



AVIACION

Se publica los días 1.º y 15 de cada mes

DIRECCIÓN, ADMINISTRACIÓN Y PUBLICIDAD
CALLE DE CLARÍS, NÚM. 102, PRAL., 1.ª - BARCELONA

SUSCRIPCIÓN ANUAL : ESPAÑA, 12 PTAS.; EXTRANJERO, 14 FRs.
NÚMERO CORRIENTE, 50 CÉNTIMOS • NÚMERO ATRASADO, 75 CÉNTIMOS

GRAN SEMANA DE AVIACION DE BARCELONA.



CONDE DE LESSEPS



JEAN OLIESLAEGER

DEL 1 AL 8

de
Mayo

Concurso
de
Velocidad hispano-
na, por la
Resistencia
y
Altura



RENE BARRIÉ



HAME WHITE



ORGANIZADA

POR EL

AYUNTAMIENTO

LA REDACCIÓN

Ayuntamiento de Madrid

ha
jos en pro del m
Pero en nuestro
excelentes disposiciones, faltaba
medio de información extensa y or-
denada que nos pusiera con facilidad

vegación aérea como sport
ciencia.

A la primera tentativa se contentó ha-
ciendo un pequeño salto de 25 ó 30 metros
para asegurarse de la mise au point, pero

G. BOREL ET C^{IE}

25, rue Brunel - PARIS

IMPORTANTE CASA DE AUTOMÓVILES

VENTA DE TODA CLASE DE AEROPLANOS * Agentes exclusivos de la casa Blériot, para España

ESCUELA DE AVIACIÓN Á BOUY - AVIATION

MOURMELON, CHAMP DE CHALONS, MARNE

SE ENCARGA DE ORGANIZAR FIESTAS DE AVIACIÓN

Ha organizado las Semanas de Aviación de Sevilla y Barcelona, y está encargada de otras que se llevarán á cabo en varias capitales de España

Taller de
Fotograbado

de M. Gomila

Calle Provenza, 224 - Barcelona
(entre Aríbau y Universidad)

AEROPLANOS JUGUETES DE
TODA CLASE

≡ C. JUANDÓ ≡

Riera de S. Miguel, núm. 24, pral. — BARCELONA (Gracia)

AEROPLANOS * * * * *
* * * * * PLANEURS
MOTORES LIGEROS * * *

F. TRUCO

— Diagonal, 512. — BARCELONA —

AEROPLANOS BLÉRIOT

MONOPOLIO PARA ESPAÑA

— BOREL Y C.^A —

25, RUE BRUNEL, 25 - PARIS

REPRESENTANTE PARA CATALUÑA : **A. COMPTE** : LAURIA, 72 - BARCELONA

TALLERES DE : **VIVÓ TORRAS Y C^{IA}**
ELECTRICIDAD :

Calle de Borrell, números 71 y 73. — BARCELONA * * * * * Teléfono núm. 984

ELECTROMOTORES Y DINAMOS : : ELECTROMOTORES ASINCRÓNICOS : : ASCENSORES ELECTRO-MECÁNICO-AUTOMÁTICOS, CON PATENTE DE INVENCION : : MONTACARGAS, MONTASACOS Y MONTAPLATOS

— PÍDANSE CATÁLOGOS, REFERENCIAS Y PRESUPUESTOS —

AVIACIÓN

* * * * *

Se publica los días 1.º y 15 de cada mes

* * * * *

DIRECCIÓN, ADMINISTRACIÓN Y PUBLICIDAD
CALLE DE CLARÍS, NÚM. 102, PRAL., 1.ª - BARCELONA

SUSCRIPCIÓN ANUAL : ESPAÑA, 12 PTAS.; EXTRANJERO, 14 FRs.
NÚMERO CORRIENTE, 50 CÉNTIMOS • NÚMERO ATRASADO, 75 CÉNTIMOS

A nuestros lectores y colegas

No pretendemos encabezar nuestra Revista con una apología á la navegación aérea; pero sí debemos presentar, como principio evidente, que entre todas las ramas de la actividad humana hay una que se destaca claramente de las restantes, por su universalidad, por el interés común que hacia ella sienten todos los pueblos civilizados y por la general atención con que se sigue su progresiva marcha. Este ufano retoño del árbol de la ciencia no es otro que la conquista del aire por el hombre, único florón que faltaba á su corona de rey de la Naturaleza.

Al ver que los aeroplanos han salido ya del gabinete de estudio ó del campo de experiencias, para lanzarse resueltos al espacio, donde han logrado cernerse durante varias horas, cruzar el mar, volar en el seno de la tempestad, alcanzar velocidades respetables y otras proezas, á cual más brillante, la aviación ha ganado todas las voluntades y el interés se ha convertido en franco entusiasmo.

España, que con tan injusta razón se ve tachada á menudo de país atrasado, ha sabido responder dignamente al movimiento general, no sólo acordando todas sus simpatías al modernísimo medio de locomoción, sino haciendo también importantes trabajos en pro del mismo.

Pero en nuestro país, á pesar de tan excelentes disposiciones, faltaba un medio de información extensa y ordenada que nos pusiera con facilidad

al corriente de cuanto ocurra en el mundo de la aviación, sin necesidad de recurrir á la prensa extranjera; un órgano portavoz de las nuevas ideas que, sin cesar, germinan en el cerebro de los inventores, una publicación al alcance de todos que, bajo una forma amena, vaya inculcando y difundiendo los conocimientos de este maravilloso ramo del saber, para constituir un complemento de cultura casi imprescindible en la actualidad.

Estas son las causas que nos han impulsado á crear nuestra Revista, con el propósito de llenar los fines que acabamos de apuntar, tanto en nuestro país como en la América latina, que se encuentra en idénticas condiciones y que podemos considerar como una extensión de nuestra patria, por el lazo que nos une, el más sólido vínculo de aproximación entre los pueblos, el común idioma.

He aquí, pues, nuestra divisa: presentar á nuestros lectores una amplia información ilustrada con abundantes fotografías de actualidad, dar cabida en nuestras columnas á los proyectos de los inventores y contribuir con artículos técnicos á la obra de divulgación científica.

Con tales propósitos, henchido el pecho de esperanza y entusiasmo, al aparecer nuestro primer número, enviamos un cariñoso saludo á nuestros lectores y colegas, asegurándoles que AVIACIÓN estará siempre dispuesta á prestar su modesto, pero sincero apoyo á cuanto tienda á favorecer la navegación aérea como sport ó como ciencia.

LA REDACCIÓN

Ayuntamiento de Madrid

La Aviación en España

Aunque los primeros vuelos que se han efectuado en nuestro país datan de una fecha ya algo atrasada, creemos oportuno empezar nuestra información con este acontecimiento por dos motivos: en primer lugar, para que los lectores de AVIACIÓN puedan coleccionar la historia de la Aviación en España desde su principio, y después porque llegando nuestra Revista á países muy apartados, lo que para nosotros resulta anticuado para ellos puede todavía revestir interés.

El primer vuelo

La fecha del 11 de febrero quedará memorable en los anales de nuestra historia deportiva, pues en tal día tuvo lugar el primer vuelo oficial verificado en tierra hispana, habiéndole cabido á Barcelona, por este motivo, la gloria de abrir el paso á la aviación.

Debido á los trabajos de la meritísima «Asociación de Locomoción Aérea», consiguióse la venida á Barcelona de los aviadores M. Julien Mamet, piloto profesor de la Escuela Blériot de Pau, y su alumno don Mario García Comes, para dar una serie de exhibiciones en el Hipódromo con un monoplano Blériot del modelo 7, travesía del Canal de la Mancha.

El día 11, pues, fueron invitados por la «A. L. A.», los representantes de la prensa y entidades deportivas, para asistir á los vuelos de ensayo.

Aunque la invitación era rigurosa, reunióse en el campo del Hipódromo una nutrida concurrencia, ávida de presenciar lo que constituía una novedad de un atractivo irresistible.

El día era espléndido, pero dejábase sentir un ligero vientecillo que podía ser perjudicial, por lo que M. Mamet no se dispuso á volar hasta que el sol tocaba á su ocaso, hora en que la atmósfera suele estar más tranquila.

A la primera tentativa se contentó haciendo un pequeño salto de 25 ó 30 metros para asegurarse de la *mise au point*, pero



El aviador M. Julien Mamet



M. Mamet, preparando el aeroplano, para su primer vuelo en España.

algunos minutos más tarde partió para ejecutar un vuelo hermosísimo, que duró 2 minutos 8 segundos. La visión de la silueta del enorme pájaro artificial, cerniéndose majestuoso sobre un cielo teñido de los más hermosos matices crepusculares, quedará imborrable en el ánimo de cuantos veían volar por vez primera.

Esta prueba de aviación en Barcelona

superior á toda ponderación, dirigióse al improvisado aeródromo de la «A. L. A.», ávida de presenciar la novedad más sensacional de nuestro siglo.

Pero el viento no depuso su violencia, haciendo imposible toda tentativa de volar, por lo que el público retiróse apesadumbrado, mas sin proferir una sola protesta.

Esta primera reunión, aunque resultó

minaba el elemento aristocrático, por ser día laborable, todo hacía presagiar un éxito brillante.

Efectivamente, á las 4 h. 30 m. M. Mamet ocupa su puesto, el motor atruena el espacio y el esbelto *Blériot* parte como una saeta.

A los pocos momentos consigue una altura de 20 metros, y entonces empieza á describir un círculo inmenso sobre los campos que rodean el Hipódromo, pasa luego sobre la playa y se dirige después hacia el Campo Santo, donde alcanza una altura de 100 metros; allí vira para regresar al Hipódromo, donde desciende felizmente en el mismo punto que había salido, habiendo durado el vuelo 5 m. 26 s.

La ovación que se tributa á Mamet es indescriptible. El público invade el campo y lleva al aviador en hombros hasta las tribunas.

