

de acción de la caza — y en lugares que permitan cortar los probables rumbos enemigos (1).

Defensas pasivas. — Poco hemos de decir sobre las defensas pasivas, ya que es tema ampliamente tratado en estas columnas (2). En los puntos sensibles con defensa activa organizada, son complementos indispensables de ésta; en el resto del país, los únicos medios disponibles para dificultar el bombardeo y evitar o atenuar sus efectos. Su organización es, pues, importantísima, y ha de comprender desde las ocultaciones por humos y el más variado mimetismo, hasta aquellas disposiciones de carácter urbano que permitan la rápida y absoluta extinción de las luces, evacuaciones de la población civil, abrigos subterráneos, servicios contra incendios, anti-gas, sanitarios, policía, etc. *Todo debe estar previsto, pues nada puede improvisarse*, pero se comprende que problema tan com-

(1) Los reglamentos lo estiman necesario, pero quizá sea algo exagerado, máxime si se tiene en cuenta que exigirá establecer otras zonas de iluminación recargando extraordinariamente el presupuesto de la defensa, sin que, por otra parte, pueda esperarse mucho de su eficacia. Es, sin duda, consecuencia del recuerdo obsesionante de la defensa de Londres, donde todos los elementos acumulados resultaban escasos ante la importancia excepcional del objetivo. Llegó a rodearse la ciudad de dos cinturas independientes de Artillería, existiendo además otras tres zonas avanzadas que cortaban el Támesis (rumbo generalmente seguido por el ataque alemán), apoyándose sobre los bordes de su estuario en los condados de Essex y Kent. Los *delantales* de globos cubrieron sectores de más de 30 millas. La caza estaba entre ellos distribuida en seis zonas de actuación. El material disponible llegó a alcanzar las cifras siguientes: 387 proyectores, 286 cañones y 300 aviones de caza del tipo más moderno.

(2) Véase «El problema aéreo en su aspecto defensivo», del capitán Barón. Septiembre 1932.

plejo no puede ser objeto de una organización militar, sino eminentemente civil y ciudadana. Para conseguirla, no bastarán las disposiciones oficiales, pues se precisa una colaboración íntima con el pueblo, que no podrá obtenerse sin llevar previamente a su ánimo el convencimiento de lo que el peligro aéreo significa, y para ello será preciso emprender una propaganda intensísima por todo el país, una verdadera cruzada que vaya de pueblo en pueblo y de ciudad en ciudad, para después, y a la manera de lo hecho en Francia y otros países, constituir juntas locales de la defensa aérea, integradas por autoridades civiles y técnicos concernientes que adapten a las realidades y circunstancias del lugar las instrucciones y disposiciones generales emanadas de un comité central.

Pero la preparación del país para la guerra aérea, exige ir más allá. Es preciso salir del terreno puramente teórico, comprobando prácticamente, en lo posible, la eficacia de las disposiciones adoptadas. Y para ello es imprescindible efectuar frecuentes maniobras aéreas (1) — con gran publicidad de prensa, que avive el interés de la población civil—, que permitan al propio tiempo descubrir deficiencias y subsanar errores, que faciliten el perfeccionamiento de una organización tan vital a los intereses del país.

(1) En Francia se han celebrado recientemente, en la región de Pas de Calais, maniobras aéreas, cuyo principal objeto era comprobar el funcionamiento de las defensas pasivas. Una información bastante completa de las mismas ha sido publicada en el *Bulletin Belge des Sciences Militaires*, diciembre de 1932, en artículo del capitán Calberg, que figuró como agregado al cuartel general del mariscal Petain, director de las citadas maniobras.

AVIACIÓN SANITARIA

El II Congreso Internacional de Aviación Sanitaria

Por MARIANO PUIG

Comandante Médico de Aviación Militar

EN los días 1 al 5 del corriente mes de junio se va a celebrar en Madrid la reunión del II Congreso Internacional de Aviación Sanitaria.

