

AVIACIÓN

ÓRGANO DE FOMENTO Y VULGARIZACIÓN DE LA LOCOMOCIÓN AÉREA
SE PUBLICA LOS DÍAS 1.º Y 15 DE CADA MES

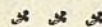
DIRECCIÓN ADMINISTRACIÓN Y PUBLICIDAD
CLARÍS, 102, pral., 1.ª — BARCELONA

SUCURSALES: { VDA. É HIJOS DE MURILLO, ALCALÁ, 7. — MADRID
DOMINGO SOLE: 19, RUE BAUDIN (IX.ª). — PARIS

----- SUSCRIPCIÓN ANUAL -----
ESPAÑA, 6 PESETAS : EXTRANJERO, 6 FRANCOS
Número suelto: 30 céntimos



Número
extraordinario



≡ Raid ≡
París
Madrid



VEDRINES, VENCEDOR DE
PARÍS-MADRID, VUELA SOBRE
LAS CORDILLERAS ESPAÑOLAS

Ayuntamiento de Madrid

PAUL CARCASSONNE

Calle Recoletos, 15, Teléfono 2926; MADRID

AEROPLANOS DE TODAS MARCAS

Propietario del único AERÓDROMO bien acondicionado, cercano, con buenas comunicaciones

JEAN MAUVAIS:

PILOTO - AVIADOR

AEROPLANOS DE TODAS MARCAS. MONOPLANOS Y BIPLANOS "SOMMER"

— ORGANIZACIÓN DE CONCURSOS Y EXHIBICIONES —

ESCUELA DE PILOTOS

SERRANO, 8. - MADRID

TELÉFONO, 2683

≡ MOTO-NAFTA ≡

ESENCIA ESPECIAL PARA AUTOMÓVILES

Fábricas en Alicante, Barcelona, Santander y Sevilla. CENTRAL: Calle Marqués de Valdeiglesias, 4; MADRID

Sucursal de Barcelona: Paseo Aduana, 5, pral.

La gran carrera París-Madrid en aeroplano

(21 al 25 de mayo de 1911)

Terminados todos los detalles de la más prolija organización, publicados los itinerarios de las tres etapas, junto con las precisas indicaciones, á fin de que pudiesen orientarse los pilotos durante su vuelo, llegó, por fin, el ansiado día 21.

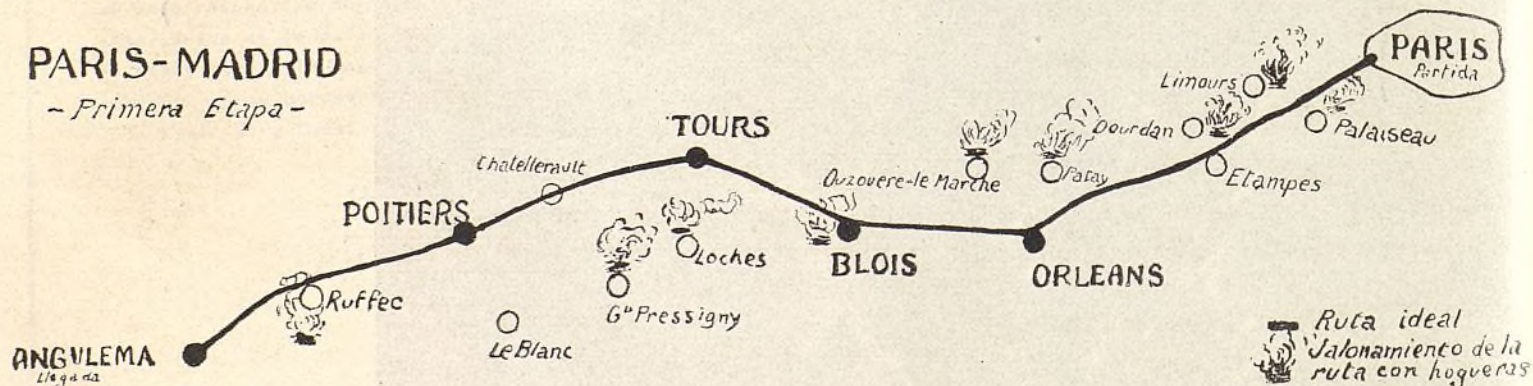
con que se esperaba el momento de la partida, con el vibrante movimiento de personas y toda suerte de vehículos. A las 2 de la madrugada era imponente la muchedumbre que transitaba por los *boulevards* del centro, dirigiéndose hacia la Magdalena y Campos Eliseos; automóviles, omnibus, taxis, largas hileras de ciclistas con sus faro-

Con el crepúsculo naciente, en la entrada del aeródromo veíanse surgir por todas partes grandes masas negras que, formando grupos, iban engrosando el gentío que se apiñaba ya en la puerta.

Las tropas desde la una de la madrugada fueron distribuidas por el terreno, ocupando sus posiciones infantería y coraceros.

PARIS-MADRID

~ Primera Etapa ~



Desde su víspera empezó la afluencia de gente al aeródromo de Issy-les-Moulineaux, efectuándose la operación de precintar algunos aparatos y dejándose para el siguiente día la de los demás. Debido al fuerte viento reinante no pudo ensayarse ningún aeroplano, contentándose los aviadores con hacer funcionar el motor dentro de su hangar.

La noche en París fué realmente febril, manifestándose el entusiasmo y ansiedad

les encendidos, produciendo pintoresco aspecto, y una multitud de peatones que iban en busca de los variados medios de locomoción que París posee para trasladarse á sus afueras. El Metropolitano, el ferrocarril de Cintura, el de la línea de Versalles y la Compañía de los barcos del Sena, organizaron servicios especiales que fueron totalmente utilizados, resultando todavía insuficientes ante la enorme aglomeración de público.

La actividad era grande en los hangares donde se multiplicaban Blériot, Leblanc y Morane.

Eran las 3'50 cuando la caballería despejó el terreno, y Vedrines, con su «Morane-Gnome», efectuó un pequeño vuelo de ensayo, medio envuelto aún por la bruma de la mañana y mecido por fuertes ráfagas de viento; no obstante lo cual descendió satisfecho de la prueba. Siguió Frey, quien al igual que su compañero se

comportó admirablemente, pareciendo jugar con el propio viento.

Próximamente á las 4'50 llegaron al campo de aviación M. Jean Dupuy, director del *Petit Parisien*, y su hijo, organizadores de la prueba, siguiéndoles poco después M. Monis, Presidente del Consejo, y M. Berteaux, ministro de la Guerra. En la

punto de partida, debiendo quedar para más tarde los pilotos que todavía no estaban dispuestos para ella.

Por este motivo, á las 5 h. 10 m. André Beaumont tuvo el honor de ser el primero de romper la marcha, siguiéndole pocos minutos después, á las 5 h. 15 m., Garros, quien se elevó majestuosamente, al igual

Desde este momento se inició una serie de salidas frustradas, empezando por Frey, que á las 5 h. 35 m. emprendió el vuelo, y dando una vuelta á la pista á bastante altura, descendió muy pronto para examinar el motor, que funciona defectuosamente. De nuevo se dispuso á partir, pero le detuvo un neumático que salió de la llanta.



Pilotos civiles inscritos para el raid París - Madrid

1, Chevalier. — 2, Bobba. — 3, Le Lasseur de Ranzay. — 4, Amérigo. — 5, Weymann. — 6, Garros. — 7, Mamet. — 8, Train. — 9, Barillon. — 10, Ladougue. — 11, Nieuport. — 12, Frey. — 13, Prince de Nissole. — 14, Garnier. — 15, Verrept. — 16, Beaumont. — 17, Gibert. — 18, Divetaín. — 19, VEDRINES. — 20, Barra.

tribuna oficial se encontraban también el general Roquer, teniente coronel Ertienne, general Maunoury; Lepine, prefecto de policía; Pérez Caballero, embajador de España; Santos-Dumont, Paul Deroulede, Marcel Habert, Deutsch de la Meurthe, Conde de la Valette, Peronet, Surcouf, etc., etc., diputados, comisiones oficiales, deportivas, aeronáuticas, de constructores, industriales, sportsmans, etc.

En el interín se acercaba la hora de las 5, los aparatos se iban conduciendo al

que su compañero, en medio de entusiasmas aplausos.

A las 5 h. 30 y después de recibir las últimas instrucciones acerca del itinerario, que apenas conocía, partió Gibert con su monoplano.

El viento no era muy favorable, registrándose la velocidad de 8 metros en las regiones bajas, precisamente por las que debían navegar los aviadores, á causa de la niebla que les impedía remontarse demasiado.

Debía salir á las 6 el aviador Verrept, y no estando dispuesto su aparato quedó aplazada su salida para dar lugar á la de Garnier, quien después de un corto vuelo regresa á su hangar, afirmando que el motor no funciona á su satisfacción.

Durante las tentativas de Frey se produjo en las tribunas populares un movimiento de avance, que dió por resultado la rotura de la débil barrera que las separaba de la pista y la invasión de ésta por el público. Un pelotón de coraceros cargó sobre la



† M. Berteaux, Ministro de la Guerra francés. — M. Monis, Presidente del Consejo de Ministros. — M. Blériot y M. Deutsch de la Meurthe. Fotografía tomada cinco minutos antes de la catástrofe



Entierro de M. Berteaux

multitud dispersándola, quedando, no obstante, una masa en el centro.

A las 6 h. 20 m. se da la salida a Vedrines, quien parece sumamente nervioso. Siguiendo su costumbre se elevó a algunos metros de altura, pero con asombro de los espectadores, se vió al aparato dirigirse sobre el público como si estuviese privado de dirección, y Vedrines, comprendiendo el peligro, se tendió sobre el ala derecha, haciendo caer el aparato, que resultó inutilizado; por ello se vió obligado a salir más tarde con el monoplano n.º 14 de Verrept.

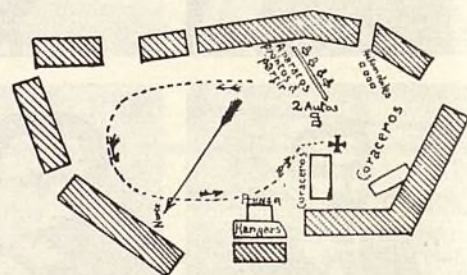
Mientras Vedrines se preparaba de nuevo se dió la salida, a las 6 h. 22 m., a Le Lasseur.

Dispuesto ya a partir Train, un numeroso grupo de personas contemplan con admiración el monoplano de acero, construído por su propio inventor y piloto, para el servicio especial de las colonias, el cual, por cierto, nada tiene de común con los demás aeroplanos. Acompañaba a Train, como pasajero, M. Bonnier, hijo del archi-

tecto de la ciudad de París, y a las 6 h. 30 m. dejó el suelo, después de correr unos 150 metros elevándose, trazando un ángulo de incidencia muy agudo. El aparato parecía no disponer de bastante fuerza para remontarse, y el aire, por otra parte, lo impulsaba hacia abajo. Train, apercibido de esto, había virado para aterrizar, cuando se encontró con un escuadrón de coraceros que le obstruía el paso; entonces, para sortear este obstáculo se inclinó bruscamente hacia la izquierda, sin ver a un grupo de personas que marchaban al lado del escuadrón, cayendo pesadamente sobre dicho grupo, entre los que figuraban el Ministro de la Guerra M. Berteaux y el Presidente del Consejo M. Monis, los cuales regresaban a la tribuna oficial después de haber examinado de cerca algunos aparatos preparados en la línea de salida.

En el momento de producirse el horrible accidente, se encontraba el aeroplano a poco más de un metro y medio del suelo. El cuerpo de M. Berteaux fué cogido por la hélice, desapareciendo debajo del motor

donde se le encontró completamente mutilado y apenas con vida, y M. Monis tocado con fuerza brutal por el ala derecha del aparato en pleno rostro, quedó tumbado en el suelo con la pierna fracturada por una pala de la hélice. También, M. Monis hijo y M. Deutsch de la Meurthe, resultaron ligeramente heridos. Finalmente, otras



Diseño explicativo de la catástrofe de Issy. La línea punteada indica la trayectoria de Train, y la cruz, el sitio donde tuvo lugar el fatal accidente

personas pudieron huir y otras esquivar el golpe, tendiéndose rápidamente en el suelo.

En un principio el prefecto de policía mandó suspender la carrera, pero poco después se acordó en Consejo de Ministros que la misma continuase, atendiendo a la enérgica decisión de M. Monis, y siendo por ello neutralizado por la comisión deportiva aeronáutica el tiempo comprendido entre las 6 h. 50 m. de la mañana del 21 de mayo de 1911 y las 4 h. de la mañana del siguiente 22 de mayo de 1911 para los aviadores Weymann, Frey, Verrept, Garnier, Vedrines y Train.

