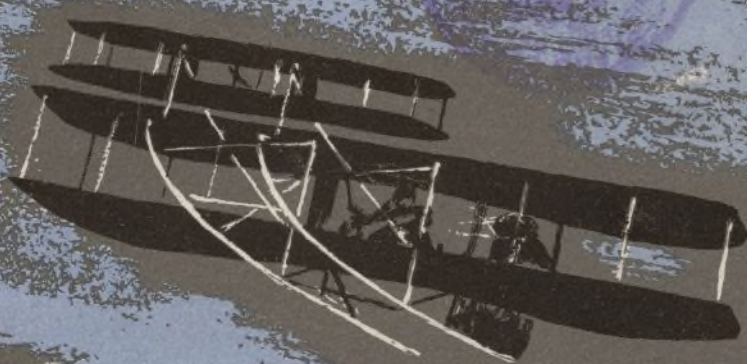


# AIRE



*Ortega*

Ayuntamiento de Madrid



# 1

AL HOMBRE LE NACIERON ALAS... CUANDO CONQUISTÓ EL CIELO, QUISO DESTRUIR LA TIERRA.



RESERVADO PARA BUJIAS K. L. G.



"AIRE" saluda a los camaradas de la U. R. S. S. y de Méjico, de esos Pueblos dignos que han sabido mantener sus banderas en alto, alejados de todo egoísmo y por encima del cieno de la concupiscencia internacional. A ellos dirige su primer saludo, por que cuando el Pueblo hispano se batía heroicamente contra todos los poderosos de la tierra y cuando el mundo se alejaba de nosotros dominado por sus mezquinos intereses, esos dos Pueblos nos tendieron los brazos y reconocieron nuestros derechos de hombres y Pueblo libre para disponer de nuestros destinos.

"AIRE" saluda a los proletarios de todos los países, a los democratas y antifacistas de la tierra, a las sindicales obreras y a los partidos del Frente Popular, y por último a la Prensa hermana y a todos y a cada uno se ofrece cordialmente como verdadero camarada.

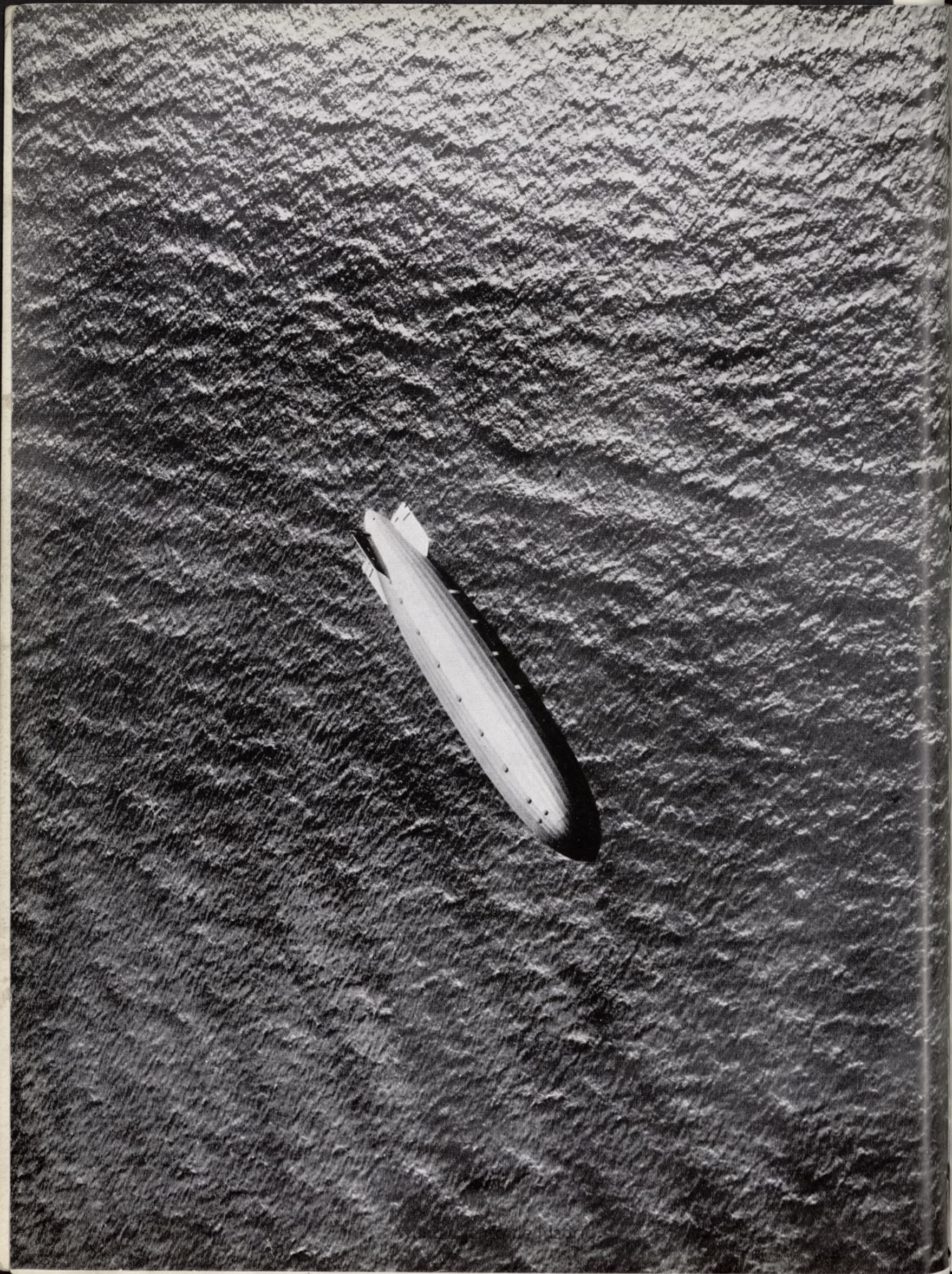
"AIRE" viene con el puño en alto como estandarte de justicia, a luchar por la libertad de España con entusiasmo juvenil, como lo hacen los aviadores; trae buena voluntad y decisión firme.

Como patrocinado por la 3ª Región Aérea su espíritu es de lealtad y de compañerismo, no tiene matiz político ni propósito partidista es su misión propagar los conocimientos técnicos y prácticos de las alas rojas, pretende fomentar la afición por Aviación, cantar sus heroísmos, y laborar por el progreso y la fraternidad de los hombres, misión confiada por el destino a los aviones, pues ellos son los que les pueden unir en estrecho abrazo, facilitando el rápido enlace de todos los pueblos. Si conseguimos nuestro propósito tendremos la satisfacción del deber cumplido. - Salud

DIAZ SANDINO

A handwritten signature in cursive script, reading "Diaz Sandino", written in dark ink. The signature is fluid and expressive, with a long horizontal stroke extending from the end of the name.





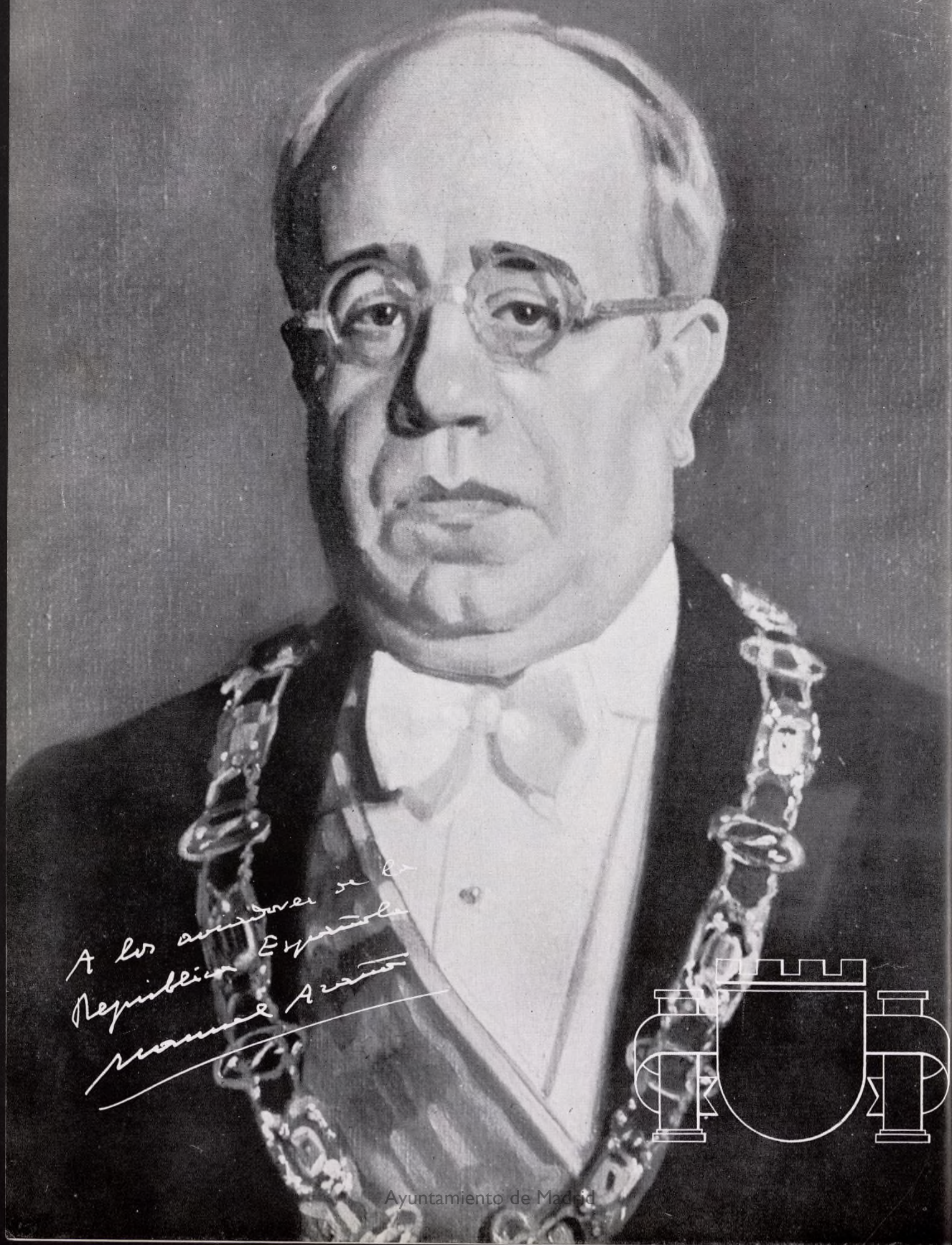


1914-1918. 1936... La juventud del mundo da generosa  
su vida por el triunfo de sus ideales. Cada hombre  
que cae, es un jalón en la Historia del Progreso...

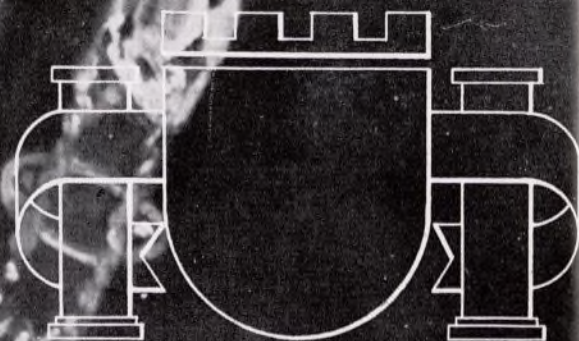


La Libertad de la Patria, en parte es obra de ellos.  
La Humanidad les debe gratitud eterna. ¡Que su  
muerte nos sirva de ejemplo en nuestra vida!



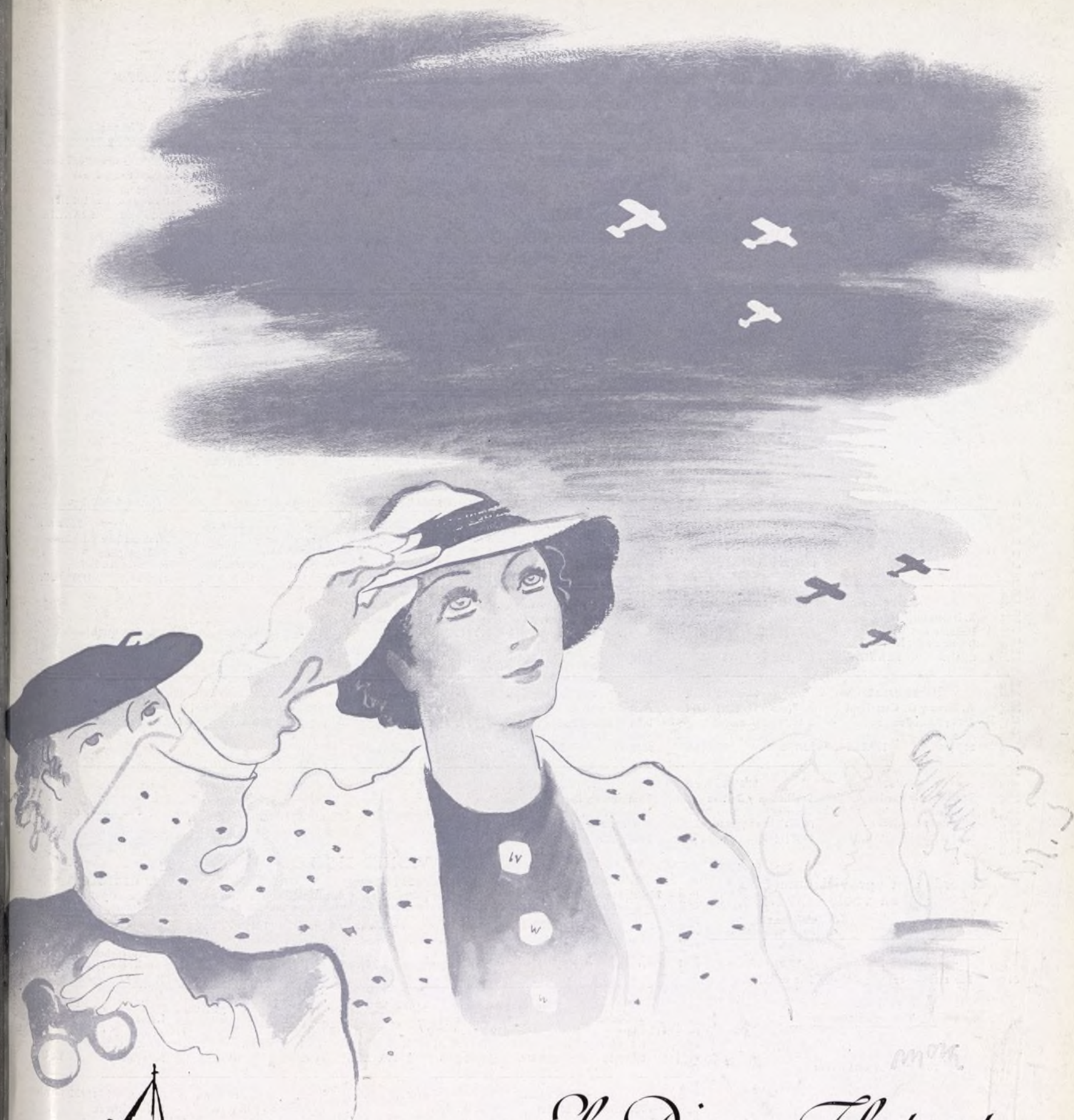


*A los señores de la  
República Española  
se ruega Atento*



Ayuntamiento de Madrid





## *El Dique Flotante*

ESPECIALIDADES EN EL VESTIR  
PARA SEÑORA, CABALLERO Y NIÑO

AVENIDA PUERTA DEL ANGEL, 9 Y CANUDA, 45 - 47

B A R C E L O N A



# «RECORDS» OFICIALES DE AVIACION

HOMOLOGADOS POR LA FEDERACION AERONAUTICA INTERNACIONAL EN 1.º DE MARZO DE 1937

«RECORD» DEL MUNDO - (La mejor marca cualquiera que sea el tipo de la aeronave)