Este Congreso, cuyo antecedente es el primero celebrado en París en 1929, ha de ocuparse de asuntos interesantísimos y de capital importancia para esta rama de la Aviación, como ya lo fueron los tratados en el anterior, y por ello merece fijemos especialmente en él nuestra atención y procuremos destacar la gran importancia que tienen los temas que como ponencias oficiales han de desarrollarse en virtud de los acuerdos adoptados en el primer Congreso y las conclusiones que como consecuencia del desarrollo de dichas ponencias se han de acordar, que han de servir de normas para los ulteriores trabajos y aplicaciones prácticas de la Aviación sanitaria.

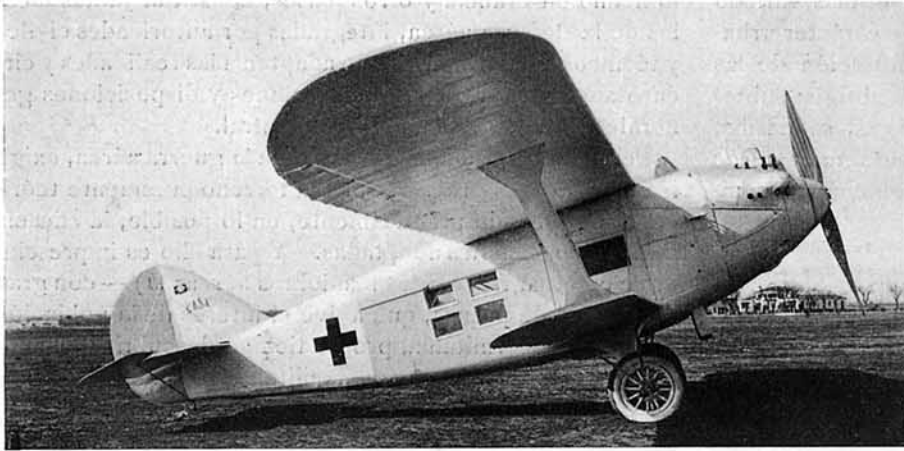
Nos parece, por tanto, oportuno el presente momento para llamar la atención de todos los que por la Aviación se preocupen y procurar fijen su mirada con ocasión de este certamen en una modalidad o rama de la Aviación,

tan interesante y útil como es y será siempre la Aviación sanitaria.

Y que es así de importante lo prueban la celebración de estos Congresos, a los que acuden con aportación de sus ideas y trabajos representaciones, no sólo de los principales países, de aquellos en que el desarrollo de la Aviación es pujante y ocupa un rango superior, sino de aquellos, aun los más alejados de estas primeras categorías aviatorias, y que, sin embargo, con buen criterio, ven posibles soluciones en el desarrollo, cada vez mayor y más perfecto, de la Aviación sanitaria a sus problemas sanitarios nacionales en la parte que de ellos pueda referirse a la utilización de tan formidable y ventajoso medio de transporte.

No encaja en los límites reducidos de este pequeño trabajo una amplia y detallada historia de la Aviación sanitaria; bástenos recordar que con anterioridad a la Gran Guerra ya no sólo se pensó en el gran servicio que la Aviación pudiera prestar en funciones sanitarias, sino que

se llegó a la práctica de la utilización de la misma en dichas funciones; aquellos intentos afortunados fueron el germen de la idea que desgraciadamente tuvo necesidad de la gran calamidad humana que representó la contienda de 1914 para alcanzar su máximo desarrollo, cada vez más perfecto a medida que las necesidades y experiencias de la campaña iban haciendo más intensas y precisas las indicaciones de aplicación de este valioso elemento; ya



Avión sanitario C. A. S. A.-Bréguet, sesquiplano, de construcción enteramente metálica, equipado con motor Lorraine-Elizalde de 450 cv. Este aparato ha sido el primero sanitario construido por la industria aeronáutica nacional.

en los últimos tiempos de la guerra funcionó la Aviación sanitaria con absoluta normalidad, y en algunas ocasiones con completa autonomía, prestando inestimables e insustituibles servicios, como puede comprobar cualquiera que tenga la curiosidad de examinar las estadísticas de transportes y servicios prestados por la Aviación sanitaria de los diversos países que intervinieron en la Gran Guerra.

