

de las primeras cosas que se nos suplicó fué que les remitiésemos el libro del por excelencia Ministro de Fomento de España, don Francisco Cambó (IBÉRICA, Vol. XIII, n.º 326, p. 284), lo cual hicimos en el momento de llegar de vuelta a España, y tuvimos el gusto de recibir, con expresiva carta, una invitación de von Bohlem al señor Cambó, para visitar toda la fábrica, y en especial la de material ferroviario, como el único hombre público español que pueda hablar con conocimiento de causa del problema ferroviario.

Para terminar esta rápida relación, y en testimonio del grato recuerdo que guardamos de nuestra vi-

sita a tan magnos talleres, queremos hacer nuestras unas palabras de la circular publicada por la casa Krupp en 1918, dirigidas a sus obreros que cayeron, o que regresaron del campo de batalla: «Honor a los que no han vuelto, sacrificando su vida por la libertad de la Patria, y valor a los que han regresado, de cuyo trabajo ha de surgir una Alemania más vigorosa que nunca, para que vuestros hijos jamás puedan decir que la Patria sucumbió.»

LUIS CABALLERO DE RODAS,
Ingeniero de C. C. y P.

Madrid.



ESPAÑA EN LA FEDERACIÓN AERONÁUTICA INTERNACIONAL

En los días 8, 9 y 10 del pasado mes de septiembre, se celebró en Ginebra el XI Congreso anual de la Federación Aeronáutica Internacional, habiendo sido designado el que estas líneas escribe, para asistir a él como representante de la Aeronáutica española.

La Federación Aeronáutica Internacional fué creada en una conferencia celebrada en París en octubre de 1905, con el fin de unificar, orientar e impulsar los trabajos en favor de la navegación aérea que se venían haciendo en cada una de las naciones afiliadas. En esta primera conferencia estuvieron representadas las siguientes naciones: Alemania, Bélgica, España, Estados Unidos, Gran-Bretaña, Francia, Italia y Suiza, asistiendo como delegado de nuestra Nación el entonces coronel Echagüe, hoy general director de nuestro Servicio de Aeronáutica militar, y siendo elegido Presidente de honor de la Federación, el sabio académico francés M. Cailletet, y como Presidente efectivo, S. A. I. el Príncipe Rolando Bonaparte, que aun ejerce dicho cargo.

En cada una de las naciones afiliadas se organizó una Federación nacional de Aeronáutica, como representación de la F. A. I., en relación oficial con los departamentos de Guerra de los Gobiernos respectivos; estando la nuestra constituida por el Real Aero-Club de España, creado por el malogrado aeronauta español Fernández Duro, bajo la presidencia de honor de S. M. el Rey, y las sociedades filiales Aero-Clubs de Cataluña, San Sebastián, Granada, Santander, y otros en curso de organización.

El rápido progreso que antes de la guerra tomó la Aeronáutica en España, tanto en la esfera civil como en la militar, bajo la dirección del entonces coronel Vives y Vich, director de Aeronáutica y Vice-Presidente del Real Aero-Club, permitió a nuestra Nación ocupar un puesto entre las que mayor actividad aeronáutica desarrollaban, por lo que el mismo coronel Vives y Vich fué elegido Vice-Presidente de la Federación Aeronáutica Internacional. En este período, desde 1906 al 1913, se celebraron congre-

sos en Berlín, Bruselas, Londres, Zurich, París, Roma, Viena y La Haya, estando representadas en ellos casi todas las naciones de Europa, el Japón y la mayor parte de las de América.

Desde el año 1914 al 1918 no se celebró ningún congreso, hasta que, terminada la guerra, se volvió a reunir la F. A. I. en la conferencia de Bruselas en 1919 y, últimamente, en Ginebra.

