

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



LUIS PAULHAN

Ayuntamiento de Madrid

G. BOREL ET C^{IE}

25, rue Brunel - PARIS

IMPORTANTE CASA DE AUTOMÓVILES

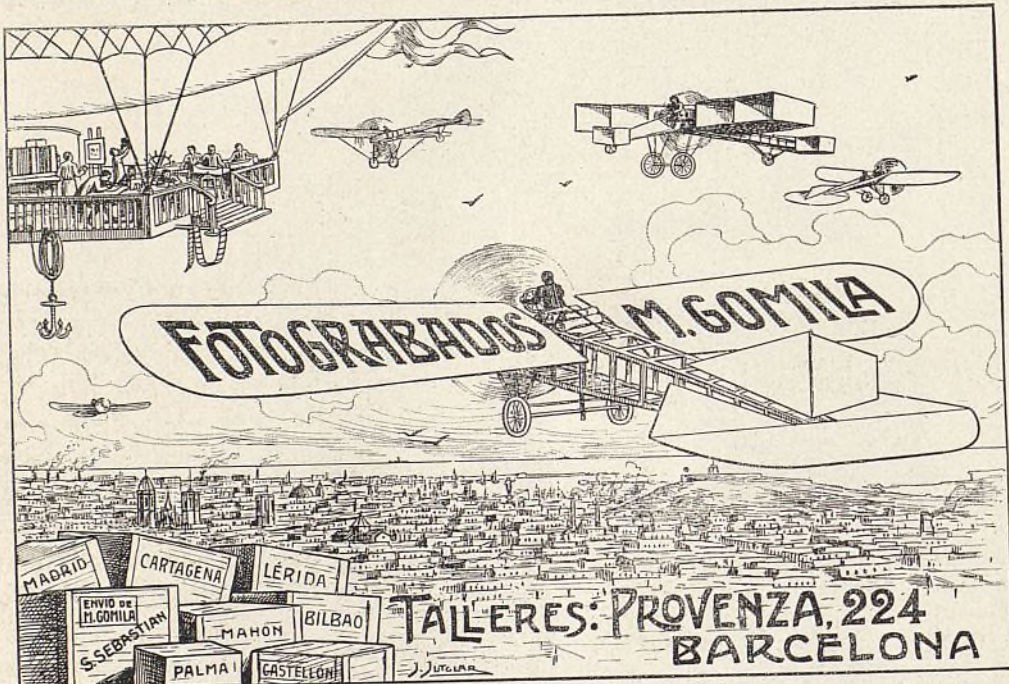
VENTA DE TODA CLASE DE AEROPLANOS * Agentes exclusivos de la casa Blériot, para España

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



JUGUETES DE
TODA CLASE
AEROPLANOS

C. JUANDÓ

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

AEROPLANOS BLÉRIOT

MONOPOLIO PARA ESPAÑA

BOREL Y C.^A

25, RUE BRUNEL, 25 - PARIS

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

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

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

ELECTROMOTORES Y DINAMOS : : ELECTROMOTORES ASINCRÓNICOS : : ASCENSORES ELECTRO-MECANICO-AUTOMATICOS, 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

BARCELONA.-Semana de Aviación

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

(1 al 8 de mayo)



Olieslaegers



De Lesseps



«COPA BARCELONA»
ganada
por Olieslaegers



Barrier



Simón

Decididamente, en Barcelona el tiempo tiene guerra declarada á los espectáculos de aviación. Los días festivos, que naturalmente habrían sido los de más lucimiento, han sido los peores de la semana, á causa del viento y la lluvia. Por estos motivos la concurrencia no fué tan numerosa como era de esperar. Pero, si es verdad que hemos tenido malos días, hemos de reconocer también que los hubo espléndidos y que los aviadores supieron tomar en ellos la revancha.

Durante el transcurso de la semana hemos podido ver volar al gran Blériot, y si bien es verdad que no ha hecho lo que mu-

chos esperaban, debe tenerse en cuenta que el tiempo no le favoreció en nada. Olieslaegers se hizo bien pronto el favorito del público de nuestro aeródromo, con sus emocionantes vuelos y sobre todo con su viaje por encima de Barcelona.

Lesseps, herido ligeramente el segundo día á causa de un desgraciado accidente, nos ha encantado luego con sus correctas salidas y sus hermosos planeos. Los vuelos del Lesseps dan tal impresión de seguridad y dominio, que el más lego en la materia ve en él un gran maestro. Barrier ha hecho durante la semana muy bonitos vuelos y Simons, llamado á substituir á Gra-

ham-White, que, á consecuencia de una relajación en la muñeca, no pudo venir, ha sabido cumplir bien su cometido.

PRIMER DÍA (1.º de mayo). — El tiempo lluvioso y con viento que decae algo á media tarde.

A las cinco menos cuarto es sacado un aparato de los hangars. Casi sin darnos cuenta vemos á Blériot montado en su monoplano y á las 4 h. 53 m., emprende el vuelo. Da tres vueltas á la pista, pasando frente á las tribunas, cuyo público le aplaude y se dirige á Montjuich, en donde hace un bonito viraje, dirigiéndose luego al aeródromo, frente á cuyas tribunas toma tie-



Blériot rodeado de su esposa é hijos

rra magistralmente á los 7 m. 37 s. de vuelo, escuchando grandes aplausos. Más tarde realiza otro vuelo de 8 m. 20 s. de duración á alturas de 25 á 60 metros. En el momento de aterrizar empieza un verdadero diluvio, que afortunadamente no fué duradero, pero que deslució é impidió continuar los vuelos.

SEGUNDO DÍA. (2 de mayo). — Luce hermoso el sol, pero el viento sopla bastante. A las cinco, hora en que decae algo, Blériot da un vuelo á poca altura de 5 m. 34 s. de duración. A las 5:38 sale Lesseps; en un poquísimo espacio se despegas del suelo y asciende con una gran pendiente, pero cuando se halla á unos 20 metros, una ráfaga levanta el ala derecha de su monoplano que es rebatido contra el suelo haciéndose añicos. Lesseps, por fortuna, sólo recibió un fuerte golpe en la nariz que le produjo abundante hemorragia y una contusión en la muñeca izquierda.

El viento redobla entonces su fuerza en forma que obliga á dar por terminada la fiesta.



Estado en que quedó el aparato de Lesseps después de la caída

Por la noche el Ayuntamiento obsequia á Blériot, su esposa y á los demás aviadores con un vino de honor.

TERCER DÍA. (3 de mayo). — El fuerte viento que sopla por la mañana decide á los organizadores á suspender las pruebas de este día; pero, he aquí que á las cinco, calma el viento como por encanto hasta tal punto, que no se ve mover una hoja de un árbol. Se pasan avisos á la prensa y autoridades y se deja libre la entrada al campo.

A las 6:15 se lanza Olieslaegers al espacio, dando varias vueltas á la pista; poco á poco va ampliando el radio de sus vueltas y remontándose más; le vemos allá lejos, sobre el mar, á una altura que no baja de 170 metros, el público le aplaude frenéticamente cada vez que pasa por encima de las tribunas. El ruido de un motor nos hace volver la cabeza, Barrier se eleva á su vez y presenciamos entonces el espectáculo de ver dos aparatos en el aire. Sobre el hermoso fondo del sol á la puesta vemos los hombres pájaros cruzar el espacio en silueta esbelta de libélula enorme.

