

INGRESO

EST - C18E26 5(T)
Carpeta n.º
Trabajo n.º 1

ESCUELA DE AERONAUTICA NAVAL

"TORPEDERO 4"

22

~~8~~ A

XXXX

~~MEMORIA~~

AH-335

A-CGN-19

Título.

~~SOBRE~~ VIGILANCIA Y OBSERVACION DE VUELOS DESDE LOS BUQUES DE GUERRA.

por el Teniente de Navio

Pascual Diez de Rivera y Casares , Marqués de Valterra

Comandante del "Torpedero nº 4", anexo á la Escuela .

Año: 1926

Escuela De Aeronautica Naval

" Torpedero 4 "

Memoria

sobre vigilancia y observación de vuelos desde los buques de guerra .

=====

Dado el destino que en la actualidad desempeñamos y por la natural importancia que el asunto tiene hemos elegido este tema para desarrollarlo en nuestra Memoria. Tarea difícil nos imponemos dado lo complejo del asunto y la falta de aptitudes de quien lo suscribe; con la única experiencia que pueda darnos la práctica constante de más de dos años ejerciendo la misión cuyo encabezamiento llevan estos apuntes: primero sirvien-

do de Segundo Comandante del "Audaz" y mas tarde mandando el "Torpedero número 4 "; buques que pertenecieron á la disuelta División de Aeronautica Naval y despues, anexo este á la Escuela de la mencionada Especialidad.

Con objeto de cumplir mejor mi obligacion, desde el dia que fui nombrado 2º del "Audaz" (asignado á la Aeronautica) he tratado de buscar y de leer libros y revistas nacionales y extranjeros que traten sobre el asunto. Uno de los paises donde se han hecho mas maniobras y ensayos, por no decir el que mas, y donde hoy dia tiene mayor incremento la Aviacion es en los Estados Unidos de America del Norte.

Muchos publicistas, profesionales unos y aficionados otros, tratan estas cuestiones en libros, folletos, revistas y aun en la prensa

diaria con verdadero lujo de detalles...."pequeños", pues lo realmente importante y de substancia se lo guardan para ellos (suponemos que por patriotismo) pero como en hacer pruebas y cosas gigantescas no se andan con economias en aquel pais, donde el dinero aseguran que les sobra, aunque no cuenten "todo" resulta interesantísimo leer lo que allí se escribe sobre Aviación en general. Se ocupan muy poco de la vigilancia y observación de los vuelos desde los buques, no sabemos si por no creerla la mas apropiada á tal fin, ó porque se reservan los resultados que han obtenido para que no se aprovechen de sus numerosos y caros experimentos los demas paises, el caso es que poco hemos encontrado de lo que buscabamos.

Los ingleses y norte-americanos parece que dan preferencia

cuando de observaciones y vigilancias de vuelos se trata, á efectuarlas desde el aire mismo, bien por medio de hidroaviones, dirigibles, ó globos cautivos empleando los buques como auxiliares muy importantes-eso si-de los aviones.

No obstante lo dicho no tenemos la pretension de haber leído todo lo que en America se ha escrito sobre el asunto, ni siquiera de haber recopilado lo que pudimos juntar en nuestras manos, pues ni estamos capacitados para ello ni la extension natural de este trabajo lo permite, pero sí declaramos que ^{de} aquellos escritos unido á las enseñanzas de nuestra Escuela de Aeronautica y de las impresiones oidas á compañeros y amigos con quienes buscamos trato para instruirnos en lo que nos interesaba hemos

sacado la fuente de informacion que nos guia al redactar estas ideas.

Es humano encontrar el material que uno maneja "falto de algo" porque por instinto se achacan las imperfecciones de la obra á los materiales antes que á uno mismo, y el creerlo asi demuestra entusiasmos y buena fe pues de ser los mecanismos perfectos al resultado que uno obtendria se le sacaria el máximo rendimiento, y llenariamos mejor nuestro cometido, ideal á que debemos aspirar constantemente. Aproposito de esto recuerdo que el Almirante Jellicoe, nada menos! al tomar el mando en Jefe de la Flota mayor que existió en el mundo y pertrechada en un pais como Inglaterra....dijo que si desgraciadamente tenia enseguida que entablar una ba-

talla importante seria un fracaso por no tener su Patria los Arsenales dispuestos para ello!....

Deseo hacer constar, aunque lo creo innecesario que todo cuanto exponga es opinión personal mia, sacada de cuanto he visto, leído y oído y que en nada se vea censura á la Escuela en que presto mis servicios, donde en honor á la verdad todo el mundo saca del escaso material de que disponemos el máximo partido posible arriesgando muchas veces además del prestigio personal, que al compararlo con el bien comun poco vale, la vida misma que despues de la Patria es para uno casi lo mas importante.

Para observar y seguir los movimientos de unos aparatos en

el aire, ó para descubrirlos mas rápidamente creemos que un buque de guerra no es el lugar mas apropiado para ello pues en general por la índole del buque (destroyers ó torpederos) carece de condiciones: con poca mar que haya se mueven mucho, no descubre desde ningun sitio gran horizonte, no es proposito para la colocacion de aparatos receptores de sonidos y en caso de accidentes aeronauticos puede prestar muy poco auxilio, pues no teniendo grandes "plumas" ni mucho espacio libre en la cubierta se limita a aquel caso á enviar un bote para recoger á los que iban en el aparato averiado y caido.

Repasando revistas y tratados que versan sobre Aeronautica Naval sacamos la impresion de que por la practica adquirida en esta Es-

cuela (que aun está en sus comicios) no hemos formado una opinion distinta de la que tienen en la materia que nos ocupa las grandes autoridades de Aviacion Maritima, pues contadas son las obras-repetimos-en que hemos encontrado algo, y siempre lo tratan de pasada sobre vigilancia y observacion de vuelos desde abordo de los buques de guerra.

Para el ordenado estudio del problema lo vamos á dividir en tres partes:

1ª vigilancia desde abordo, de vuelos en una Escuela de Aeronautica Naval.

2ª vigilancia desde abordo, en los vuelos de crucero y

3ª vigilancia desde abordo, de vuelos en tiempo de guerra.

Los tres servicios los hemos prestado numerosas veces.

Primera parte= La vigilancia de vuelos desde un buque de guerra en una Escuela de Aeronautica ^{es} á nuestro modesto modo de ver la menos eficaz de todas las que se pueden y tienen que practicarse durante la enseñanza y aprendizaje de los futuros pilotos de las aeronaves, incluyendo en esta denominacion todas sus clases.

