

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



EL AVIADOR LEGAGNEUX EN EL PESCANTE DEL MONOPLANO BLÉRIOT CON BERLINA
DE MR. DEUTSCH DE LA MEURTHE

Ayuntamiento de Madrid

PAUL CARCASSONNE

Calle Recoletos, 15, Teléfono 2926; MADRID

AEROPLANOS DE TODAS MARCAS

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

JEAN MAUVAIS:

PILOTO - AVIADOR

AEROPLANOS DE TODAS MARCAS. MONOPLANOS Y BIPLANOS "SOMMER"

— ORGANIZACIÓN DE CONCURSOS Y EXHIBICIONES —

ESCUELA DE PILOTOS

SERRANO, 8. - MADRID

TELÉFONO, 2683

≡ MOTO-NAFTA ≡

ESENCIA ESPECIAL PARA AUTOMÓVILES

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

Sucursal de Barcelona: Paseo Aduana, 5, pral.

≡ OFICINA TÉCNICA ≡ DE PROPIEDAD INDUSTRIAL

PATENTES DE INVENCIÓN

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

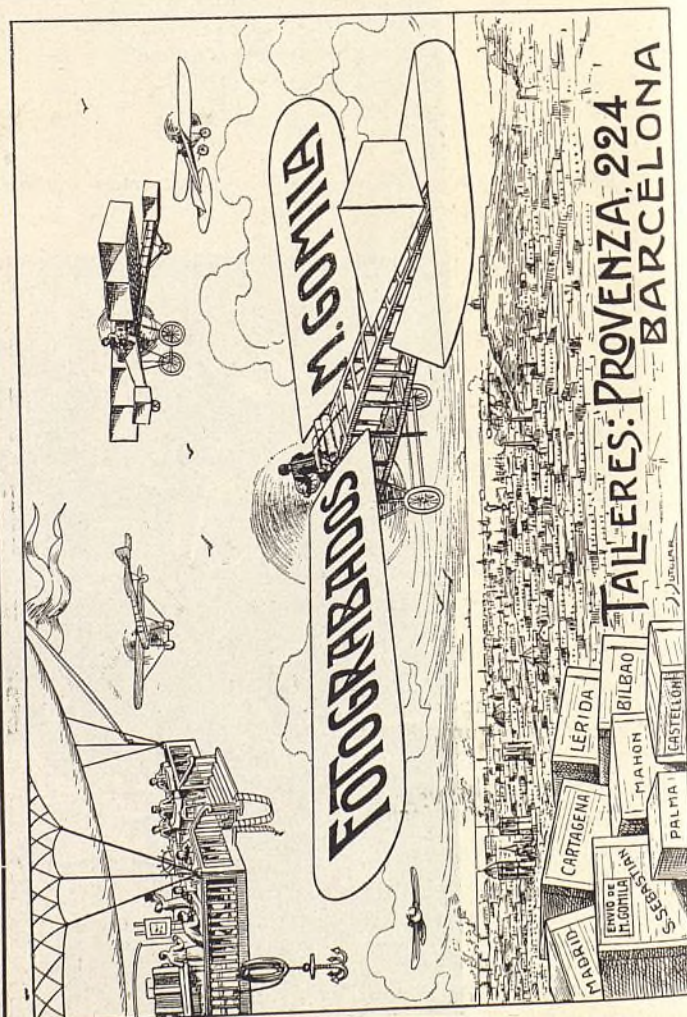
C. Bonet Durán

INGENIERO INDUSTRIAL

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

BARCELONA

TELÉFONO 1629 — DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: PATENTAL



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

TELEGRAMAS: BRANOL

PIEZAS DE RECAMBIO

TELÉFONO NÚMERO 314

Representantes para España y Portugal

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

Tejidos para Globos, Aeroplanos y Juguetes, de la Société Industrielle des Téléphones de París

¿Qué hacen las Sociedades de Aviación de España?

Con sobrada razón hacen muchos esta pregunta.

¿Qué raro é inexplicable contraste se observa, entre el gran entusiasmo que había en dichas sociedades, cuando se fundaron, sin que hubiese volado un aeroplano en España todavía, y el decaimiento que vemos hoy en las mismas? El fenómeno es raro, no hay duda, porque se aparta de lo corriente y no tiene una explicación inmediata.

Lo natural y lo que efectivamente, sucede en todas las sociedades ó agrupaciones de aficionados, que se dedican á fomentar el desarrollo de alguna cosa, es que dichas sociedades se desenvuelvan y crezcan cada vez más, á medida que aumenta y se propaga el adelanto de sus ideales, pero, en el caso actual, sucede todo lo contrario. Cuanto más se ha volado en España, más decaimiento ha habido en las sociedades de aviación de nuestro país. Yo creo, pues, de necesidad, que tratemos de averiguar el por qué de todo esto, para saber á que atenernos, y corregir, en consecuencia, lo que sea necesario.

Es de suponer, si bien lo han demostrado en muy pocas ocasiones, que el objetivo principal de nuestras sociedades de aviación, como casi todas las del extranjero, ha sido el deportivo; pero como, por desgracia ó por lo que sea, el deporte de la aviación es muy caro y necesita de conocimientos técnicos y prácticos que hasta hoy hemos tenido aquí muy escasos, esto, quizás, podría explicar la falta de desarrollo que comentamos, lo cual, unido á lo que decrece, cada día más, el sport de aviación, nos confirma en la razón que suponemos.

Si así fuera, casi podríamos dar por terminada ó finida la misión ó objetivo de nuestras sociedades de aviación.

Otra explicación no veo al asunto y, por lo tanto, en el supuesto que dejo sentado, entiendo que las sociedades de aviación que hay actualmente en España, ó han de disolverse, si no quieren seguir desempeñando funciones tan pasivas, como las actuales, ó tienen que variar por completo de camino en pos de otros fines ó ideales más prácticos.

La aviación actual necesita trabajo, abnegación, estudio y dinero, y, por lo tanto, todo lo que no sea aportar á la misma dichos elementos ó alguno de ellos, de nada ha de servirle.

¿Qué campañas de propaganda han hecho nuestras sociedades de aviación? ¿qué premios han ofrecido? ¿qué suscripción han iniciado y llevado á cabo? ¿qué divulgación han hecho por todas las demás provincias? y ¿qué protección han pedido al gobierno y qué servicios han ofrecido y prestado al mismo?

Verdaderamente andamos desperdigados y desorientados y, así, no llegaremos á parte alguna ni haremos nada de provecho.

Si los que hoy dirigen dichas sociedades no ven la manera de levantarlas ó no saben ponerlas en mejores condiciones, que propongan la disolución de las mismas, ó que confiesen su fracaso ingenuamente..

Es altamente ridículo que haya en España sociedades de aviación y que, hasta la fecha, no se haya visto nada que dé fe y que sea digno de las mismas.

Entiendo que es un error el suponer, como algunos han supuesto, que dichas sociedades han de ser una especie de clubs de recreo.

Si alguien supone ó cree que no hay ambiente ó entusiasmo para dar vida á dichas sociedades, ello vendría á demostrar más la necesidad que hay de emprender una activa campaña para hacer prosélitos, puesto que al fin y al cabo, el principal objetivo de dichas sociedades no ha de ser sólo agrupar á los partidarios ó entusiastas sino que deben procurar crear y aumentar aquéllos, por medio de una propaganda activa y haciendo obras de sacrificio para dar el ejemplo y atraerse simpatías.

En fin, yo creo que todos los que sentimos deseos de que la aviación adelante en España, debemos pensar y meditar bien sobre este asunto, ya que del mismo depende mucho, el porvenir de la aviación en nuestra patria.

J. SARDÁ



Las Leyes del Aire

PROYECTO DE DECRETO

TÍTULO I

De los permisos de navegación

Artículo 1.º Ninguna aeronave puede prestar servicio en Francia sin estar provista de un permiso especial de navegación, á menos que satisfaga las condiciones previstas por las convenciones internacionales.

Art. 2.º La solicitud de permiso debe ser dirigida por el propietario de la aeronave al prefecto á que corresponda su residencia.

A la solicitud deben acompañarse:

1.º La indicación del nombre, domicilio y nacionalidad del propietario. Si la solicitud proviene de un extranjero, la identidad del solicitante se demostrará por medio de actas visadas por las autoridades consulares de su país.

2.º La fotografía de la aeronave, si la solicitud se refiere á un globo dirigible ó á un aparato de aviación;

3.º Justificantes de que la aeronave es de origen francés ó ha pagado los derechos de aduana;

4.º Certificado de navegabilidad.

Art. 3.º El certificado de navegabilidad es librado por el servicio de minas, después de los oportunos ensayos, juzgados suficientes por éste.

El certificado de navegabilidad debe contener las siguientes indicaciones: nombre ó razón social y domicilio del constructor; sitio y año de su fabricación; números y otras marcas de identificación dados por el constructor; características de la aeronave, de conformidad á las prescripciones determinadas por una instrucción del ministro de obras públicas. El solicitante debe remitir al servicio de minas todos los documentos necesarios para el establecimiento de estas indicaciones.

Pueden ser considerados por el servicio de minas que presentan garantías suficientes de navegabilidad, las aeronaves reconocidas después de ensayos, como aptas para navegar por las asociaciones habilitadas al efecto, las de origen francés conformes á un tipo reconocido, como los globos libres.

A los efectos de aplicación de este artículo, todo constructor de un aparato de un tipo ya recibido, debe dar á cada aparato un número de serie y en la serie á que pertenece un número de orden. Entrega al comprador de una declaración indicando las características de la aeronave y justificando que son enteramente conformes á las del tipo ya reconocido ó recibido. Este documento se adjunta á la solicitud de certificado dirigida al servicio de minas.

Se mandarán igualmente al servicio de minas, los testimonios de navegabilidad de una aeronave.

Art. 4.º A la vista de la demanda de permiso y de los documentos adjuntos, el prefecto procede al matriculado de la aeronave.

La inscripción en el registro matrícula comprende: 1.º, fecha de la inscripción; 2.º número de orden del registro matrícula; 3.º, la indicación del puerto de anclaje si la aeronave es un globo dirigible; 4.º, la descripción de la aeronave; 5.º, indicación de las marcas de identificación dadas por el constructor; 6.º, las letras y el número de distintivos dados por el prefecto en las condiciones que se fijarán por el ministro de obras públicas; 7.º, el nombre, domicilio y nacionalidad del propietario de la aeronave.

Después de haber procedido á la matriculación, el prefecto entrega el permiso de navegación que reproduce las menciones del certificado de navegabilidad y las del registro de matrícula. Sobre el permiso va la fotografía de la aeronave si se trata de un globo dirigible ó de un aparato de aviación.

Art. 5.º Ninguna aeronave puede circular sin llevar en caracteres bien claros, en las condiciones que fijará el ministro de obras públicas:

1.º La letra F, si la aeronave pertenece á un francés ó á una Sociedad, cuyo domicilio social esté en Francia.

2.º Las letras y números distintivos inscritos en el registro de matrícula.

Art. 6.º El permiso de navegación deja de ser valedero y debe ser renovado en caso de cambio con la consiguiente modificación de los enunciados. El permiso que ha caducado debe ser remitido, por el titular del mismo, á la prefectura de donde procede, á los fines de cancelación en el correspondiente libro registro de matrículas.

El propietario de una aeronave está igualmente obligado á devolver, á los fines de cancelación, su permiso de navegación, á la prefectura que la

ha librado si la aeronave ha sido destruida ó ha quedado fuera de uso.

Art. 7.º En todo tiempo, el servicio de minas puede visitar las aeronaves autorizadas para navegar.

Las asociaciones debidamente habilitadas pueden igualmente visitar las aeronaves, cuya nave-

Art. 10. El brevet de aptitud contiene el nombre y apellidos y filiación del titular, lugar y fecha de su nacimiento, así como su retrato y firma.

No puede ser concedido á personas menores de 18 años, salvo autorización especial del Ministro de obras públicas; no puede ser

Art. 15. Salvo autorización especial del Ministro del Interior, el transporte por medio de las aeronaves, de explosivos, armas y municiones de guerra, palomas mensajeras, está prohibido. Esta autorización no será valedera para el transporte de palomas mensajeras más que con el asentimiento del Ministro de la Guerra, ó del de marina, cuando la aeronave esté autorizada á pasar por encima de las zonas prohibidas.

Art. 16. El transporte y el uso de los aparatos de fotografía está prohibido, á menos de autorización especial del prefecto. Esta autorización no será valedera más que con el asentimiento del Ministro de la Guerra ó Marina, cuando la aeronave estará autorizada para pasar por encima de zonas prohibidas.

Art. 17. Las aeronaves no pueden tener á su bordo aparatos radiotelegráficos ó radiotelefónicos más que con la condición de haber sido autorizados por el Ministro de Obras Públicas, de Correos y Telégrafos después del informe de la Comisión interministerial de telegrafía sin hilos.

TÍTULO IV

De las reglas á observar al partir, al aterrizar y durante el viaje

Art. 18. Sin perjuicio del cumplimiento de las formalidades fiscales, las aeronaves deben tener á bordo, para circular, sus permisos de navegación, así como los brevets del personal que esté obligado á tenerlos.

Además hay la obligación de llevar el libro de á bordo.

Estos documentos se presentarán á requerimiento de la autoridad pública.

Art. 19. El libro de á bordo debe contener las siguientes indicaciones: categoría á que pertenece la aeronave, lugar y número de matrícula, nombre, nacionalidad, profesión y domicilio del propietario.

Art. 20. Deben constar en el libro de á bordo para cada ascensión:

1.º El nombre, nacionalidad y domicilio del piloto y de los hombres que constituyen el equipaje, así como los nombres de los viajeros.

2.º La indicación de la marcha seguida en plano y en altura cuantas veces las circunstancias lo permitan; para los globos dirigibles la marcha es indicada en un mapa, y la marcha en altura lo es por medio de un barógrafo; ambas cosas son obligatorias á bordo.

3.º La indicación de todos los acontecimientos interesantes, especialmente las escalas y los accidentes sobrevenidos á la aeronave, al equipaje y á los demás viajeros.

Las menciones arriba enumeradas son registradas en el libro de á bordo en cuanto sea posible durante el curso de la ascensión ó en caso de imposibilidad después de la ascensión y en un plazo máximo de doce horas.