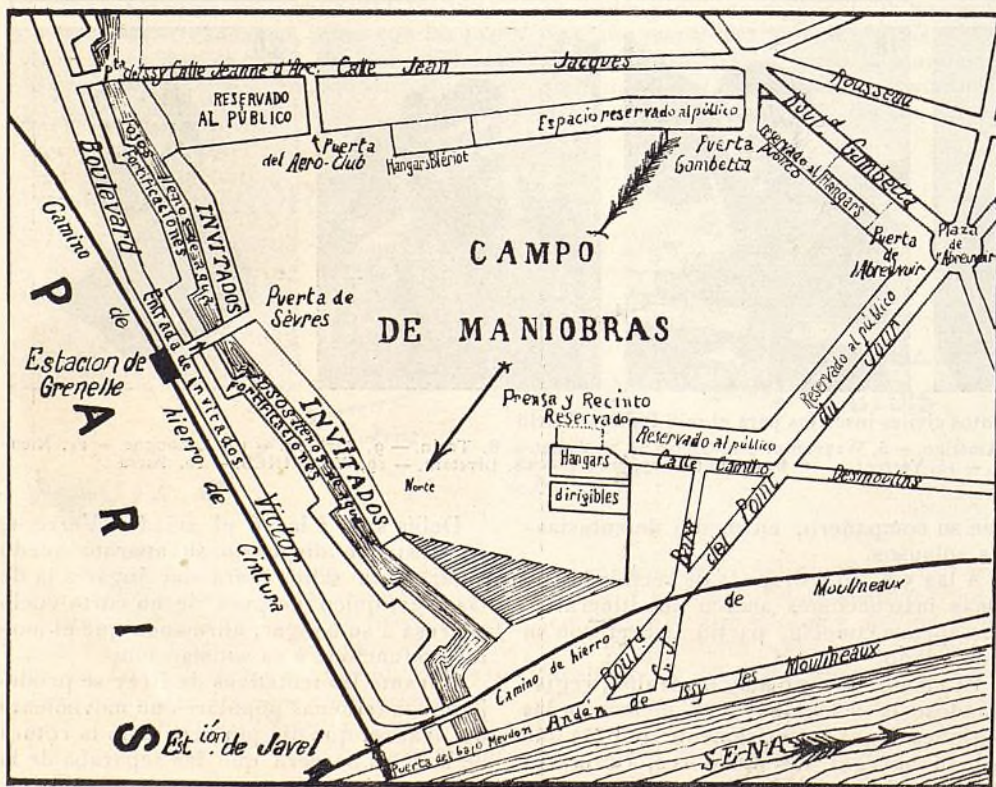
Hacia Angoulême

Los cuatro aviadores que habían partido el 21, corrieron diversa suerte: Beaumont se detuvo a 12 kilómetros de Loches para reconocer el camino, y al partir de nuevo, rompió el ala derecha no pudiendo terminar la etapa.

Gibert, por causa del frío y del viento, se vió obligado a descender en el aeródromo de Pont-Levy.

Le Lasseur de Ranzay, se desvió hacia el departamento de la Nièvre, en donde descendió para remontarse de nuevo y volver a tomar tierra cerca de Sancerre.

Únicamente Garros llegó al término de la primera etapa a las 10 h. 16 m., habiendo, por lo tanto, franqueado la distancia entre París y Angoulême, en 5 h. 3 m., de-



Plano del aeródromo de Issy-les-Moulineaux



Pilotos militares inscritos para el raid París - Madrid
21, Subteniente Menard. — 22, Capitán Etévé. — 23, Alférez de navío Devé. — 24, Capitán de Chaumac. — 25, Teniente Trétarre. — 26, Teniente Maillols
27, Teniente Clavenad

biendo empero admitir que la velocidad empleada en este trayecto ha sido de más de 100 kilómetros por hora, teniendo en cuenta que Garros perdió unos cincuenta minutos buscando una *panne* de cilindro á 23 kilómetros de Tours.

La ciudad de Angoulême tributó una delirante ovación al vencedor de la primera jornada.

Nuevas partidas en Issy-les-Moulineaux

Finalizado el plazo de neutralización á las cuatro de la mañana del día 22 y extremadas las precauciones en el aeródromo hasta lo indecible, se dió la salida á Vedrines, quien, describiendo una graciosa vuelta á la pista se remontó prontamente perdién-

dose de vista confundido entre la espesa bruma.

A las siete y disipada casi por completo, partió Frey, el último que tomó parte en la lucha, pues Mamet y Amerigo que se encontraban en Buc y tenían intención de trasladarse á Issy por la vía aérea, tuvieron que desistir por la niebla persistente y temor de extraviarse por desconocer la ruta.

FIN DE LA PRIMERA ETAPA

Eran las 7 h. 50 m. de la mañana, cuando Vedrines pasó sobre la línea de llegada establecida en Angoulême, en medio de unas aclamaciones ensordecedoras y el sonar de clarines que anunciaban un entusiasta recibimiento. Ha sido admirable sobre toda ponderación el record de Vedrines, cubriendo la distancia de 400 kilómetros sin escala en 3 h. 43 m. de vuelo efectivo y continuo, representando ello una velocidad de 107 kilómetros 600 metros.

No había transcurrido aún medio minuto de la llegada de Vedrines, cuando hizo su aparición, siendo aclamado estrepitosamente el segundo campeón de Blériot, el monoplano de Gibert, que después de trazar un círculo sobre la pista descendió pausadamente como si acabase de verificar un pequeño paseo.

Los tiempos empleados en esta primera etapa quedaron establecidos para los tres aviadores en la siguiente forma:

VEDRINES: Salida el domingo á las 6 h. 20 m.; llegada á Angoulême el lunes á las 7 h. 54 m. 16 s. Tiempo total: 25 h. 34 m. 16 s. A deducir: 21 h. 10 m. de neutralización. Tiempo oficial: 4 h. 24 m. 16 s.

GARROS: Salida el domingo á las 5 h. 15 m.; llegada á Angoulême el domingo á las 10 h. 54 m. 58 s. Tiempo oficial: 4 h. 48 m. 13 s.

GIBERT: Salida el domingo á las 5 h. 30 m.; llegada á Angoulême el lunes á las 10 h. 54 m. 58 s. Tiempo oficial: 29 h. 24 m. 58 s.

Concurrentes retirados

El viaje de Frey se vió definitivamente interrumpido en Lardy, localidad situada á unos 12 kilómetros de Etampes, sobre cuya campiña volaba á poca altura, cuando fué cogido por un remolino de aire, cayendo el aparato que resultó deshecho, pero saliendo indemne el aviador afortunadamente.

André Beaumont, regresó á París por habérsele inutilizado el aparato al descender en Asay-sur-Indre.

También Le Lasseur de Ranzay, después de salir de Cosne, en donde se vió



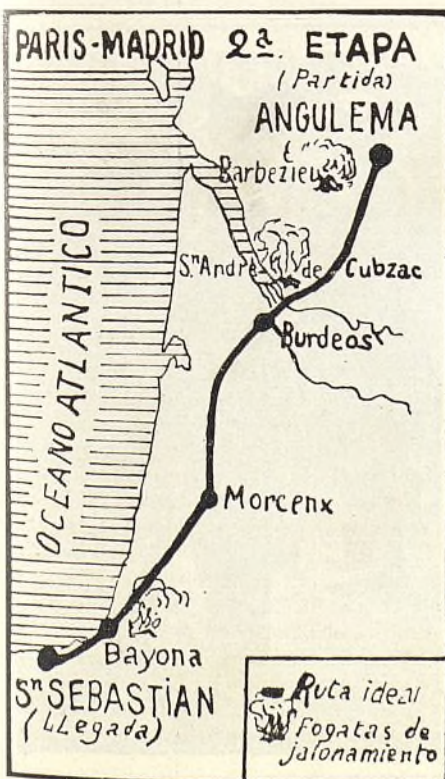
Garros pasa por encima de Angoulême

obligado á aterrizar; desiste de continuar la carrera ante otra parada forzosa.

LA SEGUNDA ETAPA

Era la más corta: 335 kilómetros tan sólo debían recorrer los aviadores para llegar á San Sebastián.

A las 5 h. 13 m. 46 s., partió Garros; le siguió Gibert á las 5 h. 19 m. 2 s., y Ve-





Vedrines en su monoplano Morane lleno de inscripciones



Vedrines volando ante los admirados ojos de los pastores españoles

drines en espera de que se disipase la niebla y consultando á la vez sobre el estado de la atmósfera dejó pasar algún tiempo hasta que, por fin, se decide á partir, verificándolo á las 7 h. 14 m. 18 s.

Grande era la impaciencia con que en San Sebastián se aguardaba á los aviadores.



Garros descendiendo planeando en el Aeródromo de San Sebastián

res. Así es que al oírse hacia las nueve de la mañana tres cañonazos disparados desde el fuerte de Guadalupe, anunciando la entrada de un aeroplano en territorio español la expectación creció por momentos, pero al cabo de media hora el teléfono anunció que Garros estaba parado en Fuenterrabía por falta de esencia. Al poco



Llegada de Gibert al Aeródromo de San Sebastián

rato, de nuevo se oyó el cañón, apareciendo Vedrines sumamente maltrecho por lo rudo de la travesía, y finalmente á las once y media llegó Garros muy contrariado por su mala suerte.

En cuanto á Gibert, siguiendo el ejemplo de Garros, se elevó en seguida sobre la niebla volando 250 kilómetros sin distinguir la tierra y sintiendo debilitarse su motor, descendió en Bayona, á donde llegó á las nueve de la mañana, permaneciendo allí hasta las seis de la tarde á cuya hora emprendió el vuelo hacia San Sebastián, y pasando sobre la ciudad aterrizó en el ae-



Garros á la vista de Biarritz, dirigiéndose á San Sebastián

ródromo, después de un *vol plané* magnífico, á las 6 h. 52 m. 22 s.

Todos los aviadores á medida que iban llegando fueron objeto de entusiastas demostraciones.

Los tiempos de llegada de esta segunda etapa fueron:

VEDRINES, á las 10 h. 56 m. 15 s.

GARROS, á las 11 h. 35 m. 36 s.

GIBERT, á las 6 h. 52 m. 22 s.

M. ARNAL

TERCERA ETAPA

San Sebastián-Madrid

Día 23

La acogida entusiasta que San Sebastián ha hecho á los aviadores superó á cuanto se esperaba, pues, entidades, representaciones oficiales y el pueblo, han



Garros atraviesa la frontera española



Vedrines antes de emprender el paso del Guadarrama



Vedrines llega sobre Madrid

rivalizado en prodigar sus atenciones á los intrépidos vencedores de la segunda etapa.

Día 24

Después del descanso de los primeros momentos y al siguiente día de su llegada, los aviadores Vedrines, Garros y Gibert, empezaron desde muy temprano el examen y comprobación de sus aparatos.

Las casas constructoras, con muy buen acuerdo, no autorizaron, á última hora, que los aviadores tomaran parte en las pruebas de aviación que se habían proyectado en dicha capital, con el objeto de evitar cualquier avería que imposibilitara servirse de los mismos aparatos para continuar la carrera.

En la tarde de este día fueron obsequiados los aviadores por el Aéreo Club Sección de Guipúzcoa, con un banquete en el Gran Casino, en el que se les entregó solemnemente por el gobernador civil D. Ramón de la Torre, una copa de *vermeil* y plata, premio del Aéreo Club.

El Presidente de la Sociedad «La Volante», entregó al aviador Vedrines, en nombre de dicha Sociedad, una medalla de oro.

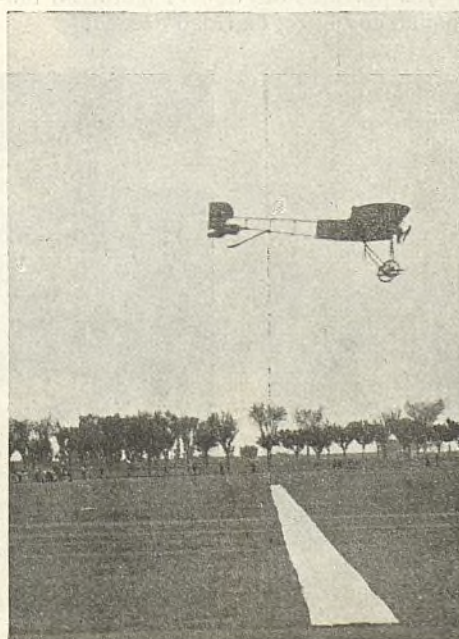
El mismo día por la tarde los aviadores Garros y Gibert salieron en automóvil



Vedrines á través de la campiña madrileña

para Vitoria con objeto de reconocer el camino.

Los industriales de Tolosa se reunieron



GETAFE. — Vedrines pasa la meta Paris-Madrid

para costear una copa de plata y regalarla al primer aviador que pasara por dicha población.

Hubo que registrarse este día un accidente que podía haber tenido graves consecuencias, á causa del poco cuidado por parte de uno de los espectadores que fueron á visitar los hangares, quien al tirar un fósforo, dió la casualidad de que cayera este en un pequeño charco de bencina que ardió rápidamente, amenazando destruir los hangares que eran de madera y, á no haber tenido gran serenidad los circunstantes y sin la rápida intervención de un retén de bomberos, se hubiera producido segura-

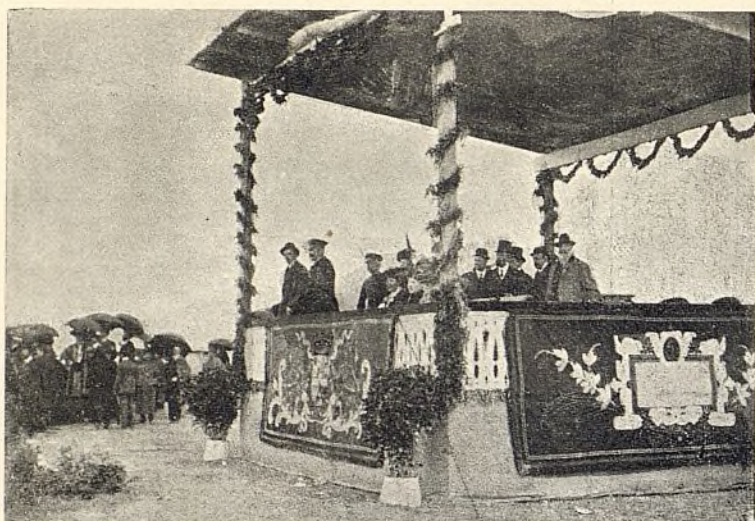


VEDRINES CARTERO: Momento de repartir la correspondencia, que por vía aérea, conducía desde distintos puntos de la carrera

(Fot. Murillo)

mente la destrucción de los aparatos y acabado quizás con el raid.

