

# AVIACIÓN

ÓRGANO DE FOMENTO Y VULGARIZACIÓN DE LA LOCOMOCIÓN AÉREA  
ÚNICA EN SU CLASE QUE CIRCULA POR TODAS LAS REPÚBLICAS HISPANO-AMERICANAS  
**SE PUBLICA LOS DÍAS 1.º Y 15 DE CADA MES**

DIRECCIÓN, ADMINISTRACIÓN Y PUBLICIDAD  
CLARÍS, 102, pral., 1.ª — BARCELONA  
SUCURSAL EN MADRID: VDA. E HIJOS DE MURILLO, ALCALÁ, 9, LIBRERÍA

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



Ayuntamiento de Madrid  
**S. M. EL REY DON ALFONSO XIII**



# 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. —

# ≡ OFICINA TÉCNICA ≡ DE PROPIEDAD INDUSTRIAL

PATENTES DE INVENCION

Registro de Marcas, Dibujos, Modelos y Nombres comerciales, en España y Extranjero

Copias de memorias relativas á patentes españolas y extranjeras. — Consultas sobre nulidad, usurpación y caducidad de Patentes, Marcas, Dibujos y Modelos. — Permisos para la instalación de motores y artefactos industriales

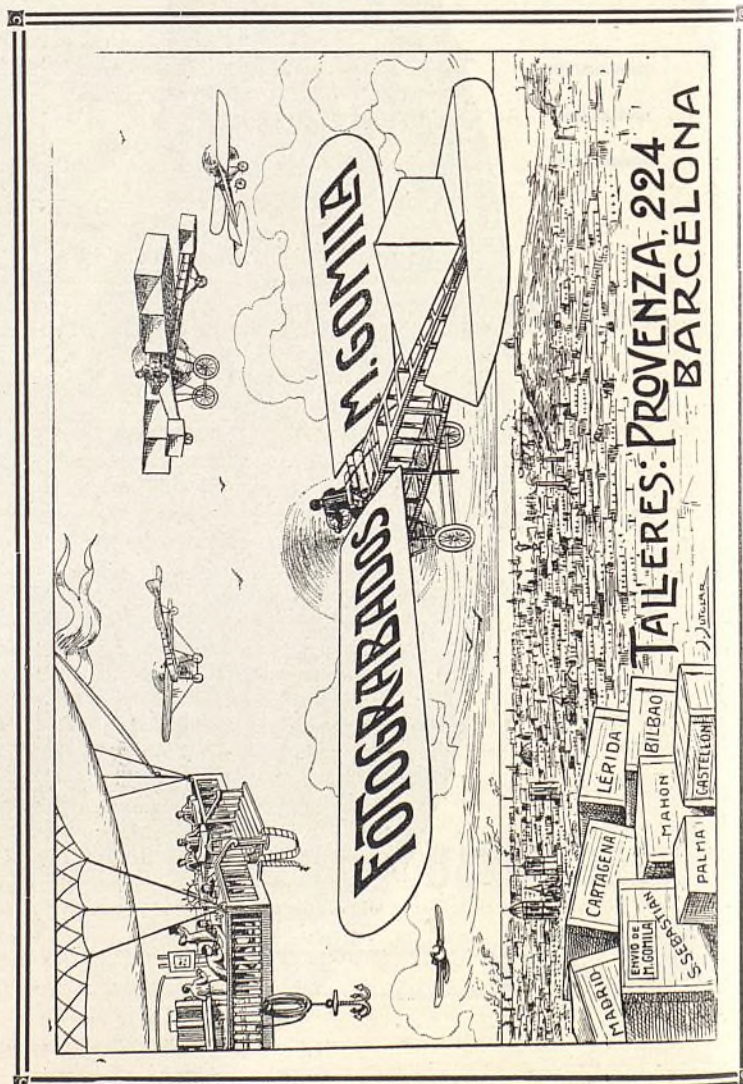
## C. Bonet Durán

INGENIERO INDUSTRIAL

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

BARCELONA

TELÉFONO 1629 — DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: PATENTAL





# S. M. el Rey D. Alfonso XIII, por la aviación

Incansables en nuestros propósitos de difundir los conocimientos de aviación y propagar los rápidos y asombrosos adelantos de la misma por España y América, por medio de AVIACIÓN y de la *Revista de Locomoción Aérea*, después de explorar las opiniones de todas las clases sociales, debemos confesar que hemos tenido muchos desengaños, y, debido á los mismos, en algunas ocasiones hubiéramos ya desistido de nuestros propósitos, si la intensidad de nuestra fe por la aviación, no nos hubiese animado á seguir adelante.

Algo presentíamos, no obstante, en medio de las muchas decepciones que teníamos á cada paso, que nos alentaba á seguir adelante. Vislumbrábamos una esperanza. Nos resistíamos á creer que en España no hubiera alma capaz de sentir, como nosotros, lo grande y transcendental de la aviación en todas sus manifestaciones, tanto presentes como futuras y con poder suficiente para implantarla de una vez, facilitándole todos los elementos necesarios para su desarrollo, y hoy, por fin, llenos de gozo y satisfacción, que no podemos dejar de exteriorizar, hemos de decir á todos,

que la hay, que existe y que está en persona de S. M. el Rey D. Alfonso XIII.

Verdad es que no ignorábamos la mayoría de los españoles, los entusiasmos de don Alfonso por la aviación, toda vez que le hemos visto seguir, con grande interés y atención, todos los principales actos ó acontecimientos que de aviación ha habido en España, después de su viaje á Pau, con el exclusivo objeto de ver volar y conocer el aparato de los hermanos Wright, sentando, con ello, el precedente de ser el primer monarca que vió volar un aeroplano, á parte de sus visitas en algunos aeródromos de Francia; pero, lo que yo ignoraba de S. M. D. Alfonso, es lo que he tenido el alto honor de oír personalmente del mismo, en ocasión de ir á darle las gracias, por haberse dignado suscribirse á AVIACIÓN y á la *Revista de Locomoción Aérea*.

Fe inquebrantable en el porvenir de la aviación, como el más convencido de los inventores; necesidad imprescindible de que el gobierno, cuanto antes, monte en España una escuela ó centro teórico-experimental para estudiar, informar y ensayar todos los inventos ó proyectos de máquinas

para volar, de españoles, con tal de que, á juicio de los que han de informar, reúnan aquéllos alguna probabilidad de éxito; evitar, por todos los medios que se pueda, el que ningún español se vea obligado, por no tener el más pequeño apoyo, á vender las patentes de sus proyectos ó invención al extranjero y dar, en fin, toda clase de facilidades y el mayor apoyo oficial posible á todos los españoles que, de una manera activa, laboren y trabajen por el desarrollo y adelanto de la aviación en España. Esto es lo que siente, lo que desea y lo que ha empezado á iniciar, con el firme propósito de llevarlo á cabo, S. M. D. Alfonso XIII.

No sé yo que ningún monarca ni jefe de Estado, haya hecho manifestaciones tan entusiastas, optimistas, esplicitas y concretas como las mencionadas, y ello ha de traer consigo el mayor impulso y desarrollo de la aviación en España, pues no dudamos que tan augustas iniciativas se verán acogidas y secundadas, no sólo por los gobiernos y las Cámaras, si que también por todos los españoles amantes del progreso, riqueza y prosperidad de España.

J. SARDÁ

## Concurso del Ministerio de la Guerra de Francia

(Continuación de la página 589)

**Pruebas eliminatorias, de velocidad y de altura. — Accidentes. — Muerte de Level. — Decisiones de la Comisión militar. — Triunfo de Weymann sobre «Nieuport». — Pruebas de nuevos concurrentes. — El mal tiempo.**

En el décimo día del concurso, Fischer y Barra efectúan sus pruebas oficiales, segunda y tercera respectivamente, con excelente resultado.

Level, que parte para la primera, aterriza en Neufchatel-sur-Aisne á consecuencia de una avería, y aprovechando la bonanza del tiempo vuelan fuera de concurso Vedrines, con dos pasajeros, sobre *Borel-Morane*; Paulhan, con su triplano, pero rompiendo una biela al aterrizar; Crombez, sobre *Sommer*, efectúa varios vuelos con cuatro y cinco pasajeros, y Breguet ensaya su motor «Salmson», de 100 HP.

Continúa el tiempo primaveral en el siguiente día, aunque sopla el viento con violencia. A pesar de ello, Fischer sale con su *H. Farman*, 100 HP. «Gnôme», y verifica con éxito su tercera prueba, lo propio que Renaux, con su *M. Farman*, 70 HP. Renault, terminando la jornada oficial con el vuelo de Moineau sobre *Bréguet*, realizando su primera prueba.

Hacia el mediodía se cambia el viento y varios pilotos ensayan sus aparatos, entre ellos Ladougue, Weymann, el conde Rohillard, Fischer y Dubreuil; siendo especialmente de notar un espléndido vuelo de Weymann, el cual con su *Nieuport*, 100 HP. «Gnôme», llega al campo de aviación militar, procedente de Mourmelon, en 8 minutos. Este recorrido representa una velocidad de 200 kilómetros por hora, y comprueba el cuidado con que vela por su aparato el vencedor de la «Copa Gordon-Bennet».

Un accidente fortuito se produce al ponerse en marcha el aparato del Conde d'Espel; por haberse olvidado éste de suprimir el contacto, una pala

de la hélice destruyó el muslo del mecánico que no pudo retirarse á tiempo.

Debido al tiempo calmoso, los vuelos dieron comienzo el 12, á primera hora, partiendo Colliex, sobre el *Canard-Voisin*, con dos pasajeros para la segunda prueba, que resulta anulada por haber atravesado con exceso la línea de llegada.

Weymann y Gauguenheim hacen su primera prueba, y Renaux la tercera, todos ellos satisfactoriamente.

De nuevo se distingue Weymann, quien logra verificar las dos pruebas de aterrizaje con éxito, siendo el único que lo ha hecho en el mismo día. Durante siete horas continuas ha dado inequívocas pruebas de ser un hábil piloto, demostrando á la vez las brillantes cualidades del *Nieuport*, por su rapidez en el montaje, desmontaje, arreglo y transporte.

Dábase ya por terminada la jornada cuando vióse á Level que regresaba de un reconocimiento hacia Montcornet, precipitarse desde una altura de 150 metros. Su aparato quedó destruido, y el infeliz aviador sufrió tan graves heridas que, falleció dos días después.

Tras un día de inacción á causa del mal tiempo, continúan el 14 los vuelos oficiales, verificándolos Gauguenheim, por la segunda prueba y Moineau, quien sobre *Bréguet*, 140 HP. sale para Montcornet, deteniéndose, empero, 6 kilómetros antes de llegar á la meta, molestado por la niebla.

Durante la tarde, Barra recorre el trayecto Mourmelon, ida y vuelta, con la carga completa. Bonnier ejecuta bonitos vuelos. Sommer lleva á cuatro pasajeros, dos señoras entre ellos, y Renaux evoluciona con un pasajero y toda la carga reglamentaria. Igualmente vuelan H. Farman, con su biplano de 20 metros; Moineau con un *Bréguet* de 100 HP. llevando á un pasajero también y la carga completa; Gobert, con aparato *Wright*; Labouret, sobre *Astra*, con dos pasajeros, y Leblanc, después de haber recorrido 300 metros y elevarse á 2, desciende bruscamente, y tocando el suelo con el ala izquierda, rompe el tren de aterrizaje.

Interesante fué la prueba del día 15 realizada ante 30,000 espectadores. Weymann efectúa la tercera, con un éxito completo; aterriza en los terrenos labrados, parte de nuevo y vuelve á tomar tierra, demostrando con ello la solidez del tren de aterrizaje de los *Nieuport*. Moineau intenta, sin resultado, la prueba de velocidad con dos pasajeros, viéndose detenido 10 kilómetros antes de llegar al término del trayecto, siendo estos dos los únicos vuelos oficiales.

Por la tarde, como de ordinario, vuelan otros aviadores, ocurriendo un accidente á Gauguenheim; por haberse desprendido la rueda izquierda del chasis el aparato volcó, rompiéndose por completo, sin daño afortunadamente, para el aviador y su mecánico.

Con motivo de las pruebas del concurso se presentaron diversas reclamaciones por parte de los constructores, y reunida la Comisión militar acordó clasificarlas por el siguiente orden:

1.<sup>a</sup> Escalas prohibidas en las pruebas eliminatorias.

2.<sup>a</sup> La prueba de velocidad podrá empezarse de nuevo, á voluntad del concurrente.

3.<sup>a</sup> Supresión del pasaje antes y después de verificarse la prueba de velocidad.

4.<sup>a</sup> Cuando una de las tres eliminatorias haya sido anulada y se haya transportado el aparato por carretera, dicho transporte se considerará como válido.

La Comisión decidió, asimismo, que la prueba para la clasificación tenga lugar en el recorrido de Reims á Amiens y regreso, sorteándose el orden de la salida el 2 del actual y dándose comienzo á ellas el 4.

A bordo de cada aparato se colocarán dos barómetros precintados para comprobar el que la prueba se ha efectuado sin hacer escalas.

Igualmente resolvió la Comisión, que el que haga una partida en falso quede en último lugar, pudiendo ser cruzada la línea de salida por el aire ó rodando por el suelo.

El concurso de velocidad se verificó el 16 por Barra y Renaux sobre *Maurice-Farman*, y por





Prevost y sus dos pasajeros sobre *Deperdussin-Militar*, al emprender el vuelo



Vidart y sus dos pasajeros sobre *Deperdussin*, momentos antes de emprender el vuelo

Weymann sobre *Nieuport*. Los tres han obtenido brillante éxito en dichas pruebas, así como la de aterrizaje en Montcornet, lo propio que Fischer, que la hace por cuarta vez á causa de habersele anulado la anterior.

Calliex sobre *Voisin*, con dos pasajeros, efectúa la primera prueba de aterrizaje en Montcornet, con la carga completa.

Los tiempos oficiales de los núcleos de velocidad entre Reims-Mourmelon-Reims, ó sea en un recorrido de 60 kilómetros, son los siguientes:

Weymann, sobre *Nieuport* - «Gnome», 33 m. 2 s.; velocidad 108'900 kilómetros.

Barra, sobre *Maurice-Farman*, 46 m.; velocidad, 79'800 kilómetros.

Renaux, sobre *Maurice-Farman-Renault*, 1 h. 3 m. 54 s.; velocidad 69 kilómetros.

