

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

GRAN SEMANA DE REIMS



LATHAM

J. DALMAU MONTERO, S. EN C.

CONSTRUCTORES DE APARATOS DE PRECISIÓN

BARCELONA
Ronda Universidad, 20
Teléfono 373

Dirección telegráfica y telefónica
CIENA TS

MADRID
Calle de las Fuentes, 12
Teléfono 2695

Exposición Hispano-Francesa, Zaragoza 1908 : GRAN PREMIO

Amperímetros y Voltímetros de todas clases, para cuadros de distribución y portátiles.

Interruptores de palanca, automáticos y en caja de aceite.

Contadores B F A, especiales para corriente alterna.

Fusibles para altas tensiones.

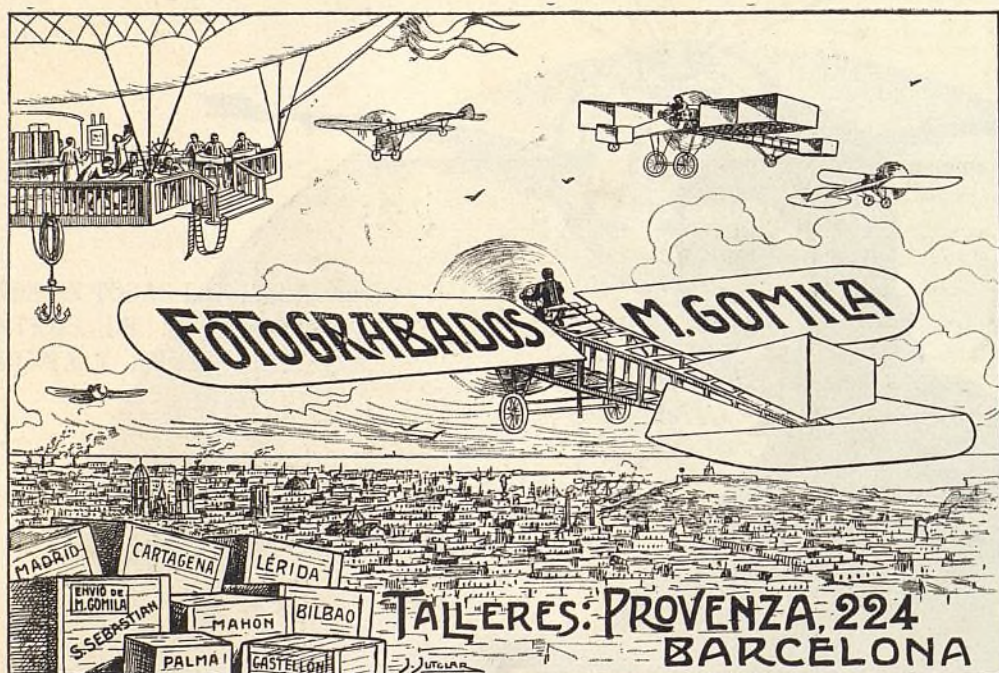
Bobinas de autoinducción.

Pararrayos de alta y baja tensión.

Manómetros de todas clases.

PÍDANSE CATÁLOGOS Y NOTAS DE PRECIOS

Reparación y renovación de toda clase de manómetros y aparatos de medida eléctrica
En la construcción de nuestros aparatos competimos en calidad y precios con los similares extranjeros



JUGUETES DE
TODA CLASE
AEROPLANOS

C. JUANDÓ

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

La Revue Aérienne

Redacteur en chef: Etienne Taris

Revue bi-mensuelle illustrée des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois

17, rue Cassette : PARIS

Téléphone 703.47

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

≡ FUERA PESIMISMOS ≡

Estos últimos tiempos han sido de verdadera prueba para la Aviación, con la serie de fatales accidentes que han costado la vida ó graves heridas á varios aviadores de preclaro nombre. Los ocurridos á Robl, Wachter, Madame de Laroche, Kinet y Rolls, no pueden ser más sensibles, pero al lado de ellos, y como compensación hasta cierto punto, figuran los brillantísimos éxitos alcanzados en el campo de Bethénay.

No quiere esto decir que el regocijo de la victoria haga olvidar los compañeros perdidos en el campo de batalla. ¡Derramemos una lágrima de dolor á la memoria de los campeones periclitados, pero entonemos un himno de gloria á la Aviación por sus triunfos siempre crecientes!

Sin embargo, la frecuencia con que vienen sucediéndose las catástrofes aéreas, deja por doquiera una impresión tan penosa que la mayoría de personas, sobre todo las que no están iniciadas en la Aviación, van formando de ella un concepto tan deplorable que consideran los aeroplanos como máquinas de exterminio, los aviadores como salvajes y la Aviación como la peor de las locuras.

En este estado de cosas, bien pronto



MM. Fallières y Briand asistiendo á la semana de Reims

quedaría formada en nuestra tierra, casi virgen en materias de Aviación, una atmósfera desfavorable que dificultaría enormemente el desarrollo de la semilla plantada á costa de tantos trabajos y de tantos sacrificios.

Resulta, pues, de todo punto indispensable que cuantos sentimos franco entusiasmo por la locomoción aérea, la más prodigiosa obra del genio humano, dediquemos todas nuestras fuerzas á disipar la nube del pesimismo que podría convertir á nuestra patria de fértil en estéril para la causa magna de la Aviación.

En primer lugar, el pesimismo resulta de un juicio excesivamente objetivo y superficial, casi podríamos decir de la ignorancia en la materia, pues por poco que se profundice resultan muy explicables los accidentes que lamentamos. Basta sólo considerar que en 1908 había una docena escasa de aviadores: Farman, Delagrangé,

Santos Dumont, los Wright y algunos otros; en 1909 el número aumentó notablemente, en todas las grandes ciudades se organizaron meetings de aviación y todos se vieron muy concurridos de aviadores; en el año actual éstos se cuentan ya por centenares, de todas las nacionalidades, y las

fiestas de Aviación multiplicadas considerablemente.

¿Qué duda tiene, pues, que los accidentes sean ahora más numerosos? ¿Es acaso extraño que las catástrofes ferroviarias en los Estados Unidos sean más frecuentes que en nuestro país, si su red de ferrocarriles es diez veces más extensa que la nuestra?

Muchas otras razones podríamos alegar demostrando que no debe inculparse á la Aviación de las desgracias ocurridas, pero tememos hacer demasiado extenso el presente artículo. Preferimos insistir con un segundo antes de cansar la atención del amable lector que hasta aquí haya seguido.

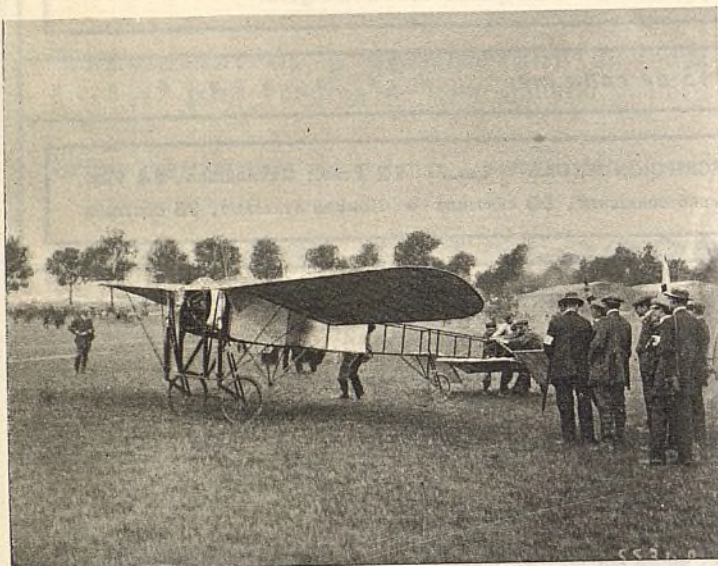
Terminemos ahora exclamando que la causa de la Aviación es tan grande que está por encima de sus víctimas, que para la humanidad es trascendental... casi sagrada!

A. FABREGAT

LA GRAN SEMANA DE REIMS

(Del 3 al 10 Julio de 1910)

¡GLORIA Á REIMS!



Partida al pistoletazo en la carrera de velocidad



El nuevo biplano Savary que pilota André Frey

Todo el mundo conoce á Reims, la capital del departamento de Champagne, patria del celeberrimo vino de su nombre; pero si las excelencias de su producto enológico no fueran bastantes para crearle una aureola de fama, serían suficientes los brillantes triunfos que ha procurado á la Aviación para conquistarle un nombre inmortal.

Reims merece la admiración y gratitud de los amantes de la Aviación, por su esfuerzo en crear los célebres meetings del año pasado y del actual y por los espléndidos resultados en ellos obtenidos, que constituyen un timbre de gloria para la conquista del aire.

La fortuna no se ha mostrado ingrata con la sportiva capital francesa, coronando su labor con los records mundiales por dos años consecutivos.

La Semana de 1909, fué un éxito deslumbrante, la de 1910 la ha superado abundantemente. ¡Qué lisonjeras esperanzas para 1911!

El campo de Betheny

El teatro en que se han desarrollado los famosos meetings de Champagne, 1909 y 1910, es una dilatada llanura que se extiende á dos horas de Reims, en ese territorio privilegiado que parece una sonrisa de la Naturaleza.

El éxito inmenso obtenido en 1909, consagró el campo de Betheny como un importantísimo centro de carreras aéreas, por cuyo motivo no se ha escaseado la construcción de edificaciones propias para atender con holgura, no sólo las necesidades sino también todas las comodidades que pueda exigir el confort más refinado. Por

esto, al lado de los edificios que podríamos llamar oficiales se han levantado una infinidad de pabellones destinados á restaurants, cafés, salones de toilette, etc., hasta el punto de haber constituido una pequeña ciudad, bautizada con el nombre de *Betheny-Aviation*, radiante de original belleza y pudiendo competir con las grandes capitales en comunicaciones, confort y servicios de todo género.

Al acercarse la fecha de inauguración del actual meeting, una febril actividad despertó en los tranquilos parajes de Betheny. Legiones de obreros hicieron surgir en

breves días, como por encanto, las espaciosas tribunas, capaces para contener miles y miles de espectadores. A 200 metros de las mismas se instaló un apeadero, junto á la vía férrea, mientras que á su izquierda se alinean en semicírculo un centenar de hangars para albergar los gigantescos pájaros. Enlazando todas las dependencias del campo se construyen aceras, paseos tapizados de gravilla y bordeados de abetos, arbustos y flores.

La inmensa llanura se ve atravesada por una procesión de camiones, conduciendo enormes cajas que contienen los aparatos de los concurrentes; en los hangars los mecánicos atareados en su montaje y *mise au point*; en el aire se ciernen con extremada prudencia los aeroplanos de los más diligentes para sus pruebas preliminares y amenizando el conjunto el rugido de los motores ansiosos de la lucha.

Tal era, ligeramente descrito, el interesante espectáculo que ofrecía Betheny-Aviation en vísperas del meeting.