Distancia en línea recta	Altitud	Velocidad sobre base de 3 km.	Vuelta al mundo	Distancia en línea recta con aprovisionamiento en el aire	Distancia en circuito cerrado
9104'7 km.	22066 m.	709'209 km.h			10601'480 km.
Rossi y Codos Blériot-Zappata 110 (1 Hispano-Suiza 500 HP). 5-7/8/33 FRANCIA	Anderson y Stevens Estratosfata «Explorer II» 11/11/35 E. U.	F. Agello Macchi C. 72 (1 Fiat 3200 HP). 24/10/34 ITALIA	IV Por establecer	V Por establecer	VI Bossoutrot y Rossi Blériot 110 (1 Hispano-Suiza 500 HP). 23-26/3/32 FRANCIA

## «RECORDS» INTERNACIONALES POR CLASES. - (Clase C. - Aviones)

### Records sin carga impuesta

Distancia en línea recta	Distancia en circuito cerrado	Distancia en línea quebrada	Altitud
I (Véase I)	II (Véase VI)	III Rossi y Codos Blériot-Zappata 110 (1 Hispano-Suiza 500 HP). 7/8/33 FRANCIA	IV S. R. D. Swain Bristol 138 A (1 Bristol «Pegasus» 490 HP). 28/9/36 GRAN BRETAÑA
Velocidad sobre base de 3 km.	La mayor carga elevada a 2000 metros	Velocidad sobre 100 km.	Velocidad sobre 10000 km.
V Howard Hughes Hughes «Special» (1 Pratt and Whitney «Wasp Junior» 1000 HP). 13/9/35 E. U.	VI Nioukhtikov y Lipkine Bolkhovitinov (4 AM-34 860 HP). 11/11/36 U. R. S. S.	VII M. Arnoeux Caudron 460 (1 Renault 370 HP). 10/8/35 FRANCIA	VIII Le Brix y Doret Dewoitine D. 33 (1 Hispano-Suiza 650 HP). 7-10/6/31 FRANCIA

## «RECORDS» CON CARGAS PROGRESIVAS

Sin carga	Carga 500 kg.	Carga 1000 kg.	Carga 2000 kg.	Carga 5000 kg.	Carga 10000 kg.
11 (Véase III)	12 V. Kokkinaki C. K. B. 26 (2 M-85 800 HP). 3/8/36 U. R. S. S.	13 V. Kokkinaki C. K. B. 26 (2 M-85 800 HP). 21/8/36 U. R. S. S.	14 V. Kokkinaki C. K. B. 26 (2 M-85 800 HP). 7/9/36 U. R. S. S.	15 Youmachev y Kalachnikov A. N. T. 6 (2 AM-34 800 HP). 11/9/36 U. R. S. S.	16 Nioukhtikov y Lipkine Bolkhovitinov (4 AM-34 860 HP). 11/11/36 U. R. S. S.
21 R. Delmotte Caudron 460 (1 Renault 370 HP). 24/8/35 FRANCIA	22 A. Biseo y G. Castellani S. 79 (3 Alfa-Romeo). 23/9/35 ITALIA	23 A. Biseo y G. Castellani S. 79 (3 Alfa-Romeo). 23/9/35 ITALIA	24 A. Biseo y G. Castellani S. 79 (3 Alfa-Romeo). 23/9/35 ITALIA	25 Por establecer	26 Por establecer
31 A. Biseo y G. Castellani S. 79 (3 Alfa-Romeo). 23/9/35 ITALIA	32 A. Biseo y G. Castellani S. 79 (3 Alfa-Romeo). 23/9/35 ITALIA	33 A. Biseo y G. Castellani S. 79 (3 Alfa-Romeo). 23/9/35 ITALIA	34 A. Biseo y G. Castellani S. 79 (3 Alfa-Romeo). 23/9/35 ITALIA	35 Por establecer	36 Por establecer
41 Tomlinson y Bartles Douglas D. C. 2 (2 Wright «Cyclone»). 16-17/5/35 E. U.	42 Tomlinson y Bartles Douglas D. C. 2 (2 Wright «Cyclone»). 16-17/5/35 E. U.	43 Tomlinson y Bartles Douglas D. C. 2 (2 Wright «Cyclone»). 16-17/5/35 E. U.	44 Por establecer	45 Por establecer	46 Por establecer

### Records con aprovisionamiento en vuelo

Distancia sin escala	Distancia en línea quebrada
51 Por establecer	52 Por establecer
Vuelta al mundo	
53 Por establecer	

Sucesivamente se publicarán los demás «records» homologados por la Federación Aeronáutica Internacional y los que están sometidos a reglamento especial.

Datos de «L'Aéronautique». --- Marzo 1937

## AVIONES LIGEROS

1.ª CATEGORIA Multiplazas pesando en vacío menos de 560 kg.	2.ª CATEGORIA Monoplazas pesando en vacío menos de 450 kg.	3.ª CATEGORIA Multiplazas pesando en vacío menos de 280 kg.	4.ª CATEGORIA Monoplazas pesando en vacío menos de 200 kg.
3197'679 km. Buc y Bellingraph 101 Monocoupe (1 Lambert 90 HP). 5-6/5/36 E. U.	3582 km. Cap. Skarzynski 102 R. W. D.-5 bis (1 «Gipsy Major» 130 HP). 7-8/5/33 POLONIA	1654'750 km. Polma y Zeleny 103 Praga E 114 (1 Praga B-29 36 HP). 27/5/36 Checoslovaquia	852'100 km. C. Fauvel 104 Peyret-Mauboussin 10 (1 A. B. C. «Scorpion» 34 HP). 10/9/29 FRANCIA
9282 m. R. Donati 111 Fiat A. S. I. (1 C. N. A. 160 HP). 30/12/32 ITALIA	10008 m. F. Niclot 112 ETA-C N. A. (1 C. N. A. 160 HP). 24/12/33 ITALIA	6951 m. Zappetta y Francesco 113 Nuvoli N. 5 (1 Pobjoy 75 HP). 2/12/33 ITALIA	5921 m. I. Crum 114 Aeronca C. 2 (1 Aeronca 36 HP). 23/8/36 E. U.
453'743 km.h M. Arnaud y Becker 121 Caudron 450 (1 Renault 370 HP). 8/8/35 FRANCIA	366'599 km.h R. A. Kling 122 Keith Ryder Special (1 Menasco 272 HP). 4/7/36 E. U.	222'579 km.h S. Bedendo y R. Stenico 123 Nuvoli N. 5 RR (1 Pobjoy 75 HP). 17/2/35 ITALIA	221'307 km.h S. J. Wittman 124 Wittman Special (1 Pobjoy 75 HP). 14/2/34 E. U.
400'293 km.h M. Arnaud y Lallus 131 Caudron 450 (1 Renault 320 HP). 9/9/36 FRANCIA	332'883 km.h R. Delmotte 132 Caudron 362 (1 Renault 150 HP). 26/12/33 FRANCIA	213'676 km.h S. Bedendo y R. Stenico 133 Nuvoli N. 5 RR (1 Pobjoy 75 HP). 16/2/35 ITALIA	120'406 km.h B. King 134 Aeronca C. 2 (1 Aeronca 36 HP). 26/4/36 E. U.
141 Por establecer	142 Por establecer	143 Bailly y Reginensi Farman 239 (1 Pobjoy 75 HP). 6/10/33 FRANCIA	144 Por establecer



# EL HOMBRE PAJARO

Era un muchacho alto, delgado, rubio —yanqui cien por cien—, rostro tostado por el sol y sonrisa ingenua. Tenía veintiocho años, pero apenas aparentaba veintidós.

En el campo de aviación de Vincennes, con su abrigo de entretiempo, su pantalón gris y sus zapatos de tenis, Clem Sohn, parecía un espectador más entre los doscientos mil que le rodeaban sin advertir su presencia. No hablaba ni una palabra de francés. Desembarcado la ante víspera, no conocía a nadie en Francia. Sobre el campo, entre los doscientos mil «extrangeros» sus ayudantes y él formaban un pequeño grupo de «desterrados» del que nadie se daba cuenta y que con nadie podía comunicarse. Diez minutos después aquella multitud no tendría ojos más que para él.

Mientras sus ayudantes preparaban el extraordinario equipo que motivaba su título de «hombre-pájaro», algunos periodistas le abordaron. Con sencillez, más aún, con timidez mal dominada por su limpia simpatía, habla de su singular profesión:

—No, yo no pensé en Icaro, cuando decidí volar como los pájaros —decía poco antes de su último vuelo, anticipando, sin presentirlo, con esta evocación mitológica, su próximo fin—. Mis motivos fueron quizás menos poéticos, pero más razonables. Yo he practicado la aviación desde mi adolescencia. Nacido en una pequeña villa del Oeste, no tenía aun dieciseis años cuando aprendí a saltar desde un avión con un pedazo de tela que se desplegaba tras de mí al caer. A los 20 años, esto es, hace poco más de siete, conseguí el título de piloto y seguidamente mi amor al sport me llevó a la acrobacia aérea. Dominando desde hacía años la técnica del descenso con paracaídas, me entrené a retardar el momento de abrirlo, llegando a hacerlo, cuando ya había descendido de 1.500 a 2.000 metros, esto es, a una distancia de 1.000 metros del suelo. Habiéndome visto durante mis descensos, mi amigo, el ingeniero Mr. Davis, me dijo un día: «Mientras va cayendo, hace usted en el aire movimientos como los de un nadador. Si tuviese un sistema de alas anexo a sus brazos, podría, sin duda, evolucionar en el aire mucho mejor». De esta manera nació la idea de imitar en lo posible a «the little birds» — Comenta Clem Sohn con clara sonrisa.

Cuando por primera vez apliqué sobre mi cuerpo el «plumaje», cuyo proyecto yo mismo había dibujado, y que Mr. Davis construyó para mí, a manera de unas alas de seda con nervaduras de aluminio, me dije con tranquilidad: «Todo lo más que me puede pasar es que tenga que abandonar mis alas y descender en paracaídas». Durante mi primer descenso me di cuenta de que había otros peligros: Mis alas se extendían demasiado hacia adelante y poco hacia atrás, por lo cual, en lugar de descender, como era mi costumbre, cabeza abajo, como un nadador que salta al mar desde una altura con el llamado «salto del ángel», me puse a flotar con la cabeza en alto. En seguida me apercibí de que esta postura, siendo más confortable, era también más peligrosa, pues en el momento de abrir mi paracaídas, podría éste enredarse a mis alas. Cerré entonces los brazos extendiéndolos a lo largo de mi cuerpo, recobré mi postura normal, con la cabeza hacia abajo y abrí el paracaídas.

Llegué al suelo con seguridad completa, sin el menor choque. Esto fué hace tres años, en Daytona Beach (Florida). La experiencia tuvo éxito y yo me convertí en el «hombre pájaro».

Después de esta primera experiencia, Mr. Davis modificó la forma de las alas, dándoles más extensión hacia atrás. Desde entonces no he tenido ningún percance.

El proceso de mi descenso es el siguiente:

A la altura de tres mil metros (diez mil pies), salto del avión con la cabeza hacia adelante, hago funcionar la «batería» de humo, colocada entre las aletas que unen mis piernas, para que el público me vea, y me lanzo como si me lanzase al agua, pero con un movimiento acelerado, girando en espiral.

Después de descender algunos centenares de metros, abro uno de mis brazos, al cual está prendida una de las alas. Esto detiene el movimiento de rotación, y desciendo sin girar. Entonces abro mi otro brazo y empiezo a flotar en el aire. Durante este planeamiento, mi descenso continúa. Y a pesar de mis alas, es todavía demasiado rápido para permitirme aterrizar sin paracaídas. No me expongo lo más mínimo. En la última fase de mi descenso, abro mi paracaídas siempre a tiempo, esto es, a mil pies sobre el suelo, por lo menos.

Como verán — prosigue Clem Sohn —, mi ambición no es la de volar con mis propias alas, como han propalado algunas informaciones absurdas. Lo único que logro con mis alas, es dirigir mi caída, hacerla más lenta y escoger el lugar de mi aterrizaje antes de abrir el paracaídas. No me negarán que esto constituye un progreso innegable en la ciencia de caer en el vacío sin romperse la crisma.

A pesar de todo — termina — no estoy muy seguro de acabar mi vida como los demás mortales. No siento el peligro, es decir, no lo siento de una manera especial. No existe el peligro inmediato... Pero nunca se sabe lo que puede suceder...

Los ayudantes habían terminado sus preparativos. Clem Sohn, rodeado por los fotógrafos, era algunos instantes después, un enorme murciélago blanco. Subió al aeroplano y éste despegó, ascendiendo más y más. A tres mil metros, sobre doscientas mil cabezas levantadas y doscientos mil corazones palpitantes de emoción, un minúsculo bólide blanco se desprende del aparato, destacándose no mayor que una estrella en un rincón del cielo azul. Va creciendo. Contra lo que antes había declarado con excesiva modestia, el hombre pájaro, vuela: Limpiamente se distinguen los movimientos de sus brazos y sus piernas unidos por las telas. Planea, gira, brilla, describe círculos, deriva en espiral, se para un instante y se lanza como un gavián sobre su presa. Vuela como si nadase. Vuela sin volar, pues la tierra lo llama, y al volar, cae a gran velocidad.

A trescientos metros del suelo, después de dos mil setecientos de descenso, la exhibición ha terminado ya. El primer paracaídas se abre, pero se abre hecho girones... La caída se acelera... El segundo paracaídas, pectoral, no lanza hacia al cielo, al abrirse, más que unas cuerdas y unas sedas entremezcladas.

En tres segundo, el hombre-pájaro, cayó al suelo, anulado, dislocado, muerto...

Entre el clamor profundo de la multitud, se destacó un largo y horrible grito. Era la mujer de uno de sus ayudantes, morena, pálida, con los ojos fijos, como herida por un rayo...

Clem Sohn no estaba casado... ni siquiera tenía novia.







Ayuntamiento de Madrid

LAS ALAS DE LOS HOMBRES, QUE DEBIERAN SER SIMBOLO DE SUPERACION, PUEDEN CERNERS DESTRUCTORAS SOBRE LAS GRANDES CIUDADES NACIDAS DEL TRABAJO Y DE LA CULTURA





# Hindenburg

La construcción del "Zepellin L. Z. 129", que recibió el nombre de *Hindenburg*, se efectuó en los astilleros que posee la compañía alemana "Luftschiffbau Zeppelin" en Foiedoichshafen (Ciudad de Federico), terminándose en los primeros días de marzo de 1936 y presentando a sus antecesores significadas innovaciones.

Para ser construida esta gigantesca aeronave, se levantó previamente un hangar de enormes proporciones, emplazado paralelamente al que se usa para cobijo de su antecesor el "Graff Zeppelin L. Z. 127" y mucho mayor que él.

La compañía constructora, ayudada eficazmente por el "Centro Oficial contra espionaje del Gobierno alemán", mantuvo durante la fabricación la mayor reserva sobre aleaciones materiales empleadas y demás detalles técnicos.

Estas restricciones han llegado al máximo en lo que se refiere a las aleaciones ligeras especiales que en el armazón se emplearon, utilizándose además del "Elektron" diversas variedades del duraluminio.

Para dar una idea de la gran importancia que tiene el estudio de la reducción de pesos en los materiales empleados, en beneficio del poder ascensional de la nave, basta decir que en las palanganas de los camarotes ha sido substituida la porcelana por el "zellon" (substituto ininflamable del celuloide); las camas, mesas, sillas y demás muebles del comedor, salón de lectura y bar, eran a base de tubo de duraluminio cromado.

La armadura metálica, que formaba el cuerpo de este dirigible rígido, se componía de una serie de "anillos poligonales principales" y reforzados, de 33 lados

cada uno, a los que se da rigidez con tirantes radiales de acero, existiendo además otros anillos auxiliares intermedios de construcción más ligera. En los vértices de los anillos poligonales, iban fijados los largueros que daban la forma alargada de la aeronave, cuyo perfil fué minuciosamente estudiado en el túnel de pruebas aerodinámico, con pequeños modelos sometidos a diferentes corrientes de aire.

Una vez contruidos los anillos, puestos en el suelo, fueron elevados y colocados en posición vertical respectiva. Cada elemento metálico de esta armadura era un prisma de sección triangular y perforado para disminuir peso hasta el límite que permitía su esfuerzo a realizar. Todo recubierto de una pintura laca protectora de color azulada base de aluminio.

Los motores iban colocados en barquillas exteriores, comunicándose con el interior del aeronave por medio de pasarelas que permitían que los mecánicos los repasaran en pleno vuelo, incluso cambiar piezas.