Marcel Garnier que se hallaba en Biarritz avisó que se proponía salir para San Sebastián y, á las ocho menos cuarto de la noche de este mismo día, apareció á la vista y á gran altura con su monoplano *Blériot* y después de pasar por el monte Ulia y atravesar la ciudad conservando la altura aquella, paró el motor con objeto de dirigirse á tomar tierra, pero el aparato descendió con más rapidez de lo que creía, intentando entonces poner de nuevo el motor en marcha, lo que no pudo lograr por lo que cayó en el agua, si bien muy cerca



D. Alfonso contemplando un vuelo de Vedrines en el Aeródromo de Getafe
(Fots. Orrios)



Vedrines (3) en la tribuna regia saludando á SS. MM. el Rey y la Reina Victoria (1 y 2). A la izquierda el Infante Carlos (4)

de la playa, sin más accidente, afortunadamente, que el salir con agua hasta la cintura y el aparato con una ligera avería en la hélice.

Día 25

San Sebastián

Amaneció el día, después de una noche muy despejada, con alguna bruma, por lo cual los aviadores suspendieron la salida á las cinco de la mañana hasta esperar que se disipara.

A las seis y media la bruma había desaparecido por completo y se dió la orden de partida. La emoción en el público fué enorme al ver á Gibert ocupar el sillón de su aparato.

Gibert emprendió el vuelo á las seis y veintitrés de la mañana, saliendo á alta mar por entre la isla de Santa Clara y monte Igueldo.

Dió la vuelta al castillo de la Mota y atravesó la población á gran altura.

A las seis horas veintiocho minutos y cincuenta y cuatro segundos pasaba la línea, y, sin más pruebas, continuó el viaje, desapareciendo entre las montañas.

En seguida se puso á funcionar el aparato de Garros; pero éste observó algún desperfecto en el motor, que, en efecto, se paró al poco tiempo. Reparada la ligera avería, Garros montó y emprendió la marcha en dirección contraria á la de Gibert.

A las siete y trece minutos, Garros daba

la vuelta por la Concha y salía al mar por ante la isla de Santa Clara y monte Uzurbil.

Volvió en seguida por Igueldo, atravesó la línea y continuó su viaje.

Vedrines salió á la misma hora y atravesó la línea á las siete y diez y seis.

En pleno vuelo Gibert

Pasó por Vitoria á las siete veinte de la mañana, y poco después se vió obligado á



GETAFE. — Vedrines se sentó en el suelo al saltar de su aparato
(Fot. Murillo)

tomar tierra en un campo inmediato á Olazagutia porque notó que el motor no funcionaba con la regularidad debida.

Se trasladó á Vitoria donde se enteró de los accidentes ocurridos á Vedrines y á Garros, y después de arreglado su aparato trató de reanudar el vuelo, pero las malas condiciones del terreno recién labrado, provocaron un accidente que ocasionó graves averías en el aparato, y del que afortunadamente salió ileso el aviador.

Garros

Garros aterrisó violentamente en Usurbil á consecuencia de una avería del motor.

El aviador telefoneó á San Sebastián que procuraría reanudar la carrera desde allí, porque si volviera para emplear el monoplano que tenía en la estación, y que, por cierto, había sido transportado al aeródromo, perdería el derecho á seguir tomando parte oficialmente en la carrera.

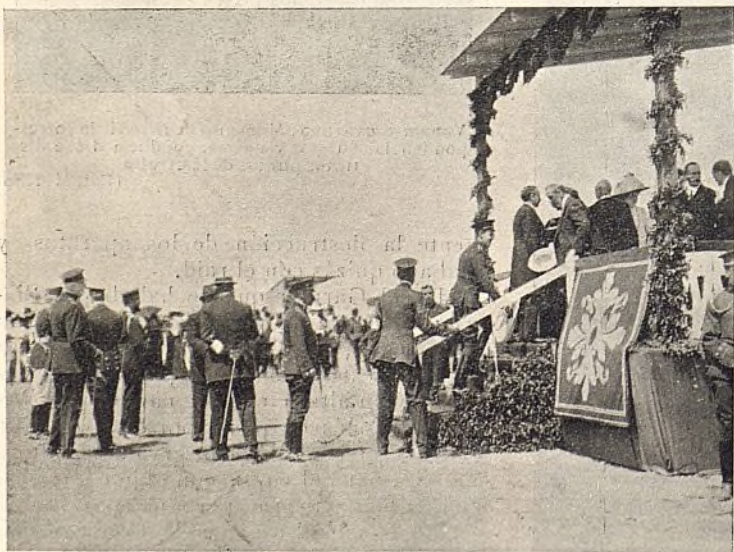
Noticias recibidas posteriormente decían que Garros había salido de Usurbil á las diez y cuarenta de la mañana é instantes después caía en el monte Lizarán, cerca de Andoaín, á 10 kilómetros de la carretera.

Añadían los despachos que Garros se retiraba definitivamente de la lucha.

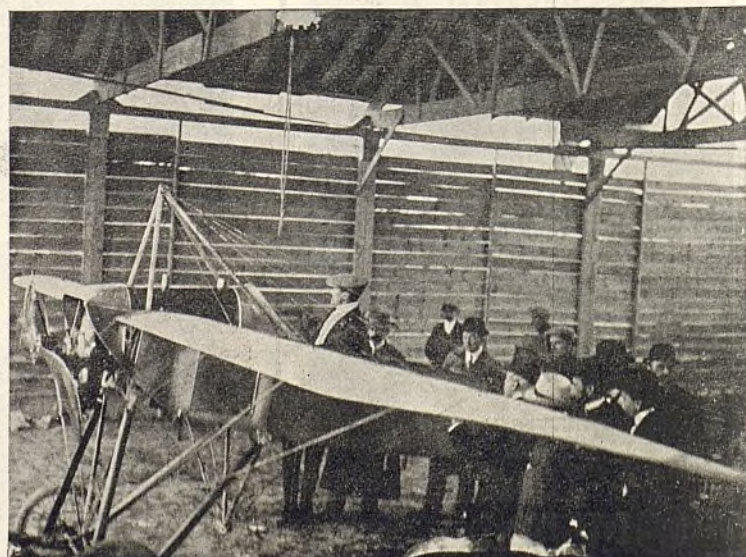
A la una menos veinte de la tarde llegó á San Sebastián el aviador.

Fué en un automóvil de la Cruz Roja, acompañado de los Sres. Acona, Ucelayeta, Peña y Lobato, que habían ido en su auxilio al conocer el percance de Usurbil.

En esta primera caída el aeroplano había sufrido algunos desperfectos en un ala, que



Don Alfonso subiendo á la tribuna para presenciar la llegada de los aviadores de París-Madrid, en la mañana del 25 de mayo
(Fots. Orrios)



Vedrines en el monoplano Morane en que ha realizado el raid

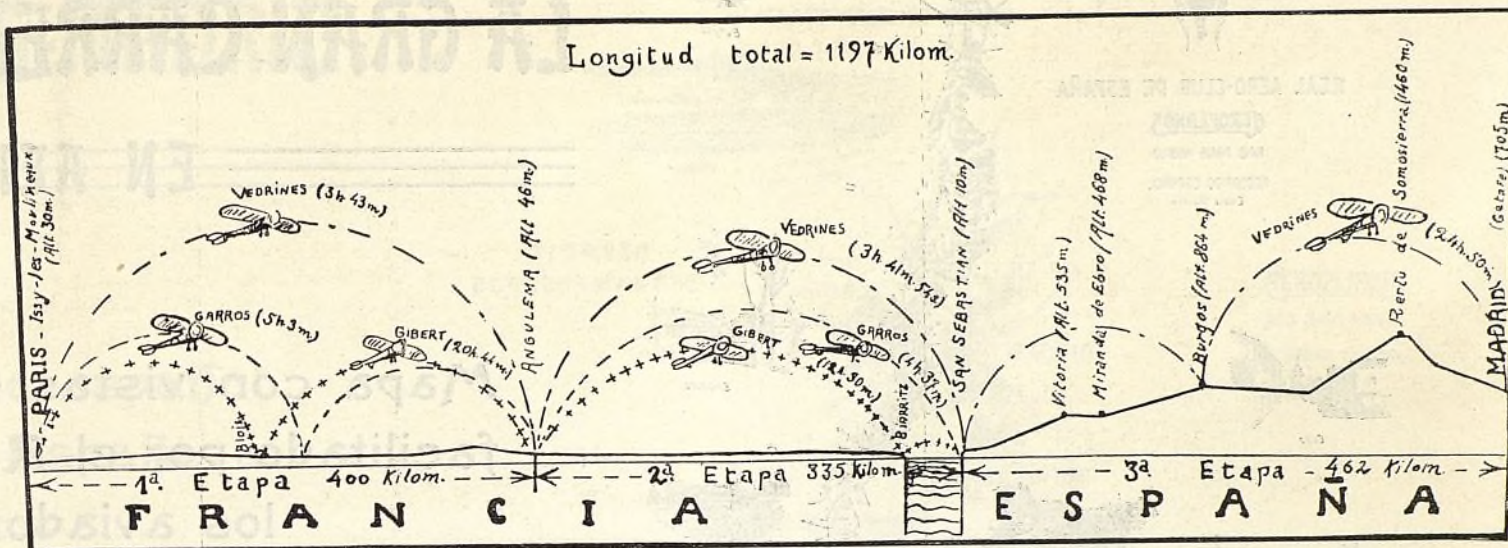
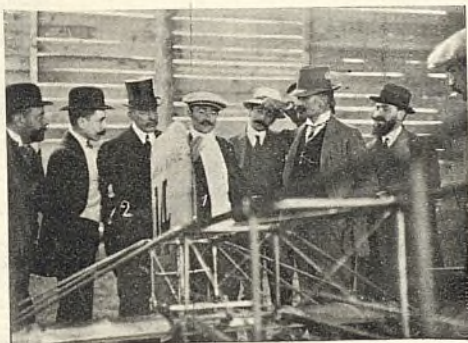


Gráfico de la carrera

pudo repararse. En la caída del monte Lizarán quedó destrozado.

Los que auxiliaron al aviador tuvieron



Vedrines (1) explicando el mecanismo de su monoplano al Sr. Saint-Aubin (2) y otras personalidades, en el hangar de Getafe.

(Fot. Orrios)

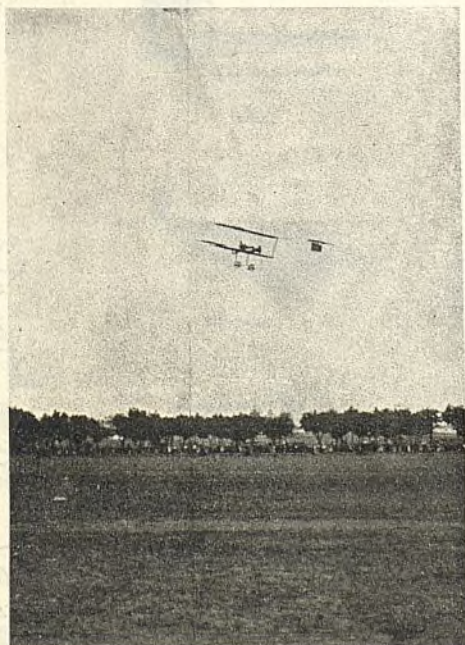
que andar 7 kilómetros para encontrar á éste que había abandonado el aparato.

La causa de ambos accidentes fué una *panne* del motor.

Garros, aunque no se produjo ningún daño grave, se quejaba de dolores en varias partes del cuerpo.

Vedrines

Pasó sin novedad por Alsasua á las 8 de la mañana; al llegar á Salvatierra estuvo



GETAFE.—Mauvais en pleno vuelo, el 27 de mayo (Fot. Orrios)

unos momentos desorientado, pero felizmente encontró pronto su ruta y pasó por Vitoria sin novedad.

A las 9 apareció volando majestuosamente por Miranda de Ebro, á una altura de 300 metros. Continuando el viaje pasó Pancorbo, mas al llegar á su famosa sierra, que no había divisado bien por la niebla, se encontró de pronto á poca distancia de la misma, contra la que peligraba estrellarse; mas gracias á una experta maniobra y á su serenidad, salvó felizmente el obstáculo, pero debido seguramente á las condiciones anormales en que debió hacer aquélla, se produjo la rotura de una varilla de las válvulas de escape, por lo que se vió obligado á tomar tierra, y al verificarlo rompió el

estabilizador. Efectuó el aterrisaje á 2 kilómetros de Quintanapalla á las 9 h. 12 m., y pocos momentos después se trasladó á Burgos en uno de los automóviles de servicio en la ruta.