La inauguración

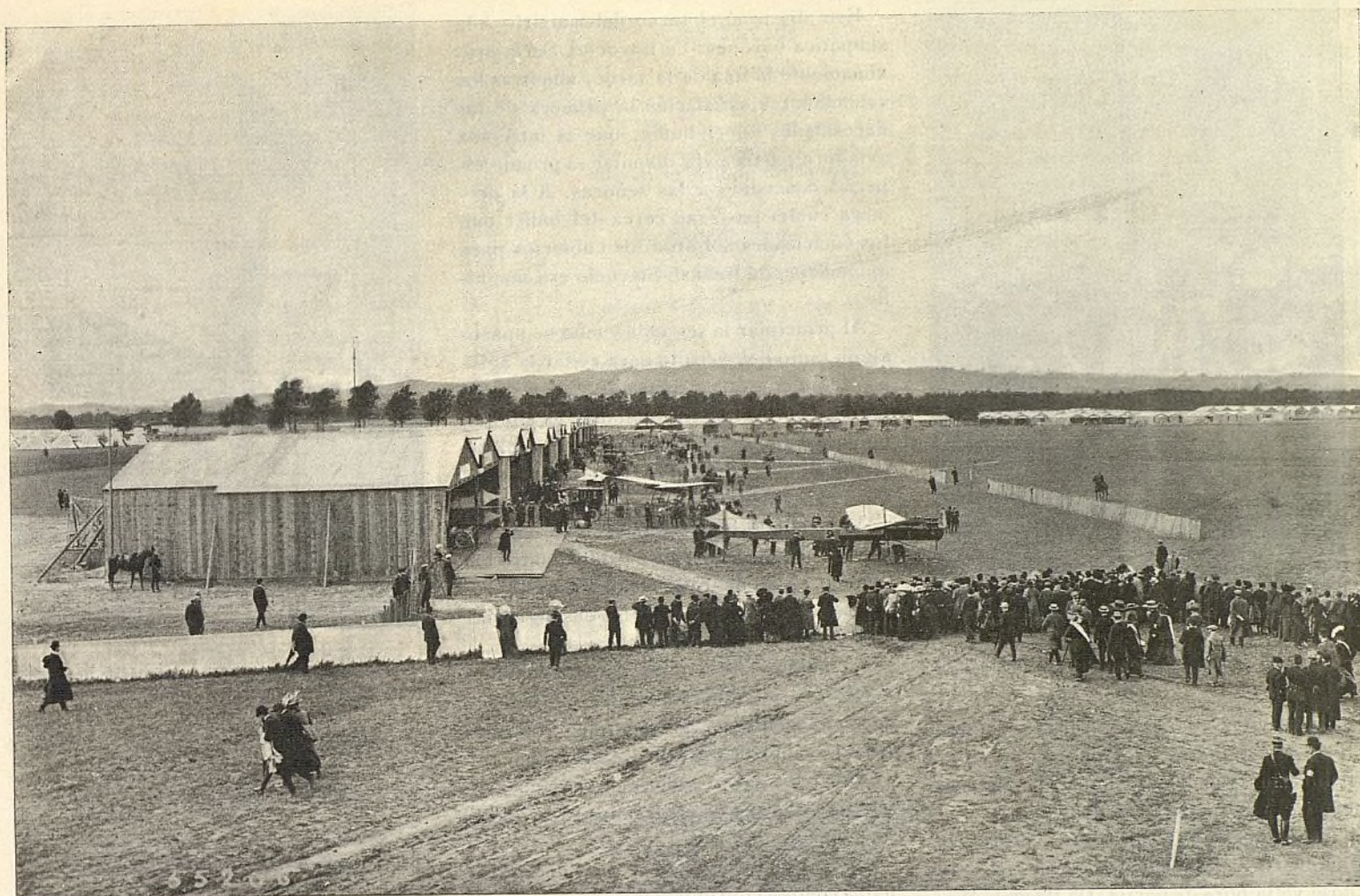
El tiempo no se mostró por cierto muy propicio, ya que el sol sólo pudo brillar escasos momentos entre rasgadas nubes, mientras que la mayor parte del día transcurrió con lluvia y viento.

No fué, sin embargo, suficiente la adversidad de los elementos para arredrar á los aviadores, alguno de los cuales, como el malogrado Wachter, Labouchère y Latham, no pudiendo contener su noble impaciencia de entrar en liza, se lanzan al espacio sin preocuparse de la lluvia ni del viento.

Por la tarde, como el tiempo presentóse



El motor de 100 HP, 14 cilindros «R. E. P.»



REIMS. — Vista general de los hangars

con tendencia á mejorar, el público acudió numerosísimo prestando singular animación á la fiesta.

Weyman, Labouchère, Latham, Morane, Olieslaegers y muchos otros ejecutan espléndidos vuelos, que se generalizan hasta el punto de encontrarse quince aparatos volando juntos, persiguiéndose en emocionante carrera alrededor de los 5 kilómetros de circuito.

El espectáculo es verdaderamente maravilloso.

El capitán Madiot, hace luego su aparición, elevándose á 300 metros en una frágil barquilla, suspendida á un tren de cuatro cometas de su invención.

Como se ve, la inauguración hubiera resultado en extremo interesante, á pesar del tiempo, si á última hora no hubiera tenido un fatal epílogo con el accidente que costó la vida al intrépido Wachter, cubriendo así de luto una reunión que había conseguido cautivar la atención del mundo entero.

Muerte de Wachter

Después de haber hecho magníficos vuelos durante el día, uno de ellos de 45 kilómetros en 43 m., á bordo de un esbelto monoplano *Antoinette*, continuaba infatigable, aprovechando la relativa calma de la caída de la tarde, cuando, hallándose á 200 metros de altura, vióse inclinarse subitamente su aparato hacia adelante al propio tiempo que las alas se desprendían y el

cuerpo del monoplano se precipitaba al suelo con la velocidad de una saeta.

Un grito de angustia se escapó de todos los pechos de los que lo presenciaban, de todas partes acudieron presurosos al lugar de la catástrofe, ¡pero era tarde! Wachter yacía entre los restos del aparato con el cráneo y el tórax aplastados. Su muerte había sido instantánea.

Charles Wachter, era un excelente aviador, aunque su carrera fuese sumamente corta.

Nacido en 1872, demostró, desde su primera juventud, una gran afición á toda suerte de sports.

Cuando se fundó la sociedad «Antoinette», entró en ella como mecánico, la Aviación le sedujo y los directores, adivinando en él notables cualidades, no vacilaron en confiarle el volante de uno de sus famosos monoplanos.

Desde sus primeros vuelos, que datan únicamente de tres meses, Wachter demostró ser un excelente piloto, lo que le valió su nombramiento de profesor en la escuela de Mourmelon.

En el meeting de Reims volaba por primera vez ante el público, habiéndose atraído ya la general simpatía por su arriesgado vuelo de la mañana en plena lluvia, pero la muerte inexorable segó la flor cuando principiaba á exalar su perfume.

¡Duerma en paz la nueva víctima que ha venido á engrosar con su nombre el martirologio de la Aviación!

Continuación del meeting

SEGUNDO DÍA. — El tiempo continúa incierto pero abonanza por la tarde, lo que aprovechan los aviadores para lanzarse al espacio. Entonces repítese el magnífico espectáculo de ver el aire invadido por un enjambre de colosales pájaros que se persiguen sin tregua, en rápido torbellino.

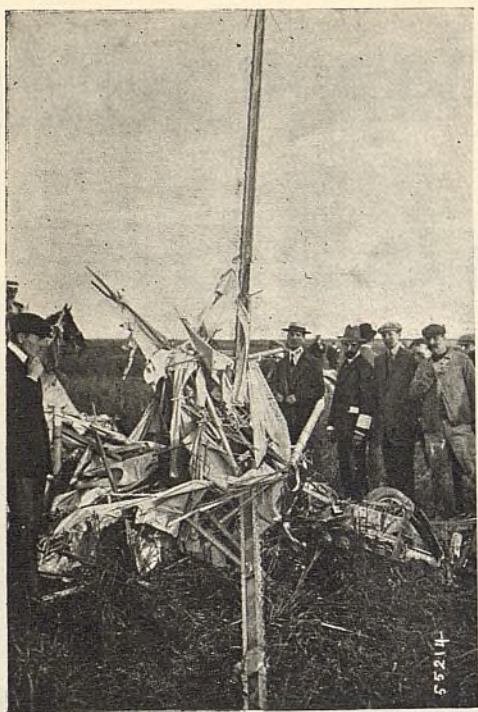
Lo más notable del día lo ofrece Morane sobre Blériot, batiendo los records del mundo para 5 y 10 kilómetros que establece en 3 m. 15 s. y 6 m. 48 s. respectivamente.

TERCER DÍA. — Decididamente, el tiempo no quiere mostrarse sportivo favoreciendo la gran reunión y el cielo continúa gris con intervalos de fina lluvia.

A pesar de ello son muchos los aviadores que vuelan, no encontrando obstáculo para disputar las eliminatorias de la Copa Gordon-Bennet, que dan el siguiente resultado: 1.º Leblanc (*Blériot*), los 100 kilómetros en 1 h. 19 m. 13 s.; 2.º Latham (*Antoinette*) en 1 h. 24 m. 58 s.; 3.º Labouchère (*Antoinette*), 1 h. 25 m. 24 s.

Morane, sobre *Blériot*, bate sus propios records del día anterior y los establece hasta los 20 kilómetros en 13 m., mientras que Leblanc, los establece desde los 50 á los 100 kilómetros.

CUARTO DÍA. — Es el designado para la visita oficial del Presidente de la República y, sin embargo, el mal tiempo ha arreciado de tal modo que bien puede aplicársele el



El monoplano *Antoinette* del malogrado aviador Wachter, después de su caída de 250 m. de altura

calificativo de tempestad. A las 5 de la tarde llega M. Fallières acompañado de su séquito sin que el tiempo deje entrever ninguna esperanza de poder volar.

Se le obsequia y entretiene presentándole varios aviadores, hasta que, acercándose ya la hora de partir, De Baeder, Weyman y Latham hacen un heroico esfuerzo para que el jefe del Estado no se marche sin ver siquiera un vuelo rudimentario y se lanzan al espacio desafiando las iras del vendabal que los zarandea de una manera nada tranquilizadora.

En estas condiciones Latham consigue volar 15 Km., siendo los tres calurosamente felicitados por su arrojo.

QUINTO DÍA.— Por fin el tiempo tiende a mejorar, transcribiéndose en seguida la bonanza en los espléndidos resultados obtenidos.

Sería tarea interminable detallar los vuelos, así, pues, sólo citaremos los de altura de Latham y Morane que alcanzaron 1,384 y 1,110 metros respectivamente, y los de distancia de Olieslaegers cubriendo 255 Km. 250 m. en 3 h. 39 m. 28 s., lo que bate espléndidamente el anterior record de Farman y de Latham, volando 230 Km.

SEXTO DÍA.— El tiempo ha mejorado notablemente, pudiendo, de este modo, los aviadores, librarse á sus épicas luchas con todo desahogo. Por esta causa son incontables durante todo el día los aparatos que se ciernen en el aire.

Latham y Olieslaegers continúan siendo los héroes del espacio, y baten sucesivamente los records de tiempo establecidos el día anterior y aun los del mismo día. ¡Pobres records! ¡Qué vida más efímera les hacen pasar los aviadores!