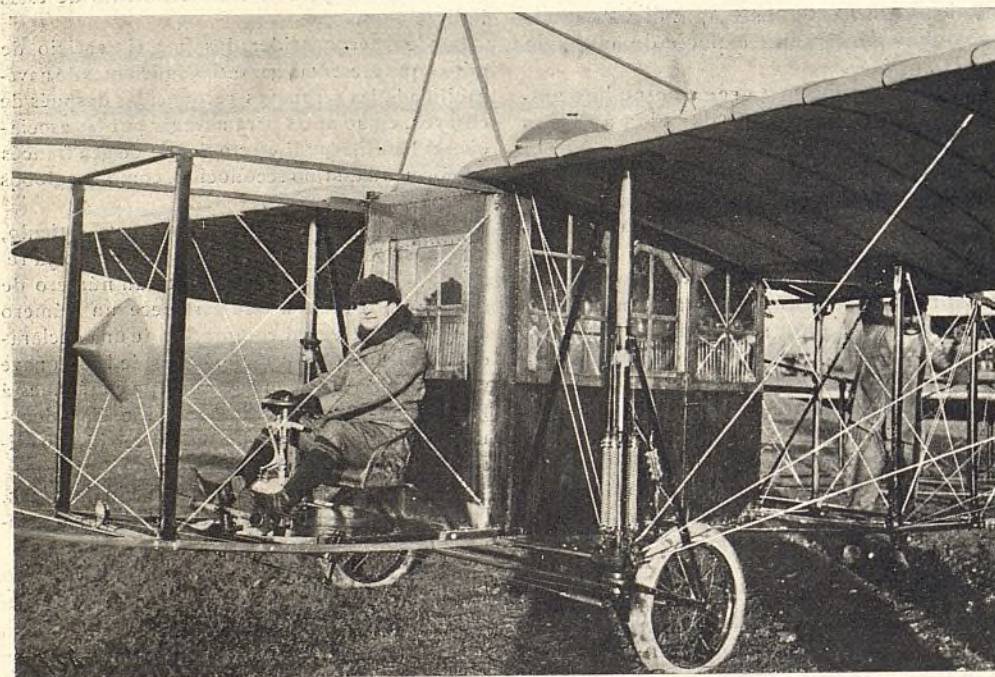
Art. 21. Para los aparatos de aviación, las indicaciones relativas al personal, á los puntos de partida y de llegada, á las escalas y á los accidentes, son las únicas exigidas.

Art. 22. El libro de á bordo debe ser conservado durante dos años después de la inscripción y ser presentado á requerimiento de la autoridad pública.

Art. 23. Los representantes de la autoridad pública pueden visitar toda aeronave para ejercer los derechos de policía y vigilancia fiscal.

Art. 24. Cuando una aeronave llega del extranjero, el piloto debe prevenir inmediatamente al alcalde de la localidad ó punto de aterrizaje, quien vigilará que el cargamento, si hay ocasión, no pueda hacerse desaparecer ni llevándose el material antes de que los agentes del fisco hayan podido proceder á las verificaciones y operaciones necesarias.

Art. 25. La circulación aérea debe efectuarse de conformidad con el reglamento especial



Monoplano Blériot, con berlina, de Mr. Deutsch de la Meurthe
1. Vista total del aparato — 2. Vista de la berlina y sitio del piloto

gabilidad ha sido garantizada por ellas; vienen obligadas á comunicar, al servicio de minas, el resultado de sus visitas.

Si se comprueba que una aeronave no responde ya á las especificaciones del permiso de navegación, este permiso es retirado por decreto del prefecto mediante aviso del servicio de minas y notificación inmediata de este decreto al propietario del aparato.

Si resulta que un aparato no está en buen estado de conservación, el permiso puede igualmente ser retirado después de una comunicación ó requerimiento desatendido.

TÍTULO II

De la conducción de las aeronaves

Art. 8.º Las aeronaves no pueden circular sin ser conducidas por un piloto provisto del brevet de aptitud.

El brevet de aptitud es librado por el prefecto, después del correspondiente examen por el servicio de minas ó por una sociedad habilitada á este efecto por la administración.

Art. 9.º Para la conducción de globo libre, de dirigible, ó aparato de aviación, se necesitan brevets especiales, y el brevet librado para una categoría de aeronaves no autoriza ó habilita para la conducción de un aparato de otra categoría.

librado más que á favor de personas de buena conducta.

El brevet de aptitud puede ser retirado por el prefecto, salvo recurso al ministro de obras públicas, si resulta evidente que las condiciones en que ha sido librado no son cumplidas.

TÍTULO III

De la circulación de las aeronaves

Art. 11. Está prohibido á las aeronaves tomar tierra en las aglomeraciones, salvo en los emplazamientos especialmente designados por la autoridad municipal.

Art. 12. Salvo autorización especial, está prohibido á las aeronaves pasar por encima de las zonas prohibidas. Estas zonas son enumeradas por un decreto que define los límites y que está insertado en el *Journal Officiel*.

Art. 13. Toda aeronave que se introduce sin autorización en una zona prohibida, viene obligada á tomar tierra desde el momento en que se le intima á ello, si hay posibilidad de hacerlo, ó inmediatamente desde el momento que hay posibilidad.

Art. 14. La administración decretará las señales que podrán ser empleadas para prevenir á una aeronave que se encuentra sobre una zona prohibida y para intimarle á tomar tierra.

anexo al presente decreto y que concierne especialmente á:

- Las luces de posición;
- Las señales fónicas;
- Las reglas de ruta y maniobras;
- Las señales de aterrizaje y avería;
- El empleo del lastre;

Art. 26. En caso de peligro corrido por la aeronave, las autoridades locales deben tomar las medidas de que puedan disponer para socorrerla.

Art. 27. Toda persona que encuentra un despojo ó resto de una aeronave, debe declararla á la autoridad municipal; si el despojo es hallado en el mar, la declaración se debe hacer á la autoridad del primer puerto en que el navío toque.

TÍTULO V

De las aeronaves públicas

Art. 28. Son consideradas como aeronaves públicas, las afectas al servicio del Estado, bajo la conducción de un funcionario debidamente autorizado.

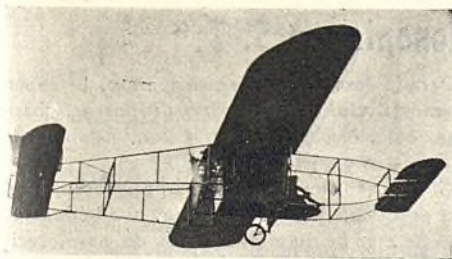
Art. 29. Las disposiciones del presente reglamento son aplicables á las aeronaves públicas, excepción hecha de los artículos del 2.º al 10 y del 17 al 23.

Las condiciones técnicas aplicables á los aparatos radiotelegráficos y radiotelefónicos, colocados á bordo de los aeroplanos públicos, se fijarán por el Ministerio interesado después de informe de la Comisión interministerial de telegrafía sin hilos.

Art. 30. Son consideradas como aeronaves militares, las aeronaves públicas colocadas bajo las órdenes de un comandante, vistiendo el uniforme y provistas de un certificado, acreditando su carácter militar. Las disposiciones mencionadas en los artículos 12 al 16 no les son aplicables.

Art. 31. Las aeronaves públicas llevan como única marca un signo distintivo, que es diferente para los aeronaves militares del de las destinadas á otros servicios públicos.

Art. 32. Está prohibida la circulación en Francia de las aeronaves militares extranjeras.



Monoplano Blériot, con berlina, de M. Deutsch de la Meurthe, en pleno vuelo

TÍTULO VI

Disposiciones diversas

Art. 33. No están sometidas á las disposiciones de los títulos I y II y de los artículos 18 al 22, 24, 26 y 27 del título IV las aeronaves que evolucionan por encima de los aeródromos, mientras estas evoluciones no sean con carácter de espectáculo público.

Para las aeronaves que evolucionan fuera de los aeródromos en las regiones habilitadas ó reconocidas por la Administración de Obras públicas, como campos de experiencia, no son aplicables los artículos 18 al 22 del título IV, y los títulos I y II.

Art. 34. Las evoluciones de las aeronaves, en concepto de espectáculo público, no podrán efectuarse sin una autorización del prefecto, con el visto bueno del alcalde.

Para las pruebas cuyo trayecto deba efectuarse sobre la campiña y organizadas á fecha fija, la autorización la dará, con la conformidad de los

alcaldes de los pueblos que deban ser escalas, salidas y llegadas, el prefecto del departamento, si no interesan más que á su departamento y por el Ministro del Interior en caso contrario.

Para esta clase de pruebas, lo mismo que para los espectáculos públicos, la solicitud deberá presentarse un mes antes de la fecha en que deban efectuarse dichas pruebas, á fin de que las Autoridades dispongan del tiempo necesario para tomar las medidas necesarias de interés público.

No podrá concederse autorización alguna, sin hacer constar la condición por el peticionario de que éste toma de su cuenta el satisfacer los gastos que ocasione la vigilancia y demás servicios públicos.

El solicitante deberá, pues, á este fin depositar una cantidad prudencial.

Art. 35. Los ministros de Obras públicas, del Interior, de Comercio, de la Guerra y de Marina, cada uno en lo que le concierne, se encargarán de velar por el cumplimiento de este decreto, que se publicará en el *Journal Officiel*, é insertará en el *Bulletin des Lois*.

Anexo

REGLAMENTO PARA LA CIRCULACIÓN AÉREA

I. — Reglamento para las luces de posición

Art. 1.º Las reglas que afecten á las luces, deberán ser observadas en todo tiempo, desde la puesta del sol, y durante este intervalo no podrá llevarse ninguna clase de luz que pueda confundirse con las prohibidas.

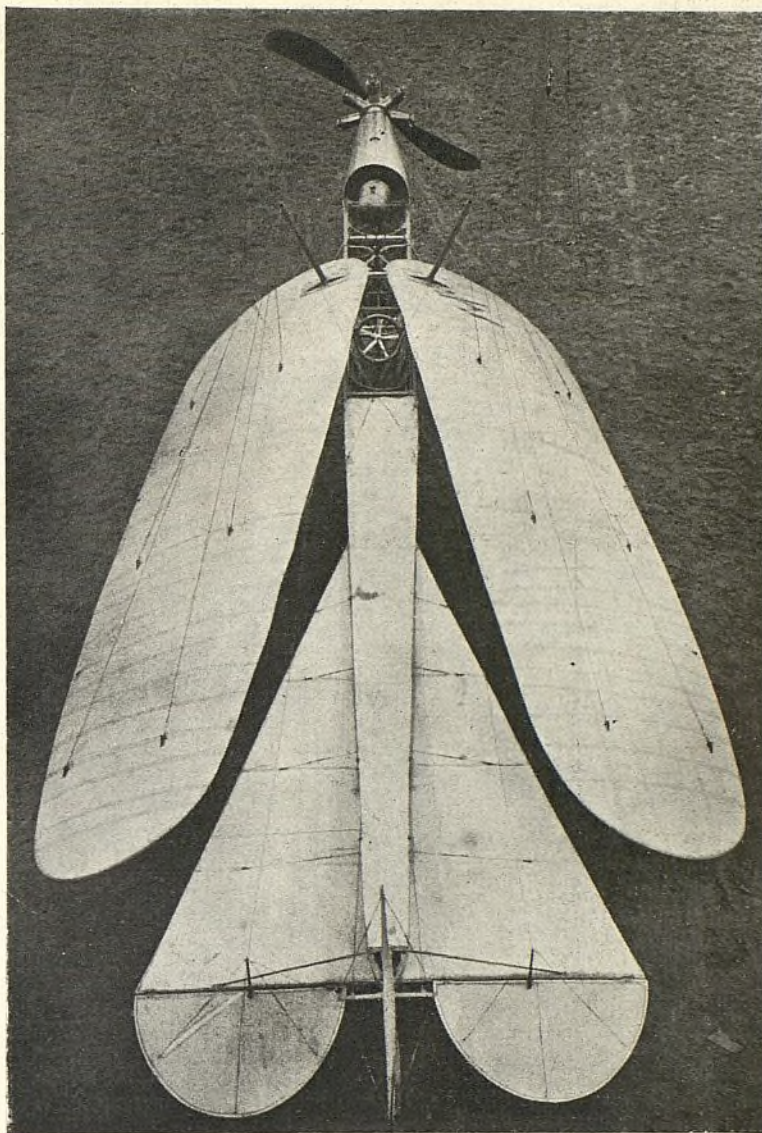
Art. 2.º *Luces que deben llevar los dirigibles.*— Un globo dirigible, en camino, es decir, marchando á una velocidad regular debe llevar:

a) Delante, una luz blanca brillante, dispuesta de manera que se vea una luz ininterrumpida en un arco horizontal de 220º, ó sea 110º á cada lado del aeronave, á partir de la parte delantera.

b) A la derecha una luz verde, puesta de manera que se perciba una luz no interrumpida sobre el recorrido horizontal de un arco de 110º, es decir, desde delante hasta 20 grados detrás de la vertical sobre la línea que va de punta á punta de la barquilla.

c) A la izquierda una luz roja no interrumpida, en la misma disposición que para el lado derecho.

d) Los tres colores blanco, verde y rojo, deberán ser visibles en cada plano vertical correspondiente á su zona respectiva en toda la dirección comprendida entre la vertical hacia abajo y una línea que, acercándose lo más posible á la horizontal, forme un ángulo de 30º.



Monoplano Maréy Mooneu

Vista superior del aparato con las alas plegadas. Este aparato está provisto de ruedas muy reforzadas, lo que le permite aterrizar en cualquier terreno. El piloto, desde su asiento y sin necesidad de que nadie le ayude, puede plegar las alas sobre el fuselaje: en esta disposición, el aparato, marcha por tierra lo mismo que un automóvil, el cual se dirige por las ruedas delanteras accionadas por el mismo volante utilizado en pleno vuelo. El dispositivo de gobierno de las alas, permite variar el ángulo de ataque, facilitando, de este modo, la *mise au point* y cambiar la posición de los centros de gravedad.

e) Las luces de los lados verde y rojo deberán estar protegidas por unas pantallas dispuestas de tal manera, que cada luz no pueda confundirse con la del lado opuesto.

f) La luz blanca debe ser perceptible desde una distancia mínima de 4 kilómetros; las luces, verde y roja, desde una distancia mínima de 2 kilómetros, en una noche obscura y cuya atmósfera sea transparente.

g) Todo globo dirigible deberá, además, proveerse de un medio de colocar, en un momento dado, una luz blanca en la parte de atrás, si es perseguido por otra aeronave.