A las 9 m. 11 s. de vuelo desciende Barrier y al poco tiempo

Olieslaegers, que es aclamado con entusiasmo; su vuelo ha durado 41 m. 23 s. El público abandona el aeródromo satisfecho de las pruebas de este día.

CUARTO DÍA (4 de mayo). — Hasta muy avanzada la tarde el viento impide volar.

A las 5 h. 47 m. emprende el vuelo Olieslaegers, remontándose á unos 180 metros de altura á la que da cinco grandes vueltas, llegando hasta el mar.

Barrier, entre tanto da

tres vueltas á la pista en 9 m. 45 s. A los 27 m. de vuelo aterriza Olieslaegers. Los dos aviadores son ovacionados.

Más tarde intenta volar René Simon, pero tiene que aterrizar sin completar la vuelta, á causa de funcionarle mal el motor.

QUINTO DÍA (5 de mayo). — También se retrasan este día las pruebas á causa del viento. A las 6 h. 31 m. da Barrier dos

vueltas de pista en 5 m.

53 s. De Lesseps emprende el vuelo á las 6 n.

33 m. pero á causa de

resentirse aún de la con-

tusión que se produjo en

la muñeca, toma tierra á

los 44 s. de vuelo. A las

6 y media da René Simon

un vuelo de 2 m. 35 s.,

descendiendo en el mo-

mento en que acaba de

remontarse Olieslaegers,

que realiza un hermoso

vuelo á unos 160 metros

de altura; este vuelo

duró 6 m. 45 s. De Les-

seps da media vuelta en

2 m. 26 s.



1. Blériot. 2. El duque de Orleáns. 3. M. G. Borel.

El desfile

SEXTO DÍA (6 mayo). — El viernes y el sábado han sido, sin duda, los mejores días de la semana. El viernes empiezan los vuelos con uno magnífico de Lesseps, que después de un lanzamiento de 8 s. se remonta á gran altura, hace preciosas evoluciones frente á las tribunas, virando con una pulcritud y seguridad que nos admiran y aterrisando magistralmente en vuelo planeado. Barrier da á su vez un vuelo de 7 m. 48 s. Pasa poco tiempo y vemos otra vez en el aire á de Lesseps y Olieslaegers. Este último ha sido el hombre del día; después de un vuelo de 18 m. 28 s., toma tierra, se provee de esencia y se lanza otra vez á los aires, describiendo inmensas elipses en las que llega hasta el mar. Entre tanto Barrier surca á su vez la atmósfera y distraídos con su vuelo casi nos habíamos olvidado de Olieslaegers, que á duras penas pudimos distinguir, volando á lo lejos sobre el mar dirigiéndose, al parecer, á Barcelona; en efecto, al poco rato la montaña de Montjuich nos le oculta y hasta pasados unos minutos no le vemos de retorno al aeródromo en el que es recibido con una delirante ovación. Olieslaegers ha volado sobre las casas de Barcelona, yendo á virar mucho más allá de la estatua de Colón.

SÉPTIMO DÍA (7 de mayo). — Simon, que permaneció inactivo el día anterior á causa de no marchar bien el motor de su aparato, vuela el sábado.

Durante este día, que no desmerece del anterior, se registran preciosos vuelos de todos los aviadores, y disfrutamos del hermoso espectáculo que ofrecen tres aeroplanos en el aire. El vuelo de más importancia de este día fué uno de los de Lesseps en el que se remontó á 350 metros de altura; Lesseps nos obsequió también este día

con un hermoso descenso planeando. Olieslaegers batió el record de duración en España, volando 52 m. 44 s.

OCTAVO DÍA (8 de mayo). — El viento y la lluvia deslucieron por completo la fiesta; Olieslaegers quiso volar á pesar de todo, pero al llegar al primer poste de viraje, una violenta ráfega abatió su aparato contra el suelo, destrozándose por completo, sin que, por fortuna, sufriera el simpático y valiente piloto otra cosa que unas ligeras contusiones en la cara y manos.

CLASIFICACIÓN GENERAL

Premio de permanencia en el aire. «Copa Barcelona». — Olieslaegers (Blériot): 2 h. 43 m. 4 s.

Premio de altura. — De Lesseps (Blériot): 350 m.

Premio de vuelta á la pista. — Barrier (Blériot).

Premio de lanzamiento. — De Lesseps (Blériot).

Terminada la semana, de Lesseps se traslada inmediatamente á Paris, con el objeto de prepararse para emprender, el próximo sábado, la travesía del Canal de la Mancha y retorno, dotada con un nuevo premio.

Barrier y Simon van á Córdoba á volar el domingo y lunes próximos, y Olieslaegers partió para Génova para dirigirse de allí á Bolonia en cuya semana de Aviación debe tomar parte.



Blériot sobre su aparato

NIZA



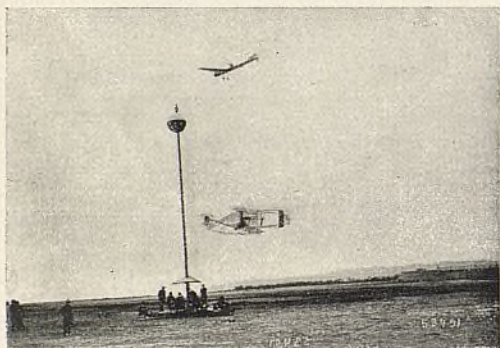
Efimoff (biplano H. Farman)



El Rey de Suecia y su familia, presenciando los vuelos



Gec Chavez (biplano H. Farman)



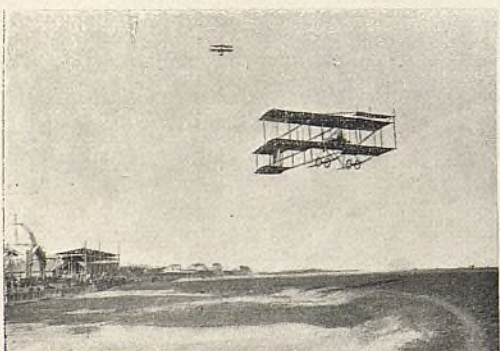
Rolls y Latham, en un viraje



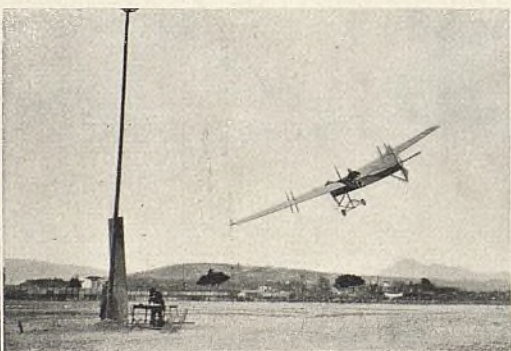
Caída de Chavez en el mar



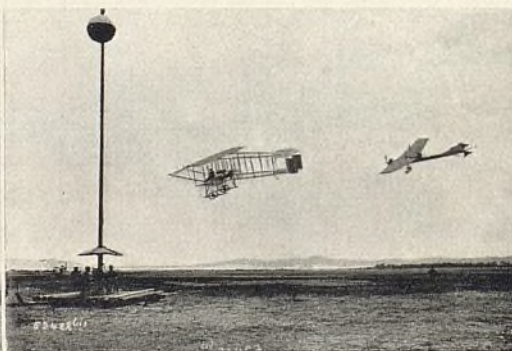
Rolls (biplano Wright)