Dado ^{que} el aprendizaje de los pilotos para hidroaviones se hace forzosamente sobre un área relativamente pequeña, la vigilancia de cada uno de los aparatos se ejerce con completa garantía desde lugares y observatorios apropiados que existen en la Base, en tierra, y colocando en varios puntos estratégicos del área marítima pequeñas embarcaciones rápidas que

tengan fácil comunicacion con los observatorios para el auxilio momentaneo del caido, la vigilancia aerea de los aparatos desde buques de guerra no puede resultar tan perfecta y casi podemos asegurar que en el extranjero no existe. Además cuentan aquellas Escuelas con embarcaciones apropiadas para ejercer el salvamento de los aparatos que amaran en malas condiciones; estas embarcaciones por lo general tienen mucha estabilidad de plataforma y algunas, potentes gruas y plumas para meter á bordo los aviones (ni que decir tiene que en nada se parecen á un torpedero), no necesitan excesiva velocidad pues para el salvamento del personal estan las gasolineras rápidas que acuden á donde se las envia desde la Base. No es procedimiento te-

ner embarcaciones cruzando constantemente durante los vuelos pues se necesitarian tantisimas para tener siempre alguna al lado del aparato que cayese, que su numero ademas de ser practicamente imposible de calcular molestarian y dificultarian los amerizajes de los aparatos, y si estos eran forzados probablemente aumentarian la catastrofe.

Quando alguna vez hemos hablado de la vigilancia aerea desde buques de guerra con Oficiales extranjeros siempre notamos su extrañeza y en cierta ocasion al hacer uno de ellos (Agregado Aereo de Embajada) varias reflexiones de por que no lo hacian asi en su pais nos dijo que en el Oficial de Marina aviador que comienza su aprendizaje aereo tienen

que sobresalir forzosamente dos cualidades, que no pueden tasarse ni cabe apreciarlas á ningun tribunal ni someterse á ningun reglamento con leyes fijas, debe tener dijo resumiendo: una afición incommensurable á la Aviación y una decisión muy grande ydespues de una ligera pausa terminó con una frase, que compendiaba todo lo que de golpe se le representaba en su cabeza y él queria decir: Hay que tener presente que la Aviación es de por sí una cosa en su esencia "sporting".= No me atrevo á traducir esa palabra por no encontrar la nuestra verdadera que exprese todo lo que aquella significa en sí, y lo que queria decir en el momento que nuestro amigo la aplicó dada la énfasis con que fué pronunciada.

Es indudable que hay palabras en los idiomas que no tienen traducción real "equivalente" á ninguna otra lengua, y en la nuestra tan rica en vocablos tenemos muchas, viniendo la primera á mi cabeza la palabra "curse"; como traduciría yo á un idioma extranjero, si tuviese necesidad la palabra "curse" tan castiza y de tan vária significación en nuestro País ? Permitaseme esta digresión, que aunque parezca "parte" de lo que estábamos tratando, no lo es si con ella he logrado dar realce y llamar toda la atención que deseaba á la importancia capital que le dan los estudios maestros del país que va á la cabeza de la navegación (aerea y marítima) al "sportmanship" en Aviación.

Al ingresar el alumno (Oficial de Marina) en la Aeronautica Naval, siguió diciendonos nuestro comunicante, despues de ser dado por útil en el reconocimiento médico es cuando se empieza sobre él por los "tecnicos" que le han de enseñar, un verdadero y continuo examen, una observación constante de dia y de noche (llamandonos la atención que nos dijo se fijaban hasta como dormia y si soñaba), por todo ello se recomienda que los alumnos sean internos en la Base de la Escuela de Aeronautica y que vivan intimamente con sus profesores. Estos deben ser muy hábiles y de gran intuición pues no pueden tener reglas fijas para sus alumnos, cada uno necesita un modo especial de ser tratado y enseñado, necesita un método particular, adecuado ,

según sus nervios, aficiones y temperamento; cada hombre, como cada mujer (por allá también vuelan) son un "tipo" distinto, en lo único que todo maestro debe de estar conforme y esto es quizás la única regla fija de todo profesor de Aviación Naval, es en fomentar hasta un máximo en el alumno su "sportmanship" y su "esprit de corps". Para ello tienen en sus Bases magníficos campos de sports, de diversos juegos, y forman entre profesores, y alumnos (aunque sean clases ó marineros) mezclados, verdaderos equipos que diariamente se disputan premios y trofeos á que dan gran importancia los jugadores porque desarrollándose sus músculos y su espíritu adquieren ó perfeccionan esa destreza que debe ser innata en el joven aviador .

Teniendo ese concepto de la enseñanza aerea se comprende que al alumno que realiza sus primeros vuelos no le pongán buques de guerra á vigilar sus "proezas" pues le quitarían emoción (valga la palabra) si supiese que tenia debajo un barco, cruzando constantemente y una dotación cuya única misión era mirarle para recogerle en su caída. Esto, aparte de la superstición que tuviese el novel piloto, le restaba grandeza al acto arriesgado y hasta romántico que aquel ejecutaba, y como precisamente "eso" es lo que tratan de fomentarles, de aqui que no se empleen en aquella Escuela la vigilancia y observación de vuelos desde los buques de guerra. Solo se emplean buques á ese efecto cuando se trata de raids de globos libres.

En las excursiones de nuestros dirigibles á Baleares, y otros puertos también son necesarios los torpederos, como precaucion, por si ocurriese el caso poco probable de que sufriesen aquellos averias en todos sus motores y quedasen á merced del viento.

Creemos sinceramente que se debia adquirir por esta Base un tren completo de salvamento de aparatos (traer buzos especializados) y dotarla de remolcadores (para llevar los blancos en ejercicios etc.) y demás elementos.

Es indispensable á nuestro juicio que en la Escuela, como aqui sucede, haya un par de torpederos por lo menos (mejor serian tres ó cuatro para formar escuadrilla y hacer entre si sus ejercicios y lanzamientos)

2ª parte= La vigilancia y observación desde abordo en los vuelos de crucero creemos que es la única eficaz que puede realizarse.

El verificarse estos raids sobre grandes extensiones de mar hace que sea imposible el que pueda ejercerse otra vigilancia distinta, con el éxito que esta.

El ser los pilotos que tripulan los aparatos en estos largos vuelos gente avezada en su oficio, pilotos ya formados, hace que no tenga la importancia de que hablamos en la "1ª parte" el que crucen algunos buques bajo la ruta á seguir por los aparatos aereos, no quitando á la hazaña emoción ninguna; ni disminuye mérito á los que la ejecutan, contribuyendo por el contrario á dar tranquilidad moral á los emprendedores y convir-

tiendo una cosa inhumana (cual seria un Estado que consintiera se lanzasen al espacio unos cuantos subditos suyos sin amparo ninguno) en un acto heroico, humano-y como diria aquel extranjero á que antes aludimos, verdaderamente "sporting".

Estos son á grandes rasgos la diferencia esencial entre la vigilancia de vuelos que estudiamos ~~que estudiamos~~ en la 1ª parte, en una Escuela de Aeronáutica, y la que ahora tenemos entre manos, de vuelos sobre "alta mar," que no nos parece apropiado llamarlos vuelos "de altura".