Para evitar los golpes que sufría la barquilla de mando y el plano de deriva al tomar tierra, se adaptaron a una y otro unas ruedas a baja presión que eran escamoteadas una vez en el aire.

El gas sustentador o de equilibrio estático estaba distribuido a lo largo de la aeronave en 16 celdas o cámaras independientes, ocupando cada una de ellas el espacio comprendido entre dos anillos principales. En estas células transversales se encontraban unos balones concéntricos de doble envoltura, cuyo departamento interno se llena de hidrógeno y el externo, de menos espesor y que actúa de envolvente, de helio. Esta dispo-



sición presentaba la ventaja de que el gas que se hallaba cerca de los motores, pasaje, etc., era inflamable, quedando, por lo tanto, muy reducido el peligro de incendio. Al mismo tiempo el núcleo interior de hidrógeno sirve de gas sustentador principal, elevando la fuerza ascensional, ya que como se sabe es cuatro veces más ligero que el helio.

Características	L. Z. 129	L. Z. 127 - Graf Zeppelin
Longitud . . . . .	248 m.	236 m.
Diámetro máximo . . . . .	41 m.	30 m.
Anillos poligonales de . . . . .	36 lados	28 lados
Volumen . . . . .	190.000 m <sup>3</sup>	105.000 m <sup>3</sup>
Potencia . . . . .	4.400 c. v.	2.600 c. v.
Motores . . . . .	4 motores Diesel de aceite pesado de 1.100 c. v.	5 motores Maybach de gas azul de 350 c. v.
Velocidad . . . . .	135 km/h	130 km/h
Gases de sustentación . . . . .	Helio e Hidrógeno	Hidrógeno
Distribución del gas en . . . . .	16 celdas	13 celdas
Carga que puede llevar . . . . .	20 a 25.000 kg.	7.000 kg.
Pasajeros . . . . .	50 en viaje transoceánico 150 en viaje de un día	22 a 38
Superficie destinada al pasaje . . . . .	450 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>

Además son también de interés los datos siguientes:

Peso del casco . . . . .	100.000 kg.
Peso del combustible . . . . .	60.000 kg.
Peso total a levantar después de inflado . . . . .	190.000 kg.
Tripulación . . . . .	45 hombres
Superficie del timón . . . . .	30 x 15 m.
Radio de acción . . . . .	13.500 km.
Coste total . . . . .	8 millones de marcos oro

Cada célula poseía una válvula automática de sobrepresión y otra válvula de maniobra que se accionaba desde la cabina de mando.

A lo largo de la aeronave y a la altura de su eje longitudinal, existía una pasarela que estaba sostenida por los tirantes de aeronaves de los anillos principales.

Este pasadizo se utilizaba principalmente para el cuidado de las células. En el fondo, y siguiendo la curva ascensional de la barquilla, había un segundo pasillo. A ambos lados del mismo estaban colocados los depósitos de aceite pesado y agua, así como los camarotes de la tripulación, que se encontraban convenientemente distribuidos en la nave, a fin de que el tripulante estuviera lo más cerca posible de su puesto de trabajo. En los tanques se podían almacenar 60.000 kilogramos de combustible. Los gases de escape provenientes de la combustión del aceite pesado, no eran expulsados libremente al exterior, sino que se utilizaban para calentar el aire que se inyectaba en las dependencias y camarotes de los pasajeros, pasando a continuación a unos condensadores que evitaban de este modo la pérdida de peso que originaría el irse consumiendo el combustible y perderse en la atmósfera los productos residuales. En el centro de la aeronave y a un nivel algo superior al pasillo de quilla, estaba construido el gran almacén de equipaje y carga, pudiendo transportarse toda clase de mercancías de gran volumen, incluso automóviles. En el L. Z. 129 no iban los pasajeros en una barquilla como en el "Graff Zeppelin", sino que por el contrario se encontraban en el interior del cuerpo de la aeronave. Este espacio, destinado al pasaje, estaba dividido en dos pisos o cubiertas. Por medio de dos escaleras, que se replegaban durante el vuelo, se ascendía desde el campo de aviación a la cubierta inferior, en la que se encontraba un salón para fumadores con paredes de cuero y ceniceros que se cerraban automáticamente al dejar en ellos un cigarro encendido, encontrándose también la cocina, el comedor y cuarto de estar para la tripulación, lavabos, etc.

La cubierta superior contenía 25 camarotes de dos camas dispuestos en el centro. A babor se encontraban el comedor que comunicaba con la cocina por medio de

un montacargas; a estribor existía un hall y una sala de lectura. A ambos lados de estas dependencias se hallaban espaciosas galerías con ventanales corridos que permitían contemplar cómodamente el paisaje.

En este nuevo dirigible tan sólo sobresalía por su parte inferior delantera, la barquilla de mando, la cual contenía solamente las cámaras del timón, navegación y sondeo; en las mismas convergían todos los hilos y mandos, constituyendo por decirlo así el centro nervioso de la aeronave. Esta disposición hacía que la visibilidad fuera completa en todas direcciones, incluso hacia atrás, lo que permitía divisar, desde la caseta del timón, toda la línea correspondiente a la parte inferior del dirigible. En inmediata comunicación con la cabina, sobre la misma dentro del cuerpo del dirigible, se encontraba el cuarto de radiotelegrafía. En el centro de la aeronave estaba instalada la central eléctrica con dos generadores, accionando con motores Diessel, que producían la corriente para puesta en marcha de motores, alumbrado, cocina, etc.

Esta cámara, para seguridad contra incendios, estaba rigurosamente aislada del resto de la aeronave. Se pretendía establecer una línea de pasajeros, correo y mercancías entre New York y Batavia a través de Egipto, aparte de Alemania, República Argentina y Norteamérica-Alemania. En un vuelo de ensayo alcanzó la altura máxima de 1.200 metros.

## EL CORONEL HERRERA, dice.....

Mucho antes de que el aire hubiera sido surcado por los primeros aviones que han conseguido volar y de que el dirigible "La France" realizara el primer viaje aéreo en circuito cerrado, demostrando la posibilidad de la navegación aérea dirigida, ya estaban divididas las opiniones entre los defensores de los dos medios que el hombre preveía poder emplear para la futura realización de su sueño de volar por el espacio libre de la atmósfera: el del "más ligero" y el del "más pesado que el aire".

La novela de Julio Verne "Robur el Conquistador", escrita antes de que la navegación aérea fuera un hecho, ya describe las luchas encarnizadas entre los partidarios irreconciliables de ambos principios aeronáuticos: el globo y el ala, el *aerostato* y el aeroplano, avión o *aerodino*, según la terminología adoptada por la Comisión Internacional de Navegación Aérea (C. I. N. A.) para designar a los vehículos que se mantienen en el aire por las fuerzas *aerodinámicas*, en contraposición a los *aerostatos*, cuya sustentación en la atmósfera está producida por las fuerzas *aerostáticas*.

Resuelto el problema de la navegación aérea por uno u otro procedimiento, con la perfección que demuestran los grandes viajes que continuamente vienen realizando aeroplanos y dirigibles para los cuales las dimensiones de nuestro planeta ya van resultando pequeñas, ha seguido la discusión enconada entre *aeroplanistas* y *dirigibilistas*, aprovechando, cada uno, las catástrofes que aún se producen en el otro bando para tratar de demostrar la superioridad del suyo.

Creo que en esta contienda puedo intervenir con criterio imparcial, por poseer tanto el título de piloto de aeroplano como el de dirigible y haber volado aproximadamente tanto en unos como en otros, pues si en avión he recorrido varias veces casi toda la extensión de Europa, parte de América y algo de África, en dirigible he efectuado cuatro veces la travesía del Atlántico, Norte y Sur, además de otros muchos viajes por el occidente de Europa.

Comparando el consumo de combustible por tonelada-kilómetro transportado, en uno y otro medio de



locomoción aérea, los campos de acción de ambos aparecen perfectamente delimitados: para viajes cortos a gran velocidad el avión es insustituible, pero para largos viajes con velocidad menor, el dirigible posee cualidades superiores.

Mas no es sólo el gasto de combustible lo que hay que tener en cuenta en una línea aérea; figuran además otras características importantes, como son los gastos iniciales y de amortización, los de personal, la comodidad en los viajes, la regularidad del tráfico y los riesgos.

En el primer concepto, el dirigible está en desventaja con el avión por el mayor coste de sus servicios; en cambio, la comodidad en los viajes en dirigible es perfecta, pues además de gozarse de todo el *confort* que puede tenerse en un gran transatlántico, las molestias del mareo están suprimidas en absoluto en toda clase de condiciones atmosféricas; en dirigible, el tiempo de la travesía se hace siempre corto, se ve con pena acercarse el final del viaje, mientras que en avión hay ocasiones en que el vuelo constituye un verdadero suplicio para los pasajeros y se cuentan los minutos que faltan para aterrizar y que parecen interminables.

La regularidad del tráfico, aunque con menor velocidad, es también en los dirigibles tan precisa como en las líneas de aviones, a pesar del mayor recorrido de los viajes. El "Graf Zeppelin" ajustaba en sus travesías la potencia de sus motores al viento favorable o contrario que tuviera, de tal modo que la velocidad resultara siempre de 100 km. por hora y de este modo los viajes se efectuaban con casi exacta sujeción al horario establecido.

En cuanto al riesgo, el avión tiene, principalmente, el de la niebla y el de la pérdida de velocidad, mientras el dirigible tiene como sus dos mayores enemigos, el de la falta de resistencia de su armazón y el del incendio.

La debilidad del armazón, que ha originado varias catástrofes en los dirigibles norteamericanos, ha sido resuelta por completo en los zeppelines después de los concienzudos cálculos y experimentos durante más de treinta años de pruebas en laboratorio y en navegación real; así puede considerarse eliminado este peligro en los modernos dirigibles, que, contrariamente a lo que se cree, pueden luchar con los elementos desencadenados, como he tenido ocasión de observar en varias ocasiones, en condiciones que para un avión no serían nada tranquilizadoras.

En cambio, el incendio, a pesar de todas las precauciones adoptadas en los zeppelines, sigue siendo un peligro formidable mientras se utilice el hidrógeno como gas sustentador.

Este riesgo no podía apartarse de la imaginación de los pasajeros del "Graf Zeppelin", aunque se conocía la prohibición de llevar cerillas o encendedores a bordo, que la condimentación de las comidas era eléctrica, que todas las masas metálicas del dirigible estaban unidas eléctricamente para evitar chispas por la electricidad atmosférica entre unas y otras, y, en fin, que estaban tomadas todas las medidas necesarias para alejar cualquier causa de incendio.

Se trató de evitar este grave inconveniente en el nuevo dirigible "Hindenburg", suprimiendo en él toda probabilidad de incendio. el gas Blau, que tan excelente resultado ha estado dando en el "Graf Zeppelin" como combustible para sus motores, fué sustituido, a pesar de sus ventajas, por el aceite pesado, incombustible en circunstancias ordinarias, empleándose motores Diesel para la propulsión.

El hidrógeno quedaría encerrado en globos interiores rodeados de otros anulares llenos de helio, por lo tanto se evitaba el contacto del hidrógeno con el aire y se suprimía también por esta causa el peligro de incendio.

En estas condiciones, el dirigible "Hindenburg", de doble capacidad que el "Graf Zeppelin", de mejores líneas aerodinámicas, de más sólido armazón, más rápido y más manejable, y además sin riesgo de incendio, debía ser la más alta manifestación de la aeronáutica comercial y el vehículo ideal para los grandes viajes intercontinentales. Parecía libre de todo peligro, en mucho mayor grado que cualquier otro medio de locomoción a larga distancia.

Y así hubiera sido si se hubiera realizado el plan propuesto.

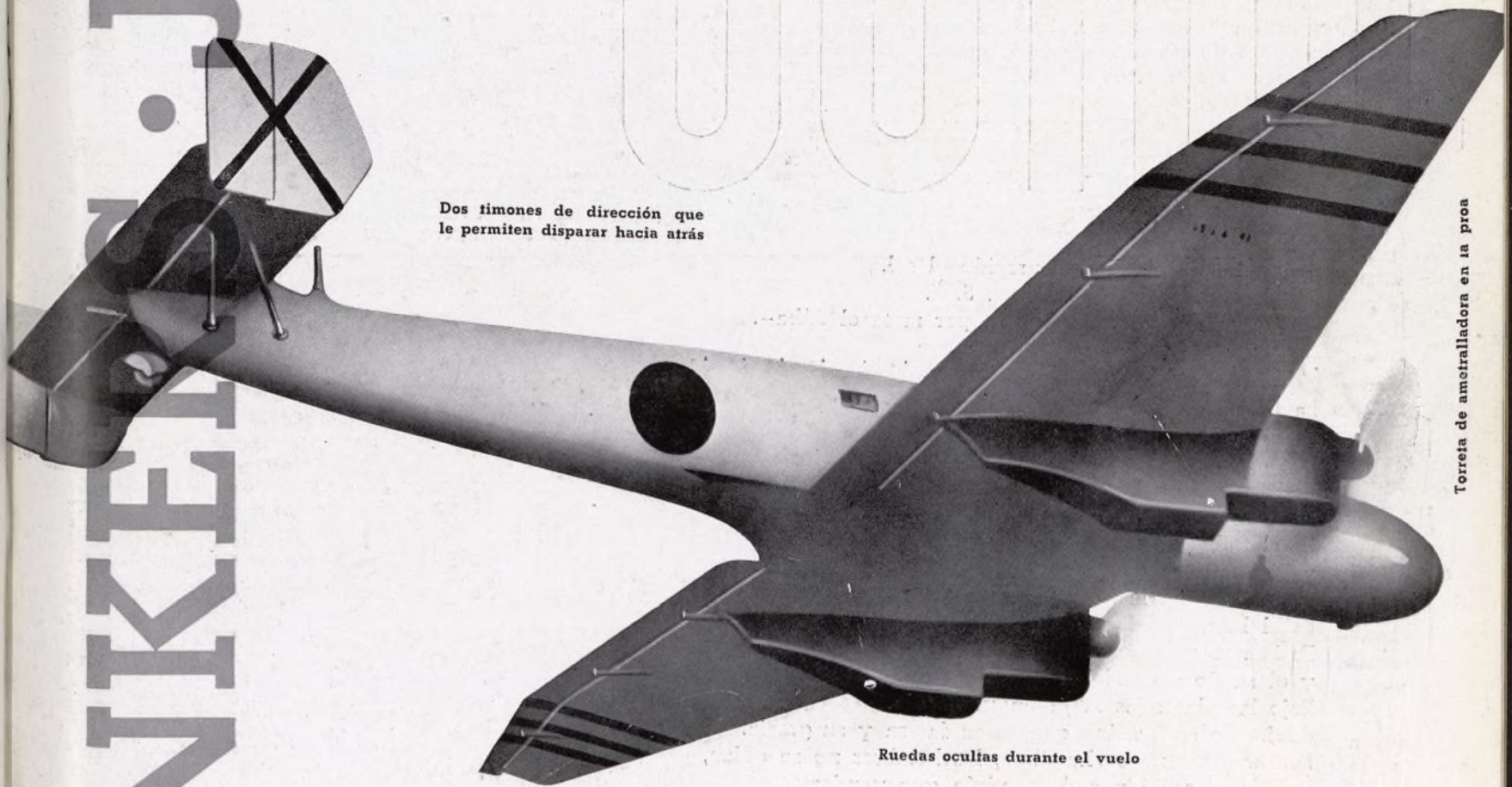
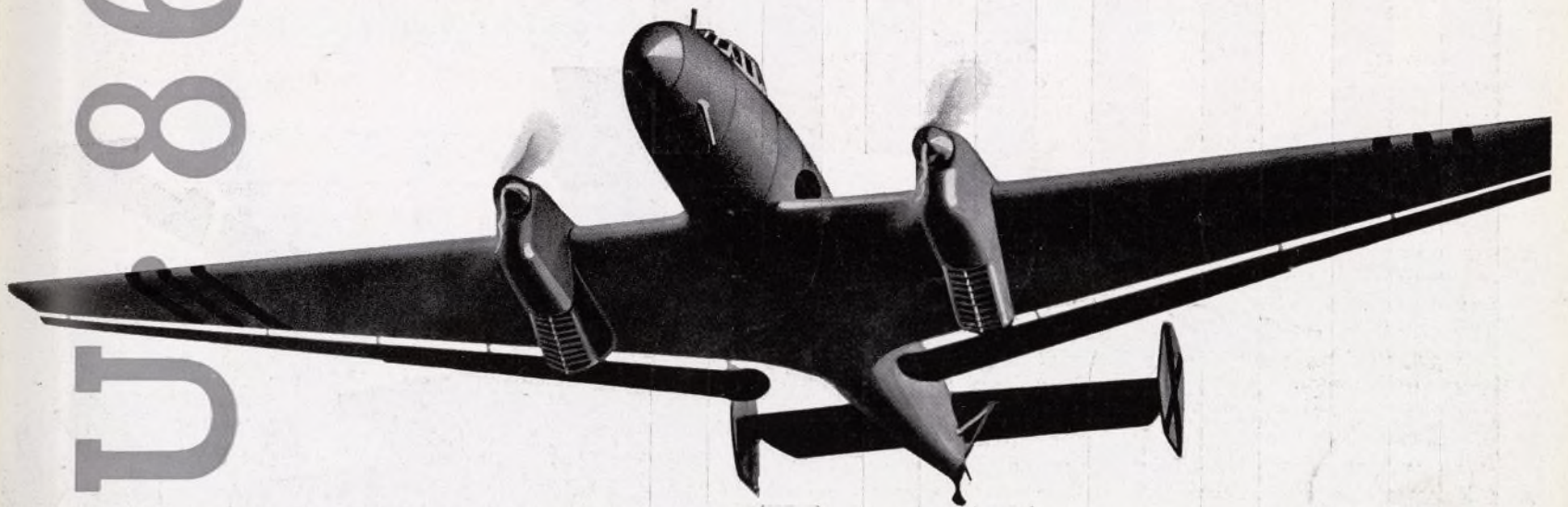
Pero no existiendo helio en Europa, se decidió hacer un primer viaje con hidrógeno para llevarlo a los Estados Unidos donde sería cargado con helio; realizado este viaje felizmente, se dejó para otra ocasión la carga de este gas incombustible y, por una parte, el coste mucho mayor del helio en comparación con el hidrógeno, por otra su algo menor fuerza ascensional que reduciría un poco la carga comercial, y además la consideración de los millones de kilómetros recorridos por todo el mundo por el "Graf Zeppelin" con hidrógeno, sin el menor accidente, fueron retrasando lamentablemente la carga de helio del "Hindenburg", hasta que ha ocurrido la catástrofe que pudo y debió ser evitada.