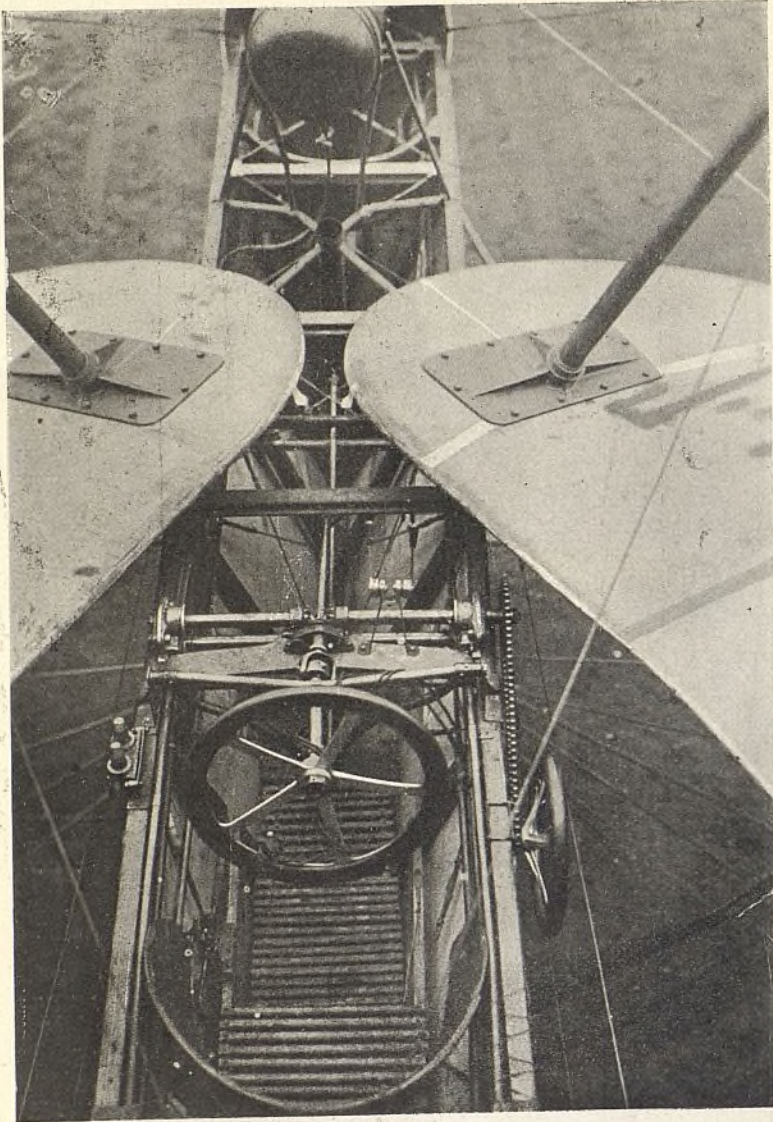
Art. 3.º *Luces en los aparatos de aviación.*— Las reglas relativas á las luces, son aplicables á la aviación. De todos modos, por una medida de temperancia accidental, no están obligados á llevar más que un solo farol, dispuesto de forma que á un lado dé la luz roja y á otro la luz verde, á la derecha y á la izquierda respectivamente.

Los ángulos de visibilidad, en el plano horizontal, deberán ser los mismos que en los dirigibles. En lo referente á los ángulos de visibilidad en el plano vertical, se suplica sean lo más parecidos posible á los de los dirigibles.

Art. 4.º *Luces en los globos libres.*— Los globos libres deben llevar un farol que proyecte la luz blanca, dispuesto á ser utilizado en cualquier momento, y deberán enseñarlo al acercarse á algún dirigible.

II. — Señales fónicas

Art. 5.º a) Cuando por efecto de la niebla, nieve ó lluvia muy fuertes, las luces no sean per-



Monoplano Marçay Moineu
Vista del sitio para el piloto y aparatos de gobierno. A mano derecha se ve el volante que mueve el juego de plegar las alas

ceptibles, los dirigibles, lo mismo de noche que de día, deberán usar señales fónicas, cuya voz no sea continua.

b) En las mismas condiciones, los globos libres deberán usar señales análogas, siempre que se encuentren en la proximidad de aeronaves movidas por motor.

c) Estas reglas no se aplicarán a los aparatos de aviación más que en los casos en que sean aplicables.

(Continuará)

Concurso del Ministerio de la Guerra de Francia

(Continuación de la pág. 641)

Continuación de la última prueba. — Clasificación final y homologación. — Lo que los vencedores han ganado. — Futuras eliminatorias de los vencedores.

El día 26 del pasado mes, que por cierto se presentó nuboso y cubierto como otros muchos de sus predecesores y reinando un viento más que regular, continuaron los vuelos para la última prueba, lanzándose valientemente cinco de los aparatos al recorrido Reims-Amiens-Reims, unos para clasificarse y otros para mejorar su clasificación.

El primero en presentarse en la liza fué Prevost en su *Deperdussin*, lanzándose audazmente al espacio, pero el viento obligó a dar media vuelta; Vedrines, que le siguió, tuvo que aban-

donar la prueba a los 25 Ks. Fischer, Moineau y Bregi, así como Prevost se elevaron sucesivamente. La tempestad detuvo a Fischer y a Prevost, no así a Bregi y Moineau que cumplieron el recorrido.

Estos vuelos han cambiado la clasificación que ya conocen nuestros lectores a consecuencia de los vuelos del día 13 y que se creía sería el definitivo.

La comisión del Concurso de aparatos militares de aviación se reunió el día 29 bajo la presidencia del general Roques. Estaban presentes los coroneles Hirschauer, Boutiaux y Estienne, el comandante Labadie, el capitán Hugoni, Espitalier, Leconne, Marchis, Morin, el senador Reymond, los comandantes Renard y Roche, Loreau y, finalmente, Quinton; el teniente Cammermann actuó de Secretario.

Después de dar lectura a las actas, la Comisión fijó la siguiente clasificación:

1.º Weymann (monoplano *Nieuport*, motor «Gnome» 100 HP.), 2 h.

33 m. 52 s., velocidad media 116'976 Km.

2.º Moineau (biplano *Bréguet*, motor «Gnome»), en 3 h. 9 m. 6 s., velocidad media 95'110 kilómetros.

3.º Prevost (monoplano *Deperdussin*, motor «Gnome», 100 HP.), en 3 h. 21 m. 5 s., velocidad media 89'515 Km.

4.º Bregi (biplano *Bréguet*, motor «Gnome»), en 3 h. 26 m. 47 s., velocidad media 87'46 Km.

5.º Fischer (biplano *Farman*, motor «Gnome»), en 3 h. 33 m. 50 s., velocidad media 84'974 kilómetros.

6.º Barra (biplano *Farman*, motor «Renault»), en 3 h. 56 m. 13 s., velocidad media 76'196 Km.

7.º Renaux (biplano *Farman*, motor «Renault»), en 4 h. 8 m. 40 s., velocidad media 72'380 Km.

8.º Frantz (biplano *Savary*, motor «Labor-Aviation»), en 4 h. 27 m. 49 s., velocidad media 67'210 Km.

Como ya saben nuestros lectores, por las bases del concurso, los tres vencedores ó sean Nieuport, Bréguet y Deperdussin, recibirán un pedido de diez aparatos el primero, seis el segundo y cuatro el tercero.

He aquí lo que habrán ganado:

Nieuport:

Compra del aparato vencedor. . . 100,000 frs.

Compra de diez aparatos á 40,000 francos 400,000 »

Prima de 500 francos por kilómetro, sobre 60 kilómetros, si los diez aparatos hacen la misma velocidad media. 280,000 »

Total. 780,000 frs.

Bréguet:

Compra de seis aparatos á 40,000

francos 240,000 frs.

Prima kilométrica 105,000 »

Total. 345,000 frs.

Deperdussin:

Compra de cuatro aparatos á

40,000 francos. 160,000 frs.

Prima kilométrica 58,000 »

Total. 218,000 frs.

Total general de los premios destinados al concurso militar, 1.343,000 francos.

Creemos oportuno recordar que cada uno de los aparatos, objeto del pedido pasado por el gobierno francés á los vencedores, deberá, para ser recibido, haber satisfecho las siguientes pruebas:

Un vuelo á completa carga de 300 Kgs. con todos los aprovisionamientos, en el curso del cual deberán ir á dar la vuelta á un punto determinado y regresar al punto de partida. Los comisarios vigilarán la velocidad de este vuelo, para asegurarse de que los aparatos tienen una velocidad superior á la de 60 Kms. por hora. Además, deberán efectuar dos vuelos de altura á carga completa, debiendo elevarse en menos de quince minutos á 500 metros.

La prueba de velocidad tendrá lugar en el recorrido Reims-Mourmelon; los constructores podrán hacer figurar para estas pruebas (no se habla del Nieuport que es propiedad del Estado) el aparato ó aparatos que han construido especialmente para el concurso.

Como final de la sesión de la Comisión del concurso de aparatos y por unanimidad de votos, se acordó la creación de una medalla conmemorativa que será donada á todos los que han tomado parte en esta memorable prueba, así constructores como aviadores, etc.

G. A.



Monoplano "S. T."

Para la descripción de este aparato, lo supondremos dividido en: grupo propulsor, chasis, alas, cola, órganos de dirección, estabilizador automático y tren de aterrizaje.

GRUPO PROPULSOR. — El grupo propulsor de este aeroplano está formado por una hélice tractora de 2'20 de diámetro y 1'50 de paso, accionada por un motor rotativo 50 HP. montado en falso apoyo.

CHASIS. — Es de sección triangular, según corte vertical, y ahusado por corte horizontal; la altura del chasis va en aumento desde la parte anterior, alcanzando su altura máxima en el lugar del piloto, y disminuyendo desde aquí hacia la cola. Va recubierto con láminas de cedro barnizado desde la quilla anterior hasta el asiento del piloto. Su longitud total es de 6 metros.

ALAS. — Están constituidas por 3 largueros y 6 nervios; tienen 1'50 de ancho y su envergadura es de 8 metros.

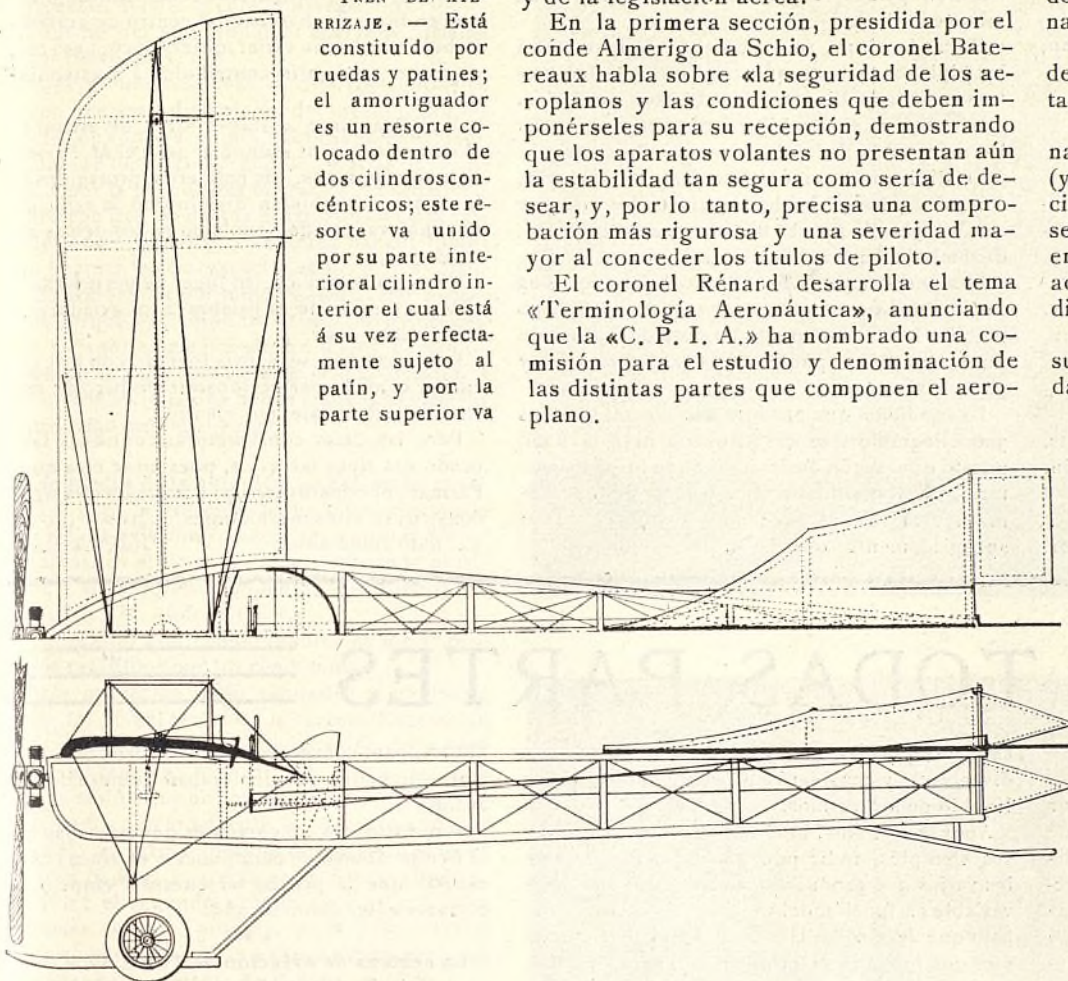
COLA. — Esta es triangular, llevando un empenaje vertical; detrás del empenaje horizontal, y en su continuación van los timones de altura. Dos timones triangulares verticales completan la cola y sirven para dar dirección al aparato. Las excelentes condiciones de esta cola, son de todos conocidas.

ÓRGANOS DE DIRECCIÓN. — Un volante vertical, acciona los timones de dirección; este volante va unido á una barra vertical que movida de delante á atrás ó viceversa, mueve los timones de profundidad.

ESTABILIZADOR AUTOMÁTICO. — Consiste en un péndulo montado á la cardan, á fin de que siga

siempre la vertical; este péndulo va encerrado en un carter y está unido á las aletas por medio de tirantes cruzados que pasan por poleas de retorno. Al desequilibrarse el aparato, el péndulo sigue la vertical y arrastra las aletas las cuales vuelven á restablecer el equilibrio.

TREN DE ATERRIZAJE. — Está constituido por ruedas y patines; el amortiguador es un resorte colocado dentro de dos cilindros concéntricos; este resorte va unido por su parte interior al cilindro interior el cual está á su vez perfectamente sujeto al patín, y por la parte superior va



unido al cilindro exterior el cual tiene en su tapa un cojinete por el que pasa el eje de las ruedas; al aterrizar, las ruedas suben y los resortes obran por tensión amortiguando el choque.

El V Congreso internacional de Aeronáutica

El 26 del pasado octubre se inauguró en Turín el V Congreso internacional de Aeronáutica en el domicilio de la Sociedad de Aviación, con la asistencia del duque de Génova, de los generales Brusati y Escauli y de numerosas personalidades y autoridades.

El honorable Montú pronunció el discurso de bienvenida, que fué luego seguido por otros numerosos discursos.

Concurrieron al Congreso los representantes de los Ministerios de la Guerra y de Obras públicas de Bélgica, España, Francia, Estados Unidos, Noruega, Rusia, República Argentina, Uruguay, etc.

Entre los concurrentes figuraban el honorable Montú, el coronel Renard, el brigadier Annibali, el capitán Mina, Tardivo, Bausone, Boucher, Battereaux, Cassenard, De Guiche, Audhemar de la Hault (Director de *La Conquête de l'Air*), De Wendrich, DeInowisley, Jaconey, Mathieu, Wench, Costantin, Canovetti, Pesce, Bonini, Lallemand, Conde Almerigo da Schio, Vives y Vich (enviado español), Hirschauert, etc.

La primera sesión la preside el coronel Rénard, quien desarrolla el tema «Traba-

jos de la C. P. I. A.», exponiendo la labor cumplida y los grandes problemas á resolver. Se divide luego el Congreso en cuatro secciones. En la primera y segunda se tratará de la Aerostática y Aviación; en la tercera y cuarta de las aplicaciones científicas y de la legislación aérea.

En la primera sección, presidida por el conde Almerigo da Schio, el coronel Battereaux habla sobre «la seguridad de los aeroplanos y las condiciones que deben imponérseles para su recepción, demostrando que los aparatos volantes no presentan aún la estabilidad tan segura como sería de desear, y, por lo tanto, precisa una comprobación más rigurosa y una severidad mayor al conceder los títulos de piloto.

El coronel Rénard desarrolla el tema «Terminología Aeronáutica», anunciando que la «C. P. I. A.» ha nombrado una comisión para el estudio y denominación de las distintas partes que componen el aeroplano.