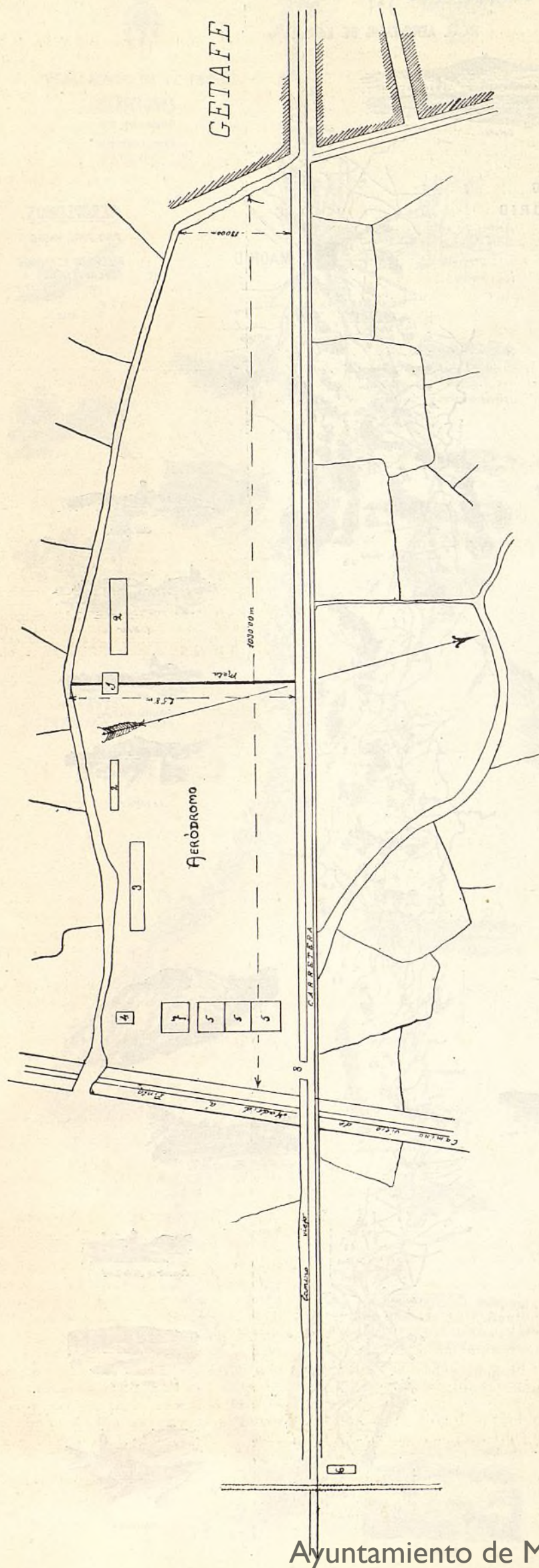
Después de almorzar en esta capital regresó á Quintanapalla acompañado de un mecánico, que le ayudó á reparar las averías de su aparato, el cual quedó recompuerto á las pocas horas, y emprendió de nuevo el vuelo, llegando felizmente al campo de Gamonal, ó sea el aeródromo de Burgos, á las 6 de la tarde, en donde fué recibido por inmensa multitud que le tributó una gran ovación.

Pernoctó en Burgos y emprendió de nuevo el vuelo al día siguiente por la mañana.



A Monsieur le Directeur
de la Revue Aviaçión
Paris Madrid 22/5 11
J. Vedrines

Fotografía tomada en el Aeródromo de Getafe en la tarde del día 27 de mayo, momentos antes de emprender el vuelo el aviador Vedrines. — Grupo de los Sres. Oetli, del R. A. C. de E.; Sardá y Abelló, Director y Corresponsal respectivamente de AVIACIÓN. En el centro aparece el aviador Vedrines, vencedor de París-Madrid.



Plano del Aeródromo de Getafe. — 1, Tribuna Real; 2, Tribuna Real; 3, Restaurant; 4, Telégrafo y Teléfono; 5, Hangares; 6, Estación del Ferrocarril de Madrid á Alicante, vía doble; 7, Cruz Roja; 8, Entrada al Aeródromo

Día 26

Salida de Burgos

A las 4 de la mañana llega Vedrines al aeródromo, dispuesto á emprender el vuelo, pero tuvo que esperar á que se disipara un poco la bruma, y á las 5 h. 20 m. montó en el aparato y emprendió un magnífico vuelo, continuando su ruta para Getafe.

A las 6 h. 25 m. se le vió pasar por Aranda de Duero á una altura de unos 800 metros y á una gran velocidad en dirección á Madrid.

Llegada á Madrid

El ser el día de ayer el fijado para la llegada de los aviadores á Madrid, hizo que el campo de aviación de Getafe se encontrara, desde las primeras horas de la mañana, muy concurrido por miles de personas, ansiosas de presenciar la llegada de los aviadores. El entusiasmo que reinó entre el público du-



Copa donada por S. M. el Rey para el raid París-Madrid

(Fot. Orrios)

rante las primeras horas de la mañana era verdaderamente admirable, por su manera de exteriorizarse en las conversaciones y comentarios sobre la importancia y trascendencia histórica que había de tener una carrera sin precedentes en los anales de la humanidad. Realmente contrastaba este entusiasmo con el que se acostumbra á observar.

Desde las primeras horas de la mañana se hallaban en el campo las autoridades locales y provinciales, el Capitán General de la región, y los señores del «R. A. C. de E.», ultimando los preparativos y dando disposiciones para atender á los servicios de buen orden y demás de carácter perentorio y última hora, y en honor á la verdad, hay que hacer constar que todos ellos rivalizaron en celo y actividad en sus respectivos cometidos.

Desde las 8 de la mañana se hallaba en la tribuna de la familia Real S. A. la Infanta D.^a Isabel, quien no tardó en ser acompañada por SS. AA. el Infante don Carlos y la Princesa D.^a Luisa. A las 11 llegaron SS. MM. D. Alfonso y D.^a Victoria.

El inmenso público que acudió aguantó durante todo el día los abrasadores rayos

El aviador
parís
U. I.

del se
ver ll
retirá
de la
que n
al día
acudí
á esp
que s

A la
legado
Vedri
tomar
gada,
pocos
el mag

Com
horizo
grito
espaci
rapide
guía c
emocio
lencio
el aeró
con pa
po tra
agudís
llegada
tura.

Vedr
me, se
cos me

Sus
aplaud
sible i
pintore

Orde
instalac
nudo y

No q
masaje
por la

El G
torre,
Rey y
cretario
nombre

El a
que tien
el corre



El aviador Vedrines (1) en el momento de recibir de manos del Sr. Kindelán (2) la copa donada por S. M. el Rey para el raid París-Madrid, en presencia de los Sres. Sabater (3), Reinot (4), Abelló (5), Mauvais (6), Oetli (7) y U. Kindelán (8).

(Fot. Orrios)

del sol, esperando, de un momento á otro, ver llegar alguno de los concurrentes, no retirándose de los alrededores hasta las 8 de la noche, en medio de gran decepción que no pudo disimular, lo que motivó que al día siguiente, si bien era laborable, no acudiera más que un público muy reducido á esperar la llegada del piloto Vedrines, que se había ya anunciado.

La llegada

A las 5 h. 30 m. se recibió aviso del delegado de Burgos, participando la salida de Vedrines para Madrid, é inmediatamente se tomaron todas las disposiciones para la llegada, siendo presa de intensa emoción los pocos que habíamos acudido á presenciar el magno acontecimiento.

Con nuestras miradas sondeábamos el horizonte, cuando sobre las 8 se oyó un grito de «¡ahí está!», divisándose en el espacio un punto negro que se agrandó con rapidez, y á los pocos momentos se distinguía claramente la silueta del aparato. La emoción se exteriorizó en un absoluto silencio, viósele marchar en línea recta hacia el aeródromo á unos 200 metros de altura con pasmosa seguridad, y tomando el campo transversalmente hacer un hermoso y agudísimo viraje para cortar la línea de llegada, bajando en vuelo desde dicha altura.

Vedrines que llega en una tensión enorme, se arroja de la barquilla al suelo á pocos metros del cobertizo.

Sus mecánicos le cogen y el público aplaude frenéticamente, resultando imposible impedir que invadiera el campo en pintoresco concurso de carrera pedestre.

Ordenes severas cerraban el paso á la instalación de la Cruz Roja, donde se desnudó y tomó un poco de cognac.

No quiso que le friccionaran ni le dieran masaje, y después de pasarse un pañuelo por la cara manifestó que tenía frío.

El Gobernador civil, Sr. Fernández Latorre, felicitó á Vedrines en nombre del Rey y del Gobierno, y el Sr. Resines, secretario del Automóvil Club, le felicita en nombre de éste.

El aviador, muy emocionado, recuerda que tiene una misión incumplida; repartir el correo, y rodeado de gente se dirige á

su aparato, que ya está en manos de los mecánicos, para abrir su baliya, de la que extrae varias cartas.

Esta operación del reparto del correo es interesantísima; Vedrines, de pie en su barquilla, con el correo en la mano, lee las direcciones en voz alta, y los interesados van diciendo: ¡presente!

Cuando termina este original espectáculo, el capitán Kindelán, presidente del Aero-Club, invita á Vedrines á tomar una copa de *champagne*; Vedrines, siempre rodeado de gente, sube al coche de M. Seret, en el que toman asiento (un asiento relativo) el Sr. Gobernador, el coronel Vives, Vedrines, Kindelán, Wimille, Kergariou, Quiñones de León, los hermanos Seret, el cronometrador M. Sautin y dos periodistas franceses, dirigiéndose al restaurant.

Vedrines, que ya está completamente tranquilo y sereno, comienza á relatar sus impresiones.

Dice, en primer lugar, que está admirado de la organización española del servicio de señales y socorros.

Todas las hogueras ardiendo, todo el camino ocupado por *autos*, puestos de la Cruz Roja, banderolas de señal...

Vedrines dijo: Jamás en Francia se ha

organizado nada mejor que esto, y terminó su frase con un sonoro ¡viva España!, calurosamente coreado por los franceses presentes, y entusiásticamente contestado por el capitán Kindelán con un ¡viva Francia!, subyugado por los unánimes aplausos de la gente.

Entre sorbo de *champagne* y bizcocho, Vedrines nos cuenta sus impresiones de San Sebastián á Quintanapalla.

Salió muy bien y muy contento de su marcha, cuando al hallarse á la vista de



D. Alfredo Kindelán, español. Capitán de Ingenieros de brillante hoja de servicios en el cuerpo de Aerostación militar. Piloto de globo libre y del dirigible «España» y Ayudante de S. M. el Rey. Numerosísimas son sus ascensiones, y todos los españoles recordarán siempre la que realizó en Valencia, terminada con su descenso en pleno Mediterráneo, en donde después de luchar heroicamente durante 24 horas y cuando desconfiaba de todo socorro, fué recogido por un buque inglés. Es asimismo Jefe de la Escuela de Aviación militar de Cuatro Vientos.

Quintanapalla, observó que su motor no iba bien.

Tomó tierra lo mejor que pudo, en un campo de labranza, y examinado el motor, comprobó la rotura de la varilla de una válvula.

Las condiciones en que hizo el aterrizaje fueron anormales y el estabilizador sufrió una avería.

Así se explica la tardanza, pues era preciso ir á Burgos para hacer la reparación.



Vedrines dando al Rey detalles de su travesía y explicándole el funcionamiento de su monoplano Morane (Fot. Orrios)

Como nota curiosa del aterrisaje, dice que le salieron al encuentro dos automóviles con un médico y un fraile.

Vedrines, con una sonrisa irónica, afirma:

— ¡Me quería dar la Extremaunción el buen capuchino!...

De Burgos á Madrid Vedrines ha gozado un panorama que no se borrará jamás de



D. Salvador García Pruneda, español. Capitán de Ingenieros, uno de los pilotos de globo esférico más antiguos pues se halla en posesión del título desde 1903. Secretario del R. A. C. de E.

su memoria. La grandiosidad de nuestras montañas ha hecho vibrar su alma valerosa.

— Por primera vez he sentido el verdadero desprecio á la tierra, volando sobre esas terribles montañas. ¡Bendito el hombre que ha conseguido inventar la máquina vencedora del espacio!

Vedrines se exalta, se enternece, recuerda sus tiempos de obrero tornero ignorado y modesto.

— ¡Ya tengo cien mil francos! — dice, estrechando la mano de M. Wimille, el enviado especial de *Le Petit Parisien*.

Lamenta su accidente de ayer, que le ha privado de cumplir su propósito, realizado en las dos primeras etapas, de hacer los recorridos de un solo vuelo.

Un compañero le dice:

— Lástima que no llegara usted ayer. Le esperaban aquí sesenta mil personas...

Vedrines rápidamente replica:

— Sesenta mil personas y el Rey de España...

El champag se pierde su espuma, y Kindelán brinda emocionado por el primer hombre llegado á Madrid por el aire, por la aviación, por Francia, por *Le Petit Parisien*...

Monsieur Willide le contesta.

Vedrines habla del porvenir de la aviación.