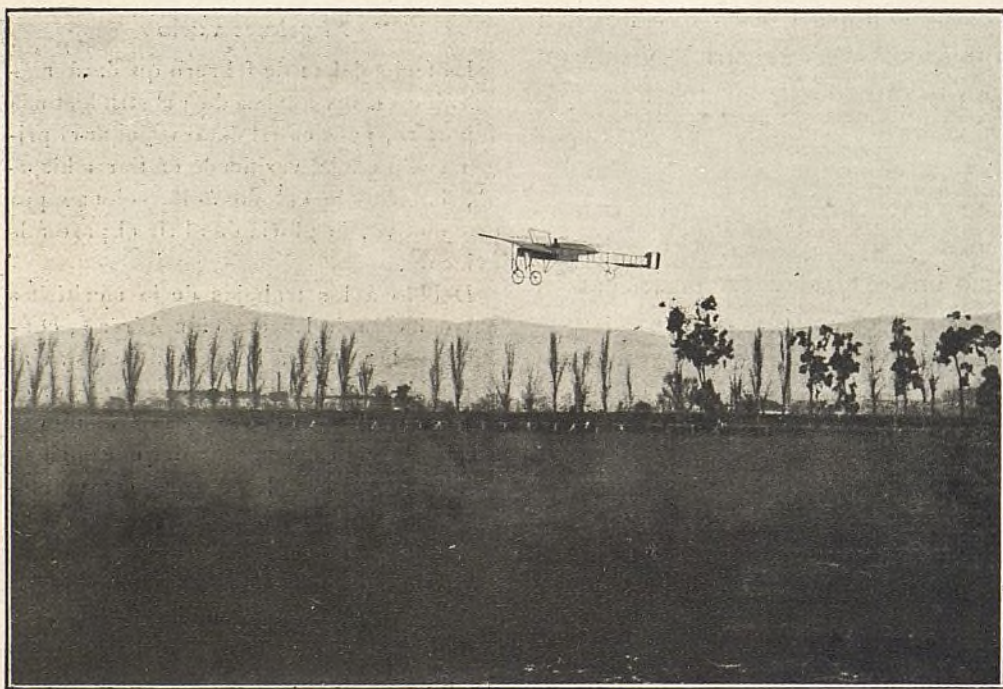
Poco tiempo después, Mamet parte para un segundo vuelo, durante el cual ejecuta varias evoluciones frente á las tribunas, que provocan nutridos aplausos. Repite luego su paseo por los alrededores, pero al regresar, un recalentamiento del motor le obliga á tomar tierra en un campo lindante al Hipódromo. La duración del vuelo ha sido de 6 m. 32 s.

El público se retira altamente satisfecho, comentando las impresiones del maravilloso espectáculo.

El siguiente domingo, día 20, tuvo lugar la última fiesta de aviación dada por Mr. Mamet.

La afluencia de público no desmereció en nada la de los días anteriores, contándose por muchos millares las personas que acudieron al Hipódromo.

Poco antes de las 5, Mamet emprendió el vuelo, hizo su acostumbrada vuelta por los campos lindantes, pero al regresar al recinto del Hipódromo y disponerse á tomar tierra, la presencia de un fotógrafo intempestivo dificultó la maniobra del aterrizaje, que debió ser violenta.



11 febrero 1910. — Primer vuelo de aeroplano, en circuito cerrado, verificado en España

acrecentó de tal modo el entusiasmo, que las siguientes reuniones alcanzaron el éxito más completo.

Las fiestas del Hipódromo

El siguiente domingo, día 13, fué el primer día de espectáculo público.

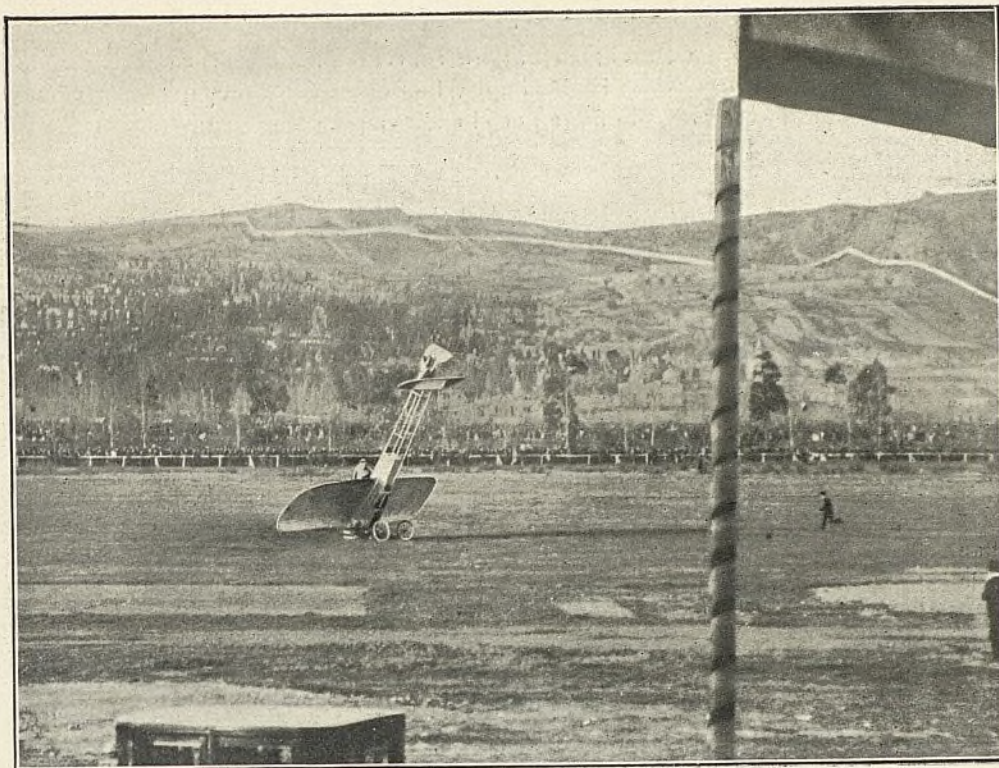
La mañana era primaveral, pero al mediodía el cielo encapotóse, convirtiéndose el tiempo en desapacible.

A pesar de ello, una multitud enorme, su-

frustrada por el mal tiempo, presentó, sin embargo, una bellísima prueba del entusiasmo que la aviación había despertado en Barcelona, halagadora muestra de su cultura.

Para compensar la desilusión del público se organizó una nueva fiesta el siguiente jueves, día 17, que resultó completamente satisfactoria.

Con un día hermosísimo y una concurrencia extraordinaria, entre la que predo-



M. Mamet, en el momento del accidente, el último día de las fiestas de aviación en el aeródromo de la «A. L. A.».— (Fot. de Riba, S. en C.)

El aparato chocó contra el suelo con sus ruedas, levantóse la cola y quedó plantado verticalmente. El aviador saltó con agilidad, no sufriendo más que una ligera erosión; en cambio el aparato resultó con la hélice y el ala derecha rotas.

De esta caída da una exacta idea la interesante fotografía que publicamos.

Con este accidente, que por fortuna no tuvo graves consecuencias, terminóse la fiesta y con ella la primera serie de pruebas de aviación que se han presenciado en Barcelona.

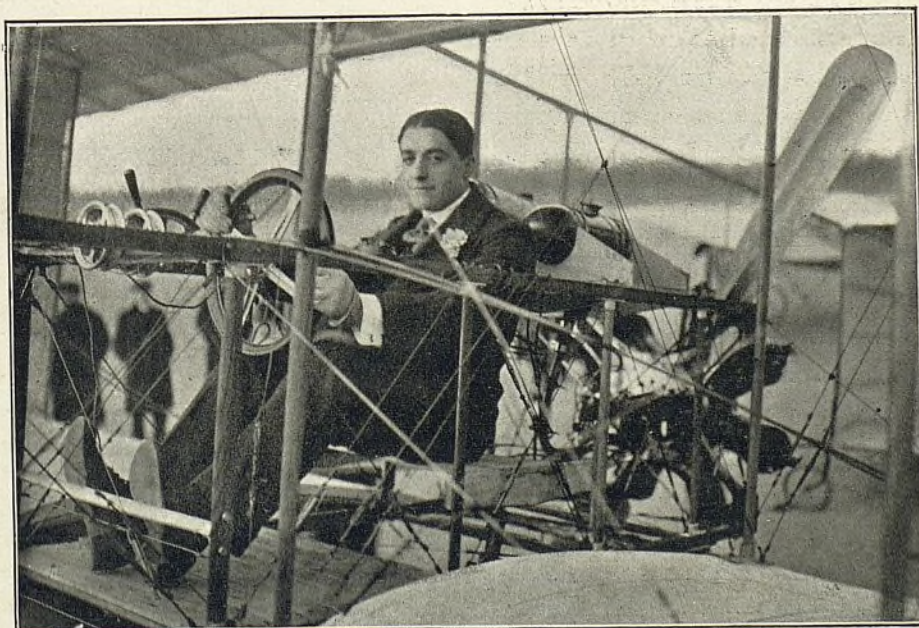
Nuevos vuelos con biplano «Voisin»

En vista del éxito alcanzado por los vuelos del monoplano *Blériot* que acabamos de reseñar, no se hizo aguardar mucho la venida de otros aviadores para dar nuevas series de vuelos.

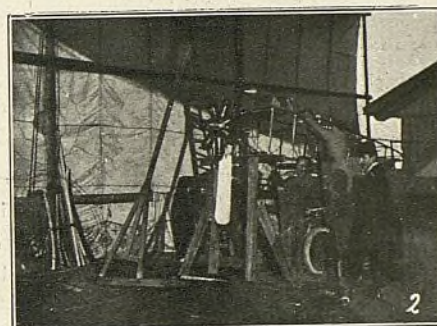
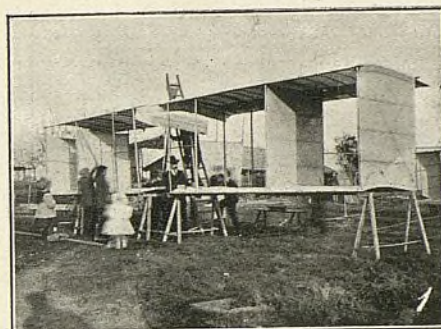


M. Mamet, en uno de sus vuelos

Alefecto, vinieron simultáneamente M. Edmond Poillot, piloto de la escuela Voisin de Chalons, y M. Gaudart, ambos con biplanos *Voisin*, para volar, el primero, en el Hipódromo y el segundo en el Campo de la Bota.



