

# Miscelánea



De lo vivo a lo pintado (Número 8)

Por el Capitán Auditor  
JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO

## El dragón que voló sobre París

Más o menos fiel, ahí tenéis su retrato. Diez brazas de longitud. Varias patas, dos cabezas, una larguísima y potente cola que ondea al viento, alas grandes y membranosas... Así le contempló François de Belle-Forest en el cielo de la villa de París, entre la Tornelle y la iglesia de San Pablo, casi sobre Nôtre Dame, durante la tarde del 18 de febrero de 1579, y así hemos de suponer que era; y pues que otra

reproducción nos falta y la disponible no parece enteramente des acertada, tal y como en el grabado adjunto podéis contemplarle. ¿Al dragón? ¿Al dragón! ¿Y por qué no? Quizá las "Diez historias prodigiosas" de Belle-Forest se os antojen demasiado remotas—¡son de 1581!— para no encerrar más de prodigiosas que de historias. Bien; vayamos a textos modernos. Conoceréis las experiencias — digamos eso mejor que novelas, que les arrebataría un mucho de seriedad—de Philo Vance, ¿no? Pues bien; abrid "El dragón del estanque", y entre los scli- loquios de nuestro tan profundo como gélido investigador e infatigable e inmoralísimo propugnador del suicidio en todas sus formas, encontrareis un larguísimo discurso que, no por desesperar al fiscal Markham, va a venirnos a nosotros menos a punto, sobre Dragontología o Tratado de los Dragones. Acuáticos, como el que vió navegar hacia su embarcación el Rey Thai-to y adoraron las más de las mitologías orientales; terrestres, como el dragón-caballo que llevó al Emperador Fu Hsi los Ocho Diagramas; aéreos, también, como los que arrastraron en su carro a Medea, camino de Atenas, tras matar a sus hijos; acuáticos y aéreos a un tiempo, en ocasiones, como los que encontramos en no pocos pueblos

primitivos y estamos a punto de encontrarnos en el misterio del estanque. ¿Por qué, entonces, ese escepticismo ante el dragón que voló sobre París? Que porque el mismo Belle-Forest... Pues sí, ya lo sé; es cierto; el espectador directo del fenómeno acabó por escribir: "Mi opinión no es otra sino que su piel ha partido de la tienda de un mercader de seda (que es un ligero tafetán), y después por algún burlón

acomodada en forma de dragón (cosa que en ningún caso se debería tolerar), y llevada a lo alto de la torre y abandonada al viento, estando siempre sostenida por un delgado cordón... por el artífice o dueño de tal tontería, hecha para atontar a un pueblo ignorante, que no ha necesitado más para decir que es un monstruo, como yo lo he oído de varios; y por esto, he querido escribir este pequeño discurso para quitárselo de la cabeza." Mas, ¿por esto variaréis de opinión? ¡Muy distintos seríais en tal caso de aquellos para quienes escribo! Pues yo busco inteligencias valerosas, y, por valerosas, creyentes, y creyentes no de cualquier manera, sino a ojos cerrados, en cualquier cosa, por muy maravillosa que resulte, de las que han venido apareciéndose por los aires. Creedme: por muy sorprendentes que parezcan, ninguna lo será en

el grado en que lo es esta realidad, que hoy día contemplamos, del dominio del aire por el hombre. Ante un avión para cien pasajeros, ¡qué son, en efecto, dragoncitos de poco más o menos! Por eso las palabras de Belle-Forest... Mas, ¿para qué seguir? Yo no dudo de que, no obstante tan vergonzosa retirada, vosotros no vacilaréis en afirmar conmigo: a pesar de todo, ¡hubo dragón!



Portada del libro de Belle-Forest.

(De la *Histoire de l'Aéronautique*, de Dollfus y Bouché.)