La vigilancia de vuelos con buques es en la que realmente confían los intrépidos aviadores en sus grandes "vuelos de crucero" pues aunque suelen llevar en los aviones Telegrafia sin Hilos y palomas mensa-

jeras toman estos recursos como medio secundario para obtener el fin, que en caso de accidente es ser socorridos por el buque. La T.S.H. no es muy de fiar sobretodo si hay que utilizarla para decir que existen averias en el avión, y no hay que mencionar siquiera como quedará aquella si el aparato toma agua violentamente por resultas de algun accidente.

Por estar muy reciente el grandioso raid realizado por los españoles entre Palos y Buenos Aires, no necesito extenderme en consideraciones sobre estos vuelos y en la mente de todos está como se organizó la vigilancia con los buques de nuestra Marina, "Alsedo" y "Blas de Lezo" sin los cuales no hubiese podido tener feliz término la epopeya aerea. Noble es recordar aqui que asi lo reconoce el organizador y director de

aquella.

Me es gratisimó mencionar los nombres de estos dos buques, pues sobretodo el primero de ellos hizo que sus navegaciones constituyesen otra verdadera hazaña sin igual hasta hoy, tan digna de perpetuarse como la del "Plus Ultra" por los que somos profesionales y comprendemos el esfuerzo enorme que representa en personal y material lo realizado por las dotaciones de los susodichos buques españoles.

Creemos interesante dar algunas ideas de las instrucciones que el Almirantazgo inglés dé á los barcos mercantes que naveguen en las proximidades, ¿ cuya derrota corte la ruta á seguir por aviones que hacen algun raid. Empiezan estas diciendo que el responsable de todo cuanto suceda

al avión siempre será el oficial mas antiguo que lo tripule. Al notar que el hidroavión tiene irregularidades en su vuelo y que acaba "tomando" agua de un modo mas ó menos violento, deben hacerse las siguientes observaciones al acercarse al aparato:

- 1º Rápida inspección ocular del estado de flotabilidad del avión
- 2º La distancia á que se encuentra de la costa
- 3º Estado actual del tiempo y probable que vendrá, de mar y viento.
- 4º Naturaleza del aparato, tamaño y resistencia probable para meterlo á bordo.

Si el aparato caído está en condiciones de flotabilidad suficiente para aguantarse en la mar el tiempo necesario para que llegue un

barco de salvamento del puerto mas proximo, antes de que se haga de noche, debe de llamarse á dicho puerto por T.S.H. dando el máximo de detalles sobre el estado de los tripulantes y del hidroavión, condiciones de mar y viento, y por supuesto su situación con la mayor exactitud. Si el aparato ofrece todo genero de garantias para aguantarse en la mar hasta la llegada del buque que lo ha de salvar, el barco de vigilancia ó el mercante que lo encontró puede seguir su rumbo; pero si el hidroavión averiado tiene la menor ~~la~~ duda de poderse aguantar en perfecto estado hasta que se éche la noche encima ó vengán á recogerle, debe la embarcación sostenerse sobre su máquina sin perderlo de vista. Si la noche llega y no aparece ningún barco

apropiado para el salvamento debe el barco patrulla ó mercante prestar su modesto auxilio.

Si por el tamaño del hidro, y resistencia de sus materiales se puede izar á bordo y dejarlo sobre cubierta, debe de hacerse esto, improvisando como se pueda una cábría ó pluma y haciendo una braga que sujete al hidro por su sección central ó la de mayor resistencia. Si el hidro averiado tiene fuerte casco y el estado de la mar lo permite se procurará remolcar al aparato, sujetando el remolque en un punto situado hacia el centro de la "roda" del hidro; gñeralmente si el hidro es para hacer largos crueros volando sobre el mar, tendrá su casco un gancho debidamente acondicionado para que le dén el remolque, que muy bien puede ser en este

caso un cable de acero. Se recomienda sin embargo, que se le dé remolque con una estacha á poder ser de abacá, y que esta no tenga de mena más de dos pulgadas, para que en un momento dado, si cualquier circunstancia lo exigiese, pudiese picarse facilmente con una faca corriente de marineró, desde el

avión . Si el casco no es muy resistente, no estará preparado para remolques y habrá que improvisar con un estrovo sujeto al casco el gancho que no tiene, y luego tirar de él para darle remolque con una estacha "no metálica", por la razón antes apuntada. Siempre quedará dentro del hidro una persona por lo menos (que debe ser su Jefe), para pilotar el aparato y mediante un sistema de señales claro y conciso indicará al que mande el bu-

que patrulla ó mercante, ahora remolcador, si va muy deprisa ó muy despacio ó á la banda que deba gobernar.

En general, si el hidro & que se presta auxilio es de los grandes y el mar está en calma se le puede remolcar á una velocidad de 10 millas por hora, pero si el aparato es débil no se debe nunca pasar de las 5 millas horarias. La longitud del remolque debe ser tal que entre remolcador y remolcado haya tres crestas de ola, de este modo el hidro tendrá muchas probabilidades de no meter nunca su proa debajo del agua, cosa que puede ser funesta si se trata de un biplano con alas bajas. Si hay personal bastante no deben de amarrarse los extremos de la estacha remolque sino

llevarlos sujetos sobre vuelta siempre en la mano.

Si el hidro se mete abordo deben de embragarse por separado los motores y el casco, aunque el aparato no se desarme y suba todo á un tiempo; las tiras tesas por igual se sujetarán todas á las de la braga matriz que por debajo del casco suspenda todo el conjunto. Una vez sujeto y embragado se pueden desmontar las alas. Si estas se quitan á flote, no hay que olvidar que al separar las bajas, y por tanto no apoyar sus flotadores en el agua, el aparato tiende rápidamente á dar la voltereta dado el peso alto y desproporcionado de los motores.

Los tanques de gasolina, lo mismo que el aceite, deben de vaciar-

se en cuanto se pueda, esto además de evitar posibles agravaciones al accidente ya sufrido, hará que se forme alrededor de las embarcaciones de salvamento una zona tranquila sobre la superficie de la mar que facilitará en parte los trabajos. Hay que tomar grandes precauciones con los cigarrillos cerillas y las chispas de las chimeneas para lo cual se tendrá muy en cuenta la dirección del viento.

Las instrucciones á que aludimos terminan diciendo que en todos los raids se procurará siempre que vayan por parejas los aparatos, pues uno á otro se vigilarán constantemente y hasta de momento pueden prestarse un rápido auxilio debiendose tener muy presente que el avión

que auxilie al otro no debe de parar sus motores aunque se pose un buen rato en el agua.