Al aterrizar en el aeródromo americano de Lakehurst después de su última travesía atlántica en un día de atmósfera perturbada y alto potencial eléctrico en el aire, parece que, por un defecto en la conductibilidad eléctrica en las masas metálicas del dirigible, electrizados por la influencia atmosférica, debió saltar una chispa próxima a uno de los 16 globos interiores de hidrógeno alrededor de las cuales se forma una mezcla denotante en el oxígeno del aire, y esta pequeña descarga fué lo suficiente para provocar el incendio y la pérdida de la maquilia aeronave y de gran número de sus tripulantes, entre ellos el capitán Lehmann, uno de los técnicos y navegantes aéreos de mayor autoridad mundial.

Los detractores de los dirigibles aprovecharán este accidente para considerar como definitivamente derrotado el sistema del "más ligero que el aire". Mi opinión personal es, por el contrario, que de esta catástrofe se debe sacar la consecuencia de llevar a la práctica la realización de una aeronave tal como estaba decidido que fuera el "Hindenburg", pero que no llegó a serlo por motivos cuya justificación económica no considero suficiente.



# AVIONES ENEMIGOS



Dos timones de dirección que le permiten disparar hacia atrás

Torreta de ametralladora en la proa

Ruedas ocultas durante el vuelo



Círculo negro en el fuselaje

Ayuntamiento de Madrid

Según informaciones ciertas, estos aviones son los que, teniendo su base en Mallorca, bombardearon la ciudad de Barcelona últimamente



# URSS

Sobre la Plaza Roja  
una nube de alas ha oscurecido el sol.  
Son los aviadores de la U. R. S. S.  
-Todas sus trayectorias tienen por meta el Alba-

La Gloria está en la tierra.  
Es el mañana limpio  
trás el tenaz presente.  
Es la mano en la mano,  
es la rosa y el trigo.  
Es el trabajo alegre  
y el Deporte y el Arte.  
Es la boca en la boca,  
es el hierro y el yunque.  
Es la risa que canta  
y el sueño sin tinieblas.  
Bajo las alas rojas la juventud desfila,  
dueña de su Destino que es su fuerza y su gracia.  
Los hombres no se humillan, los hombres no se odian,  
y las mujeres, libres, no tendrán que venderse.  
En España también la juventud avanza  
con los puños en alto contra un cielo de odio,  
un cielo prometido tan sólo a los que viven  
de la extracción de sangre. (Ad Majorem Dei Gloriam)  
Los aviones rojos vuelan por ese cielo  
limpiando las estrellas de las cruces gamadas  
y de los negros fascios del imperio romano.  
¡España tendrá un cielo digno del Alba nuevo  
que vendrá entre canciones, como una Epifanía!

¡Madre U. R. S. S. por la brecha que has abierto en la dura  
corteza de la Historia cargada de cadáveres,  
hacia horizontes claros de Amor y de Justicia,  
pasará en avalancha la juventud del mando!

LUIS GONGORA

Ayuntamiento de Madrid

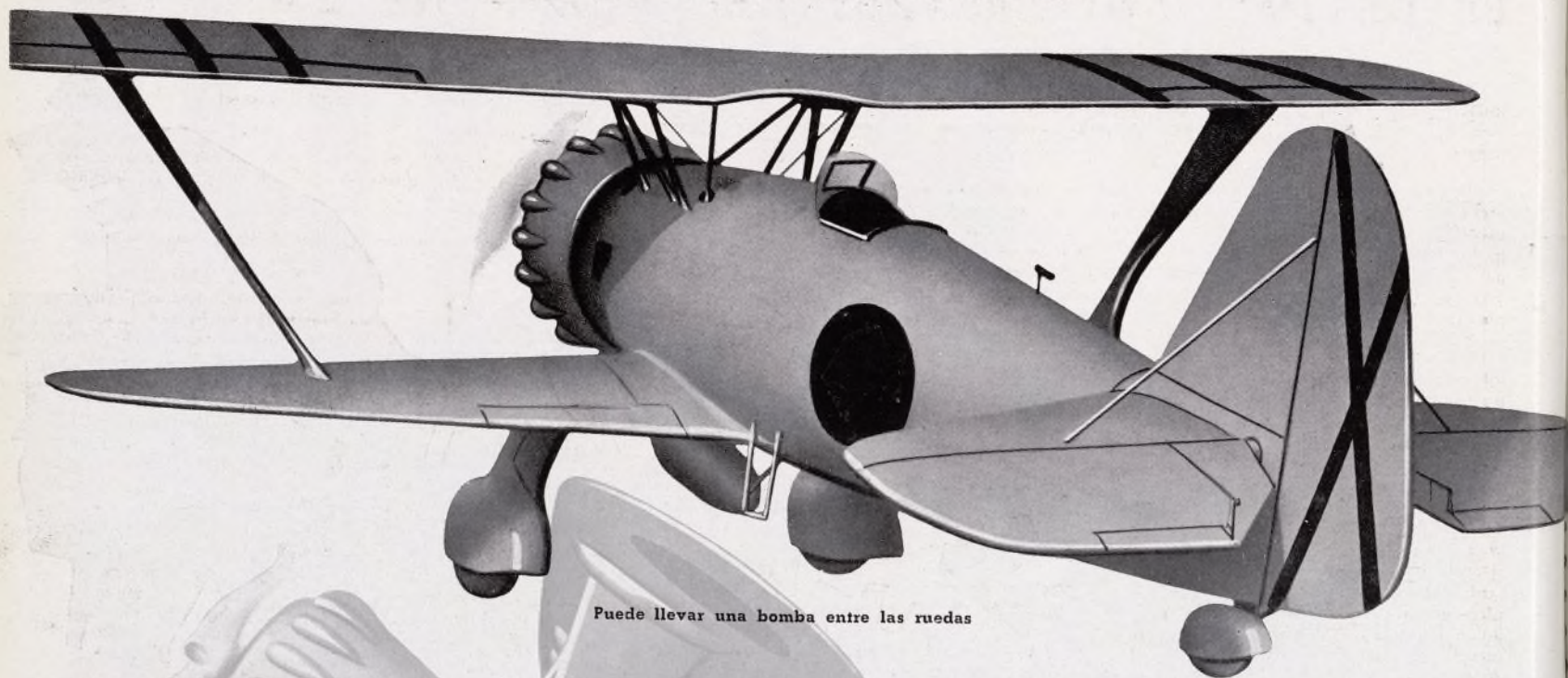
AVIONES ENAMIGOS

ЫНОСОВ' АХИМ



# AVIONES ENEMIGOS

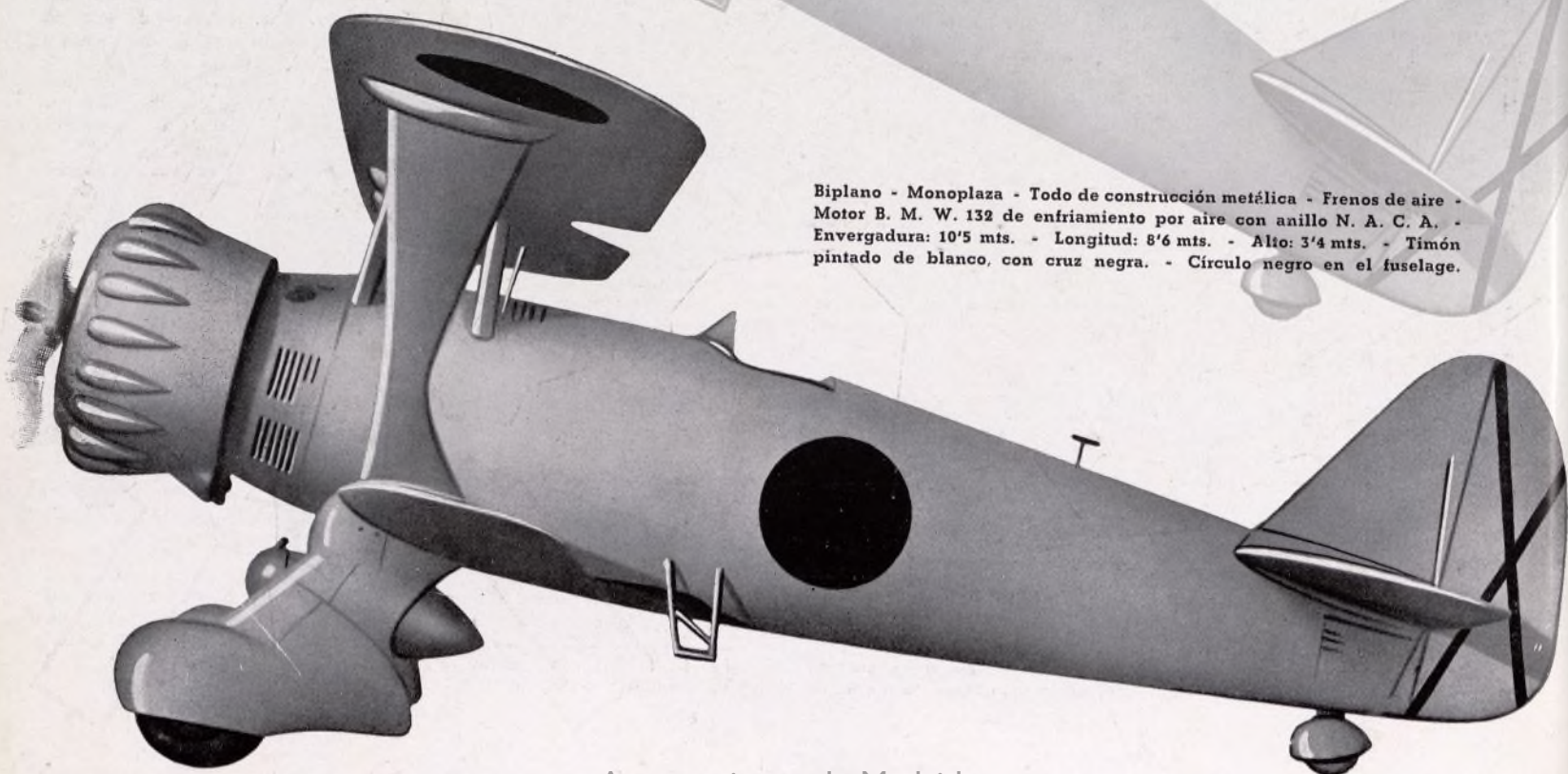
En la parte superior de los planos lleva tres rayas negras



Puede llevar una bomba entre las ruedas

# HENSCHEL

ORIGEN ALEMAN



Biplano - Monoplaza - Todo de construcción metálica - Frenos de aire -  
Motor B. M. W. 132 de enfriamiento por aire con anillo N. A. C. A. -  
Envergadura: 10'5 mts. - Longitud: 8'6 mts. - Alto: 3'4 mts. - Timón  
pintado de blanco, con cruz negra. - Círculo negro en el fuselaje.

Ayuntamiento de Madrid



# EL DECIMO ANIVERSARIO DEL VUELO DE LINDBERGH

El día 20 de mayo de 1927, ó sea trece días y medio después del intento de travesía París-Nueva York, que costó la vida a Nungesser y a Coli, el aviador norteamericano Carlos A. Lindbergh superó todos los records aéreos de distancia sobre el mar.

El «loco del aire» (así le llamaban en Europa, traduciendo libremente el «flying fool» americano con que se le conocía en los Estados Unidos), se elevó en el aeródromo de Roosevelt Field en Long Island a las 12 h. 52 m. (hora francesa), tomó la dirección Norte y desapareció en la niebla de la mañana. Treinta y tres horas y treinta minutos después, ó sea, a las 22 h. y 22 m. del día 21, aterrizó en París (Le Bourget), ante una multitud entusiasta.

El monoplano Ryan «Spirit of St. Louis» en que Lindbergh dió el maravilloso salto sobre el Atlántico Norte, era un avión de línea y de estructura muy sencillos. Pesaba vacío 1.025 kilos por 30 metros cuadrados de superficie volante. Al partir de Long Island pesaba en total 2.410 kilos, ó sea 80 kilos por metro cuadrado y 10 kilos 700 grs. por caballo de fuerza. Su motor era un Wright de 220 HP., con nueve cilindros refrigerados por aire y dispuestos en estrella. Durante su vuelo consumió 1.385 litros de gasolina de los 1.707 que habían en los depósitos y menos de 19 litros de aceite. Además de cargar provisiones para tres días —sandwiches, chocolate caliente en botellas termos, café, agua, pastillas nutritivas, cafeína, etc., el aviador puso en el aeroplano un pequeño barco de caucho para mantenerse en el agua si hubiera sido preciso y una máscara respiratoria por si tenía que volar a gran altura. El «Spirit of St. Louis» no llevaba flotadores, ni telegrafía sin hilos, ni sextante. Sus aparatos de precisión se reducían a compases magnéticos, uno de ellos nuevo, llamado de inducción terrestre y a indicadores de estabilidad y de velocidad.

Al preguntar los técnicos a Lindbergh, cómo se orientaría en pleno Océano, contestó que navegaría por medio del compás y que por otra parte trataría de volar siempre en línea recta siguiendo un arco de círculo máximo.

La llegada del famoso «loco del aire» a Le Bourget fué algo inenarrable. La manifestación de simpatía despertada por su gran hazaña solamente podía compararse a la suscitada por los momentos más grandiosos derivados de los hechos culminantes de la Gran Guerra. Se calcula que en el aeródromo y en sus alrededores había unas docientas mil personas. El recuerdo de Nungesser y Coli hizo más emocionante este espontáneo homenaje de la población parisién a Lindbergh.