— Nada de cuanto se diga es exagerado; ya hemos hecho París-Madrid en tres etapas, pero yo me inscribo desde ahora para París-Madrid sin escala. Se construyen aparatos capaces de hacer 500 kilómetros con pasajero; luego, con una pequeña ampliación de fuerza motriz y substituyendo el pasajero por su equivalente de peso en gasolina y aceite, podremos desterrar el inconveniente de los aprovisionamientos, que exigen la escala forzosa.

La copa Gordon-Bennet está próxima, y yo afirmo que en esa prueba se harán 200 kilómetros por hora.

Dice luego que poco después de haber pasado por Pancorbo se le apareció un águila de 2'50 metros de alas desplegadas, la que le fué siguiendo en su vuelo largo rato. Vedrines no temía ataque alguno del animal; sólo temía que intentara posarse en el estabilizador.

Tomada la hora de llegada por el cronometrador oficial de París-Madrid Mr. Santín, Vedrines atravesó la línea de la meta á las ocho horas, seis minutos, cuarenta y nueve segundos, empleando, pues, de Burgos á Madrid, dos horas, cuarenta y seis minutos, cuarenta y nueve segundos.

El tiempo empleado por Vedrines en esta tercera etapa, ha sido veintisiete horas, seis minutos, cuarenta y uno segundos, en las que van incluidas las horas de su estancia en Burgos y Quintanapalla.

La totalización de tiempos de Vedrines desde París á Madrid ha sido de treinta y seis horas, veintisiete minutos, doce segundos.

Vedrines condecorado

El mismo día por la tarde é invitado por Su Majestad el Rey, fué Vedrines á Palacio acompañado de los señores duque de Santo Mauro, Dupuy, Director de *Le Petit Parisien*, conde de Peñalver, Quiñones de León, Kindelán y Pruneda.

El monarca recibió en el acto al glorioso aviador, que acaba de conseguir un triunfo verdaderamente mundial.

Le recibió á solas, en el gabinete cercano á la cámara, donde el Rey suele tener sus audiencias. En la entrevista refirió Vedrines á D. Alfonso todas las peripecias de sus vuelos. Su Majestad le dió su enhorabuena por la feliz y gloriosa llegada al aeródromo de Getafe, contándose entre sus más entusiastas admiradores.

Vedrines ofreció á D. Alfouso, y D. Alfonso aceptó muy reconocido, una sesión de aviación en el aeródromo de Getafe.

Su Majestad el Rey concedió á Vedrines, en el acto mismo de la audiencia, la cruz



D. Rafael de Reynot, distinguido crítico artístico. Corresponsal deportivo del R. A. C. de E.

de Alfonso XII, entregándole las insignias.

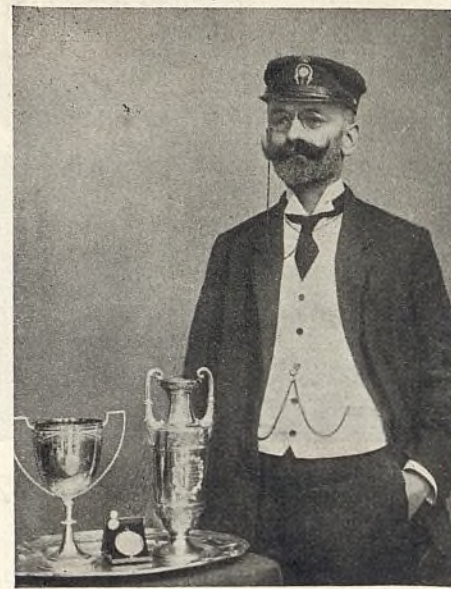
El aviador se la impuso en el lado izquierdo de su cazadora color café, sintiendo, al ponerla, legítimo orgullo y gratitud viva á S. M.

La conversación del aviador y el monarca duró una media hora. Luego se extendió á los demás que acompañaban á Vedrines. Este refirió en público que la primera impresión que se recibe es la más fuerte, la

más honda, la más aterradora; las demás tienen ya mucha menos importancia.

— Después de haberse uno jugado la vida en un paso de montaña — dijo, — todo resulta ya sencillo y muy factible.

Vedrines refirió á S. M. que al pasar los desfiladeros de Pancorbo las águilas se cernían en torno del aeroplano, ya á un



D. Alberto Oetli, suizo. Distinguido Ingeniero electricista y piloto de globo esférico desde 1908. De la Comisión técnica del R. A. C. de E. y Comisario deportivo de la Semana de Aviación. Poseedor de diferentes medallas y copas de concursos de globos libres.

lado, ya á otro, obligándole á subir ó descender para verse libre de ellas.

Vedrines tuvo esta valiente frase:

— Con otro premio de 100,000 francos me atrevo á volver hacer el raid París-Madrid sin escala alguna.

Comentando sus recientes vuelos por Francia y España, y la belleza de los paisajes y panoramas que se han ofrecido á su vista, exclamó:

— ¡Quién fuera poeta para poderlos describir!

Como en el emblema de la cruz de Alfonso XII hay un águila, el glorioso aviador pensó que esa coincidencia pudiera ser para recordarle las águilas que halló en los desfiladeros de Pancorbo.

R. ABELLÓ

Madrid, 27-5-11.



Carta de Susana á su amiga Paulina

Mi querida Paulina:

Me caso; pero á pesar de todos los juramentos que me había hecho á mí misma y de los cuales has sido tú muchas veces la confidente, no es con mi primo Enrique con quien debo casarme. Nos conocíamos desde nuestra infancia, habíamos jugado á casados y me parecía que éramos novios de toda la vida. Según parece me equivocaba, ó por lo menos si ha habido nunca noviazgo, he roto con él y he empezado con otro.

Recordarás perfectamente la oposición que nuestros proyectos habían encontrado siempre por parte de papá, y ello era justamente lo que

me había impelido á dar más importancia de la que en realidad tenía aquel asunto.

— Enrique es, seguramente, un buen muchacho, — me decía papá; — pero es una gallina mojada... un verdadero mandria. No comprendo como tú, que eres una joven movida y vivaracha, puedas pensar en casarte con semejante almeja.

Almeja, gallina mojada, todo esto no era muy halagador, y yo protestaba con todas mis fuerzas contra tales denominaciones, que yo creía bien injustas. Por desgracia, la actitud de Enrique era la mejor excusa á las crudezas de papá, y yo misma deseaba en mi primo algo más de energía y de independencia. Yo hubiese querido, por ejemplo, que se sometiera con menos resignación á la determinación que le excluía. Figúrate que ni una sola vez me ha propuesto pasar por encima de la prohibición de mi tirano y obligar, dominar su voluntad por medio de un raptó. Un raptó es una cosa muy grande, aunque el automóvil ha simplificado hoy mucho esta clase de asuntos. Pero aunque no deba llegar nunca á realizarse, sin embargo es agradable hablar de él y acariciar su proyecto.

Tú sabes hasta qué punto los esports apasionan á papá. En los lejanos tiempos del origen de la bicicleta era uno de los fervientes; luego fué automovilista convencido y hasta á veces imprudente. En fin, sería hoy aviador si no creyese que á su edad no se tiene la flexibilidad y el golpe de vista necesario para un aprendizaje tan peligroso. Yo me parezco en esto á él, y seguramente habría ya intentado la navegación aérea si no hubiese sido por el horror que este pobre y querido Enrique siente por toda esta clase de ejercicios. Un día en que Papá se burlaba de la melancólica apatía de su sobrino, acabó por decirme:

— Si este animal tiene realmente ganas de casarse contigo, es bien sencillo. No tiene más que venir á pedirme tu mano en aeroplano y se la concederé.

Sonreía, entre tanto, como si se tratase de una condición imposible de realizar y estaba seguro que sólo la idea de tal condición bastaría para asustar á mi novio.

Yo tenía más confianza. Escribí á Enrique indicándole la manera de conquistarme, y estaba persuadida que aquella tarde misma, hacia las cinco, á cuya hora sabía él que yo estaba sola, llegaría alegre y contento, prometiéndome villas y castillos. Vino, efectivamente, pero con un talante triste y apenado.

— Tiene unas ideas bien extraordinarias tu padre. Bien sabe él cuán antipático me es todo esto.

— Bien puedes esforzarte un poco para obtener mi mano.

— ¿Esforzarme un poco? Eres bien chocante tú, también. ¿Tú no sabes, pues, cuán frecuentes son los accidentes en aeroplano? Tú padre me manda á la muerte... sencillamente.

Yo le sermoneaba, le aconsejaba, le incitaba. En fin, tan bien me conduje, que me prometió vencer su aversión por mi amor.

Papá, al imponer á Enrique la condición que éste había acabado por aceptar, no le pedía algo materialmente imposible, no se trataba de entrar en nuestro domicilio de la calle de la Victoria, aunque fuese por el gran balcón abierto de nuestro comedor. Nuestra casita de campo de los alrededores de Poitiers, desde donde te escribo, está rodeada de grandes espacios libres, en que el aterrizaje es no sólo posible, si que también fácil. Por la parte posterior, especialmente, hay una gran *pelouse*, sin árbol alguno, y que parece hecha expreso para este objeto, lugar que me apresuré á indicar á Enrique como muy á propósito para llevar á buen fin el proyecto que interesaba tanto á él como á mí.

Nos encontrábamos en Villeblanche desde hacía unos diez días, papá, mi institutriz y yo, cuando una mañana recibí una carta con la dirección de escritura desconocida; pero dentro del sobre hallé estas sencillas palabras de Enrique:

«El jueves, á las tres, en la *pelouse*».

El corazón me palpita, desde luego que nada digo ni á papá ni á miss, y héme contando los días y las horas hasta el jueves siguiente presa de una nerviosidad que apenas podía disimular á las personas que me rodeaban.

Por fin, llegó el jueves; la mañana transcurre lentamente. Una vez terminada la comida, corro á instalarme en la *pelouse*. Pasan dos horas, dan las tres y nadie aparece. En fin, á las tres y veinte minutos apercibo allá en el firmamento un punto que va creciendo que se aproxima. Corro hacia la casa llamando.

— ¡Papá, papá, un aeroplano!

Como puedes comprender, mi interés estaba en que se encontrara allí á la llegada. Papá rehusa venir y dice que verá perfectamente bien desde su ventana. Cinco minutos más tarde, el aeroplano, en lugar de continuar su camino y pasar por encima de la casa, descendió planeando y se posaba en la *pelouse* ligero como un copo de plumón. Al ver esto mi padre, corrió, llegando á punto de ver desembarcar del aparato dos pasajeros, uno moreno, de facciones energéticas, rubio y rosado el otro — cutis de señorita — era Enrique. Mi padre con palabras entrecortadas, se adelantó para recibirle en sus brazos, cuando he aquí que mi héroe agita los brazos en el aire, y ante nuestros ojos cae desvanecido sobre la yerba.

Corremos hacia él; se le dan á oler sales. Papá, muy poco emocionado, declara que no le extraña y que esperaba sucediese. Pero el joven moreno tomó la defensa de su compañero.

— Sois severo con Enrique, señor — le dijo. — Hemos tenido un viaje muy duro. No digo que sea como la travesía de los Alpes; pero al pasar por Poitiers hemos sufrido algunos fuertes golpes de viento.

Era la primera vez que Enrique hacía un viaje tan largo; ha necesitado, pues, una tensión, una presencia de ánimo...

— ¿Cómo? ¿Es él?...

— El que pilotaba; sí, señor. Yo era su pasajero. Ha estado sencillamente magnífico, soberbio, resistente. Ahora, ¿qué queréis? es reacción nerviosa.

— ¡Oh, entonces!...

En este momento Enrique abrió los ojos, y como no estaba todavía repuesto, prorrumpió en sollozos.

— Entonces — papá le dijo, — no llores, pues, tonto. Has conquistado á tu prima: puedes besarla.

Se convino en que nuestros dos aviadores, el rubio y el moreno, que se llama Pierre Bernau, permanecerían algunos días en casa con nosotros para reponerse de sus emociones. A primera vista y en cuanto se quitó los anteojos, había creído reconocer al compañero de mi primo por uno de mis bailadores del último invierno. Pronto volvimos á reanudar nuestros conocimientos, y entonces tuve ocasión de extrañarme de la coincidencia que le había llevado á Villeblanche. Le ví por primera vez en una *soirée*, en casa los Dubreuil en la que estuviste tú también, habíamos bailado el cotillón juntas. Luego lo había vuelto á encontrar en todas las casas á donde iba yo. Parecía que yo no le disgustaba, y yo misma si no hubiesen sido bien firmes propósitos con respecto á Enrique quizás le hubiera dado alientos para que prosiguiera. Ciertamente que no ha arriesgado demanda alguna; pero me había dado á entender, por medio de Jacqueline Lorrain, la que, según noticias ó referencias que ella decía tener de su hermano, me había hecho repetidas veces su elogio muy vivo y muy significativo, por cierto. Me ví obligada de cortar por lo sano, como vulgarmente se dice, poniendo en conocimiento de Jacqueline nuestros sentimientos y mis proyectos, y á partir de este momento no volví á ver á M. Pierre Bernou.

¿Que venía á hacer en Villeblanche? ¿Asistir á la victoria de su rival? Esto me parecía extraño y casi casi inexplicable, lo que probaba sencilla-

mente que yo no veía más allá de la punta de mi nariz.