## Las musas por las alturas, o un poeta aeronáutico del siglo XVIII

La verdad es que, a punto fijo, no consigo recordar qué musa es la de la Poesía, que es la que aquí me importa, y si ella o alguna otra fueron aficionadas a andar, en efecto, por las alturas. Prescindamos, por amor de la rapidez, de buscarle el nombre a aquélla, que de seguro estará escondido por alguno de los recovecos de mi memoria y no sería cosa de momento dar con él, y demos por hecho también que todas volaron. Que si ellas de común intento no lo iniciaron, de una sé yo a la que un cierto poeta—español por más señas, y del siglo XVIII para máxima precisión—puso muy donosamente por los aires, quisiéralo ella o no. Aludo a don José de Viera y Clavijo, que con el seudónimo de "Diego Díaz Monasterio" nos contempla desde ese medallón, y escribió, por el tiempo que queda dicho, un cierto poema sobre "Los ayres fixos", para el cual, como se comprenderá, hubo de pasearse previamente del brazo de su correspondiente Musa por las nunca holladas praderas de la atmósfera. ¿Nunca holladas? No es mi intención trazar un esquema de la poesía del aire, o, más concretamente dicho, de la navegación aérea; mas no podría dejar de citar aquí, so pena de injusticia, los nombres de un Agustín de Rojas, ameno narrador en "El viaje entretenido" de un desgraciado empeño de aviación, que algún día os contaré, pero que podéis, si a tanto llega vuestra curiosidad, leer en la "Historia de la Aeronáutica en España, Portugal, países hispanoamericanos y Filipinas", de Pedro Vindel y Graciano Díaz-Arquer; ni del pliego en romance que, con el expresivo título de "Icaro y Dédalo. Necedades de tontos y avisos de cuerdos", apareció hacia 1710; ni, en fin, el de "El carro volante", de Jerónimo Audix de la Fuente, donde puede quien a él se llegare leer los tan armoniosos como celebrados versos:

No es mucho que vuele el buey,  
si vuela el carro también...

nombres todos anteriores al de nuestro Monasterio, cuyo poema data de 1780. Pero es tal la extensión del poema, y tal la altura del objeto que tentó al local poeta a la aventura, que reclama una prioridad a todas luces justa y que gustosos, ¿no es así?, le concedemos. Que al fin y al cabo el propósito de Audix de la Fuente no parece ser otro que el de un contumaz y vergonzante derrotismo, de todo punto inaceptable, y lo mismo puede decirse del de las "necedades de tontos", hombre tan cuerdo, al parecer, que se creyó en el caso de advertir así a los que no lo eran como él, y, si bien se analiza, de un Agustín de Rojas; que, puestos a sacarle punta a su historia, no hay ahí sino el triste caso



Don José de Viera y Clavijo, Arcediano de Fuerteventura.

(De la Historia de la Aeronáutica, de Vindel y Díaz Arquer.)

de un pobre labrador que, empeñado en que volaría con sólo atarse unas alas a las espaldas y lanzarse al aire, pidió a su hijo que le diera el necesario empujón, con lo que únicamente consiguió quebrarse "los brazos y las quijadas, una pierna y la cabeza", y sacar, eso también, la consecuencia de que, a no faltarle la cola, volara,

pero que él se acordaría,  
para otra vez, de llevarla;

en todo lo cual un temperamento suspicaz como el mío no puede librarse de descubrir ciertos barruntos de mal disimulado y derrotista contento por parte de quien nos cuenta la tragedia. Monasterio, no, repito. Y como prueba, vaya aquí, en espera de ir dando a conocer la obra completa, el Canto VI de su poema, canto dedicado a "La machina aerostatica", que es el que insertan Vindel y Díaz-Arquer en su obra, y fué publicado en 1783. Gustad, pues, ya que no de primores poéticos, de que quizá, y aun sin quizá, ande un poco escaso, del candor de un entusiasmo que las noticias recién llegadas del París de la Francia, donde Montgolfier y Pilâtre eran nombres que brillaban ya con luz propia, despertaron en el ánimo de nuestra local poeta:



# Canto a la "Machina Aerostatica"



## CANTO VI

Nuevo prodigio el ánimo arrebató:  
Vuelve, Musa, a inspirarme; y la voz mía  
más firme cantará la invención grata  
con que el mortal, por colmo de osadía,  
desdeñando la tierra, vuela, y trata  
de acometer la etérea Monarquía  
donde hasta aquí reinaba sola Juno,  
fiera de ser más libre que Neptuno.

Mucho Dédalo humano tuvo antojo  
de remontarse al diáfano elemento;  
y muchos, al probar tan noble arrojó,  
Icaros fueron, burla y escarmiento.  
Mas llega un hombre ya, que del sonrojo  
vengando la razón, muestra el talento  
de subir a surcar la azul esfera  
con alas de aire fijo, no de cera.

Tú, Montgolfier, tú fuiste el primero  
que, emulando de Architas la paloma,  
del vapor más sutil y gas ligero  
llenaste un basto globo y gran redoma.  
Tú vertiste el balón de fino cuero,  
de lienzo o tafetán dado de goma;  
tú le viste subir a lo más alto  
con tierno gozo y propio sobresalto.

El cielo de Annonay fué el primer cielo  
testigo de este triunfo de las ciencias,  
y aquel vuelo feliz fué el primer vuelo  
de la fama de tales experiencias.  
"Sabios—les dijo—, cese vuestro anhelo;  
cesen vuestros estudios e impacencias;  
que el arte de volar que se apetece  
la máquina aerostática os lo ofrece".

