocarril como por vía marítima, se efectuarán por cuenta del Estado."

(Real orden de 19 de junio de 1923, *Diario Oficial* número 134.)

RECOMPENSAS

Se concede la medalla de Sufrimientos por la Patria al teniente de Artillería D. Antonio Lombarte Souza, por las graves heridas que sufrió a consecuencia del accidente de aviación ocurrido en Puerta de Hierro (Madrid) el día 1.º de febrero último.

La misma condecoración se otorga al teniente de Infantería D. Salvador Sediles Moreno, herido grave en el accidente de aviación ocurrido en el aeródromo de Getafe el 6 de febrero último.

(Real orden de 7 de junio de 1923, *Diario Oficial* número 124.)

Les ha sido concedida la medalla Militar a los capitanes del Servicio de Aviación D. José Carrillo, D. Rafael Llorente, D. Luis Moreno Abella (marqués de Borja), D. Apolinar Sáenz de Buruaga, D. Mariano Barberán y D. Juan Ortiz.

(Real orden de 7 de junio de 1923, *Diario Oficial* número 125.)

DISPONIBLES

"El Rey (que Dios guarde) ha tenido a bien disponer que el capitán de Infantería, piloto de aeroplano, con destino en el Servicio de Aviación, D. Alberto Bayo Giraud, cause baja en el mismo, pasando a la situación *C*) de las señaladas en el vigente reglamento de Servicio de Aeronáutica militar, quedando disponible en esta región."

(Real orden de 11 de junio de 1923, *Diario Oficial* número 128.)

DONATIVOS

"Vista la instancia que V. E. cursó a este Ministerio con su escrito de 30 de mayo próximo pasado, promovida por el Ayuntamiento de Guadalajara en súplica de la autorización para que dicha ciudad pueda regalar al batallón de Aerostación el estandarte adquirido por suscripción popular, concedido a dicho Servicio por Real orden circular de 15 de septiembre último (*Diario Oficial* número 208); el Rey (que Dios guarde) ha tnido a bien disponer se acepte el ofrecimiento y dar las gracias al referido pueblo por tan patriótico proceder."

(Real orden de 11 de junio de 1923, *Diario Oficial* número 128.)

AUTORIZACION PARA COMPRAS

"Con arreglo a lo que determina el apartado tercero del artículo 55 de la vigente ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, de conformidad con el dictamen de la Comisión permanente del Consejo de Estado, a propuesta del ministro de la Guerra y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al precitado ministro de la Guerra para que por el Servicio de Aviación se adquieran, por gestión directa, la gasolina, aceites, primeras materias y pequeños repuestos que necesite durante el primer trimstre del actual ejercicio."

(Real decreto de 13 de junio de 1923, *Diario Oficial* número 129.)

CONCURSO DE AVIONES

"Como resultado del concurso de aviones celebrado en el Aeródromo de Cuatro Vientos, autorizado por Real decreto de 3 de noviembre de 1922 (*Diario Oficial* número 247), y por lo que se refiere al lote del tipo de reconocimiento, el Rey (que Dios guarde) se ha servido adjudicar el premio al presentado por la casa Breguet, por ser éste el que ha llenado las condiciones exigidas por la Junta Técnica del Servicio de Aviación militar. Es asimismo la voluntad de Su Majestad que la adjudicación se efectúe a tenor de las bases dictadas para la celebración del referido concurso."

(Real orden de 14 de junio de 1923, *Diario Oficial* número 131.)

LICENCIAS

"Conforme con lo solicitado por el capitán de Ingenieros D. Antonio Rodríguez Martín Fernández, destinado en comisión en la Comandancia Exenta de Aeronáutica, el Rey (que Dios guarde) se ha servido concederle seis meses de licencia por asuntos propios, para los Estados Unidos del Norte de América; con arreglo a lo prevenido en la Real orden circular de 5 de junio de 1905 (*Colección Legislativa*, número 101), debiendo presentarse a los cónsules de España en las distintas poblaciones que visite."

(Real orden de 14 de junio de 1923, *Diario Oficial* número 131.)

CONVOCATORIAS.—AMETRALLADORES BOMBARDEROS

"El Rey (que Dios guarde) ha tenido a bien disponer se aumenten a 20 el número de plazas anunciadas para la convocatoria de clases e individuos de tropa aspirantes a ametralladores bombarderos por Real orden circular de 16 de mayo próximo pasado."

(Real orden de 15 de junio de 1923, *Diario Oficial* número 132.)