Pero estaba escrito que la fatalidad debía ensañarse en esta colosal reunión, la más importante del mundo, empañando sus glorias con borrascas y funestos accidentes.

Este día tocó el turno del martirio á la simpática baronesa de Laroche. Sería próximamente la una de la tarde, mientras los espectadores satisfacían la primera de las necesidades en el buffet, que la intrépida aviadora partía para disputar el premio especial concedido á las señoras. A la primera vuelta pasó tan cerca del buffet que los comensales soltaron los cubiertos para aplaudirla con frenesí. Su vuelo era magnífico.

Al principiar la segunda vuelta se apartó algún tanto del circuito para evitar la aglomeración con otros aparatos que volaban junto á ella. Entonces, súbitamente, sin que pudieran apreciarse las causas, su biplano inclinóse bruscamente hacia adelante, abatiéndose al suelo como una masa inerte.

Al acudir al lugar del accidente encontróse á la infeliz baronesa tendida entre los escombros del aparato hecho trizas, sin conocimiento y con los vestidos ensangrentados.

Condujósela en una camilla á la ambulancia del campo, donde se la hizo un primer reconocimiento apreciándosele múltiples fracturas de una gravedad extremada.

Afortunadamente la hermosa aviadora ha mejorado mucho encontrándose hoy día en vías de curación.

La baronesa Raimunda de Laroche se había conquistado universales simpatías por su arrojo y habilidad como aviadora y por su belleza, afabilidad y sencillez como mujer, habiéndose distinguido con espléndidos vuelos en San Petersburgo y en Roan.

SÉPTIMO DÍA.— En ausencia del viento la jornada es pródiga en resultados á cual más maravillosos, que ocasionan una nueva hecatombe de records.

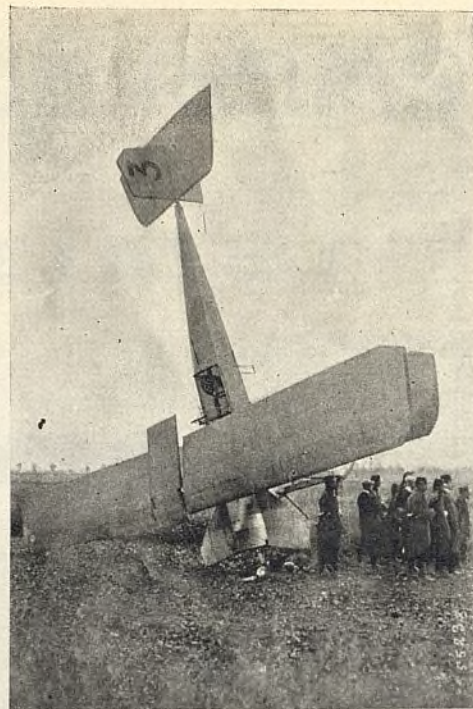
Morane, sobre *Blériot*, cubre 5 Km. en 2 m. 56 s., record que él mismo bate poco después estableciéndolo en 2 m. 51 s., lo que representa la enorme velocidad de 105 Km. 263 á la hora, pero como tomaba los virajes muy abiertos, en línea recta debía volar á unos 140 Km. á la hora. Morane llevaba un motor «Gnome» 100 H-P de 14 cilindros.

Labouchère establece el record de la distancia cubriendo 340 Km. en 4 h. 37 m. 45 s.

Mamet, con dos pasajeros, vuela 75 Km. en 1 h. 20 m. 10 s., y Aubrun, con un pasajero, recorre 135 Km. en 2 h. 9 m. 7 s., batiendo así el record del mundo.

OCTAVO DÍA.— El último día del Meeting fué una verdadera apoteosis, pues de nuevo fueron pulverizados los records establecidos el día anterior. ¡Tal vez ahora respirarán una temporada!

La nota saliente del día la constituye el espléndido vuelo de Olieslaegers cubriendo 392 Km. 750 m. en 5 h. 3 m. 5 s. El *Demonio de Amberes* (antiguo apodo del aviador belga cuando corría en motocicleta), sólo descende cuando se ha consumido la última gota de bencina. En cambio fué más previsor en otro sentido ya que en los aires devoró una abundante merienda.



El biplano *Bréguet* de Bathiat, después de una caída

El último vuelo del meeting lo efectuó Mamet que fué á virar sobre Reims, llevando á Poillot como pasajero.

CLASIFICACIÓN GENERAL

Gran premio de la Champagne

(50,000 francos)

1. Antoinette, 2,601 Km.
2. Blériot, 2,303 Km.
3. H. Farman, 1,902 Km.
4. Sommer, 1,269 Km.

Premio de la mayor distancia en un vuelo sin escala

(20,000, 5,000, 3,000 y 2,000 francos)

1. Labouchère (Antoinette), 340 Km., en 4 h. 37 m. $\frac{3}{5}$.
2. Olieslaegers (Blériot), 225 Km., en 2 h. 55 m. 5 s. $\frac{1}{5}$.
3. Tétard (H. Farman), 185 Km.
4. Cattaneo (Blériot), 180 Km.

Eliminatoria de la Copa Gordon Bennett

1. Leblanc (Blériot), 100 Km., en 1 h. 19 m. 13 s. $\frac{3}{5}$.
2. Latham (Antoinette), 100 Km., en 1 h. 24 m. 58 s. $\frac{3}{5}$.
3. Labouchère (Antoinette), 100 Km., en 1 h. 25 m. 24 s.

Premio de altura

(10,000 y 5,000 francos)

1. Latham (Antoinette), 1,384 metros.
2. Chavez (Blériot), 1,150 metros.
3. Morane (Blériot), 750 metros.
4. De Baeder (H. Farman), 494 metros.
5. Cattaneo (Blériot), 410 metros.
6. Tétard (H. Farman), 403 metros.
7. Lindpaintner (Sommer), 345 metros.
8. Wagner (Hanriot), 293 metros.
9. Nieuport (Nieuport), 91 metros.

Premio de oficiales

(2,500 y 2,500 francos)

1. Teniente Cammerman (H. Farman), 50 Km., en 46 m. 50 s.
2. Teniente Féquant (H. Farman), 50 Km., en 47 m. 40 s.

Premio de señoras

(5,000 francos)

1. Raymonde de Laroche (Voisin), 5 kilómetros.

Premio de pasajeros

(5,000 francos)

(con un pasajero)

1. Aubrun (Blériot), 137 Km. 125 m., en 2 h. 9 m. 7 s. $\frac{1}{5}$.

(con dos pasajeros)

1. Mamet (Blériot), 92 Km., 750 m.

Premio de velocidad

(10,000, 3,000 y 2,000 francos)

(20 kilómetros)

1. Morane (Blériot), 12 m. 45 s. $\frac{3}{5}$. Velocidad media por hora, 106 Km., 508 metros.
2. Leblanc (Blériot), 12 m. 55 s. $\frac{4}{5}$.
3. Olieslaegers (Blériot), 13 m. 15 s.

(10 kilómetros)

1. Morane (Blériot), 5 m. 42 s. $\frac{2}{5}$.
2. Labouchère (Antoinette), 6 m. 31 s.
3. Leblanc (Blériot), 6 m. 33 s.

(5 kilómetros)

1. Morane (Blériot), 3 m. 15 s.

Premio Michel Ephrussi

(10,000 francos)

1. Leblanc (Blériot), 19 m. 14 s. $\frac{1}{5}$.
2. Wagner (Hanriot), 20 m. 57 s. $\frac{4}{5}$.
3. Nieuport (Nieuport), 23 m. 22 s. $\frac{3}{5}$.
4. Pishoff (Werner), 24 m. 46 s. $\frac{1}{5}$.
5. Lindpaintner (Sommer), 25 m. 51 segundos $\frac{1}{5}$.
6. Hanriot (Hanriot), 26 m. 35 s.
7. Aubrun (Blériot), 29 m. 34 s. $\frac{2}{5}$.

Copa Michelin

(20,000 francos)

1. Olieslaegers (Blériot, motor Gnôme), 392 Ks., 750 metros, en 5 h. 3 m. 5 s. $\frac{1}{5}$. (Record del mundo de la distancia y de la duración).

Premios de cometas

(7,000 y 3,000 francos)

1. Teniente Basset, 42 m. 43 s., 110 metros altura.
2. Capitán Madiot, 37 m. 37 s., 180 metros altura.

Premios de la totalidad de alturas

(3,000, 1,500 y 500 francos)

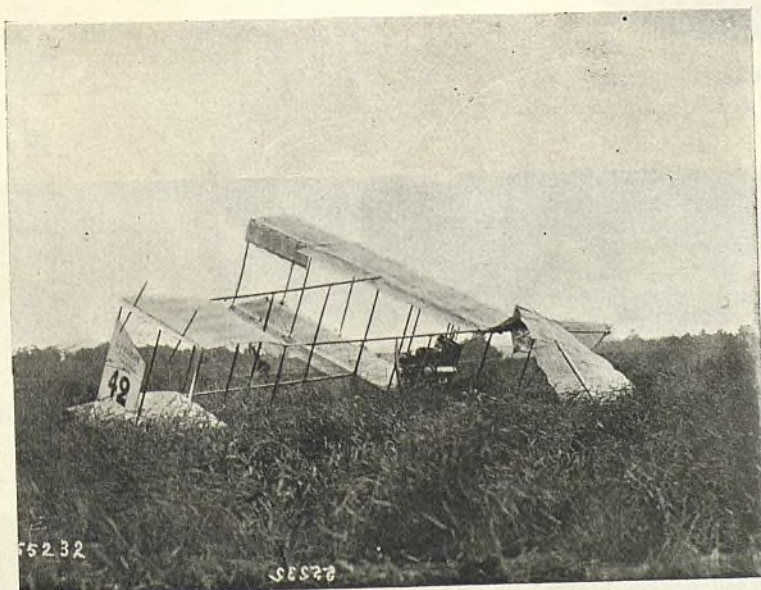
1. Latham (Antoinette), 8,093 metros.
2. De Baeder (H. Farman), 6,460 metros.
3. Morane (Blériot), 4,336 metros.
4. Chavez (Blériot), 2,217 metros.
5. Cattaneo (Blériot), 1,162 metros.
6. Tétard (H. Farman), 990 metros.
7. Lindpaintner (Sommer), 651 metros.
8. Wagner (Hanriot), 566 metros.
9. Nieuport (Nieuport), 228 metros.