No es el carro volante que estos días  
soñó despierta una elocuencia insana  
ni las esferas de latón vacías,  
como propuso al mundo el padre Lana;  
no son las que, en regiones siempre frías,  
otra pluma llenó de la aura vana:  
es del gas inflamable leve nube,  
de humo de paja es ráfaga que sube.

Un balón, pues, de gas rarificado,  
más ligero que el aire y menos denso,  
presentando un volumen dilatado,  
lo material olvida con lo inmenso.  
Y es tal su levedad en este estado,  
tanta su propensión al libre ascenso,  
que, ansioso de habitar altas regiones,  
huye del suelo y fuerza las prisiones.



Con tal noticia, todos, por su parte,  
se alteran en París; arman un globo  
y desde el militar Campo de Marte  
le ven volar con éxtasis y arrobó.  
Cayó en Gonesse; y cuantos de aquel arte  
ignoran la invención, le juzgan lobo,  
le disparan, le hieren y, por fallo,  
le arrastran a la cola de un caballo.

La Academia de Ciencias, que conspira  
a cuanto es gloria y bien de su Instituto,  
con entusiasmo y júbilo se admira  
viendo que Montgolfier, en un minuto,  
el balón colosal hincha y estira  
con el gas que encontró su ingenio astuto.  
Pero ¡cuánto sintió la Junta sabia  
que un huracán mostrase allí su rabia!

La aérea Potestad, llena de envidia  
al ver de esta Babel los serios planes  
y que a escalar el cielo con perfidia  
se atreven otra vez nuevos Titanes,  
contra el balón furiosamente lidia,  
y excitando tormentas y huracanes  
sumérgenlo un instante, y se recobra;  
obligáñlo a amainar, mas no zozobra.

En Versalles, a vista de la Corte,  
otro rico balón se formó luego,  
que fué subiendo con gallardo porte,  
impregnado del humo, hijo del fuego;  
diversos animales de transporte  
volaron al cenit con tal sosiego,  
que, al mirarlos Atlante en sus umbrales,  
los contó entre los signos zodiacales.

A abrirse rumbo el hombre se aventura  
y hende del aire el piélago fluctuante,  
no con pecho de bronce y alma dura  
como el primer osado navegante;  
soberbio, sí, de subyugar la altura  
y en carro frágil semidiós triunfante,  
sin brújula, timón, remo ni antena,  
pisar las torres y pasar el Sena.

De Arlandes y Pilâtre los dos nombres  
el templo ocuparán de la memoria,  
pues fueron ambos los primeros hombres  
que de volar tuvieron la alta gloria.  
Créelo, Prosperidad, y no te asombres  
al ver de Elías repetir la historia,  
que si un carro es mortal y otro celeste,  
el fuego transportaba aquél y aqueste.

Moradores de Nesle, ¿qué es aquello que veis venir rasgando el horizonte? No es la ascensión del Ganimedes bello, ni el precipicio del audaz Faetonte; del Iris matizado no es destello ni el Pegaso que deja el doble monte: es la nave aerostática velera de argonautas que surcan la atmosfera.

Fueron las Tullerías rada amena de do zarpó la victoriosa nave que, corriendo en dos horas sin faena, ha andado nueve leguas caudal ave; leve se hace con quitar la arena, con privarla del gas queda más grave, y Charles y Robert, sus Palimuros, tremolan gallardetes bien seguros.

Mientras así nuestros viajeros andan, y el largo campo desde el cielo notan, las palomas de Venus se desmandan, los pavones de Juno se alborotan, los céfiros no juegan ni se ablandan los aquilones que la tierra azotan, pues bajaron en climas tan helados barómetro y termómetro diez grados.

¿No viste al pez, cual animada flecha, que sube y baja por el agua amiga cuando de su aire interno se aprovecha ampliando o comprimiendo una vejiga? Pues también el balón de gas se estrecha, se ensancha y se revuelve sin fatiga, porque imita, en sus giros, unas veces a aquellas aves, y otras a estos peces.

Así como los griegos vitoreaban a los héroes y atletas que vencían, o como a sus deidades inmolaban cuando del sacro Olimpo descendían, así los de Hedouville y Nesle honraban a los dos que en la máquina venían, y entre vivas y voces contrapuestas consagraban sus curas tales fiestas.

¡Cuánto promete al uso de la vida este timbre del ingenio humano cuando la nave a un punto dirigida fuere obediente a la perita mano; cuando a la posta el curso no le impida el arduo monte ni el fragoso llano; cuando, en fin, el francés, en paz o en guerra, desde Calais volare a Inglaterra!