Lécornu lee un trabajo sobre los motores de aviación, acompañado de una notable estadística, y, finalmente, otro trabajo sobre el «estado actual de la aviación».

La segunda sección la preside el delegado español coronel Vives. El Dr. O. Cronon lee un trabajo sobre la «Fisiología de los aviadores y de los aeronautas», y el comandante Roche otro sobre su Escuela de aeronáutica y construcción mecánica.

El 27 de octubre tuvo lugar la segunda sesión con las cuatro secciones reunidas, presidiéndole el conde Almerigo da Schio. El ingeniero Canovetti expone una relación sobre «turbinas de aire como propulsor»; el capitán Lanza refiere interesantes estudios sobre la «construcción de esféricos, mínimo de costura y la reacción interna de los aerostatos á los efectos de la estabilidad». Dutré habla sobre «Estabilizadores automáticos», ilustrando sus estudios con demostraciones prácticas y dibujos en la pizarra, síguele en el uso de la palabra el capitán Mina, tratando de la «Resistencia del aire».

El capitán Costanzi renuncia á tratar el tema «Resultado del estudio analítico de las hélices efectuado en el batallón de ingenieros especialistas»; el comandante de ingenieros belga Mathieu resume en francés estos resultados.

El coronel Vives toma la palabra para tratar de «la determinación del punto en los globos».

Los congresistas visitaron después la Exposición Internacional de las Industrias y del Trabajo, deteniéndose especialmente en los pabellones de la Aeronáutica y de las maravillas eléctricas.

El 28 de octubre el coronel Renard dió

una conferencia sobre el tema «Fases científicas, deportivas y técnicas de la Aviación», ilustrándola con numerosas proyecciones. Seguidamente el duque de Guiche desarrolló el tema «La resistencia del aire» y el coronel Vives el tema «Clasificación de los vientos desde el punto de vista de la navegación aérea».

El coronel Renard habla extensamente de la cartografía y fotogrametría, presentando la siguiente orden del día:

«Que cada nación, por medio de personas competentes, prepare un mismo mapa (ya ejecutado por el «Aéro Club de Francia») y los resultados de estos estudios, que sean referidos en un Consejo internacional entre las potencias, para poder llegar á un acuerdo sobre los detalles y extensión de dicho mapa».

El día 30 tuvo lugar la sesión de clausura, presidida por el Conde Almerigo da Schio.

El Cav. Verde trata de la «determinación geográfica de las puntas respecto al meridiano y al paralelo».

Después de una comunicación sobre la vulgarización de la aeronáutica en las escuelas de Bélgica, el Conde da Schio refiere el progreso de la aeronáutica.

El profesor Agostini presenta un trabajo sobre «Mapas de navegación aérea». El coronel Bettereaux hace, finalmente, un elogio á la Sociedad Turinesa de Aviación y propone que los futuros congresos se celebren en Madrid, Bruselas y Cristianía, siendo aprobado.

Después de algunos discursos de salutación el Congreso se declaró disuelto.

Al día siguiente los congresistas fueron todavía á visitar el hidroplano Forlandini, en el lago Mayor.

AMADEO LAVIÑI

Turín, noviembre 1911.

El concurso de Reims

Por fin se ha concluido el tan cacareado concurso del Ministerio de la Guerra y hay que confesar que ha sido seguido con muy poco interés, pues si al principio apasionó, el entusiasmo fué decreciendo en razón directa con el tiempo que pasaba.

Pero ¿ha sido alguna cosa superior? No, y puede decirse que, si bien no ha sido un desastre, ha sido bastante deficiente, según se desprende del siguiente cuadro comparativo:

APARATOS

Inscriptos á últimos de julio . . .	168
Presentados en 1.º de octubre . . .	33
Clasificados para la final . . .	10
Habiendo concluido el concurso . . .	6

CONSTRUCTORES

Aparatos inscriptos á últimos de julio

Blériot, Hanriot, Roissard de Bellet, Breguet, Paserat y Radiquet, Pons, Savary, M. Farman, Guyot, Dumont, Antoinette, Maurice, Sommer, Moreau, Bonnet Labranche, Deperdussin, Eymasken, Billard, Clement, Lasterias, Astra, Lepers, H. Farman, Goupy, Fabre, De Lamière, Caille, Verdier, Paulhan, Morane y Borel, Bourguin, Belin, Rep, Etienne y C.^a, Dhumbert, Lodiae, Lecomte, Nieuport, Legras, Blanc, Clement, Bayard.

Marcas presentadas

Astra, Antoinette, Morane y Borel, Breguet, Clement, Coanda, Deperdussin, H. Farman, Gou

py, Hanriot, Nieuport, Paulhan, Savary, Sommer, Voisin,

Clasificadas en la final

Nieuport, H. Farman, Deperdussin, M. Farman, Savary, Breguet.

Habiendo terminado el concurso

Breguet, Nieuport, Deperdussin, H. Farman, M. Farman, Savary

MOTORES

Inscriptos á últimos de julio

Clerget, Lemasson, Clement Bayard, Labor-Aviation, Gnôme, E. N. V., Peugeot, Rep, Berthaud, Panhard et Levasor, Nieuport, Dansette, Astra, Gregoire, Aviat, (Société Française), Cauda, Antoinette, Viale, Coanda, Canton-Unne, Anzani, Barigaud y Mavie, Renault, Chenu, Verdet.

Presentados

Gnôme, Dansette, Renault, Chenu, Antoinette, Canton-Unne, Clerget, Anzani, Labor-Aviation.

Clasificados para la final

Gnôme, Renault, Canton-Unne, Anzani, Labor.

Habiendo terminado el concurso

Gnôme, Renault, Labor.

En este concurso era difícil que vencieran los biplanos, puesto que luchaban con desventaja en todas las pruebas menos en la de aterrizaje.

Porque en la de velocidad salta á la vista que los monoplanos tenían más probabilidades de salir vencedores.

En la de altura se handicapó notablemente á los biplanos, puesto que exigirles la de 500 metros en quince minutos, dada su poca velocidad, es mucho, y, sin embargo, Fischer igualó casi los tiempos de Vedrines, que es el *recordman*.

Se dirá que eran condiciones del concurso, concedo, pero el hecho de que de los diez que quedan para la prueba final, siete sean biplanos, dice mucho en favor de éstos.

Los constructores han hecho lo que se les ha pedido, que no es poco; pero ¿han hecho algo práctico? Desde el punto de vista de la aviación pura, sí; desde el punto de vista práctico, muy poco, casi nada.

La condición que produjo más efecto, la de los 300 kilogramos, es casi ilusoria para la final, puesto que, según declaraciones de los constructores, M. Deperdussin dice que el peso no disminuye la velocidad cuando se puede colocar apropiadamente, esto es, en lingotes de hierro ó

plomo. A esto, se puede añadir que en lugar de comprometer la estabilidad, la aumenta.

Si en lugar de exigir los 300 kilogramos de peso de una manera libre, se hubieran exigido de material, por ejemplo, fusiles ó bien pasajeros, se habrían podido apreciar las cualidades de estabilización de los aparatos concursantes, puesto que en lugar de mantener el centro de gravedad, lo hubieran hecho variar, quizás poco, pero cuando menos no habría contribuido á la estabilidad del aparato.

Y si en algunos aparatos, sirva de ejemplo el Nieuport entre los monoplanos, y el M. Farman, entre los biplanos, los pasajeros, protegidos por la capota, no hubieran disminuido la velocidad, no hubiera pasado lo mismo en los demás aparatos.

Con esta condición, en lugar de perjudicar, en el buen sentido de la palabra, á los aviadores, se les ayudaba casi.

Lo único que se habría logrado con este concurso, es algún perfeccionamiento parcial; en el chasis de aterrizaje, por ejemplo.

Pero las casas constructoras continúan fabricando sus tipos favoritos, pues no se crea que ni Farman, ni Deperdussin, ni Breguet, ni Nieuport, construyan estos mastodontes de 100 y 140 HP. y... todo como antes.

JOSÉ LASPLAS

DE TODAS PARTES

ESPAÑA

Barcelona. — Según nos hemos enterado por la prensa diaria de esta capital, el proyecto de monoplano de nuestro paisano Sr. Grau, publicado en el número 35 de AVIACIÓN, ha sido presentado por el autor al Presidente de la Diputación de esta provincia, el cual parece que se tomó mucho interés por dicho proyecto y prometió recomendarlo al Director de la Escuela de Ingenieros industriales.

La Asociación de Ingenieros industriales, de esta capital, trata de fundar una Sección de Aviación, bajo la dirección de nuestro distinguido amigo y colaborador, el ingeniero industrial don Miguel Useros.

El raid Málaga-Algecira-Ceuta-Tánger. — El día 7 del corriente, el Sr. Ponce de León, Presidente de la Comisión organizadora de este raid, visitó, en Madrid, á los Sres. Kindelán, presidente del «Real Automóvil Club» y también del «Real Aero Club de España», para recabar el apoyo de dicha entidad para la celebración de dicha fiesta. El Sr. Kindelán ofreció gustoso su concurso y el de la Sociedad que preside. También visitó en compañía del citado señor Kindelán, á los Sres. Gasset y Armiñán, Ministro de Fomento y Director de Obras públicas respectivamente, para tratar de la participación del Gobierno español en dicho Concurso.

Tanto el Sr. Gasset como el Sr. Armiñán, han ofrecido su más valioso apoyo, por lo que es de esperar que la organización de este raid, entre en una fase de gran actividad.

Conferencias de Aviación en el «Instituto de Ingenieros civiles de Madrid». — En el local del «Instituto de Ingenieros civiles», y acerca de la «Resistencia de los materiales en aeroplanos», se ha dado la quinta conferencia de la serie organizada por esta entidad.

El conferenciante, Ingeniero industrial y Presidente del Comité de la Sección D. Ramón José Izquierdo, en un brillante exordio consideró las diversas hipótesis que sobre conocimiento de los materiales se han formulado sin poder sentar más que una serie de aproximaciones. A continuación expuso los ciclos de tracción de diversos

cuerpos, que en unos es convergente y en otros divergente, y consideró los frotamientos sólido y líquido de los mismos.

Apoyándose en el módulo de Joule citó diversos ejemplos, indicando que el ciclo límite de los varios que produce el cuerpo, bajo una carga variable en función del tiempo, representa el trabajo que desarrolla. Hizo el análisis de las variables que integran el problema, y, para hallarlas, hizo constante el valor de una de ellas, cambiando las otras; de este modo se conocería la reactividad, si tiene frotamiento sólido ó líquido, etc., del cuerpo á ensayar.

Afirmó la necesidad de poder registrar los diagramas de ensayo é indicando que, aun dada la imposibilidad de encontrar un sincronismo entre las velocidades de deformación del cuerpo y la del registrador, existía una disposición ingeniosa que, sin mecanismo de relojería, pueda fácilmente efectuarlo.

Indicó que, para ello, el cuerpo á ensayar ha de ser homogéneo, cosa que no sucede en la realidad, y manifestó que, sin embargo, por procedimientos de cálculo, se puede llegar á la medición del módulo bruto de elasticidad por el conocimiento de coeficiente angular, etc., con lo que, integrando, se tendría la curva precisa, que quedaría registrada en un sencillo aparato de su invención, obteniendo así dicho módulo, con facilidad y exactitud casi matemática.

Expuso que podrían hacerse otros ensayos; pero demostró lo erróneo de algunos de ellos y la dificultad de los otros.

Sentado el estudio de ensayo de materiales, entró en la segunda parte de su notable trabajo, analizando diversas piezas y entre ellas el *fuselaje*, cuyo cálculo indicó, y sentando la marcha á seguir para la determinación de las alas de un monoplano, cuyo caso desarrolló por el método gráfico, obteniendo, finalmente, los valores que se deben dar á las dimensiones de las distintas piezas de un aeroplano.

Al terminar su brillante discurso fué calurosamente aplaudido por el auditorio, que era muy numeroso y salió muy complacido.

FRANCIA

El criterium del «Aero-Club». — El mal tiempo persistente, impide á los concurrentes al concurso de distancia instituido por el «Aero-

Club», para conservar á los aviadores la antigua Copa Michelin, que deploraban hubiese desaparecido.

Son varios los concurrentes que aguardan que el tiempo abonance para ponerse en línea; es de esperar que la prueba en cuestión empezará á correrse antes de fin de año.

La semana de aviación de Tolón. — La semana de aviación de Tolón tendrá lugar del 24 de diciembre corriente al 1.º de enero próximo. El Comité, que se había constituido para festejar á los oficiales aviadores A. Beaumont y Lucas, ambos de Tolón, decidió luego organizar una gran semana de aviación, cuyos beneficios se destinarán á las desgraciadas víctimas del acorazado *Liberté*. Se dice que también tomarán parte Laurens y André Lambert.

El blanco aéreo Michelin. — Las primeras tentativas para el premio del blanco aéreo Michelin, tendrán lugar durante este mes en el campo militar de Chalons-sur-Marne. A este efecto, la autoridad militar, de acuerdo con los generosos donantes y los poderes deportivos organizadores, procede á la instalación del gran blanco y de las casamatas destinadas á proteger á los jueces de tiro y á los comisarios.

Como se comprende, siendo los ensayos con proyectiles reglamentarios, hay que tomar ciertas precauciones.

Insignia para los aviadores militares. — El general Roquesha pedido, por medio de una especie de *referéndum*, á los oficiales, á las clases y á los soldados aviadores, que le remitan antes del 25 del corriente, un distintivo, una insignia destinada á figurar en el cuello de las guerreras de los oficiales y en la manga izquierda de los soldados; la idea es original y práctica. Veremos lo que dará de sí este *referéndum*.

Hacia América. — El día 1.º del corriente Garros, Barrier y Audemars, se dirigieron á Cherbourg, para embarcarse con rumbo á Nueva York, en el vapor *Tamisse*. De esta ciudad los tres hábiles pilotos se dirigirán hacia la América del Sur, en donde, bajo la dirección de Mac Cornik, volarán durante una buena temporada antes de

volver á remontarse hacia el Norte. La tournée, según parece, durará un año por lo menos.

Aeropropulsor para la navegación fluvial. En Juvisy y en el río Sena, se han llevado á cabo unas experiencias de propulsión aérea para la navegación fluvial y para la navegación colonial por medio del aeropropulsor amovible, sistema «Paul Delaporte».

Botes y embarcaciones de diferentes modelos fueron puestos á disposición del inventor por los talleres de construcciones náuticas Deperdussin.

Como se habrá comprendido, se trata de reemplazar por la propulsión mecánica los caballos y mulos con que se efectúa el arrastre de estas embarcaciones. Diversos inventores habían intentado proveer las embarcaciones de hélices ordinarias accionadas por motores, pero están prohibidas porque sus remolinos deterioran los cauces.

M. Delaporte ha colocado un motor de explosiones en la parte delantera de la embarcación y este motor acciona una hélice aérea. Los ensayos continuarán seguidamente.

A la gloria de la aviación. — El Comité constituido para la erección de un monumento á la gloria de la aviación francesa se reunió el día 1.º del actual en el Gran Palacio, nombrando presidente á M. Marqueste, miembro del Instituto y secretario á M. André Granet.