ENTREGA DE ESTANDARTES

Dando instrucciones para el acto de la entrega del estandarte concedido al Servicio de Aerostación por Real orden de 15 de septiembre último (*Diario Oficial* número 208), que se ha dignado apadrinar Su Alteza Real el Infante Don Juan, que tendrá lugar en Guadalajara el día 20 del actual y será honrado por la presencia de Sus Majestades y Altezas Reales.

(Real orden de 16 de junio de 1923, *Diario Oficial* número 132.)

PRACTICAS

"Vista la instancia promovida por el soldado del Tercio de Extranjeros D. Federico Armando Vidal y Vidal de Moragas, en posesión del título de piloto de aeroplano, expedido por la Federación Aeronáutica Internacional, en súplica de que se le conceda pasar a prestar sus servicios al de Aeronáutica Militar, el Rey (que Dios guarde) ha tenido a bien disponer que el referido soldado se incorpore al Aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid), con objeto de sufrir el reconocimiento facultativo y efectuar las prácticas como tal piloto, con arreglo a lo dispuesto en la Real orden circular de 2 de marzo de 1922 (*Diario Oficial* número 51.)"

Una calle de la Base aérea de Sevilla. A la izquierda, cocheras de automóviles.

(Real orden de 20 de junio de 1923, *Diario Oficial* número 137.)

OBRAS EN LA BASE AEREA DE SEVILLA

"Examinado el proyecto de "Locales para parques de efectos en la Base Aérea de Sevilla", formulado por la Comandancia exenta de Ingenieros de Aeronáutica militar, el Rey (que Dios guarde) ha tenido a bien aprobarlo y disponer que su presupuesto, importante 197.316 pesetas, de las cuales 191.996 pesetas corresponden al presupuesto de ejecución material, y las 5.320 pesetas restantes al complementario que determina la Real orden circular de 11 de agosto de 1921 (*Colección Legislativa* número 325), sea cargo a la dotación de los Servicios de Aeronáutica en el ejercicio 1923-24, autorizándose la ejecución por ges-

© Biblioteca Nacional de España

ción que establece el Real decreto de 4 de abril último *(Diario Oficial* número 74.)"

(Real orden de 23 de junio de 1923, *Diario Oficial* número 139.)

LINEAS AEREAS

Caducidad de autorizaciones para establecerlas.

"Por Reales órdenes de este Ministerio de 7 de febrero, 22 de marzo, 13 de mayo y 11 de noviembre de 1922 fueron autorizados los señores: Sociedad Anónima Otie, Compañía Española de Tráfico Aéreo, D. Joaquín Dávila y D. Francisco Rubio, para que pudiesen establecer las siguientes líneas aéreas, de carácter particular: Madrid-San Sebastián, Madrid-Irún, Madrid-Valencia de Alcántara, Madrid-Barcelona-Port Bou, Madrid-Sevilla, Madrid-Vigo, Palma de Mallorca-Barcelona-Valencia y Madrid-Cáceres-Badajoz, respectivamente;

Resultando que la última de las anteriores líneas debió ser instalada dentro del plazo de sesenta días, que se concedía en su autorización; y

Considerando que desde las fechas de autorización no han efectuado los interesados trabajo alguno encaminado a la puesta en práctica de las tres primeras de las referidas líneas aéreas y que el tiempo transcurrido ha sido con exceso suficiente para su total establciminto,

Su Majestad el Rey (que Dios guarde) se ha servido disponer que queden sin efecto las Reales órdenes de 7 de febrero, 22 de marzo, 13 de mayo y 11 de noviembre de 1922, por las que se concedían autorizaciones a los señores: Sociedad Anónima Otie, Compañía Española de Tráfico Aéreo, D. Joaquín Dávila y D. Francisco Rubio para establecer las líneas de carácter particular siguientes: Madrid-San Sebastián, Madrid-Irún, Madrid-Valencia de Alcántara, Madrid-Barcelona-Port Bou, Madrid-Sevilla, Madrid-Vigo, Palma de Mallorca-Barcelona-Valencia y Madrid-Cáceres-Badajoz, respectivamente."

(Real orden de Fomento, 20 de junio de 1923.—*Gaceta* del 22.)

INFORMACION

JUICIOS CONTRADICTORIOS

Por la Comandancia general de Melilla y para cumplimiento de cuanto dispone el artículo 43 del Reglamento de la Real y Militar Orden de San Fernando, aprobado por Real decreto de 5 de julio de 1920 (*Diario Oficial* número 145), se ha ordenado la apertura de juicio contradictorio para juzgar los méritos que hayan podido contraer el teniente de Caballería, observador de aeroplano, D. Enrique Montero González y alférez de complemento de aeronáutica, piloto, D. Ramón Ingunza Santo Domingo, muertos en el combate del día 28 de mayo próximo pasado.