El itinerario seguido por el «Spirit of St. Louis», según precisiones sobre el vuelo homologado por el Aero Club de París y referido a la hora francesa, es el siguiente:

—Salida del aeródromo de Roosevelt-Field: el viernes 20 de mayo, a las 12 h. 52 m.—East Greenwich: 14 h. 5 m.—Middleboro (Massachusetts): 14 h. 15 m.—Halifax (Massachusetts): 14 h. 40 m.—Situete (Massachusetts): 14 h. 55 m.—Meteschan (Nueva Escocia): 17 h. 25 m.—Springfield (Nueva Escocia): 18 h. 50 m.—Milford (Nueva Escocia): 19 h. 5 m.—Mulgrave (Nueva Escocia): 20 h. 5 m.—Cabo Breton, 21 h.—Cabo Race (Terranova): 23 h. 55 m.—San Juan de Terranova: el sábado a las 24 h. y 55 m.

Su trayectoria por el Atlántico estuvo jalonada por los mensajes de dos navíos a 1.000 y a 800 kilómetros de Irlanda. Voló sobre Smerwich Harbour (casa irlandesa) a las 17 h. y 20 m. del día 21. Pasó por Saint Germain (Cornuailles) a las 19 h. y 20 m. Por Crawle Point (Condado de Devon) a las 19 h. 45 m. Por Cherburgo, a las 20 h. 25 m. Por Onistreham, a las 20 h. 45 m. Llegó a París (Le Bourget) a las 22 h. y 22 m.

El avión de Lindbergh recorrió, pues, una distancia de 6.300 kilómetros, aproximadamente, en 33 horas y 30 minutos. De manera que su velocidad media fué de 188 kilómetros por hora. Terminado el viaje, le quedaban todavía en los depósitos 322 litros de combustible, con los que hubiera podido volar unos 1.200 kilómetros más.

Como algunas de las noticias que se habían recibido del paso del aviador norteamericano por Irlanda, habían sido rectificadas, la ansiedad de la multitud estacionada en el aeródromo se trocó en angustia al ver que iba pasando el tiempo y no se recibían más noticias. Los faros del Mont Valerien y los de Le Bourget eran como brochazos de luz en el cielo, al tiempo que se lanzaban cohetes luminosos para orientar a Lindbergh. Por fin fué divisado el avión y la multitud, al advertirlo, estalló en una exclamación formidable que se prolongó intensificada en ovaciones al descender del aparato el héroe. Lindbergh llegó a Le Bourget a las 10'22 de la noche, aterrizando a unos cuatrocientos metros de la plataforma metálica que se había instalado para ello. Aunque estaban preparados dos médicos para auxiliarle, por creerse que llegaría extenuado, descendió del avión, sonriente, sin dar muestras de fatiga. Subió a un auto en compañía del embajador de los Estados Unidos y se dirigió a un hotel del Boulevard Hausmann, donde llegó con algún retraso por haber sufrido una «panne».

Al tenerse conocimiento en París de la llegada de Lindbergh, la multitud estacionada frente a «Le Matin» prorrumpió en aclamaciones lanzando al

aire gorras y sombreros. Entre los vítores delirantes, cruzaron como una ráfaga de tristeza que abrió paso a un sentido homenaje, los nombres de Nungesser y Coli.

En el cuarto del hotel los informadores y corresponsales abordaron al «loco del aire» que acababa de realizar la más grande proeza lograda hasta entonces en aviación.

Lindbergh no daba la menor muestra de fatiga y habló como si llegase de dar un paseo en auto por el Bois de Boulogne.

—A pesar de los informes optimistas que tenía del tiempo —dijo—, atravesé una zona de mil millas bajo una lluvia torrencial. La cosa no me hizo mucha gracia y me elevé para buscar mejor tiempo. Llegué a ascender a diez mil pies (3.000 metros) sobre el mar; otras veces descendía diez pies (3 metros); pero no pude conseguir hallar buen tiempo.

En todo el trayecto sobre el Atlántico no logré distinguir ningún barco. Únicamente durante la noche me pareció distinguir la voz de un navío. Había mucha niebla y volé muchas horas sin ver el mar.

Si he de decir verdad, crean ustedes que me aburrí bastante por la falta de peripecias y hasta por la ausencia de fatiga. A pesar de que la noche anterior al vuelo sólo dormí dos horas, no tuve sueño y por lo tanto no tomé cafeína ni usé los estimulantes que llevaba por precaución. Comí cinco sandwiches durante todo el viaje y bebí agua únicamente. Al terminar el vuelo he sentido una sed horrible. Es la primera vez que visito la capital de Francia. Hallándome a treinta millas (55'62 km.) del término, vi primero los faros de Le Bourget, después distinguí la torre Eiffel. Pude orientarme bien al volar sobre tierra francesa, porque había estudiado detalladamente los mapas y distinguía las localidades por las luces.

El embajador de los Estados Unidos, Mr. Myron Herrick, interrumpió la narración de Lindbergh. Acaban de llegar centenares de cablegramas. Son felicitaciones de destacadas personalidades, de sociedades aeronáuticas, de representaciones oficiales, de familiares y amigos. Hay uno del presidente Coolidge. El aviador da a leer estos mensajes; pero se guarda uno cuidadosamente.

—Es de mi madre—dice sonriendo.

Mister Herrick despidió a los periodistas y tuvo que echar mano de todos los medios persuasivos para convencer a Lindbergh de que debía acostarse. Quería volver a Le Bourget para estar cerca de su aparato y procurar que no se rompieran las «ventanas». Lindbergh llamaba humorísticamente «ventanas» a los espejos periscopicos que constituían, como hemos dicho, el único medio posible de visibilidad desde el interior del avión.

Se le tranquilizó diciéndole que el monoplano estaba seguro y bien guardado en un hangar, lo cual distaba bastante de ser cierto, pues apenas Lindbergh hubo descendido del «Spirit of Saint Louis», la multitud desbordante de entusiasmo arrolló materialmente a los guardias que intentaron acordonarlo y en pocos momentos toda la parte de tela del avión desapareció hecha girones entre las manos ávidas que querían conservar un recuerdo de la excepcional hazaña del «loco del aire».

Las personalidades más destacadas de la aviación mundial comentaron con entusiastas elogios el magnífico vuelo de Lindbergh. De todos estos comentarios hemos elegido para transcribirlos las palabras llenas de equilibrio y solvencia del que es indiscutiblemente la máxima autoridad de España en aviación, el coronel Herrera, organizador de la línea de dirigibles Sevilla-Buenos Aires. Este ilustre ingeniero aeronáutico afirmó ante el asombroso raid:

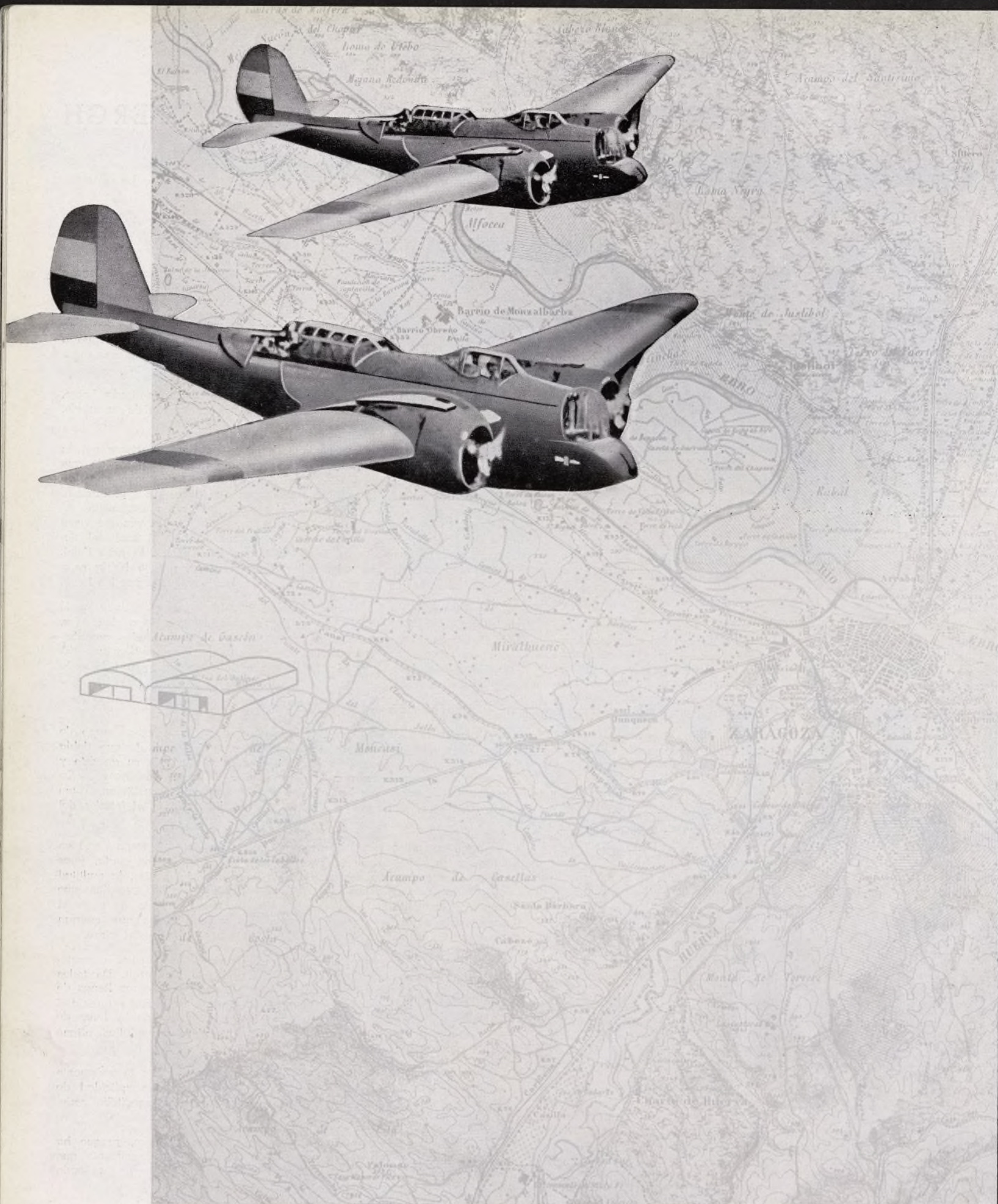
—Contrariamente a cuanto pueda suponerse, no ha sido solamente audacia admirable lo que ha demostrado Lindbergh. La simplicidad de medios con que ha fijado el rumbo, prueba que había meditado seriamente su proyecto.

Lindbergh ha triunfado porque tenía estudiado su plan, porque ha tenido audacia y decisión y porque supo aprovechar el momento que ofrecía condiciones atmosféricas favorables y que sólo se presenta cada ocho días.

De no haber encontrado viento propicio, hubiera sido difícilísimo cubrir la distancia de seis mil kilómetros, en la forma que lo ha hecho.»

Diez años después del magnífico salto de Lindbergh sobre el Atlántico Norte, nos complacemos en recordar aquella hazaña de puro valor deportivo, en el triste momento en que la España republicana está sufriendo los estragos que la aviación de los países fascistas hace en sus ciudades. ¡Qué desoladora distancia va de los nobles designios de superación que supone la conquista humana del aire a la lamentable utilización de esta conquista para fines mezquinos de rapacidad y destrucción!





Los aviones republicanos atacan en el frente de Aragón, especialmente en la misma ciudad de Zaragoza, tan digna por su tradición de independencia heroica de ser liberada del fascismo internacional, los objetivos militares cuya destrucción supone la perturbación de los raids aéreos y del abastecimiento del enemigo. El ejército de tierra debe cooperar con el del aire, atacando a fondo en todo ese frente tan paralizado hasta ahora



# LAS ALAS DE AIR-FRANCE VUELAN POR TODO EL MUNDO

La aviación comercial ha sufrido en el transcurso de estos últimos años una profunda transformación. Ha dejado de ser un sport para convertirse en un medio de locomoción rápido confortable y seguro.

## Explotación:

La red aérea de Air-France enlaza treinta y siete estados repartidos sobre cuatro continentes. Cuatro de estas líneas franquean regularmente el Mediterráneo y la línea de América del Sur, realizó el primer servicio aéreo transoceánico de continente a continente.

La longitud de esta red alcanza 39.223 kms., o sea una distancia aproximada a la de una vuelta alrededor de la Tierra por el Ecuador, y los aviones de Air-France recorren cada año cerca de diez millones de kilómetros, es decir, casi 250 veces la antedicha distancia.

La red de Air-France asegura, partiendo de Francia, relaciones aéreas regulares:

- 1.º Con las principales capitales de Europa.
- 2.º Con los países mediterráneos que están bajo pabellón francés.
- 3.º Con Africa Occidental y América del Sur.
- 4.º Con Indochina francesa y Extremo Oriente.

Constituida inicialmente gracias a iniciativas particulares, la red francesa, después de la fundación de Air-France, el 1.º de septiembre de 1933, por fusión de las antiguas compañías francesas: Air Orient, Air Unión, Aeropostale, C. I. D. N. A. y Farman, ha sido coordinada y completada bajo diversos puntos:

- En Europa, por la inauguración de la línea París-Madrid y la de París-Roma, y por la prolongación hasta Estokolmo de la línea Francia-Escandinavia en 1936.
- Entre Europa y Africa del Norte, por la apertura de la línea de pasajeros Marsella-Argel, la creación de los servicios París-Argel y París-Túnez en el mismo día (1935), el establecimiento de un servicio que une Orán con Toulouse y París (1935), y la prolongación hasta París de la línea Casablanca-Toulouse (1935).
- Hacia América del Sur, creando el servicio aéreo postal sobre el Atlántico Sur y habilitando para pasajeros la línea Casablanca-Dakar.

Hacia el Extremo-Oriente, creando la línea Bankok-Hanoi (1935), prolongada por una correspondencia aérea con China (1936).

- Así constituida, la red aérea francesa puede asegurar por sí misma o en unión con las compañías extranjeras, la realización de viajes sumamente rápidos.

París-Londres: 1 h. 30 m.	Lisboa-Amsterdam: 11 h.
París-Amsterdam: 2 h. 30 m.	París-Helsingfors: 12 h.
París-Berlín: 5 h.	Túnez-Amsterdam: 13 h.
París-Praga: 5 h.	Argel-Amsterdam: 13 h.
Roma-París: 6 h. 40 m.	Bucarest-Londres: 14 h.
París-Lisboa: 7 h. 30 m.	Moscú-París: 14 h.
París-Argel: 8 h. 30 m.	Toulouse-Dakar: 18 h.
Roma-Londres: 8 h. 30 m.	Casablanca-Amsterdam: 18 h.
Lisboa-Londres: 9 h. 30 m.	París-Río de Janeiro: 2 días.
París-Túnez: 10 h.	París-Buenos Aires: 3 días.
Barcelona-Marsella: 2 h.	Barcelona-Toulouse: 1 h. 30 m.

Es interesante destacar que la Compañía Air-France, cuya explotación coincide en algunos recorridos de su red mundial, paralelamente con las compañías de aviación de otros países, detenta el record de las compañías francesas sobre la línea más corta, París-Londres y asimismo sobre la más larga, la de América del Sur:

- 71 minutos de Croydon a Le Bourget.
- 35 horas 55 minutos de Natal a París.
- 66 horas 29 minutos de Buenos-Aires a París.

## Material:

Desde su constitución ha seguido Air-France una política

de renovación total de la flota aérea heredada de las antiguas compañías francesas, aspirando a poseer un material moderno y frecuentemente renovado.

Tres años después de su formación, todos los aviones monomotores y todos los hidroaviones monomotores o bimotores, han sido retirados del servicio. Los diferentes tipos de su flota actual representan en cada una de las fórmulas que se han impuesto a la atención desde la creación de Air-France, las mejores realizaciones prácticas de la construcción aeronáutica francesa.

67 aviones bimotores o trimotores y 16 hidroaviones trimotores o cuatrimotores, a los cuales hay que añadir una flota trasatlántica de 7 aparatos, bastan, gracias a las medidas tomadas para intensificar su rendimiento, para garantizar, con menos aparatos, la totalidad de los servicios sobre una red más extensa. Esta nueva flota de un tonelaje mayor, permite, además, responder a un aumento importante del tráfico.

Actualmente se está realizando un nuevo esfuerzo: la construcción de aparatos de gran capacidad, de 20 a 40 plazas se prosigue normalmente. Los primeros tipos satisfactoriamente logrados, salieron en 1936. En previsión de su explotación en 1937, Air-France ha encargado nueve hidroaviones de 24 plazas y seis aviones de 40 plazas, esperando de unos y otros una velocidad de crucero de unos 250 kilómetros por hora.