Se procedió á un primer examen de los 57 proyectos remitidos por los candidatos.

Estos proyectos serán expuestos al público á partir del 16 del actual en la tercera Exposición de locomoción aérea, junto al salón del «Aero Club de Francia».

En la sesión que el Comité celebró el día 5 y examinados detenidamente los 57 proyectos, se concedió el primer premio (1,000 frs.), al lema *Droit où tu dois*, proyecto de M. Ernest Dagonei, escultor; el segundo premio (600 frs.) al lema *Toujours en l'air*, proyecto de M. Félix Fevola; el tercer premio (400 frs.) al lema *Plus haut que la montagne...* proyecto de M. Edmond Desca.

Prevost con un pasajero llega á 3,000 metros de altura. — Este aviador, uno de los que más se han distinguido en el concurso militar de aviación, ha batido el record mundial de altura, con un pasajero.

En efecto, partió del aeródromo de Courcy á las tres de la tarde del día 2 del corriente á pesar de la bruma y del frío á bordo del mismo aparato en que voló durante el mencionado concurso y llevando como á pasajero á M. Besnard, director de la Escuela Deperdussin, de Courcy, alcanzando la altura de 300 metros en menos de 55 minutos, y tomó tierra á las 4 h 7 m. en excelente forma.

El precedente record fué establecido por Mahieu en 22 de septiembre pasado, en Issy-les-Moulineaux, llegando á la altura de 2,460 metros.

Esta hazaña de Prevost fué controlada por los tenientes Boncour y Bruncker.

Prevost se ha vengado dignamente de la mala suerte que le persiguió en el concurso militar y con este record queda bien recompensado de su audacia y valentía.

El premio de las escalas. — El «Aero Club del Centro», residente en Orleans, y que después del «Ae. C. de F.», es el más importante, ha entregado á cada uno de los concurrentes al premio de las escalas, además de las sumas correspondientes, una magnífica placa de plata como recuerdo de los numerosos vuelos que se efectuaron en Orleans durante el mes de octubre pasado. Estos aviadores fueron, como recordarán nuestros lectores, Chaves, Dancourt, Lusetti, Allard y Duval.

Ensayos de resistencia aerodinámica. — El oronel Hirschauer ha decidido establecer para-

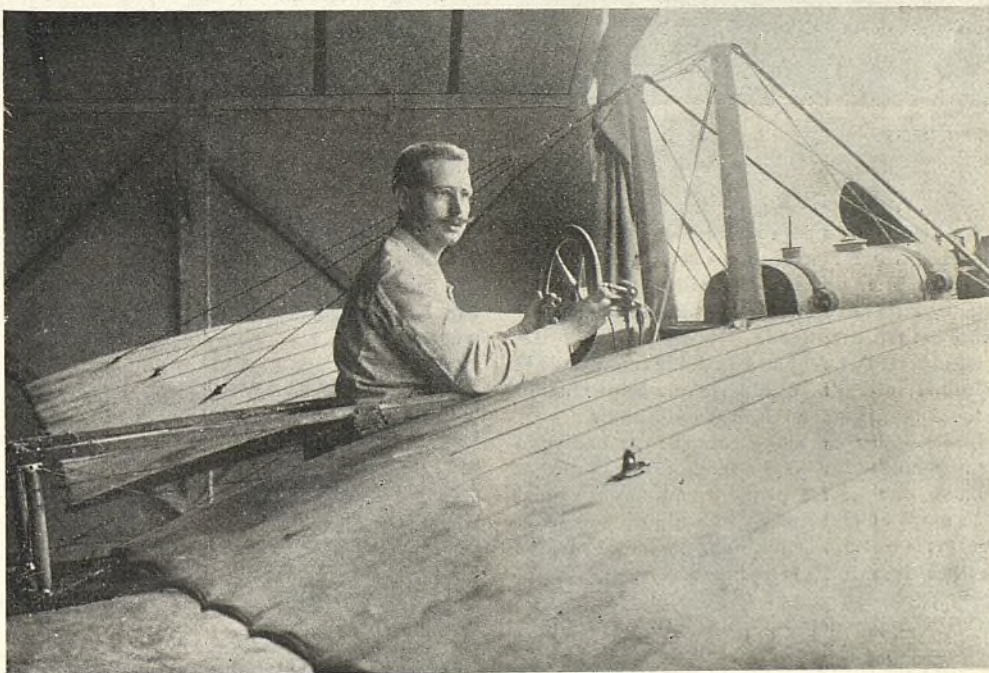
lamente á la línea del tranvía que une los tres aeródromos de Pau, una línea férrea de la misma anchura que las de los ferrocarriles.

En esta línea se procederá á ensayos de resistencia aerodinámica de los aparatos militares.

Contrato de cuatro meses, honorarios mensuales, 6,000 frs. (sin aparato frs. 2,000). Viajes de ida y vuelta pagados.

Reparaciones, conservación, etc., libres.

En caso de destrucción total, ó de pérdida se



Nuestros aviadores

Los ingenieros industriales (1) D. Julio Adaro, y (2) D. Antonio Grancha, que, subvencionados por el Ministerio de Fomento, hacen prácticas de aviación en la escuela Deperdussin

Los gastos de esta instalación serán á cargo del Ministerio de la guerra.

Esta instalación será la primera que existirá en su género.

Aeroplanos para la guerra. — De Italia nos escriben que se sabe por noticias de origen seguro, que el gobierno turco ha hecho ofertas á Bélgica, á fin de obtener un cuerpo de aviadores.

Sabido es, que, análogas proposiciones se hicieron á Francia y á Rusia, las que rechazaron la oferta.

Se espera con impaciencia conocer la respuesta de Bélgica sobre este punto.

A propósito de lo que antecede, y quizás esté relacionado con ello, hemos visto en una revista de aviación de las más importantes el siguiente anuncio.

«Se desean aviadores con monoplano ó biplano para reconocimientos militares en el extranjero.

reemplazará el aparato, ó se reembolsará su valor.

Todo aviador que será contratado sin que se le llame á incorporarse inmediatamente, permanecerá á nuestra disposición y recibirá una prima de 500 frs. el día de su incorporación.

Exclusivamente por telegrama, háganse las ofertas á la «Compagnie internationale Aviator», á Bois-le-Duc (Hollande).

Dirección telegráfica: «Aviator», Bois-le-Duc (Hollande)

A los telegramas debe seguir una carta certificada conteniendo la repetición de la aceptación de las condiciones antes mencionadas, así como la declaración formal de que se compromete á seguir las instrucciones del Director de «Aviator».

Nuestra contestación en sentido afirmativo ó negativo se dará dentro los ocho días siguientes.

Se trata seguramente de la guerra italo-turca, y puesto que Italia tiene ya sus aviadores é incluso

ha rechazado ofertas de servicios, lo natural es que sea Turquía quien hace esta oferta.

Muerte del teniente Loder. — Este aviador es una nueva víctima que hay que añadir al ya largo martirologio de la aviación y que empieza ya a ser también importante en el ramo militar. Lo-

noplano de su construcción, provisto de un motor «Gregoire-Gyp, 30 HP.»

Partió a las 3 y media, y después de haber corrido 50 metros apenas, el aparato despegó magníficamente, llegando a una altura entre 20 y 30 metros, a la que se mantuvo hasta las cinco y media de la tarde, volando unas dos horas, to-

ciendo toda su fuerza, pero los efectos del timón de profundidad eran a cada momento menos eficaces. Empezaba su noveno ocho, pero se vió obligado a tomar tierra. Además de que el aparato no funcionaba en buenas condiciones, el aviador sintióse ganar por la fatiga y cuando esto sucede, se es hombre perdido, si no se tiene suficiente presencia de ánimo para tomar tierra a tiempo.

A propósito del mitin de Bienne. — El lunes día 6 de noviembre, a las once de la mañana, verificóse en la fábrica Brandt (relojes Omega), una reunión en honor de Durafour, durante el curso de la cual M. Paul E. Brandt, después de haber felicitado al aviador por sus magníficos vuelos por encima de la ciudad, le entregó un magnífico cronómetro de oro «Omega», espléndido aparato regulado para soportar todas las presiones atmosféricas.

Al mediodía, un desayuno íntimo reunió alrededor de la mesa a MM. Paul Brand, Durafour, Durafour (padre) y Jaboulin.

Por la tarde visitaron los talleres, en los que se ha instalado una estación radiotelegráfica en relación con la Torre Eiffel, que les comunicará diariamente la hora oficial del Observatorio de París.

La aviación en Neuchatel. — Si el día 12 del pasado fué el final de la serie de exhibiciones y mitins de aviación en Suiza, de este año; la apotheosis fué digna de la obra.

El comité que se formó con motivo del circuito de la Suiza francesa, que no llegó a efectuarse, fué el que organizó esta fiesta. Los aviadores debían hacer los aterrizajes y partidas en campo arreglado y dispuesto para cuando el circuito.

Este terreno está constituido por una especie de prolongación de la esplanada de los muelles de Neuchatel.

El programa de este día, comprendía la llegada por la mañana, de Durafour, procedente de Avenches por la vía aérea. Este viaje vióse contrariado y la llegada retrasada a consecuencia de la niebla que se arrastraba por el valle y por el lago.

Ya cerca del mediodía el teléfono anunció la partida desde Avenches, pero viendo que el tiempo pasaba y el aviador no llegaba, el público empezó a temer una desgracia. Felizmente el teléfono volvió a anunciarnos que el aviador había vuelto a aterrizar en el punto de partida.

Pocos minutos antes de las dos de la tarde, Durafour emprendió de nuevo su vuelo, su viaje fué mucho menos penoso que la tentativa de la mañana, en la que el aviador sufrió horrorosamente a consecuencia del frío.

A lo lejos vióse aparecer la graciosa ave, que parecía escoltar un vuelo de gaviotas. La llegada fué espléndida y el aviador saludado por una aclamación general. Con este raid, Durafour gana el premio de 500 frs. con que estaba dotado.

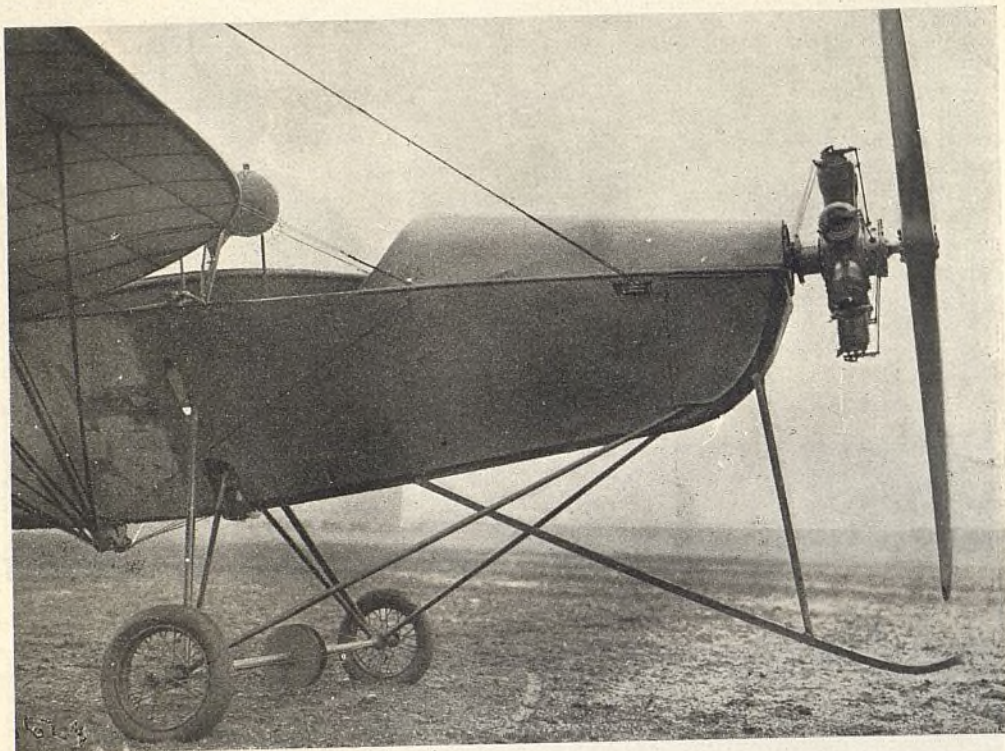
A las dos y media Taddeoli emprende el vuelo, se eleva graciosamente y pasa por detrás de un pequeño promontorio, pero no se le ve regresar; inquirida la causa resultó que Taddeoli había tenido que tomar tierra en la orilla del lago, rompiendo un tubo del tren de aterrizaje, quedando inmovilizado hasta el anochecer.

Inmediatamente emprende el vuelo Durafour. Del primer salto se eleva, vuela, vira, evoluciona por encima del campo y de la ciudad, vira de nuevo sobre el lago, elevase más y viene, por fin, a tomar tierra después de 20 minutos de vuelo, mientras Wyss se preparaba a su vez.

Elévase éste, dándonos ocasión de aplaudir su consumada maestría; volviendo a descender a los 6 minutos de vuelo.

Luego fué nuevamente Durafour quien durante 14 minutos emocionó a los espectadores circundando el campanario y recorriendo gran parte de la ciudad.

Alentado Wyss, se lanza a su vez y realiza un largo vuelo.



Monoplano Marçay Mooneu
Vista de la parte anterior y del tren de aterrizaje

der murió el día 7 del corriente en el hospital del Val-de-Grace a consecuencia de la terrible caída que sufrió en 6 de mayo pasado, en ocasión de estar ejecutando en Saint-Cyr un vuelo en compañía del teniente Benda.

La muerte fué debida a la doble fractura de la columna vertebral, que es lo que ha producido la lenta agonía que ha durado hasta ahora.

Loder nació en Stains, en 1887, y habiendo hecho sus estudios en la escuela Politécnica, salió con uno de los primeros números. Con el n.º 2 entró en la escuela de Caminos, Canales y Puertos. Le atrajo la aviación, ella ha sido la que ha interrumpido su brillante carrera.

Caída de Vedrines. — Ensayando un nuevo monoplano, Vedrines tuvo la desgracia de sufrir una caída bastante grave, si bien no tuvo las fatales consecuencias que podía haber tenido.

Volaba, este aviador, muy bajo, cuando en un viraje, el ala chocó contra el suelo haciendo zozobrar al aparato, que cayó y se rompió. Sacado de entre los restos del aparato por los soldados del aeródromo de Villacoublay, en donde se desarrollaba el suceso y que presenciaron la caída, resultó con un brazo roto y varias contusiones en diversas partes del cuerpo. Fué llevado en automóvil a su casa y créese que dentro tres semanas estará ya restablecido.

SUIZA

Durafour recordman de altura. — El jueves día 23 de noviembre el aviador Durafour sobre biplano *Failloubaz* ejecutó dos soberbios vuelos: el primero de 37 m. de duración, en el aeródromo de Avenches, y el segundo yendo hasta Payerne y regreso, durando 28 m. 30 s., en el curso del cual alcanzó la altura de 950 metros, comprobados por los comisarios deportivos del «Club Suizo de Aviación». Con este vuelo Durafour ha arrebatado a Wyss, el record suizo de altura.