En la prueba oficial de altura tan sólo Weymann sale airoso. La primera vez llega á 530 metros, en 12 m., y la segunda á 500 metros en 11 m.; mientras que Barra alcanza los 500 metros en 17 m., por lo cual resulta nula su prueba.

Entre los vuelos oficiosos del día, 17 pueden citarse á España sobre *Nieuport*, con un pasajero que efectúa el recorrido Reims-Mourmelon y regreso; el teniente Menard, sobre *Maurice Farman*, que sale para Mourmelon; el teniente Yence que parte para Donai; Franck, sobre *Savary*; Bonnier sobre *Wright*. y Labouret sobre el biplano *Astra*.

A última hora, Moineau verifica la prueba de velocidad Reims-Mourmelon.

Un tiempo soberbio favorece el concurso durante el día 18, verificándose por ello numerosas pruebas oficiales. Después del mediodía el espectáculo que se ofrece á la vista del observador es realmente magnífico, y recuerda los días de los mítines más famosos, cruzándose en el aire monoplanos, biplanos y triplanos á la vez, llegando á contarse hasta el número de doce de ellos.

Fischer sale para la tercera prueba oficial de velocidad á las 8 h. 2 m. 22 s., regresando á las 8 h. 44 m. 55 s.  $\frac{4}{5}$ ; la velocidad fué de 92 kilómetros 300 metros y el tiempo total, 42 m. 32 s. Desde luego corren rumores de que la prueba resultaba nula por el concurso sucesivo de esencia, pero ante el requerimiento y reclamación de Henry Farman, se examinó el depósito, comprobándose entonces que había existido un error en la transmisión de la declaración, por lo cual la prueba era buena.

Renaux ensaya la prueba de altura, sin resultados, pues logra únicamente elevarse á 370 metros en 20 minutos. Bregi sale para la primera prueba de aterrizaje, en Montcornet, sobre el biplano *Bréguet-Gnome*, de 140 HP., deteniéndose á 4 kilómetros de Neuchatel, y repitiendo la prueba por la tarde, con éxito lisonjero, lo propio que Gaubert, sobre biplano *Astra-Wright*, y Frantz sobre *Savary*.

Barra en el concurso de altura se remonta, según el barómetro particular que lleva, á 520 metros en 13 minutos, lo cual no puede ser com-

probado por no funcionar bien el altímetro oficial.

Numerosos fueron también los vuelos realizados á título de ensayo. Por la mañana vuelan Verrept sobre *Bosel-Morane*, Baumier sobre *Goupy*, Frantz sobre *Savary*, Henry Farman con dos pasajeros, Sommer con cinco. Después de mediodía, verificanlo Didier pilotando un *Maurice-Farman* con estabilizador automático Dautre que viene de Meaux, el teniente Camermann, procedente de Mourmelon, lo mismo que Vedrines, el que rompe el ala izquierda de su *Copin* al aterrizar.

Hasta aquí los aeroplanos *Nieuport* y *Farman* desempeñan brillantísimo papel en el concurso. En un vuelo oficial Fischer sobre *Henry Farman*, ha conseguido la altura de 500 metros en 9 m., lo que hace prometer mucho de lo bueno que puede hacer tan hábil piloto y excelente aparato.

Solamente una prueba oficial tiene lugar el día 19 y es la de Fischer que, animado por la verificada el día anterior á título de ensayo, se remonta por dos veces consecutivas á la altura de 500 metros en 11 m. 55 s., terminando con tan bello resultado las pruebas de altitud.

Moineau, intentando dicha prueba, se ve obligado á descender á los 85 metros á causa del fuerte viento. El aparato *Bréguet*, motor «Chenu» 75 HP, pilotado sucesivamente por Bréguet Martín, vuela con la carga reglamentaria, demostrando reunir buenas condiciones. Gabriel Esponet con su *Nieuport*, de dos plazas, habilitado para Escuela, eleva á varios alumnos. Fournier se eleva, á su vez, aterrizando en el aeródromo de Champagne.

El viento, no obstante, ha impedido la salida de bastantes aviadore, defraudando las esperanzas del público que había acudido al campo de aviación.

Amanece el día 20 con un tiempo más bonancible, por lo que á las siete de la mañana empiezan los vuelos oficiales. Verifican la segunda prueba llevando á dos pasajeros y la carga completa, primero Gaubert sobre *Astra-Wright*, y luego Frantz sobre *Savary*, obteniendo ambos favorable resultado.

Para la prueba de altura, Renaux con biplano *Maurice-Farman*, ejecuta brillantemente el primer ensayo, elevándose á 500 metros en 13 m., dejando el segundo para el día siguiente, ante las ráfagas de viento que empiezan á sentirse y que impide á Barra el ascender más de 340 metros en 12 minutos.

Aparte de estos vuelos verifican ensayos, Brégi sobre *Bréguet*, motor «Salmon»; Mahieu sobre *Voisin*, Dubreuil sobre *Hanriot*, con dos pasajeros y carga completa; Prevost sobre *Deperdussin* y Ladougue sobre *Goupy*; continuando por la tarde Goffin sobre triplano *Astra-Wright*, motor «Chenu» 75 HP, el cual eleva al conde de Taulay, realizando vuelos soberbios, y, finalmente, á última hora, llega de Mourmelon, Gougenheim con su *Farman*, completamente reparado de la avería que sufrió el otro día.

En el siguiente, el viento soplando de nuevo con fuerza, impide la continuación de las pruebas oficiales. Sin embargo, Renaux intenta verificar su segunda prueba de altura, subiendo con regularidad hasta 498 metros, pero al llegar á la misma, los 15 minutos habían ya transcurrido; el fracaso ha sido, pues, por dos metros.

La propia prueba intenta realizar Moineau sobre *Bréguet-Gnome*, pero el viento soplando cada vez con mayor violencia, le detiene á los 200 metros. Igual suerte corre Barra con su biplano *Henry-Farman*, á pesar de repetir por segunda vez su intento.

A las siete de la mañana llegó Hermann con su monoplano *Pivot* 70 HP, procedente de Mourmelon, cuyo trayecto hizo en 9 minutos, por llevar, sin duda, el viento de espalda.

A las once sopla éste á la velocidad de 13 metros por segundo, no obstante lo cual, algunos audaces pilotos como Hermann, verifican vuelos bellísimos en plena tempestad; Bonnier sobre *Goupy* y Didier sobre *Maurice-Farman*, con estabilizador «Dautre», absteniéndose los demás aviadores.

Transcurre el día 21 sin poderse efectuar ningún vuelo, y en el siguiente, aun cuando el anemómetro indica que la velocidad del viento es de 10 metros por segundo, Gauguenheim sobre biplano *Henry-Farman*, parte para la primera prueba eliminatoria, sabiéndose pocos minutos después que ha tomado felizmente tierra en Montcornet. Su vuelo, impulsado por un terrible viento, ha sido hecho á la velocidad de más de 100 kilómetros por hora.

La prueba de altura es intentada por Barra, quien se remonta rápidamente hasta 50 metros con su biplano *Maurice-Farman-Renault*, pero después de un atrevido viraje es cogido por un remolino que hace oscilar brutalmente el aparato é impresionando en extremo á los espectadores, aunque, por fin, consigue aterrizar sin contratiempo.

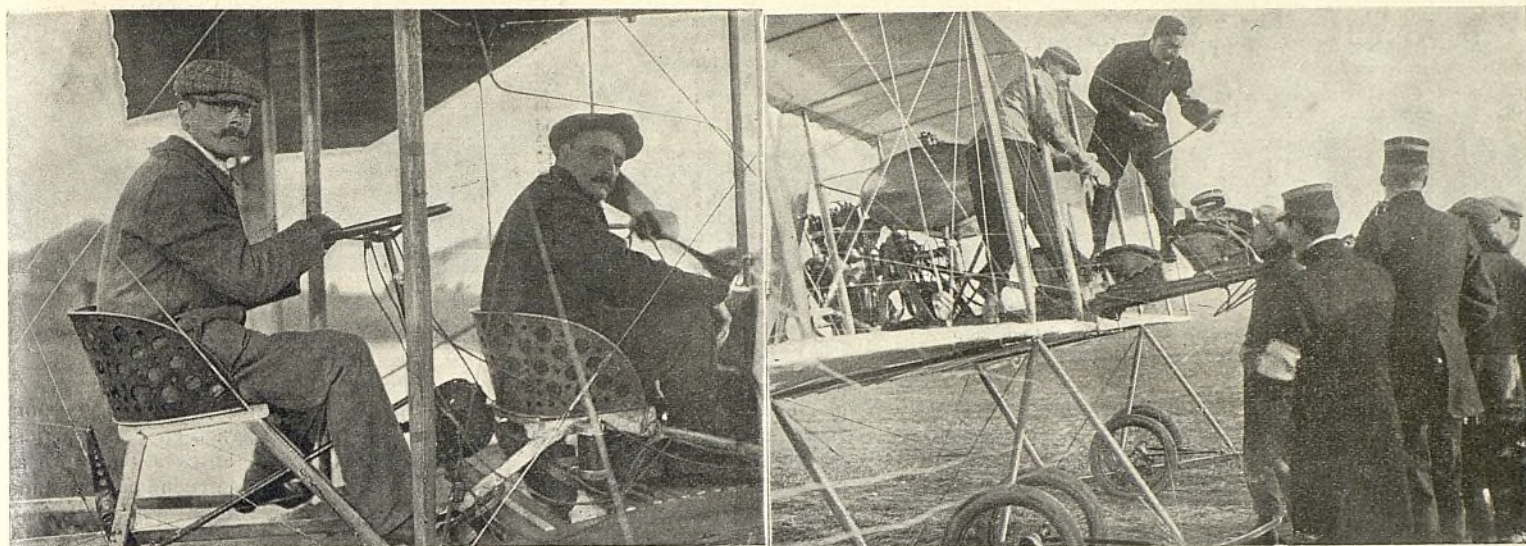
El mal tiempo persiste siendo, en extremo, variable, pues en la misma mañana del día 24, la velocidad del viento oscila de 7 á 16 metros por segundo.

Arrostrando tales variaciones salen varios aparatos: Renaux logra verificar con éxito la segunda prueba de altura. Barra, más desgraciado, no consigue otra cosa que llegar á 100 metros en los 15 minutos reglamentarios. Goffin sale para la prueba de Montcornet descendiendo perfectamente, pero declarándose nula la prueba á causa de no poder reapartir.

Todos los aparatos de Bréguet han salido de sus hangars durante la mañana, siendo de notar la *performance* de Moineau, quien sobre un 130 HP. «Gnome», y con carga completa, ha volado mientras el viento alcanzaba la velocidad de 15 metros por segundo.

Hacia las nueve, Dubreuil sobre monoplano *Hanriot*, se dirigía á Montcornet, cuando decidió aterrizar á los dos kilómetros de la salida, siendo su aparato proyectado con violencia al suelo des-





El aviador Level, muerto durante este concurso á consecuencia de una caída

Concurso del Ministerio de la Guerra de Francia  
Midiendo la cantidad de esencia del depósito de un H. Farman antes de emprender el vuelo para la prueba de aterrisaje

de una altura de 10 metros y rompiéndose un patín, hizo que éste rodase, empero, sin apenas causar daño al aviador, ya que el mismo procedió á su desmontaje.

A las 4 h. 30 m., el audaz Hermann, sobre *Pivoli*, dió dos vueltas al aeródromo, balanceado espantosamente por el viento y llegando á causar verdaderos escalofríos de terror al público.

Nuevas y notables pruebas se esperan por parte de aviadores tan afamados como Vidart que abriga la intención de realizar una proeza con su *Deperdussin-Gnome*. Todos los aparatos están ya dispuestos para ellas y el mal tiempo reinante ha venido de perlas á no pocos constructores, que lo han aprovechado á fin de ponerlos en orden de marcha.

M. ARNAL



## “Aviación” en Madrid

Lo mismo que el periódico se debe á sus lectores, el que emprende una obra se debe á quien ésta interesa, y hoy, vencida la por todos reconocida modestia de nuestro Director, después de reñida lucha, voy á dar á mis lectores algunas noticias que no podrán menos de regocijar á los entusiastas de la aviación.

Todos saben el calvario que venimos sufriendo desde que tres años hace, un hombre lleno de fe en el porvenir de la aviación en el mundo, y con el fin de difundirla en España publicó la *Revista de Locomoción Aérea*, mas, viendo que su tecnicismo no la ponía al alcance de los profanos para quienes es un misterio inexplicable toda esa hermosa serie de tangentes, senos, cosenos y demás geroglíficos, se lanzó, sin reparar en sacrificio de ninguna especie y con el fin de que las nociones de aviación llegaran hasta los más lejanos lugares, á publicar esta revista.

Paralelamente con estos trabajos, llevaba otros aquí en el Madrid oficial. ¡Cuántas amarguras, cuántos desengaños ha sufrido el amigo Sardá! Cuando no era por la inestabilidad de los ministros en España que no obtenía algún resultado práctico, era por falta de consignación en los presupuestos, y muchas, muchísimas veces por indiferencia, por incredulidad, pues quienes

estaban en el poder no creían en el resultado práctico que él veía, y no creían en él porque desconocían el asunto, de lo que no se les puede criticar, pues ninguna obligación tenían de conocerlo.

Pasó el tiempo y vinieron las maniobras militares de 1910 en Francia, precedidas del Circuito del Este, y ya se empezó á ver aquí que no se trataba de una utopía. Llegó mayo y con él Vedrines se nos presentó en Madrid, y ya entonces el Gobierno vió claramente que no era cosa de menosprecio nuestro ideal.

Haciendo una verdadera combinación, el Sr. Ministro de Fomento, D. Rafael Gasset, mando al extranjero cuatro jóvenes ingenieros para que estudiaran los progresos de la aviación. Este fué el primer paso en nuestro país.

El día 30 del pasado septiembre llegó á Madrid nuestro Director con un buen bagaje de decisión y paciencia, dispuesto á reanudar sus gestiones para arrancar á la España oficial de la indiferencia.

Por lo mismo que hasta entonces fueron infructuosas cuantas gestiones había hecho, fué mayor nuestra sorpresa al ver cómo había cambiado la actitud oficial.