Por otra parte, se están ensayando actualmente, a fin de renovar las flotas atlántica y mediterránea.

## Tráfico:

Air-France ha logrado, además de la velocidad, satisfacer de la misma manera que lo hacen los demás medios de transporte, las dos máximas exigencias del tráfico comercial: la regularidad y la seguridad.

## Regularidad:

Sobre una red que comprende de Saïgon a Santiago de Chile, esto es, los dos tercios del globo, la regularidad es casi absoluta: de 1932 a 1935 ha pasado del 93 al 95 por ciento.

## Seguridad:

Los progresos que hacen referencia a la seguridad son todavía más considerables: el índice «pérdida de pasajeros por millón de kilómetros recorrido», que era en 1932 de 0,18, ha sido reducido a cero en 1935.

Las estadísticas de accidentes revelan desde 1934 en las líneas de pasajeros de Air-France, una seguridad superior a la del automóvil en Francia.

## Desarrollo del tráfico:

No es, pues, sorprendente constatar que el desarrollo del tráfico aéreo, ha sido especialmente sensible en las líneas de Air-France, a pesar de las circunstancias económicas desfavorables.

Por lo que concierne a los pasajeros, el número de ellos transportado que en 1932 era de 40.138, ha sido en 1935 de 60.719. El número de pasajeros-kilómetros ha pasado simultáneamente de 33.992 a 36.389.391.

En lo que hace referencia al Correo, el peso transportado que era en 1932 de 176.968 kgs., ha sido en 1935 de 271.133 kilogramos. El número de toneladas-kilométricas postales ha pasado simultáneamente de 442.498 a 553.454.

La red aérea francesa contribuye a borrar las fronteras y a suprimir las distancias enlazando los intereses económicos generales. Los pasajeros de Air-France se benefician de las facilidades que una empresa aérea mundial equipada con un material verdaderamente moderno puede ofrecer gracias a su extensa clientela.



# E N A L A S D E L A F A N T A S I A DE JEAN HARLOW A LOS HIJOS DE ICARO

(Carta abierta) • Hollywood, veinte de marzo de mil novecientos treinta y siete. • Aviadores todos: Yo soy una mujer que se enamora con facilidad. Pero atended una aclaración mía. Ahora estoy verdaderamente enamorada. En serio. Apesar de que cinematográficamente soy en amor una mujer muy voluble, —pues he tenido nada menos que quince amantes, y serían muchas las mujeres del mundo que envidiarían mis galanes— hoy, estoy enamorada. Y mi amor, es irrealizable. Imposible. No puedo realizar mi sueño de amor. • Qué importa que Ben Lyon me presentara en el lienzo gris a su lado en aquella bella película que se llamó «Angeles del Infierno», ni que Clark Gable dudara «Entre Esposa y Secretaria», siendo su mujer tan bella y cariñosa, como Myrna Loy. Ni que Johnny Mac Brown, Wallace Beery, James Cagney, Spencer Tracy, Walter Byron, Robert Williams, Wallace Ford, Chester Morris, Lee Tracy, Franchot Tone, William Powell y Joseph Calleia, hayan sido la legión de mis adoradores, a través de mi historia amorosa plasmada en celuloide. • Lo importante es, que debido sin duda a que noté el influjo de las alas de los modernos Icaros, en mi primera producción, siempre y en todo momento, estoy enamorada de... de eso, de las alas... De todos vosotros, de los aviadores todos, y es tal vez por ello, que induje a mi buen amigo el director George Fitzmaurice para la realización de «Suzy» donde estoy en mi ambiente querido, en los campos de aviación, y al lado de heróicos aviadores, que se convierten en guías de mi destino. • Soy en «Suzy», una linda americanita transplantada a Londres, en 1914. Una muchacha que se enamora de un aviador. Una «Suzy» más, de la gran guerra. Pero no me contento con eso, vivo una vida intensa y el azar me enlaza después con otro aviador y me hallo ante el terrible dilema de no saber a cual de los dos quiero más. • Mis galanes son ahora un apuesto inglés y un apasionado francés, ambos aviadores, interpretados en la película por Franchot Tone y Cary Grant. Ya veis pues que no tengo mal gusto. Pero ahora viene mi gran confesión. Os he escrito esta carta para haceros esta confidencia. No estoy enamorada de ellos. Mi admiración y mi cariño no se encerrar pueden en un solo hombre. Estoy enamorada... de las alas. De ese símbolo magnífico que llevais sobre el pecho los modernos émulos de Icaro. Y así, lo declaro de una manera espontánea y apasionada. • Sois amor y poesía, porque por algo llevan alas, Cupido y Pegaso.. • Yo quisiera que os dierais cuenta de que mi pasión hacia vosotros no es un capricho banal y pasajero. Y ahora que hablo de pasajeros... ¿sabéis que mi mayor ilusión, sería sentarme tras uno cualquiera de vosotros y emprender el viaje por el azul del cielo? Para mí, el amor debe ser inmenso, sin vallas ni restricciones y creo que sólo enamorándome al mismo tiempo de todos los aviadores que en el mundo existen, tengo la seguridad de ser la pasajera del amor más codiciada y mejor amada. • Mi ilusión máxima, sería que mi viaje de amor fuese un vuelo interminable y por eso hoy, en sinceridad y por espontánea declaración, me permito dirigirme a todos los aviadores para confesarles mi gran secreto... Estoy enamorada, muy enamorada, pero mi ideal no podré verlo realizado nunca, mas espero que junto al «mango de escoba» de la dirección de vuestro aparato, junto a los mandos de vuestro avión, llevaréis de hoy en adelante un pequeño retrato de vuestra enamorada. Será vuestra mascota y vuestro mejor guía... • Tal vez no será exactamente mi imagen, la fotografía será de vuestra adorada, pero yo os pido a todos, a todos vosotros, aviadores del mundo, que de hoy en adelante tengais una novia para todos y ésta sea, vuestra. JEAN HARLOW.



A  
O  
s: Yo  
dade-  
luble,  
envi-  
alizer  
quella  
aria»,  
y, Ja-  
racy,  
és de  
té el  
estoy  
e in-  
n mi,  
guías  
a que  
una  
e no  
fran-  
que  
esta  
mbre.  
ernos  
oesía,  
sión  
e mi  
telo?  
ismo  
del  
uelo  
ne a  
deal  
estro  
de  
ima-  
del  
DW.

LA MUERTE ES UN VUELO INFINITO..... ¡NOVIA DEL AIRE!





## CON WALLY EN LOS HANGARES DE CULVER CITY

Yo había leído en una biografía poco extensa de mi admirado artista Wallace Beery un párrafo que decía así: «Beery mide seis pies de altura, pesa 180 libras, tiene ojos azules y cabello castaño, le encanta la caza y la pesca, pero lo que más le entusiasma es volar. Tiene un aeroplano de su propiedad y a veces vuela hasta una isla que posee en un lago situado en las altas sierras. No hace aún mucho tiempo que la Marina de Guerra de U. S. A. le nombró Teniente Honorario...» pero siempre había creído que esto se trataba de una afirmación nacida en cualquier departamento de Publicidad. Algo tenía que venir a deshacer mi incredulidad. Unas magníficas fotos. Unas declaraciones terminantes del celebrado actor americano. En efecto. Wallace Beery, el magnífico sargento de «Nido de Aguilas» es un entusiasta apasionado de todo cuanto signifique vuelo. Durante muchísimos años ha sido uno de los pocos, poquísimos artistas de Hollywood, que ha alternado sus tareas de filmación con la práctica y deporte de la aviación. Los campos de aviación de Culver City, situados junto a los inmensos Estudios de la poderosa productora americana Metro-Goldwyn Mayer han sido mudos testigos de las mil piruetas y temerarios volatines que, haciendo el loco, «rizando el rizo», ha dibujado Wallace Beery sobre la azul pizarra, inmensa, del celaje de la Meca de la cinematografía. ● En mi curiosidad, he buscado datos sobre esta afición del gran artista, que nos ofreció la magistral creación de Pancho Villa, en su famosa película «Viva Villa». Fué íntimo amigo de otro gran aficionado a las alas. Del malogrado Will Rogers que como debéis recordar murió junto a aquel loco del aire y extra ordinario tuerto —caso único en la aviación americana— que se llamó Will Post. Otro día os hablaré extensamente de esta amistad. ● Durante muchísimo tiempo, Wallace Beery había acariciado la ilusión de poder disponer de un aparato de potencia, pero de reducidas dimensiones, que le permitiera aprovechar sus horas libres para dedicarlas a sus paseos por el espacio. Al fin, lo ha conseguido y ahora es la envidia de todos aquellos aficionados que sólo disponen de pequeños cacharros, que no pueden despegarse de ras de tierra o bien cuando lo hacen, sus pilotos sienten la congoja del miedo a ir a dar con sus huesos, después de cualquier percance, contra el suelo y acabar así, tan poco airosamente, su gran aventura aérea. ● El aparato de que dispone Wally, es un magnífico modelo, de último tipo y líneas admirables, (según nos lo demuestran los varios gráficos que hoy ofrecemos a nuestros lectores,) y en uno de ellos nos es posible ver también, el cuidado y atención que Beery pone en la limpieza de su avión, ya que el esmalte de su carrocería está tan brillante y pulido que hasta recoge como si un espejo fuera, la cara sonriente y satisfecha del gran actor.







Los hijos de la mayoría de artistas célebres en Hollywood tienen en Wally su mentor de aviación y allí es posible verle muchas mañanas, a las horas que le deja libre su duro trabajo de actor, rodeado de un auditorio de muchachos de ocho a catorce años que escuchan sus explicaciones y que saben que como, premio a su aplicación, pueden obtener la dicha y el placer de ver a vista de pájaro la casita donde residen, el campo de deportes donde juegan, la escuela donde estudian, en fin, el mundo donde viven y se agitan, admirado desde lejos como si fuera una construcción de juguete o un mundo de fantasía, de cuento de hadas, y tal vez por ello, sus pequeños alumnos son estudiosos, atentos, aplicados en extremo y forman un plantel de donde sin duda mañana saldrán nuevos triunfos para la aviación americana, que dejarán, a buen seguro, muy atrás la gesta del gran Lindbergh. Por eso nuestro comentario de hoy va dirigido en homenaje a ese gran actor que sabe compaginar su arte y su trabajo con su pasión favorita. Y como descanso a sus horas bajo los soles artificiales de los reflectores, quiere saciarse de aire y luz del espacio...de aire libre.

V I C T O R V E L A S C O

Ayuntamiento de Madrid





EN LAS RUTAS DEL AIRE, LAS NUBES CREAN UN PAISAJE DE BLANDOS JARDINES IRISADOS



# EL RAID TOKIO - LONDRES DEL "VIENTO DE DIOS"

Ante el reciente raid aéreo Tokio-Londres realizado por los aviadores japoneses Ihinouma y Tsukakoshi, en el monoplano que lleva por nombre «Kamikaze», es decir, «Viento de Dios», la opinión europea ha patentizado opuestas tendencias en sus comentarios; pues, mientras algunos pretendían dar a este vuelo japonés una importancia exagerada, considerándolo como una excepcional «performance», otros, especialmente los periódicos franceses, han puesto en seguida de manifiesto que Ihinouma y Tsukakoshi no han logrado batir el record Hanoï-París, que continúan detentando Codos y Robida.

El «Viento de Dios» salió de Tokio el día 5 del pasado abril a las 17 horas y 12 minutos (G. M. T.), efectuando el recorrido Tokio-Londres en 94 horas y 13 minutos, habiendo hecho escala en Formosa, Hanoï, Vien-Tian, Calcuta, Jodhpur, Karachí, Bassorah, Bagdad, Atenas, Roma, París y llegando a Londres, después de haber volado solamente de día, el 9 de abril a las 15 h., 25 m. (G. M. T.).

La finalidad buscada por los aviadores japoneses no consistía en batir ningún record, sino en efectuar el recorrido en menos de cien horas y esto no puede negarse que lo han logrado brillantemente, con una regularidad perfecta.

Adems, Ihinouma y Tsukakovshi han establecido el record Tokio-Londres que detentaban Costes y Le Brix desde abril de 1928, en que sobre un Breguet 19 G-R con motor Hispano-Suiza de 600 HP. recorrieron dicho itinerario en 6 días, 10 horas y 53 minutos.

Como hemos consignado, los aviadores japoneses no han superado el record Hanoï-París que conquistaron en 1932 Codos y Robida con un Breguet-Hispano de 650 HP., efectuando el recorrido en 3 días, 4 horas y 11 minutos.

Es también importante recordar con motivo del raid del «Viento de Dios», la hazaña de André Japy, que a bordo de un Simoun de 220 HP. cubrió el trayecto París Hanoï (volando día y noche), en 50 horas y 59 minutos, con una velocidad media de 180 km. por hora.

El avión japonés, un monoplano Jupiter de 550 HP., desarrolló una velocidad media de 160 km. por hora.

El raid de Japy y el del «Kamikaze» representan la oposición de dos fórmulas diferentes.

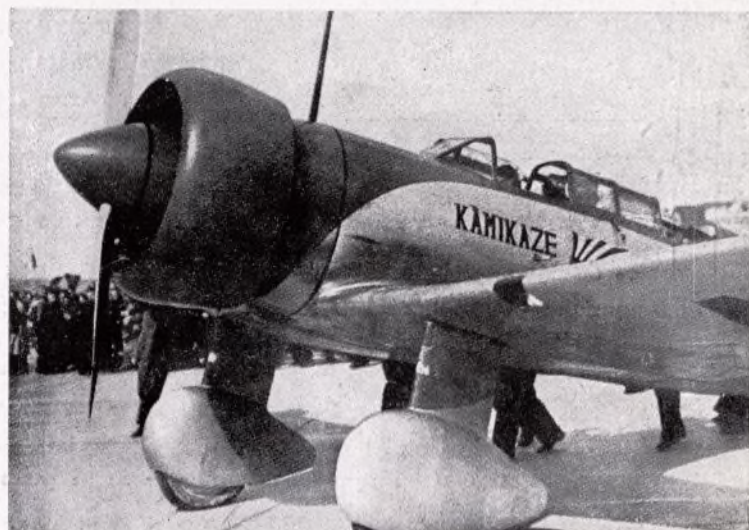
Japy quiso establecer una «performance», sacando el máximo partido posible de un avión de 220 HP.; mientras que los aviadores japoneses han querido conseguir lo mismo con un motor de 550 HP., cuyas amplias posibilidades de velocidad superaban las necesidades de rapidez.

Por un lado, tenemos, pues, en Japy el esfuerzo casi sobrehumano, que exige la aplicación de todas las cualidades del hombre y de la máquina y, por otro, en el «Viento de Dios» la aplicación práctica de una fórmula comercial.

Desde el punto de vista técnico lo más interesante de este raid japonés ha sido la calidad del avión.

El «Kamikaze» es un monoplano, monomotor, enteramente metálico, con dos plazas en tandem y conducción interior. Su filiación deriva del monoplano AN-1 fabricado en Ohta por la Sociedad Nakajima Aircraft Works y equipado asimismo con un motor de 550 HP.

Este bello avión es una elocuente demostración de los grandes progresos realizados por la industria aeronáutica japonesa.





## ~ MAYO 1808 ~

Napoleón, que solapadamente ha logrado introducir en la península un ejército de 150.000 hombres, se aprovecha de las rivalidades existentes entre los caducos Borbones españoles Carlos IV y su hijo Fernando VII y en Bayona, obliga a este último a renunciar, en su favor, al trono de España.

Contra los 150.000 soldados de Bonaparte, apenas podían oponerse 60.000 soldados españoles mal armados y peor equipados. Sin embargo, el entusiasmo y el patriotismo superaron todas las dificultades y el día 2 de mayo, el pueblo de Madrid dió al mundo el más alto ejemplo de heroísmo.

Los nombres de Daoiz, Velarde, Ruiz y Juan Malasaña, como asimismo los anónimos de los caídos en las calles madrileñas en defensa de la libertad y los de los fusilados en la Moncloa junto a la montaña del Príncipe Pío, la noche del 2 al 8 de mayo, marcan indeleblemente señeros en la historia, esta fecha gloriosa.