Todos los aparatos que se preparen para hacer un viaje largo deben llevar además de la T.S.H. varias parejas de palomas mensajeras, estas pueden ser tan útiles á los tripulantes del avión como un barco que los vea caer (si cabe la comparación), pero para el caso de que los aviadores, por el accidente nó se puedan valer, es necesario que los tripulantes de los buques patrullas esten familiarizados con el trato que necesitan las inocentes palomas. Suele por tanto el Almirantazgo proveer de las útiles mensajeras á los buques mercantes que durante sus navegaciones se encuentren próximos á la derrota del raid y aconseja muy encarecidamente se

hagan prácticas y se entrenen las dotaciones de hidros, buques patrullas y los citados buques mercantes en el modo de como hay que coger las palomas para no lastimarlas y como se deben de soltar. Los mensajes que lleven están impresos en papel muy fino (tambien lo suministra el Almirantazgo) y en ellos hay que llenar los claros que tienen poniendo con letra muy clara (por lo menos): "quien los envia", "la fecha", "accidente de que se trata", "hora", "latitud y longitud del lugar del suceso" y por supuesto "estado del personal". De poder ser se escribirá con una tinta especial, inatacable por el agua, por lo que es conveniente llevar la correspondiente estilográfica. Tambien se dan instrucciones de como se envia el mensaje. Para demos-

la
trar seriedad é importancia que se dá á todo esto, terminaremos diciendo
que los mensajes de que hablamos estan encabezados con las armas reales
y el emblema de las "Reales Fuerzas Aereas - Servicio de Palomas Mensaje-
ras" y en su pié llevan un ruego afectuoso al que recoja la paloma, de que
deposite el mensaje que transportó el volátil á la Oficina de Telégrafos
más próxima.

Hablando de nosotros, recuerda el que suscribe, la dificultad
que hubo, en los últimos accidentes de aviación ocurridos en el puerto de
los Alfaques, al meter los restos de dos "Saboias" pequeños en el guarda-
pesca "Marinero Cante", con una cábría que se improvisó. En el Torpedero fué

de todo imposible acomodar ni uno.

En la maniobra de izarlos abordo, no obstante los cuidados con que se hacía, y la gente de que disponíamos, se terminaron de romper los pedazos grandes que quedaban de los cascos de los hidroa, y aunque nunca hubo esperanza de arreglarlos por lo rotos que estaban hubiese sido imposible meterlos aborde sin romper, caso de estar enteros ó aprovechables; los motores fué lo único que se pudo utilizar.

Como todo estaba destrozado al acercar al "Cante" aquel conjunto deforme de casco, motores y alas, estas se terminaron de desprender y los motores que estaban fuertemente empotrados en sus caballetes dieron la vuelta

casi del todo, y no quedaron invertidos completamente, con la exposición de pérdida total, por que con los cables, tirantes, montantes, arbotantes y las telas se formó un "enredijo" que aguantó "aquello" y con mucho cuidado y trabajo se logró recoger todo y meterlo á bordo para trasladarlo á la Base de Barcelona.

Las alas aunque rotas hubo que acuchillarlas una vez colgadas, para que dejasen salir el agua.

El aumento considerable de peso que todo tenia por estar empapado y anegado de agua dificultaba sobremanera los trabajos. La cábría hubo que reforzarla varias veces y la faena deshacerla y empezarla de nuevo ^{veces} diez veces. Tardamos ocho dias en todo ello y fué verdaderamente providencial

que el tiempo en el mes de Marzo no nos estropeará la faena. De haber ocurrido los accidentes en alta mar ó con mal tiempo, ó de venir este durante el salvamento que duró varios días con sus noches, seguro se pierde el material que íbamos á salvar.

Nos confirmamos más en la idea de que lo más caro para salvar este material tan delicado es no comprar un tren de salvamento adecuado y completo, por mucho que pidan por el mismo. Los aprovechamientos de embarcaciones no construidas exprofeso para ello resultan carísimos; pues todo se rompe, además de exponer muchas veces á un grave accidente al personal que trabaja en el salvamento.

Para terminar esta 2ª parte de la Memoria, citaremos parte del relato que hace el celebre "Air Commodore" C.R. Samson, Jefe que fué durante mucho tiempo de las Fuerzas Aereas Inglesas del Mediterraneo . Al describir las maniobras aereas que hicieron, dice que en uno de sus vuelos, de Malta á Bizerta y Gibraltar pasando por Argel y Orán, no quiso buques patrullas, dado que en el Mediterraneo se encuentran barcos con frecuencia. Con el humorismo propio de un inglés nos relata las mil peripecias que le sucedieron, pero al fin con éxito llegó á Gibraltar. En el viaje de regreso, pensó hacer noche en Orán y seguir al dia siguiente para Bizerta via Argel. Esta vez no tuvo suerte, encontró malos tiempos de todas elases; se vió obligado á tomar

agua en un mar muy agitado á unas 15 millas de Beni-Sof y allí esperó hasta que les divisó un velero, único barco que habian visto en la ruta y que afortunadamente tenia motor auxiliar; al cabo de dos horas de pasar grandes apuros los pudo ^{remolcar} hasta puerto.

A los pocos dias, una vez arreglados los pequeños desperfectos del "Venus" (asi se llamaba el avión) se remontaron de nuevo para proseguir el viaje, pero la mala estrella continuó con el Commadore Samson y tuvo que amarrar otra vez no muy lejos de Beni-Sof, por averia en un motor y con el que les quedaba sano navegaron de mala manera hasta llegar al punto de partida. Desde allí en la misma madrugada comunicó por teléfono con su Consul de Orán quien le participó que ni él ni el Jefe francés

de la Base aerea habian dormido en toda la noche, que departieron juntos sentados en una silla, pensando en ellos y que habian salido destroyers y torpederos desde Orán y Gibraltar á prestarles auxilios pues dado el estado del viento y de la mar y el tiempo que estaban sin noticias tenian por descontado que el "Venus" y sus tripulantes se habian perdido. El "tiempo" cayó algo; llegó un torpedero francés y tomando el hidro á remolque trató de conducirlo hasta Orán pero como el casco del "Venus" (no obstante ser un "flying-boat" del ultimo tipo y soberbia construcción) estaba quebrantado y se empezaba á hundir decidieron sus tripulantes trasladarse al torpedero. Como el estado del mar no permitia que el buque echase un bote al agua pa-

ra transbordar al mismo á los tres ingleses acordaron que se acercase el torpedero francés al extremo de un ala del hidro y por ella pasasen los aviadores. Despues de varias intentonas al fin lo consiguieron pero el hidro que ~~de~~ó muy mal parado. Una vez todos á bordo acordaron regresar á Beni-Sof, donde llegó el hidro sin hundirse. A los pocos dias llegó un destroy-er inglés con una batea á remolque para colocar sobre ella el hidro. Cuando la mar amainó y todo parecia que les sonreia pusieron su "aparato" sobre la batea y el destroyer-remolcador se hizo á la mar tan confiado para Orán, pero á las pocas horas les sorprendió un fuerte temporal y despues de poner en peligro al destroyer uno de los golpes que le dió el remolque, de-

cidieron arrumbar de nuevo á Beni-Sof, más al tomar de la otra vuelta, en la
atravesada, el "Venus" fué lanzado por la borda al mar y con gran pena lo
vieron perderse. Así terminó aquella triste odisea, pero hace notar el Co-
modoro Samson que la pérdida del hidro no fué debida á un accidente de vue-
lo.