Un nuevo aparato suizo. — El aviador Failloubaz ensayó, en 11 del pasado, un nuevo mo-

mando tierra por dos veces, solamente por unos minutos para revisar el aparato.

A sus cualidades de excelente piloto, Failloubaz ha añadido las de hábil y experto constructor.

En la escuela de Avenches. — Aprovechando la magnificencia del día, Durafour, el 17 de noviembre pasado, hizo ejecutar vuelos a sus alumnos, que siguen entrenándose metódicamente. André comienza a realizar bonitos virajes y el capitán X, ejecuta muy buenos vuelos en línea recta. Según opiniones autorizadas, llegará a ser un hábil piloto aviador y será el primer oficial suizo que habrá hecho su aprendizaje en Suiza.

En Dubendorf. — Grandjean, queriendo aprovechar el buen tiempo, había renunciado volver a Neuchatel y había convocado para el día 10 de noviembre tres comisarios deportivos para intentar conseguir el premio de 5,000 francos del «A. C. S.»

Como se sabe, este premio está reservado al aviador suizo que, pilotando un aparato esencialmente suizo, efectúe en un circuito determinado una serie de diez «ochos» a una altura de 50 metros.

A pesar de la lluvia y del viento, este aviador resolvió emprender la prueba por la tarde.

La pista de 500 metros, había sido acotada por pequeñas banderas. A las 4 h. 15 m. emprendió Grandjean el vuelo, elevóse a una altura de 80 metros y empezó la serie de «ochos». El aparato que era fuertemente azotado, y gracias a la maestría del piloto no vino al suelo más de una vez, pues debido a la lluvia el aparato aumentaba de peso y perdía equilibrio a cada momento, lo que obligaba al piloto a estar continuamente maniobrando los alabeamientos y el timón de profundidad.

A pesar de todo ello, giraba y viraba de una manera perfecta. Llegó perfectamente a describir el séptimo ocho, pero entonces el aparato empezó a bajar sensiblemente, el motor seguía produ-



Monoplano Marçay Mooneu

El aparato visto de frente con las alas completamente desplegadas, dispuesto para emprender el vuelo

La falta de bencina impidió á Durafour intentar la prueba para el premio del regulador eléctrico, que debía ganarse haciendo un paseo aéreo por encima de la fábrica David Perret en Plau.

La noche vino encima y dióse por terminado el mitin.

Una sorpresa bien agradable aguardaba á los habitantes de Neuchatel para el día siguiente, puesto que, aunque terminado oficialmente el mitin el día anterior, prolongóse el siguiente, pues faltaba correr un premio, que era el del regulador eléctrico.

Así como el día 12, domingo, aunque nublado estuvo encalmado, no sucedió lo mismo el lunes y el viento sopló en ráfagas huracanadas. Sin embargo, los aviadores se trasladaron al campo de aviación.

Wyss puso en marcha su motor, que tenía faltas, lo que le impidió emprender la marcha para este premio. Durafour lanzóse al espacio, vira

Al mismo tiempo, el aviador Hamel, efectuaba un vuelo de más de una hora de duración acompañado por una joven pasajera.

Sobre el Concurso militar inglés. — La delegación de los constructores ingleses fué recibida el día 5 del actual por el coronel Seely, subsecretario de Estado en el War-Office, con motivo del próximo concurso de aeroplanos militares en Inglaterra. Este oficial ha dicho que seguramente se ofrecerá un premio especial para los constructores ingleses en el caso en que el primer premio recayera en un extranjero, pues el concurso será internacional.

Caída de un aviador. — El teniente Suowden dirigiéndose por vía aérea, desde Aldershot á Brooklands, sufrió una caída bastante grave poco después de su partida. El aparato resultó aplastado, y las heridas sufridas por el aviador son, afortunadamente, de escasa gravedad.

Grahame White marcha á América. — Este aviador partió de Southampton el día 30 del pasado á bordo del trasatlántico *Olympie*, en dirección de Nueva York, para trasladarse luego á San Francisco y Los Angeles, adonde va para sus negocios.

Más sobre el concurso militar inglés. — El coronel Seely recibió, el día 5 del actual, á una Comisión de constructores ingleses de aeroplanos y motores, que fué á visitarle con motivo del Concurso militar, cuyo reglamento aparecerá en breve y que debe tener lugar el próximo año.

Esta Comisión estaba presidida por sir Charles Rose, quien, en un excelente *speech*, explicó el motivo de su visita, y después de algunas explicaciones, el coronel Seely, respondió claramente «que las intenciones del gobierno eran que el principal premio del Concurso fuera internacional, pero que habría premios secundarios, cuya forma de concesión sería fijada por el reglamento del Concurso; que no podría adquirir el compromiso de comprar aparatos de construcción inglesa antes del Concurso aunque reunieran las condiciones exigidas en éste, porque primeramente debe tener lugar éste, añadiendo, que la idea del Gobierno era que éste tuviera lugar en junio, pero, que en vista de que el deseo de la Comisión era que se aplazara hasta septiembre, sometería la pretensión á los ministros de la guerra y marina».

Es probable que el Gobierno encargue todavía algunos aparatos, si bien en número insignificante, antes del Concurso. De todas maneras, los aparatos encargados después del concurso, deberán ser construidos en Inglaterra.

La aviación en el Parlamento. — Contestando á varias preguntas que se le hicieron al coronel Seely en la Cámara de los Comunes, éste ha declarado que las condiciones de organización de la aviación británica no habían sido todavía fijadas definitivamente.

El Ministerio de la Guerra posee, actualmente, doce aeroplanos, y otros tres están en período de construcción. Nueve de estos aparatos son de construcción inglesa, los otros seis son franceses.

La Administración militar ha comprado este año once aeroplanos, siete ingleses y cuatro franceses.

Se concederá, á los oficiales escogidos para dedicarse á la aviación militar, una indemnización de 1,875 francos si tienen su brevet de piloto aviador, ó en cuanto lo alcancen.

El dirigible *Delta* no está terminado aún, y la adopción del aeroplano no implica el abandono del dirigible.

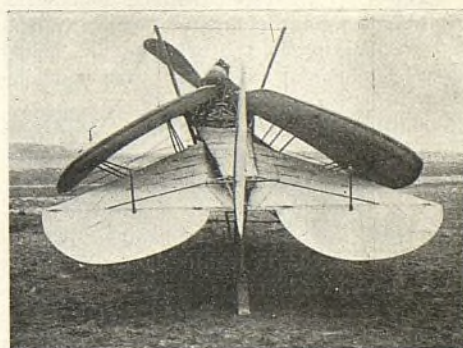
Doble caída mortal. — En Filey (ducado de York) el aviador Oxley, pilotando un monoplano, salió con un pasajero alemán llamado Weiss, que aprendía á manejar el aparato. Después de un buen vuelo y cuando Oxley empezaba á descender para tomar tierra, al llegar á una altura de 30 metros, el aparato cayó con rapidez vertiginosa.

El desgraciado Oxley que fué proyectado fuera del aparato, cayó de cabeza, rompiéndose la columna vertebral muriendo instantáneamente. Weiss, cogido debajo del motor, quedó con ambas piernas rotas y lesiones graves internas, murió al poco rato.

Este accidente ha llenado de consternación los centros de aviación ingleses, en los que Oxley era muy querido y considerado como un aviador de gran valía.



1.



2.

Monoplano Marçay Mooneu

1. Vista anterior. — 2. Vista posterior

ALEMANIA

Caída mortal. — El teniente de artillería Leringhoven se mató en Döberitz, mientras estaba efectuando una prueba. Paró el motor á 300 metros de altura para ejecutar un descenso en vuelo planeado, cuando una ráfaga de viento volcó es aparato á 50 metros del suelo, viniendo á aplastarse contra él con una vertiginosa velocidad. El aviador fué retirado cadáver de entre los restos del aparato.

Actividad de los aviadores alemanes. — Durante el mes de noviembre, los aviadores alemanes no han permanecido inactivos, antes al contrario, júzguese si no, por los vuelos efectuados en Johanisthal. Días de vuelo 24, aviadores 55, duración de los vuelos 139 h. 19 m. 45 s.

Uno de los que se distinguió fué Suvelak, que voló 19 h. 13 m., y ejecutó 131 vuelos. El total de vuelos fué 1,051.

Los nuevos pilotos son: Eckelman, Erblisch,



El aviador Prevost, que ha batido el record mundial de altura con pasajero, elevándose á 3,000 metros con monoplano Deperdussin

sobre el lago, se aleja algunos kilómetros, vuelve de nuevo, pasa por encima de la ciudad y de la fábrica Perret, y sin pararse, de un sólo vuelo, se dirige y llega á Avenches. Millares de ojos, atónitos han seguido las evoluciones del gracioso aparato mientras ha estado á la vista.

Es la sexta vez que en pocos meses el lago de Neuchatel ha sido atravesado por los aeroplanos.

INGLATERRA

Accidente de hidroplano. — Un inventor que efectuaba experiencias con un hidroaeroplano de 50 HP cayó en el lago Windermere. No tuvo mayores consecuencias la caída, pues pudo ser salvado por los pescadores, en cambio su aparato sufrió grandes averías.

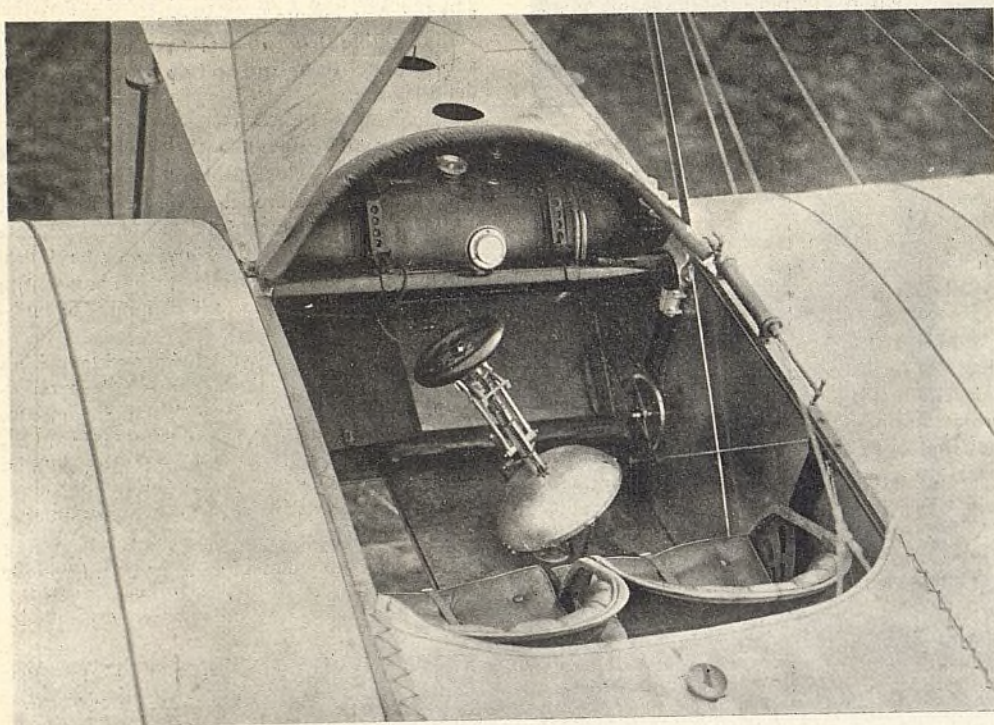
Record inglés batido. — Aprovechando el espléndido tiempo que reinaba, el aviador Salmeter, en Hendón, batió el record inglés de altura, alcanzando 3,000 metros debidamente registrados por el barógrafo sellado.

capitán de navío Frank, Golde, Hering, Kuhne, teniente Langfeld, Rotenstein y Steffler.

Caída del aviador Krieger. — El día 6 del corriente, el antiguo chauffeur del Emperador Illa-

burg, los pilotos se dirigirán hacia Neumunster á través de Holstein del Oeste.

En el curso de las etapas los concurrentes deberán efectuar numerosos aterrizajes en terrenos diversos.



El nuevo monoplano Blériot de dos asientos

Disposición del sitio ocupado por el piloto y el pasajero véase la abertura que sirve para subir al aparato y permite al pasajero percibir los objetos por encima de los que vuelan —

mado Krieger, ensayaba un monoplano de su construcción en Johanisthal, cuando cayó de una altura de 20 metros, rompiendo el aparato y saliendo ileso del percance el aviador.

Fiebre de aviación militar. — De tal puede calificarse la actividad aviatoria que reina actualmente en Alemania; júzguese por las siguientes noticias que llegan hasta nosotros.

Una nueva sociedad se ha fundado para instalar un aeródromo en Halberstadt, y otros están en vías de construcción en Magdebourg, Dessau y Nordhausen. Como puede verse inspeccionando un mapa de Alemania, se procede metódicamente, con la manifiesta intención de constituir una verdadera red de centros de aviación, que poco á poco cubrirá todo el país. En Johanisthal hay actualmente dos compañías de soldados aprendiendo unos, á construir aeroplanos (trabajan en los talleres Albatros, como si fueran operarios de la casa, bajo la dirección de ingenieros aviadores); otros, se ocupan especialmente de los motores. Se han puesto á su disposición varios motores de diversos sistemas, que montan y desmontan, ponen á punto y ensayan.

Otros se ocupan en el montaje de los aeroplanos. Estas dos compañías de alumnos están destinadas á proporcionar hombres para los aeródromos militares.

El teniente de navío Coulmann, que ha obtenido hace poco el título de piloto, es un ingeniero de los Arsenalas marítimos de Dantzig, y es él, el encargado de organizar la estación de aviación de la marina en Dantzig. Con él llevará unos diez aparatos.

Pruebas alemanas para 1912. — La «Sociedad Aeronáutica de la Alemania del Norte», organizará una serie de concursos en junio de 1912.

El primer día se volará de Kiel á Fleusburg, por Rendsburg y Slesvig; al día siguiente se llegará hasta Heida, por Apenvade, Fondern y Husun. Al otro día se tratará de alcanzar Hamburg-Altona, pasando por Itschoc.

Después de varios concursos locales en Ham-

Los vuelos en Kiel durarán del 16 al 20 de junio.

Se han propuesto cinco principales premios. Un premio de altura, concedido al piloto que alcance por lo menos 1,000 metros de altura.

Para ganar el premio del ejército, el piloto deberá tomar tierra en un terreno especialmente designado, desmontar del aparato, llevarlo á una cierta distancia y continuar el vuelo.

El premio de la marina será concedido al que efectúe un vuelo alrededor del puerto de Kiel. El pasajero deberá arrojar diez saquitos de arena sobre un navío. Un prolongado vuelo por encima del mar tendrá su clasificación especial.

Record mundial batido. — En el aeródromo de Johanisthal, Surclak, ha batido el record del mundo, de duración, con un pasajero. Partió á las 10 h. 32 m. de la mañana y tomó tierra á las 3 h. 5 m. habiendo permanecido en el aire durante 4 h. 33 m. El anterior record pertenecía al teniente Gerrard, que en Inglaterra voló en agosto pasado durante 4 h. 13 m.