## MAYO 1937

Los militares españoles que traicionando su promesa de servir al pueblo se alzaron en armas contra él el 19 de julio de 1936, han tenido que reconocer su inepticia y su inferioridad numérica trayendo a España, primero a los moros rifeños y después a los ejércitos de Italia, Alemania y Portugal que han invadido y destruido gran parte del solar hispano y que piensan cobrarse en tierra y en riqueza española esta destructora colaboración.

Madrid sufre desde noviembre de 1936 el ataque reiterado de los ejércitos del fascismo internacional, resistiendo heroicamente bombardeo tras bombardeo. Al llegar la fecha del 2 de mayo, la conmemoración de la Guerra de la Independencia, tiene en esta que ahora sostiene contra sus nuevos invasores, el más vivo paralelo histórico y la más alta y profunda significación.

Goya, el pintor más español de España, captó en su obsesionante cuadro «Escenas del 3 de mayo de 1808» todo el horror de los fusilamientos de la Moncloa pintando con lívida paleta «ese gesto del dolor eterno» con que cae «la eterna carne de cañón al suelo» tal como glosa el poeta Manuel Machado en este soneto:

El lo vió... Noche negra, luz de infierno...  
Hedor de sangre y pólvora, gemidos...  
Unos brazos abiertos, extendidos  
en ese gesto del dolor eterno.

Una farola en tierra casi alumbra,  
con un halo amarillo que horripila,  
de los fusiles la uniforme fila,  
monótona y brutal en la penumbra.

Maldiciones, quejidos... Un instante  
primero que la voz de mando suene,  
un fraile muestra el implacable cielo.

Y en convulso montón agonizante,  
a medio rematar, por tandas viene  
la eterna carne de cañón al suelo.

La Historia, la Pintura y la Poesía, al evocar la gesta gloriosa de la primera Guerra de la Independencia, hacen más cercana y viva la semejanza que con aquella tiene la que actualmente estremece y destroza a España.

Los versos de la Elegía al 2 de mayo, de Bernardo López García, aquellos versos que hicieron nacer en nuestra alma infantil la conciencia del amor patrio, tienen ahora un significado esperanzador.

«A tí, soberbia matrona,  
que libre de extraño yugo  
no has tenido más verdugo  
que el peso de tu corona.»





Ayuntamiento de Madrid







# INFORMACION



## CURSO DE PILOTOS

### MARINA Y AIRE

En el «Diario Oficial del Ministerio de la Guerra» núm. 93, del 17 de abril del corriente año, se publica la siguiente convocatoria:

1.ª Los aspirantes tendrán que haber cumplido los 18 años antes de primero de mayo y no haber cumplido 22 años dentro del año actual.

2.ª Las peticiones se harán por instancias dirigidas a la Subsecretaría del Aire (Ministerio de Marina y Aire), acompañando los siguientes documentos:

a) Certificado de lealtad al Régimen expedido por cualquiera de los partidos políticos o agrupaciones afectas al Frente Popular. Los aspirantes militares pertenecientes en la actualidad al Ejército Regular, Institutos armados, Milicias o Servicios de guerra, sustituirán el aval por certificado del Comisario político respectivo de la Columna, Cuerpo, Unidad, Servicio o Dependencia donde sirva, y, en su defecto, de los primeros jefes de éstos, garantizando su lealtad y adhesión al Régimen.

b) Certificado de nacimiento expedido por el Juzgado municipal correspondiente para los civiles, y copia de la media filiación para los militares.

3.ª El plazo de admisión de instancias se cerrará el día 15 de mayo, a las 20 horas, y se considerarán nulas todas las instancias que lleguen al Registro de entrada de la Subsecretaría de Aire después de cerrado el plazo. También se considerarán nulas y como no recibidas las instancias que no lleguen acompañadas de los documentos a que se refiere la condición 2.ª, y las que sean acompañadas de un certificado de lealtad al Régimen que a juicio del Delegado político de las Fuerzas del Aire sea insuficiente. No se contestará a los aspirantes cuyas instancias sean nulas por cualquiera de los motivos que se indiquen.

4.ª Los aspirantes cuyas instancias estén en regla, serán llamados, antes o después de terminar el plazo de admisión de instancias, para ser examinados por escrito de las siguientes materias:

#### Aritmética

Lectura, escritura y operaciones con números enteros, fraccionarios, y decimales. Sistema métrico decimal. Milla marina, milla terrestre, pie, pulgada, libra y galón inglés. Razones y proporciones. Regla de tres. Escalas.

#### Geometría

Plana.—Segmentos y ángulos. Perpendicularidad y paralelismo. Polígonos. Propiedades de triángulos y cuadriláteros. Circunferencia y círculo. Semejanza de triángulos.

Del espacio.—Ángulos diedros y poliedros. Poliedros. Prisma y pirámide. Cilindro, Cono y esfera. Desarrollo de cilindro y cono.

#### Gramática

Ortografía.—Escritura al dictado de una media página de cualquier obra literaria contemporánea. Retentiva y redacción.—Exposición por escrito de cualquier tema desarrollado verbalmente por el profesor.

#### Geografía

Europa.—Configuración general, costas, relieves, principales sistemas montañosos, hidrografía. Estados que la constituyen.

España.—Sistema montañoso, sistema hidrográfico, provincias que la constituyen. Principales ciudades y pueblos.

5.ª Los que resulten aprobados en el examen, serán sometidos, sin excepción, a reconocimiento facultativo, y los que resulten útiles, clasificados por orden de la puntuación obtenida en el examen, para cubrir las plazas vacantes en las Escuelas de Vuelo.

6.ª En el momento de ser llamados a ellas, serán nombrados alumnos pilotos, filiándose como soldados los que sean paisanos, teniendo derecho al haber correspondiente y también a la gratificación de vuelo, desde el día que empiece su instrucción militar, durante cuyo período adquirirán también los conocimientos teóricos correspondientes a cabo y sargento.

7.ª Los aspirantes recibirán pasaporte para trasladarse por cuenta del Estado, desde el punto de su destino o de su residencia, hasta el lugar en que deban de ser examinados, y los aprobados, lo mismo, para hacer el viaje hasta el lugar en que se verifique el reconocimiento facultativo, si han sido examinados en otro punto. Los que resulten desaprobados o declarados inútiles, recibirán también pasaporte para regresar por cuenta del Estado a su destino o residencia.

8.ª A la terminación del curso se les expedirá el título de piloto militar y serán promovidos al empleo de sargento con arreglo a lo dispuesto en la orden circular de 4 de diciembre de 1936, «Gaceta» núm. 341.

9.ª Los alumnos que por falta de aptitud de pilotaje fuesen dados de baja en la Escuela, podrán optar por volver a la vida civil los paisanos, o seguir prestando sus servicios como soldados de filas del Arma de Aviación militar.

Los clases de tropa dados de baja por iguales motivos, volverán a sus Cuerpos o servicios de procedencia.



# INFORMACION

10. En caso de accidente, que produzca inutilidad o muerte durante el desarrollo del curso, tendrán derecho los concursantes o sus herederos a la pensión correspondiente al sueldo que perciban, o al de sargento, de no tener categoría, empleo o derechos superiores.

11. A esta convocatoria serán admitidos los paisanos y los sargentos, cabos y soldados del Ejército cuya edad esté comprendida en los límites señalados en la condición primera.

Los sargentos recibirán a la terminación de su enseñanza, el título de sargento piloto, con la antigüedad de la fecha en que terminaron sus prácticas, y al ingresar en el curso deben aceptar esta condición.

Lo que se hace público por considerarlo de interés para el caso de nueva convocatoria.



## CURSO DE AUXILIARES DE INFORMACIÓN

Se ha celebrado en Barcelona (Jefatura de la 3.<sup>a</sup> Región Aérea) un curso para Auxiliares de Información convocado ya en la «Gaceta» del 28 de febrero y cuyas bases de ingreso eran las siguientes:

1.<sup>a</sup> Podrán concurrir a él los obreros de Aviación, los Cabos y soldados de la misma Arma y paisanos mayores de 21 años y menores de 30 que tengan el título oficial de Dibujantes topógrafos.

2.<sup>a</sup> Los que deseen asistir al mismo, lo solicitarán por instancia dirigida al Subsecretario del Aire, siendo cursadas, las de los Cabos y soldados, por los jefes de los Aeródromos y dependencias a que pertenezcan, acompañadas de copia de la media filiación y hoja de castigo; igualmente deberán unir a las citadas instancias, todos los solicitantes, un certificado expedido por cualquiera de los partidos políticos o agrupaciones sindicales afectas al Frente Popular, por el que se acredite su lealtad al régimen, y cuantos documentos puedan favorecer la petición de los recurrentes.

4.<sup>a</sup> Los solicitantes paisanos que sean llamados al concurso se presentarán al reconocimiento facultativo antes del día 20 del próximo mes de marzo, en el cual deberán acreditar su aptitud física para el servicio militar. Dicho reconocimiento tendrá lugar en la plaza de Valencia.

5.<sup>a</sup> En el examen de ingreso se exigirán los conocimientos siguientes:

Escritura clara al dictado, ortografía y dibujos topográficos y geométricos.

6.<sup>a</sup> Los paisanos que sean admitidos se comprometerán a servir en el Arma por un período de seis meses, prorrogable por otros períodos también de seis meses, si ésta fuera la voluntad de los interesados y así lo acordase la Subsecretaría del Aire.

7.<sup>a</sup> Durante su permanencia en el curso recibirán todos los alumnos un jornal de 15 pesetas.

8.<sup>a</sup> A la terminación del curso, los alumnos declarados aptos serán promovidos al empleo de Sargento eventual, sin derecho a otros haberes que los jornales correspondientes a su especialidad, pero con las atribuciones y deberes propios de tal empleo, quedando por ello sujetos como tales al Código de Justicia Militar. Los viajes que tengan que realizar los aspirantes para sufrir el reconocimiento y examen de ingreso y regresar a sus residencias los no admitidos, serán por cuenta de los propios interesados.



Por considerarlo de interés para los que deseen ingresar en Aviación Militar como especialistas, publicamos a continuación referencia de cursos ya convocados y que pueden servir de guía para la preparación de los aspirantes a otros concursos que en el futuro puedan anunciarse.

### Ametralladores bombarderos

En la «Gaceta» de la República núm. 115, del 25 de abril, pág. 385, se insertó un concurso para ametralladores bombarderos, en las consideraciones que en la misma se detallaban.

### Mecánicos de aviación y especialistas de aparatos de a bordo

En la «Gaceta» de la República núm. 117 del 27 de abril, pág. 411, se anunció igualmente un concurso para mecánicos de aviación y especialistas de aparatos de a bordo.

### Armeros de aviación

La «Gaceta» núm. 119, pág. 443, convocó un concurso para cubrir 60 plazas de especialistas de armeros de aviación (25 plazas reservadas para la zona Norte y 35 al resto del territorio leal a la República).

### Fotógrafos para el arma de aviación

En la «Gaceta» núm. 119, pág. 443, se publicó un concurso para cubrir diez plazas de fotógrafos de aviación.

### Conductores motoristas

En la «Gaceta» núm. 136, pág. 722, se publicó un concurso para cubrir plazas de conductores motoristas de aviación, al que podrían concurrir soldados y cabos de aviación y paisanos mayores de 18 años y menores de 30.



# RIU Y SAINZ

EMPRESA COLECTIVIZADA



VESTUARIOS  
PARA EL EJERCITO  
Y ARMADA

•  
UNIFORMES  
DE TODAS  
CLASES

•  
GRANDES  
TALLERES DE  
CONFECCIONES



CALLE CORTES, 716 • TEL. 54495 • BARCELONA



LICENCIA: DECORACIO TEXTIL I AVIACIO, E. C.

PARACAIIDAS

**IRVIN**

BARCELONA

LAURIA, 33 · TELEFONO 14775

Ayuntamiento de Madrid



RADIO ASSOCIACIO DE CATALUNYA

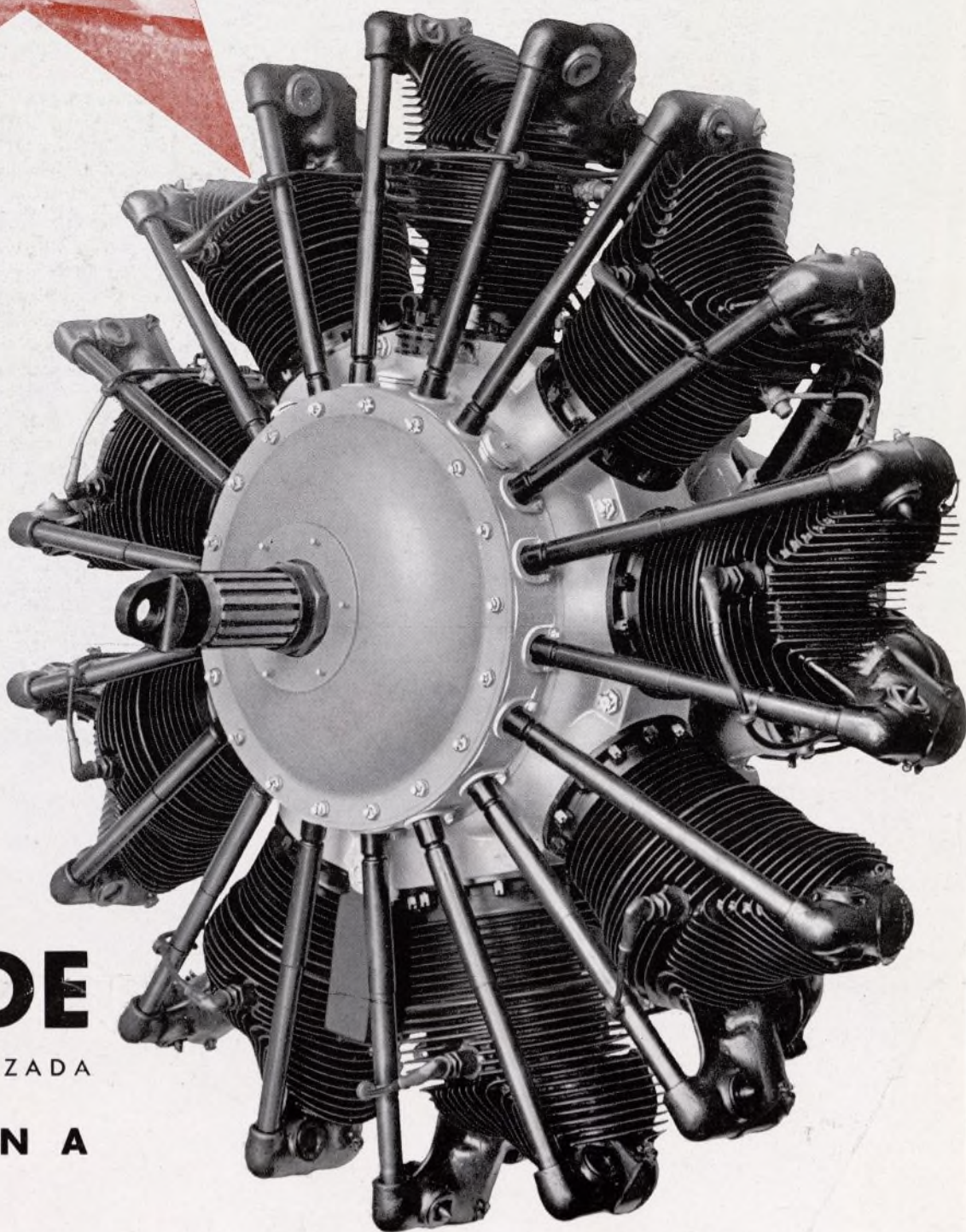
**E·A·J·15**

**E·A·J·1**

RADIO BARCELONA

Ayuntamiento de Madrid





**ELIZALDE**

INDUSTRIA COLECTIVIZADA

**B A R C E L O N A**

DELEGACIONES EN  
MADRID Y VALENCIA

**M O T O R E S   D E   A V I A C I Ó N**

Ayuntamiento de Madrid





## nova IBERIA

LA REVISTA DEL COMISSARIAT DE PROPAGANDA DE LA  
GENERALITAT DE CATALUNYA EN EL SEU NÚMERO DOBLE  
AL 3-4, PORTA UNA INFORMACIÓ DE L'ASPECTE CULTURAL  
DEL NOSTRE PAIS