Posteriormente, y casi siempre con la desgraciada oportunidad de circunstancias bélicas, la Aviación sanitaria ha seguido utilizándose, aunque ya no con la intensidad que en la ocasión que acabamos de mencionar se hizo; los países con dominios coloniales han encontrado en ella el medio cómodo y expedito de resolver en múltiples ocasiones graves problemas sanitarios, motivados o por conflictos guerreros la mayor parte de las veces, o también en otros casos por necesidades sanitarias apremiantes imposibles de atender con éxito si no se hubiera dispuesto de la debida ayuda y colaboración de la Aviación sanitaria; recordemos, por no citar ejemplos más abundantes, los grandes servicios prestados con ocasión de catástrofes, terremotos, epidemias y otras grandes calamidades públicas, en las que la Aviación sanitaria ha servido, no sólo para llevar rápidamente a los lugares afectados los auxilios de personal y material sanitario indispensable para atender y socorrer a las víctimas, sino que ha servido de eficaz medio de evacuación de

aquéllas, cuya mejor asistencia sólo podía prestarse en hospitales adecuados y situados a grandes distancias de las zonas afectadas por el accidente.

La Aviación sanitaria española, aunque pequeña, tiene también su historial, que no por reducido deja de ser menos meritorio; en las campañas de Africa últimamente habidas, y especialmente desde 1921 hasta 1925, la Aviación con carácter de servicios sanitarios ha colaborado, no sólo al aprovisionamiento de material sanitario a posiciones sitiadas y transporte de personal médico a los hospitales de vanguardia, y en algunas ocasiones aun en servicio nocturno, sino que en bastantes casos sirvió de eficaz medio de evacuación de heridos graves a los hospitales de retaguardia, que gracias a este rápido transporte, pudieron ser rápidamente operados, salvándose más de una vida; y aun nos ha servido nuestra Aviación sanitaria para efectuar algún transporte a los hospitales de la Península, evitando con ello al herido las molestias y peligros de los diversos transportes en ambulancia, ferrocarril y barco, hasta llegar al hospital de la Península en que habían de ser asistidos. Aunque en menor escala, y dentro ya del territorio nacional, también se ha utilizado la Aviación como medio de transporte de heridos, bien aprovechando alguno de los Avros sanitarios de la Aviación militar o utilizando alguno de los aviones de las líneas aéreas, momentáneamente adaptados para esta función.

Vemos, por tanto, que aunque en modesta escala, nosotros también podemos presentar una aportación a la Aviación sanitaria, si no tan lucida y copiosa como otros



Avión sanitario Albert A-11, monoplano, de ala alta cantilever, de madera, motor Salmson de 120 cv. La cámara sanitaria lleva una puerta lateral que abarca toda su longitud y permite la entrada de la camilla sin molestia para el enfermo.

países, si al menos tan útil y eficaz como el que más, pues para el caso lo mismo da un número mayor o menor, si los resultados siempre han sido inmejorables, y ello debe servirnos de experiencia y estímulo, para no abandonar el cultivo y desarrollo de tan indispensable servicio.

Otros países han tenido la fortuna de no necesitar el apremiante trágico estímulo de la guerra, para lograr un

auge perfecto en el desarrollo de la Aviación sanitaria; han sido las condiciones del terreno las que les han forzado a servirse de ella, cada vez más intensamente, hasta alcanzar la organización tan excelente que en la actualidad tienen; Suecia es el mejor ejemplo de ello; el gobierno sueco subvenciona o contribuye en gran parte a los transportes que por avión hace la Cruz Roja sueca.

Como vemos, es asunto éste del que nos estamos ocupando, que ha hecho fijar la atención de todos, dadas las inmensas ventajas obtenidas, y que cada día serán mayores, a medida que se vayan logrando más perfeccionamientos en este utilísimo medio de transporte, y de cuyas características fundamentales ya me ocupé en mi anterior trabajo publicado en el número 8 de esta REVISTA, correspondiente al mes de noviembre de 1932.