Aconseja el tan repetido Comodoro Samson que en esos raids
preparados (de maniobras) siempre deben llevar "cerca" un buque a propósito
para recoger los aviones si tienen avería- y poder conducirlos cómodamente
en su bordo.

!!!!!!!!!!!!!!!

3ª parte. = La vigilancia desde abordo, de vuelos en tiempo de guerra es indudablemente la única posible, la mas segura y eficaz y la consideramos completamente indispensable.

La parte moral que tanto influye en todos los actos de la vida, no es ajena ni mucho menos en el manejo de las distintas armas para combatir y creemos que donde se manifiesta con toda su intensidad es precisamente en la Aviación, pues por ser en ella en el momento del ataque "todo" casi individual, debemos procurar para que el resultado sea satisfactorio y eficaz que el "individuo-máquina" que la maneja, á ser posible solo piense en apuntar y lanzarse al ataque. Para ello hay que garantizarle cuanto se

pueda la retirada, y si esta no logra efectuarla con éxito por sí solo, debido á las mil causas que se lo pueden impedir debe de haber algún ó algunos buques que le recojan en su caída. En una palabra, hay que protegerle cuanto se merece. En honor á la verdad es difícil hacer blanco en un avión y casi nunca se les dá en un sitio "vital"....pero ay! del que resulte alcanzado.

En nuestra guerra de Marruecos en donde tantas heroicidades efectuaban á diario los aviadores que constantemente hacian arrojarse de sus vidas, pidieron los Militares de tierra á Marina que se les diera vigilancia en sus vuelos sobre el mar y asi se hizo, con los ^{buques} de que podiamos disponer. En la Aeronáutica Naval, prestamos este servicio los Torpederos

numeros "4" y "13", y las lanchas-gasolineras "H-2" y "H-4".

Para demostrar lo que pretendemos sobre eficacia de vigilancia por buques de guerra, firmemente creemos es mas elocuente que todo cuanto pudiesemos escribir, copiar á continuación los Partes de Campaña de la jornada heroica para la Aeronáutica Naval (del 2 de Octubre de 1924) donde ésta recibió su bautismo de sangre.

Por ser el Oficial-Comandante que suscribe uno de los actores del combate de aquel memorable dia, se limita á copiar los dichos "partes", á continuación, sin hacer comentarios sobre los hechos.

Copias

de los PARTES DE CAMPAÑA del combate del 2 de Octubre de 1924

acaecido en la playa de TIGUIZAS (Ceuta).

XXXXXXXXXX

1º. Del Sr. Jefe de la División Naval de Aeronáutica al Excmo. Sr. Comandante General de las Fuerzas Navales del Norte de Africa.

2º. idem. idem. idem. idem.

3º. Del Alférez de Navío superviviente del hidro al Sr. Jefe de la División.

4º. Del Comandante del "Torpedero 13" al Sr. Jefe de la División.

5º. Del Comandante del "Torpedero 4" al Sr. Jefe de la División.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Jefatura.

Exemo. Sr. Comandante General de las Fuerzas Navales de África.

Exemo. Sr.

A reserva de transmitir á V.E. oportunamente los partes que me den los diversos actores en el episodio que ha conducido á la muerte del Alférez de Navio de este servicio D. Jorge Vara (q.s.g.h.), tengo el sentimiento profundo de reiterar á V.E. la noticia comunicada por radio de su fallecimiento y darle cuenta de las causas que lo han producido.

Esta mañana, cumpliendo las órdenes de V.E., distribuí el servicio

asignando dos hidros al bombardeo de demolición de las posiciones abandonadas, auxiliares de Uad-Lau y otra pareja á la que dí las instrucciones de recorrer la costa hasta la Gomera en exploracion del camino del litoral, de vigilar si habia alguna embarcacion escondida en cuevas etc.ó detrás de Isla Iris y en general de las novedades que se descubrieran en la costa. Designé para tripular la pareja de S-16 bis de exploracion á los Alfereses de Navio Diaz Dominguez y Vara del L y al del mismo empleo Charlo y un marinero mecánico al J ordenándoles llevaran ametralladoras municionadas y diez bombas cada aparato; situé al Torpedero 13 entre Uad-Lau y Pescadores, el 4 en Uad-Lau y las Lanchas H-2 y H-4 convenientemente espaciadas. Salíó

la pareja poco después de las once y media de Rio Martin y á la altura de la posición abandonada de Tiguisas, próximamente al medio día, al hidro L, que iba delante, le faltó el tubo de gasolina al carburador, quedando el aparato instantáneamente sin combustible y maniobrando muy bien el piloto que picó y abrió lo más posible de la costa, aún á riesgo de amarrar mal, atravesado el viento, para separarse de la playa, pues volaba bajo y muy cerca del litoral. Cuando el hidro pareja J vió la maniobra del L, picó, le dió vueltas y lo reconoció, no encontrándole novedad, por lo que fué á buscar al buque mas próximo, Torpedero 13, haciendo la señal convenida de darle vueltas y señalar una dirección, señal que interpretó inmediatamente el Comandante Vizconde de Priego, arrumbando á Tiguisas y poniendo á prevención su buque

en zafarrancho de combate al ver el hidro cerca de tierra; el hidro J llegó naturalmente de regreso á Tiguisas antes que el Torpedero y pudo apreciar que desde la playa un grupo de moros estaba haciendo fuego de fusilería al aparato, estando este defendiéndose con sus ametralladoras, además de para repeler la ofensa, por haber notado que estaban echando al agua los enemigos un cárabo con intención de apoderarse del aparato, que la mar y el viento iba aconchando sobre la playa; el Alférez de Navio Charlo con el aparato J bombardeó al enemigo y lo dispersó, el Torpedero 13 llegando y disparando con su artillería y después con toda su fusilería, así como los Alféreces de Navio Vara y Diaz Dominguez con las ametralladoras del aparato lograron imponerse al fuego enemigo, hecho á poca distancia, ejecutándose, sin embargo,

con fuego todavía la faena de cojer el Torpedero 13 el hidro á remolque. Cuando este Torpedero llegó á Tiguisas el Alférez de Navio Vara estaba ya herido y probablemente muerto, después de haber disparado con las ametralladoras, en su puesto de observador. Fué sin embargo transbordado al Torpedero 13 y luego al 4 que, mandado por el Marqués de Valterra oyó las detonaciones y acudió inmediatamente á Tiguisas y, en zafarrancho de combate, con su artillería, ayudó eficazmente á contener al enemigo.