Pedimos una entrevista con el señor Presidente del Consejo de Ministros, D. José Canalejas, quien al saber el objeto de la conferencia nos la concedió sin dilación, y comprendiendo lo justo de los razonamientos de nuestro Director, no vaciló en recomendar eficazmente á los ministros de Fomento é Instrucción Pública, nuestra visita.

D. Rafael Gasset, que, como antes digo, ha dado el primer paso mandando al extranjero á cuatro ingenieros, por cuya iniciativa le felicitamos sinceramente, después de oírnos con toda atención, nos expuso su coincidencia de ideas, puesto que en el próximo presupuesto incluirá una cantidad exclusivamente reservada para difundir la aviación y crear una escuela civil de pilotos. Va más allá en su idea D. Rafael Gasset, y es que ha comprendido tan bien la importancia del asunto, que está decidido, y á ello se comprometió solemnemente á dar el apoyo material necesario para ayudar á la aviación industrial en nuestro país, subvencionando á las sociedades ó compañías que se formen para la construcción de aparatos en España, siempre que reúnan las mismas, las garantías necesarias.

El Sr. Ministro de Instrucción Pública, D. Amalio Gimeno, no menos entusiasta que su compañero, nos manifiesta su deci-

dido propósito de proteger cuantas ideas justas se le presenten para la difusión de los estudios de aviación. También él piensa y decidido á ello está, á llevar á los próximos presupuestos cantidad necesaria para este fin.

Por fin, y conocidas las disposiciones de los señores Consejeros, pidió nuestro Director audiencia á Su Majestad, quien tuvo á bien recibirle, teniendo á gala demostrarle lo muy impuesto que del problema está, desde todos puntos de vista, especialmente el técnico, dándole explicaciones y detalles de los diferentes sistemas de aparatos, detalles que sólo un profundo conocedor, como demostró ser él, puede tener.

Profundamente agradecido quedó nuestro Director á los elogios que para sus revistas tuvo Su Majestad, animándole á proseguir en la obra de cultura, que con tanto altruismo viene haciendo.

Decididos estábamos todos en esta Revista á continuar nuestra obra de cultura; pero hoy, después de lo expuesto, el convencimiento del éxito de nuestro Director y amigo es absoluto.

Ya que carecemos de Mecenas en España, ahí tienen los comerciantes é industriales españoles un nuevo filón que explotar, y confiados quedamos en que muy en breve cuando las Repúblicas americanas, á quienes tanto tiene que agradecer esta Revista, se nos dirijan nuevamente en demanda de datos sobre aparatos, podremos darles los de nuestra industria nacional, sin necesidad de recurrir al extranjero.

R. ABELLÓ

Madrid 25 octubre de 1911.

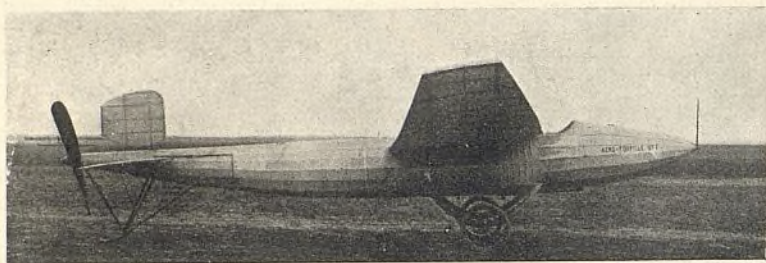


## ¿Qué será la aviación con el tiempo?

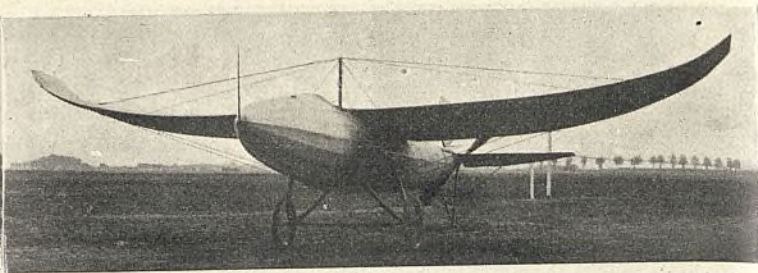
Pocos meses antes de fallecer el célebre Nadar, uno de los principales precursores y el más entusiasta propagandista de la conquista del aire, por lo más pesado que el aire, decía:

«Bastante he repetido que el principio por el cual un cuerpo se eleva en el aire á causa de su pesantez específica, le prohíbe dirigirse contra él. La amplitud de las cu-





El Torpedo aéreo de Paulhan, visto de lado



El torpedo aéreo de Paulhan, visto de frente

biertas presenta al viento un volumen del que se burlará siempre; y si la fuerza de un motor igualase á las de las corrientes de aire, las superficies de los globos, aunque fuesen metálicas como la del globo de Dupuis Delcourt, reventarían entre ambas presiones ».

A continuación Nadar, jefe del grupo que tanto luchó para la conquista del aire por medio de la hélice, recordó el famoso *manifesto* de autolocomoción aérea que lanzó, con sus amigos, en el periódico *La Presse*, en 31 de julio de 1864, la creación de la Sociedad de navegación aérea con aparatos más pesados que el aire y la vana empresa del *Gigante*, construido con el original objeto de obtener con la aerostación los fondos necesarios para las experiencias de aviación.

Después de uno de sus ensayos, recibió Nadar de Víctor Hugo, que entonces se hallaba desterrado en Guernesey, una carta que no se publicó y que ahora Nadar ha ofrecido á Meurice para el Museo de la plaza de los Vosgos, guardando una reproducción fotográfica.

La carta de Víctor Hugo dice así:

« Os aplaudo por la idea y por el acto; sois el hombre que por un objeto científico, con algunos compañeros valerosos y una intrépida compañera, habéis intentado (en 19 de octubre de 1863) una experiencia de las más audaces. El riesgo era soberbio, pero el riesgo es el ejemplo.

« Vuestro intento borra del mapa el bati-burrillo de pueblos despedazados en harapos que se llaman imperios y reinos; y el mapa mundi quedará azul como el mar y como el cielo. Vos produciréis la unidad, que es la armonía y la libertad.

« El globo está juzgado y condenado; pero con una reserva importante, porque cuando preexista la dirección, el globo puede ser útil; y si el viento se encarga del itinerario, si el soplo es el piloto, el globo, por su ligereza específica, es un navío muy conveniente. Lo malo es, que aun después de terminado un viaje, el aerostato ha flotado, pero no navegado; y el que no alberga su motor, es movido, pero no se mueve. La dificultad estriba en moverse por impulso propio.

« Ser arrancado del suelo como una hoja muerta y sentirse arrastrado en un torbellino, no es volar. Se trata de volar y de volar con alas.

« ¿Qué será la navegación aérea? Será la rotura de los lazos que ahogan á la humanidad. El hombre está atado desde hace seis mil años por el corte violento del nudo gordiano, que ha sido hasta ahora el procedimiento bestial y miserable de civilización. Poned al hombre en posesión de la atmósfera y el lazo de las tinieblas se deshará por sí mismo.

« Arminio, libró á la Germania; Pelayo, á España; Wasa, á Suecia; Wáshington, á la América del Norte; Bolívar, á la América del Sur; Botzaris, á la Grecia; Garibaldi, á Italia, y Polonia, en este momento, lucha

por su libertad. Todo esto es grande y hermoso; pero hagamos más, libremos al hombre de su mayor tirano, que es la *pesantez*.

« Sondead la palabra *pesantez* y veréis en ella la causa de las supersticiones y de las vallas.

« La filosofía había llegado á tal reducción de la materia, que decía por boca de Zenón: « ¡Dolor, tú no existes! » Ahora la ciencia va á exclamar: « ¡Pesantez, tú no existes! » Y nada puede haber más grande.

« El hombre perfectible entra en lo desconocido y todos los latidos de nuestro corazón van con él, porque el aire tendrá su Vasco de Gama y será doblado otro Cabo de las Tempestades.

« Los que leáis esto, ¿qué veis al levantar la cabeza? Nubes y aves, que son los dos sistemas en presencia y en plena función: la nube es el globo y el ave es el helicóptero.

« ¿Qué representa la dirección del aerostato? Es la supresión inmediata, absoluta, instantánea, universal, en todas partes y para siempre de las fronteras. Cuando el aduanero de Erquelinés grite: « ¡Alto! que esta es la aduana! », el buque estará una legua más allá, con el límite abolido y destruida toda separación. Esto es el viejo nudo gordiano desatado y la tiranía sin razón de existencia; es la anulación de los ejércitos, de los choques, de las guerras, de las explotaciones, de las servidumbres, de los odios y una colosal revolución pacífica. Es bruscamente, de repente y como una salida de la aurora, la apertura de la caja de los siglos. Es la inmensa realización de la libertad del género humano.

« Una noche, de no recuerdo qué fiesta, paseaba por la Avenida del Observatorio con Arago, el grande é ilustre sabio libre; era en verano y pasó en las nubes, por encima de nuestras cabezas, un globo que acababa de elevarse en el Campo de Marte. era majestuosa su rotundidad, dorada por el sol poniente, y dije á Arago: « Este es el huevo que pasea esperando al ave; pero el ave va dentro y logrará salir ». Arago me cogió ambas manos, fijó en mí sus luminosas pupilas y exclamó: « Ese día, Geo se llamará Demos »; frase profunda, equivalente á decir que toda la Tierra será Democracia.

« La ubicuidad que la prensa realiza por medio del libro, el aeroscafo la realizará para el hombre, puesto que sobre todos los puntos de la Tierra lloverá la civilización.

« Todas las opresiones estarán cerradas por un enrejado tan claro, que será fácil la escapatoria universal; habrá siembra de fraternidad en todas las latitudes, ensayo inmediato de mejoras en todas las zonas é imposición á todos los tartamudeos en los patoás de los idiomas; así como el alambre eléctrico lleva el pensamiento, el navío aéreo llevará á su dueño. Ya no habrá necesidad de cortar istmos, y todas las resistencias, egipcia, turca, china ó inglesa, quedarán disueltas.

« La proscripción no será posible, por que el proscrito penetrará en Francia, descenderá en su jardín, entrará en su casa, abrazará á su madre, estrechará las manos de algunos amigos y remontará; ¡desterrado á la alondra!

« La Tierra, que ha sido hasta ahora la gleba, va á convertirse en la alegría; el siervo languidece, vendido, comprado, encadenado, y el fellah se encorva bajo el palo, pero le cae un hermano de las nubes. ¡Se acabó la esclavitud! La hidra aulla y se arrastra, pero la arrolla ese gran fantasma, vivo, alado y armado, que es la Europa salvando á los otros continentes.

« La locomotora terrestre y marítima abandona sus ruedas y nadaderas, porque el hombre ha encontrado cosa mejor al convertirse en ave; pero en ave que piensa, ó sea, en águila provista de alma.

« Magnífica transfiguración es la anexión de la atmósfera al hombre, porque representa la toma de posesión de su casa por la especie humana y su entrada en los goces del globo, cedido por Dios á la humanidad con la condición del trabajo. Los cuatro elementos de los antiguos nos pertenecerán, puesto que el hombre poseyó al principio la tierra, después adquirió el agua y ahora se apodera del aire; en cuanto al fuego, también está con nosotros desde el primer momento porque es el pensamiento.

« El vasto cielo tan abierto era una puerta cerrada en la que el extenso azul parecía decir: no se entra. La tradición humana, desde Icaro hasta Pilatre de Rosier, refería con espanto la caída de los que habían estrellado su frente contra esta prohibición. El astrónomo triunfaba con su telescopio, mas, para el aeronauta el camino quedaba impracticable; algo del hombre iba hasta los astros, pero nada hasta las nubes y el menor cambio atmosférico dejaba á Newton pensativo. Pues bien, la resistencia de arriba ha sido anulada y se ha descrito el cerrojo del abismo. El hombre irá á todos los puntos donde pueda respirar, á la vida terrestre se ha sumado toda la cantidad de cielo posible y la línea vertical ya es practicable.

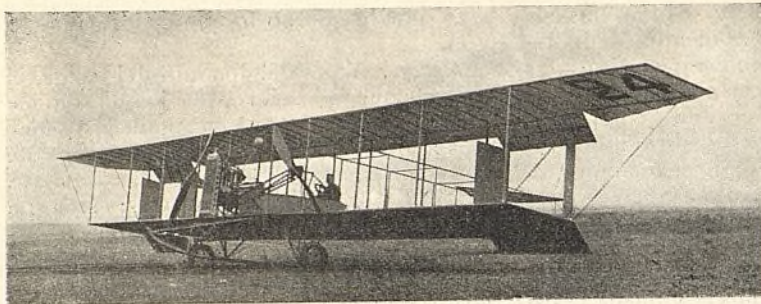
« Los cuentos de Oriente dicen que hay en el cielo una perla oculta é inaccesible; esta perla debe ser sin duda la Atlántida vuelta á encontrar, la paz, la fraternidad, el amor y el divino goce del hombre feliz dentro de la justicia.

« Se os ha acusado de buscar la notoriedad del ruido; y yo creo que buscáis la gloria y que podréis hallarla. Decir que sólo se busca notoriedad es la acusación del silencio contra la palabra, de la sordera contra la elocuencia, de la castración contra la fecundidad, de la nulidad contra la creación, de la envidia contra la obra maestra, del egoísmo contra la buena acción, del silbato contra el clarín y del aborto contra el resultado. Voltaire defendió á Calas por buscar notoriedad; Beccaria denunció la tortura para hacer ruido; Cristóbal Colón al descubrir América, Juan Huss en Cons.