M. Poillot, en aeroplano «Voisin»

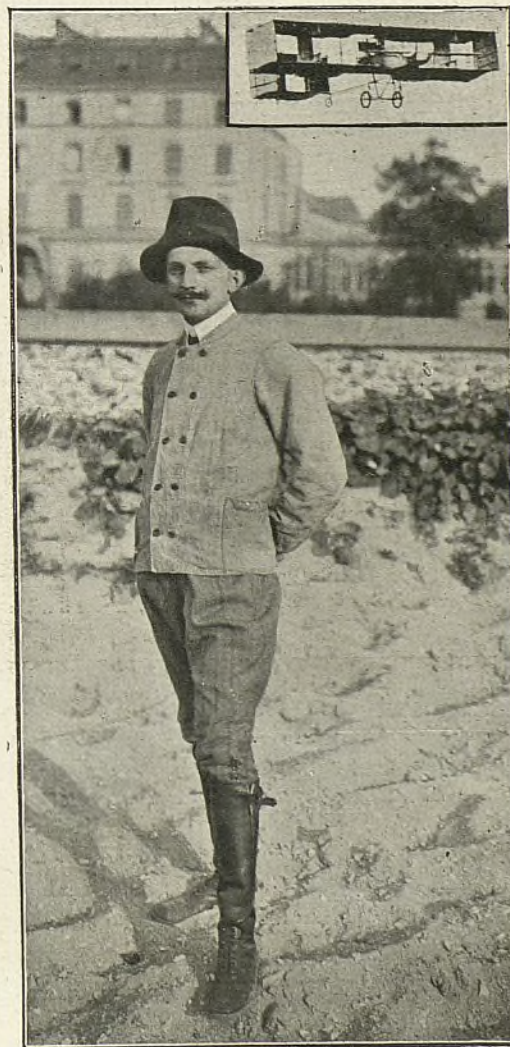


Reparación de las importantes averías del aeroplano «Voisin» tripulado por M. Poillot, en el campo de aviación de la «A. L. A.».— (Fot. Fabregat).

Poillot en el Hipódromo

Organizadas por la «S. A. N. A.» y bajo el patronato de la «A. L. A.», proyectóse la celebración de una nueva serie de fiestas de aviación en el Hipódromo, pero la suerte más adversa las deslució por completo.

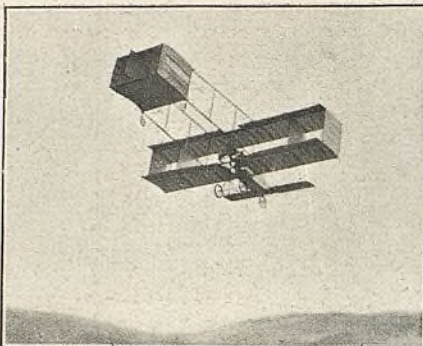
El día 24 del pasado marzo, Poillot hizo el primer ensayo de *mise au point* de su



M. Louis Gaudart



BARCELONA: Aspecto de las tribunas del campo de la Bota, durante la fiesta de aviación celebrada el 27 de mayo último.
(Fot. del Nuevo Mundo)



BARCELONA: El biplano «Voisin» tripulado por el aviador Gaudart, en uno de sus vuelos en el campo de la Bota.
(Fot. del Nuevo Mundo)

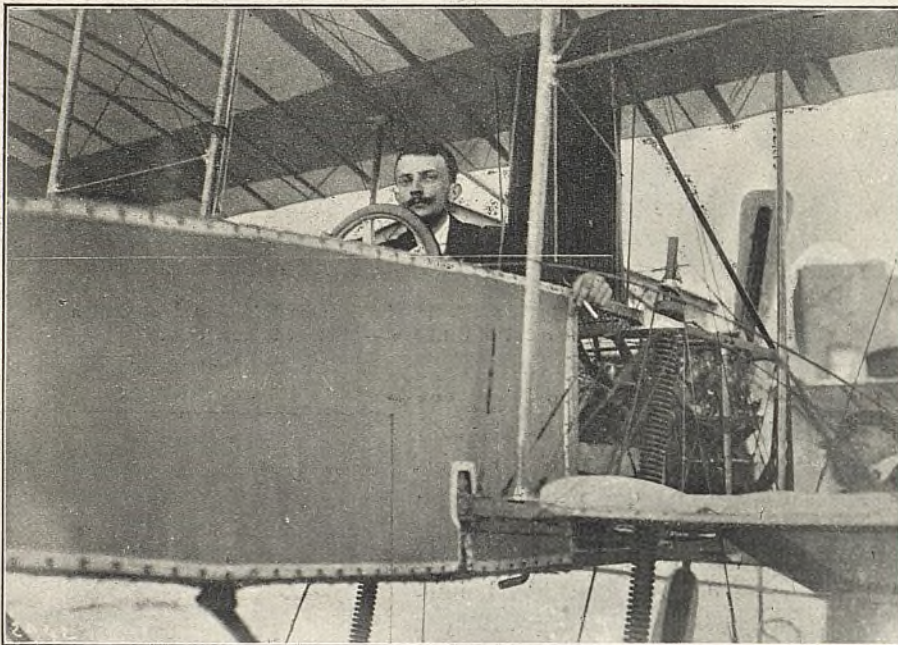
aparato, realizando un magnífico vuelo á la luz de la luna, pero debido á la oscuridad chocó con un árbol, produciéndose una terrible caída, de la que resultó el aviador ileso, pero el aeroplano destrozado.

Sin embargo, pudo repararse en los talleres de D. Gaspar Brunet y de la Hispano-Suiza, lo que constituye una nota muy halagadora para nuestra industria.

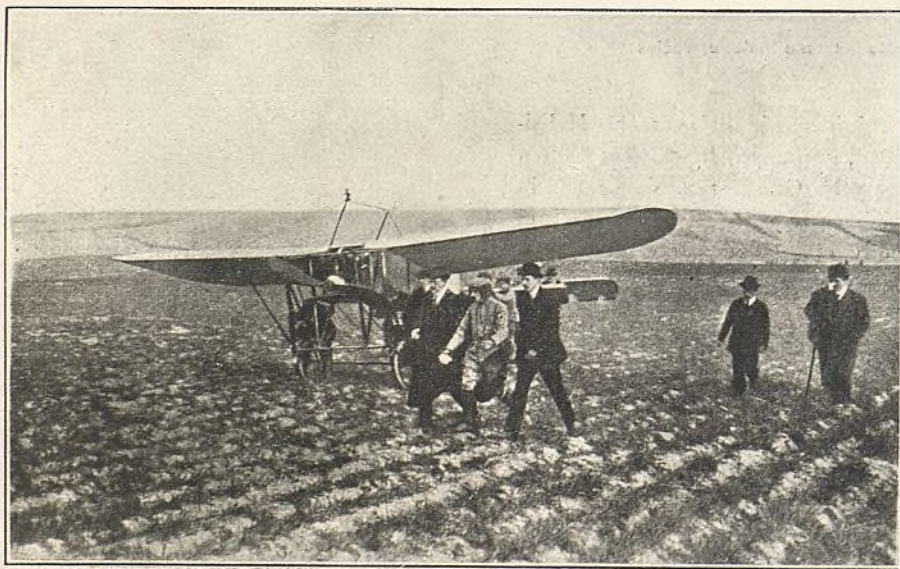
El lunes de Pascua, día 28 de marzo, pudo, finalmente, darse la fiesta en el Hipódromo, acudiendo un público muy numeroso y distinguido.

A media tarde, M. Poillot ocupa su sitio y parte con facilidad; con hermoso vuelo sale del recinto del Hipódromo, pero, apenas habría recorrido un kilómetro, la rotura del timón de profundidad le obligó á tomar tierra en una huerta, debiendo el público contentarse con esta corta é infortunada prueba.

M. Edmond Poillot partió para Madrid dos días después.



El aviador Gaudart, en su aeroplano «Voisin»



MADRID: El notable aviador M. Mamet y sus mecánicos conduciendo el monoplano á su cobertizo á la terminación de un vuelo — (Fot. de Actualidades)

Gaudart en el Campo de la Bota

Más afortunado que su colega, el día de Pascua realizó dos hermosos vuelos: uno de 6 minutos y otro de 18, paseándose majestuoso sobre el mar y la playa.

El siguiente lunes, día 28, le cupo la gloria de efectuar el vuelo más importante que se ha hecho en España, pues se mantuvo en el aire 40 minutos y pasando á gran altura por encima de Barcelona

llegó hasta el monumento de Colón, donde viró sobre el puerto, para regresar á su aeródromo.

El domingo y lunes siguientes tuvo que suspenderse la fiesta por el mal tiempo.

En Madrid

Después de haber hecho las pruebas de ensayo ante la prensa, el 26 de marzo fué el primer día que se efectuaron vuelos públicos en Madrid por los aviadores Mamet, en el campo de Ciudad Lineal y Stoeckel en el de Chamartín de la Rosa, asistiendo en ambos puntos una extraordinaria concurrencia de espectadores.

A pesar del mal tiempo, Mamet consiguió realizar dos hermosos vuelos; uno de un minuto y otro de

diez, siendo calurosamente ovacionado por el público y felicitado por S. M. la Reina Victoria, que asistió á la fiesta.

No fué tan afortunado Stoeckel, que pilotaba un *Blériot*, lo mismo que Mamet, pues apenas haría medio minuto que volaba, cuando una ráfaga de viento lo abatió contra el suelo. El aparato quedó destrozado, pero el aviador sólo recibió una ligera herida en la sién.

He aquí los resultados sucesivos:

Día 27. — Mamet ejecuta dos vuelos, uno de cinco minutos á 50 metros de altura y otro de seis minutos á 170 metros.

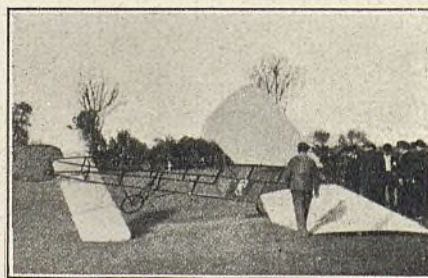
3 Abril. — Mamet dos vuelos de ocho y trece minutos.

5 Abril. — Alber vuela sobre un *Blériot*, pero cae de 60 metros de altura, rompiendo el aparato y recibiendo fuertes contusiones.

7 Abril. — Mamet ejecuta varios vuelos ante la Embajada mora.



SEVILLA: El aviador Olieslaegers en uno de los vuelos alcanza 180 metros de altura.
(Fot. del Nuevo Mundo)



SEVILLA: El aviador Barrier en uno de sus vuelos llegó á mas de 150 metros de altura, y al bajar, un remolino de viento, rompió un ala de su aparato. (Fot. del Nuevo Mundo)

17 Abril. — Gaudart, sobre biplano *Voisin*, intenta volar en la Ciudad Lineal, á pesar del mal tiempo, pero el fuerte viento reinante le impide levantarse.