El Torpedero 13 remolcó el hidro L á Uad-Lau, el Torpedero 4 condujo por mi orden el cadaver del Alférez de Navio D. Jorge Vara á Ceuta y el hidro J pilotado por el Alférez de Navio Charlo vino á darme cuenta, saliendo el "Dédalo" primero en busca del médico del "Cataluña", después en

demanda del Torpedero 4 por si cabia todavia prestar algun auxilio á Vara y mas tarde á Uad-Lau á recoger el aparato L que está acribillado á balazos, que ofrece manifiesta la averia en el tubo alimentador que ha producido la desgracia que pone en evidencia el haber agotado sus ametralladoras las municiones, apesar de estar una atorada.

He nombrado Juez del expediente abintestato al Alferoz de Navio Galán y he dado cuenta de ello á la Autoridad jurisdiccional.

El bautismo de sangre en campaña del servicio de Aeronáutica Naval, ha sido respondiendo todo á la previsión y cumpliendo todos con su deber y el nombre de la victima D. Jorge Vara, que nos lega un honor para la Marina y para su Aeronáutica y el comportamiento de todos evitando que el

aparato L cayese con su dotación en poder del enemigo, constituirá un símbolo para nosotros, enseñándonos cómo se alcanza el honor y la gloria como producto natural y sin esfuerzo alguno, sólo cumpliendo todos con el deber.

Dios guarde á V.E. muchos años.

Abordo "Dédalo" en la mar 2 de Octubre de 1924.

(Firmado)=Pedro Cardona=(rubricado).

(Hay un sello que dice : "División Naval de Aeronáutica- Jefatura").

!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

División Naval de Aeronáutica

Jefatura

=====

Excmo. Sr. Comandante General de las Fuerzas Navales de Africa.

Excmo. Sr.

Tengo el honor de elevar los partes que á mi han entregado el Al-
ferez de Navio D. Juan Diaz Dominguez, Oficial superviviente del hidro S-16
bis L y los Comandantes de los Torpederos 4 y 13, relatos que en su funda-
mento coinciden con el que elevé á V.E. en el primer momento, excepto en a-
preciar la intervención del Torpedero 4 que fué más activa y eficaz de lo

que pude en el momento apreciar, pues no supe entonces, como de ello estoy hoy plenamente seguro, que interpuso el Comandante Sr. Marqués de Valterra su buque entre el enemigo y el hidro, batiendo á aquél para que el Torpedero 13 pudiera abrigado hacer el salvamento del aparato y su personal, acción que estimo distinguida, como las de los Oficiales que dotaban el hidro L y la del Comandante del Torpedero 13 y dotaciones de ambos.

Y á los efectos del Artículo 14 del Reglamento de Recompensas en tiempo de guerra lo manifiesto á V.E.

Dios guarde á V.E. muchos años.

Abordo "~~Dedalo~~" en la mar 9 Octubre de 1924

(hay un sello de la Jefatura).

(Firmado)=Pedro Cardona=(rubricado)

Sr. Jefe de la División Naval de Aeronáutica

El Alférez de Navio que suscribe, dá parte á V.S. de lo que sigue: El día dos del corriente mes, á las once y media de la mañana próximamente, salió pilotando el aparato "SABOIA" L" acompañado de otro del mismo tipo, "J" pilotado por el A. de N. Felipe G. Charlo, para efectuar el reconocimiento de la costa, hasta cala IRIS, así como, el del camino terrestre, que va de Uad - Lau, á ésta.

Ambos aparatos iban, con su equipo de guerra completo, llevando como observadores, respectivamente, al A. de N. Jorge Vara y mecánico Antonio Alegria.

Encontrandonos sobre la playa de "Tiguizas" á unos 200 m. de

altura, me ví obligado á tomar agua, por una brusca parada del motor, haciéndolo sin novedad á unos 400 m. del punto de la costa más cercano.

El enemigo que al observar la maniobra se había dado perfecta cuenta de que el aterrizaje era forzado, dada la escasa distancia, que los separaba del aparato, rompió el fuego sobre él, consiguiendo tocarlo sin consecuencias, cuando aún estaba en el aire.

Inmediatamente después de tomar agua, y mientras el hidro parece dando vueltas trataba de averiguar las causas que nos habían obligado á ello, el A. de N. Vara, que en su papel de Observador, enseguida se dió cuenta de la situación comprometida, en que el aparato se encontraba, por

no haber podido estirar más su planeo, empezó á hacer uso de las ametralladoras, para impedir que el enemigo, consiguiera botar un cárbato con el que trataba de apresar el aparato creyendolo indefenso.

Una vez conseguido su objeto, volvió á su puesto en el aparato con el fin de no malgastar las municiones, durante el tiempo que los Torpederos, avisados por el Hidro pareja, tardaran en llegar, ya que el enemigo aumentaba en número, é intensificaba su ofensiva.

Por dos veces más, el enemigo trató de repetir la operación, haciéndoles fracasar en su intento, nuevamente, la serenidad y certera puntería del citado A. de N. que aprovechaba los momentos de confusión é incerti-

dumbre que ocasionaba en el enemigo, con sus disparos para ponerse de acuerdo conmigo, sobre el modo que emplearíamos, para destruir, incendiar,
en una palabra, inutilizar el aparato antes que cayera en poder del enemigo, pues el viento W N W que reinaba, unido á la corriente arrastraban el aparato en una dirección que no podría rebasar la punta E. del valle de "Tigui-zas".

Todo esto era naturalmente para el caso poco probable de que los Torpederos, por algun motivo ajeno á su voluntad, tardasen en llegar más que lo calculado por nosotros.

Como durante este tiempo el Hidro pilotado por Charlo, despues

de avisar á los Torpederos, volvió en nuestro socorro, dejando caer sus bombas sobre los grupos enemigos, que se habian ido engrasando de un modo considerable consiguiendo ponerlos en fuga, tuvimos un nuevo respiro que aprovechó Vara, para tratar de averiguar el origen de la avería del motor, y comprobar, si era posible aun que fuera de momento, remediarla con el fin de salir del alcance del fuego.

Cuando se veían en el horizonte los Torpederos que se acercaban á toda fuerza, y el Hidro "J". no tenía mas bombas aunque siguió durante algún tiempo, engañando al enemigo con sus fintas, éste que rápidamente apreció la situación intentó nuevamente echar al agua sus botes pero Vara

que tenía perfectamente previsto este caso, y que había soportado, una verdadera lluvia de balas, sin contestar, con el fin de no realizar sus economías, hasta llegado este caso, cuando fué por tercera vez á emplear sus ametralladoras, se sintió herido, cayendo al fondo del aparato; al intentar yo socorrerle, me contuvo con su serenidad que duró tanto como su conocimiento y su vida, para hacerme depositario de sus últimos deseos, entre los cuales figuraba en primer lugar, que tuviera suerte, para poder resistir, con las escasas municiones que él sabía me quedaban, hasta la llegada de los Torpederos que por segundos veíamos aproximarse, y que ya habían abierto el fuego de cañon y fusil contra la playa.