En los tiempos en que Jacqueline me hablaba de él, me había dicho que M. Pierre Bernou, sin ser un aviador de primera categoría había conquistado el *brevet* de piloto y realizado algunas notables salidas. Puedes comprender que al verle en esta ocasión al lado de Enrique, vino á mi imaginación este detalle inmediatamente, y saqué la conclusión de que sin duda mi primo no había representado en esta aventura otro papel que el de pasajero atemorizado. Las afirmaciones contrarias no me habían arrancado esta convicción, la que, por el contrario, aumentó, por la manera como uno y otro juntos ó por turno nos contaban su viaje.

M. Bernou era quien más gustoso tomaba la palabra, atribuyendo siempre el primer papel á su compañero, pero mordiendo la lengua de cuando en cuando. En cuanto á Enrique se limitaba á bajar la cabeza para aprobar, ya para repetir en los mismos términos usados, aminorándola un tanto, alguna explicación repetida, ya engarzando pegase ó no algún término técnico de que se mostraba orgulloso, sin que se viese la seguridad de que él comprendía por completo el sentido de la palabra.

Hasta entonces yo no había visto á mi primo más que sólo, no había, pues, podido establecer comparación inmediata entre él y otros jóvenes. Me ví obligada, bastante pronto, á conceder con algún despecho que el resultado de la comparación no le era favorable. Por de pronto, la actitud concertada con su amigo le obligaba á atribuirse proezas, de las que no era él el héroe, lo que le daba un aire poco ventajoso de mentira y semihipocresía. Luego nunca había yo notado tan claramente más que por contraste, cuán mal sienta y cuán ridícula resulta su timidez y poltronería á un hombre. Las mismas palabras de que me sirvo, y que hasta entonces había deliberadamente ahuyentado de mí, venían, á pesar mío, á mi imaginación y me avergonzaba del que me las sugería.

Pierre Bernou, por el contrario, me producía el efecto del que sabe lo que quiere, y lo quiere firmemente. Miraba á las personas cara á cara, hablaba claro, sin reticencias, excepto cuando hablaba de los viajes aéreos de mi primo, entonces era más explícito, y, sobre todo, más preciso que cuando hablaba de los propios. En sus debates había tenido una caída en la cual se rompió una pierna, sin que por ello disminuyera su entusiasmo, había estado inmovilizado el tiempo absolutamente necesario; pero en cuanto pudo, volvió á las andadas, habiendo juntado á su experiencia un algo más de prudencia, lo que según decía él, le permitía ser algo más atrevido. Él había sido uno de los primeros, después de Blériot, que había hecho la travesía de la Mancha, uno de los primeros también que habían intentado largos vuelos con un pasajero. La noche en que nos habló de esta última proeza comprendió que había sido imprudente, ruborizándose al instante, y Enrique bajó los ojos.

Papá nada notaba, ó por lo menos, tenía el aspecto del hombre que acepta como moneda corriente cuanto se le dice. Hablaba á Enrique con cierta especie de consideración. Incluso parecía no quería molestarle cuando le proponía nuevas audacias.

— A fe mía, querido Enrique, puesto que nada te detiene, deberás hacer una ascensión con tú prima. Tengo la convicción de que quedaría maravillada.

Seguramente yo no debía tener el aspecto muy alegre. En cuanto á Enrique, bajaba la cabeza y murmuraba entre dientes.

Bernou fué quien salvó la situación.

— Comprendo la situación de Enrique — dijo, — pues no es más que un debutante. Ha consentido en arriesgar la vida de su amigo; pero no querría exponer la de su novia, no tendría el valor necesario para ello.

— ¿Y usted osaría llevarme con usted?— le dije yo entonces.

— ¡Oh! yo, señorita, es diferente; yo soy un antiguo peatón del aire, estoy seguro de mí, seguro de mi aparato, y con un buen día como el de hoy, por ejemplo, si vuestro señor padre consiente...

— Ciertamente, que consiento.

Ahora tenía yo el aspecto alegre de verdad. En cuanto á Enrique no había vuelto á levantar la cabeza.

Tú no sabes, tú no puedes saber, mi querida Paulina, qué impresión á la vez, potente y deliciosa se experimenta al sentir que de repente uno se eleva en vuelo, ver á la gente, al paisaje, huir, disminuir por debajo de uno, tener la impresión de que se es dueño del espacio, que nada puede pasarnos.

Yo lanzaba pequeños chillidos de terror y de alegría á la vez mientras trataba de permanecer quieta, como me había recomendado mi conductor, y pronto no tuve necesidad de calmarme y de esforzarme, tan grande era, pasado el primer minuto, el bien estar y la seguridad que experimentaba.

Quise entonces participar mis impresiones á mi compañero; pero me respondió con un monosílabo; los ojos fijos ante mí, como si no bastase su voluntad para hacer avanzar y dirigir su aparato, que un falso movimiento bastaba para arrastrar fuera de su camino, y arrojar al suelo. Yo continuaba, sin embargo, no por él, sino por mí, para exhalar el exceso que había en mí y también — sin apercibirme de ello de momento — para conducirlo á declaraciones que no podía retardar ó disimular bajo estas frases estilo telegráfico.

Acabé por decirle:

— ¿Confesad que érais vos quién dirigías el aeroplano el día en que llegásteis á Villeblanche?

— Sí.

— ¿Y Enrique era la primera vez que montaba en aeroplano?

— Sí.

— ¿Confesad que le miráis como á una gallina mojada?

Sin respuesta.

— Pero, en fin, ¿por qué habéis consentido en pilotar el aparato?

— Más tarde os lo explicaré. He aquí una colina...

Después de la colina se presentaron árboles. después de los árboles un río, y volvimos á Villeblanche sin que me hubiese dado la menor explicación.

Esta explicación la tuve yo con papá... Le dije que Enrique no había cumplido en lo más mínimo las condiciones estipuladas, que había mentido, lo que yo consideraba como cosa grave.

— Su amigo ha mentado también, — me hizo notar mi padre

— Quizás... pero en él es otro asunto.

— ¡Ah!... Y entonces no habiéndose cumplido las condiciones, tú no quieres casarte...

— No... con él...

— ¿Con otro, tal vez?

— Sí.

— ¿Por ejemplo el que ha cumplido las condiciones?

— Sí, este es quizás, con la condición, naturalmente, de que mi persona no le cause horror.

— Mi padre estaba encantado. Entrevié a Enrique, quien ante preguntas precisas y concretas, se vió obligado á cantar de llano, manifestando que nada entendía en aeroplanos, y que entregado á sí mismo, infaliblemente se habría matado. Luego tocó el turno á Pedro, á quien mi padre llamó aparte y á su vez reconoció que fué él quien pilotó el aparato que les había conducido á Villeblanche. Confesó, además, que había venido con un pensamiento oculto, y que si la Srta. Susana no se casaba con Enrique... lo sentiría, sin duda, por éste, que es un buen muchacho... pero que si no había otro partido, otro pretendiente á la

vista... él también es un buen muchacho... la señorita Susana es encantadora...

Enrique se ha enterado de su suerte como quien se la espera á medias. Sin embargo, ha gemido, ha lloriqueado y ha declarado que se quería matar.

— Es bien fácil — le dijo papá, — para conseguirlo, no tienes que hacer más que guiar tú solo un aeroplano.

Al día siguiente se marchó. Al principio temimos todos una resolución fatal, incluso mi padre; pero luego hemos tenido buenas y tranquilizadoras noticias. Papá ha resumido la situación con esta aplastante frase:

— Siempre había dicho á Susana que no podía casarse con este joven... Es una almeja.

Pedro no es una almeja.

Te abraza, como te quiere

Susana

Por la copia, conforme

PIERR- CLESIO



Sección de modelos

Construcción de un monoplano tipo «Hanriot»

Supondremos dividido el monoplano en las partes siguientes: I. Armazón central. II. Planos sustentadores. — III. Cola. — IV. — Aparato de aterrisaje. — V. Motor y hélices.

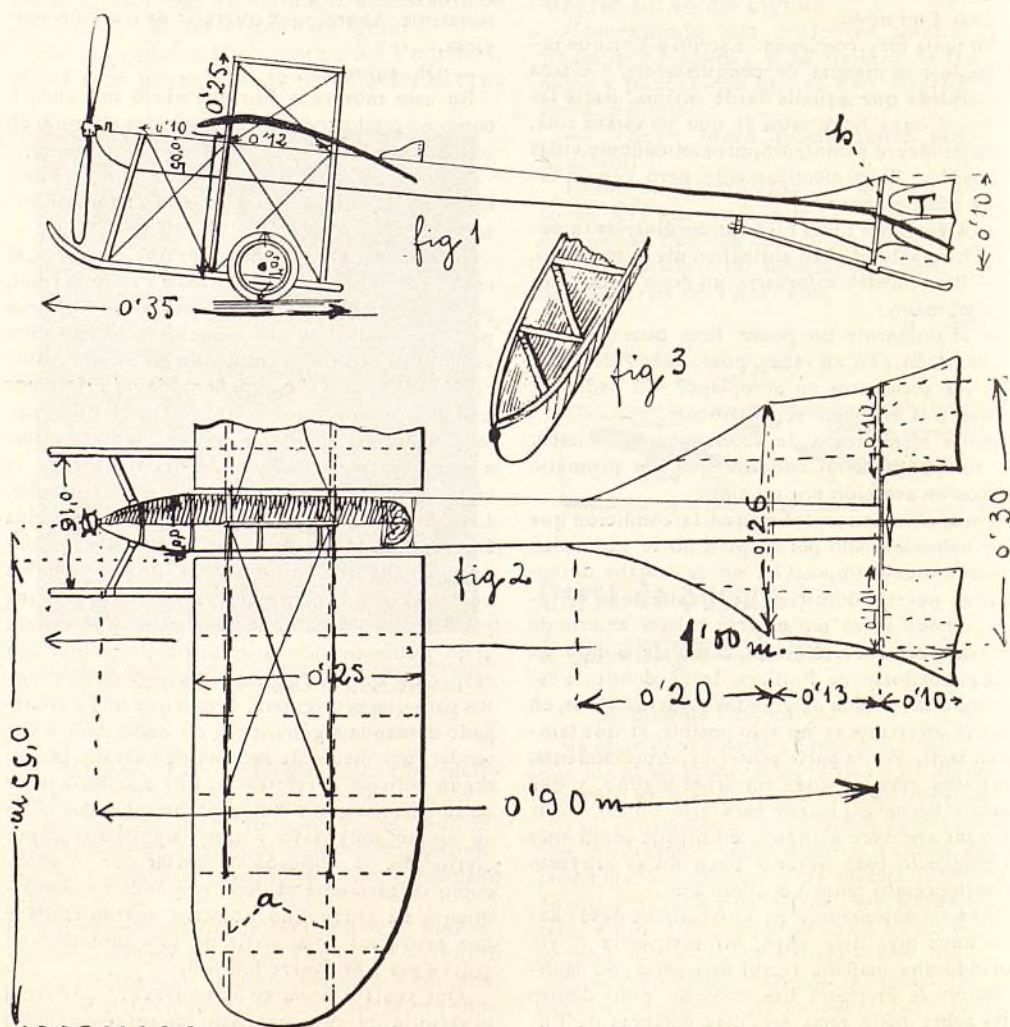
I — Armazón

Este armazón se construirá de igual modo como debe construirse el armazón del monoplano *Antoinette*. Véase esta Sección en el n.º 8 de AVIACIÓN. Sólo se diferencia-

rá el armazón central del *Hanriot* del armazón del *Antoinette* en que, si bien en éste los dos largueros superiores se unen por sus extremidades posteriores, en el armazón del monoplano cuya construcción describimos estos dos largueros no se unirán posteriormente, antes bien, las extremidades de tales largueros se fijarán como puede verse en la fig. 2 del esquema que se acompaña, á una varilla de madera de 0'30 metros de longitud. Por lo que se refiere al tamaño de este armazón debe decirse que será de 0,90 m. de longitud y así como en el armazón del *Antoinette* la distancia de la cara superior del mismo á la quilla en la parte delantera es de 0'10 m., en el armazón central del *Hanriot* esta distancia será de sólo 0'05 m., debiendo distar los largueros superiores uno de otro en la parte delantera unos 0'07 m. Por lo demás, los armazones centrales de los monoplanos *Antoinette* y *Hanriot* serán enteramente semejantes. Debe observarse que por la parte delantera, el armazón del *Hanriot* como el del *Antoinette* terminará en forma de proa de canoa (fig. 3) forma que se obtendrá con las hojuelas de madera con que se recubrirá el armazón entero.

II. — Planos sustentadores

Para construir uno de ellos se tomarán dos varillas de madera *a* de 0'55 m. de longitud sobre las que se fijarán seis costillas de madera de 0'25 m. de longitud, cuya sección deberá ser la señalada en la fig. 1, de suerte que dividan á tales varillas en seis partes iguales. Para fijar convenientemente las costillas á las varillas mencionadas, véase el plano de las alas trazado en la fig. 2. Finalmente se hará pasar por todas las extremidades de las costillas un mimbre especial (denominado en catalán con el nombre de *regilla*) que constituirá el perímetro de los planos sustentadores. Listo el



armazón de éstos bastará recubrirlos con tela fina por las dos caras, adaptando bien la tela á la curvatura ofrecida por la cara inferior del plano. Creemos inútil observar que deberán dejarse fuera de las alas las extremidades de las varillas *a*, con cuyas extremidades se fijarán aquellas al armazón.