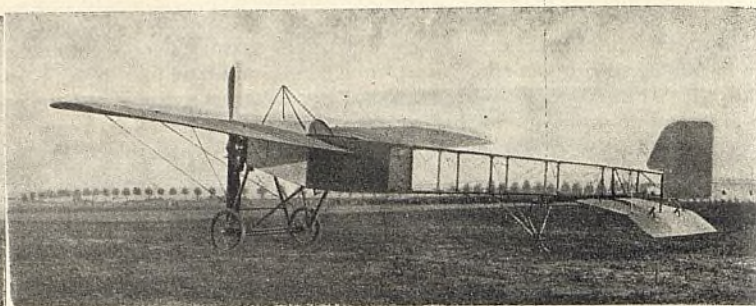








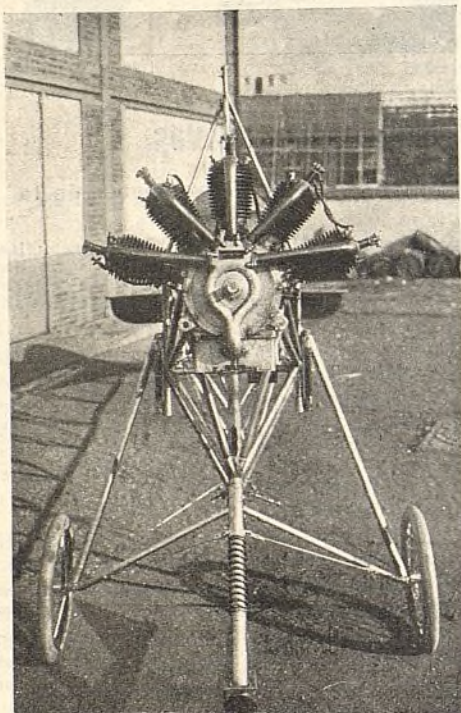
Biplano Savary



Monoplano Sommer

Concurso del Ministerio de la Guerra de Francia

A procurar dicho fin, se han dirigido los esfuerzos de dos entusiastas y modestos jóvenes de esta ciudad, que sin recursos, con escasos conocimientos técnicos, ampliados á costa de pacientes estudios y sacrificios, vienen trabajando por la aviación duran-



Parte delantera del fuselaje del monoplano R. E. P.  
Detalle del motor

te cuatro años con una asiduidad y perseverancia dignas de premio.

Bernal y Mercadé han seguido todos los pasos de la aviación, practicándose en la construcción de modelos, algunos de ellos originales, como fué el que demostraron con pruebas en la galería de máquinas del Parque, y constituyendo, finalmente, uno de tamaño natural, después de enormes sacrificios y utilizando varios materiales que les proporcionó el Ingeniero Sr. Brunet. Dicho aparato estuvo expuesto en el Salón del Teatro Conda, sin que les haya sido posible demostrar su funcionamiento por falta de motor.

Convencidos de que la anhelada solución no estaba precisamente en el hallazgo de un coeficiente determinado, sino en el fondo de teorías nuevas, han encaminado sus trabajos á este objeto, viéndose recompensados por el éxito más lisonjero.

Efectivamente, hoy los Sres. Bernal y Mercadé poseen el secreto de la perfecta estabilidad del aeroplano, de la seguridad más completa del mismo.

El principio en que descansa la nueva teoría es, no solamente científico, sino racional por excelencia, sencillo y claro, fácilmente comprensible á todas las inteligencias. Puede decirse que es casi un axioma, esto es, que una vez anunciado no necesita demostración.

Pero, no satisfechos con ello, han querido los inventores sujetarlo á las pruebas decisivas de la práctica, y han llegado á construir no un juguete, sino un verdadero modelo con todas las reglas y proporciones debidas, pudiendo asegurar, por las pruebas obtenidas de un modo concluyente con el mismo, que dicho modelo al ser ejecutado de tamaño natu-

ral, reunirá idénticas condiciones, lográndose los propios resultados.

Estabilidad lateral y longitudinal perfectas, adquiriéndolas por sí sólo el aparato sin necesidad de recurrir á ningún mecanismo.

Descenso plano vertical, á la velocidad máxima de un metro por segundo, no obstante el poder bajar con más velocidad, igualmente que el verificar los aterrizajes y planeados mucho más factibles con este aparato por imposible la caída de pico, pudiendo efectuarse dicho aterrizaje con motor parado ó en marcha.

Va provisto de un freno en el aire.

Su construcción es mucho más práctica y fuerte que las conocidas hasta la fecha, especialmente el tren de aterrizaje resulta en extremo resistente.

Además, es muy digna de mencionarse y tenerse en cuenta, dado el extraordinario interés que despierta en todas las naciones, el aeroplano considerado como máquina de guerra, las aplicaciones militares de que es susceptible el aparato que nos ocupa, puesto que reúne excelentes condiciones para llevar á bordo un observador, cuyo campo visual no se dificulta por ningún obstáculo, pudiendo trabajar libremente en su sitio y cambiar con el del piloto caso de que este llegase á fatigarse de la dirección del aparato, no obstante los dos únicos movimientos que aquella lleva consigo.

Los efectos resultantes de las anunciadas ventajas pueden resumirse diciendo:

- 1.º La dirección del aparato es sencillísima, estando dotado tan sólo de dos movimientos.
- 2.º No pierde su estabilidad por el peso del motor ni rotura de la hélice.
- 3.º Imposibilidad de sufrir ningún daño el piloto á consecuencia de explosión del motor.
- 4.º Ann en el negado supuesto de inutilizarse la dirección del aparato, no perdería éste nunca su estabilidad, produciéndose el descenso siempre plano y vertical.

Los Sres. Bernal y Mercadé, al visitarnos, nos manifestaron hiciéramos público su descubrimiento, invitando á participar en el mismo á cuantas entidades ó particulares pudiera interesar.

Deseando, pues, construir un aparato de tamaño natural y dedicarse, luego de patentado, á su explota-

ción, los inventores solicitan y admitirían un socio capitalista que les proporcionase medios para ello.

Caso de presentarse un protector en esta forma, se le revelaría el secreto del invento y mostraría el modelo construido, realizando las oportunas pruebas, contrayendo, empero, el compromiso el que ofreciese aportar capital para la proyectada empresa de explotación que, de reunir el aparato las cualidades que se han declarado, á su propio juicio y al de los peritos que se nombrasen, se obligaba á hacer efectiva su oferta de aportación y en el caso contrario se relevaba de todo compromiso, aunque siempre guardando la debida reserva.

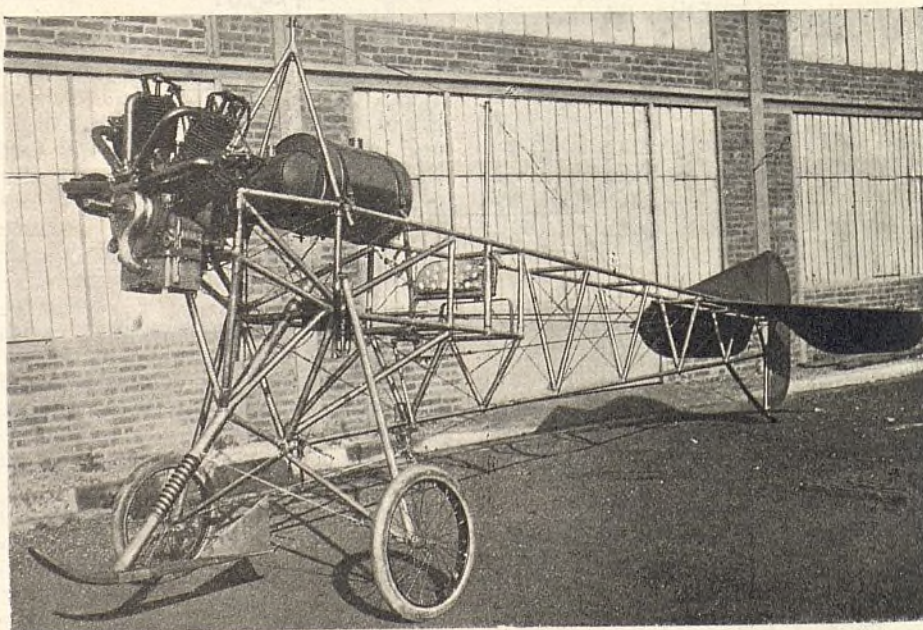
Estimamos muy atendibles las razones que obligan á los Sres. Bernal y Mercadé á guardar silencio respecto al principio en que se apoya su nueva teoría de estabilidad, que, repetimos, no está automáticamente sujeta á ningún mecanismo, no se funda en efectos giroscópicos desechados por su complicación, ni tampoco en la estabilidad por diferenciales, ni mucho menos por el paracaídas, cuyos efectos cuando llega á funcionar son el de disminuir la velocidad del descenso, los equilibradores automáticos, ó tantos otros dispositivos como se han inventado sin llegar á prevalecer ninguno. No es nada de eso. Es, sencillamente, la estabilidad *per se*; la estabilidad natural del aeroplano en el aire, como la que tiene el barco en el agua.

En la construcción actual de los aeroplanos existe una causa que origina los accidentes que lamentamos todos los días, independiente de la voluntad y de la inteligencia del piloto.

La estabilidad en la aviación debía, pues, obtenerse por un medio mucho más sencillo que todos los estudiados hasta el día, transformando la locomoción aérea actual merced á nuevos principios.

Es de esperar que los laudables esfuerzos de los jóvenes inventores Sres. Bernal y Mercadé serán bien acogidos, dispensándoles la justa protección de que son dignos, evitando, quizás, que invento de tal cuantía, de cuya certitud es muy fácil convencerse, pase las fronteras vecinas y acreciente el progreso de la aviación extranjera.

MARIO ARNAL



Fuselaje del monoplano R. E. P. Detalle de la forma en que va colocado el motor



# DE TODAS PARTES

## ESPAÑA

### Un nuevo piloto español

El día 20 de octubre será para la aviación española una fecha memorable, de grato recuerdo para muchos, amargo para otros.

D. José González Camó (l'aviateur Camó), cruzó Madrid desde el Palacio de Oriente á la Puerta de Alcalá.

¿Quién es este señor González Camó? Pues el

El vuelo del día 20 es una demostración plena y patente de que el Reglamento de Cuatro Vientos se debe modificar con urgencia.

El piloto Camó ha sido solicitado y requerido por un oficial de ingenieros, no de caballería, para aprender, bajo su dirección, el manejo del *Deperdussin*, y este oficial, como su futuro profesor, tampoco es piloto de dirigible ni motociclista.

La prueba más fehaciente de la justicia de mis críticas es el vuelo del 20 de este mes, ni combi-

con él, desde alturas progresivas hasta 100 metros; c) vuelos con vientos de 5 metros SO. y mayores, con lastre; d) vuelos con pasajeros, en alguno de los cuales se hagan descensos sin motor, de 100 metros como mínimo; e) vuelos de más de dos horas, sin escala, en los alrededores del aeródromo, con pasajero, sin exigir altura mínima.

Una vez cumplidas estas condiciones sufrirán las pruebas de examen siguientes:

1.ª Vuelo considerando el aeroplano en servicio de estafeta, haciendo un recorrido de más de 60 kilómetros en dirección recta, con escala en un punto previamente designado, sin fijar altura máxima y regreso al punto de partida en las mismas condiciones. Ambos viajes se harán con pasajeros, á no ser que expresamente se ordene lo contrario.

2.ª Viaje siguiendo un itinerario fijado de antemano en circuito cerrado de desarrollo poligonal, no inferior á 100 kilómetros, sin escala, á más de 300 metros de altura sobre el terreno y con pasajero.

Es asimismo la voluntad de S. M. que la comisión de experiencias estudie con urgencia el reglamento por que ha de regirse el personal de aviadores y el de la Escuela militar de Aviación, y que en el primer proyecto de presupuesto que se redacte figure el crédito necesario para el establecimiento de esta Escuela.

\*\*\*

**En Logroño.** — El día 21 del corriente debíá efectuar vuelos en dicha capital el aviador Weiss.

A las cuatro de la tarde emprendió el vuelo, pero cuando se hallaba á 4 ó 5 metros del suelo, se apercibió de que el motor no funcionaba con regularidad y, por consiguiente, no pudo elevarse. Al aterrizar y cuando se hallaba solamente á 4 metros del suelo, al querer salvar una acequia, tropezó el patín de la cola con uno de los alambres que servían de valla al campo de experiencias, por lo que el aparato se inclinó del lado izquierdo, cayendo pesadamente al suelo, quedando el aparato inservible, pues se le rompió el aparato de aterrizaje, la hélice y gran parte del fuselaje. Por este motivo han quedado aplazadas

piloto Camó, queridos lectores, es un distinguido capitán de... caballería que ha obtenido su *brevet* en la «Escuela Deperdussin de Reims». En agosto ingresó y á mediados de septiembre pasó las pruebas de su *brevet*.

Este capitán de caballería es uno de los varios oficiales españoles que han ido al extranjero, pagándose los estudios de su pecunio.

Incorporado á la Escuela superior de Guerra, no al Parque Aerostático, estaba en un importante trabajo, encargado por sus profesores, cuando Védres vino de París. Germinó en su cerebro la idea de ser piloto con este viaje, pues ni un solo vuelo de Védres pudo ver, por causa del trabajo que le ocupaba.

Llegaron las vacaciones, pidió un permiso de dos meses, y después de realizar, por unas cuantas pesetas, una propiedad suya, muy chiquitica, allá en Caspe, marchó á Reims y se inscribió en la «Escuela Deperdussin».

Al mes, nos llega á Madrid con un monoplano *Deperdussin*, tipo militar, y á los pocos días se vieron los madrileños sorprendidos por el ruido de un motor en el aire, viendo que, á muy poca altura cruzaba, un aeroplano. Una vez conseguido su propósito de no pasar desapercibido, se remontó, alcanzando una altura entre 300 y 400 metros.

Ignorante el público de la presencia de un monoplano en Cuatro Vientos, creyó era uno de los aparatos de dicha Escuela, pero á las pocas horas los periódicos de la noche los desengañaban.

Este aviador es el primero que ha cruzado Madrid por su centro y, á mi entender, ha ganado la copa Avial.

Este vuelo se comenta por sí solo, tiene enseñanzas muy tristes, y confirma mis escritos.

El primer oficial del ejército español que ha cruzado Madrid, ni es piloto de esférico ni motociclista y, por consiguiente, no es alumno de Cuatro Vientos.

Quiero hacer constar, una vez más, que lo anterior no es censura para esos modestos y distinguidos pilotos de Cuatro Vientos; me consta que son capaces de hacer otro tanto y que si no lo hacen es por un lastre muy grande que les impide remontarse. Pues bien, por patriotismo, es necesario, preciso, que se suprima ese lastre, por quien tiene facultad para ello.

nada podía dársele con mayor rapidez.

Para terminar, un buen apretón de manos al capitán González Camó.