En este último Congreso se han estudiado y discutido multitud de proposiciones presentadas por las distintas naciones afiliadas. El Real Aero-Club de España propuso modificar las pruebas de piloto de la F. A. I., poniéndolas de acuerdo con las establecidas por la Convención Aeronáutica, que actualmente están vigentes en España. Discutido este asunto, fué aprobado por unanimidad, por lo que, desde ahora, las pruebas de piloto internacional de aeroplano consisten en volar durante una hora a una altura superior a 2000 metros, descendiendo desde 1500 con el motor parado, y aterrizando a menos de 150 metros de un punto señalado de antemano; y efectuar cinco veces seguidas la figura de un 8, volando alrededor de dos puntos distantes 500 metros uno de otro, y aterrizando después a menos de 50 metros de un punto designado. En estas pruebas ha de ir el candidato solo a bordo.

Se tomaron otras decisiones referentes a cartografía aeronáutica, propuestas por el director de los Servicios de Nivelación M. Lallemand; otras relativas al fomento del turismo aéreo, a la reglamentación de cronometradores, a los records de distancia en línea recta; se acordó estudiar un nuevo título de piloto superior de aeroplano, en el que se exigirían pruebas de acrobacia aérea o *aerobacía*; se propuso la adopción de un sistema de cronometración para records de velocidad, del que la delegación de España señaló el defecto de dar resultados erróneos, por no poderse corregir el efecto del viento, por lo cual se decidió que la Comisión técnica de la F. A. I. revisase dicho sistema; se desechó la adopción del reglamento de raid aéreo alrededor del mundo, propuesto por los

Estados Unidos, y otras varias proposiciones que sería largo enumerar.

En la primera sesión de este Congreso figuraba en la orden del día la invitación del Aero-Club de América, para que la próxima reunión tuviera lugar en Nueva York, pero la discusión de este asunto fué relegada al último día a petición de la delegación norteamericana, que esperaba la llegada del Presidente de la Federación Nacional Aeronáutica de los Estados Unidos, encargado de hacer personalmente dicha invitación a la F. A. I.

Presentado el presidente de esta Federación nacional en el último día, y hecha la invitación en nombre de ella, hicieron uso de la palabra los delegados de Inglaterra, Italia y España, para presentar análogas proposiciones en favor de Londres, Roma y Madrid, manifestando varios delegados, al iniciarse la discusión, su preferencia por nuestra capital, hasta el punto que los representantes inglés e italiano, coroneles O'Gorman y Mercanti, retiraron sus proposiciones a favor de Londres y Roma, para no ser obstáculo para que la invitación de España fuera aprobada; la delegación norteamericana hizo también constar la simpatía con que veía nuestra proposición, pero manifestó no poder retirar la suya, puesto que para ello había venido el presidente del Aero-Club de América, por lo que se decidió proceder a la votación por naciones. Efectuada ésta, obtuvo Madrid todos los votos excepto el de los Estados Unidos, que fué para Nueva York.

Los delegados reconocieron, al hacer esta elección, la importancia que tiene España, por su excepcional situación geográfica respecto a las grandes rutas aéreas que enlacen a Europa con África y América, y me manifestaron que con ello deseaban testimoniar

su simpatía y admiración por S. M. el Rey de España, por la obra humanitaria que ha llevado al cabo durante la guerra, y a cuyas gestiones, uno de ellos debía la vida y la libertad de su esposa, prisionera durante la invasión de Bélgica.

Como fecha para la celebración del Congreso de la F. A. I. en Madrid, se designó el mes de octubre del próximo año 1921, y, dado el interés que S. M. el Rey ha manifestado en este asunto, el gran desarrollo que, después de la paralización originada por la guerra, va adquiriendo nuestra Aeronáutica militar, el próspero estado de nuestro Real Aero-Club, el entusiasmo aviatorio y la inquebrantable voluntad de su actual Presidente Sr. Vitórica, y la actividad de las sociedades filiales, y en particular del Aero-Club de Cataluña, es de esperar que la Aeronáutica española reunirá medios para recibir dignamente a la F. A. I. y sabrá presentarse ante ella haciendo honor al importante papel que nuestra Nación está llamada a desempeñar en el mundo aeronáutico, y a la universal simpatía que nuestro Monarca ha conquistado con su labor personal, mejor apreciada en el extranjero que en España.