Tanta importancia tiene, que ya hay constituido un organismo internacional dedicado exclusivamente a estas cuestiones, el «Comité Permanente de Congresos internacionales de Aviación Sanitaria», con residencia en París, y al que corresponde la organización de estos Congresos.

También en algunas naciones funcionan organismos oficiales que se ocupan de estos asuntos; así, tenemos en Francia la Liga de «Les Amis de l'Aviation Sanitaire», con residencia en París, y que cuenta con importantísimas adhesiones y colaboraciones, desarrollando una utilísima labor, como tuvimos ocasión de comprobar en las «Jorna-

sección de Aviones sanitarios, como pudimos comprobar en la Exposición y demostraciones anejas a las anteriormente citadas «Jornadas Sanitarias de Aviación Colonial», y como hemos tenido ocasión de leer en las des-



Avión D. H. 83 «Fox Moth» convertido en sanitario. Presenta algunas diferencias con el modelo standard; especialmente el acceso a la cabina ha sido ampliado para la entrada del enfermo en camilla.

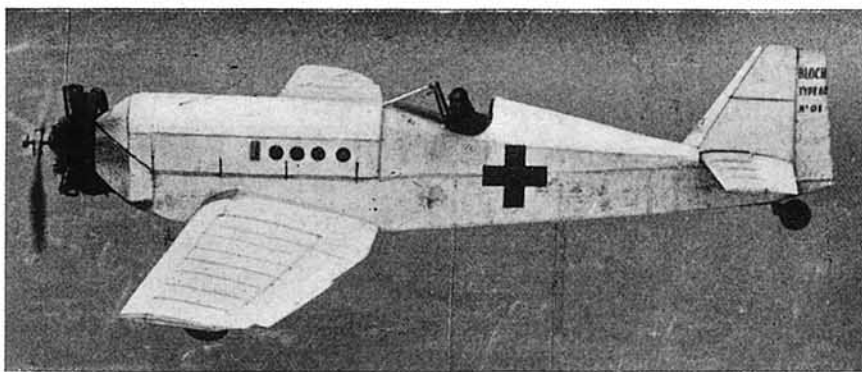
cripciones de los modelos de Aviones sanitarios presentados en la Exposición de Aeronáutica celebrada en París el pasado año de 1932.

Vemos, pues, que es asunto el que nos ocupa, que merece no lo dejemos sin estudiar y miremos con toda simpatía.

Por todo ello, he creído conveniente llamar la atención de todos los que se interesen por estas cosas, con el fin de que ya que vamos a tener la suerte de que en nuestra Patria se celebre el «II Congreso Internacional de Aviación Sanitaria» y a él van a concurrir representaciones distinguidas y competentísimas de muchas naciones, algunas de las cuales nos presentarán modelos de Aviones sanitarios, hagamos nosotros por nuestra parte lo posible por que el buen nombre de España y de su Aviación quede a la altura que le corresponde.

Aprestémonos a recibir y atender dignamente, como se merecen, las relevan-

tes personalidades y representaciones que nos van a honrar con su visita, a todas las cuales envío desde estas columnas un respetuoso y cordial saludo, que expresa el deseo de que su estancia entre nosotros les sea grata y deje un recuerdo equivalente a la satisfacción y alegría con que nos disponemos a recibirlos.



Avión sanitario Marcel Bloch 80. Monoplano, de ala baja cantilever, construcción de duraluminio, motor Lorraine 5 PC. de cinco cilindros en estrella. Cámara, delante del puesto de pilotaje, con camilla para un paciente.

das de Aviación Sanitaria Colonial», que bajo su patronato se celebraron en París el año 1931.

En todos los Congresos y reuniones internacionales de Aviación, siempre hay una sección que se ocupa de Aviación sanitaria.

En todas las Exposiciones de Aviación siempre hay