Momentos después de prestar á Vara, los únicos auxilios que de momento se me ocurrieron, cuando empezaba á defenderme con las ametralladoras ví que llegaban los Torpederos uno de los cuales el nº 4 (que fué el segundo en llegar,) me dejó á sota fuego, mientras el otro (el 13) sin dejar de tirar y despreciando el fuego enemigo con toda tranquilidad arrió su bote dándome un remolque que nos sacó del alcance de los disparos enemigos, recogiendo el cadaver de Vara y á mi y ofréciendome cuantos auxilios tenía á su alcance así como su concurso más decidido y desinteresado.

Lo que tengo el honor de poner en su superior conocimiento, en cumplimiento de mi deber.

Dios guarde á V.S. muchos años.

A bordo Rio Martin 2 de Octubre de 1924.

(Firmado)=Juan Diaz Dominguez=(Rubricado).

Torpedero n^o 13.

Comandancia.

Sr. Jefe de la División Naval de Aeronáutica.

Tengo el honor de poner en conocimiento de V.S. en cumplimiento de mi deber, que el día dos del corriente á las diez y media de la mañana cumpliendo órdenes de V.S. salí de Rio Martin para Punta Pescadores al mismo tiempo que el Torpedero n^o 4, para recorrer la costa y vigilar los vuelos de los hidroaviones. Al medio día frente á Uad-Lau pasaron tres aviones de Marina con rumbo á Levante y al poco rato regresó uno de ellos que hizo á

ambos Torpederos la señal convenida de que necesitaba auxilio en la dirección que señalaba; era esta la de Tiguisas. Forzó este barco la marcha en cuanto le fué posible consiguiendo un andar de tres millas más de la que ~~se~~ dió en las recientes pruebas de Cartagena, siendo seguido por el Torpedero 4. A las doce y media aproximadamente se vió un hidro que había tomado agua frente á Tiguisas á unos trescientos metros de tierra, por lo que se ordenó zafarrancho de combate abriendo fuego de cañon y fusil contra grupos que desde la playa y casas próximas tiraban contra el hidro y contra los Torpederos. Antes de llegar se vió que el hidro pareja bombardeaba la playa y voló por encima de ella hasta que llegaron los Torpederos. A la una

y diez llegamos junto al hidroavión rompiendo nuevamente desde tierra nutrido fuego de fusil sobre el aparato y sobre los barcos en los que hicieron varios impactos. Se arrió un bote recogiendo al Alférez de Navio D. Juan Diaz Dominguez que manifestó que el otro Oficial D. Jorge Vara habia muerto de un balazo defendiéndose valientemente con la ametralladora. Se dió remolque al hidro, dando avante y se recogió al Alférez de Navio Vara que parecia muerto. El Torpedero 4 con su certero fuego protegió esta operación. Una vez separados de la playa nos amádrinamos ambos buques siendo trasladado el Oficial Vara al número 4 que por andar más le conduciría en mejores condiciones. Este buque de mi mando continuó llevando al hidro á remolque

y nuevamente hizo fuego sobre Tiguisas andando muy poco á causa del fuerte Poniente, consiguiendo fondear en Uad-Lau á las seis de la tarde. Al dar cuenta á V.S. de estos hechos en los que perdió la vida el Alférez de Navio, aviador D. Jorge Vara cumpliendo heroicamente con su deber y en los que toda esta dotación cumplió con el suyo, creo del mio manifestarle que se distinguieron señaladamente Los marineros Ramón Losada, Antonio Lorenzo y Pascual Idoriaga que despreciando el fuego enemigo fueron en el bote, dieron remolque al hidro y salvaron á sus tripulantes; tambien es de mi deber manifestarle que se mantuvo en todo momento la disciplina del fuego, =Dios guarde á V.S. muchos años.= Abordo Ceuta 4 de Octubre de 1924

(Hay un sello de la Comandancia) (Firmado) El Vizconde de Priego (rubricado)

DIVISION NAVAL DE AERONAUTICA

"TORPEDERO 4"

Comandancia

Señor Jefe de la División Naval de Aeronáutica.

Cumpliendo ordenes de V.S. en la mañana del 2 del corriente salimos para Uad-Lau con objeto de vigilar los vuelos de los hidroaviones que habian de operar por aquellas regiones. Al medio dia, estando este barco en Uad-Lau observamos que un hidro que volaba sobre Targa venia hacia el "Torpedero" y nos hizo señas indicandonos la direccion de "Tiguissas. Despues se marchó hacia fuera y avisó al "Torpedero 13" que se encontraba mas adelante por nuestra amura de Br. navegando hacia

Punta Pescadores. Forzando la maquina todo cuanto pude montamos Punta Cote-
lle y continuamos á corta distancia de la costa hacia Tiguizas, viendo cla-
ramente á la altura de su playa que un hidroavión habia tomado agua. Man-
dé zafarrancho de combate y al estar la playa de Tiguizas al alcance de
nuestros fuegos, rompimos este con los cañones y fusiles contra los sitios
de la costa desde donde el enemigo tiraba al hidroavión y á los dos "Torpede-
ros".

Llegamos junto al hidro poco despues que el "Torpedero 13",
cuando arriaba un bote para tomar el aparato á remolque y al estar á la
voz del Torpedero me dijo su Comandante, que creia habian matado al Alfe-
rez de Navio Vara.

Con objeto de facilitar la maniobra del remolque, situé este "Torpedero" entre el aparato y tierra (á unos 400 metros de distancia) continuando el fuego todo lo nutrido que pudimos, concentrandolo sobre unas casitas terrosas que hay en la citada Playa en su extremo de Levante. Manifesto á V.S. que varios de los disparos contra las casas fueron tan certeros que uno de sus muros quedó demolido.

No se veia enemigo en proporción á las balas que caian alrededor del grupo que formabamos el hidroavión y los "Torpederos".