Premios de la totalidad de distancias

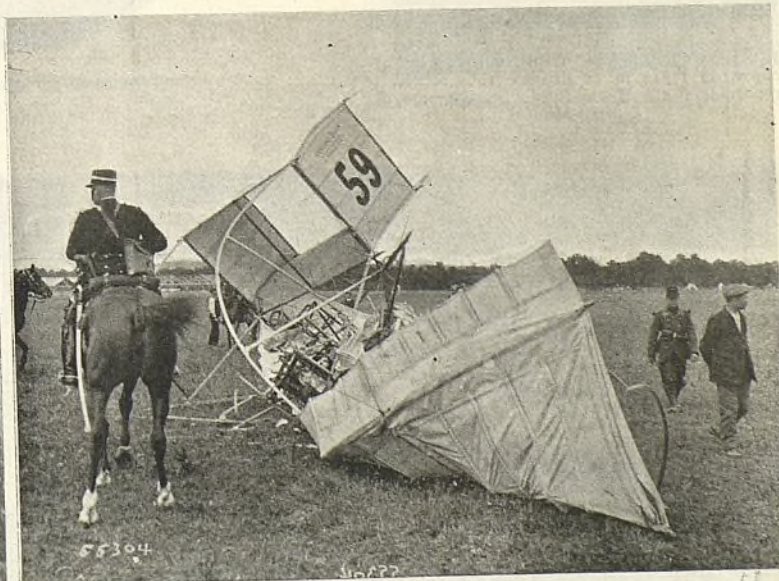
(15,000, 8,000, 4,000 y 3,000 francos)

1. Olieslaegers (Blériot, motor Gnôme, magneto Bosch, hélice Chauvière, telas Continental), 1,693 Km., en 19 h. 11 m. 45 s.
2. Weymann (H. Farman, motor Gnôme, magneto Bosch, hélice Chauvière), 1,254 Km., 560 metros.
3. Fischer (H. Farman, motor Gnôme, magneto Bosch, hélice Chauvière), 1,160 Km., 250 metros.
4. Labouchère (Antoinette, motor Antoinette, magneto Bosch, hélice Normale), 1,154 Km., 250 metros.
5. Latham (Antoinette, motor Antoinette, magneto Bosch, hélice Normale), 926 Km., 500 metros.
6. Legagneux (Sommer), 875 Km.
7. Thomas (Antoinette), 860 Km., 250 metros.
8. N. Kinet (H. Farman), 677 Km., 655 metros.

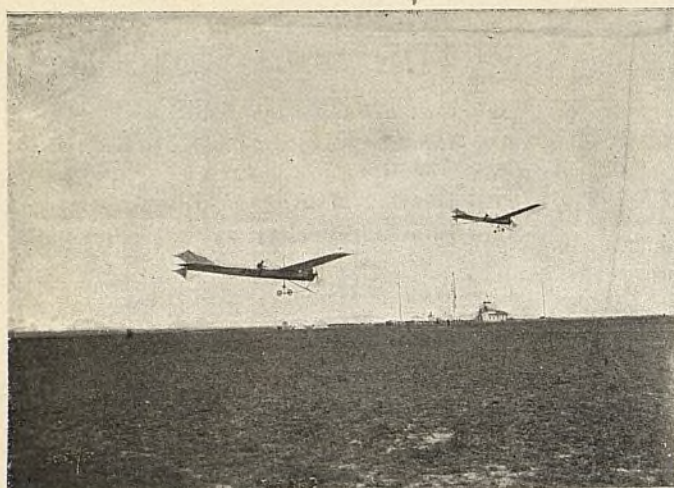
9. Cattaneo (Blériot), 595 Km.
10. Lindpaintner (Sommer), 539 Km., 250 metros.
11. Hanriot (Hanriot), 539 Km.
12. Efimoff (Sommer), 341 Km., 500 metros.
13. Wagner (Hanriot), 315 Km.
14. Bouvier (Sommer), 314 Km.
15. Aubrun (Blériot), 315 Km.
16. Tétard (H. Farman), 292 Km., 115 metros.
17. Wagner (Hanriot), 290 Km.
18. Van den Born (H. Farman), 154 Km., 500 metros.
19. Daillens (Sommer), 153 Km., 625 metros.
20. Ladougue (Goupy), 144 Km., 675 metros.
21. Wachter (Antoinette), 142 Km., 625 metros.
22. Martinet (H. Farman), 135 Km., 650 metros.
23. Leblanc (Blériot), 110 Km.
24. Bunau-Varilla (Voisin), 100 Km., 250 metros.
25. Pischoff (Weiner), 70 Km.
26. De Baeder (H. Farman), 65 Km.
27. Morane (Blériot, Gnôme 100 HP), 50 Km., 250 metros.
28. Christiaens (H. Farman), 50 Km., 250 metros.
29. Bathiat (Bréguet), 50 Km.
30. Colliex (Voisin), 45 Km.
31. Nieuport (Nieuport), 35 Km.
32. De Pretrowski (Sommer), 30 Km.
33. Crochon (Sommer), 25 Km., 250 metros.
34. Verstraeten (Sommer), 25 Km.
35. Alfred Frey (H. Farman), 25 Km.
36. André Fery (Sommer), 25 Km.
37. Morane (Blériot XI *a bis*), 25 Km.
38. Cheuret (H. Farman), 20 Km.
39. De Mumm (Antoinette), 14 Km., 625 metros.
40. Metrot (Voisin), 10 Km., 250 metros.
41. Raymonde de Laroche (Voisin), 5 kilómetros.
42. Balsan (Blériot), 5 Km.
43. Noël (Blériot), 5 Km.
44. Chavez (H. Farman), 5 Km.
45. Délétang (Nieuport), 5 Km.
46. Pecquet (Sánchez-Besa), 5 Km.



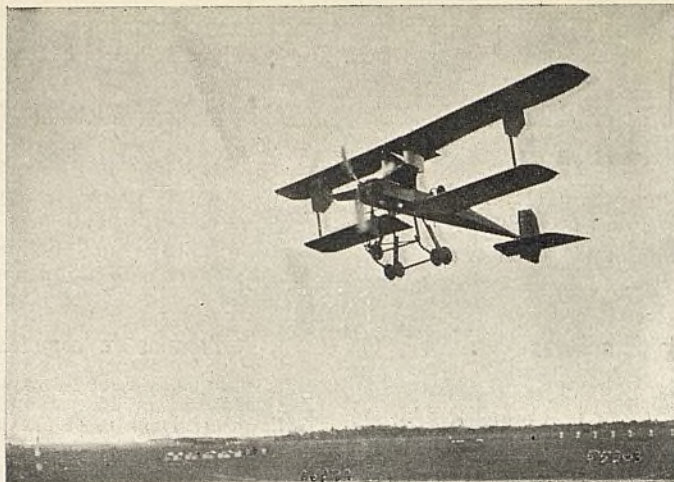
El biplano Voisin de la Baronesa de Laroche, después de la caída



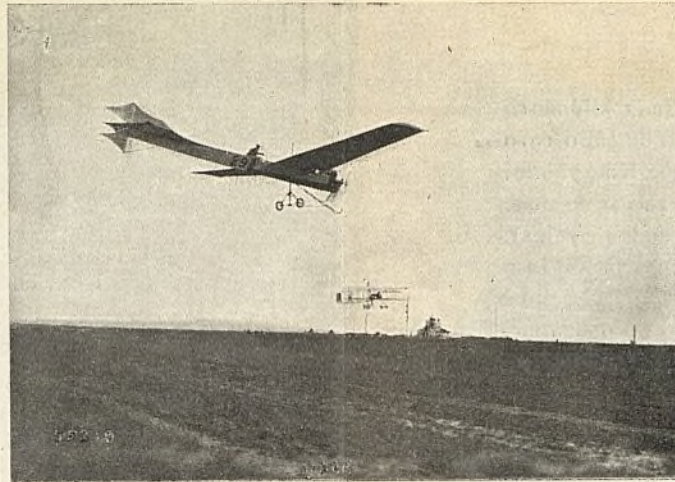
Caída de Cheuret



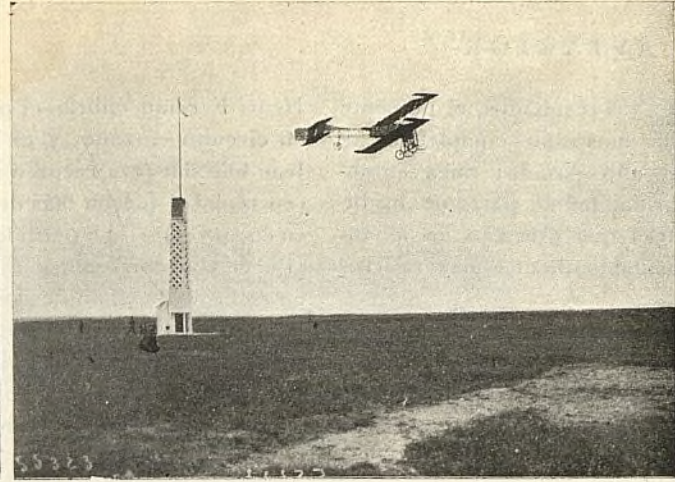
Latham y Labouchère monoplano Antoinette



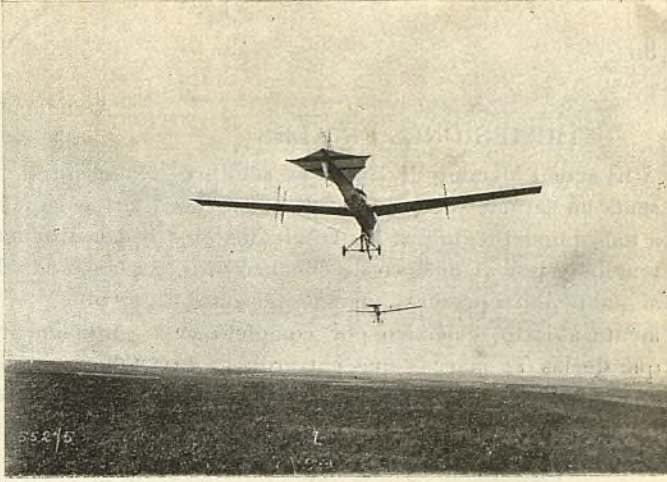
Bathiat sobre biplano Bréguet



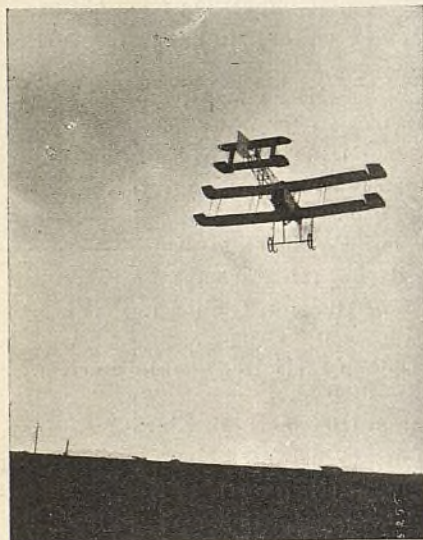
Latham, monoplano Antoinette



Vuelo de Ladougue sobre biplano Goupy



Latham y Labouchère sobre Antoinette



Ladougue sobre biplano Goupy



Labouchère



OLIESLAEGERS



Wachter



Vuelo de Pischoff sobre el monoplano de su invención



Latham y Olieslaegers en los vuelos en que alcanzaron 1.314 m. de altura el 1.º y 255 K. de recorrido el 2.º. En el fondo los cometas del capitán Modiot