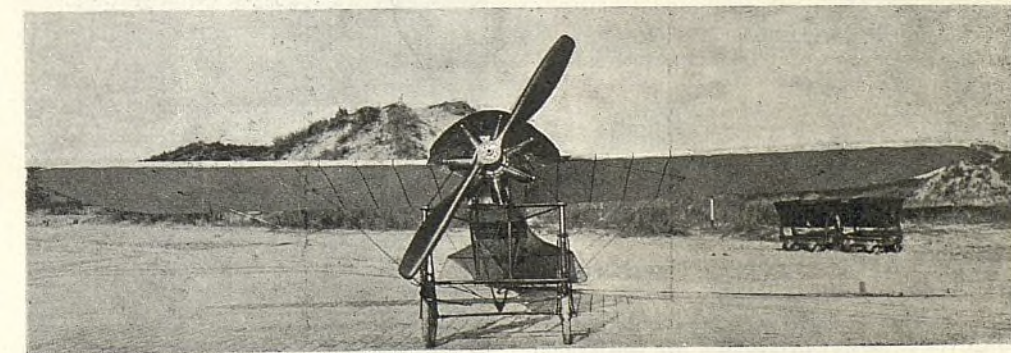
Madrid 22 de octubre de 1911.

R. ABELLÓ

\*\*\*

**Aviación militar.** — El *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* del 28 de octubre último publica una Real orden sobre las condiciones que han de reunir los oficiales que soliciten asistir á las prácticas de aviación militar, haciendo algunas aclaraciones al articulado del Reglamento.

Los conocimientos teóricos se demostrarán por medio de una conferencia oral ó escrita, dada por cada alumno antes de la obtención del título de piloto. Si algún oficial poseyera este título de la Federación Aeronáutica Internacional, que-



El nuevo monoplano Blériot tipo de carreras, visto de frente

dará dispensado de seguir el curso en la Escuela militar de aviación, pero tendrá que hacer las pruebas que la comisión de experiencias juzgue necesarias para revalidar su título.

El art. 13 queda derogado y substituído por el siguiente: «Una vez terminados los exámenes, los pilotos aviadores seguirán perfeccionándose en los vuelos, y los que tengan mayores aptitudes se prepararán para el examen superior, en el que será condición precisa ser piloto militar de globo esférico y haber hecho los siguientes vuelos: a) con lastre, figurando un pasajero; b) descenso sin motor, primero sin lastre y después

indefinidamente las pruebas de aviación en Logroño.

\*\*\*

**Vuelo sobre Madrid.** — El día 20 del corriente, á las cuatro y media de la tarde, presenciaron los habitantes de la Corte el hermoso espectáculo que ofrecía el vuelo de un *Deperdussin* sobre la ciudad.

El capitán de caballería, D. José González Camó, que hace unas tres semanas regresó de Francia, en donde adquirió la práctica en el manejo del monoplano *Deperdussin*, efectuó un vuelo, en el que demostró las excelentes aptitudes que posee para



esta clase de locomoción. Pasó sobre Madrid en dos direcciones distintas y á distintas alturas. Primeramente pasó á poca altura sobre las casas, á fin de que los transeúntes aperebieran el ruido del motor, elevándose rápidamente,



Nuestros aviadores

M. Menéndez, ingeniero, que está haciendo prácticas de aviación en la Escuela Deperdussin, subvencionado por el Ministerio de Fomento.

sacudido por fuertes ráfagas de viento, tomando la dirección de Cuatro Vientos, en donde aterrizó felizmente.

El aparato que tripulaba era un *Deperdussin*, 50 HP. Se propone el Sr. González Camo familiarizar á nuestros pilotos en el manejo del monoplano, puesto que, hasta ahora, todos los aparatos de la Escuela de Cuatro Vientos son biplanos.

\*\*\*

**Aviación en Málaga.** — Por fin se ha constituido en Málaga el Comité organizador del «Raid Málaga-Algeciras-Ceuta-Táger». El día 21 del corriente, á las cinco de la tarde, se constituyó dicho Comité en el domicilio de la Cámara de Comercio, bajo la presidencia del Sr. Ponce de León. En esta sesión dicho Sr. Ponce de León dió cuenta del éxito de sus trabajos cerca del Gobierno, para obtener de éste una subvención; el Gobierno se dignó conceder la cantidad de 30,000 pesetas. Se dió cuenta, además, del estado actual de fondos. El presupuesto del Certamen asciende á 150,000 pesetas, descompuestas en la siguiente forma: 117,000 para premios á los aviadores, seguros de los mismos y transporte de aparatos, y 35,000 para los demás gastos de organización de la fiesta.

El Comité cuenta con 82,000 pesetas entre la consignación oficial y la ofrecida por el Ayuntamiento de Ceuta y otras ciudades. La suscripción de particulares asciende ya á 25,000 pesetas, además falta la suscripción de Algeciras, Tánger y Tetuán.

Es digno de todo elogio el interés que por esta fiesta ha demostrado el Excmo. Sr. Marqués de Larios y del Sr. Ruiz Gutiérrez, pues que con sus donativos y trabajos personales, han conseguido que este *raid* sea esté en vías de ser un hecho.

### FRANCIA

**Un bonito raid de Sommer.** — Continuando Sommer los interesantes ensayos que realiza con motivo del Concurso militar de aviación, el 18 del próximo pasado mes, efectuó el raid Reims-Mourmelon-Reims en 55 minutos llevando á seis pasajeros, á saber: Mlle. Maruingt (67 Kg.), Kimmmerling (87), Croniez (68), Bordier (60), Brocart (72), Molla (86). En junto más de media tonelada de peso útil elevado, pues, además, llevaba 80 litros de esencia y 20 de aceite.

\*\*\*

**Monumento á la memoria de Chavez.** — La Asociación de Amigos de los antiguos discípulos

de la Escuela de Electricidad y Mecánica industrial, inauguró, hace pocos días, bajo la presidencia del Ministro de Comercio y de la Industria, un busto del malogrado Chavez, en recuerdo de la trágica travesía de los Alpes, emplazándolo en el gran patio de la Escuela, de donde fué antiguo discípulo aquel valiente piloto.

\*\*\*

**El premio del Blanco-Aéreo de Michelin.** — Ha sido definitivamente adoptado por la comisión de aviación el reglamento de la gran prueba de lanzamiento de proyectiles, creada por MM. Michelin con laudables fines.

El actual reglamento se refiere únicamente al primer premio de 50,000 francos, esperándose, para la confección del otro, los resultados que se obtengan de las primeras experiencias.

Las inscripciones se han declarado abiertas de un modo oficial y los primeros ensayos tendrán lugar en este propio mes, sobre un terreno militar de vastas dimensiones, que seguramente será el de Chalons.

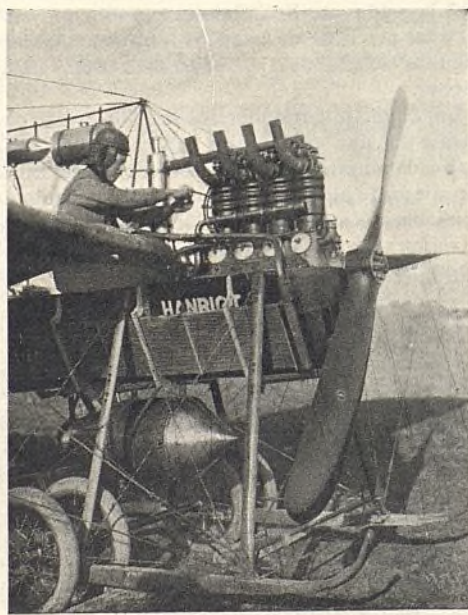
El Reglamento general está concebido en estos términos:

Artículo 1.º Cuatro premios llamados «Prix de l'Aere Cible Michelin», formando un total de 150,000 francos ofrecidos por MM. Michelin, serán adjudicados en 1912 y 1913 á razón de 75,000 francos por año.

Art. 2.º Un premio de 50,000 francos será adjudicado al concurrente que, á bordo de un aparato de aviación, compuesto exclusivamente de elementos más pesados que el aire, antes del 16 de agosto de 1912, efectuando un solo vuelo y desde una altura de 200 metros como mínima, lance 15 proyectiles y coloque el mayor número de ellos en un círculo trazado en el suelo de 10 metros de radio.

Art. 3.º En igual fecha se adjudicará un premio de 25,000 francos al que cumpla las condiciones á establecer después de haberse ejecutado los primeros tiros del premio de 50,000 francos.

Art. 4.º Los premios no adjudicados en la



Concurso del Ministerio de la Guerra de Francia. Detalles del aparato de aterrisaje y del motor «Clerget» en el monoplano *Henriot*.

precitada fecha del 16 de agosto de 1912, se reservarán para el siguiente año.

Art. 5.º Antes de la repetida de 16 de agosto de 1912, la Comisión de aviación del «Aero Club de Francia» fijará los reglamentos, por los cuales deberá regirse la adjudicación de premios para el año 1913.

Sigue á este reglamento el especialmente detallado para el premio de 50,000 francos, precisando la forma con que debe practicarse el lanzamiento de proyectiles, las condiciones del

mismo y la clasificación de sus resultados para la debida adjudicación del premio.

\*\*\*

**Nueva Escuela de Aviación.** — Ante la gran afluencia de alumnos que concurren á la Escuela



Concurso del Ministerio de la Guerra de Francia. Parte delantera del biplano *Bréguet* con el motor y juego de demultiplicación.

de Aviación de Sommer, éste háse visto obligado á abrir otra, situándola casi á las mismas puertas de París, en la Vidamée. La dirección se confiará al piloto Edouard Martin, y los clientes de dicha Escuela podrán, desde luego, disponer de dos biplanos y un monoplano, así como utilizar los talleres de reparación.

El vasto aeródromo servirá, no solamente para la enseñanza, si que también para dar pasés á cuantas personas deseen iniciarse en las delicias de las excursiones aéreas.

\*\*\*

**Aeroplano escoltando al Presidente de la República.** — El aviador Brindejonc des Moulinos, verificó el 22 del próximo pasado mes de octubre un soberbio vuelo de Grissoles á Nerac sobre *Morane-Saulnier*, 50 HP «Gnome», volando á 1,000 metros de altura y cubriendo el trayecto indicado de 105 kilómetros en 1 h. 7 m.

Momentos después llegó M. Fallières, dando entonces el piloto la vuelta á Nerac por dos veces y á poca altura para escoltar al tren presidencial, á cuyo lado fué volando durante varios kilómetros, saludado por el Presidente que le seguía con la vista desde la portezuela. Luego de haber virado en Mezin y acompañado el cortejo hasta Loupillon, Brindejonc, regresó á Nerac, aterrizando con vuelo plano en el campo de football de aquella población.

\*\*\*

**Recepción de aparatos militares.** — Ocho aparatos militares, de una plaza, *Blériot*, tipo XI, han sido entregados á la Comisión militar permanente. Con viento y lluvia se probaron cuatro de ellos, respondiendo admirablemente á las condiciones requeridas, no obstante el viento y lluvia que desfavoreció las pruebas de recepción.

\*\*\*

**Nuevos viajes del senador Reymond.** — Decididamente, el senador Reymond va aficionándose y tomando confianza por las grandes excursiones aéreas, gracias á su monoplano *Blériot-Gnome*.

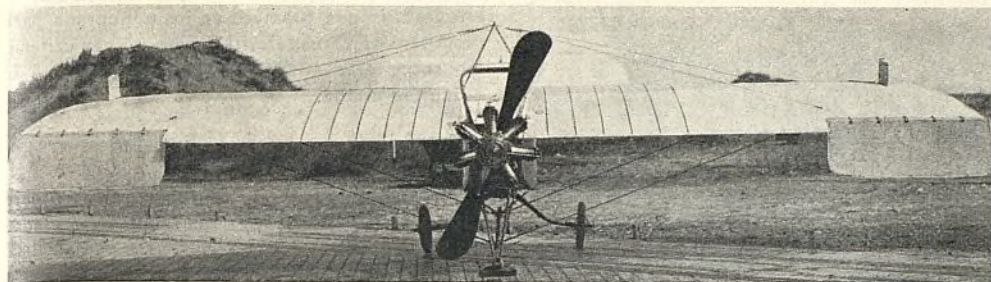
Por dos veces consecutivas se ha trasladado, por la vía aérea, desde París á su circunscripción del Loire. El 23 del último mes sale del aeródromo de Bautheon, á las 8 h. 40 m., llegando á Nevers á las 12, y después de emprender nuevamente el vuelo á las 2 h. 40 aterrizó á las 4 h. 45 sin novedad en el aeródromo de Blériot de Etampes. En junto un viaje de 400 kilómetros. El viento sudoeste que soplabá durante el mismo le hizo apartar, en ocasiones, del camino directo.



El senador Raymond es presidente del grupo parlamentario de la aviación y miembro del Jurado del Concurso de Reims. No hay, pues, que decir que llenará el cometido de sus dobles funciones con perfecto conocimiento de causa.

\*\*\*

**Cartografía aeronáutica.** — Preocúpase actualmente el «Aero Club de Francia» de la publicación de una carta aeronáutica y, á este efecto,



Vista posterior del Canard Blériot

ha redactado un minucioso cuestionario de preguntas á las que deberán contestar los viajeros del aire.

Figuran en el mismo una porción de cuestiones referentes á los medios de orientación por los signos más visibles y característicos de los poblados que se tengan que recorrer, expresándose, á este fin, los árboles que bordean los caminos, bosques, viñas, ferrocarriles de doble vía, sencilla ó de tranvía; construcciones aisladas ó agrupadas; cursos de ríos, estanques, lagos y marismas; grandes explotaciones industriales, metalúrgicas y agrícolas; localidades habitadas, villas, pueblos y aldeas; accidentes del suelo, valles, llanuras, montes, etc.; carreteras, lugares peligrosos para aterrizar, como canteras, precipicios, excavaciones, viñas, etc.

También indicarán los aviadores los sitios apropiados para verificar aterrizajes, máxime cuando en el país escaseen los terrenos, y harán, á la vez, cuantas observaciones y críticas se les ocurran para la mejor inteligencia de los signos indicadores de las cartas aéreas.

\*\*\*

**Un dato del Concurso de motores de aviación.** — En el laboratorio del «A. C. F.» y organizado por la Liga Nacional Aérea, se ha verificado un concurso para motores de aviación. Sujeto á prueba durante los días 16 y 17 de octubre, el motor «Labor-Aviation» sufrió los dos ensayos de cinco horas de continuo funcionamiento sin ningún contratiempo.

La potencia media desarrollada durante estos dos ensayos fué de 74 caballos.