Van Den Born y Chavez



Latham, ganador de la vuelta a la pista



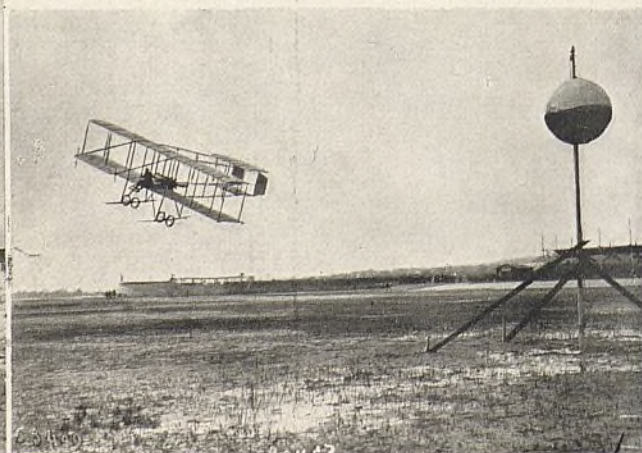
Latham y Chavez

Gran Semana de Aviación

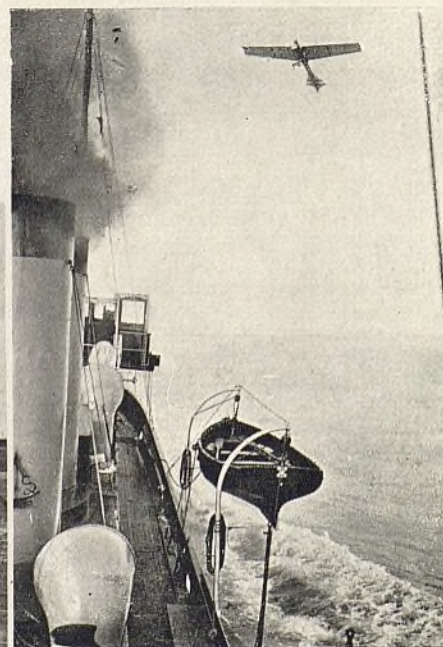
(Del 10 al 25 de abril)



Latham y Chavez



Ayuntamiento de Madrid



Latham, ganador del cruceo Niza-Antibes-Niza

Tanto por los recorridos efectuados como por la variedad de aparatos y la categoría de los pilotos que en ella han tomado parte, ha revestido la semana de Niza el carácter de gran acontecimiento deportivo.

Desde el primer día el ruso Effimoff, el peruano Chavez y el belga Van den Born, toman una buena de lantera sobre los demás concursantes.

En los días sucesivos, Effimoff conserva una gran ventaja, siguiéndole Van den Born y Chavez. Rougier cae en el mar produciéndose una herida en la cara. Latham, Rolls, Olieslaegers, Duray, Metrot, Grade, Rawlson y Swendsen hacen bonitos vuelos. Riemsdick va á caer en la bahía de los Angeles.

El acontecimiento de los últimos días son los premios de viajes marítimos Niza-Cap Ferrat-Niza y Niza-Antibes-Niza ganados ambos por Latham.

CLASIFICACIÓN GENERAL

Premio de totalización de distancias

1. Effimoff. (H. Farman): 960 kilómetros 398 metros.
2. Van der Born. (H. Farman): 606 K. 336 m.
3. Chavez. (H. Farman): 440 K. 330 m.
4. Rolls. (Wright): 421 K. 718 m.
5. Latham. (Antoinette): 391 K. 224 m.
6. Duray. (H. Farman): 82 K. 586 m.
7. Olieslaegers. (Blériot): 81 K. 448 m.
8. Metrot. (Voisin): 80 K. 162 m.
9. Rawlinson. (H. Farman): 42 K. 8 m.
10. Grade. (Grade): 12 K.
11. Rougier. (Voisin): 9 K. 584 m.

Premio de la mayor distancia sin escala

1. Effimoff. (H. Farman): 97 K. en 1 h. 15 m. 38 s. $\frac{3}{5}$.
2. Van den Born. (H. Farman): 87 K. 508 m. en 1 h. 58 m. 18 s. $\frac{1}{5}$.

Premio de velocidad (5 K)

1. Effimoff. (H. Farman): 5 m. 23 s. $\frac{3}{5}$.

Premio de pasajeros

1. Van den Born. (H. Farman): 62 K. 718 m. (1 h. 10 m. 22 s.)
2. Effimoff. (H. Farman): 58 K. 500 m. (1 h. 18 m. 51 s. $\frac{4}{5}$).



Premio de vuelta de pista

1. Latham. (Antoinette): 5 m. 36 s. $\frac{4}{5}$.
2. Chavez. (H. Farman): 6 m. 2 s. $\frac{4}{5}$.

Premio de lanzamiento (sin pasajero)

1. Effimoff. (H. Farman): 10 m. 50 cm.

(con pasajero)

1. Effimoff. (H. Farman): 11 m. 65 cm.

Premio de altura

1. Latham. (Antoinette): 656 metros.
2. Chavez. (H. Farman): 644 m.
3. Rolls. (Wright): 242 m.
4. Metrot. (Voisin): 231 m.
5. Olieslaegers. (Blériot): 217 m.

Premio de mecánicos

1. Duray. (H. Farman): 1 m. 51 s. $\frac{3}{5}$.
2. Effimoff. (H. Farman): 2 m. 3 s. $\frac{4}{5}$.

Primer crucero

(Niza-Cap Ferrat-Niza, 24 Km.)

1. Latham. (Antoinette): 16 m. 46 s. $\frac{3}{5}$.
2. Duray. (H. Farman): 18 m. 36 s.
3. Van der Born. (H. Farman): 19 m. 58 s. $\frac{2}{5}$.
4. Rolls. (Wright): 20 m. 17 s.
5. Effimoff. (H. Farman): 20 m. 21 s. $\frac{2}{5}$.
6. Chavez. (H. Farman): 26 m. 25 s.
7. Rolls. (Wright): 20 m. 28 s. $\frac{3}{5}$.
8. Metrot. (Voisin): 21 m. 54 s.

Segundo crucero

(Niza-Antibes-Niza, 27 Km.)

1. Latham. (Antoinette): 20 m. 16 s.
2. Effimoff. (H. Farman): 20 m. 44 s. $\frac{4}{5}$.
3. Duray. (H. Farman): 21 m. 40 s. $\frac{2}{5}$.
4. Chavez. (H. Farman): 26 m. 39 s.
5. Rolls. (Wright): 26 m. 42 s. $\frac{3}{5}$.
6. Metrot (Voisin): 31 m. 48 s. $\frac{1}{5}$.

Crucero Niza-Mónaco y retorno

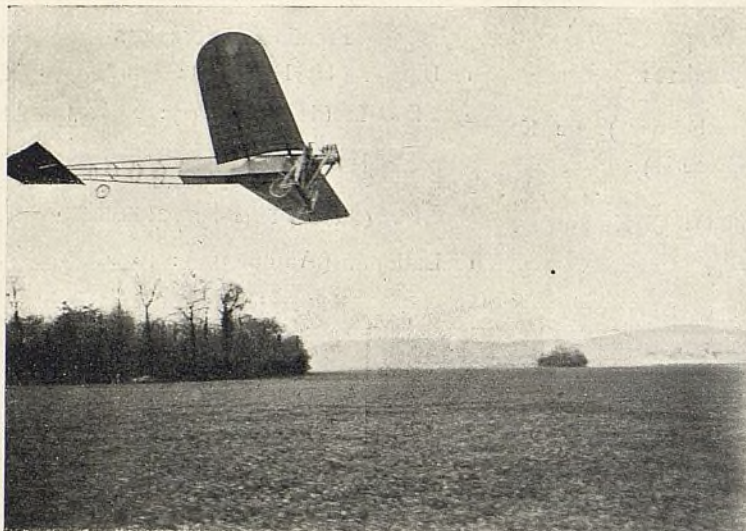
1. Van den Born, 38 K. en 36 m.