Lo eléctrico del aire y variaciones, la Física sabrá por esta vía, y sin nubes verá, ni refracciones, cometa, eclipse o faz la Astronomía; sus límites, sus grados y extensiones podrá fijar mejor la Geografía; el comercio y milicia harán progresos; la maquinaria elevará más pesos.

¿Quién le diría, al que del hierro duro sacó primero el ácido inflamable, que había de ser aquel vapor impuro para volar la mágica admirable? ¿Que, en débil opresión, el humo oscuro sublevaría un peso formidable y que un mortal, nadando en el abismo, domaría el aire con el aire mismo?

Bien podrá ser que un día la Fortuna haga nacer otro Colón segundo que emprenda navegar hasta la Luna como aquél hizo viaje al Nuevo Mundo; que un Herschel lince, sobre tal columna, nuevos planetas halle en el profundo, y que algún Fontenelle tanto viva que ante los astros y su historia escriba.

Pero mientras, corriendo espacios largos, a ser constelación del cielo vuela el nuevo globo y con la nave de Argos Ovidio su apoteosis nos revela, dispense un rey honores, premios, cargos a Montgolfier y alumnos de su escuela, y mande se transmita su figura en bronce y mármol a la Edad futura.

Ni es sola una nación la que trofeos sabrá erigir a tan curiosa hazaña: ella ha pasado ya los Pirineos, donde un príncipe, honor de nuestra España, satisfaciendo activo sus deseos, hizo poner tres globos de campaña que, siguiendo del águila las huellas, llevaran su real nombre a las estrellas.

De la imperial Madrid de nobles hijos que aman la novedad aún más que al toro, también han visto ya con ojos fijes tres esferas volar como un meteoro; y alzado el "gas" en estos escondrijos de la membrana en que se bate el oro, como que dijo al español atento: "Ved de otro Non Plus Ultra el vencimiento."



Esta tremenda guerra actual nos trajo, casi con los primeros cañonazos, la emoción de un medio informativo excepcional en su fidelidad y en su dramatismo. Aludo al noticiario cinematográfico, impresionado, no ya desde la primera línea de fuego, sino en la primera línea de fuego, y aun más adelante, en los puestos de escucha y desde las más arriesgadas avanzadillas. Con las primeras noticias de las batallas que se libraron en esta dolorida tierra de Europa, nos llegó ese palpitante documento gráfico, en el que, junto a la fría objetividad del combate visto a distancia, se nos ofreció, quizá para que no olvidáramos los infinitos dramas latentes por debajo de las columnas de bajas o localidades conquistadas, la expresión de fatiga sin límite de aquel granadero, la inevitable mueca de dolor de aquel otro herido, también el fuego de heroísmo encendido en la mirada de tal cual soldado sin nombre. La cámara, llevada por soldados, llegó también al aire, y vió sucederse ante su objetivo el gesto de alegría ante el objetivo logrado y el de concentración tenaz durante el combate, la llamada angustiosa del aparato derribado y el estallar impresionante de los antiaéreos en la noche, y oyó el silbar desmelenado de las bombas y el tableteo entrecortado de las ametralladoras. Y esto, que nos ha acercado a la guerra como nunca, ha sido de ésta que comenzó en un día del año 1939.

Pues bien; he aquí un antecedente indudable. Abriendo la excelente "Histoire de l'Aéronautique", de Dollfus y Bouché, podrán encontrarse, al llegar al capítulo de la guerra del 14, las cuatro fotografías que, de allí tomadas, os expongo hoy. Se trata de cuatro fotos escogidas en la colección Cockburn-Lange; cuatro fotografías impresionadas por un aviador y en pleno combate aéreo. Fue él, piloto de caza en la "Royal Air Force" británica. Contraviniendo los reglamentos con-

## Del diario de un piloto de caza

cernientes al empleo privado de aparatos fotográficos en el frente, se ingenió para adaptar uno a su monoplaza, de manera que, armando el obturador antes de partir, pudiera después, con sólo destaparlo, obtener la imagen de lo que durante el vuelo era a menudo sangrienta realidad ante él desarrollada. Sólo podía tomar una fotografía por vuelo, y eso, unido a que sus intentos para obtenerlas oblicuamente y aun hacia lo alto y atrás fallaron en gran número de veces, reduciendo bastante el conjunto de negativos obtenidos, hizo que éstos no pasasen de varios cientos, de ellos cincuenta y siete de combates. Ya se comprenderá el valor extraordinario que, atendiendo a la época y a los medios de que se disponía, poseen.