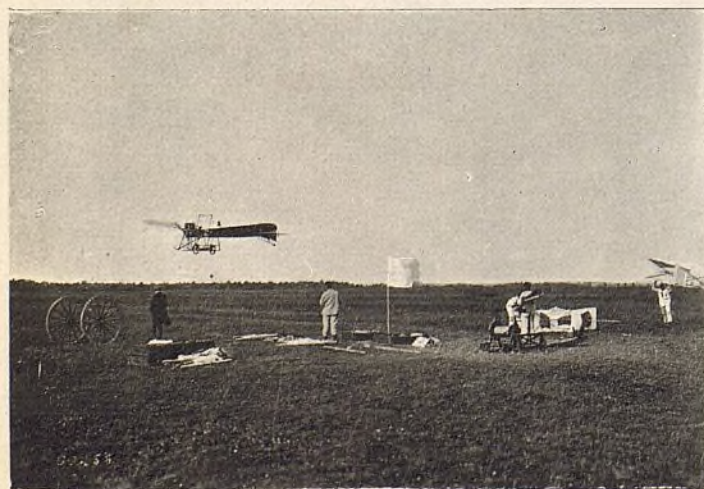
Leblanc



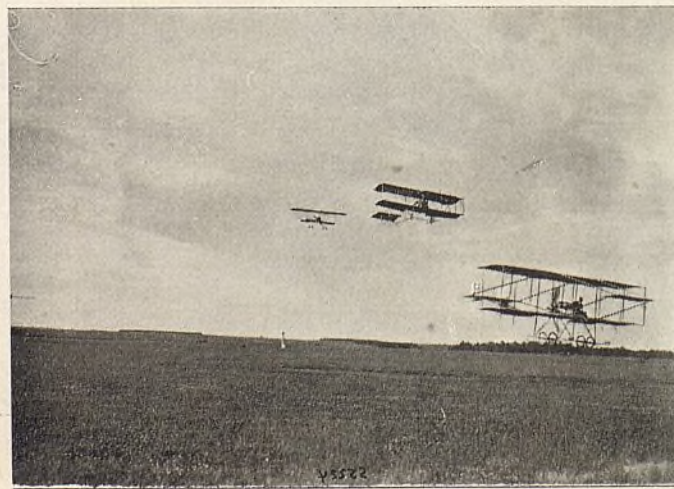
Aubrun y el teniente coronel Bonttiant



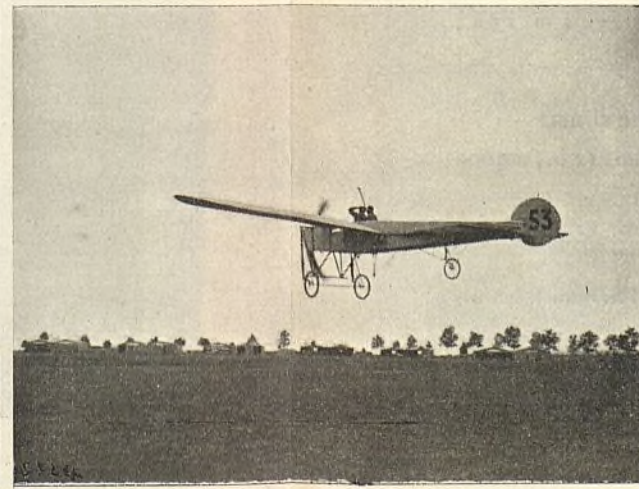
Nieuport, monoplano Nieuport



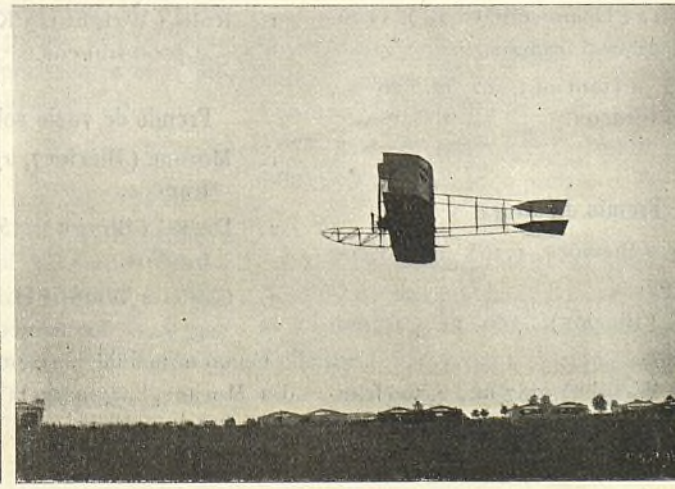
Hanriot, monoplano Hanriot



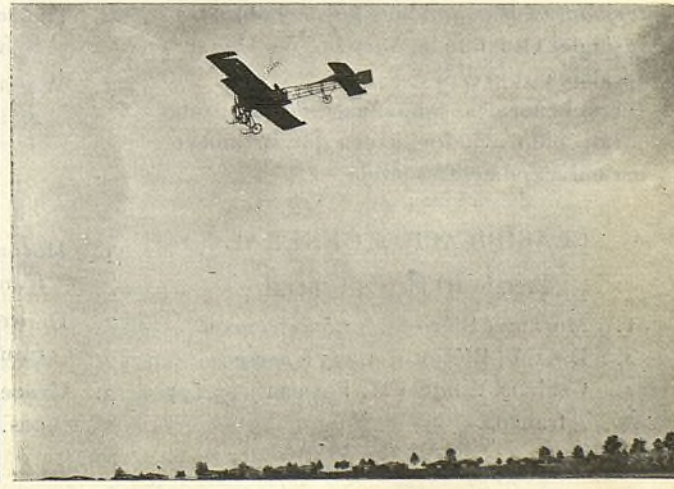
Latham, Lindpaintner y Christiaens



Aubrun y el teniente coronel Bonttiant, completo vuelo



Frey sobre biplano Savary



Ladougue sobre biplano Goupy

IMPRESIONES FINALES

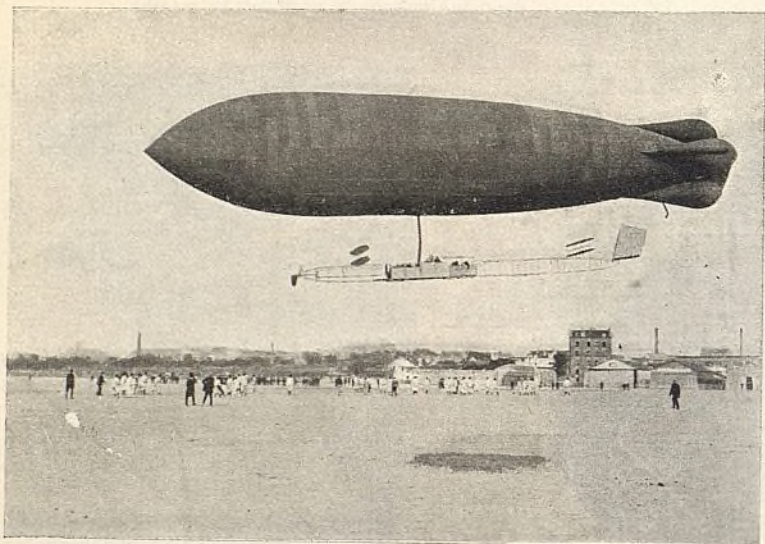
El actual Meeting de Reims no sólo presenta un carácter de grandiosidad superior á toda ponderación por los resultados obtenidos y por el número de concurrentes, si que también presenta un carácter sumamente abierto, ecléctico por completo ya que de las 14 marcas que entraron en la competición había 29 aparatos monoplanos por 47 biplanos.

Atendiendo á los resultados, el presente meeting se ha mostrado completamente opuesto al del año pasado; pues entonces la superioridad fué de parte de los biplanos, mientras que este año los monoplanos han dominado de una manera irresistible.

Finalmente la magnífica *performance* de Olieslaegers nos evidencia en el terreno de la práctica la espléndida marcha progresiva de la Aviación. El 13 de Enero de 1908

Henri Farman cubría el primer kilómetro en circuito cerrado, y el 10 de Julio 1910 Jean Olieslaegers recorre 392 Km. 750 m. (en realidad fueron más de 400 si se tiene en cuenta el terreno perdido en los virajes). ¿Puede concebirse un salto más prodigioso en el breve período de dos años y medio?

Un resultado tan lisonjero no podrá menos de convencer á los más refractarios y hará que todos nos unamos para lanzar un vibrante ¡hurra á la Aviación!



El Ville de Bruxelles



La Comisión militar Aeronáutica francesa asistiendo á las maniobras de dirigibles militares de la República vecina

≡ MEETING DE BOURNEMOUTH ≡

Del 11 al 16 de Julio, se ha disputado en la villa inglesa de Bournemouth, al borde de la Mancha, un interesante meeting, al que han concurrido cuatro aviadores franceses y diez y seis ingleses.

El segundo día del meeting hubo que lamentar un fatal accidente que costó la vida al aviador inglés Rolls, quien pilotaba un aparato *Wright*.

Charles Rolls, que se había ya distinguido por su contribución al fomento del automovilismo en Inglaterra, abrazó con entusiasmo la Aviación, donde obtuvo bien pronto señalados laureles. Una de sus *performances* más notables fué la doble travesía del Canal de la Mancha, de Douvres á Calais y regreso.

Las generales simpatías de que gozaba el intrépido aviador, hacen que su muerte sea universalmente sentida.

CLASIFICACIÓN GENERAL

Premio del Mérito General

1. Morane (Blériot), 12,500 francos.
2. Drexel (Blériot), 3,775 francos.
3. Graham White (H. Farman), 3,577 francos.

Premio de distancia sin escala

1. Graham White (H. Farman), 144 Km., 7,500 francos.
2. Christiaens (H. Farman), 133 Km., 3,750 francos.
3. Audemars (Demoiselle C. B.), 33 Km., 1,300 francos.

Premio de la velocidad
(15 kilómetros)

1. Morane (Blériot), 9 m. 34 s. $\frac{2}{5}$, 27,500 francos.
2. Audemars (Demoiselle C. B.), 11 m. 50 s., 10,000 francos.
3. Wagner (Hanriot), 12 m. 26 s., 2,500 francos.

Premio de altura

1. Morane (Blériot), 1,365 m., 25,000 francos.
2. Drexel (Blériot), 380 m., 10,000 francos.
3. Grace (Wright), 387 m., 2,500 francos.