El consumo específico de esencia fué de 276 gramos por caballo-hora y la del aceite para el engrasado, de 33 gramos también por caballo-hora.

Y la potencia de dicho motor evaluada en kilogramos de conformidad con las prescripciones del reglamento arrojó un total de 4'237 Kg. por caballo.

\*\*\*

**El sucesor del general Roques.** — Han circulado persistentes rumores de que el inspector permanente de la aeronáutica militar sería nombrado general en Jefe de la región de París, preguntándose si el general Roques, el creador de la aviación militar podría, á la vez, desempeñar los dos cargos.

En el caso, pues, poco probable, de que el general Roques tuviera que separarse de la inspección general de la aeronáutica, se indica como á sucesor suyo al coronel Hirschauer.

## ITALIA

**Milán-Turín-Milán.** — Las sociedades de aviación de Turín y de Milán, han organizado para los días 29, 30 y 31 del pasado, un gran raid de

aviación en el recorrido Milán-Turín-Milán, reservado para los aviadores italianos, y con 30,000 francos de premios.

Los concursantes debieron efectuar la etapa Milán-Turín, el 29 del pasado, partiendo del aeródromo del Taliedo, cerca de Milán. La llegada tendrá lugar en el campo de aviación de Mirafiori, en donde se debió organizar un día de vuelos para el día 30.

La segunda etapa Turín-Milán, ha debido correrse el día 31, partiendo del aeródromo de Mirafiori y llegando al de Taliedo.

El comité de Turín se compone de los señores Gath-Goria, Verona, y del ingeniero Barossi.

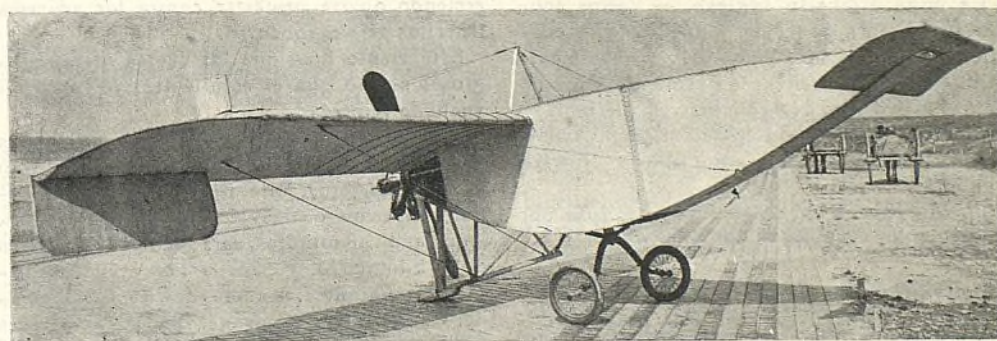
Los inscritos son: Manisero (*Blériot*), Eros (*Farman*), Verona (*Blériot*), Maffei (*Blériot*), Gino (*Deperdussin*).

Esta primera manifestación de la aviación italiana está reservada solamente á los concurrentes italianos. Los premios son los siguientes: 12,000 francos; 8,000 francos; 4,000 francos. Además: medallas de oro de los ministros de la Guerra, de Agricultura, de Correos y Telégrafos, de la Sociedad de Aviación, de la Municipalidad de Milán, etc.

El ministro de Correos y Telégrafos ha autorizado el correo aéreo. Las cartas serán franqueadas con un sello especial y confiadas á los aviadores.

\*\*\*

**El raid Foligno-Perugia.** — Felizmente se llevó á cabo, hace algunos días, el raid entre es-



Vista anterior del Canard Blériot

tas dos poblaciones italianas, en el que tomaron parte Verona sobre *Blériot*, Deroy sobre *Farman* y Maffei sobre *Blériot*, venciendo este último, que empleó 22 minutos para recorrer los 30 kilómetros de distancia. La fiesta resultó interesantísima, habiendo acudido en gran número los espectadores de las provincias de Umbria y Las Marcas. A Verona se le confió un paquete de correspondencia consistente en tarjetas postales alusivas á la aviación.

\*\*\*

**La flota aérea militar italiana en Trípoli.** — Por orden del Ministerio de la Guerra, la Escuela Militar de Aviación de Somma (Lombardo), preparó una escuadrilla aérea compuesta de ocho monoplanos y dos biplanos, con todo el material

de recambio necesario, para ser expedida á Nápoles y de allí á Trípoli.

\*\*\*

**Nuevos pilotos aviadores.** — El 12 de octubre tomó su título de piloto el alumno Rinaldo Pasquali, de la escuela de Cameri (Novara), con un biplano *Farman*, y el día 14 lo obtuvo Mauricio Ramassotti en el Aeródromo de Mirafiori en Turín.

\*\*\*

**La travesía de los Apeninos.** — Finalmente tuvo lugar el 20 de octubre la tan esperada partida para el raid Bolonia-Florenia, que cumplieron el aviador Le Lasseur y el barón Gastone Della Noce, como pasajero. El tiempo era espléndido; el aparato, un *Blériot* con motor «Gnome» 50 HP, se elevó rápidamente á unos 800 metros y atravesó con toda felicidad los Apeninos por la línea de Castiglione de Pepoli-Prato, tomando tierra en el Campo de Marte, de Florenia, después de una hora y media de viaje.

\*\*\*

**El primer vuelo de guerra.** — La aplicación de los aeroplanos á las operaciones militares, que tanto ha preocupado la atención general, ha sido puesta en práctica por primera vez en la ocupación de Trípoli por el ejército italiano, con resultados altamente satisfactorios.

El día 23 de octubre, los capitanes Piazza y Moizo, pilotando, respectivamente, un *Blériot* y un *Nieuport*, hicieron aprovechados vuelos de exploración en las líneas del enemigo. Partieron con vuelo alto y seguro hacia Bumeliana, pasando sobre las tropas y trincheras de las avanzadas, en medio de un entusiasmo indescriptible. Exploraron el lugar donde ocurrió el último encuentro entre la infantería italiana y el *Culuk* turco, no encontrando al enemigo hasta Agezia, á 13 Km. de los fuertes de Trípoli, descubriendo los cuatro campamentos turcos, uno de ellos con una enorme tienda apostada entre las palmeras, que debía pertenecer al general ó jefe de las fuerzas otomanas.

Al regresar los aviadores á las filas italianas, observaron que un destacamento de caballería turca se dirigía contra las avanzadas, llegando á tiempo de frustrar la sorpresa, pues, pudieron precisar el camino que seguía el enemigo y la fuerza de que disponía.

## INGLATERRA

**Regreso de Moorhouse á Huntington por vía aérea.** — Moorhouse regresó de Brooklands á Huntington por vía aérea. Partió el día 10 del pasado por la tarde, se vió obligado á tomar tierra en Cambridge, en donde pasó la noche, acabando el viaje al día siguiente por la mañana.



Este aviador, con su aeroplano maravilló á cuantos le vieron volar en Brooklands, y sus viajes, que marcan sus debuts en la aviación, son muy notables.

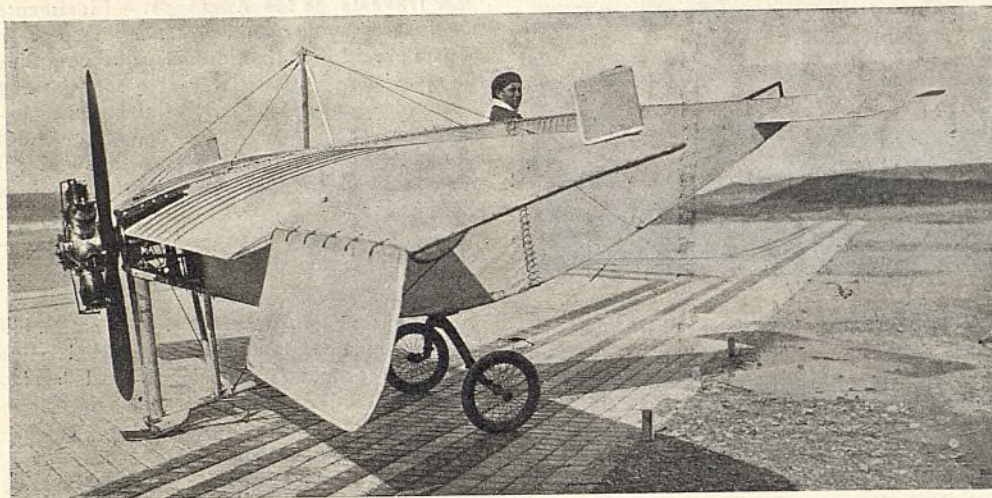
El mismo día partió Hamel para Hardelot, cerca de Boulogne, á donde fué para hacerse cargo de un *Blériot* 70 HP. para llevarlo á Londres por vía aérea en cuanto el tiempo se lo permita.

El día 12 partió Hamel de Hardelot con el aeroplano de que había venido á hacerse cargo, y á

El premio es de 10,000 francos y la copa es del aviador que cubra más rápidamente uno de los circuitos indicados; en la inteligencia de que el aparato debe ser de construcción inglesa en todas sus partes.

\*\*\*

**Correo aéreo.** — Para continuar las experiencias de servicios postales aéreos, emprendidos en este Reino, el aviador W. B. R. Moorhouse partió, el 15 del pasado, del aeródromo de Nort-



El Canard Blériot: Dispositivo del motor y la hélice

la una de la tarde, á pesar de la niebla, este aviador atravesó la Mancha, orientándose con la brújula. Ninguno de los vigías apostados á lo largo de la costa inglesa para telegrafiar participando su paso, apercibió al aviador, á consecuencia de la niebla. Hamel volaba á 2,000 metros de altura, y á las tres y veinte minutos descendió en Maistone, á 80 kilómetros de Londres, para hacerse cargo de su situación exacta, después de lo cual y viendo que todo marchaba bien, se dirigió al Támesis, atravesó Londres, volando por encima del río hasta el extremo oeste, dirigiéndose luego al norte. Como la niebla era muy espesa, descendió de nuevo para recorrer el sitio, resultando ser Wembley distante 5 kilómetros de Hendon, por lo que decidió acabar el viaje al día siguiente.

\*\*\*

**La copa Michelin inglesa.** — Varios concursantes van á ponerse en línea para la copa Michelin inglesa, cuyo poseedor es actualmente S. F. Cody, quien en 11 de septiembre pasado cubrió la distancia de 130 millas en 3 h. 6 m.

Los concursantes son Ronald Kango, Astley, Cecil Pashley, Gordon England y Howard Pixton.

El año pasado esta copa fué ya ganada por Cody con un vuelo de 313 kilómetros.

\*\*\*

**Convaleciente.** — Recordarán nuestros lectores que en los primeros días del ensayo de correo aéreo entre Hendon y Windsor, el aviador Hubert resultó gravemente herido á consecuencia de una caída; pues bien, resulta que dicho aviador está ya mucho mejor de su estado y se halla convaleciente en Saint-Mary's Hospital Paddington.

\*\*\*

**La 2.ª copa Michelin Inglesa.** — Inglaterra tiene dos copas Michelin, una cuyo plazo expiró en 31 del pasado mes y la otra que terminó en 15 del mismo mes y para la que estaban inscritos Raynam, Kemps, Cody, Pashley, Astley, Pixton, Longstaffe.

El trayecto es un «cross-country» de 125 millas y los concursantes podían escoger una de los siguientes circuitos:

Hendon, Bedford, Huntingdon, Cambridge, ó bien Amersbury, Swindon, Henley, Alton ó también Brooklands, Sohreham, Winchester, ó, finalmente, Laffan, Andover, Reading. Hendon, Brooklands.

hamton para trasladarse á Hendón. con algunas balijas de cartas, las cuales, á su inmediata llegada, fueron entregadas á la Administración de Correos.

El aeroplano usado por el aviador es el monoplano *Blériot* con que Beaumont ganó el premio de 10,000 libras esterlinas.

## AUSTRIA

**Mitín de Aviación.** — Continuando las notas empezadas en nuestro número anterior referentes á la semana de aviación organizada en Wiener-Neustadt cerca de Viena, diremos que el día 4 una multitud enorme atraída por la espléndidez del tiempo se trasladó al aeródromo. Al medio día el aire estaba todavía en calma, pero, á la 1 de la tarde empezó á soplar el viento, pareciendo quería protestar contra los aparatos inscritos para el concurso.

Este viento hizo que los vuelos fueran peligrosos por lo que el comité decidió aplazar el vuelo de velocidad.

A pesar de ello, con una audacia increíble, los aviadores ejecutaron varios vuelos, Bier voló con dos pasajeros, Mlle. Bretschneider y M. Papoutschek volaron de Wiener-Neustadt á Viena, empleando 18 minutos para recorrer el trayecto de 42 kilómetros, y para la ida y vuelta solamente 30 minutos, esto da idea de la violencia del viento. Luego el coronel Bier voló dos veces hasta Neunkirchen y regresó en 20 minutos, recorrido 32 kilómetros. El coronel Blaschke voló hasta Viena y regresó, y el coronel Miller hasta Fischansend y regresó, 2 h. y 3 m.

Nada extraordinario se efectuó como vuelos durante los demás días. He aquí la distribución de los premios.

Premio de altura Bier, aeroplano *Etrich* 2,300 metros; Widmer, aeroplano *Blériot* á 1,700 metros.

Premio de duración con pasajero; Illner, aparato *Etrich*, 4. h. 5 m. 5 s.; Warchalowski, biplano 3 h. 17 m. 20 s.

Premio de Cross-Country: Stanger, aeroplano *Etrich*, cuatro veces Neutkirchen y regresó. Miller cinco veces el mismo recorrido.

\*\*\*

**Record de altura con dos pasajeros.** — Nos dicen de Viena que la Comisión aeronáutica no ha tomado decisión alguna todavía, referente á la tentativa del teniente Bier en Wiener-Neustadt, durante el curso de la cual batió el record del mundo de altura con dos pasajeros, elevándose á 1,200 metros, que pertenecía al aviador francés Moineau con 876 metros. La dificultad para la decisión obedece á que uno de los pasajeros no pesaba 75 kilogramos. Esta objeción no debería ser obstáculo para la homologación del hermoso record de Bier, puesto que aun no se ha recibido en el «Aero Club de Francia», contestación de todos los clubs á los que se había propuesto la adopción de un peso mínimo de 75 kilogramos por pasajero en los concursos para records. Por consiguiente, como no hay criterio fijo sobre el particular no puede oponerse la dificultad citada.