A la fiesta asistió la familia real y numeroso público.

En Sevilla

La Comisión de Fiestas de aquella capital organizó con el concurso de la casa Borel, de París, una semana de aviación desde el día 4 al 10 de abril, con la participación de los aviadores Tyck, Kuhling, Olieslaegers y Barrier.

Los dos primeros días viéronse contrariados por el tiempo, pero en los restantes hicieron vuelos muy interesantes, que entusiasmaron al público sevillano.

Se registraron las caídas de Tyck y Barrier, de las que resultaron destrozados los aparatos y sólo con ligeras contusiones el aviador Tyck.

La clasificación establecida fué la siguiente:

Copa Sevilla. — Olieslaegers, por rebasar la hora el conjunto de sus vuelos.

Velocidad. — Kuhling.

Lanzamiento. — Barrier.

Distancia. — Tyck.

En San Sebastián

Formando parte del programa de fiestas que tuvieron lugar en aquella ciudad, fué contratado el aviador Le Blon para ejecutar una serie de vuelos.



MADRID: S. M. la Reina D.^a Victoria, los príncipes Alejandro y Leopoldo de Battemberg y el Gobernador Civil Sr. Requejo, felicitando al aviador M. Mamet, después de uno de los vuelos verificados por éste, con gran éxito en el aeródromo de la Ciudad Lineal, en la tarde del 26 de marzo último. — (Fot. del Nuevo Mundo).

Los inauguró el día 27 de marzo, con uno magnífico de cinco minutos sobre la ciudad y la bahía.

El día siguiente efectuó uno de ocho minutos por la mañana y otro algo mayor por la tarde, ambos hermosísimos y de un efecto sensacional, pues tan pronto bordeaba la playa como cruzaba la bahía sobre las embarcaciones ó rozaba la superficie del mar cual gigantesca gaviota.

El día 29, mientras se hallaba en pleno

vuelo sobre la bahía, notó que el motor tenía algunas *ratés*, se propuso descender en la playa, pero hallándose atestada de espectadores, decidió dejarse caer al mar para evitar desgracias. Así lo hizo, pero tan suavemente, que el aparato quedó flotando, sostenido por sus alas, hasta que acudió en su auxilio un canot automóvil. Le Blon no sufrió otra cosa que un semibaño.

Terminada su contrata con la Comisión, Le Blon quiso demostrar su simpatía por San Sebastián haciendo algún vuelo verdaderamente sensacional y al efecto se propuso rebasar la cumbre del Monte Igueldo, el sábado, día 2 de abril.

Antes de intentar tan atrevido vuelo, quiso asegurarse del perfecto funcionamiento de su aparato, haciendo una salida de prueba.

Apenas había dado una vuelta á la bahía é iba á principiar la segunda, cuando de repente el aparato inclinóse hacia delante, y como una saeta

precipitóse al mar verticalmente.

Como esto sucedía inmediatamente después de comer, mucho antes de la hora señalada para la experiencia definitiva, no estaba preparado el canot de salvamento y no pudo recogerse al infeliz aviador hasta diez minutos después, cuando desgraciadamente era ya cadáver.

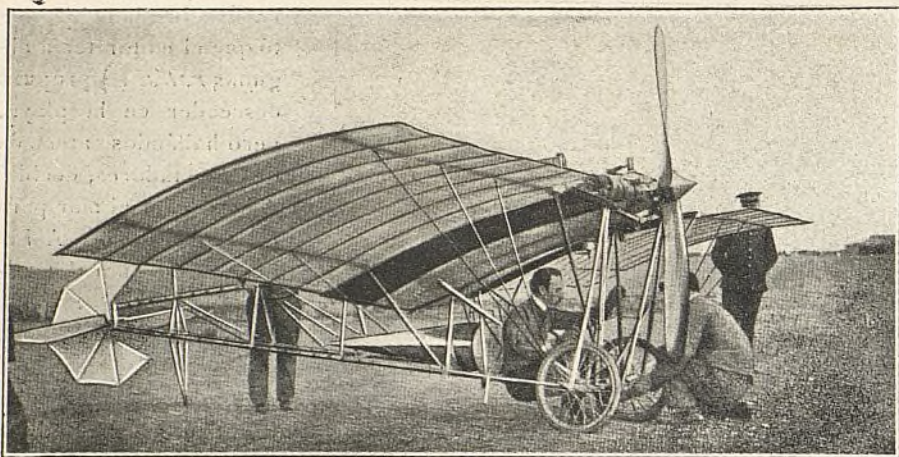
La consternación que produjo en San Sebastián la muerte del intrépido aviador, fué inmensa, pudiendo juzgarse, por el



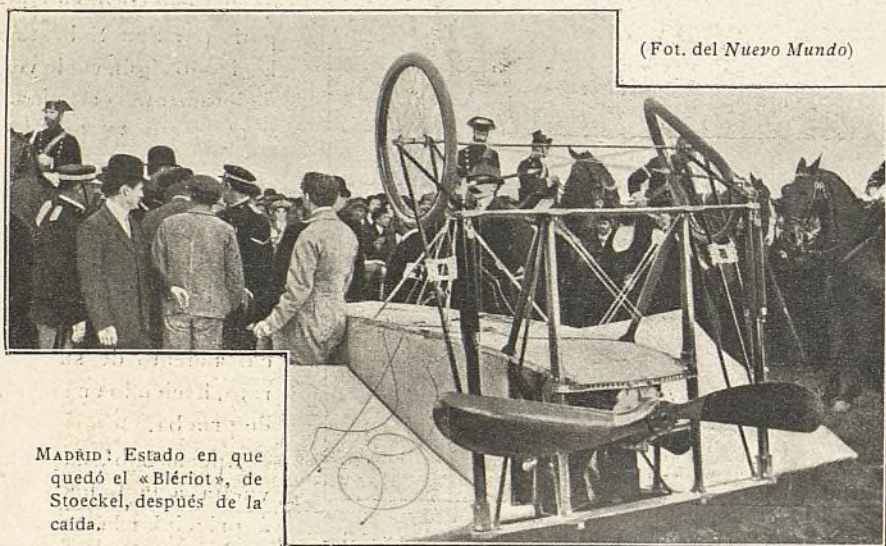
MADRID: La Infanta D.^a Isabel hablando con el célebre aviador Santos Dumont, en un intermedio de las pruebas verificadas el día 10 de abril en los altos del Hipódromo. — (Fot. de Actualidades).



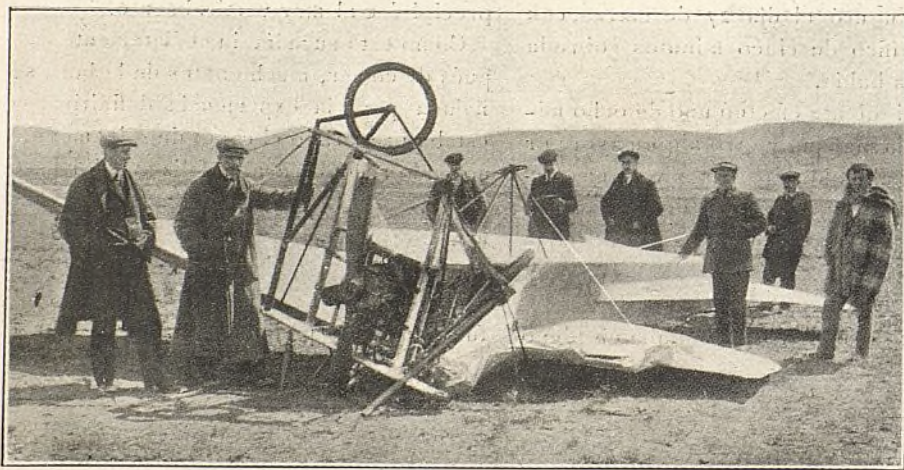
Grupo de aviadores del aparato Bleriot. De izquierda á derecha Kuhling, A. Borel, Barrier, Oleislaegers, G. Borel y Tyck.



MADRID: Santos Dumont en su monoplano «Demoiselle», preparándose para emprender un vuelo (Fot. del Nuevo Mundo)



MADRID: Estado en que quedó el «Blériot», de Stoeckel, después de la caída.



PAMPLONA: Pruebas del aparato inventado por M. Garnier, y caída sufrida á causa de una ráfaga de viento. — (Fot. del Nuevo Mundo).

acto de acompañar el cadáver á la estación del ferrocarril, para ser trasladado á Villancour, al que concurrieron más de 20,000 personas.

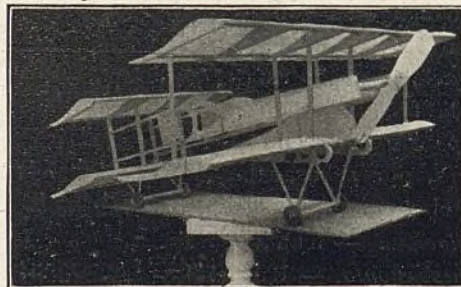
Para hacer nuevas pruebas de aviación fué contratado el aviador Delatang, que hizo algunos vuelos con escaso resultado, los días 13 y 17.

A. F.

Primera Exposición de Aeronáutica en España

El día 15 del pasado mes de marzo se inauguró, con gran éxito, esta primera Exposición de Aeronáutica, la cual constituye un verdadero acontecimiento por los precedentes que se han sentado con ella, las iniciativas que se han puesto de manifiesto y las consecuencias que para la cultura y progreso de la aviación en nuestro país traerá indudablemente consigo todo ello.