Pero hay más. Porque este aviador, a la vez precursor de los actuales informadores de guerra—siquiera su finalidad no rebasara la más estricta reserva personal—, dejó un "Diario", del que Dollfus y Bouché han tomado los fragmentos correspondientes a las fotografías que insertan. El piloto inglés cuidaba, al parecer, de consignar escrupulosamente no sólo las circunstancias en que obtuvo cada cliché, sino las impresiones que en él se produjeron. Y es esto lo que da también un valor grande al "Diario". Redactado en un inglés espontáneo, lleno de libertad y humor, del que la versión francesa apenas puede dar idea, según los traductores, calcúlese lo que supondrá una nueva versión, ésta al español, y hecha a través del texto francés, único que he tenido en mi poder, en cuanto a la conservación de tales cualidades, que mucho me temo hayan quedado definitivamente esfumadas en este nuevo avatar del "Diario". Con todo, sí se mantiene la sensación de impresionante verismo, que hace de esos fragmentos, como se ha dicho, el solo comentario digno de las fotografías a las que acompañan.

Su autor murió en combate.

### LOS ASES SUBEN Y CAEN

"Vuelto aún a encontrar hoy nuestros amigos los Fokker. Hemos derribado cuatro, de ellos uno por mí. Tres de nosotros faltan; tenemos, pues, uno de ventaja.

"Nuestra patrulla recorría la gran ruta del buen Dios, con un hermoso sol, por encima de nubes que tenían duras de ala (eso debe ser de Shakespeare...), y nuestra sola esperanza era que ningún mal encuentro viniéramos a estropear un vuelo agradable.

"Naturalmente, no ha faltado. Nosotros no teníamos la elección en la materia y los veíamos venir. Iban más bajos, y así hemos podido escondernos con el sol y después picar sobre ellos. Justo cuando yo iba a derribar a uno muy bonito, él se me escapó, y yo me dediqué a volar en redondo como una gallina torpe, pro-

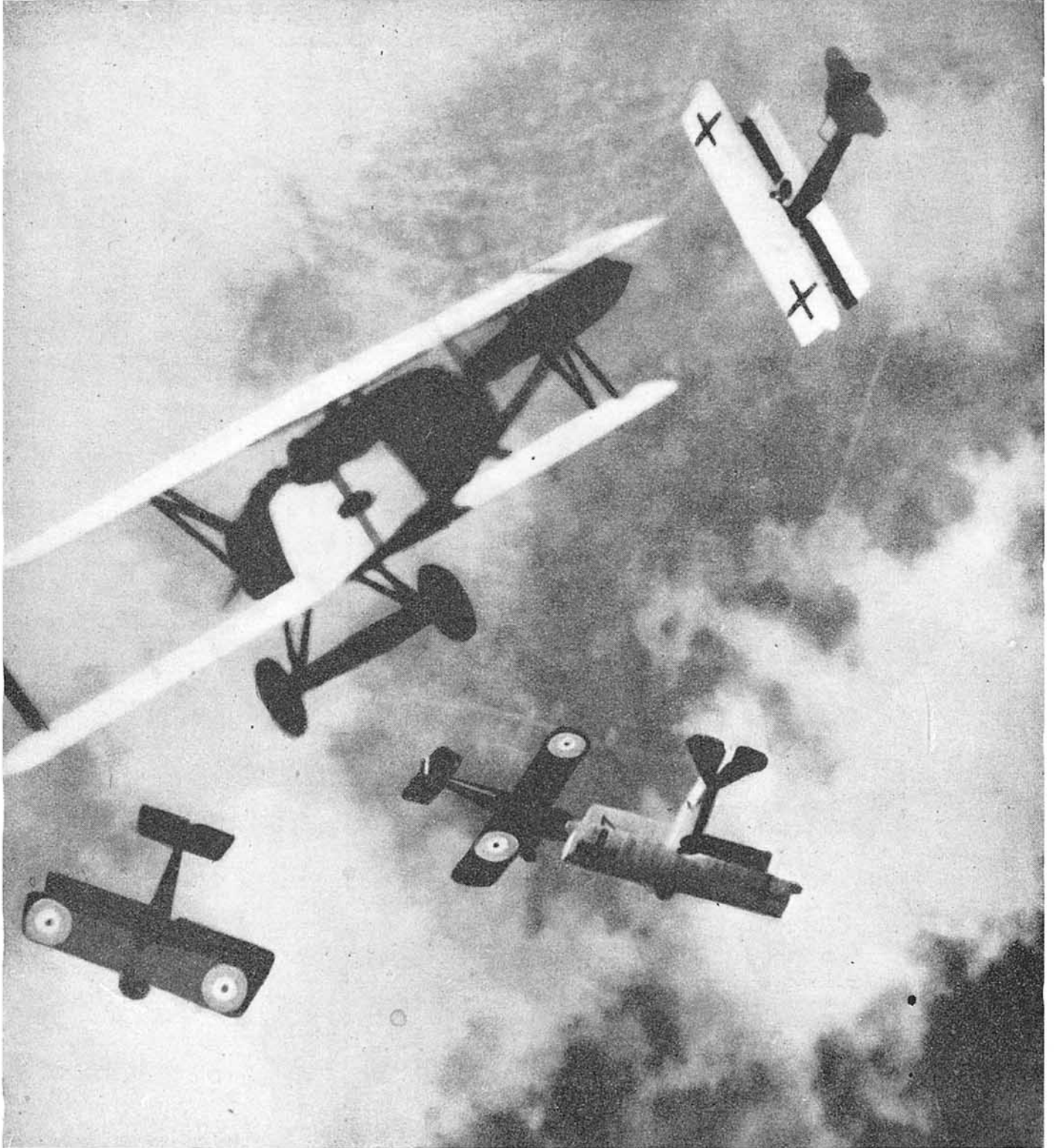
curando encontrar algún adversario menos avisado. Pero, aparentemente, estaban todos hoy al tanto del noble arte del combate y me persuadí pronto de que era preciso volar o ser cazado.