La República y Cantón de Ginebra, el Consejo Administrativo de la ciudad y el Aero-Club Suizo, organizaron numerosos homenajes, fiestas y excursiones en honor de los delegados extranjeros, terminando el Congreso con un viaje a Briga y ascensión al Simplon, con motivo de la inauguración de un monumento al aviador peruano Chavez, que murió al efectuar la primera travesía aérea de los Alpes, desde Briga (Suiza) a Domo d'Ossola (Italia).

EMILIO HERRERA,
Comandante de Ingenieros.

Madrid.



Datos sísmicos de España: 3.º trimestre 1920

Julio

- Día 1.—La Estación de Alicante registra un temblor próximo, a 15° 7' 19". Sentido en la isla Tabarca, grado V. (*Bol. Obs. Fabra*).
- 3.—La Est. de Cartuja registra un temblor a 17° 23' 3": el epicentro a 20 km. Sentido en Granada, grado III M. (*P. Sánchez Navarro, S. I.*).
- 6.—La Est. de Cartuja registra un temblor muy débil a 14° 56' 16": el epic. a unos 20 km.
- 13.—La Est. de Cartuja registra un temblor a 1° 35' 52": el epic. a unos 60 km. La est. de Málaga lo registra a 1° 36' 14", y la de Almería a 1° 36' 25".
- 31.—La Est. de Cartuja y Málaga registran un pequeño temblor a 11° 6' 9": el epic. a unos 60 km. de la primera. Fué sentido en Loja, grado IV M. (*P. Sánchez Navarro, S. I.*).

Desde esta fecha la Est. de Almería cesa de funcionar por reformas en el local.

Agosto

- Día 3.—La Est. de Cartuja registra un terremoto a 5° 35' 53": el epic. a unos 100 km., y otro a 22° 45' 0": el epic. a 140 kilómetros. También los registra la est. de Málaga, el segundo a 22° 45' 48". El primero fué sentido en Loja IV M. (*P. Sánchez Navarro, S. I.*).
- 4.—La Est. de Cartuja registra un pequeño temblor a

1° 40' 35": el epic. a unos 140 km. La de Málaga lo registra a 1° 41' 30".

5.—Sintióse en Guardamar (Alicante), a 4° un temblor IV M. (*Bol. Obs. Fabra*).

- 24.—La Est. de Málaga registra dos temblores a 11° 53' 46" y a 16° 50' 52": los epic. a 100 km. y a 80 km. respectivamente.
- 26.—La Est. de Málaga registra un débil temblor a 21° 58' 5": el epic. a 50 km.

Septiembre

- Día 1.—La Est. de Málaga registra un temblor a 10° 33' 30": el epic. a 200 km. La de Cartuja lo registra a 10° 33' 46". Llegan al Obs. del Ebro las ondas a 10° 36' 26", y al de Fabra a 10° 38' 12". Se sintió en Melilla (*Ferrini*).
- 21.—La Est. de Alicante registra un temblor a 16° 29' 41", y la de Cartuja a 16° 30' 25".
- 22.—La Est. de Cartuja registra un temblor a 5° 31' 57": el epic. a 100 km.
- 23.—El Obs. Fabra registra un temblor a 15° 28' 11": el epicentro a 85 km.
- 26.—La Est. de Cartuja registra un temblor a 22° 39' 23": el epic. a 150 km. La de Alicante lo registra a 22° 39' 31". Se sintió en Torrevieja, Rojales y Orihuela (*Est. de Alicante*).
- 30.—La Est. de Málaga registra un débil temblor a 13° 22' 6": el epic. a 240 km.