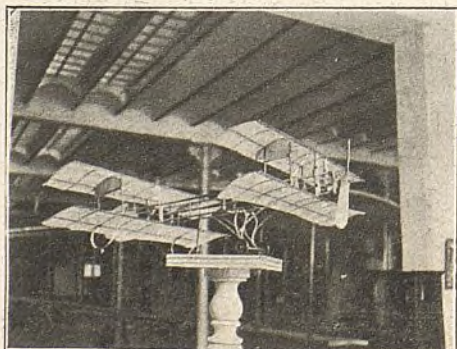
A las iniciativas de la «Asociación de Locomoción Aérea» de esta capital, se debe la gloria de haberse verificado los primeros y más difíciles trabajos de tan importante Exposición, á la cual han cooperado con entusiasmo el «Aerí Club de Santos Dumont», la «Juventud Aviadora», el



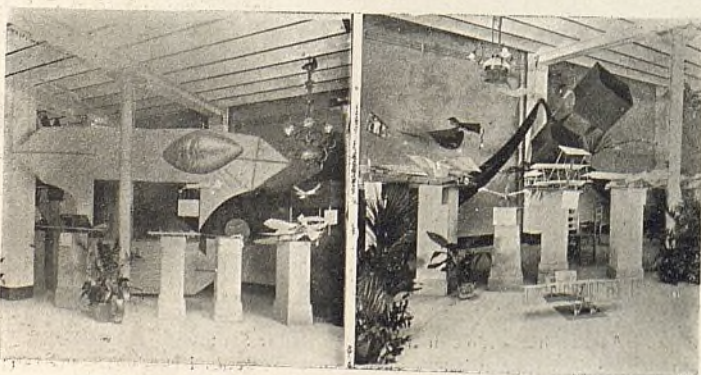
Biplano de D. Leoncio Ponte. — Núm. 81

«Ateneo Enciclopédico Popular» y la «Sociedad de Atracción de Forasteros» y el Comité Ejecutivo de la misma, ha trabajado sin descanso y con gran entusiasmo en obra tan meritoria.

AVIACIÓN, en la imposibilidad material de proporcionar á sus lectores una amplia información de carácter crítico, publica en este primer número, y seguirá publicando en algún otro, varias fotografías de diferentes modelos y proyectos de aparatos que figuran en dicha Exposición.



Biplano tandem, de D. G. Brunet



Exposición de Aeronáutica: Vistas parciales de la misma



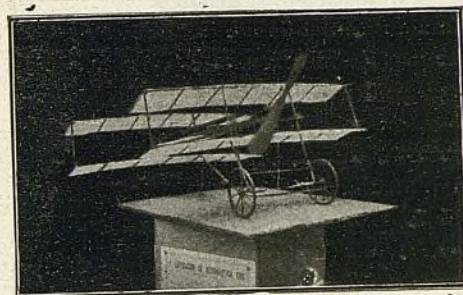
**3ª EXPOSICIÓN DE AERONÁUTICA
EN ESPAÑA**

**MARZO Y ABRIL 1910
BARCELONA**

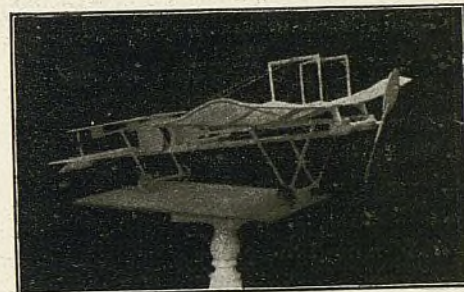
**SALON REIG
PASEO DE GRACIA 27**

**DE 10 A 1 Y DE 3 A 8.
ENTRADA**

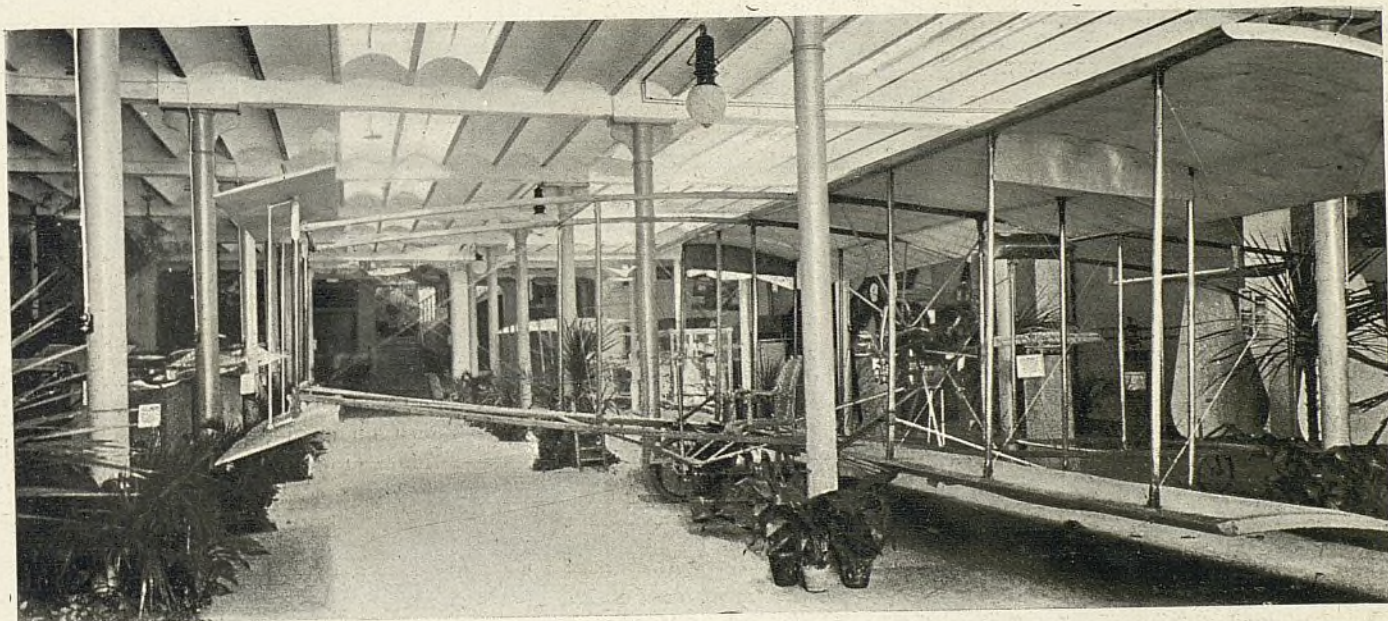
GLOBOS
COMETAS
PLANEURS
DIRIGIBLES
ORTOPTEROS
AEROPLANOS
HELICOPTEROS
MULTIPTEROS

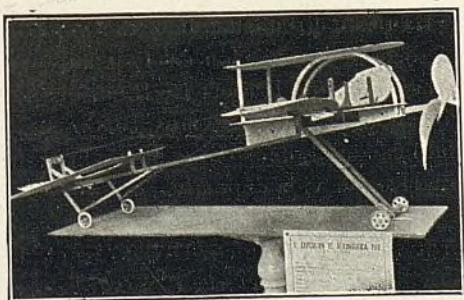
Biplano de D. José M.^a Martino. — Núm. 53 (I)



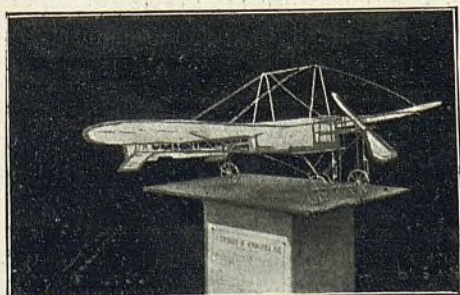
Monoplano de D. Leoncio Ponte. — Núm 55 (I)



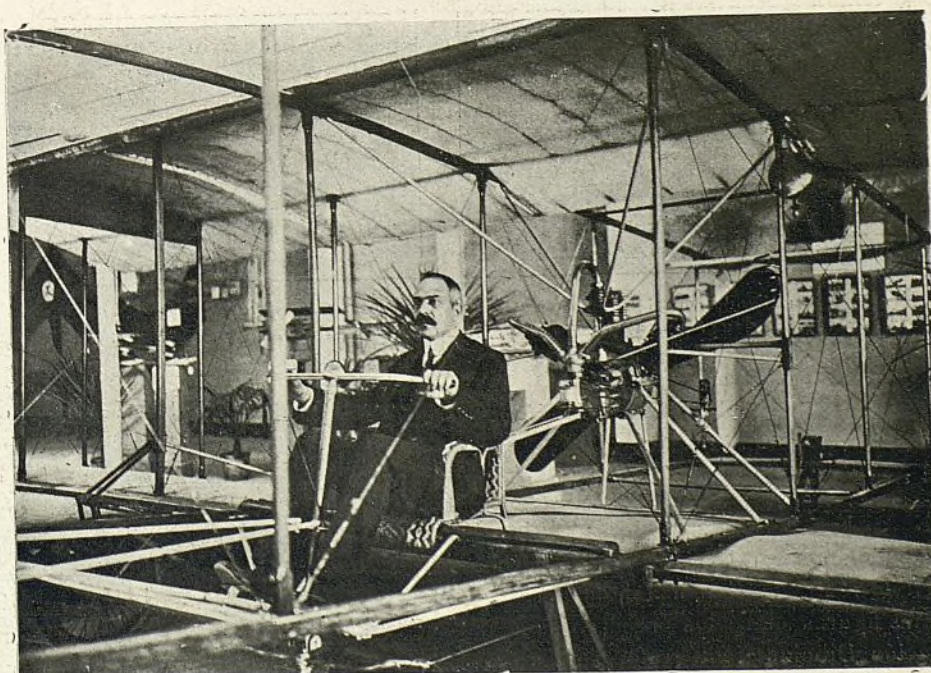
Exposición de aeronáutica: Vista general