"Muchas veces he tenido a uno en mi visor, pero nunca lo bastante para tirar. Entonces he hecho lo posible para atraer la atención de un camarada que tenía la letra P sobre su ala. Evidentemente, la atracción era mutua, porque nos hemos dedicado a subir, el uno alrededor del otro, en el estilo más clásico, mostrando todo lo que sabíamos. Yo ensayé entonces un pequeño truco que H. había logrado, en L., introducir en mi duro cráneo; el bebedor de cerveza hizo el movimiento que yo esperaba, y lo cacé. La fotografía muestra al Fritz precisamente antes de entrar en barrera e incendiarse.

"Estúpidamente le miraba caer cuando oí un ruido demasiado conocido, y apenas si tuve tiempo para virar y no seguir al otro en su camino. Ninguna esperanza de dormirse sobre los laureles en este jaleo. Bastante tenía que hacer para lograr escapar al nuevo

visitante, cuando alguno—yo creo que era Mc E...—le cazó por mí, y yo me encontré dentro de una nube.

"Mi ardor combativo se enfrió; subiendo, vi que los Fokker habían desaparecido y que de nosotros quedábamos tres."



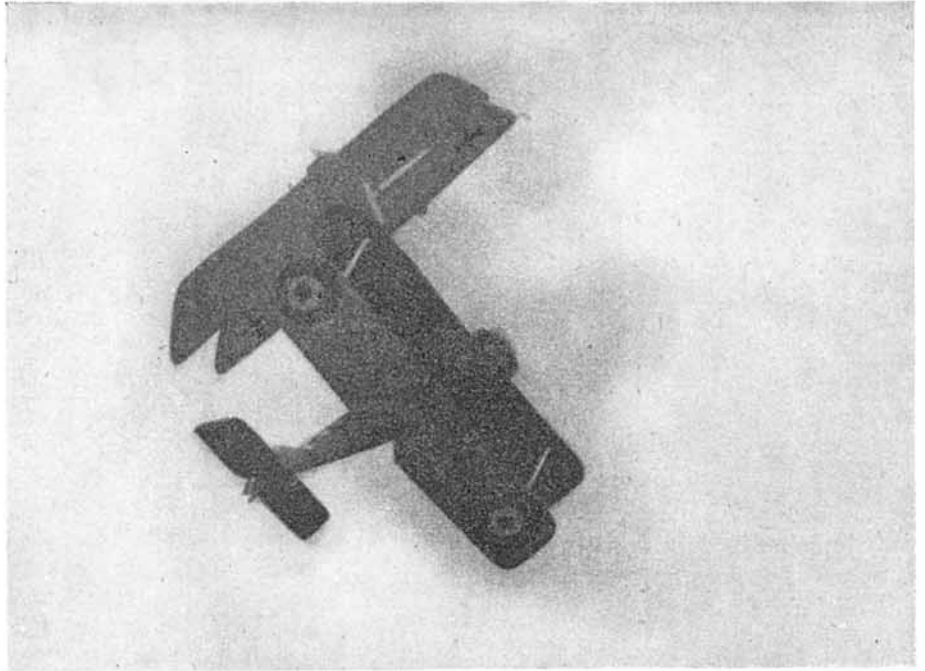
Aviones: "SE-5", inglés; "Fokker D-7", alemán.

(De la *Histoire de l'Aéronautique*, de Dollfus y Bouché.)