Lo que han ganado los aviadores

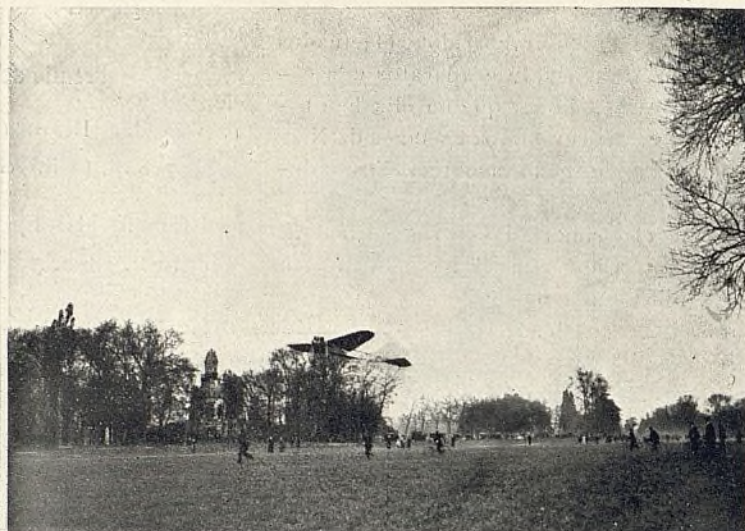
| | Francos |
|---------------------------|-----------|
| Effimoff. (H. Farman) | 75,826'65 |
| Latham. (Antoinette) | 59,326'65 |
| Van den Born. (H. Farman) | 26,500 |
| Duray. (H. Farman) | 18,826'65 |
| Chavez. (H. Farman) | 12,326'65 |
| Rolls. (Wright) | 5,326'65 |
| Rawlinson. (H. Farman) | 2,000 |
| Metrot. (Voisin) | 826'65 |

Como se ve por estos resultados, los aparatos *H. Farman* llevan la delantera en todos los recorridos, esceptuando los de cruceros, altura y vuelta, á la pista que los bate todos el bravo Latham con su *Antoinette*. Los *Wright* ocupan un buen lugar, y en cambio, los *Voisin*, que tan brillante papel desempeñaron en Heliópolis, quedan algo rezagados en la clasificación.

La salida



La llegada



Después del aterrisaje

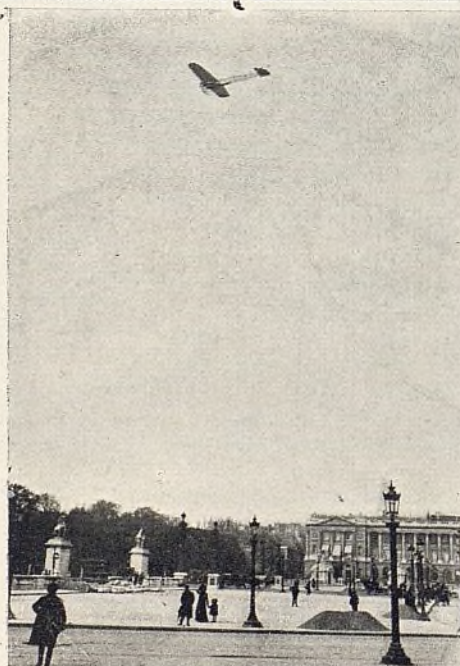


Mme. Dubonet abrazando á su hijo á la llegada á Bagatelle

Dubonet sobre París

Las colosales proporciones que toma el desarrollo de la aviación hacen de todo punto imposible dar una información detallada de lo que ocurre en este mundo nuevo de los hombres pájaros. Ello nos obliga á reducir en lo posible, aunque de todas maneras procuraremos suplir y completar por la imagen nuestras informaciones.

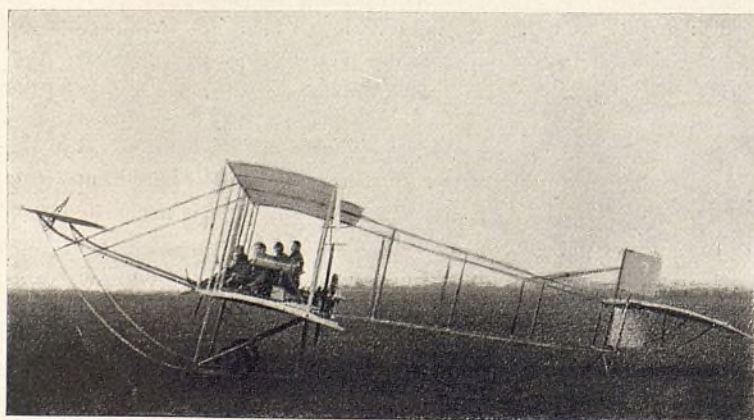
Renovando la gloriosa y audaz proeza del conde de Lambert, Emilio Dubonet atravesó París el 24 de abril último. A las 2 h. 50 m. partió el valiente piloto en su



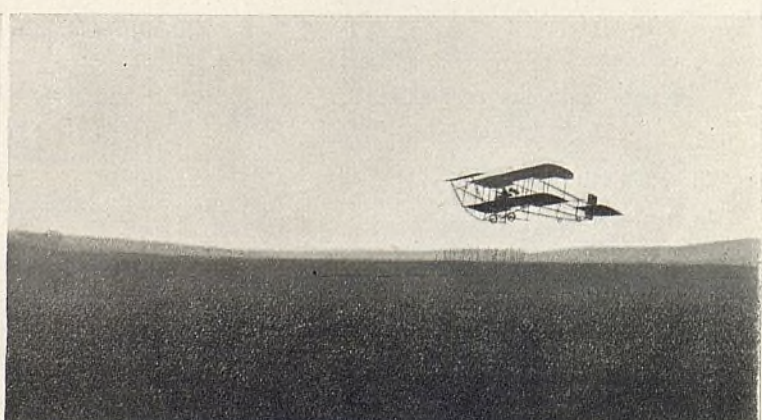
Dubonet sobre la Plaza de la Concordia

Tellier del aeródromo de Draveil y manteniéndose entre 30 y 100 metros de altura, cruzó la gran urbe yendo á aterrizar á Bagatelle á las 3 h. 25 m. Dubonet que pensaba regresar aquel mismo día á Draveil, se vió imposibilitado de hacerlo á causa de haber sufrido una avería su aparato al prepararlo sus mecánicos para la vuelta.

Dubonet el valiente ganador del premio de « La Nature » pensaba intentar el raid Londres-Manchester concurriendo al premio del Dail Mail en caso de que no tuviesen éxito las tentativas de Paulhan y Graham-White.