Premio de los Pasajeros

1. Dikson (H. Farman), 213 Kg., 8,750 francos.
2. Morane (Blériot), 157 Kg., 3,750 francos.

Premio de Lanzamiento

1. Dikson (Farman), 35 m., 6,250 francos.
2. Morane (Blériot), 35'5 m., 1,250 francos.

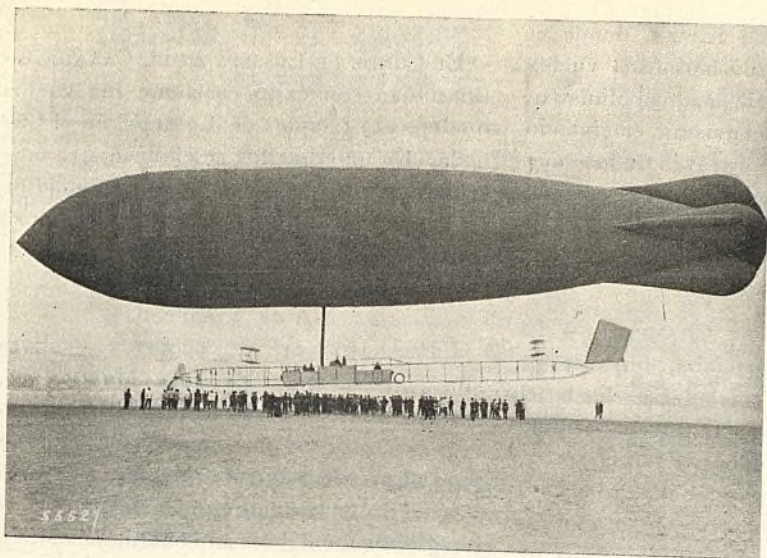
Premio de lentitud

1. Rolls (Wright), 3 Km. en 4 m. 13 s., 2,500 francos.

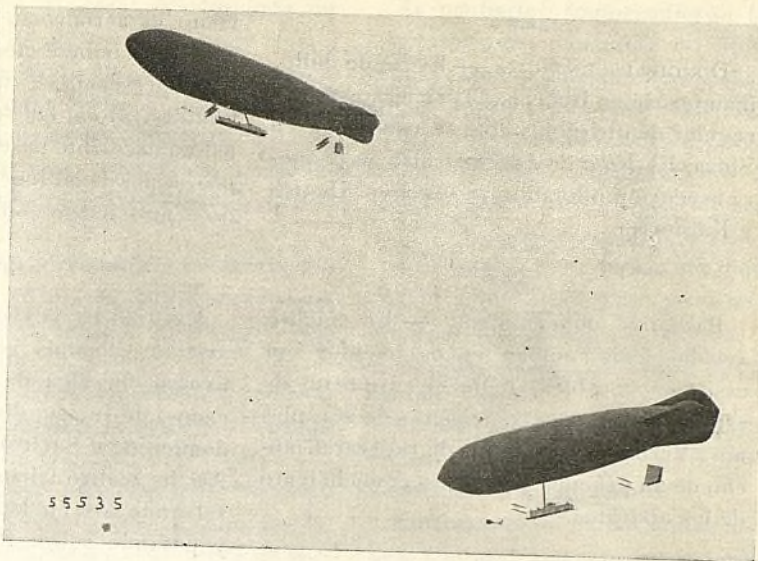
Premio de vuelo sobre el mar

1. Morane (Blériot), 25 m. 12 s., 20,000 francos.
2. Drexel (Blériot), 35 m. 12 s., 10,000 francos.
3. Graham White (H. Farman), 45 m. 47 s., 2,500 francos.

Como nota final consignamos que el aviador Morane, ha ganado la friolera de 90,000 francos.



El Coronel Renard



El Ville de Bruxelles y el Coronel Renard evolucionando

DE TODAS PARTES

CATÁSTROFE DEL «ERBSLOH». — El 13 del corriente, hubo que lamentar la pérdida del dirigible alemán «Erbsloh» junto con sus cinco tripulantes.

El globo, de 2,900 m³, iba conducido por su propio inventor, Oscar Erbsloh, acompañado de cuatro ingenieros. Al hallarse sobre la pequeña villa de Neukamp, á unos 300 metros de elevación, el globo estalló sin que pudiera apreciarse la causa. Después de la caída, que fué horrible, la barquilla sólo contenía cinco cadáveres.

CURTISS EN AMÉRICA. — Curtiss ha volado en Atlántic-City, 80 Km. sobre el mar, efectuándolos en 1 h. 14 m.

OLIESLAEGERS EN TRIUNFO. — Al llegar á su ciudad natal, Amberes, después del meeting de Reims, se le hizo un espléndido recibimiento, siendo luego llevado en triunfo para celebrar sus famosos records del mundo.

A LA TORRE EIFFEL. — El aviador Busson, sobre *Blériot*, acaba de renovar la hazaña realizada el año pasado, por el conde de Lambert. Partido del campo de Juvisy, fué á dar una vuelta por la Torre Eiffel, regresando al punto de partida. Como sólo empleara 40 minutos en el viaje, el record de Lambert quedó batido.

EL REY DE BULGARIA EN AEROPLANO. — El 15 del actual, el Rey Alejandro de Bulgaria, visitó con sus dos hijos el aeródromo de Kiewit, en Bélgica, donde el aviador Laminne, elevó sucesivamente á los hijos. Entonces el rey búlgaro estusiasmado, quiso él también subir á bordo del aparato, volando 7 m. 18 s., á 50 metros de

altura. Al descender mostróse tan satisfecho que confirió una condecoración al aviador.

MUERTE DE DANIEL KINET. — En Gante, falleció el 15 del corriente el aviador belga Daniel Kinet, á consecuencia de las heridas que recibió en su caída del día 10.

Daniel Kinet, ó Da-Kinet como le llamaban sus camaradas, nació en 1885. Desde su adolescencia mostróse sporman decidido, dedicándose principalmente al automovilismo, donde se distinguió como conductor de la casa *Pipe*. La Aviación le sedujo, como á tantos otros, y en enero último, ingresó en la escuela Farman de Mourmelon. El 16 de enero hizo su primer vuelo y desde entonces demostró tan excelentes cualidades y magníficos progresos que Farman le nombró bien pronto Jefe-piloto de su escuela.

Kinet, consiguió *performances* tan señaladas como los records del mundo, de duración y altura con pasajero, volando 152 kilómetros en Mourmelon y subiendo á 530 metros en Marsella.

La muerte de Kinet, es doblemente sentida, porque ya se había iniciado una mejoría que hacía concebir esperanzas de salvación.

UN RECORD AMERICANO. — Clifford Hamilton, sobre un biplano H. Farman de Paulhan, ha volado 2 h. 3 m. 30 s. en New-York, estableciendo así el record americano de duración.

PARA LAS SEÑORAS. — La «Liga Nacional Aérea de Francia», ha creado un importante premio para la señora que hasta 31 de diciembre 1910, haya recorrido mayor distancia sin escala como pasajera de un aeroplano.

NUEVOS DIRIGIBLES. — Ha hecho brillantemente su primera salida el dirigible alemán *Parseval VI*, al propio tiempo hállase casi terminado el *M-IV*, de 7,500 m.³, que irá provisto de dos barquillas y cuatro motores de 100 HP cada uno.

CICLISTA AVIADOR. — El célebre corredor ciclista Gabriel Poulain, campeón del mundo, 1905, acaba de tomar su título de Piloto aviador en Johannistal, siguiendo el ejemplo de su camarada Van den Born. Esperemos que el simpático *sprinter* renovará en los aires sus magníficos triunfos del pedal.

UN PREMIO DE M. FALLIERES. — El Presidente de la vecina República, ha encargado al «Aéro-Club de Francia» la formación de un reglamento para un gran premio que él instituye, dotándolo, por de pronto, de un soberbio objeto de arte.

NUEVA TENTATIVA DE LA MANCHA. — El aviador inglés N. Campbell, ha manifestado su propósito de atravesar el Canal, partiendo de Folkestone, al objeto de ganar el premio de 11,250 francos ofrecido por esta ciudad.

ANIVERSARIO DE LA TRAVESÍA. — En Francia y en Inglaterra se ha festejado el aniversario de la inmortal hazaña de Blériot, atravesando por primera vez el Canal de la Mancha, que, como recordarán nuestros lectores, tuvo lugar el 25 de julio 1909.

¡Solo un año! y ya nos parece anticuada la atrevida proeza. ¡Es que la Aviación corre. Vuela!

DIRIGIBLES EN SUIZA. — El 24 de julio, inauguróse en Lucerna la primera estación regular de dirigibles que se establecía en Suiza. El *Villa de Lucerna* hizo su primera ascensión pilotado por los Sres. Deutch y Kapferrer.

PAULHAN CONSTRUCTOR. — El célebre aviador Luis Paulhan, cuyos triunfos son casi innumerables, tiene el propósito de establecerse como constructor de aeroplanos. Verdaderamente puede esperarse mucho de su práctica y perfecto conocimiento de los aparatos.

LA AVIACIÓN EN EL TEATRO. — M. Henri Deutsch, universalmente conocido por sus trabajos en pro de la Aviación, ha concebido el proyecto de llevar á la escena *La Leyenda de Icaro*, para la glorificación de la conquista del aire, habiendo confiado letra y música á distinguidos artistas franceses.

NUEVA ESTACIÓN AÉREA EN ALEMANIA. — En Gotha ha tenido lugar la inauguración de un puerto para globos y dirigibles, habiendo pronunciado un elocuente discurso el duque de Coburgo-Gotha.

DISTINCIÓN Á UN AERONAUTA. — El gobierno francés ha nombrado teniente de la reserva al conde Henri La Vaulx, para premiar su fecunda obra en el desarrollo de la navegación aérea. El conde de La Vaulx es el *recordman* del mundo de la distancia en globo esférico y el creador de las *vedettes aéreas*, pequeños dirigibles de un manejo sumamente fácil y coste reducido, que son el perfecto tipo del turismo en aeronáutica.

MINISTRO EN AEROPLANO. — El ministro de la Guerra de Bélgica, M. Hellebaut,

visitó el aeródromo de Kiewit, donde el aviador Laminne efectuó hermosos vuelos en su presencia. Entusiasmado el Ministro, tomó asiento al lado del aviador efectuando así un excelente paseo á través de los campos, á pesar del fuerte viento, y regresando el aeródromo con toda felicidad.

EXCELENTE VUELO DE CHAMPEL. — El aviador Champel acariciaba, desde largo tiempo, la idea de trasladarse desde el campo de Juvisy, donde se estrenaba, á su domicilio en Sartrouville por la vía aérea. Así lo realizó felizmente el día 13 de julio salvando los 50 kilómetros en 50 minutos y pasando sobre París á 400 metros de altura.

Como quiera que en su vuelo pasara casi rozando la torre que actualmente habita Paulhan, al borde del Sena, éste al apercibirse del paso del aeroplano, montó en automóvil dirigiéndose á toda velocidad á Sartrouville, donde llegó precisamente cuando Champel tomaba tierra con toda felicidad.

Un abrazo entre los dos campeones del aire fué un apropiado epílogo de tan hermoso viaje.

Champel pilotaba un *Voisin*, modelo antiguo, provisto de un motor «E. N. V.»

TRAVESÍA DE OTRO ESTRECHO. — El aviador Svendsen ha conseguido atravesar el estrecho de Sund, entre Suecia y la isla de Seeland (Dinamarca), empleando una media hora en el trayecto.

Svendsen montaba un aparato *Voisin*, provisto de un motor «Gnôme».

INFORTUNIO. — Un incendio ha destruido en Alemania, la fábrica de Friedrichshafen, donde se elaboraba el hidrógeno para los dirigibles *Zeppelin*. Decididamente, éstos están atravesando una temporada de poca suerte.

EL CONDE DE LESSEPS EN EL CANADA. — Continúan con éxito creciente los vuelos que ejecuta Jacques de Lesseps, en el Canadá. En uno de ellos se elevó á 914 metros, y en otro se paseó sobre la ciudad de la tribu india, que le confirió el pomposo título de *Jefe-alado*.

CENTENARIO DE MONTGOLFIER. — Para honrar la memoria de José Montgolfier, muerto en 1810, en Balarue-les-Bains, esta villa organiza algunas fiestas aeronáuticas para el próximo agosto. Nuestros lectores sabrán perfectamente que la invención de los globos fué debida á los hermanos Montgolfier.