III. — Cola

Esta estará formada por un timón de dirección, otro de profundidad, y dos planos fijos estabilizadores, uno de ellos horizontal y el otro vertical.

El plano estabilizador vertical estará formado por una varilla *h* de 0'10 m. de longitud (véase la fig. 1) que formará parte integrante del armazón, puesto que habrá servido para unir la extremidad posterior del larguero inferior del armazón con las extremidades posteriores de los otros dos largueros. De los extremos de esta varilla partirán dos mimbres de 0'15 m. de longitud cada uno, que irán á parar al armazón en un punto que puede verse en la figura 1. La varilla de madera anteriormente mencionada junto con estos dos mimbres, determinarán la posición del plano estabilizador vertical que deberá ser de tela. El timón de dirección *T* tendrá la forma indicada en la fig. 1. Estará formado por una varilla de la misma longitud de la *h*, y otra varilla que será perpendicular á la primera en su punto medio. Estas dos varillas determinarán la posición del timón de dirección *T* que podrá ser de hojuela de madera muy delgada ó de cartulina meramente. Este timón se unirá al armazón por medio de dos charnelas que se fijarán á la varilla *h* y á la varilla del timón de la misma longitud que la *h* y que deberá ir situada contigua á ella.

Para construir el plano estabilizador horizontal se fijará una varilla de 0'25 m. de longitud á la cara superior del armazón y á una distancia de 0,13 m. del extremo posterior del mismo. Esta varilla con la de 0'30 m. de longitud que une entre sí las extremidades de atrás de los largueros superiores del armazón, determinarán la posición del plano estabilizador en cuestión, el perímetro del cual estará determinado por cuatro mimbres cuya situación puede verse en la fig. 2. Para dar rigidez al armazón de este plano se colocarán cuatro montantes representados en la figura citada por

líneas de trazos. Para construir el timón de profundidad bastará fijar la atención en la fig. 2, en la que podrá verse que tal timón está formado por dos aletas que irán fijas á una varilla de 0'30 m. de longitud, cuya varilla estará contigua á la de la misma longitud del plano estabilizador y á la cual se fijará con dos charnelas. Las dos aletas que formarán el timón irán fijas á la varilla de 0'30 m. merced á seis otras varillas cortas que serán perpendiculares á la primera é irán fijas á ella. La forma de tales aletas puede verse en la figura, habiendo en ella tres líneas de trazos para cada aleta, líneas que determinan la posición de las citadas varillas cortas.

IV. — Aparato de aterrisaje

El aparato de aterrisaje posterior del modelo *Hanriot* será muy sencillo. Estará formado por una varilla de madera que á manera de palanca tendrá su punto de apoyo en el extremo inferior de la varilla *h*, á cuyo extremo irá fija por medio de un gozne. El extremo anterior de la varilla que constituirá el amortiguador posterior, irá unido por medio de una goma al larguero inferior del armazón central. Para dar las correspondientes dimensiones á esta varilla así como para poder colocarla convenientemente fijese la atención en la fig. 1.

El aparato de aterrisaje anterior estará formado por dos patines 0'35 m. (véase su forma en la fig. 1) que distarán el uno del otro 0'16 m. Para unir estos patines al armazón se destinarán tres varillas de madera para cada patín, las cuales tendrán respectivamente 0'14 m., 0'25 m. y 0'25 m. de longitud. La primera varilla, es decir, la más corta, se fijará por uno de sus extremos al patín en el punto en que se inicia la curvatura del mismo. Véase la fig. 1. El otro extremo de esta varilla se fijará al correspondiente larguero superior del armazón en un punto distante 0'07 m. del extremo anterior del mismo. Fijada esta varilla se procederá á la colocación de las otras dos varillas de 0'25 m. de longitud. Para ello bastará tener presente que el patín debe ser paralelo á la cara superior del armazón central, con lo cual habrá bastante para poder determinar los puntos en que tales varillas deberán ir unidas al correspondiente larguero superior del armazón. Como las varillas de que ahora tratamos superarán en longitud unos 0'11 m., á la varilla más

corta saldrán también 0'11 m., por encima del armazón central, de suerte que los extremos superiores de tales varillas se unirán con los extremos superiores de las dos varillas correspondientes al otro patín, ya que, así las varillas de la derecha como las de la izquierda del armazón habrán sido colocadas de idéntico modo. Para obtener mayor rigidez, se unirán los cuatro extremos superiores de las varillas de 0'25 m. por medio de otra varilla de 0'12 m. de longitud. Véanse las figs. 1 y 2. Finalmente se colocarán los hilos de tensión que se crean convenientes. Hecho esto, se procederá á la colocación de los planos sustentadores ya construídos. Para ello se emplearán los extremos de las varillas longitudinales de tales planos, cuyos extremos se sujetarán fuertemente á las varillas de 0'25 m. de que más arriba hemos hablado, en los puntos que claramente pueden verse en las figs. 1 y 2. Sujetos los planos al armazón, se colocarán los tirantes que deberán ir sujetos por uno de sus extremos á los extremos superiores de las varillas de 0'25 m. de longitud de que se acaba de hablar, y por los otros extremos á las alas en los puntos indicados en la fig. 2. Estos tirantes deberán mantener á las alas en una posición tal que formen por su parte superior un ángulo diedro muy abierto. Por la parte inferior se colocarán varios tirantes también. Estos irán sujetos por uno de sus extremos á los patines.

V. — Motor y hélice

La hélice deberá ser de madera y de 0'25 m. de diámetro. Su eje pasará por un agujero que se practicará en la parte delantera del armazón. Véase la fig. 3. Este eje deberá terminar en forma de gancho. De este gancho á otro que se hallará en la parte interior del armazón y que se habrá fijado á la varilla *h*, se colocará con cierta tensión hilo inglés en cantidad de unos 15 metros por cada 100 gramos de peso del aparato.

Terminada la construcción del modelo *Hanriot*, deberá procederse al lastramiento. El lastre deberá colocarse en la parte anterior del armazón.

Estas notas las creemos suficientes para que el constructor diestro é inteligente pueda obtener un feliz éxito en su empresa.

A. GIRALT E. SERRA



DE TODAS PARTES

ESPAÑA

Vuelos notables de los aviadores Loygorri y Mauvais en Badajoz. — Organizados por el Ayuntamiento de Badajoz, se verificaron durante los días 16, 18, 20 y 22 de mayo último unas fiestas de aviación que despertaron gran entusiasmo y fueron presenciadas por un público numerosísimo.

El día 16 voló Loygorri con su biplano *Farman*, á pesar de un viento de 10 metros por segundo, efectuando dos vuelos de diez y cinco minutos cada uno, á una altura de 100 á 150 metros. Seguidamente se elevó el aviador Mauvais, efectuando un vuelo á unos 100 metros de altura y de siete minutos.

El día 18 continuaron las pruebas, las cuales

resultaron más interesantes que las del día anterior, pues el viento era de mayor intensidad y los aviadores efectuaron vuelos de cinco minutos y á una altura de 40 metros.

A los dos días siguientes, Loygorri emprendió un vuelo, alcanzando una altura de 300 metros, dirigiéndose á Portugal, cuya frontera pasó y regresó felizmente al aeródromo, después de un vuelo total de veinte minutos.

Poco después el aviador Mauvais emprendió un vuelo de cerca 300 metros de altura y de unos quince minutos de duración.

Este mismo día Loygorri verificó un vuelo de unos 50 metros de altura y quince minutos, acompañado del Sr. Galache como pasajero.

El último día, ó sea el 22, se despidieron los aviadores del público numerosísimo y entusiasta

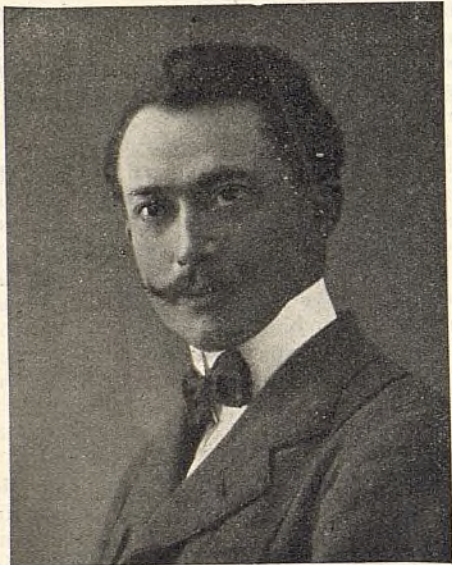
de Badajoz, Mouvais con un vuelo de unos 200 metros de altura y diez minutos, y Loygorri con otro de 550 metros de altura, pasando por el río Guadiana y ciudad de Badajoz, empleando en todo el vuelo unos veintitres minutos.

Se disputaba en el concurso de estas pruebas premio del Ayuntamiento de Badajoz, que consistía en una magnífica copa de plata, la cual fué adjudicada al Sr. Loygorri.

Lérida. — Inmenso público acudió al campo de Gardeny, en donde, con motivo de las fiestas que se celebraron en aquella capital, debía realizarse vuelos el 16 del próximo pasado mayo el piloto aviador Sr. Garnier.

Garnier montó en su monoplano, pero á causa del mal funcionamiento del motor hizo dos salidas falsas, rompiendo en la primera la hélice y sufriendo deperfeitos de mayor cuantía en la segunda. Ello le obligó á suspender los vuelos, que se aplazaron para fecha más lejana, ya que debía trasladarse á París para tomar parte en el *raid* París-Madrid.

Barcelona. — Cada día es mayor el entusiasmo con que acoge Barcelona la idea del proyectado *raid* Barcelona-Zaragoza-Madrid, siendo de elogiar la meritisima labor que realiza el Comité ejecutivo de dicho *raid*. Dicho Comité está en continuo contacto con el «Real Aero Club de España» y el Marqués de Aldanza, nombrado este último señor allegado en Zaragoza, á fin de



Mr. Jean Mauvais

llegar á una organización definitiva para esta gran prueba.

Asimismo tenemos noticias de que en Madrid y Zaragoza se trabaja con gran actividad y entusiasmo.

AVIACIÓN, á la par que felicita calurosamente á los organizadores del *raid*, les reitera la oferta de su más incondicional ayuda.

AUSTRALIA

Poco á poco, ó mejor dicho, con la rapidez de un relámpago, la aviación va introduciéndose en todas las naciones, incluso en las más apartadas; véase sino lo que se nos manifiesta desde Sidney por cablegrama del día 8 del actual.

El piloto aviador J. J. Hamond, con biplano *Bristol* (tipo militar) y llevando á bordo un pasajero, voló, durante 40 minutos, á una altura de 3,000 pies por encima de la escuadra y la población produciendo la admiración de los habitantes siendo ruidosamente aclamado.

El comandante de las fuerzas militares de Sydney, general Gordon, tomó asiento en un biplano *Bristol*, tipo militar, que, pilotado por Leslie Mc. Donald, se elevó á una altura de 3,000 pies, y franqueando casi 30 millas de distancia, pasó por encima del fuerte de Botany, del palacio del gobernador y del puerto.

El general Gordon quedó encantado de tan soberbio vuelo.

AMÉRICA

Más del triunfo de André en la Argentina. — Ampliando nuestra anterior información acerca del famoso *raid*, hemos de añadir que André, después de recorrer 450 kilómetros sobre las pampas, llegó á La Plata, siendo plena noche,

guiándose únicamente por las luces de la población.

Jamás el arrojado aviador y antiguo motociclista y automovilista experimentó tan intensa emoción como al verificar el aterrisaje en medio del hipódromo completamente á oscuras, sin que fuego ni señal alguna indicase el sitio apropiado.

El pasajero M. Boger, que llevaba á bordo, fué digno compañero suyo, pues con su única ayuda contó durante todo el trayecto, aterrizando en varias ocasiones y partiendo en medio del desierto, perdidos y sin auxilio de nadie.

El ciclón que luego destruyó el biplano de André, parece una venganza de los elementos al sentirse por él dominados.

INGLATERRA

Balfour por los aires — El Consejo de Ministros y media Cámara de los Comunes trasladáronse el 16 de Mayo último á la risueña pradera de Hendon, con objeto de ver volar al jefe de la oposición, Mr. Balfour. Entre la concurrencia se hallaban Asquith, Lloyd George, todo el Gabinete ministerial, en suma, y además 200 miembros de la Cámara y un considerable número de senadores. Seguramente ha sido esta la primera vez que un aviador se ha elevado en los aires ante un público compuesto exclusivamente de hombres políticos.

Balfour mostrábase impaciente por volar, y desde mucho antes de la hora señalada, el famoso estadista se hallaba esperando en el aeródromo. La excursión había de realizarse en el aparato del popular aviador Grahame White.

Saludado por un aplauso, que inició el jefe del Gobierno, el *leader* de la oposición, estrechamente abrazado al cuello del aviador, elevóse lentamente por los aires; luego el aeroplano, con su ilustre peso, alcanzó de un salto la altura de 300 metros y dió tres vueltas al aeródromo.

Después de quince minutos de continuado vuelo, White aterrizó suavemente.

Ernesto Shackleton — el intrépido explorador del Polo Sur — fué el primero en estrechar la mano de Balfour y en lanzar un *hurra!* que fué coreado con entusiasmo por ministros y diputados.

En poco estuvo que Balfour no fuese llevado en triunfo por sus irreconciliables adversarios políticos.