Caída sin consecuencias graves. — El teniente Engwer y el teniente Zöllnitz, con biplano Albatros, partieron de Döberitz, por la mañana, tomando tierra en Johanisthal; volvieron á partir á las 3 h. 44 m. de la tarde, para regresar á su aeródromo, cuando apenas habían atravesado el Havel, el motor hizo explosión, descendiendo entonces en vuelo planeado cerca de Gatow. Se dice que los aviadores están indemnes.

BÉLGICA

Ostende-Londres y regreso. — El «Aero-club», de Ostende, tiene la intención de organizar en el próximo verano una carrera para aeroplanos, ricamente dotada, efectuando el recorrido Ostende-Londres y regreso.

He aquí una nueva atracción para una estación balnearia.

Caída del aviador Olieslaegers. — Este aviador detentor de dos de los cuatro premios del

Aero-club de Bélgica, quiso conquistar los otros dos, el de peso á llevar y el de aterrizaje.

Al efecto, emprendió el vuelo el día 29 del pasado en el aeródromo de Saint-Job en t'Goor, pero á consecuencia de ser excesiva la carga que quiso llevar, el aparato zozobró y el estabilizador y las alas quedaron completamente estropeados, sufriendo también otros daños el aparato. El aviador levantóse por sí mismo con heridas bastante profundas en la pierna derecha y en la espalda. A pesar de ellas, el aviador pudo trasladarse á Amberes, en donde deberá permanecer en reposo durante algún tiempo.

Record del mundo batido. — En el aeródromo de Kiewit-les-Asselt, Lanser, con monoplano de su fabricación, ha batido el record del mundo de duración con tres pasajeros. Ha evolucionado durante 1 h. 6 m., llevando á bordo MM. Leroux, Marquet y Pirotte. El precedente record pertenecía á Warchalowski, con 45 m. 46 s.

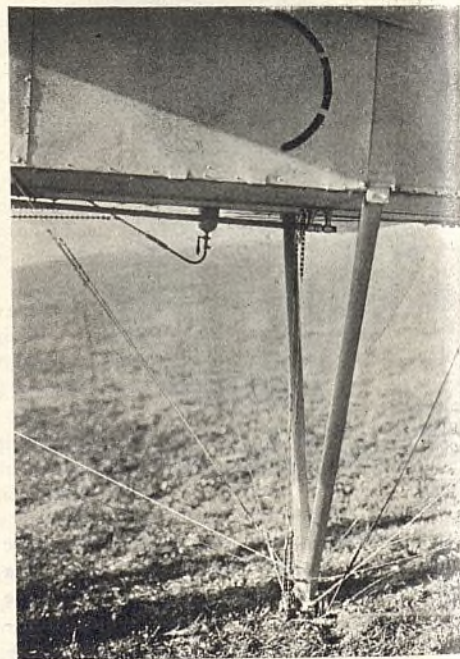
AUSTRIA

Muerte de un aviador. — El teniente Nittner efectuaba en el aeródromo de Wiener-Neustadt, un vuelo con el aviador Moxa, de Trieste, como pasajero, cuando á consecuencia de un aterrizaje demasiado brusco el monoplano zozobró. Moxa fué lanzado á 15 metros de distancia, muriendo instantáneamente. En cuanto al piloto Nittner resultó gravemente herido.

Cuarta arma. — El ejército austriaco ha constituido su cuarta arma. Hasta el presente solamente cuatro oficiales han alcanzado el título de piloto y las experiencias se efectúan en el aeródromo militar de Goerz y el aeródromo de la marina en Pola.

A lo que parece las autoridades tienen la intención de crear un parque de aviación para cada cuerpo de ejército.

Los oficiales aviadores percibirán una suma de



Detalles de la nueva disposición de transmisiones de los juegos de maniobra, en el nuevo monoplano Blériot de dos plazas

1,000 coronas, 600 como indemnización de equipo y 15 para la conservación del mismo, mensualmente, y al ser nombrados «pilotos de campo», percibirán como honorarios la suma de 2,000 coronas.

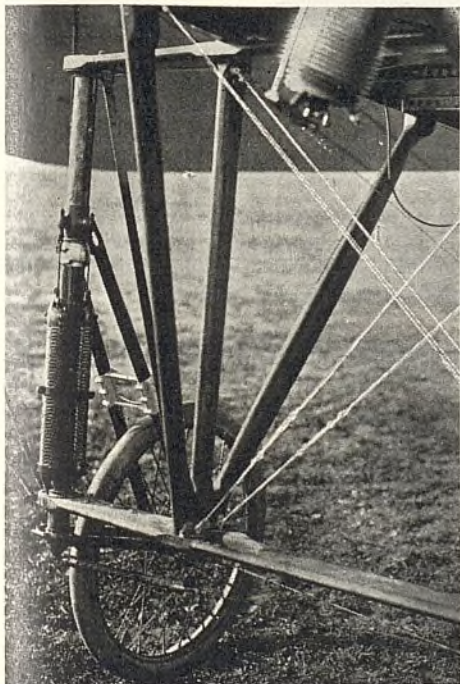
Hay que advertir que para conquistar este título es preciso haber hecho un vuelo de 100 kilómetros á 500 metros de altura en un solo día.

RUSIA

Una Exposición. — Se anuncia que tendrá lugar en Moscu una Exposición internacional

de aviación en el mes de abril próximo. Los organizadores esperan que Francia é Inglaterra concurrirán con sus aparatos y demás de aviación.

La Exposición durará seis semanas. El hipódromo de Moscou se utilizará como aeródromo y los aero clubs rusos, aprovecharán la ocasión para organizar vuelos de exhibición y concursos.



Detalles del tren de aterrizaje del monoplano Blériot de 70 HP. de dos plazas

dromo de Moscou se utilizará como aeródromo y los aero clubs rusos, aprovecharán la ocasión para organizar vuelos de exhibición y concursos.

REPUBLICA ARGENTINA

Doble vuelo sobre Buenos Aires. — El día 8 del pasado septiembre, los aviadores Cattaneo y Paillette efectuaron un vuelo al mismo tiempo cada uno sobre su correspondiente aparato, en el que se especializan.

Cattaneo, en su monoplano Blériot, partió del aeródromo de Villa Lugano dirigiéndose al Palomar en busca de su colega francés para salir juntos y realizar un plan trazado de antemano, pues como en el Hipódromo Argentino se corría el «Gran premio Jockey Club», con motivo de éste se habían creado dos premios para los aviadores que fueran á realizar evoluciones sobre la pista de Palermo.

Realizados los necesarios preparativos, los aviadores emprendieron la marcha sin más dilación. El primero en partir fué Paillette en su biplano

Farman, tipo militar, motor «Gnome» 50 HP., elevándose, en 12 segundos, á 80 metros.

Cattaneo, al poco rato, puso en marcha la hélice de su Blériot, y emprendió, á su vez, el vuelo en dirección de la ciudad, juntamente con Paillette, que ya estaba á 4 kilómetros de distancia. Al poco rato ambos aparatos se elevaron á mucha más altura; Paillette á 1,700 metros y Cattaneo algo más bajo, á 1,500.

A los diez minutos de vuelo fueron divisados los aparatos desde el Hipódromo, primeramente Cattaneo, que se marcaba en el espacio como un pequeño punto negro, y luego se divisaron las líneas paralelas típicas de las superficies sustentadoras de los biplanos.

Avanzaron siempre á la misma altura, entrando juntos en el aeródromo. Ejecutaron luego algunas vueltas, descendiendo hasta colocarse á poca altura, y dejando caer, Cattaneo, una carta dirigida al Presidente del «Jockey Club» y un gran ramo de flores, que se esparcieron por encima de la tribuna reservada á los socios y el paddock. Descendió Cattaneo, por cierto con bastante dificultad, á consecuencia de la estrechez de la pista, siendo recibido por el Presidente, quien lo acompañó al palco oficial, donde fué obsequiado.

Mientras tanto Paillette continuó evolucionando, cuando de repente, debido á un desperfecto de la magneto, el motor dejó de funcionar, viéndose obligado este valiente aviador á descender en espiral desde una altura de 900 metros.

Considerando que era una temeridad tomar tierra en el Hipódromo y aprovechando la ocasión de la baja marea descendió en la playa del Río de la Plata, á 50 metros de la costa, no sufriendo daño alguno ni aparato ni aviador.

Vuelos con pasajeros. — El 24 de septiembre se efectuaron en el aeródromo del Palomar una serie de vuelos con pasajero, siendo piloto el aviador Marcel Paillette, utilizando un biplano Farman de la «Compañía Aérea Argentina».

Este aviador realizó, primero, dos vuelos sin acompañante para reconocer la intensidad del viento en las capas medias de la atmósfera.

Satisfecho de su observación y sin más preámbulos, lanzóse al espacio acompañado del primer pasajero, al que substituyeron sucesivamente hasta nueve más, efectuando vuelos que oscilaron entre dos y ocho minutos de duración.

Esta serie de vuelos terminó á las 6 menos cuarto, y los pocos minutos de luz diurna que quedaron, fueron aprovechados por D. Sergio García Uriburu para realizar un vuelo con el mismo aparato empleado por Paillette.

Este aficionado realizó un magnífico arranque, emprendiendo un vuelo que varió entre 50 y 200 metros de altura, y describió dos vueltas por la pista y lugares próximos de Hurlingham, efectuando viradas impresionantes; la duración del vuelo fué de quince minutos, descendiendo en vuelo planeado.

Otros vuelos de Cattaneo. — Este aviador dirigióse, en 28 de septiembre, á Moreno en tren, llevando consigo su aparato, con el propósito de realizar un viaje aéreo desde Campo de Mayo. Sin embargo, no pudo realizar su propósito por una serie de inconvenientes que se lo impidieron.

Iniciado el vuelo duró éste media hora, pues al cabo de este tiempo tuvo que descender en la plazoleta de la estación de San Justo por haberse extraviado. Debido á esto, abandonó el propósito que tenía de visitar las tropas del acantonamiento. Posteriormente logró su intento.

En 8 de octubre intentó otra excursión desde el Campo de Mayo hasta el establecimiento de «Los Arenales», para, de regreso, pasar por la quinta del Presidente de la República.

Emprendió el vuelo y se dirigió hacia el cuartel del 8.º de caballería, y realizó una vuelta ascendente llegando á 100 metros. Dos espirales

más en el mismo sitio le valieron una altura de 400 metros, suficiente para orientarse.

Llevaba recorridos 4 kilómetros en dirección á «Los Arenales» y notó que su motor, á pesar de efectuar las explosiones regularmente, su fuerza tractora se debilitaba, por lo que, cambiando de ruta, se dirigió hacia el aeródromo del «Aero Club Argentino» en Villa Lugano, sin poder conseguir su objeto de saludar al Presidente de la República en su quinta.

Una vez en el aeródromo practicó diversos ensayos de *mise au point* del aparato, volando sobre Lugano y alrededores.

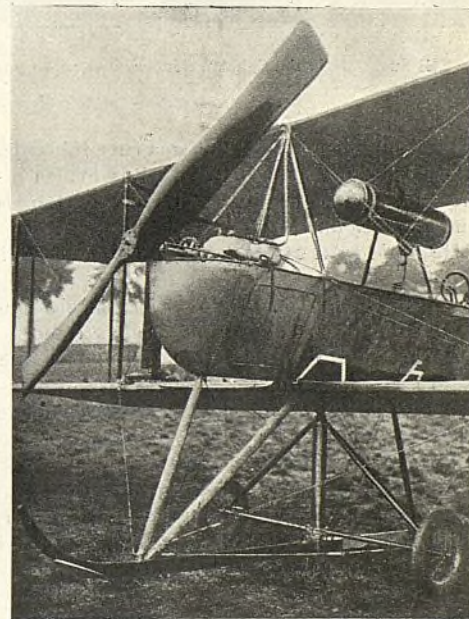
TRÍPOLI

Reconocimiento en el desierto. — La tranquilidad relativa que precedió al día 1.º del pasado mes, podía hacer esperar un ataque general por parte de los turcos.

Para poner término á esta incertidumbre, el general Caneva encargó al capitán Moizo efectuar un reconocimiento aéreo. Ya el día anterior éste y el capitán Piazza habían reconocido los alrededores de Trípoli, sin encontrar huella alguna del enemigo; solamente algunos árabes huyeron desesperados al oír el ronquido del motor.

El reconocimiento en cuestión efectuado por el capitán Moizo tuvo un magnífico resultado, pues el general Caneva se orientó respecto de las posiciones del enemigo.

Al efecto elevóse este aviador en su Nieuport dirigiéndose á una altura de 500 metros hacia



Vista delantera del nuevo biplano Astra

Ani-Zara, detrás de este montículo descubrió á todo el ejército turco que estaba acampado.

Para informarse mejor, el valiente aviador descendió un centenar de metros, y, durante una hora, evolucionó por encima del campamento turco que dispararon varios tiros de fusil. El capitán Moizo adquirió la convicción de que solamente había tropas regulares turcas, y en cambio no apercibió ni vestigios de árabes. Contrariamente á lo que creía el general Caneva, el campo turco se ha corrido hacia el noroeste, es decir, hacia el lado de los lagos

Hazaña de cinco aeroplanos. — La aviación militar ha dado un gran paso en esta campaña, hasta ahora sólo hechos aislados se habían llevado á cabo, pero el día 20 del pasado fué ya la escuadrilla de cinco aeroplanos la que dió la batalla y puso en fuga á los turcos.

Habiendo sido prevenidos los italianos de que los turcos se habían concentrado en Hanné, tomó sus disposiciones para atacar á los turcos;

consiguiendo hacerlos retirar hacia su centro de concentración, ó sea Ani-Zara, en donde debían ser sorprendidos por los aeroplanos.

En efecto, en pocos minutos emprenden el vuelo en Trípoli cinco aparatos, cada piloto llevaba seis bombas explosivas. Cuando estuvieron á 200 metros de altura, los cinco aparatos se

su fiel *Blériot-Gnôme*, yendo á engrosar la escuadrilla de aviadores voluntarios.