Para la instrucción de este juicio ha sido nombrado juez el capitán del regimiento de Infantería de Melilla, número 59, D. Luis Pérez López Buzo.

También se ha abierto igual juicio contradictorio a favor del teniente coronel de Ingenieros, jefe de las fuerzas aéreas de Marruecos, don Alfredo Kindelán Duany, para juzgar los méritos que haya podido contraer en el combate del día 5 de junio próximo pasado en Tafersit y Tizzi-Azza.

Para instruir dicho juicio ha sido nombrado el coronel D. Félix de Vera Valdés.

MANDO

Mientras se restablece de la herida que sufrió el teniente coronel Kindelán, se ha hecho cargo del mando de las fuerzas aéreas de Marruecos el coronel jefe del Servicio de Aviación D. Jorge Soriano.

TERRENOS PARA LA BASE AEREA DE LEON

El día 7 del pasado junio firmó el Ayuntamiento de León la escritura de cesión al ramo de Guerra de los terrenos precisos para el establecimiento de una base aérea en La Virgen del Camino.

LA VUELTA AL MUNDO EN AVION

El subsecretario de Guerra de los Estados Unidos ha dado órdenes para que dos oficiales estudien el itinerario de un vuelo alrededor del mundo.

El Gobierno de la Argentina ha autorizado a la Intendencia para dedicar 30.000 pesos a la empresa proyectada por el aviador mayor Zanni de dar la vuelta al mundo en aeroplano.

Los aviadores militares portugueses, comandante Brito Paes y capitán Sarmento Beres, que hace tiempo realizaron el *raid* Lisboa-Isla de Madera, han organizado secretamente un viaje aéreo de circunnavegación con fondos de la Aviación militar y sacrificando sus fortunas personales. Los aviadores se proponen iniciar el viaje inmediatamente, autorizados por el Gobierno. La primera etapa será de 2.000 kilómetros, de Portugal a Trípoli.

El aparato se denomina *Patria* y tiene capacidad para 2.000 litros de gasolina y 1.400 de aceite, y podrá volar veinte horas.

El móvil de la iniciativa de los aviadores militares es anticiparse a los de otras naciones.

LA COPA MICHELIN

El capitán francés Girier ha ganado definitivamente la copa Michelin al comandante Vuillemin, que la detenta actualmente.

Girier ha tenido que cubrir los 2.820 kilómetros del itinerario empleando en ello veinte horas, cuarenta y un minutos y cincuenta segundos, a una velocidad media de 137 kilómetros por hora.

CREACION DE LA COPA BEAUMONT

El comodoro americano Louis D. Beaumont ha fundado una prueba internacional de velocidad, dotada con un premio de 200.000 francos, y ha encargado al Aero Club de Francia la organización del concurso.

Los 200.000 francos se distribuirán en dos objetos de arte de 25.000 francos cada uno, y dos primas en metálico de 75.000.

La primera prueba se celebrará en Istres el 14 de octubre, sobre un recorrido de 300 kilómetros, a cubrir sobre un circuito de 50.

Al vencedor se le adjudicará la primera prima de 75.000 francos, si cubre, por lo menos, 290 kilómetros.

La segunda prima, de igual cantidad, se reservará para el año siguiente.

Los objetos de arte los ganarán los dos pilotos que hayan hecho mayores velocidades en los dos años.

El Aero Club de Francia ha comunicado oficialmente a los aviadores españoles la creación de este premio, invitándoles a que hagan sus inscripciones en la Secretaría de esta entidad, *rue de François I, 35, en* París.

El plazo de inscripción se cierra el día 1.º de agosto.

EL PREMIO LAHM 1922

La Comisión del Premio Lahm ha donado el premio para 1922 al teniente Pelletier d'Oisy, del cuarto grupo de Aviación de Africa, por su viaje sin escala Túnez-París, efectuado el 6 de julio de 1922, en doce horas y quince minutos.

El aviador Pelletier d'Oisy ha hecho también los viajes Casablanca-Túnez en doce horas y diez minutos; París-Casablanca y Túnez-Ben-Gardane, Remada-Túnez.

El Premio Lahm está reservado a los franceses y a los extranjeros miembros del Aero Club de Francia que se distingan durante el año por el acto más interesante, no importando el modo de locomoción aérea que utilicen.