## SUIZA

**Mitín de Avenches.** — El tiempo no favoreció á los organizadores; sin embargo, los espectadores se han dado por satisfechos, pues no han visto defraudadas sus esperanzas.

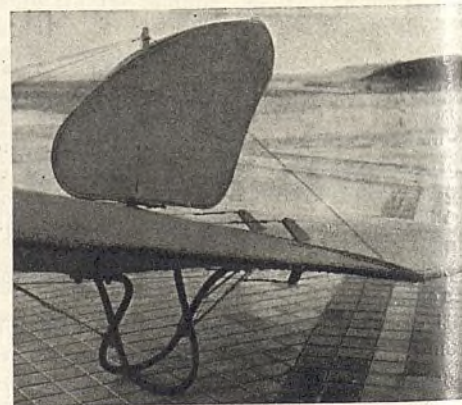
El día 8 de octubre se presentó con cielo brumoso, lo que no es bastante á intimidar al culto pueblo suizo, que acude á ráfagas, según van llegando los trenes, al aeródromo, y las caravanas y grupos que llegan por las carreteras y caminos, procedentes de los próximos pueblecillos.

Los aparatos de los cinco aviadores se encuentran sobre la pista: el biplano de Durafour, el monoplano de Grandjean, el biplano de Failloubaz, *Blériot* de Wyss y el *Morane* de Taddeoli.

El primero en emprender el vuelo es Durafour, y después de una vuelta de pista se dirige á Avenches. Pasa por encima la ciudad por tres veces para optar al premio de las damas, y permanece en el aire durante veinte minutos á gran altura.

Grandjean, que ha emprendido la marcha algunos minutos más tarde, entusiasma al público con sus virajes ceñidos y rápidos y sus vuelos á pico sobre los espectadores, que huyen asustados en todas direcciones. Toma tierra al cabo de quince minutos, siendo ovacionado delirantemente.

Llega el turno á Wyss y á Taddeoli, que dan cada uno una magnífica vuelta de pista. Failloubaz no consigue despegar, su motor no funciona bien.



Detalle de la cola del nuevo monoplano Blériot tipo de carreras

Durafour efectúa un segundo vuelo á 500 metros de altura, y empieza una prueba para el «Premio de las Damas», que gana con un vuelo de veinticinco minutos. Hay que advertir que la primera tentativa no fué hecha en el plazo previsto.

A las 4 vuelve á partir Grandjean, que permanece en el aire hasta que la lluvia le obliga á descender, terminando el primer día de vuelos.

**RESULTADOS.** — Durafour se adjudica el premio de primera partida: 200 francos, el premio de las damas de Avenches y la totalización.

El lunes fué más propicio para los vuelos; no vino la lluvia á turbar esta fiesta sportiva, aunque el cielo permaneció encapotado. Los aviadores



aprovecharon la calma reinante para efectuar numerosos vuelos.

Grandjean es el primero en lanzarse al aire. Ejecuta vuelos sucesivos de 10, 19, 5, 10 y 7 minutos, los cuales resultan verdaderos ejercicios acrobáticos. Lánzase al aire seguidamente Dura-four, que vuela por tres veces consecutivas durante 18, 11 y 31 minutos respectivamente. En el último vuelo alcanzó la altura de 700 metros, oficialmente controlada.

Taddeoli y Wyss vuelan durante algunos minutos.

Dura-four es el que mayores y más premios se ha atribuido, y son los siguientes: premio del Consejo Federal, totalización de los dos días, 500 francos. Premio del record de altura, 500. Premio de las damas de Avenches por volar por tres veces por encima de la ciudad en vuelo de 20 minutos, 200. Premio de la primera partida, primer día, 100. Premio del « Club Suizo de Aviación », por la mayor duración caba día, 150. Segundo premio de los mecánicos por haber partido cinco veces, 60.

Grandjean gana el premio de la primera partida del segundo día, 100 francos, y el primer premio de los mecánicos, 70 (partió ocho veces); segundo premio de totalización.

\*\*\*

**Una recompensa á Grandjean.** — A este aviador le ha sido concedido un premio ó regalo por el Consejo de Estado del Vaud, consistente en un magnífico cronómetro de oro y tres monedas de 100 francos,

El Prefecto de Avenches es quien le entregó el regalo motivado por haber sido el primer aviador que ha atravesado el lago de Neuchatel en un aparato de construcción nacional y del país.

\*\*\*

**Nuevo aviador suizo.** — Se llama Parmelin y ha obtenido el título de piloto en la escuela Deperdussin, en Etampes.

Para que se comprenda con qué facilidad maneja el aparato este aviador, diremos solamente que, con motivo de las pruebas del *brévet*, ejecutó ocho veces el viraje en forma de 8 en el espacio de ocho minutos.

El ejemplo de su amigo Vidart fué lo que le condujo á la aviación.

\*\*\*

**Fiestas de aviación en Berna.** — Días 14, 15, y 16 de octubre. — Los aviadores inscritos eran: 1.º Dura-four, dos biplanos *Failloubaz*. — 2.º René Grandjean, monoplano de su construcción. — 3.º Taddeoli, monoplano *Morane*. — 4.º H. Schmid, monoplano *Sommer*. — 5.º P. Wyss, monoplano *Blériot*.

**PRIMER DÍA.** — El tiempo magnífico á desear. Empiezan los vuelos, siendo Grandjean quien primero se lanza al espacio, en el que permanece durante unos once minutos. En seguida se eleva Schmid, quien vuela durante treinta y un minutos. Siguen luego Dura-four, Wyss y Taddeoli con cortos vuelos.

A las 4'40 vuelve á emprender el vuelo Schmid, pero al efectuar la segunda vuelta á la pista el aparato empezó á cabecear, acabando por caer de pico al suelo desde una altura de 50 metros aproximadamente. En el momento en que el aparato tocó el suelo levantóse una enorme llama; el depósito de esencia había hecho explosión y el aparato empezó á arder. Llegaron los socorros inmediatamente, pero no á tiempo para impedir que el cuerpo del desgraciado Schmid fuera carbonizado.

Abrióse una información inmediatamente para averiguar las posibles causas del accidente, la cual resultará, como de costumbre, perfectamente inútil, por lo difíciles de averiguar que resultan los motivos de estas desgracias.

El examen medical ha dado por resultado la comprobación de la fractura del cráneo, que motivó la muerte instantánea, de modo que cuando el infeliz fué pasto de las llamas había ya dejado de existir.

Las averiguaciones á que nos hemos referido sobre las posibles causas de la caída serán todavía más difíciles, á consecuencia de la destrucción del aparato por las llamas.

Sin embargo, ha podido comprobarse que los alambres de los timones estaba intactos, así como el travesañ-pedal que los accionaba.

Según Failloubaz, la causa fué un golpe de viento brusco ó una falsa maniobra. Análogo accidente le ocurrió á él en las grandes maniobras, con la sola diferencia de que él tuvo la suerte de encontrarse á mayor altura que Schmid y pudo levantar y dominar al aparato, pues tenía debajo de sí espacio suficiente, mientras que Schmid no ha tenido tiempo siquiera de iniciar la maniobra salvadora.

Schmid tenía 32 años, estaba casado y era autor de una numerosa y menuda prole. Había obtenido el título de piloto en el « Aero-Club Suizo », y tenía reputación de piloto hábil y atrevido. Su cuerpo fué llevado á Zurich.

El Comité de organización izó una bandera negra en el extremo del mástil de señales, para indicar al público la catástrofe ocurrida.

**SEGUNDO DÍA.** — Taddeoli ha tenido desgracia, pues no ha podido realizar más que un vuelo de corta duración. Grandjean voló cuatro minutos y Wyss un minuto. ¿Estarían bajo la influencia del recuerdo de la muerte de Schmid?

Dura-four salvó la situación ejecutando una hermosa serie de vuelos, partiendo y tomando tierra con una maestría incomparable.

Practicóse una colecta, entre los asistentes á la fiesta, á favor de los cinco hijos del malogrado aviador, obteniéndose un magnífico resultado que, unido al premio de prtida ofrecido por Dura-four, aliviará, ya que no remediará, la triste situación de estos pobres huérfanos y de su madre.

**TERCER DÍA.** — No pudo efectuarse vuelo alguno á causa del fuerte viento, y es de lamentar, pues en este día los aviadores debían efectuar varios reconocimientos y tareas militares.

Con motivo del accidente de Schmid, llamaremos la atención de los organizadores sobre la forma de proporcionar y la calidad de la esencia que necesitan los aviadores; deben proporcionárseles en bidones precintados, no en un barril, como ocurrió en Berna.

## ALEMANIA

**La semana de Luxemburgo.** — El Aero-club luxemburgués, organizó una semana de aviación, con el concurso de Luxemburgo-Attractions, que se ha celebrado en la capital del Gran Ducado.

El día 6 del pasado se trasladaron ya al campo de aviación, por la vía aérea, los aviadores belgas, Alfredo Lanser y Félix Lamblotte, siendo los primeros aeroplanos que han pasado en pleno vuelo la frontera luxemburguesa.

Lamblotte llevaba como á pasajero á su compatriota Ferdy-Wagner.

El día 8 comenzó esta fiesta amenizada por los acordes de la Armonia Mercier. Alfredo Lanser con monoplano *Deperdussin*, efectuó cuatro vuelos de 6, 9, 7 y 7 minutos, respectivamente. Félix Lamblotte, con biplano *Farman*, efectuó otros vuelos de 8, 7, 6 y 6 minutos, llevando como pasajero, sucesivamente, á Ferdy Wagner, Henri Staar, al ingeniero alemán Hermann-Kreuser, y, finalmente, el hijo de M. Charles Bettendorf. Gran número de pasajeros se han inscripto para estos vuelos.

El viento un tanto fuerte que reinó durante el segundo día, no permitió más que dos salidas: Alfredo Lanser, efectuó un vuelo de altura; Félix Lamblotte, hizo un vuelo de duración.

El tercer día, Lamblotte parte con su compatriota Delaloup, como pasajero, y Lanser efectúa un vuelo de altura.

En el espacio de dos horas, ejecutan cuatro vuelos cada uno. Para terminar, Lanser ejecutó un gran vuelo circular alrededor de la ciudad á una altura de 500 metros. Lamblotte lleva como

pasajeros á MM. Dohmen, Brann, y al anochecer elevóse con Mlle. Camile Herz. Para este último vuelo tuvieron que encenderse fogatas para señalar el terreno.

\*\*\*

**La muerte de Dax.** — El aviador Dax, alumno de Deperdussin en Reims, murió á mediados del pasado octubre, en un rincón de el erial de Luneburg, en la región de Soltan. Cayó con su aparato, siendo sepultado por éste, no siendo encontrado hasta el día siguiente. El erial de Luneburg, el Sahara de Alemania, una vasta llanura cubierta de brezos, de enmedio de la cual emergen algunos abedules, y grupos de enebros, algunos de los cuales datan quizás de la época de Carlomagno. Son gigantescos. Cruzada en algunos sitios de barrancos, raramente se encuentra alguna corriente de agua. Los pueblos son excesivamente raros; cada 10 y 15 kilómetros, se encuentra una alquería cuyos habitantes que no saben ni siquiera hablar, en estas soledades han perdido incluso el hábito de ello.

Dax había intentado atravesar este desierto sin dunas. Cuando fué descubierto estaba muerto. ¿Cuánto tiempo sufrió? Nadie puede saberlo; en este país no hay noción del tiempo. Se perdían en conjeturas sobre la manera como se habría producido el accidente, cuando, por fin, encontré á un indígena que lo vió caer desde lejos y lo ha contado en esta forma:

« Dax volaba de cara á sol poniente, á causa del deslumbramiento no vió una línea de pinos que bordeaban el camino; cuando se apercibió, era demasiado tarde; viró á la derecha demasiado corto y ceñido y su aparato volcó ».

He aquí todo lo que ha podido sacarse de este hombre. Vió caer este gran pájaro, pero ni siquiera tuvo la curiosidad de aproximarse para verlo.

\*\*\*

**Aviación militar.** — Decíamos en uno de nuestros números últimos, que Alemania iba adelantando poco á poco sus trabajos en aviación militar. En efecto, se están ya terminando los hangars y las instalaciones del aeródromo de Dantzig, que será especialmente destinado á los aviadores, oficiales de marina. Su superficie es de 800 hectáreas y está muy bien emplazado. Su dirección correrá á cargo del Inspector de Marina M. Lierve, y los vuelos y ensayos deben haber empezado ya.

\*\*\*

**Aeronáutica Militar.** — La administración militar alemana ha creado un tercer batallón aerostático anexo á la guarnición de Colonia. Se compone provisionalmente de cuatro oficiales, veintidós suboficiales y doscientos hombres. Antes de dos años el efectivo se elevará á cuatrocientos hombres. El batallón estará alojado en un cuartel especial construido, al efecto, en los alrededores de la nave ó hangar de los dirigibles.

De momento el hangar no cubre más que un *Gross* y un *Parseval*, pero á primeros de este mes debe recibir un nuevo *Zeppelin* militar el *L. Z. IX*, que ha sido recibido definitivamente por el Ministerio de la Guerra, después de haber permanecido en el aire durante veinte horas. En cuanto llegue este dirigible, los tres globos empezarán sus maniobras.

## HOLANDA

**Aviadores condecorados.** — Los aviadores militares que tomaron parte en las maniobras de septiembre en Holanda, han sido recompensados por el Gobierno de S. M. la Reina Guillermina. Han sido nombrados Caballeros con espada, de la orden real Orange-Nassau. Estos aviadores son MM. Marius Van Meel, soldado; K. H. Bakker, sargento; J. Labouchère, segundo teniente de la reserva de húsares, y H. Poorten, segundo teniente de artillería colonial.

## ESTADOS UNIDOS

**Caída mortal.** — Un telegrama de Savannah (Georgia), anuncia que Eugenio Ely, murió e



día 19, en el aeródromo de Macon, situado á tres millas de Jefferson (Georgia).

Este aviador había efectuado una serie de vuelos y un largo vuelo de altura, cuando de repente el aparato volcóse y cayó de una altura de 150 pies, con la rapidez del rayo, aplastándose con ruido atronador en el lindero del campo. El aviador quedó muerto en el acto.