ESTADOS UNIDOS

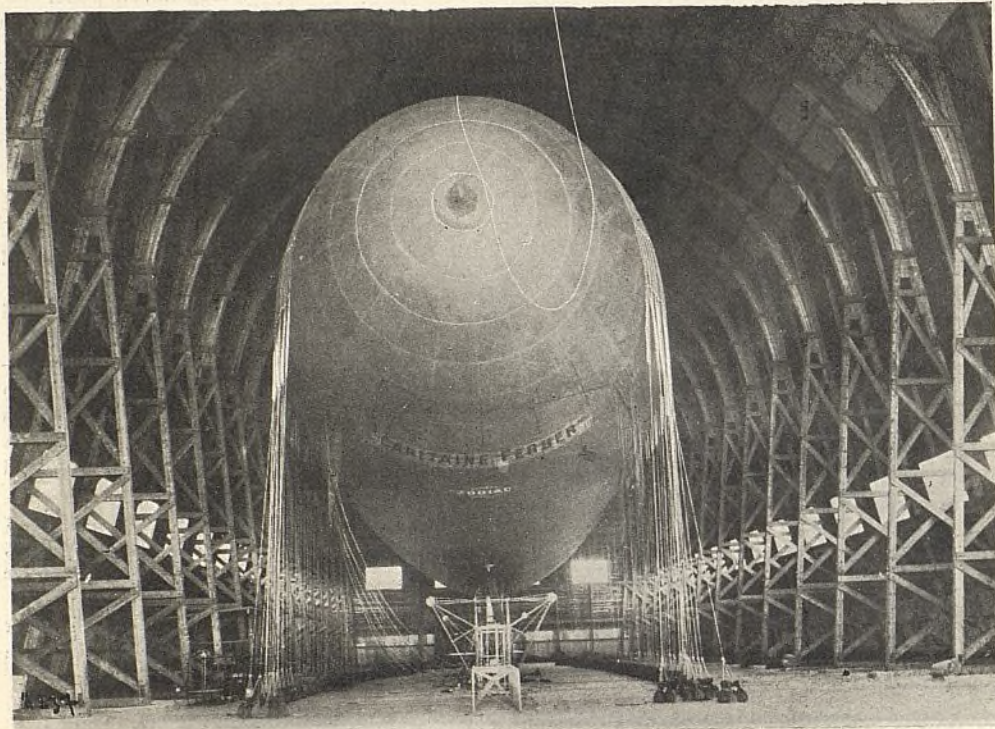
Por el premio de la Estatua de la Libertad. Un nuevo hecho presentado por M. de Lesseps, en apoyo de su reclamación, podría poner otra

Pero éste protesta, arguyendo que él es el único que ha efectuado el recorrido completo y que una acta firmada por dos comisarios americanos, atestigua que Grahame White pasó á la distancia de 100 pies hacia dentro del pilón de viraje, que los comisarios hicieron señas con una bandera roja, pero el aviador continuó su camino.

El asunto está en esta situación. ¿Cuál será la jurisdicción competente? El litigio estaba ya en apelación y la «F. A. I.» sentenció en última instancia.

Veremos que resultado final tendrá esta cuestión.

Hidro-aeroplanos de guerra. — El Ministro de Marina americano ha decidido la adquisición, durante el próximo año, para su departamento, de cierto número de hidro-aeroplanos que serán instalados á bordo de los principales navíos de guerra, prestos siempre á emprender el vuelo en caso necesario.



El nuevo dirigible *Capitán Ferber* construido por la casa «Zodiac», en disposición de salir del hangar

separaron tomando cada uno una ruta diferente. Al cabo de una hora cuatro de ellos habían regresado, solamente faltaba el teniente Derada que montaba un *H. Farman*.

He aquí lo que cada uno de ellos había realizado.

El capitán Piazza dirigióse hacia Zanzie donde su sola presencia puso en fuga á los árabes.

El capitán Moizo, por el contrario, dirigióse recto á Ain-Zara. Una vez llegado sobre el campamento de los turcos, dejó caer sucesivamente cuatro bombas que produjeron efectos desastrosos.

El teniente Gadotti, que por primera vez probaba un *Farman*, y el alférez de navío Rossi, guiaron el fuego de las baterías de Sidi-Messeri que redujeron al silencio á los turcos.

Finalmente, después de una angustiosa espera, llegó el teniente Derada que explicó la causa de su retraso. Se había dirigido hacia Gedel, cuando de repente se apercibió de que el depósito de su aparato tenía un escape. Sin turbarse en lo más mínimo, tomó tranquilamente tierra en el lindero de un oasis, bajó de su aparato y con una bomba en una mano y el revólver en otra, exploró el oasis, que estaba desierto. Derada y su mecánico procedieron á la recomposición del depósito, y cuando ya habían terminado é iban á partir, salieron del oasis unos 20 árabes descargando sus fusiles y agujereando las alas del aparato; sin embargo, no se atrevieron á acercarse á él y se elevó tranquilamente. Después de haber descrito una curva, el teniente Derada se dirigió hacia los árabes que huían, y habiéndolos alcanzado, dejó caer sobre ellos dos bombas que destruyeron la mitad del destacamento.

Cattaneo á Tobruk. — El famoso aviador de este nombre, que como saben nuestros lectores, recorría, hace tiempo, las dos Américas, ha regresado súbitamente, al objeto de tomar parte en las operaciones de los aviadores militares en Trípoli.

Cattaneo, que es teniente del ejército italiano, será destinado, á petición suya, á Tobruk, con

vez sobre el tapete la homologación del Premio de La Libertad.

Esta prueba, disputada en octubre de 1910, en Belmont-Park, dotada con un premio de 50,000 francos, había sido atribuido á Moissant aunque concurrió al mismo después de cerrado el mitín. A consecuencia de la reclamación al Congreso de



El Rey de Servia Pedro I (1) y Mr. Fallières (2) presenciando vuelos en el aeródromo de St. Cyr

la «F. A. I.», del año pasado, Moissant fué descalificado y de Lesseps, declarado vencedor, habiendo quedado eliminado Grahame White por no haber efectuado el recorrido completo.

Ahora bien, por reclamación de éste el Congreso de este año ha dado razón al piloto inglés, concediéndole el beneficio de la duda, y, por lo tanto, queda descalificado De Lesseps.

pruebas de reconocimientos. Tomarán también fotografías y se harán pruebas de señales luminosas durante la noche.

Los oficiales encargados de estas experiencias serán el capitán Chandler, el teniente Roy, encargado del servicio fotográfico, y el teniente Miling, que, junto con el teniente Roy, se ocuparán especialmente del servicio de señales.



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

3^{er} año

Edición 1912

AVIATIO - AGENDA

Comprende, además de la sección **Agenda** que contiene espacio suficiente para notas, todos los datos que pueden interesar á todo el que se ocupe de aviación

LE FORMULAIRE DE L'AVIATEUR

Editado bajo la dirección de **R. DESMONS**

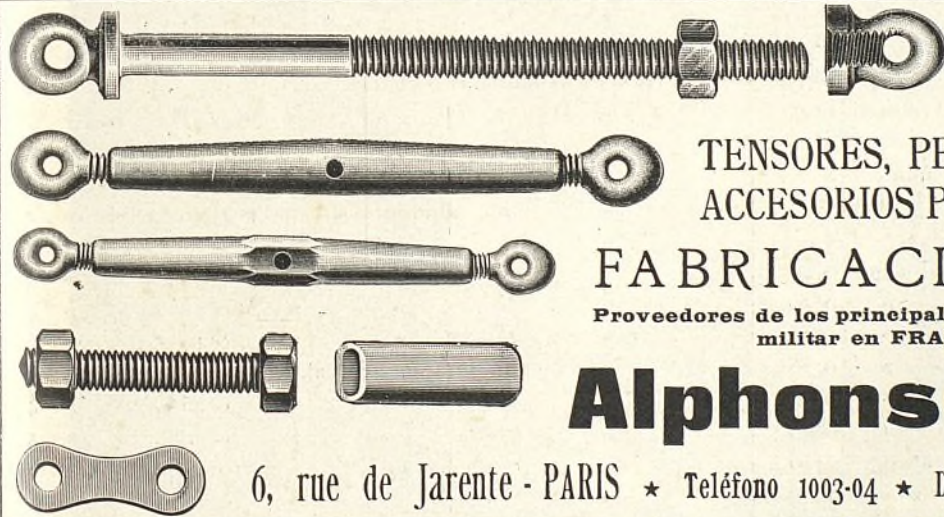
Ingeniero-Consejero, Secretario de la Société Française de Navigation Aérienne, Jefe del trazado del mapa aeronáutico de Francia, Director de «L'Aéronaute»

que es un compendio completo de todas las fórmulas y datos que puedan necesitar, lo mismo los constructores, que los ingenieros aeronáuticos, y que los inventores. Esta sección, puesta cuidadosamente al corriente de las últimas experiencias, y de los últimos trabajos aerotécnicos, ha sido editada por un grupo de ingenieros especiales y de inteligentes técnicos aéros

La **Table des chapitres** contenidos en el *Formulaire*, sigue el orden siguiente en la edición de 1912: *Formules générales, Mathématiques* (aritmética y álgebra, trigonometría, geometría analítica, mecánica), *Graphostatique, Résistance des matériaux, Ressorts, Aérodynamique, Transmissions, Hélices, Aviation, Aérostation, Législation aérienne, Brevets, Champs d'atterrissage*

300 págs. de formulario y 100 de agenda, 9 × 18, en rústica, 2'25 frs; encuadernado en tela resistente, 3'25 frs.

Diríjanse los pedidos al despacho de **Aviation-Agenda**, 127, boul. Saint-Michel, PARIS, ó bien á la Imprimerie LEVÉ, 17, rue Cassette, PARIS



AVIACIÓN

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

FABRICACIÓN INIMITABLE

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

Alphonse Binet & C^{ie}

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

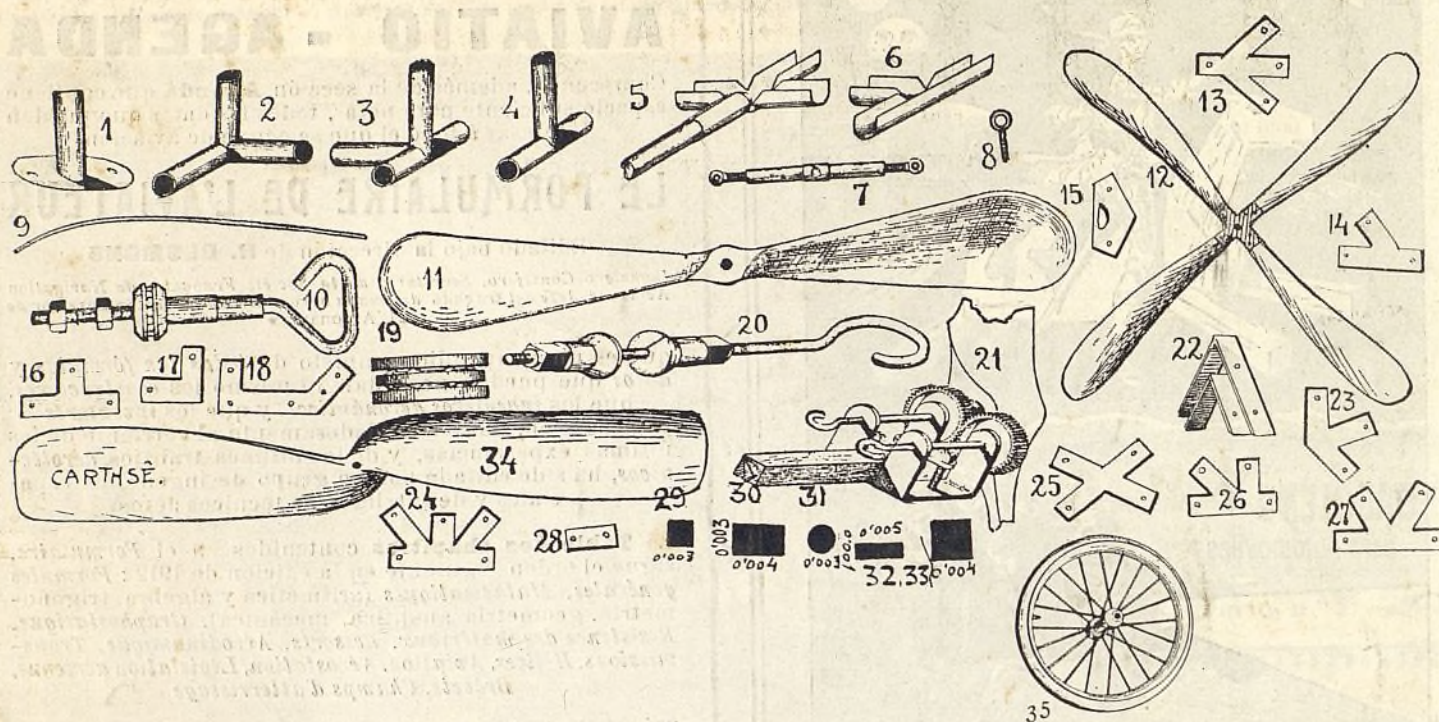
Paraît le 10 et le 25 de chaque mois * * * Abonnement: 15 francs par an

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

Ayuntamiento de Madrid

PEQUEÑOS MODELOS DE AEROPLANOS

PIEZAS Y ACCESORIOS PARA LOS MISMOS



N.º	PRECIOS	Precio en Ptas.
1	Ensamble en tubo, de metal uno	0'25
2	» » » »	0'50
3	» » » »	0'50
4	» » » »	0'25
5	» abiertos » docena	0'50
6	» » » »	0'50
7	Tensores uno	0'35
8	Tornillos con gafa par	0'05
9	Costillas de madera el metro	0'25
10	Cojinete de bolas montado n.º 1 uno	2'15
11	Hélices «Chauvière» de 0'40 m. diámetro una	5
12	» » » » á cua- 9	
13	Ensamblés planos, de aluminio docena	0'40
14	» » » »	0'30
15	» » » »	0'25
16	» » » »	0'30
17	» » » »	0'30
18	» » » »	0'40
19	Cojinete de bolas, desmontado uno	2'50
20	» » montado, n.º 2 »	2'50
21	Engranaje doble, toda la montura »	0'40
22	Ensamblés planos, de aluminio docena	0'30
23	» » » »	0'50
24	» » » »	0'40
25	» » » »	0'40
26	» » » »	0'40
27	» » » »	0'40
28	» » » »	0'20
29	Listones de madera, blanca ó caoba, el metro. »	0'25 y 0'35
30	» » » »	0'25 y 0'35
31	» » » »	0'25 y 0'35
32	» » » »	0'20
33	» » » »	0'35 y 0'40
34	Hélices «Carthsé» de 0'20 m. diámetro una	2
	» » » »	0'25 » » » 2'50

N.º	Precio en Ptas.
Hélices «Carthsé» de 0'30 m. diámetro una	3
» » » 0'35 » »	4
» » » 0'40 » »	5
» «Chauvière» de 0'20 » »	2
» » » 0'25 » »	2'50
» » » 0'30 » »	3
» » » 0'35 » »	4
Hélices «Chauvière» cuatro palas, de 0'20 m. diá. »	4
» » » 0'25 » »	5
» » » 0'30 » »	6
» » » 0'35 » »	7
» » aluminio, dos palas 0'20 » »	2
» » » 0'25 » »	2'50
» » » 0'30 » »	3
» » » 0'35 » »	4
» » » 0'40 » »	5
» de aluminio, cuatro palas, de 0'20 » »	3
» » » 0'25 » »	4
» » » 0'30 » »	5
» » » 0'35 » »	6
» » » 0'40 » »	7
35 Ruedas metal cauchotadas 0'07 m. diámetro. »	1'65
» » » 0'02 » »	0'90
» de corcho de 0'02 m. diámetro. »	0'15
» » 0'03 » »	0'20
» » 0'04 » »	0'25
» » 0'05 » »	0'30
» » 0'06 » »	0'35
» » 0'07 » »	0'40
Horquillas para ruedas metal de 0'07 m. diámetro »	0'80
» » » 0'02 » »	0'70
Hilo de goma inglés, núm. 18. el metro	0'20
» » » » de 10 metros en ade- el metro.	0'15
Construcción de aparatos en escala de 1/10 m. con todos los detalles, probados y experimentados, desde uno	50

Diríjanse los pedidos á la administración de esta revista AVIACIÓN, Claris, 102, pral. 1.ª - Barcelona