"RECORDS" MUNDIALES

Según la Federación Aeronáutica Internacional, los últimos *records* del mundo, homologados, son éstos

Aviación sin motor, altura (Francia), 545 metros. Ayudante Descamps, en Biskra, el 7 de febrero de 1923.

Velocidad sobre 500 kilómetros: teniente Alex Pearson (Estados Unidos). Velocidad, 270 kilómetros.

Velocidad sobre 1.000 kilómetros: tenientes H. R. Harris y R. Loockwood (Estados Unidos). Velocidad, 203 kilómetros a la hora.

Velocidad sobre 1.500 kilómetros: teniente H. R. Harris (Estados Unidos), 183,830 kilómetros a la hora.

Velocidad sobre 2.000 kilómetros: teniente H. R. Harris (Estados Unidos), 183,830 kilómetros.

Velocidad sobre 2.500 kilómetros: tenientes Cakly, G. Kelly y John A. Mac Ready (Estados Unidos), 115,600 kilómetros.

Velocidad sobre 3.000 kilómetros: tenientes Cakly, G. Kelly y Mac Ready (Estados Unidos), a 115.270 kilómetros.

AVIACION SIN MOTOR

En los Estados Unidos se ha creado un Comité, que preside Orville Wright, con el fin de dar impulso o los vuelos sin motor.

A este fin han enviado a todos los gobernadores de las distintas capitales unos cuestionarios para determinar los puntos donde se puedan celebrar estos concursos en mejores condiciones.

En el próximo otoño se celebrarán numerosos mitines con carácter de internacionales, de vuelo a vela, creyéndose que participarán gran número de franceses y alemanes.

LA FLOTA AEREA DE INGLATERRA

En contestación a preguntas del jefe laborista Mac Donald, el presidente Baldwin ha hecho en la Cámara de los Comunes importantes declaraciones sobre el aumento de las fuerzas aéreas. Baldwin manifestó que el Gobierno había decidido establecer una fuerza aérea de defensa capaz de asegurar al país contra cualquier ataque de la mayor fuerza aérea mundial. Esta fuerza se compondrá, en parte, de unidades militares regulares permanentes, y en parte, de reserva territorial. Constará primero de cincuenta y dos escuadrillas, que se compondrán de doce unidades cada una, a las que se añadirán otras treinta y cuatro. El ministro del Aire ha recibido instrucciones para llevar a la práctica inmediatamente estas decisiones. Después se ultimarán detalles, en previsión de la posibilidad de una subsiguiente expansión; pero antes de que se llegue a ningún aumento se volverá a examinar el problema en relación con las fuerzas aéreas extranjeras.

El presidente añadió que, de conformidad con las obligaciones que había contraído Inglaterra en la Liga de Naciones, el Gobierno inglés cooperará con gusto con los demás Gobiernos en la limitación de los armamentos aéreos con arreglo a las normas del Tratado de Wáshington.

Sir Samuel Hoare, ministro del Aire, manifestó que los gastos necesarios para estas unidades aéreas que van a construirse, por este año no excederán de medio millón de libras esterlinas. El importe de los gastos anuales totales no se desembolsará hasta dentro de cinco años, y se elevarán a partir de esa fecha a unos cinco millones y medio anuales de libras.

Lord Curzon repitió en la Cámara de los Lores las manifestaciones de Baldwin.

Sir Samuel Hoare, ministro de Aviación, ha dicho que el suyo es el único ministerio que aumenta sus trabajos e importancia este año y el venidero.

Ha pedido al país que no escatime nada de lo que significa defensa y seguridad contra ataques y agresiones del exterior.

Quiere ser franco. Actualmente no teme ataques de nadie, y mucho menos de los antiguos amigos y aliados. Pero como el Imperio británico es un gran Imperio, debe asegurar su defensa nacional. "Por más que seamos buenos amigos de todos—dijo—, y por buenas que sean nuestras relaciones con todo el mundo, no podemos dejar las costas de la Gran Bretaña expuestas a las agresiones hostiles, y no podemos vivir a merced de cualquier otro país del mundo."

FRANCIA AUMENTA SU PRESUPUESTO EN 50 MILLONES

La Cámara francesa ha aprobado, por 490 votos contra 69, un aumento de 50 millones en la partida del presupuesto de Guerra, destinada a la aviación.

VOLVNTAD.—Serrano, 48.—Madrid.—2.431
Grabador, CARRASCO

© Biblioteca Nacional de España