OMNIBUS AÉREO. — El *Zodiac IV* comenzará en breve á prestar servicio regular de pasajeros entre New-York y la colonia veraniega de Newport, en Rhode Island.

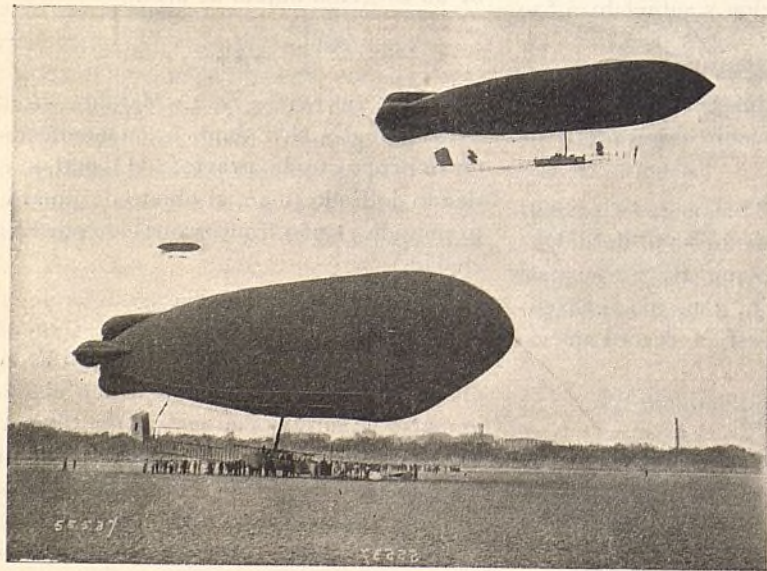
Sin embargo, el dirigible no saldrá más que cuando las condiciones atmosféricas sean favorables.

EL PRIMER PILOTO EN ITALIA. — Pascal Bianchi, piloto de la escuela de aviación *Avis*, ha obtenido el primer título de piloto aviador concedido en Italia.

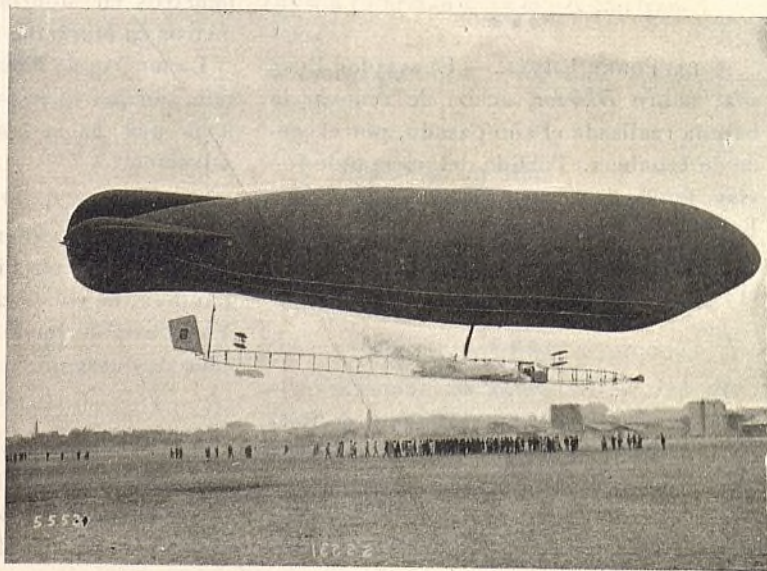
LA ESCUELA ITALIANA DE AVIACIÓN. — El 7 de agosto se inaugurará el aeródromo de la Escuela Italiana de Aviación, de Milán, establecido en un excelente campo, á dos kilómetros de Pordenone.

Los hangares y otras dependencias se han construido con todo esmero.

VUELOS EN ITALIA. — El teniente italiano Umberto de Savoia, ha ejecutado notables vuelos en Padua, partiendo del campo experimental que allí posee Leonino da Zara y recorriendo aquellas extensas llanuras.



Partida de los dirigibles Zodiac, Coronel Renard y Ville de Bruxelles



El Ville de Bruxelles. Longitud 75 m. 6,500 m. de capacidad. Motor «Pipe» de 110 HP. Barquilla de 45 m. de longitud

Historia de la aviación

(Continuación de la pág. 59)

SARTI, CAGNART Y DRIEDBERG. — En 1823, Victorio Sarti, de Bolonia, imaginó un helicóptero de hélices concéntricas y superpuestas.

Dubochet, en 1834; Cagnard de la Tour, en 1835; ensayaron también helicópteros.

Driedberg, en Alemania, hizo un avión monofolio en 1845, que tenía la forma de un ave y abarcaba unos 17 m²; se movía con los brazos y las piernas del volador piloto.

MARC-SEGUIN. — En Francia, Marc-Seguin, construyó, en 1846, un ornitóptero y un helicóptero. El avemecánica, de 16 kgs. llevando á bordo al volador (que es quien movía el ala á brazo) y una sobrecarga de 20 á 30 Kgs., se elevó con los 110 Kgs. á unos 20 centímetros del suelo.

En Inglaterra se nota, en 1840, que los espíritus andan por los aires: la influencia de Cayley dirige á los inventores. Entre éstos, merecen citarse Bourne y Cossus, que construyeron helicópteros. Phillips, inventó un helicóptero movido con una eolípila á vapor y que logró elevarse atravesando dos campos, antes de bajar á tierra.

HENSON. — Después de Cayley, cuyos trabajos fueron poco conocidos en su época, su compatriota Henson, describió (en 1842) un proyecto muy completo de aeroplano «para el transporte de despachos y viajeros», que, en realidad, era una reproduc-

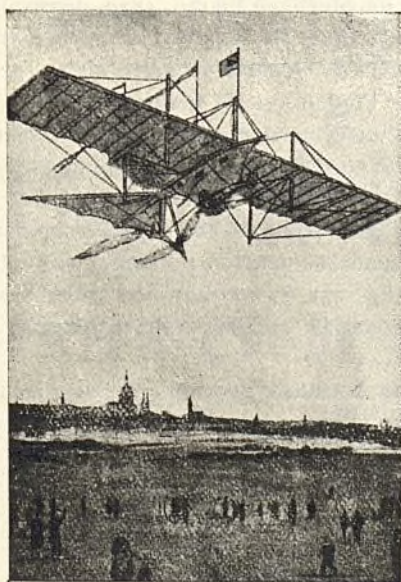


Fig. 1. Como veían los ingleses, con los ojos de la imaginación, venir hacia ellos el aeroplano Henson-Cayley, volando sobre Londres.

ción del ideado y construido por Cayley; exceptuando la cola, que Henson había creído mejorar disponiéndola en abanico. La máquina aérea fué ejecutada en modelo, pero no llegó á volar; la fuerza motriz, producida por una máquina á vapor de aquella época, tenía que ser, indudablemente, insuficiente, y el aparato era, además, muy inestable.

El monofolio Henson se componía de una armadura de madera, 30 m. por 10 m., sólida, aunque ligera, recubierta de tejido de seda, etc., para hacer el oficio de alas (pero sin articulaciones ni movimientos), y que, al avanzar en la atmósfera, presentaría uno de sus bordes más elevado que el opuesto.

En medio del borde inferior se sujeta una cola de 15 á 16 m. de largo, construida como el bastidor central; encima de esta cola va el timón.

Del bastidor ó aerofolio central pende el cuerpo de la máquina volante; y dentro de él podrían ir los viajeros, mercancías y una máquina de vapor pequeña y ligera, pero potente, destinada á mover dos ruedas de compuertas, semejantes á las aspas de molino, de unos 7 m. de diámetro, y situadas debajo del aerofolio.

Este enorme monofolio, de 30 m. entre puntas y 300 m² de superficie sostenedora, pesaba 1,500 Kgs.; y era imposible, por consiguiente, que se elevara á los aires con sólo 20 HP de fuerza; no fracasó porque no llegó á construirse completamente.

STRINGFELLOW. — Después de efectuar ensayos infructuosos, Henson se asoció, con el célebre inventor Stringfellow, y co-

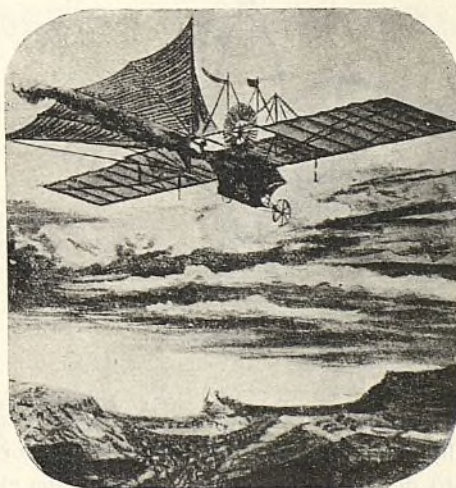


Fig. 2. El monofolio Henson emprendiendo la travesía del Canal de la Mancha en 1842 (se le ve alejarse imaginariamente).

menzaron juntos en Chard la construcción de un modelo pequeño; del que Henson hizo el bastidor y Stringfellow la máquina.

El modelito estaba terminado en 1845, y tenía 6'70 m. de «entrepuntas», 1'20 m. de

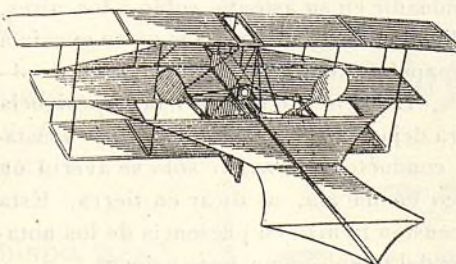


Fig. 3. Aeroplano Stringfellow

largo, y cerca de 10 m² de superficie; pesaba de 13 á 14 Kgs., y su propulsor, eran dos hélices de 4 paletas que giraban á 400 vueltas por minuto.

Al probarlo, comprendieron los constructores que su máquina no tenía estabilidad; Henson abandonó entonces sus trabajos aviáticos y se fué á América.

EL PRIMER AEROPLANO. — Stringfellow, no se desanimó y continuó sus experiencias, construyendo un nuevo modelo de 2 m² de superficie sostenedora.

Los propulsores tenían de diámetro 40 centímetros; los cilindros de la máquina 18 milímetros y 50 mm. de carrera. Todo el aparato de agua y combustible no pesaba más de 3 Kgs.

La máquina voló 40 m. y su estabilidad era mucho mejor que la del aeroplano «Henson-Stringfellow».

Con incansable perseverancia, Stringfellow continuó sus experiencias hasta 1898; año en que presentó dos modelos en la Exposición de Londres.

Así, pues, resulta que, en 1842, Phillips había creado el primer helicóptero con motor mecánico á bordo; y de que Stringfellow ha sido el primero que ha hecho volar un verdadero aeroplano con motor, en 1850.

DUCHESNAY. — Dupuis-Delcourt dice en su *Manual de aerostatación*, que, entre las varias máquinas para volar de que ha oído hablar, una que vió (en 1845) en San Juan de Letrán de París, donde el mecánico Duchesnay la ensayaba, «era una ave grande, con alas recubiertas de plumas y que abarcaban con sus puntas más de 10 m.; el piloto volador, colocado en el centro del aparato (debajo de las alas y en buenas condiciones de equilibrio) efectuaba los movimientos con fuerza suficiente para desplazar cantidades considerables de aire».