Incendio. — En la noche del 14 al 15 del pasado, un terrible incendio destruyó los cuatro *hangars* construídos en Ealing, cerca de Londres. Un *Blériot* y otros tres aparatos han sido destruídos.

Experiencias militares. — A mediados del finido mes la aviación ha obtenido en Inglaterra un señalado triunfo. En el aeródromo de Hendon, cerca de Londres, y ante casi todos los miembros del Gabinete y personalidades de la alta sociedad, ciencias, artes y prensa, se elevó Grahame White, conduciendo al jefe del partido conservador y al primer lord del Almirantazgo, quienes se mostraron complacidos de sus vuelos.

La experiencia más notable de White consistió en dejar caer un saco de arena de 50 kilos de peso en el centro del aeródromo, en donde estaba representado un buque de guerra, y para demostrar que la precisión con que el saco reventó en el buque figurado no era una casualidad, repitió el ejercicio con idéntica suerte, sin que los observadores, que atentamente seguían los movimientos del biplano, pudiesen notar la menor alteración de su estabilidad en el momento de ser desprendido el peso de arena indicado de su parte inferior.

Seguidamente, M. Hamel, con un *Blériot*, llevó un despacho al campo de Aldershof y volvió con la respuesta al cabo de 45 minutos, ó sea con una velocidad superior á la de un tren rápido.

En el propio momento se remitió un telegrama á las autoridades militares de dicho punto, no siendo recibida su contestación hasta una hora después de la vuelta del aviador.

Finalmente, se hicieron ensayos de montaje y desmontaje de aparatos, resultando que el monoplano *Blériot* que se utilizó estuvo dispuesto para el vuelo en 9 minutos y desmontado y colocado en un camión automóvil tan sólo en 2 minutos más.

Resultado de tales experiencias indudablemente será el despertar el interés del Gobierno por la aviación desde el punto de vista militar, lo cual, como dijimos en otro número, parecía descuidar, por lo que la opinión se mostraba quejosa.

Invitado por lord Northcliffe á visitarle en sus posesiones, ha efectuado Grahame White un bonito vuelo de Hendon á Guildford descendiendo en el lugar indicado.

ALEMANIA

El circuito nacional alemán. — El itinerario de este circuito, que debe correrse del 11 del corriente al 7 de julio próximo, ha sido fijado por la «Federación Aérea Alemana» en la siguiente forma: 11 de junio, Berlín-Magdeburgo, 140 kilómetros; 13, Magdeburgo-Schwerin, 182 kilómetros; 15, Schwerin-Hamburgo, 120 kilómetros; 18, Hamburgo-Kiel, 110 kilómetros; 23, Kiel-Lueneberg-Lubeck, 153 kilómetros; 24, Lubeck-Hanover, 115 kilómetros; 26, Hanover-Bielefeld-Munster, 180 kilómetros; 28, Munster-Wessel-Neuss-Colonia, 168 kilómetros; 30, Colonia-Crefeld-Duisburg-Dortmund, 140 kilómetros; 2 de julio, Dortmund-Loest-Cassel, 153 kilómetros; 3, Nordhausen-Halberstadt, 112 kilómetros; 7, Halberstadt-Dessau-Berlin 205 kilómetros.

La distancia total se eleva á 1,878 kilómetros. En los días de descanso los aviadores tomarán



D. Benito Loygorri

parte en los mitins organizados en las ciudades de escala.

El total de premios es de 500,000 francos, de los cuales, 125,000 son donados por la *Gaceta de Berlín*, 30,000 por el Ministerio de Prusia, 30,000 por el Alcalde de Colonia, 30,000 por el Senado de Hamburgo, 20,000 por la ciudad de Dortmund, 20,000 por Hanover, Munster, Magdeburgo, etc., etc.

A pesar de lo celosos que son los alemanes en todo cuanto afecta á sus defensas militares, el Ministerio de la Guerra ha concedido autorización para que los aviadores que tomen parte en el concurso puedan volar sobre las fortificaciones.

MOTORES "GNÔME" AEROPLANOS DEPERDUSSIN.—HÉLICES "NORMALE" (Ratmanoff)

PIEZAS DE RECAMBIO

Representantes para España y Portugal

Sociedad General de Aplicaciones Industriales. — 17, Paseo de Atocha, 17; MADRID

TELEGRAMAS: BRANOL

TELÉFONO 314

FRANCIA

Aeroplano contra submarino. — Los oficiales aviadores del ejército y marina franceses no se duermen en sus laureles, sino que tratan de sacar el mayor partido posible del aeroplano; así, los tenientes de navío Conneau y Masse, aviador bien conocido el primero y comandante del submarino Mauge el segundo, han propuesto realizar una serie de ejercicios, cuyos resultados serán de gran trascendencia. Estos ejercicios consistirán en buscar, por medio de un monoplano, los submarinos sumergidos y señalarlos a los acorazados, que de esta manera podrían evitar sus ataques. Los ensayos se realizarán en breve y durarán una semana.

Aviador español. — El 17 de mayo pasado, el conocido ciclista y automovilista español Campaña realizó las pruebas necesarias sobre monoplano *Hanriot*, para la obtención del título de piloto aviador, elevándose a 100 metros de altura y describiendo vuelos en forma de 8 de una manera impecable; luego llevó como a pasajero a su señora esposa, dando una vuelta por los alrededores.

Este es el primer aviador español con título.

Nueva aviadora. — Decididamente las francesas no quieren ser menos que ellos en sus aficiones aéreas. Un nuevo nombre se ha añadido a la lista bastante importante de damas francesas que entre los globos y aeroplanos han recibido el bautismo del aire.

Se trata hoy de la Sra. Grandseigne, esposa de aviador-constructor del mismo nombre. Volaba esta señora como pasajero con el aviador Versepuy y éste le cedió la dirección del aparato durante 4 ó 5 kilómetros en línea recta, conduciéndolo con tal maestría y presencia de ánimo, que dejó pasmado al mismo aviador, pues hay que tener en cuenta que Mme. Grandseigne jamás había montado en aeroplano y menos, por consiguiente, lo había dirigido. ¡Hurra por las aviadoras!

La seguridad en aviación. — El concurso de seguridad, convocado por la «L. N. Aérea», ha reunido 49 inscritos: 8 de ellos se han hecho inscribir en la primera categoría, la de los amortiguadores de choque, formando cuerpo con el aeroplano; 9 en la segunda categoría, la de los amortiguadores de choque, no formando cuerpo con el aeroplano; 20 en la tercera categoría, la de los limitadores de velocidad, formando cuerpo

con el aeroplano, y 12 en la cuarta categoría, la de los limitadores de velocidad, no formando cuerpo con el aparato.

Las pruebas se efectuarán a fin de agosto, al objeto de dar tiempo a los inventores para construir un dispositivo susceptible de ser experimentado. Las experiencias serán juzgadas por un jurado compuesto de 16 miembros.

A 162 kilómetros por hora. — Uno de los inscritos a la carrera París-Madrid, el aviador Weymann, pocos días antes de la misma, después de elevar sucesivamente a diez pasajeros en Reims, realizó con uno de ellos el trayecto de Mourmelon-Reims, en 10 minutos 30 segundos, con su monoplano Nieuport; obteniendo, por lo tanto, un promedio de velocidad de 162 kilómetros por hora.

Accidente por imprudencia. — En el aeródromo de Cauray-Bétheny, cerca de Reims, ocurrió, el 19 de mayo último, por la mañana, un doble accidente.

Soplaba un viento huracanado, y el joven aviador Pierre-Marie empeñó en volar en unión de un pasajero, el alumno de piloto Dupuis.

Confiado en su monoplano, en su motor de 100 HP. y en su pericia, no atendió a los consejos que Morane, Borel y Lefeu le dieron mo-

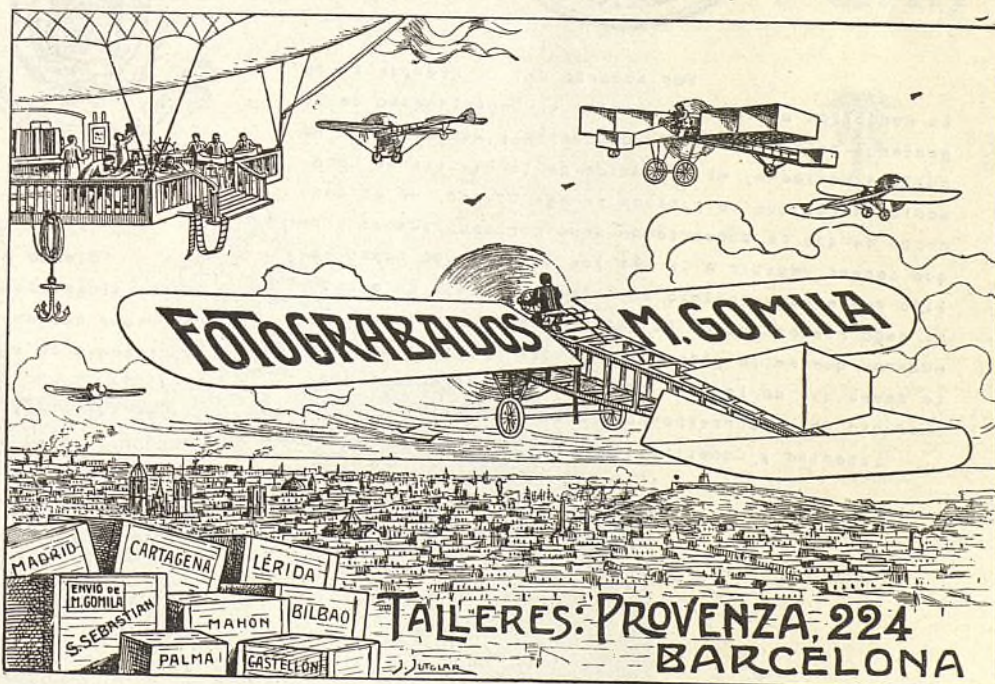
mentos antes de su partida, preveyendo ya el desastre.

Efectivamente, a los 50 metros de altura, una ráfaga impetuosa de viento hizo cabecear el aparato, que se desplomó verticalmente, quedando muertos piloto y pasajero por la violenta caída. Además se encendió el depósito de la bencina, por lo que, al retirarse los cuerpos, parte de ellos aparecieron ya carbonizados. El infeliz Pierre-Marie respiraba todavía débilmente. Ocho días antes se había elevado con su madre.

La vuelta aérea de Francia. — El mal tiempo había impedido al teniente Menard dar comienzo al proyectado circuito de Francia, que comprende unos 3,500 kilómetros, siguiendo el siguiente recorrido: Bouy, Poitiers, La Rochele, Pau, Toulouse, Marseille, Lyon-Dijon y Mourmelon.

Pero habiendo abonanzado el tiempo, el teniente Menard, en unión de un pasajero, salió de Buy en las primeras horas de la mañana del día 25 de mayo último, elevándose graciosamente con su biplano *Farman* a las cuatro y dos minutos y aterrizando en el aeródromo de Chartres a las seis.

Hecha que fué la provisión de esencia, reanudó su vuelo, llegando a las diez cerca de Poitiers, término de la primera etapa.



COGNAC J. & F. MARTELL

Producto natural de vinos cosechados y destilados en la región Cognac

Casa fundada en 1715

Ayuntamiento de Madrid

Honrosos testimonios de nuestra propagan- da para la cultura de aviación en la Amé- rica latina



Guatemala 4 de Octubre de 1910

Señor don J. Sardá,

Barcelona, España.

He de estimar á Ud. se sirva enviar á esta Secretaría cinco suscripciones de la "Revista de Locomoción Aérea", la que se distribuirá entre las bibliotecas de los colegios y escuelas oficiales de esta República, suplicándole se sirva enviarme por el mismo correo el precio de cada suscripción.

Soy de Ud. muy atento y S. S.

Méndez



Por acuerdo del C. Presidente de la República sirvase Ud. mandar al Departamento de Ingenieros de la Secretaría de Guerra y Marina de la República Mexicana, el periódico de la Revista de Locomoción Aérea que se publica en esa Ciudad, en el concepto de que la suscripción será por anualidades y de que deberá remitir á la vez los números que hayan salido desde el principio de su publicación. En cuanto al pago respectivo de la referida suscripción y demás números que se le piden, se servirá Ud. indicar si este desea que se le haga por situación directa ó por conducto de su corresponsal en esa Capital.

Libertad y Constitución México, Mayo 18 de 1910.

P.O.D.S.

El Subsecretario,

J. Salazar

Al Administrador de la Revista de Locomoción Aérea.
Clarís, 102 Pral 1/a.

Barcelona.



San Salvador 20 de Febrero de 1911

Señor Director de "AVIACION"

BARCELONA

hoy se ha emitido el acuerdo que dice:

"Siendo conveniente estar al tanto de los adelantos alcanzados por la civilización actual en todos los ramos del saber humano y teniendo informes de la importancia de las revistas intituladas "AVIACION" y "REVISTA DE LOCOMOCION AEREA" que se editan en la ciudad de Barcelona, el Poder Ejecutivo

ACUERDA: que el Ministerio de Relaciones Exteriores tome veinte suscripciones de cada una de las revistas mencionadas las cuales serán repartidas entre las bibliotecas y demás centros de lectura de la Republica.

Lo que tengo la honra de transcribir á Vd. para su conocimiento y efectos, suscribiendome su obsequiente y seguro

servidor,-

Salvador Rodríguez