CIUTADA: SI T'INTERESSES PER LA NOVA ESTRUCTU-  
RACIÓ DE LA VIDA EN LA REVOLUCIÓ, ADQUIREIX

## nova IBERIA

Ayuntamiento de Madrid





# CHAMPAN FREIXENET

CAVAS EN

SADURNI DE NOYA

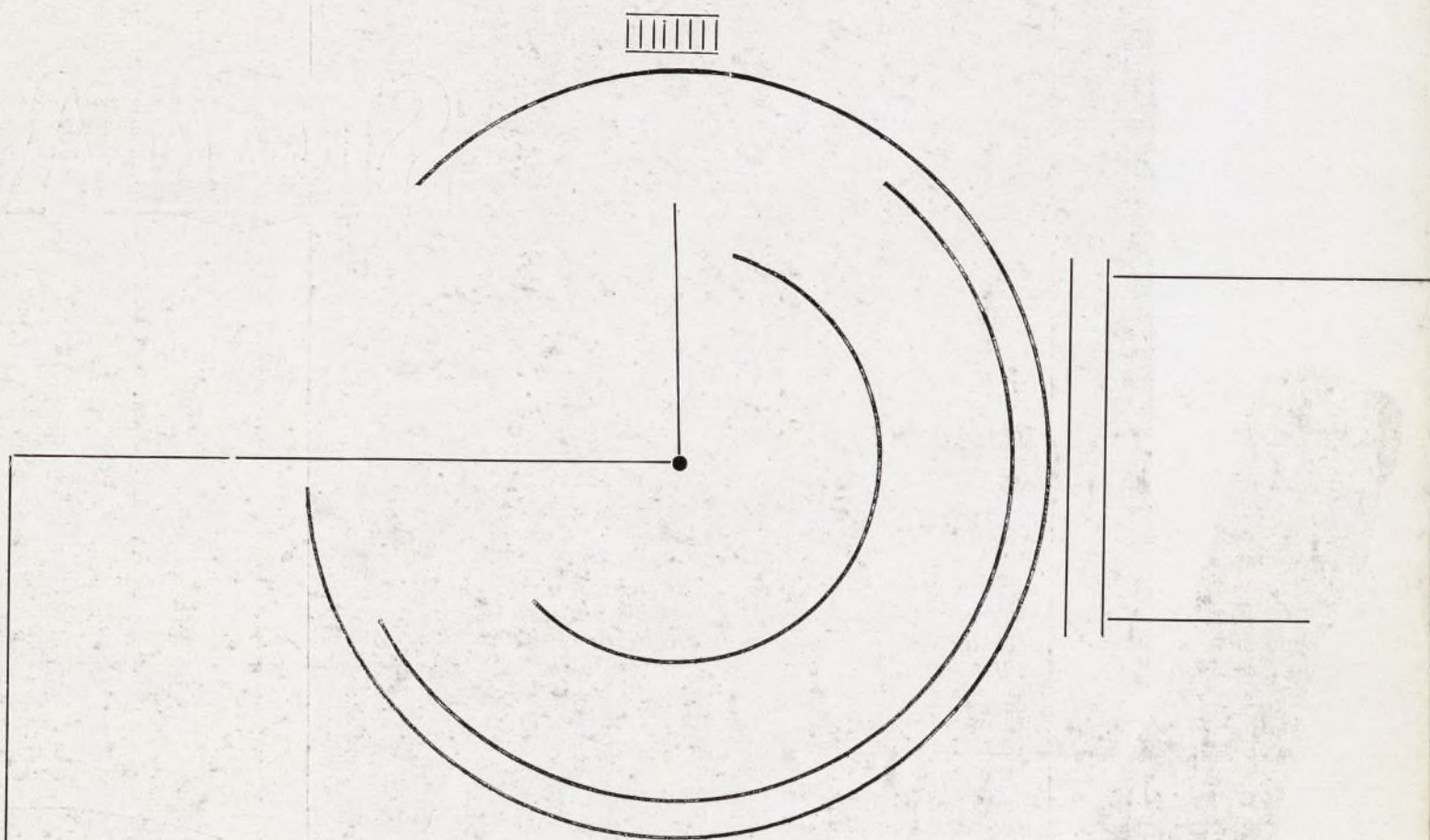
DESPACHO: PABLO IGLESIAS, 59 TEL. 11953 BARCELONA

Ayuntamiento de Madrid



R E L O J E S

P A R A



**E L R E G U L A D O R**

R A M B L A D E L A S F L O R E S , 3 7

B A R C E L O N A

Ayuntamiento de Madrid



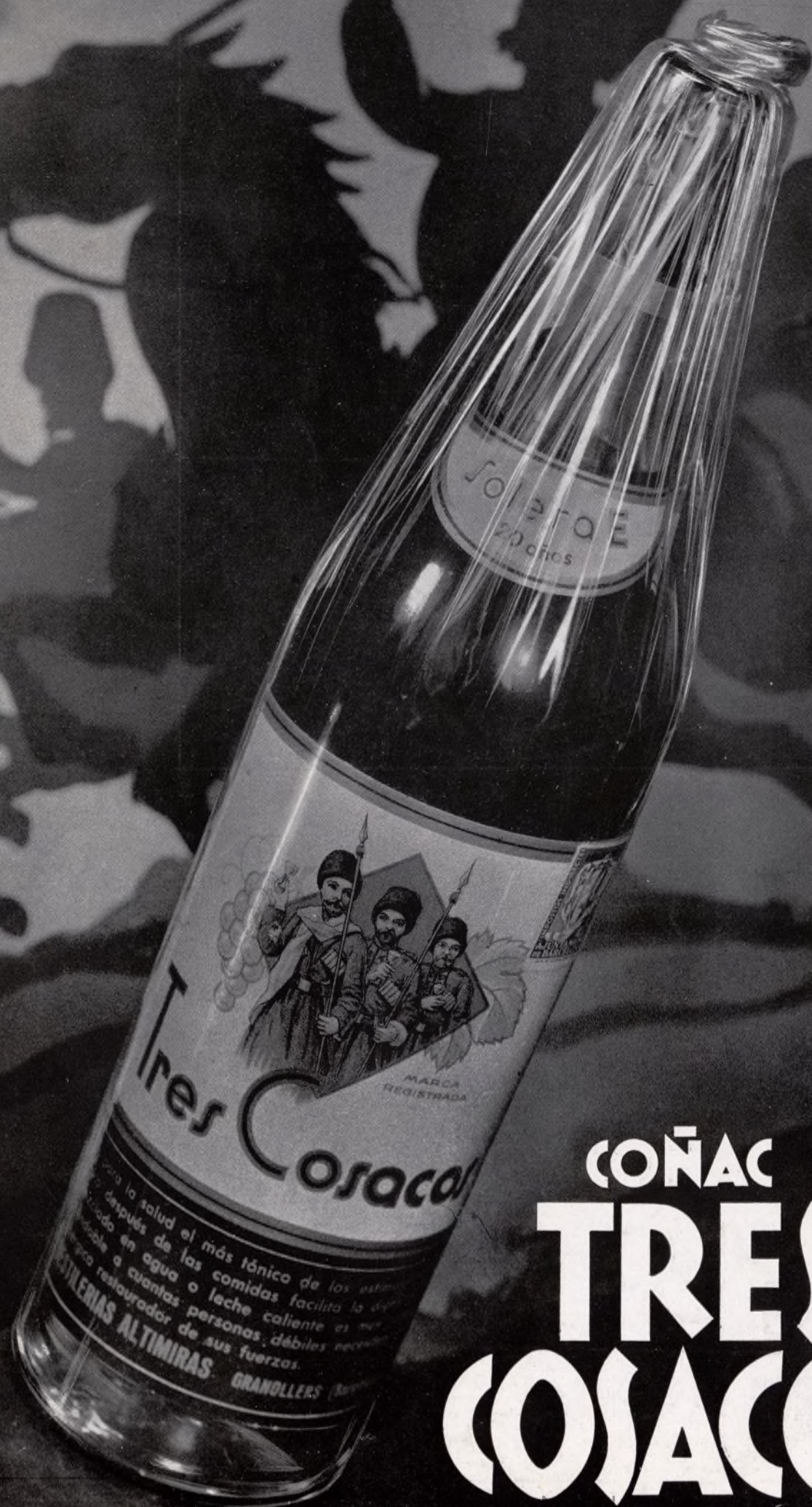
*lo mejor para verano*  
*Sandalias*

**SEGARRA**



Ayuntamiento de Madrid





COÑAC  
**TRES  
COSACOS**





EN EL HOGAR NUE-  
VO LOS OBJETOS  
DE PLATA DEBEN  
TENER LA SIMPLICI-  
DAD Y GRACIA DE  
LA VIDA QUE NACE

DAVID  
VERA  
ROCA

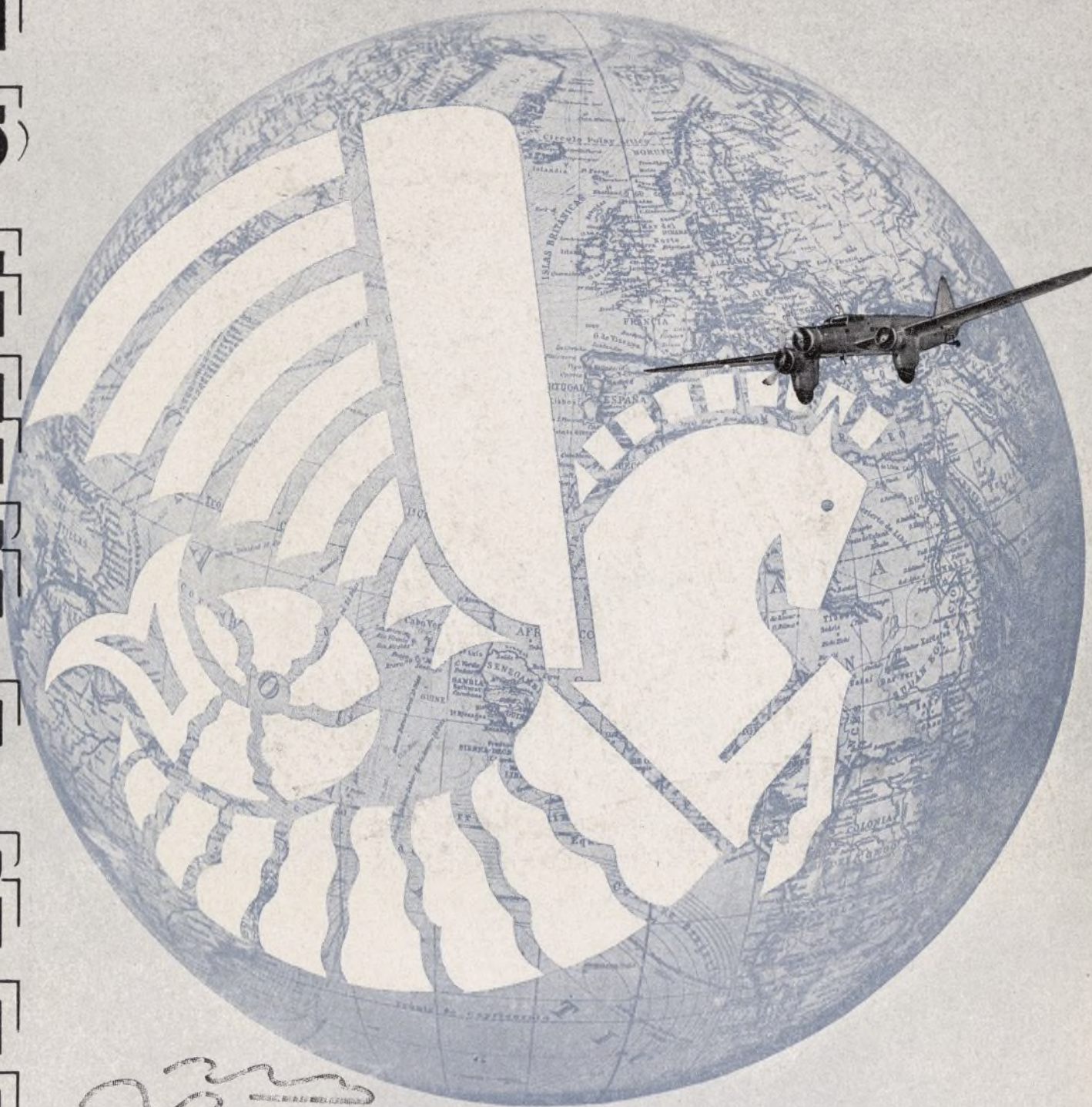
**J. ROCA**

PASEO DE GRACIA, 18

Ayuntamiento de Madrid



# AIR FRANCE



CONSTITUENTE DE L'UNION



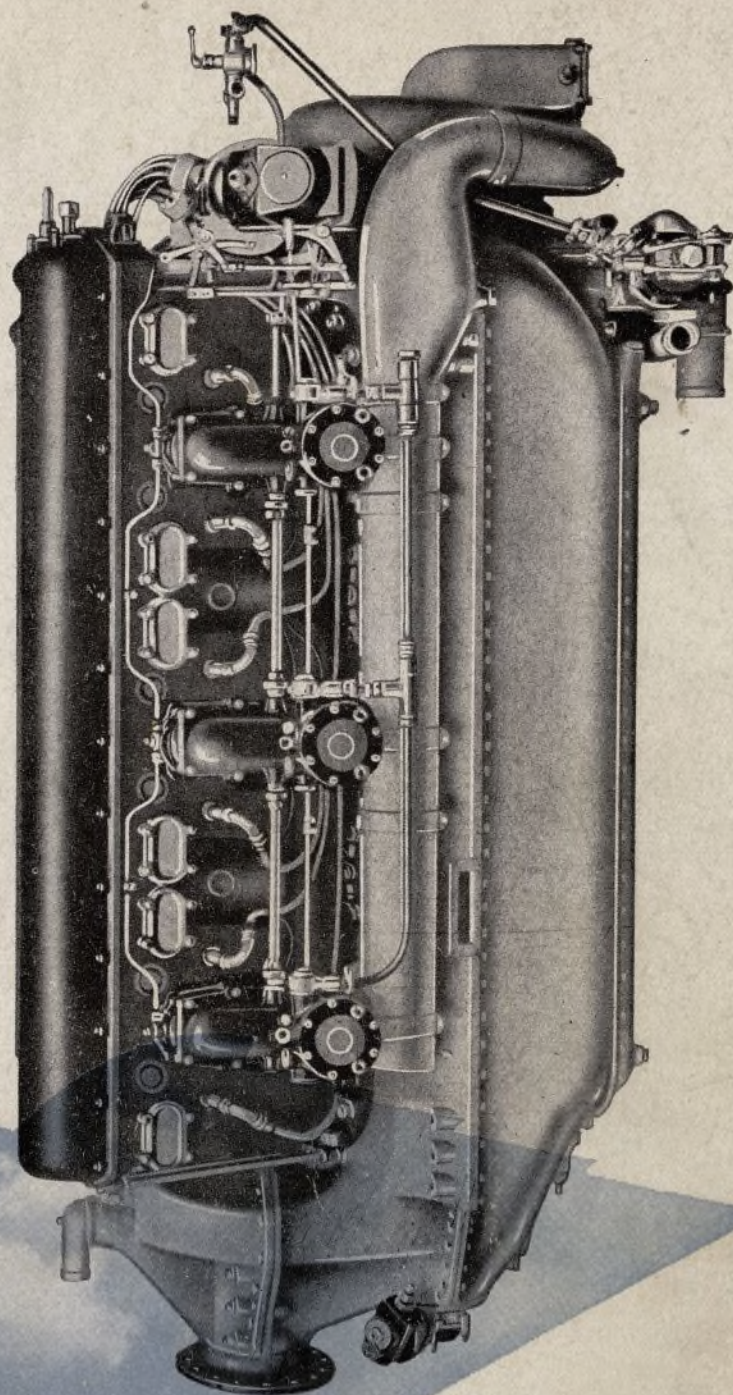
Ayuntamiento de Madrid



# LA HISPANO SUIZA

INDUSTRIA COLECTIVIZADA

Ayuntamiento de Madrid



COCHES DE TURISMO, OMNIBUS Y CAMIONES, MOTORES DE AVIACIÓN  
CARPETERA DE RIBAS, 279 • BARCELONA