### LA PRESA DEL AGUILA

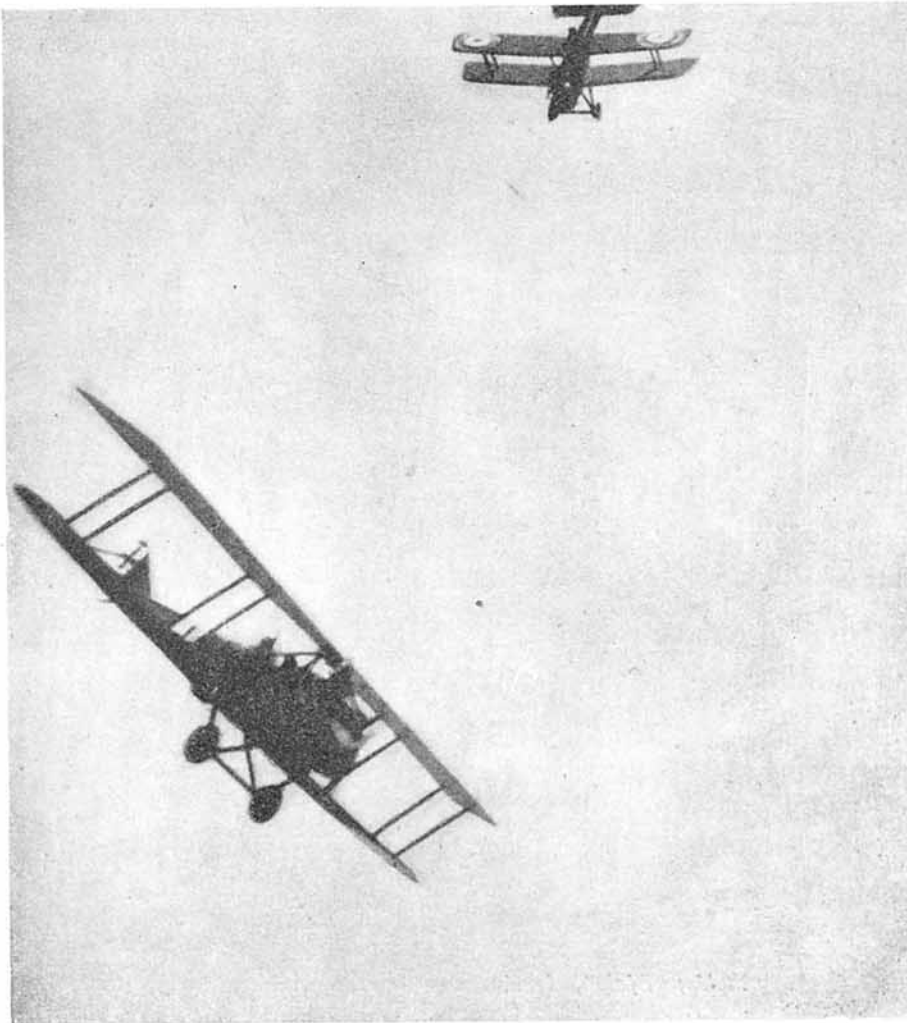
“Tomada esta mañana una fotografía más bien rara, pero que ha costado cara. He ahí un brillante ejemplo de lo que no puede hacerse cuando estéis explicándoos con un buen Fritz: ¡dejaros pisotear! Esperemos que los aprendices de la Escuela Central de Pilotaje, en el transcurso de la próxima guerra, estudiarán atentamente esta fotografía, y que sus inapreciables instructores sacarán de ella una lección... ¡Yo querría enviarles en seguida una prueba! He aquí, pues, al pequeño T. A. haciéndose atrapar por primera y última vez. ¡Pobre pequeño! Yo había enfocado el aparato hacia atrás, y contaba con la casualidad para sacar algo. ¡Está hecho!

”Esto me hace arder de indignación al ver cómo se nos envían los



Aviones: “SE-5”, inglés; “Albatros”, alemán.

(De la *Histoire de l'Aéronautique*, de Dollfus y Bouché.)



Aviones: “SE-5”, monoplaza inglés; “Rumpler”, biplaza alemán.

(De la *Histoire de l'Aéronautique*, de Dollfus y Bouché.)

pilotos ahora, con cinco o seis horas sobre avión de guerra por todo bagaje: es carne a punto para los vuelos de los Fritz con que nosotros tenemos que habérnoslas hace días. No sé qué escuadrilla es ésa, pero allá está un puñado de pilotos extraordinariamentè buenos, y las explicaciones con ellos son sangrientas. Yo comenzaba a creermè un piloto decente; pero después del martes y de hoy, regresando al campo acribillado de acero Krupp, siento mi “yo” un poco desinflado. Los que más nos molestan son un hatajo de papagayos multicolores, pero que saben volar como las águilas. Los hemos encontrado hoy de nuevo, y se han llevado al pequeño A. ¡Dios sabe cuántos de nosotros recogerán todavía antes de que veamos el final!”