Era uno de los más reputados aviadores americanos. El es quien realizó las experiencias de aterrizar sobre el puente de un navío partiendo de tierra, y desde encima del agua.

\*\*\*

**El descubrimiento de los Wright.** — He aquí algunas noticias que nos llegan por correo procedentes de los Estados Unidos, referentes al nuevo descubrimiento de los hermanos americanos:

«El anuncio del descubrimiento del vuelo planeado ó *storm flight* (vuelo de tempestad), en aeroplano, no es ninguna afirmación concreta de uno de los hermanos Wright «apóstoles del saber, que viven y trabajan solamente para el bien de la humanidad», según enfática expresión de un diario del Oeste. La noticia proviene, más bien, de alguna indiscreción de los que les rodean, la cual ha permitido á varios reporters seguir á Orville á North Carolina, en una llanura denominada Kitty Hawk, el sitio mismo en que los mismos aviadores hicieron sus famosas primeras experiencias.

De lo que se ha visto y sabido hasta el momento actual (estas noticias son de fecha 30 de septiembre) resulta que, dos camiones han conducido maderas, viveres, herramientas, y una caja de grandes dimensiones que verosimilmente debe contener el *planeur*. Los hermanos Wright, según su costumbre, evitan con urbanidad, toda pregunta. De buena tinta se que tienen intención de efectuar sus experiencias á suficiente distancia de las miradas indiscretas.

Evidentemente se trata de un aparato perfeccionado por Wilbur, desde hace tres años y con el que debe poder, sin recurrir á impulso alguno mecánico, progresar en las capas atmosféricas, como las gaviotas, goelands, albatros, etc., y algunas aves de tierra, como el águila, el gavilán, el gerifalte, etc. Hemos oído á Wilbur, por dos veces diferentes, una vez aquí á su regreso de Francia, y otra en Dayton, declarar que el aparato actual, biplano ó monoplano, accionado por una ó varias hélices, no constituía ni de mucho la solución del problema, y no era más que un medio de utilizar las superficies sustentadoras. Bien claramente explicó á sus atentos oyentes que un día no lejano podría, ya variando el ángulo de incidencia de los planos, ya desplazando en conjunto la máquina, por un procedimiento todavía desconocido, mantenerse á una altura cualquiera, mientras durara el movimiento del aire.

Las gentes de aquí, que son autoridad en aviación (y son á millones), aseguran que el nuevo *planeur* (si es que lo hay), es un gigantesco monoplano.

\*\*\*

**Primer ensayo de los Wright.** — En 16 del pasado mes empezaron en la colina n.º 13, cerca de Manteo, en donde se encuentran los Wright, las experiencias del nuevo aparato.

Alexandre, O'gilvie y Lorin Wright, han lanzado el aparato que piloteaba su hermano Orville.

Efectuáronse cuatro vuelos sucesivos.

El primero de 85 metros. resultó bien; vuelto á su punto de partida el aparato, se efectuó otro de 120 metros, que también dió buen resultado. Por tercera vez lanzóse Orville, y recorrió 180 metros; finalmente, otro vuelo acompañado de un viraje, cerró esta serie de primeras experiencias.

El aeroplano *planeur* no tenía, naturalmente, motor alguno.

Al día siguiente se efectúan nuevas pruebas;

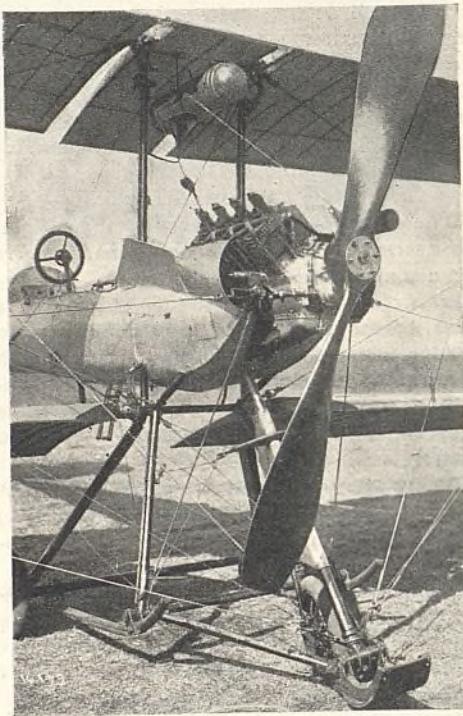
durante el curso de las cuales Orville Wright se ha elevado 30 pies más que el día anterior; la distancia recorrida ha sido de 200 yardas, y el aparato ha permanecido inmóvil en el aire durante 28 segundos.

Prosiguense las experiencias el día 19, resultando que Orville permanece con su *planeur*, quieto en el aire durante 1 m. 15 s. batiendo su anterior record.

Al tomar tierra, como el viento soplaba á razón de 35 millas por hora, rompió una ala, si bien el aparato no sufrió daños de mayor cuantía.

El día 20 lo emplearon los Wright en reparar las averías del *planeur*.

Según parece, los hermanos Wright tienen también su dispositivo ó aparato estabilizador automático, que han mejorado en estos últimos tiempos, permitiendo al aeroplano mantenerse inmóvil en el aire: este nuevo aparato fué colo-



Detalles de la hélice y motor «Rénault» del biplano Bréguet

cado en el aparato de experiencias para su ensayo.

Desde luego que los Wright se niegan á dar detalle alguno de su estabilizador, que, á juzgar por las noticias que llegan, han sido sus ensayos perfectamente concluyentes; según declaración de Orville, espera poder demostrar la posibilidad de un vuelo de una milla, con un *planeur* sin motor. Preguntado si creía poder planear sobre un sitio determinado con fuerte viento de frente, mediante el nuevo aparato que él y su hermano han inventado, declaró:

«Esperamos no marcharnos de aquí sin demostrar que se puede mantener un *planeur* en una posición determinada durante cinco minutos y más».

Aunque, como decimos, se niegan á dar detalles de su aparato estabilizador, se dice que un péndulo colocado en la parte inferior del aparato accionará las aletas extra del alabeamiento de las alas. De esta manera, si un aeroplano perdiera su equilibrio, el estabilizador volvería al aparato á un plano equilibrado.

Es muy posible que se realicen experiencias con otra invención de los hermanos americanos, patentada en Francia, en 1907, y en la que se emplea el aire comprimido.

La última noticia que hasta nosotros llega, referente á las experiencias que nos ocupan es de que Orville ha permanecido en el aire con su *planeur* durante 9 m. 46 s., durante una tempe-

tad, y con viento de 50 millas por hora, elevándose á una altura de 80 metros aproximadamente, el espacio recorrido fué de 225 metros.

Tendremos al corriente á nuestros lectores de cuantas experiencias se vayan realizando.

## MARRUECOS

**En Oujda.** — El aviador Servies ha efectuado un reconocimiento en el curso de unas maniobras. Partió á las 7 y media y se dirigió hacia el suroeste. pasó por encima del campo de batalla de Issy, llegando, al poco rato, á los montes de El-Anin-Ferak región sumamente accidentada. La atraviesa valientemente por encima de una cumbre de 1,180 metros de altura. Al cabo de media hora, en un desfiladero, cerca de Sidi-Abdalá, descubre al partido enemigo, compuesto de artillería, infantería y caballería; regresando inmediatamente al campamento. El coronel Henris ha felicitado vivamente á Servies por lo bien que ha cumplido su cometido y la seguridad con que ha efectuado su viaje.

No contento con esta hazaña el aviador Servies, no descansa y cada día ejecuta nuevos vuelos en Oujda, elevándose á 1,200 metros de altura unas veces, otras evolucionando por encima de los montes Beni-Suassen y efectuando reconocimientos durante las maniobras militares. Sus vuelos producen en los indígenas una impresión extraordinaria. Servies ha sido recibido por el pachá y las altas personalidades, y felicitado y agasajado por el general Lhabit y el coronel Henrys, jefes de las tropas de ocupación.

Terminó la serie de sus vuelos en esta ciudad con un paseo por encima de ella, paseo que duró unos 20 minutos.

Todas las azoteas y terrados estaban atestadas de curiosos y admiradores. Entre los más entusiastas de la aviación figuran los legionarios que han adornado con flores y banderas el aparato *Deperdussin* antes de emprender el vuelo; luego los seis supervivientes del combate de El-Aluana han nombrado á Servies cabo honorario de la 22ª compañía del 1.º extranjero. El capitán de la compañía ha confirmado en su grado á Servies.

## TRIPOLI

**Aviación militar.** — El día 14 fueron remitidos á Trípoli los dirigibles militares números 2 y 3, así como cuatro aeroplanos militares con once aviadores á las órdenes del capitán Piazza.

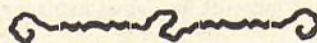
Estos aeroplanos y dirigibles están destinados á las próximas operaciones al interior.

En el número de estos aviadores se encuentran los tenientes Gavotti, de Rada, Roberti, Prossi, que tomaron parte en el primer circuito aéreo italiano (Bolonía-Venecia-Rimini-Bolonía), con lo que excusado es decir que están perfectamente entrenados y en forma para emprender sus vuelos.

\*\*\*

**La guerra turco-italiana.** — El 22 del pasado mes, el capitán de artillería M. Piazza, jefe de los once aviadores que se encuentran en operaciones en el teatro de la guerra turco-italiana, efectuó su primer vuelo en aeroplano *Blériot*, pasando primero por encima de la ciudad y dirigiéndose luego á Zangour, siguiendo la costa. Volvió atrás, pasando por el desierto y llegando hasta Taamanca, á 20 kilómetros de Trípoli, recorriendo en junto un centenar de kilómetros, á una altura media de 400 metros.

Las impresiones de este oficial son que el vuelo por encima del desierto se verifica con una regularidad y estabilidad perfectas, apenas turbadas cuando el aparato pasa por encima de un oasis. De este reconocimiento resultó que no se vieron trazas del ejército enemigo en todo el trayecto recorrido.







REPRESENTANTE EN BARCELONA  
**DAMIAN MARTÍ**  
 CALLE CASANOVA, N° 48, 1.º — Teléfono 26-23

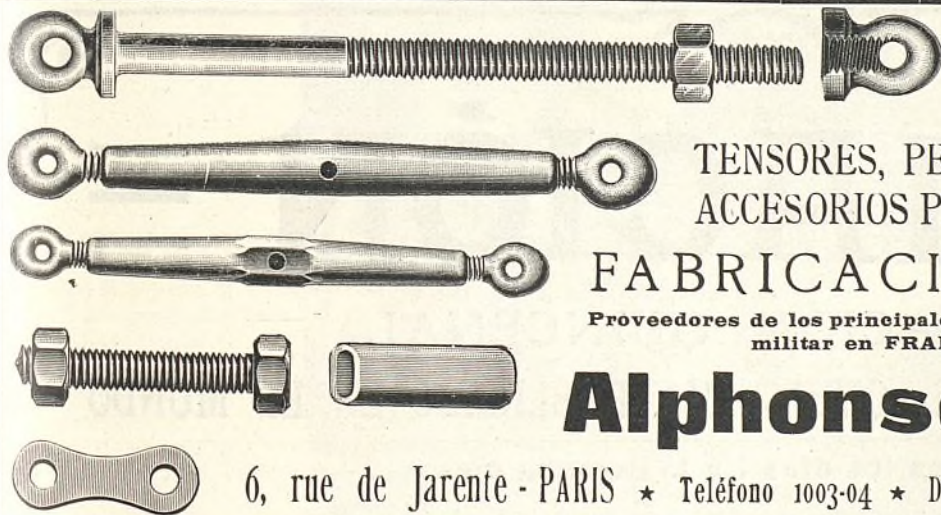
## Modelos de aeroplanos

Ensembles, tensores, costillas, cojinetes de bolas; sueltos y con gancho para motor á goma; hélices de todas marcas en madera y aluminio, etc. etc., y demás accesorios para la **construcción de modelos de aeroplanos.**

**Construcción de aparatos según planos**

Precios reducidos

Dirigirse á la Administración de esta Revista



## AVIACIÓN

TENSORES, PERNOS Y TUERCAS DE OJETE  
 ACCESORIOS PARA CHASIS DE AEROPANOS

FABRICACIÓN INIMITABLE

Proveedores de los principales talleres de construcción y de la Aviación militar en FRANCIA y en el EXTRANJERO

**Alphonse Binet & C<sup>ie</sup>**

6, rue de Jarente - PARIS ★ Teléfono 1003-04 ★ Dirección telegráfica: TENIBALPH - PARIS

**BENITO F. LOYGORRI**

INGENIERO

Primer piloto español

ORGANIZACIÓN DE CONCURSOS Y FIESTAS DE AVIACIÓN

Monoplanos MORANE

Alcalá, 40. - MADRID

**"LA REVUE AÉRIENNE"**

DIRECTEUR: **André Henry-Couannier**

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

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois \* \* \* \* Abonnement: 15 francs par an

27, RUE DE ROME — **PARIS** — TÉLÉPHONE 580-53

Ayuntamiento de Madrid



# REVISTA DE LOCOMOCIÓN AÉREA

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

Organo Oficial de la "A. L. A." de Barcelona : Plaza Teatro, n.º 6, Pral.

Se publica el día 25 de cada mes

===== Número : 50 céntimos =====

Suscripción anual: España, Pesetas 6 - Extranjero, Francos 6

Colección completa de todos los números, desde el  
primero hasta el del 25 julio de este año, Ptas. 13'00

Se manda por correo certificado, con un aumento de 50 céntimos

Dicha colección constituye el mejor tratado de aviación que se ha publicado en España

Redacción y Administración: Clarís, 102, pral. 1.ª - BARCELONA

## ≡ AVIACIÓN ≡

ILUSTRACIÓN QUINCENAL

PRIMERA, EN SU CLASE, QUE SE HA PUBLICADO EN EL MUNDO

Se publica los días 1 y 15 de cada mes

NÚMERO, 30 CÉNTIMOS

Suscripción anual: España, Pesetas 6 - Extranjero, Francos 6

Colección completa de todos los números, desde el primero hasta el presente, Ptas. 13'40

Se manda por correo certificado, con un aumento de 50 céntimos

LA COLECCIÓN DE ESTA ILUSTRACIÓN ES LA MEJOR INFORMACIÓN GRÁFICA  
QUE SE HA PUBLICADO EN ESPAÑA, DE AVIACIÓN

Dirección y Administración: Clarís, 102, pral., 1.ª - BARCELONA