Cuando el "Torpedero 13" habia remoleado el aparato fuera del tiro de los enemigos me hizo señas y cesando el fuego me acerqué á él

atracandome á su costado, faena que dificultó el viento y la marejadilla reinante. Mientras tanto sacaron del avión el cuerpo del Alférez de Navio D. Jorge Vara, que del Torpedero 13 lo transbordamos á éste, donde le puso nuestro Torpedista dos inyecciones de aceite alcanforado pero desgraciadamente no reaccionó. Con el cuerpo á bordo me dirigí hacia ese buque á la sazón en Rio Martín deteniéndome un momento al pasar por Uad-Lau en las proximidades del "Extremadura", donde pedí un médico que vino enseguida con un practicante y el botiquin pero después de aplicar dos inyecciones de cafeína al Alférez de Navio Vara nos confirmó en la idea de que le habian matado y añadió el médico que del rápido reconocimiento que habia practi-

cado, dada la dirección y tamaño de la herida á su juicio debió morir casi instantáneamente, por un derrame interno producido por la rotura de la vena brta.

En vista de todo ello continué con el cadaver a bordo hasta comunicar con V.S. que me ordenó lo llevase á Ceuta. Al llegar á este puerto nos esperaba un bote del "Laya" con un médico y una camilla que se llevaron el cadaver al Hospital.

No quiero terminar este parte relatando la que tomó el buque de mi mando en la jornada del día dos pasado, en que tan alto puso el nombre de la Armada entera el Alférez de Navio aviador D. Jorge Vara sin ren-

dirle el tributo de admiración y respeto que á todos mereció su envidiable muerte por la Patria, en el cumplimiento del deber sucumbiendo con heroísmo frente al enemigo al bombardear una de sus posiciones y creo también mi deber manifestar á V.S. que toda la dotación de este barco estuvo á la altura que las circunstancias demandaban.

Lo que participo á V.S. en cumplimiento de mi deber. -Dios guarde á V.S. muchos años.

Abordo Rio Martín 4 de Octubre de 1924

(Hay un sello de la Comandancia)

(Firmado)=El Marqués de Valterra

(rubricado)

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

No es el caso citado el único en que hemos recogido hidroaviones que tomaron agua en malas condiciones, por avería, algunas de las veces dentro de la misma bahía de Alhucemas bajo el fuego enemigo, y á no ser por la intervención de los dos Torpederos de vigilancia mal librados hubiesen salido los aviones y su valiente personal.

En Inglaterra y Bélgica durante la gran guerra, en el servicio de exploración aérea en las costas, para avisar y repeler los ataques de los cruceros rápidos alemanes é incursiones de Zeppelines, tenemos noticias que numerosos aviones aliados tomaban forzosamente agua por diversas causas (entonces mas propensas que ahora) y gracias á los buque patrulla de vigi-

lancia, por lo general los accidentes no tenían fatales consecuencias pues aunque el enemigo no solía visitarles con frecuencia las mares gruesas en el invierno les hacían temer por su existencia.

Con lo expuesto creo bien probada la tesis que sostenemos en esta tercera parte de la Memoria, de que en tiempo de guerra la vigilancia de vuelos desde los buques de guerra es : la más segura, la única siempre posible y desde luego la más eficaz é insustituible.

!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Por ultimo dos letras sobre un ejercicio relacionado directamente con nuestro cometido y que ahora ensayamos en esta Base Aerea de Barcelona.

Un problema que ahora se plantea al parecer con "mucha propaganda" es el del ataque á buques de superficie ó submarinos con torpedos lanzados desde los aviones. Y en esta propaganda hecha por ingleses y norteamericanos que no obstante su románticismo al pensar y al escribir viven como nadie de "materializados", propalan como razón principal entre otras varias (que cita un "catalogo") la economía, para aceptar la Aviación como arma del porvenir. En efecto la Aviación no parece cara mirando solamente el reducido precio de "un aparato", que es como lo propalan sus voceros. Nosotros no

creemos tanto en su baratura pues nunca llegará la Aviación á ser Arma principal, siempre será Arma secundaria y por tanto nos parece un Arma costosa si consideramos todos los elementos carisimos de que necesita ser acompañada (á más ó menos distancia) para que resulte realmente eficaz. Y á este respecto, únicamente, de la economía que tanto se repite, diremos ó haremos la comparación de un avión con una "lanza" (soldado de caballeria); no hay arma más barata ni de menos blanco que una lanza en sí, un palo con un pincho, pero como para manejarla hace falta un hombre con un caballo y sus arreos correspondientes, amén de ir acompañado de un regimiento, ya no nos resulta tan economico el empleo de este arma, ni al usarla en el comba-

te presenta tan poco blanco. No tratamos con esta burda comparación de quitar ó disminuir el valor grande que la Aviación tiene en un combate, ni deseamos menospreciar á su arriesgado y valiente personal.

Fácil nos sería escribir mucho sobre esto de los "aviones torpederos" y "teorizar" todo cuanto quisieramos pues son numerosas las revistas y memorias (alguna muy interesante de un compañero nuestro, próxima á ver la luz en revistas profesionales) -

Creemos no nos sería difícil "teorizando" también rebatir los argumentos principales que el ante-dicho "Catálogo" esgrime como infalibles en favor de su causa, pero dada la índole de nuestro modesto trabajo de so-

lo escribir sobre las prácticas que hemos hecho con el "Torpedero", como estos lanzamientos se han empezado á efectuar hace poco y los mismos que propalan la eficacia del método aseguran que todo depende de la práctica del aviador que lance el torpedo, preferimos decir solamente que el éxito del ataque con "aviones torpederos" nos parece muy problemático en la realidad.

Sin meternos en ecuaciones ni fórmulas matemáticas, que las hay para todos los gustos, solo diremos que fundan ellos su éxito además de en la destreza del piloto aviador, en la intranquilidad moral del atacado y sorprendido :¿pero es que el atacado no puede ser hábil y estar preparado?

pero es que el atacante estará más tranquilo que el atacado, dado que no pisa "terreno" tan firme y siendo de tan fatales consecuencias para él que aunque sea por casualidad le "toquen" su aparato ?. Confían la sorpresa en aparecer de repente, ocultándose entre nubes, naturales ó de humos, pero si ellos descubren el blanco momentos antes de atacar poco tiempo tienen de apuntar y asegurar su éxito.

Como por lo que hemos visto, y es lo natural, no podemos formar buena idea del método y procedimiento, preferimos recomendar al lector alguna de esas obras que tan competentemente lo tratan y solamente insistir en que por ahora no nos consideramos capacitados para escribir sobre ello,

creyendo que la teoría de los que lo defienden no está nada conforme con los resultados prácticos.

Como en la última guerra mundial no se sacaron enseñanzas de ello y de los ejercicios verificados en las grandes Potencias poco sabemos no insistimos más sobre el asunto.

Para terminar diremos que somos unos entusiastas de nuestro Personal; en España también se hacen "cosas grandes"- recientes están y resaltan entre otras los citados raids del "Plus-Ultra" y del "Alsido"- y si por los extranjeros se realizan proezas é inventos, justo es que los respetemos pero guardemos siempre la admiración y el cariño para los nuestros.

do del "Torpedero 4" Barcelona 16 de Agosto de 1926.



El Marqués de Vallería