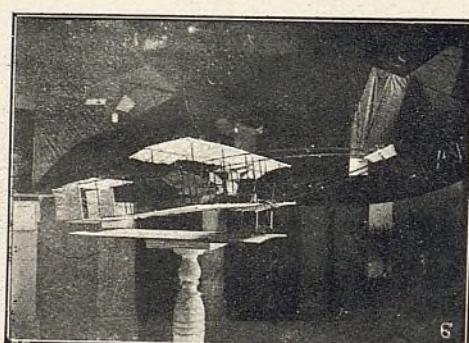
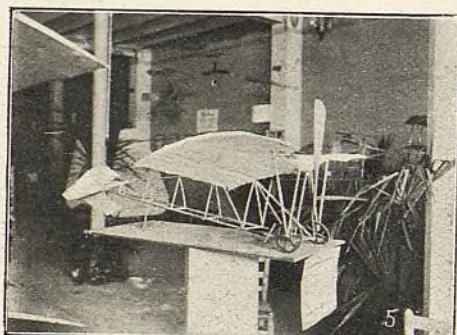
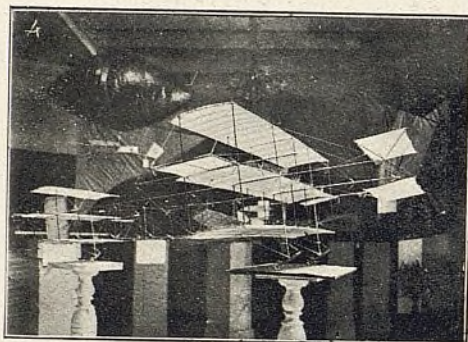
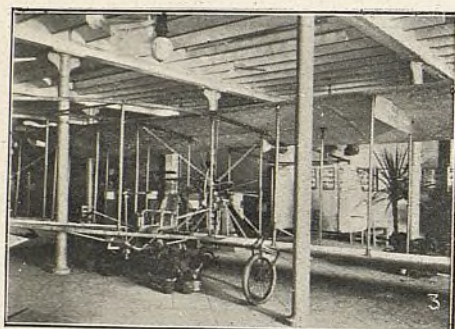
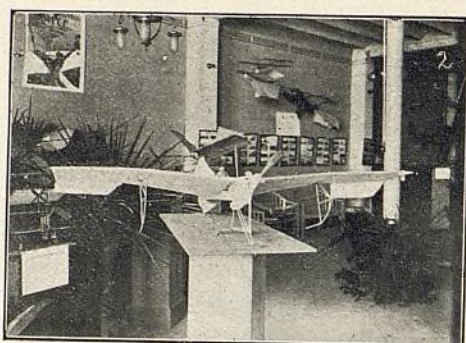
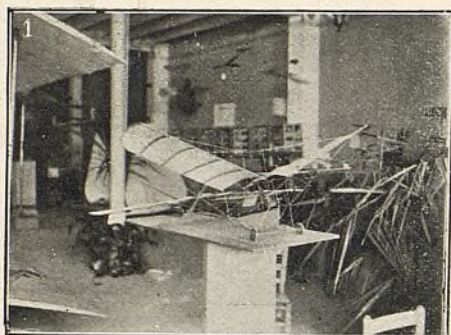
Aero-Ortóptero de D. Leoncio Ponte. — N.º 55 (IV)



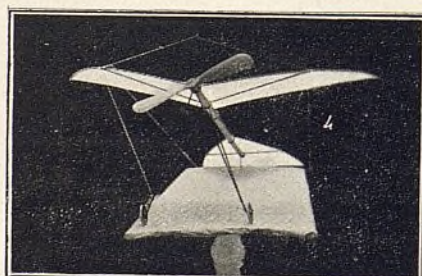
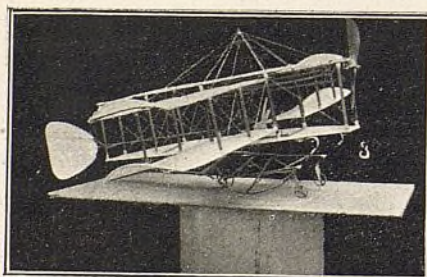
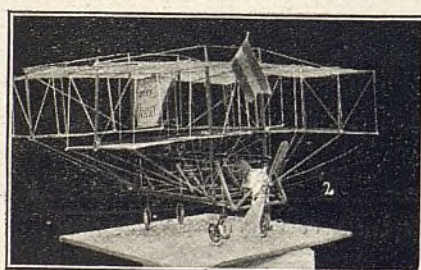
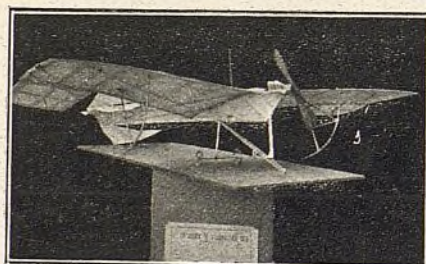
Reproducción del « Blériot XI »
Estand. C. A. S.-D. — Núm. 74



Exposición de Aeronáutica: El Sr. Brunet en su aparato biplano



1. Monoplano tándem de D. Manuel Bosser, n.º 56. — 2. Reproducción a escala $\frac{1}{10}$ del aeroplano «Antoinette». — 3. Biplano de D. G. Brunet. — 4. Triplano de D. Juan Aguiló. — 5. Reproducción a escala $\frac{1}{5}$ de la «Demoiselle» de Santos Dumont. — 6. Reproducción a escala $\frac{1}{10}$ del biplano Henri Farman.



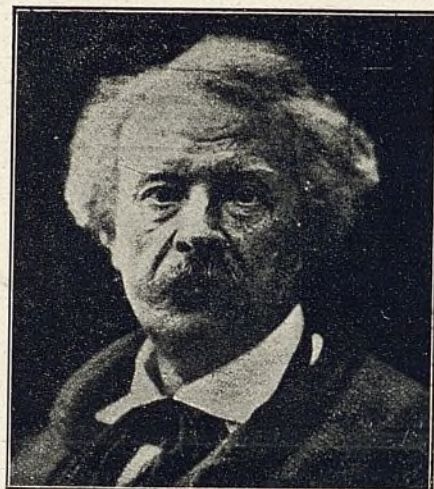
1. Reproducción del aeroplano «Antoinette». — 2. Biplano de Roman Noisset, n.º 59. — 3. Biplano de Enrique Píneo, n.º 57. — 4. Monoplano de Manuel Rubio Balaguer, n.º 53 (IV).

La muerte de Nadar

Nadar ha muerto el 20 de marzo último a la edad de 90 años. Nacido en París el 5 de abril de 1820, ha sido una de las más salientes figuras entre los precursores de la aviación. Dibujante, fotógrafo, escritor, caricaturista notable, un libro de La Lande-

le y el helicóptero de Ponton d'Amécourt, hacen de él un entusiasta de *lo más pesado que el aire*. En unión de Babinet, La Landelle y Ponton d'Amécourt, tratan de reunir fondos para construir en gran tamaño el helicóptero de este último y a este fin, reparten un folleto por todo el globo, y fundan *L'Aéronaute*, de cuyo primer número tiran 100,000 ejemplares, logrando 48 subscripciones... Nadar no se desani-

ma y emprende la construcción del globo *Géant*, de 6,000 m., con el que se propone dar espectáculos cuyos beneficios servirán para la *gran obra*; su primera ascensión fué un fracaso. Nadar fué el blanco de las burlas de todo el mundo, no se desanimó por ello y con más fe que nunca



Félix Nadar

en su idea, emprendió los preparativos para emprender otra ascensión que acabó de una manera trágica. El *Géant* fué a caer en Holanda y Nadar herido al tomar tierra tardó algunos años en regresar a su patria. En 1870, se retiró Nadar de la vida pública, pero ha seguido con gran interés la marcha de la aviación, y si a pesar de sus titánicos esfuerzos, no pudo realizar la ilusión de toda su vida, por lo menos ha visto con alegría en sus últimos días, que su idea no era un sueño, que otros hombres con más elementos que él, la han realizado.

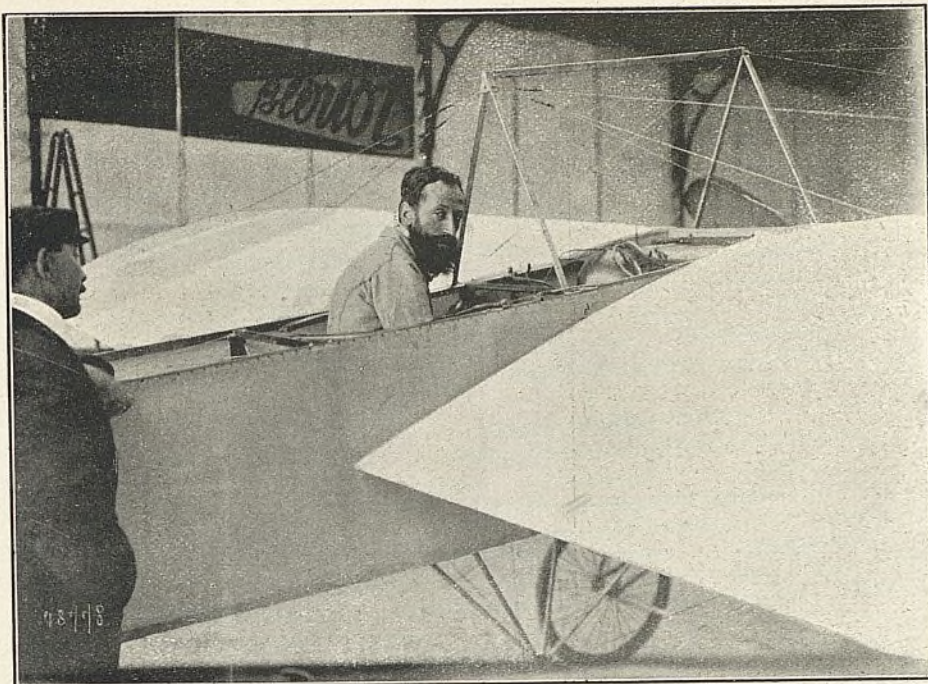
Duerma en paz.

Hubert Le Blon

La triste circunstancia de ser la primera víctima de la aviación en España, presta a la figura de Hubert Le Blon, una notoriedad a la que deseamos rendir tributo publicando algunos datos biográficos de su interesante vida deportiva.

Nacido en Liancourt en 1872 abrazó la profesión de mecánico. Debutó en el automovilismo con la marca *Gillet-Forest*, que trocó luego por la *Serpollet* a vapor. Su primera carrera fué la de París-Madrid, donde se clasificó 13.º; en 1902 alcanzó los 100 Km. por hora en la cuesta de Gaillon y los 136 en el Km. lance de Dourdan. En 1904 ganó con extraordinaria regularidad el Circuito de Ardennes.

Dejó luego los coches de vapor para conducir las marcas *Hotchkiss*, *Isotta-Fraschini* y *Panhard* en el último «Gran Premio», con las cuales participó en todas las carreras importantes: Ardennes belgas, Copa Vanderbilt y Circuitos de Auvernia,



Le Blon á bordo de su monoplano

la Sarthe y Dieppe, en las cuales desempeñó siempre un honroso papel.

Se inició en la aviación durante el Meeting de Reims al lado de Delagrange, que hizo de él su discípulo preferido, llevándolo consigo á Doncaster, donde hizo algunos vuelos importantes.

Después de la muerte de Delagrange, pilotó los aparatos de su malogrado maestro, revelándose pronto un aviador de primera línea.