Mlle. Dutrieu, M. Colombo, Frey y Sommer, antes de emprender el vuelo en el biplano de este último



El biplano « Sommer » en vuelo



Vista del biplano «Sommer»



Los viajeros del primer ómnibus aéreo



Roger Sommer

Un record mundial

Cada nueva proeza de los aviadores nos hace ver el perfeccionamiento sucesivo y continuo que sufren estos admirables pájaros artificiales, estas tan sencillas máquinas que hacen del hombre el rey del aire.

Yo he oído á muchos exclamar ante un aeroplano. ¿Para levantar un solo hombre tanto armatoste, tanto peso? Sí, efectivamente, en la mayoría de aeroplanos el aparato representa de tres á cuatro veces el peso del piloto; pero, ¿qué dirán entonces estos señores del perfecto ferrocarril, que lleva mil kilos de peso muerto por viajero, de sus inmensos puentes y túneles? y, sin embargo, el ferrocarril cuenta á su favor un siglo de perfeccionamientos no interrumpidos y el aeroplano nació ayer.

Todo esto me ha hecho pensar el admi-



El dirigible «España» en Madrid evolucionando sobre el Palacio Real. — (Fot. Nuevo Mundo)

table viaje de Roger Sommer en el biplano de su invención.

En Mouzon el 20 de abril último, Sommer dió un vuelo de unos siete kilómetros, llevando á bordo á Mlle. Dutrieu, M. Colombo y M. Frey. Este notable viaje aéreo pone de manifiesto las excelentes condiciones del biplano Sommer, siendo de notar que el peso del aparato con, 20 kilos de esen-

cia es de 240 kilos y la suma de los pesos de los pasajeros con el del piloto, 223. El biplano Sommer ha llegado hoy casi al kilo de peso útil por kilo de tara. ¿Dónde llegaremos mañana? Si la locomoción aérea en sus comienzos logra ya tan brillantes resultados, á donde nos conducirá el día en que su adaptación práctica sea un hecho?

JULIO SOLER

El dirigible "España"

Los vecinos de Madrid han tenido ya ocasión de admirar en los aires al primer dirigible español tripulado por los señores Vives y Kindelán.

El *España* salió del Parque Militar Aerostático de Guadalajara y minutos antes de las doce hacía su aparición en Madrid, á la altura del barrio de la Guindalera.

Describiendo un semicírculo, el dirigible dió un rodeo por las afueras de Madrid hasta encontrarse en los Cuatro Caminos, y desde allí, en un rápido viraje, que el público presencié admirado, puso proa al Palacio Real.

El *España* se mantuvo más de media hora frente al regio alcázar, maniobrando con admirable precisión, descendiendo y elevándose, sorteando las corrientes atmosféricas, describiendo curvas rapidísimas y aumentando y disminuyendo la velocidad de la marcha.

En algunos instantes llegó á tan escasa altura del suelo, que á la simple vista pudieron ser distinguidas las figuras de los tripulantes y los colores de las banderas española y francesa, colocadas en los dos extremos del dirigible.

A la una y cuarto se alejó á toda velocidad de la plaza de Oriente, pasó por encima de la puerta del Sol, perdiéndose pronto de vista en dirección del Parque Aerostático de Guadalajara.

Miles de personas presenciaron desde todas las calles de Madrid, las interesantes pruebas del dirigible. El espectáculo fué verdaderamente hermoso.

La Real Familia contempló el *España* desde los balcones de Palacio que dan á la plaza de Oriente.

Según hemos oído decir, en las pruebas han tripulado el dirigible, ocupando las dos barquillas, los Sres. Vives y Kindelán, Kapférer (piloto), Roussel (segundo piloto) y Antoine (mecánico).

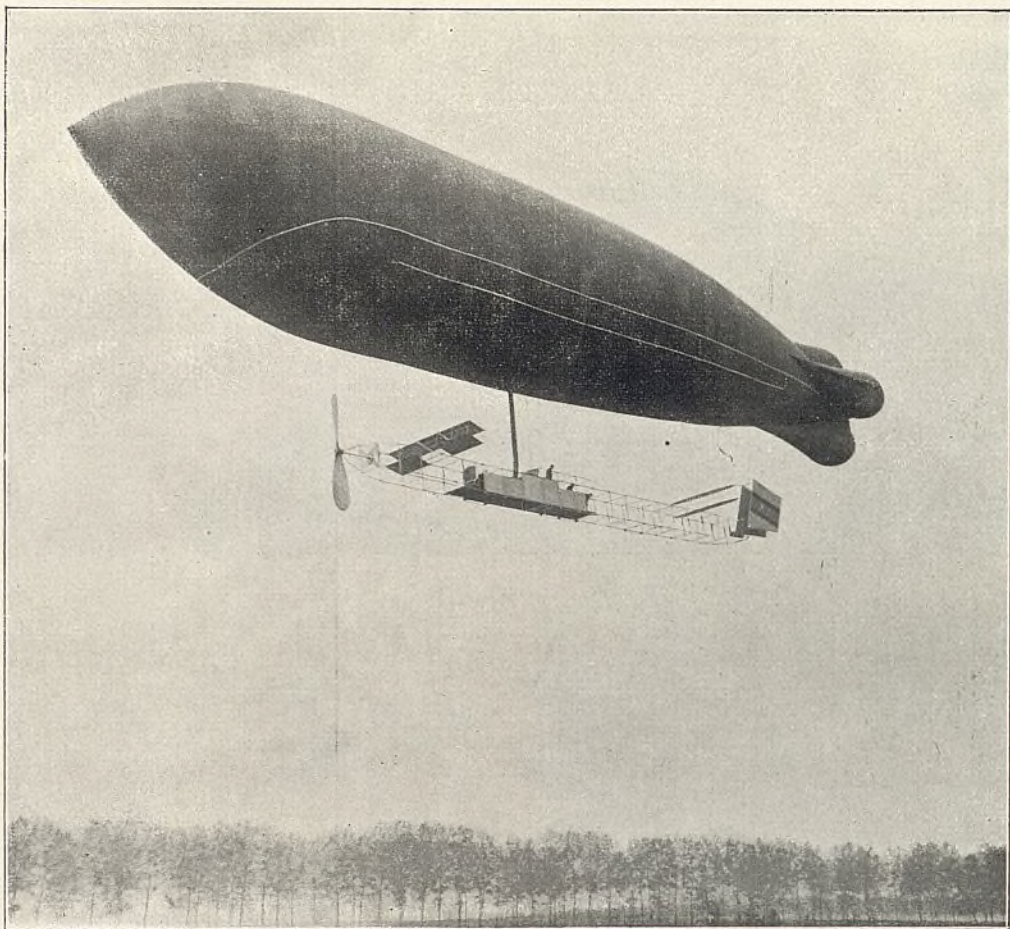
El dirigible puede transportar hasta ocho personas.

El *España* mide 62 metros de longitud, cubiendo 4,000 metros é inflado con gas hidrógeno. Este gas se produce en una fábrica transportable, instalada al lado del hangar.

El motor del *España* es un 110/140 caballos «Panhard & Levassor», modelo 1909, de cuatro cilindros, con camisas de cobre; el enfriamiento se consigue por bomba de circulación de agua y el radiador es de aluminio, así como todas las tuberías susceptibles de ser aligeradas.

El dirigible español puede alcanzar una velocidad de 50 kilómetros por hora, y sus medios de acción le permiten mantenerse diez horas en la atmósfera, pudiendo, por lo tanto, hacer un recorrido de 500 kilómetros.