### UNO A UNO...

“Hoy hemos perdido otro camarada, y a la hora de la comida parecemos una casa donde el peque de la familia acabara de morir. M. (el Comandantè de la escuadrilla), y V. (su suplente), pesan, cerca del fuego, el pro y el contra, y todos nos sentimos un poco deprimidos, porque S. era un muchacho extraordinariamente valiente. Desde hace algún tiempo esto desfila más de prisa que de costumbre, y aunque conozcamos todas estas negras rachas, a veces la pérdida de uno u

otro nos hace "volver a saltar" un momento. Creo que S. era hijo único... Supongo que debo escribir a su familia, y es una tarea que aborrezco; si hace bien leer que espléndido hijo *se tenía*, es éste tiempo pasado el que hace daño, y jamás se tendrán bastantes buenas frases y simpatía para borrar esa pequeña palabra.

"Olvidaba la fotografía de esta mañana. Pienso que,

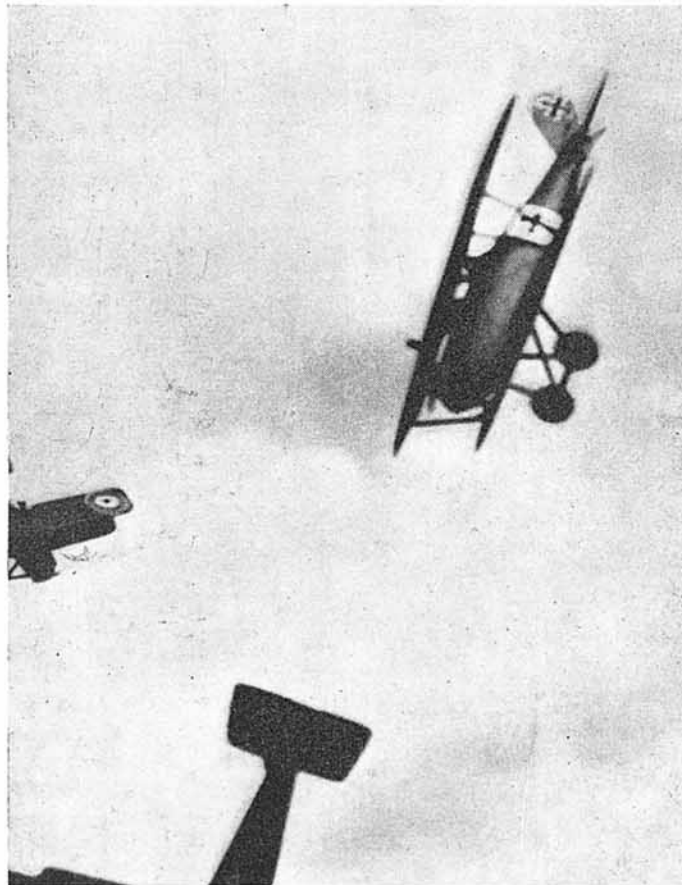
cuando esté seca, obtendré una buena prueba. Debe ser el pequeño S. quien está en el Sudeste, en lo alto de la foto, y el Fritz en el medio. Han debido matarse el uno y el otro a la vez. El Mayor ha enviado su relación al grupo, atribuyendo el Fritz a S. Hay viejos tunantes de Rumplers que son rudamente buenos y no tienen ninguna necesidad de escolta de monoplazas."

#### CUANDO EL AGUILA SE ABATE

"¡Qué bellos pájaros de presa algunos de estos Fritz! Tomada una buena fotografía hoy, un Pfalz picando sobre la cola de un avión de nuestra patrulla. Ningún daño, puesto que todos estamos a la mesa esta tarde.

"Ahora enfoco el aparato fotográfico oblicuamente, y si los fallos abundan, se obtienen también muy buenos resultados de cuando en cuando.

"Hoy hemos tenido una pequeña pelea con esos bribones de Pfalz, pero éstos eran cazadores de una honrada medianía. Ha sido casi un combate nulo, y, después de cinco minutos de acrobacias entrelazadas, nos hemos dejado ir lejos de ellos. No por cobardía, sino porque el viento nos arrastraba al Este y la esencia bajaba mucho. También ellos debían ver el fondo de sus depósitos, pues no han probado a pasar las líneas para seguirnos."



Aviones: "SE-5", inglés; "Pfalz", alemán.

(De la *Histoire de l'Aéronautique*, de Dollfus y Bouché.)