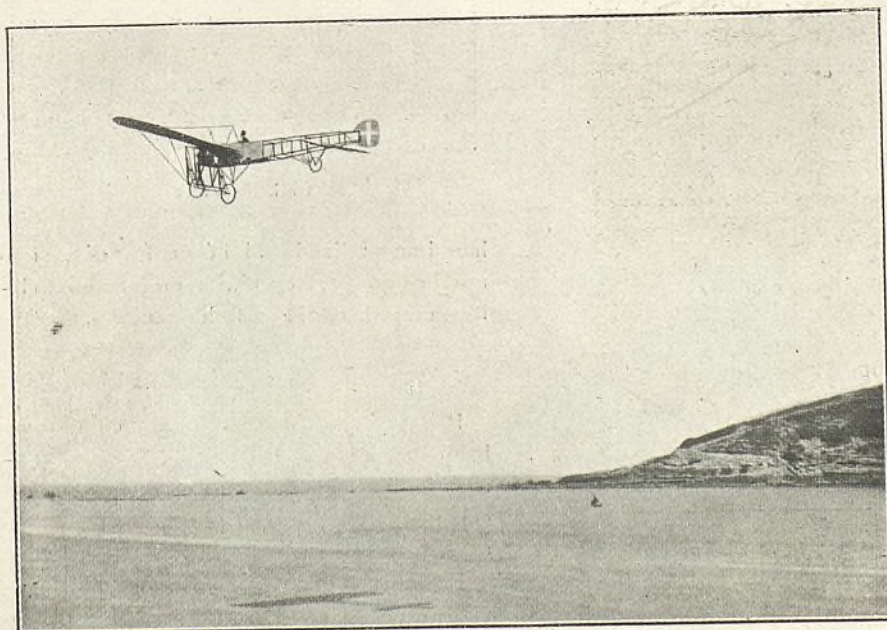
Últimamente tomó parte en el Meeting de Heliópolis, donde se clasificó 3.º del mayor trayecto sin escala, 2.º de la totalización de distancias y batió records de velocidad del mundo de los 5 y 10 km.

Tal es, á grandes rasgos, la brillante historia deportiva del héroe que ha venido á engrosar la lista de los mártires de la aviación y cuya muerte ha sido profundamente sentida en todas partes.

A. F.



Le Blon y su esposa en su viaje á Heliópolis



SAN SEBASTIAN: Notable vuelo del malogrado aviador M. Le Blon. — (Fot. de Actualidades)

Gran Semana de Aviación en Barcelona

Organizada por el Excmo. Ayuntamiento
con el concurso de la casa G. Borel et Cie., de París

(1 á 8 de mayo)

Por iniciativa del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona y con el concurso de la importante casa G. Borel et Cie. de París, tendrá lugar en nuestra querida ciudad una semana de aviación, que hoy debe inaugurarse, cuya importancia será grandísima, á juzgar por la categoría de los aviadores que en ella tomarán parte. Están inscritos los afamados pilotos De Lesseps, Olieslaegers, Graham-White, Barrier, y el mismo Blériot, el héroe del Canal de la Mancha, que dirigirá las pruebas, constituirá con sus vuelos el *clou* de la semana.

El antiguo Hipódromo de casa Antúnez, transformado en vasto campo de aviación, será el teatro de la gran fiesta: una pista de cinco kilómetros

de longitud por cien metros de anchura mínima, permitirá el aterrisaje en cualquier punto del circuito.

La organización promete ser un modelo de organizaciones y en ella han rivalizado nuestros estimados amigos los Sres. D. Alfonso Ardura y D. Baldomero Rius, concejales encargados de la parte deportiva en las grandes fiestas de mayo, y M. Albert Borel que, en persona, se trasladó á nuestra ciudad.

LOS AVIADORES

Luis Blériot

Luis Blériot, á quien se deben las más notables experiencias en monoplanos, es también el fabricante de los faros de automóvil, tan conocidos de todos.

Nació en Cambrai el 1.º de julio de 1872 y fué un distinguido alumno de la Escuela Central de Artes y Manufacturas. Desde 1900 se empeñó en la realización de un pájaro mecánico, el cual se



proponía dotar de un motor ligero de ácido carbónico. Las dificultades que encontró en su realización le desanimaron en sus proyectos.

Fué precisa la campaña de Archdeacon para devolver el ánimo al desengañado aviador. Se recuerdan los sucesivos aparatos ensayados en el Sena por Blériot durante los últimos años.



Luis Blériot

Con motor «Antoinette» y á bordo de su aeroplano n.º VI, logró franquear una distancia de 184 metros.



Jacques de Lesseps

Entre tanto hizo frecuentes ascensiones en globo, viajó el 18 de junio de 1907 en globo esférico con Ernesto Archdeacon y en

dirigible el 20 de noviembre del mismo año con Henry Capferer.

En Bauce, en 31 de octubre de 1908, realizó un viaje en monoplano, en circuito cerrado, de Toury á Artenay y regreso.



De-Lesseps sobre Etampes

Posteriormente, la gloriosa travesía del Canal de la Mancha y sus brillantes proezas en cuantos meetings ha tomado parte, han hecho de Blériot una de las más grandes figuras en el mundo de la aviación, y



Graham-White

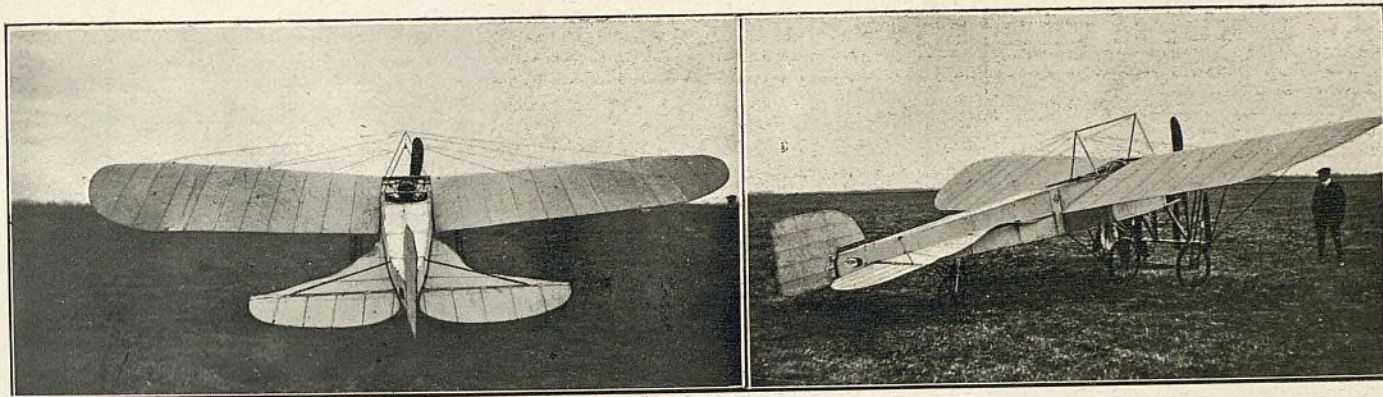
han immortalizado al héroe francés, cuyo nombre quedará esculpido en letras indelebiles en la historia de la humanidad.

Jacques de Lesseps

Primogénito de aquel genio cuyo nombre ostenta orgullosa una de nuestras plazas, le tuvimos entre nosotros cuando se descubrió la lápida que perpetúa el glorioso nombre de su padre.

Notable spormen, desde sus primeros vuelos en Issy-les-Moulineaux, se reveló como aviador de talla.

Conocidas son sus brillantes tentativas



Vistas del «Blériot», último modelo

por los premios, de viaje del «Aero Club» de Francia y de «La Nature», durante el próximo pasado diciembre.

Actualmente tiene en proyecto la travesía del Canal de la Mancha, partiendo de Inglaterra. Es uno de los pocos que han alcanzado la hora en el aire.



Juan Olieslaegers

Graham-White

Es de nacionalidad inglesa; hizo sus primeras prácticas en biplano *Voisin*, pilotando más tarde *Blériots*. Creó en Francia la escuela de aviación de su nombre.

Estos días pasados intentó el raid Londres-Manchester (unos 300 kilómetros), concurriendo al premio del *Daily-Mail* (250,000 francos), y logró cubrir en dos etapas 188 kilómetros, verificando, por tanto, el mayor viaje aéreo que se ha realizado hasta la fecha.

Juan Olieslaegers

Después de haberse dado á conocer como corredor en motocicleta, en cuyo deporte adquirió gran celebridad, se dedicó á la aviación, en la que obtuvo grandes éxitos, distinguiéndose en la Semana de Amberes y en Orán, en donde, entre otros, realizó un vuelo de más de una hora. Ha tomado parte en la Semana de Sevilla, en donde ganó la «Copa Sevilla».

En la Semana de Niza ha hecho, últimamente, un brillante papel.

René Barrier

Ha tomado parte como *amateur* en varias carreras de automóviles. Fué discípulo de Blériot y más tarde director de su escuela de aviación de Mourmelon. Es detentor del *record* de altura en aparato *Blériot*, y ganó el premio de mejor lanzamiento en la Semana de Sevilla.

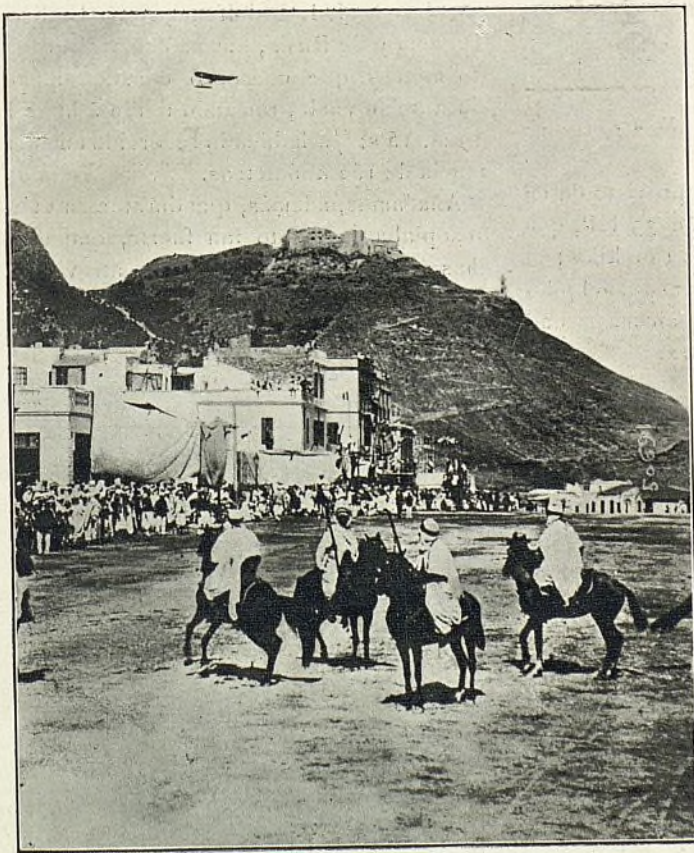
R. M. S.