La barquilla, de tubos de acero, pesa, completa, 1,700 kilos próximamente.



El dirigible militar español «España»



La barquilla del «España»

La hélice va colocada en la parte delantera, y mide, como ya hemos dicho, 6 metros de diámetro; el árbol de la misma lleva un multiplicador que la hace girar á una cuarta parte de la velocidad del motor.

El timón de dirección está situado en la parte posterior, y en los dos extremos de la barquilla van colocados dos estabilizadores, cuya maniobra permite al dirigible elevarse ó descender.



Henry Farman acompañado de un pasajero en su vuelo de Estampes á Orleans

Londres-Manchester en Aeroplano - Luis Paulhan gana el premio del "Daily-Mail"

Después de la hermosa tentativa de Graham-White, realizada los días 23 y 24 de abril para el premio del *Daily-Mail*, Luis Paulhan se había comprometido á su vez para esta gran prueba.

Su biplano *Henri-Farman*, no pudo llegar á Hendon, cerca de Londres, lugar escogido por él para la partida, hasta el martes 26 de abril. Las operaciones de montaje y reglaje del aparato

no podían casi estar terminadas hasta la tarde del miércoles 27. Por su parte Graham White, se había comprometido para una segunda tentativa, siendo la partida desde Wormwood-Scrubb, pero las averías sufridas en la noche del 24 al 25, por su biplano en el campamento de Lichfield, no podían estar reparadas igualmente antes del 27.

En este día, fecha memorable en los fastos de la aviación, Luis Paulhan fué el primero que estuvo presto. A las 5 h. 31 (hora de Paulhan), emprende su vuelo hacia Londres, para pasar en



Paulhan á bordo del biplano « H. Farman » con que ha hecho el raid Londres-Manchester



Henry Farman inventor del aparato que ha tripulado Paulhan en su raid Londres-Manchester.



PAULHAN

pleno vuelo, conforme al reglamento, á una distancia menor de 5 millas, de los despachos del *Daily-Mail*, en Londres, y vira luego bruscamente, dirigiéndose á Manchester. El motor «Gnôme» trepidaba con su acostumbrada regularidad; el tiempo, dudoso durante el día, parecía ahora favorable. Paulhan continua, siguiendo á lo largo la línea del North-Western Railway, dejando atrás los automóviles lanzados en su seguimiento, adelantando muchas veces al tren especial que debía mostrarle el camino, en el que iban sus mecánicos con la esencia y las piezas de recambio. El aviador llevaba 75 litros de esencia y su mapa pendido de su cuello. Pasando sobre Harrow, Watford, Bletchley, Volverpton, Rugby y Nuncaton, no tomó tierra hasta las 8 h. 10 de la noche, cerca de la estación de Lichfield, habiendo volado 188 kilómetros aproximadamente (recorrido real con relación á tierra), en 2 h. 39 m.

Mientras los mecánicos amarraban el aeroplano para el acampamiento nocturno, Luis Paulhan fué al hotel, á donde le siguieron Henri Farman y Mme. Luis Paulhan, á descansar algunas horas, reposo que tenía bien ganado.

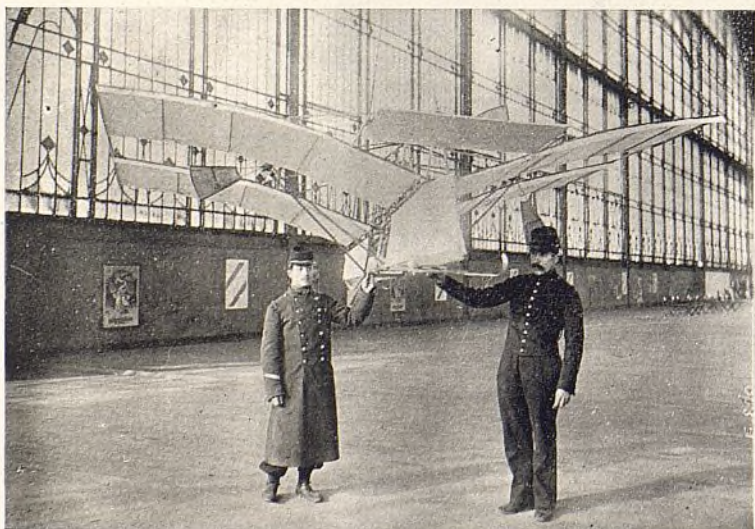
En la madrugada del 28 abril á las 4 h. 15 de la mañana, Luis Paulhan partía de nuevo hacia Manchester, distante 110 kilómetros, mientras el viento y la lluvia llegaban detrás de él; á partir de Crewe, por donde pasaba después de las 5. Por fin, á las 5 h. 32 de la mañana, Luis Paulhan, á pesar del viento de costado y del mal tiempo, aterrisaba en el punto fijado en Didsburg, cerca de Manchester, saludado con las aclamaciones de un millar de personas. Ganaba el premio Londres-Manchester, de 250,000 francos, después de haber franqueado 298 kilómetros en 4 h. 12 (recorrido real con relación á tierra). Tiempo transcurrido desde la partida: 12 h. 1 m. El recorrido á vuelo de pájaro es de 260 kilómetros.

Durante este tiempo, con un admirable valor sportivo, Graham White había hecho todo lo posible para defender su suerte. Las reparaciones de su biplano habían durado más de lo que él esperaba. Después de un vuelo de ensayo realizado durante el día, no contaba poder partir la noche del 27 abril. Pero hacia las seis, habiendo sabido que Paulhan se había puesto en camino, se elevó á su vez, de Wornwod-Scrub, cerca de Londres, para ver si podía alcanzarlo. A las 7 h. 55, la oscuridad y el frío le obligaban á tomar tierra, cerca de Roade, á 96 kilómetros del punto de partida. Esperando reunirse á Paulhan, volvía á partir en plena noche á las 2 horas 50, pasaba por Rugby á las 3 h. 30, por Nuncaton á las 3 h. 50 y aterrisaba en Polesworth á las 3 h. 59, á 174 kilómetros de Londres y 128 de Manchester aproximadamente. Vuelto á partir á las 4 h. 58, tomaba tierra definitivamente á las 5 h. 12 en Hademoor.

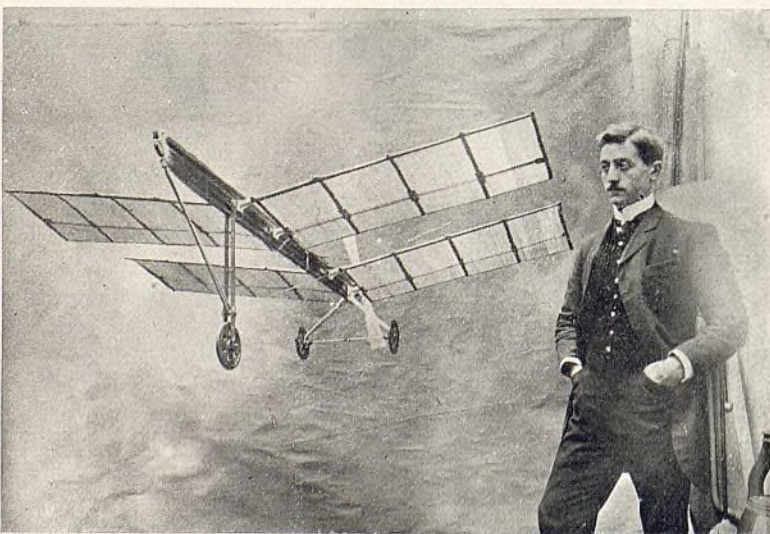
La admirable victoria de Paulhan, en este inolvidable match, no consagra solamente la gloria del piloto y las cualidades de su aparato, sino que marca un paso decisivo en las aplicaciones usuales del aeroplano.