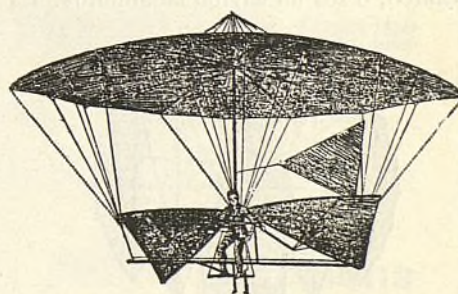


Fig. 4. Máquina volante de Letur (1852)

Aubaud, en 1851, combinó aeroplano con helicóptero; pero este helicóptero no resultó estable.

LETUR. — En 1852, construyó Letur una especie de paracaída, al que agregó dos alas y un timón; su aparato tenía 73 m² de extensión. Verificó su primera presentación el año siguiente en el Hipódromo de París y poco después, se trasladó á Londres, donde se hizo levantar á los aires, en Cremorn-Garden, por un globo de Adam. Desgraciadamente, al querer descender sin el globo, no se pudo cortar una de las cuerdas que unían su aparato al aerostato, y el descenso fué tan accidentado que el inventor murió de resultas de la herida que en esta ocasión se hizo.

También en 1853 proyectó Breant un aparato grande aviforme, las alas del cual había de mover el volador utilizando sus brazos y piernas. Cada ala medía 9 m. c. de superficie.

MIG-EL LOUP. — Loup que conocía los trabajos de Henson y de Stringfellow, imaginó un ave grande mecánica, en 1852. Dieuaide y Tissandier, la han descrito diciendo que «era un sistema formado por un

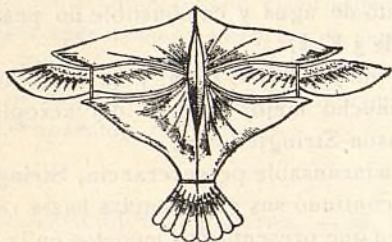


Fig. 23. Aeroplano de Loup

plano deslizante en el aire, cuyo avance se verificará mediante cuatro alas giratorias. El aparato estaba provisto de un timón y de ruedas» (fig. 23).

JOSÉ PLINE. — En 1855, inventó Pline la palabra «aeroplano» que tan impropiamente se emplea hoy para designar á los aparatos de aviación. Se sirvió de ese nombre por primera vez, al solicitar patente, para una especie de globo más pesado que el aire y que comprendía una gran superficie horizontal.

En 1863 hizo evolucionar en el Salón de la «Sociedad para el fomento de la aviación» mariposas mecánicas de su invención.

CARLINGFORD. — Este inventor inglés sacó patente en Francia é Inglaterra, en 1856 para una especie de alcón grande mecánico, ó sea un «avión monofolio». La

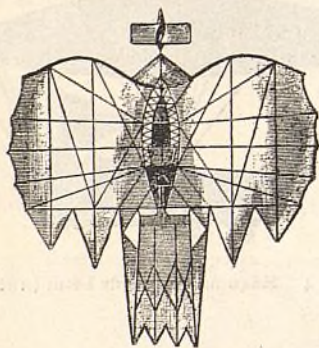


Fig. 24. Aeroplano abiforme de Carlingford

barquilla-cuerpo llevaba tres ruedas para el lanzamiento.

Propulsaba al conjunto una hélice de tracción, colocada delante (fig. 24).

Carlingford se proponía dar impulso al aparato para emprender el vuelo, por medio de una torrecilla, cables y pesas; semejante al sistema de lanzamiento Wright.

LE BRIS. — En 1857, Juan María Le Bris, capitán de cabotaje bretón, que había de consagrar su vida á trabajos de aviación, construyó primero un aparato cuya descripción es la siguiente:

«El ave artificial tenía cuerpo en forma

de medio melón, de más de 4 m. de largo y 1'25 m. en su parte más ancha. Pesa en total 42 kilogramos, de los que 5 son por las piezas de hierro y 4 de las fuertes palancas con que han de maniobrase las alas.»

«Estas, fijadas en nervios de madera flexible, tenían 7 m. de largo cada una; la distancia entre puntas pasaba de 15 m., pues Le Bris pensaba realizar con su aparato el vuelo á la vela.»

«Un mástil pequeño, inclinado hacia delante de la barquilla, representaba el cuello del ave, y estaba provisto de un sistema de poleas y de cuerdecillas, en relación con las alas y las palancas; de modo que sin grandes esfuerzos, el piloto podía variar la inclinación de las extensas superficies de tejido de seda sostenedoras, que abarcan unos 20 m. c.»

EXPERIENCIA DE LE BRIS. — Un día, en Trefeuntec (Bretaña), colocóse en su ornitóptero montado en una carreta y, cuando el vehículo echó á andar, presentó al viento, de canto, las alas, y la tela de ellas flotaba á modo de bandera, sin oponer resistencia al trote del caballo.

Después Le Bris inclinó un poco sus alas y la superficie se tensó como vela inflada;



Fig. 25. Ave de Le Bris

el caballo trotaba mejor porque la carreta se había aligerado. Entonces el operador trató de soltar la cuerda que sujetaba el el aparato aviforme á la carreta; pero no pudo, y como el viento era vivo, la inclinación de las alas buena, y la velocidad del caballo cooperaba á la ascensión, carreta y avión perdieron peso y el caballo emprendió el galope.

El albatros artificial, especie de doble cometa, tendía á elevarse con carreta y todo; los montantes de ésta cedieron y hasta el conductor en su asiento subió á los aires, pidiendo misericordia, pues no se avenía á su papel de cola de cometa á 100 m. de altura. Le Bris interrumpió la experiencia para dejar en tierra sano y salvo al asustado conductor; el avión sólo se averió un poco en un ala, al tocar en tierra. Esta ascensión la hizo en presencia de los notables del pueblo y muchos curiosos.

ALBATRO ARTIFICIAL. — Años después reanudó sus experiencias, pero falto de la velocidad proporcionada por la carreta, y sin el contrapeso equilibrante, que tan involuntariamente proporcionó el conductor, su albatro artificial cayó violentamente á

tierra, destrozándose y causando la rotura de una pierna del intrépido volador.

Pasaron doce ó trece años antes de que pudiera recomenzar sus vuelos. Le Bris, ensayó también un helicoplano ó, por lo menos, estudió su construcción. Es de notar, que aunque carecía de la ciencia de otros precursores, por su ingenio, perse-

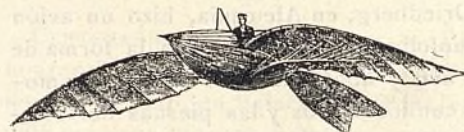


Fig. 26. Máquina Le Bris

verancia é intrepidez estaba en condiciones de imitar el vuelo á la vela del albatros que él tanto admiraba, pues su aeronave reunía excelentes condiciones para ello; y la posición del piloto de pie y con brazos y piernas libres, facilitaba la dirección. Sólo le faltó proporcionar á su vuelo la impulsión inicial ó de arranque, siquiera fuera como en su experiencia de la carreta. Apesar de esto, logró deslizarse por el aire en uno de los vuelos, en el puerto de Brest, cerca de 25 m., á 12 de altura. Si hubiera continuado sus experiencias, como las comenzó, lanzándose desde un navío en el mar, seguramente había logrado buenos resultados, pues su albatros tenía condiciones para flotar y él era buen nadador.

Después de sufrir muchas calamidades y realizar numerosos actos heroicos, volvió á su país empleado de gendarme; y en tal situación murió en marzo, 1872, de resultas de una paliza que ciertos tunantes le dieron á la edad de cincuenta y cuatro años.

DU TEMPLE. — El teniente de navío F. Du Temple, en cooperación con su hermano, patentó en 1857 una máquina volante monoplano, con dos alas grandes, larga cola y un timón en la parte de atrás. La propulsión se obtendría con hélice potente, en la delantera (fig. 27). El conjunto iba sobre bastidor con tres ruedas para impulsarse en tierra.

Este hermoso proyecto no se ejecutó, aunque los hermanos Du Temple trataron,

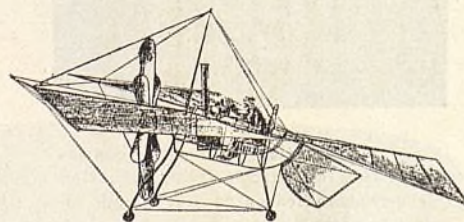


Fig. 27. Aeroplano Du Temple (1857)

durante veinte años, de realizarlo, experimentando con modelos movidos mediante resortes de relojería, etc.

(Continuará)


Del libro *Pasado, presente y porvenir de la Aviación*.

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

==== GRAN OCASIÓN ====

Se venden los aparatos que se utilizaron en la fiesta de aviación de Chamartín de la Rosa (Madrid) • Un Blériot XI, con motor 25 HP y una "Demoiselle" Santos Dumont, con motor de 35 HP • Accesorios y dos hélices Chauvière • PRECIOS MUY REDUCIDOS

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

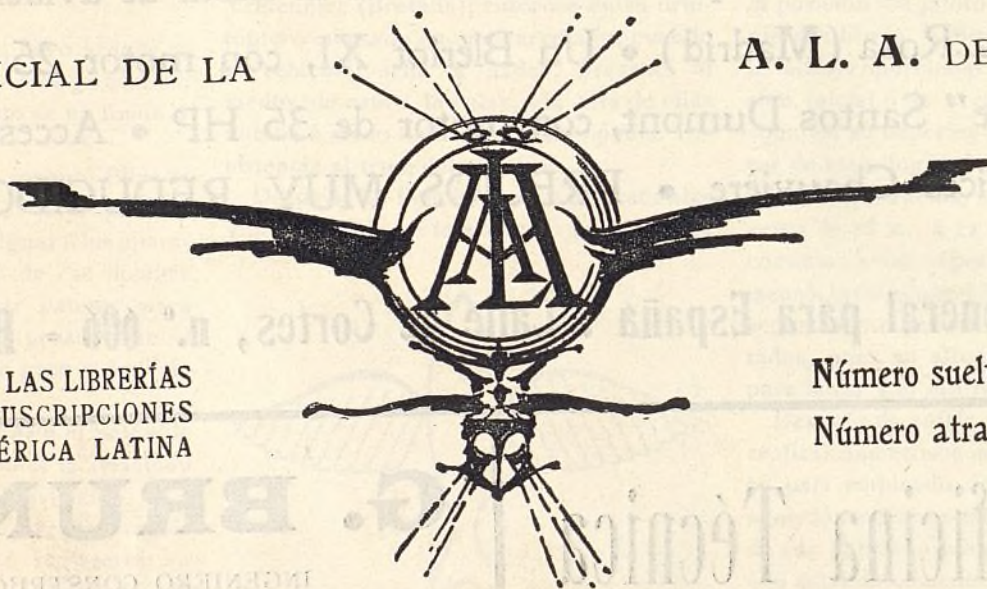
DE

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 "

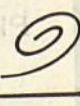
SUSCRIPCIÓN ANUAL: España: Pesetas 6 * Extranjero: Francos 6

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