M. René Barrier

La Aviación en el Extranjero

A causa de exceso de original nos vemos precisados á restringir la información del extranjero, la que publicaremos íntegra en el próximo número.



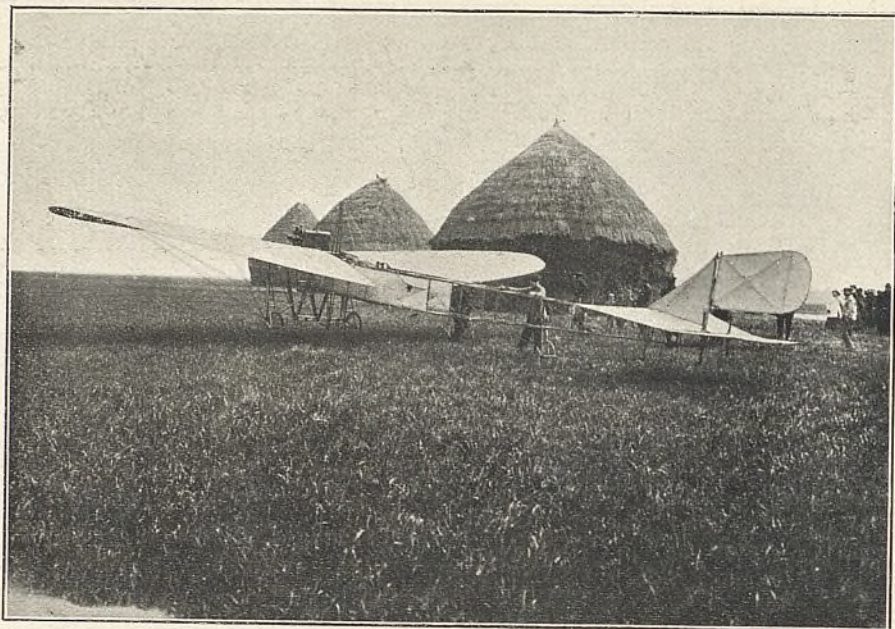
Olieslaegers volando sobre Orán



Frey, sobre biplano «Farman» ganador de la Copa de la Villa de Cannes



M. Emile Dubonnet, ganador del premio de *La Nature* sobre su monoplano «Téllier»



Vista del monoplano «Téllier»



El monoplano «Téllier», pilotado por Dubonnet, en el vuelo en que ganó el premio de *La Nature*

El premio de «La Nature»

Emile Dubonnet ganó el 3 de abril los diez mil francos del premio de *La Nature*, volando más de cien kilómetros en línea recta á través del campo, de un punto á otro fijados de antemano.

A las 2 h. 50 m. 20 s. partió de Juvisy, y pasando por cerca de Etampes, Artenay y Orleans, aterrisó felizmente en la Ferté de Saint-Aubin á las 4 h. 40 m. habiendo recorrido 109 kilómetros.

En ocasión de este hermoso viaje se nos ha revelado un hombre, Emile Dubonnet, que desde hoy ocupará un honroso lugar entre los campeones de la aviación, y un aparato, el monoplano *Téllier*; ni tan pequeño como el *Blériot*, y de dimensiones bastante más reducidas que el *Antoinette*, tiene el *Téllier* una envergadura de once metros por diez de longitud; su superficie sustentadora es de venticuatro metros cuadrados, la estabilidad longitudinal es automática y la transversal se obtiene por una ligera forma en *V* y ala-

beamiento de las alas. Está provisto de un motor «Panard-Levassor» de 35 HP, que pesa, en orden de marcha, 100 kilos; el peso total del aparato, comprendido el piloto, es de 500 kilos, y puede alcanzar una velocidad de 70 Km. por hora.

Dubonnet, el primer piloto del *Téllier*, hacía un mes escaso que empezó su aprendizaje de aviador.

El record de duración

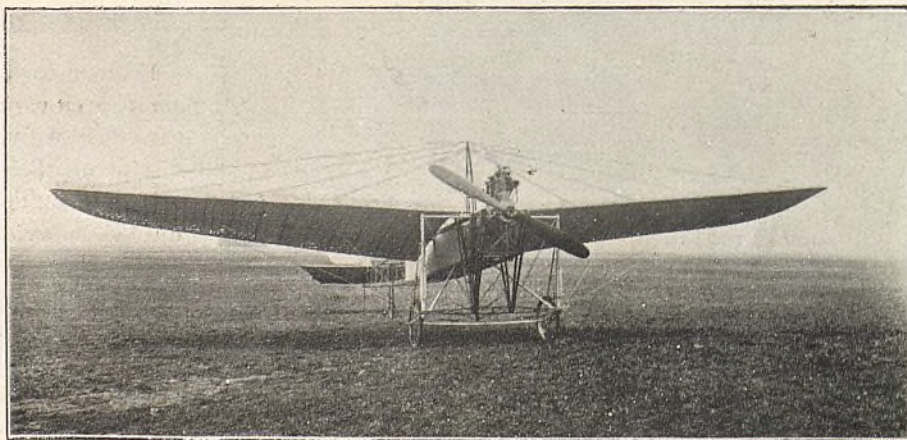
con pasajero

En Mourmelon, el día 8 del corriente, Daniel Kinet, sobre biplano *Farman*, ha batido de más de media hora el record de vuelo con pasajero, que poseía Van den Born, piloto del mismo aparato.

A las 7 h. y 10 m. se elevó llevando de pasajero á M. Lebedeff del Aero-Club de Francia y de Rusia, alcanzó una altura de 30 metros que conservó constantemente durante su vuelo, tomando tierra á las 2 h 19 m. 15 s. $\frac{2}{3}$, habiendo recorrido una distancia de 152 kilómetros.

Añadamos, además, que durante su vuelo soplabá un viento tan fuerte, que muchos aviadores no se hubieran atrevido á volar.

R. M. S.



El monoplano «Téllier»

Banque Générale de l'Industrie Automobile et de l'Aviation de Paris

FACILITA TODA CLASE DE AUTOMÓVILES Y AEROPLANOS
MODELOS IGIO, AL CONTADO Ó Á PLAZOS ♦ CAMIONES
ÓMNIBUS ♦ AUTO-BUS ♦ COCHES PARA MÉDICOS, ETC., ETC.

PRECIOS DE FÁBRICA

Agencia general para España : Calle de Cortes, n.º 606 - BARCELONA

 **Oficina Técnica**
de
Propiedad Industrial
PATENTES DE INVENCION
DE
C. BONET DURÁN
INGENIERO INDUSTRIAL

REGISTRO DE MARCAS, DIBUJOS,
MODELOS Y NOMBRES COMERCIA-
LES EN ESPAÑA Y EXTRANJERO

Plaza de la Constitución 5, y Obispo, 2, 1.º
BARCELONA

Teléfono 1629

Telegramas: PATENTAL

G. BRUNET

INGENIERO CONSTRUCTOR

Aeroplanos : Planeurs : Accesorios

— REPRESENTANTE EXCLUSIVO DE LA —
HÉLICE INTEGRAL - CHAUVIÈRE

Diputación, 262 - Barcelona

SI VOUS AVEZ BESOIN DE LIVRES
ADRESSEZ VOUS À LA

Librairie des Sciences Aéronautiques

FONDÉE EN 1905

20, rue Saulnier - PARIS (IX^e arrond.)

F. LOUIS VIVIEN

LIBRAIRE - ÉDITEUR

CATALOGUE GRATIS SUR DEMANDE



≡ REVISTA ≡

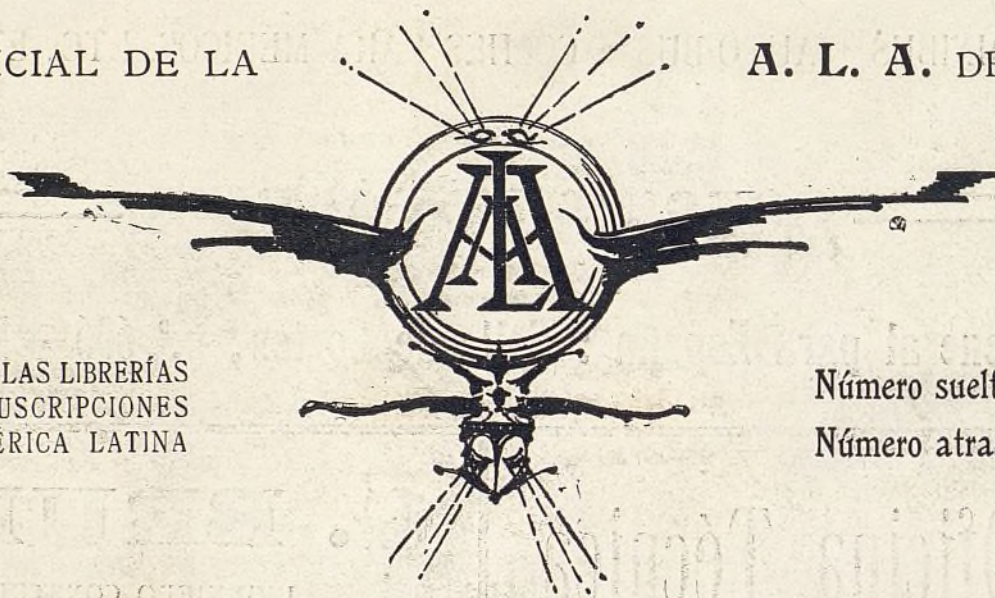
DE

LOCOMOCIÓN AÉREA

ÓRGANO OFICIAL DE LA

A. L. A. DE BARCELONA

SE VENDE EN TODAS LAS LIBRERÍAS
Y CENTROS DE SUSCRIPCIONES
DE ESPAÑA Y AMÉRICA LATINA



Número suelto: : : 50 céntimos

Número atrasado: 75 “

SUSCRIPCIÓN ANUAL: España: Pesetas 6 * Extranjero: Francos 6

Primera Revista de Aviación y Aeronáutica que se ha publicado en España

SE PUBLICA EL 25 DE CADA MES

Gran información técnica y reseñas generales de
todos los últimos adelantos de la locomoción aérea

Redacción y Administración: Clarís, 102, pral., 1.^a



TIPOGRAFÍA LA ACADÉMICA - BARCELONA

Ayuntamiento de Madrid