GRAHAM - WHITE



Modelo reducido, construido por Paulhan



Modelo de Paulhan que fué premiado con el planeur «Voisin» que, provisto de motor, le sirvió en los principios de su brillante carrera



Banquete ofrecido á Paulhan, con motivo de su viaje Londres-Manchester

LUIS PAULHAN

Nació en Pézenas (Hérault), el 19 julio 1883, salió á los 16 años de la Escuela profesional Rouvier, de Tolón, navega de los 16 á los 18 años, como pilotín, viajando de Francia al Japón en la flota de las «Messageries Maritimes». Sentó plaza como voluntario, en el primer regimiento de ingenieros, en el batallón de aerostación. Sus profundos conocimientos prácticos, su afición á la mecánica y á la aerostación, le valieron á los seis meses, los galones de suboficial. Pasa luego á Chalais-Meudon con el coronel Renard, y allí fué donde Ferber le escogió para secundarle en sus experiencias de aviación. En esta excelente escuela, Luis Paulhan se asimiló pronto los principios teóricos de la aviación, y su espíritu ingenioso é inventivo le llevó á aplicaciones personales. Construyó, entonces, varios pequeños modelos de aeroplanos, muy interesantes. Citemos, especialmente el aeroplano estilo Langley, (construido en colaboración con su camarada Peyret, hoy jefe de taller de Blériot), que fué premiado en el Concurso de modelos del «Aéro-Club» de Francia en 1905, y los diversos aparatos reducidos, todos ellos muy notables, que presentó en 1907 y 1908, en los Concursos de modelos del «Aéronautique-Club» de Francia.

Libre del servicio militar, Luis Paulhan entró en los talleres Surcouf é hizo, en calidad de mecánico, la campaña de experiencias del dirigible *Ville de Paris*, 1907-1908. Tomó parte, también, en los trabajos de aviación de su piloto, M. Henry Kapferer, así como en la construcción del aeroplano *Astra*. Ultimamente fundó una fábrica de juguetes de aviación, cuyos modelos se distinguen por lo ingeniosos y por su perfecto funcionamiento.



Paulhan rodeado de su familia. En el centro Mme. Paulhan y á su derecha M. Deutsh de la Meurthe

Hace algún tiempo, Luis Paulhan tomó posesión de un *planneur* «Voisin», ofrecido por estos célebres constructores, como primer premio del Concurso de modelos del «Aéronautique-Club» de Francia, en 1908. Consiguió constituir una Sociedad que le permitió adquirir los aparatos de propulsión y transformar su *planneur* en aéro-

planó automotor. Lo restante de su vida es conocido de todo el mundo.

A continuación damos á nuestros lectores el interesantísimo relato que el mismo Paulhan hace de su admirable viaje aéreo.

» El terreno ó campo de partida era mejor desfavorable; los setos y los árboles lo rodeaban



Paulhan petit jugando con un modelo construido por su padre

estrechamente. Al principio la cosa no marchaba y he titubeado un poco. Dudaba todavía, cuando tomando una resolución que en mi fuero interno calificaba de heroica, dije: «¡Ya veremos!» Emprendo la marcha tomando en línea recta la dirección de Londres, que estaba señalada por una banderola, colocada por los organizadores, en el cementerio de Hampstead y cerca de la cual se hallaban los cronometradores. Viré fácilmente y como el aparato se sostenía bastante bien, emprendí inmediatamente el camino que me era indicado por medio de un mapa que llevaba encima del abdomen y que, por un ingenioso sistema, podía irlo desplazando á medida que los kilómetros desfilaban por debajo de mí. En seguida empezó mi lucha contra el viento. Nunca hubiera creído encontrar en Inglaterra tantas corrientes caprichosas y perjudiciales. Probé de elevarme á fin de encontrar una regularidad de dirección del aire, pero el viento era más fuerte que yo, á cada momento me abatía hasta cerca de tierra. Confieso que buscaba elevarme lo más posible, porque el terreno que era muy accidentado, en el que los árboles eran aislados, y los campos están bordeados de setos, hubiese sido funesto para mi aparato en caso de pana. Viajaba tranquilamente entre ciento cincuenta y doscientos metros. Veía á la gente acudir para ver pasar al aeroplano, veía como agitaban sus sombreros y pañuelos, y estas ovaciones á algunos pies debajo de mí, me dieron aliento.

» Bien pronto se juntó la lluvia al viento, y en los alrededores de Watford, recibí un aguacero que me cegó. Añadí á esto las aglomeraciones por encima de las que me veía obligado á pasar, y podréis formaros concepto de las dificultades que se me presentaron desde el principio. La lluvia me acompañó durante unos veinte kilómetros y empezó la noche.

» En Rugby, admiré las iluminaciones de la ciudad; pero los elementos estaban verdaderamente en contra mía, de modo que me vi preso en la niebla y ya no pude leer mi mapa. La lluvia comenzó de nuevo, lo que hizo acudir á mi mente la idea de dar un rodeo de diez kilómetros, hacia la derecha ó hacia la izquierda, para evitar la nube. Sin embargo, no queriendo aumentar la dificultad, pasé por debajo... poniéndome una mano delante de los ojos.

» Desde las siete, los soplos del viento y los remolinos procedentes de tierra — remolinos extraordinarios provocados por la evaporación—

me molestaron grandemente. Me aproximé á tierra, yendo verdaderamente á tientas. La inmensa fábrica de Tamworth, enteramente iluminada, me sirvió de guía, y, por consiguiente, me dejé llevar ligeramente á la derecha.

» La obscuridad se hizo cada vez más completa; pronto no distinguí nada, y pensaba que iban á dar las ocho y cuarto, hora del paro previsto, cuando repentinamente sobrevino la falta de alimentación de esencia, lo que me sorprendió extraordinariamente.

» El aterrisaje era para mí un problema. Me encontraba entonces encima de una fábrica de Streethay, cerca de Lichfield. Describí un zigzag, luego di media vuelta á todo evento y me encontré en un campo, después de haber evitado los postes telegráficos, los setos, los arbustos y los curiosos, que me sacaron del aparato, quisieron llevarme en triunfo, me ofrecieron botellas de whisky, me obligaron á beber de su alcohol... Toda esta gente parecía absolutamente alocada.

» Un pequeño automóvil, que me vi obligado á

empujar para el demarraje, me llevó a Lichfield en donde me acosté con gusto, dejando con el aparato á mis dos abnegados mecánicos, Chauveau y Miscalot, para asegurar la vigilancia del mismo, debajo del cual se tendieron, mientras los soldados mantenían á respetuosa distancia á los miles de personas llegadas de los alrededores y que pasaron la noche en el campo.

» A las 4 h. 15 m. de la madrugada, emprendí la marcha de este campo que los curiosos no querían dejarme abandonar; mi partida fué mejor un ejercicio acrobático que un vuelo. En cuanto me encontré en el espacio, comenzó de nuevo la lucha contra el viento y la lluvia, batallaba contra los remolinos y mis dedos empezaban á entorpecerse. Cerca de un túnel, fui abatido unos cincuenta metros, y apenas pude evitar el chocar con la techumbre de una granja. mientras luchaba en velocidad con el tren especial.

» En Crewe encontré un tiempo francamente malo. Una intensa niebla me impedía ver á cinco metros delante de mí, lo que hizo me equivocara dos veces de camino. Como siempre me creía cerca de Manchester, los minutos me parecían horas.

» De repente vi surgir de la niebla una estación en construcción cerca de la que habían sido tendidas unas telas blancas; era punto de aterrisaje.

» Lancé un verdadero grito de alegría y de felicidad, y después de haber dado una media vuelta de honor tomé tierra cara al viento.

» No quiero insistir más sobre las ovaciones que me prodigaron los bravos ingleses del Norte.

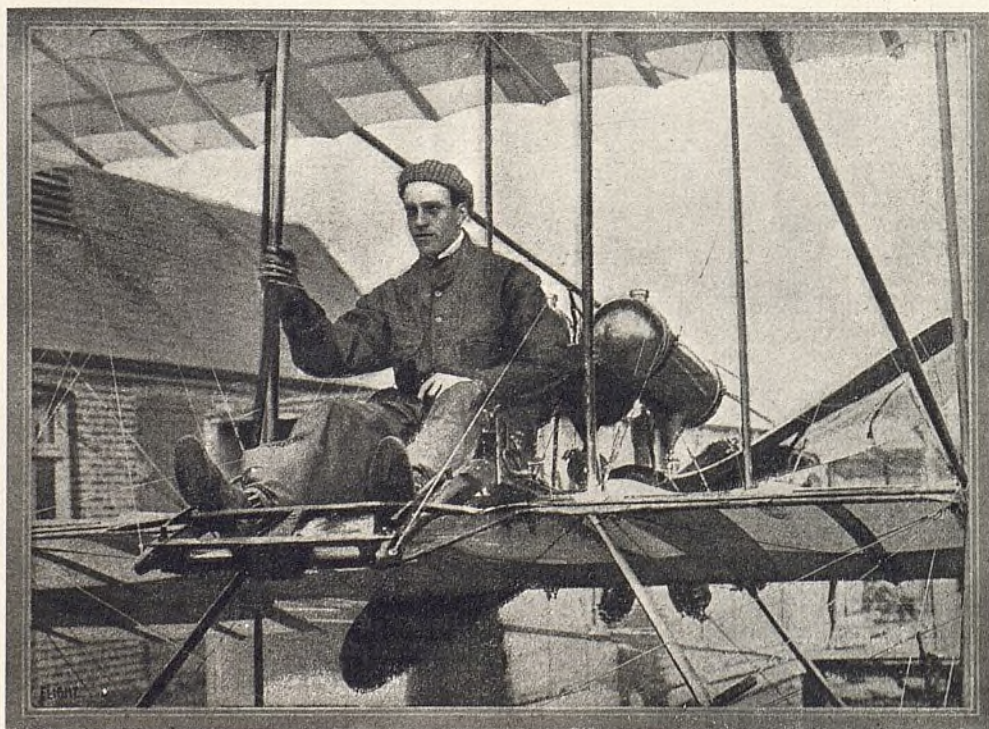
» Me emocionaron extremadamente.

» En fin, había ganado.

» Si me es permitido concluir con algunas palabras, diré que este *raid* es la prueba evidente de lo que puede hacerse en este momento con un más pesado que el aire, admitiendo que los viajes estén preparados de una manera concienzuda. El buen resultado de la prueba de Londres á Manchester es la consagración del aeroplano práctico».

El *Dail Mail* en el solemne acto de la entrega del premio á Paulhan, ha ofrecido un nuevo premio de 10,000 libras esterlinas, al primer aviador que haga el viaje Londres Edimburgo y vuelta, llevando un pasajero.

Paulhan se prepara á concurrir á él, llevando de pasajero á su esposa.




Graham White antes de emprender el raid Londres-Manchester

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

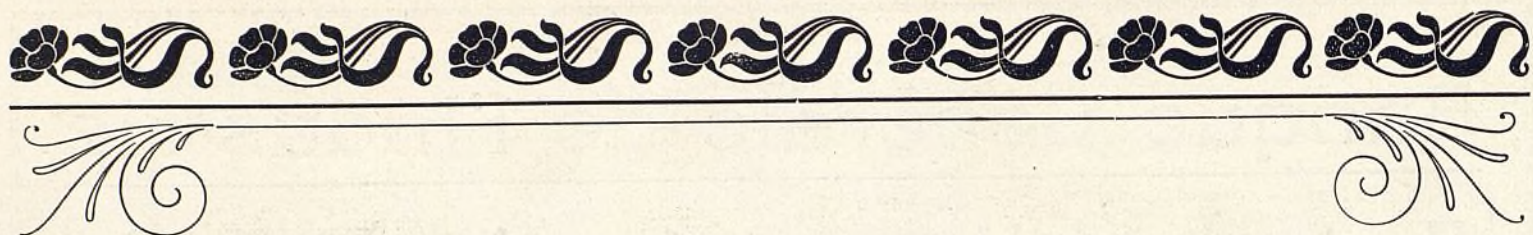
FONDÉE EN 1905

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

F. LOUIS VIVIEN

LIBRAIRE - ÉDITEUR

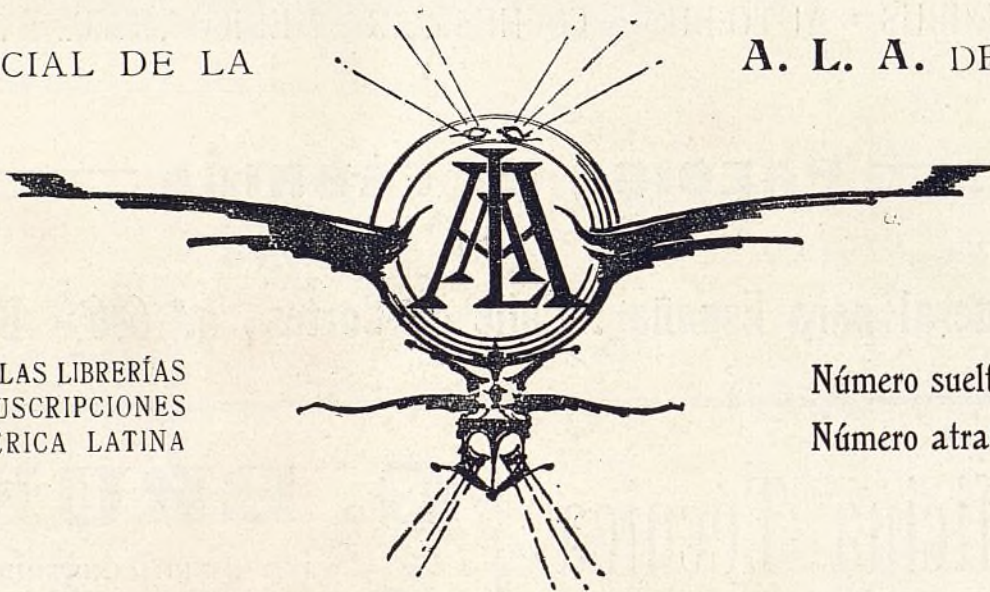
CATALOGUE GRATIS SUR DEMANDE



≡ 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