

ALAS

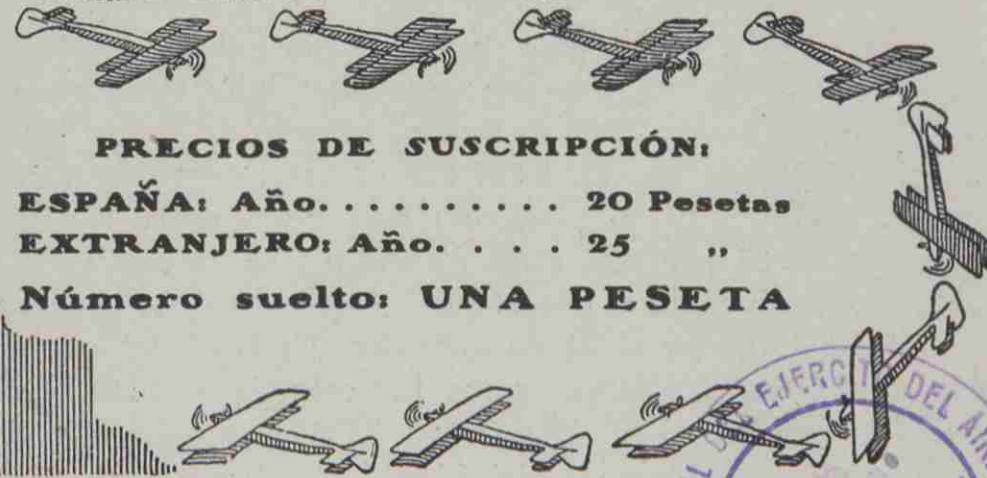
REVISTA QUINCENAL

DE AERONÁUTICA



Año VI No. 129
Madrid, 1 diciembre 1927

Redacción y Administración:
PLAZA DE LA LEALTAD, 4 TELÉF. 11366. MADRID



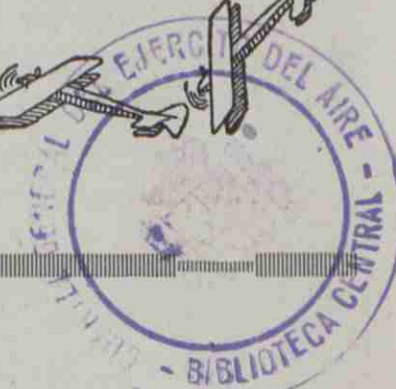
PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

ESPAÑA: Año. 20 Pesetas

EXTRANJERO: Año. 25 ..

Número suelto: UNA PESETA

Director: ANTONIO DE LEZAMA



La Aviación postal americana

1) Organización del correo aéreo gubernamental

El correo aéreo americano depende del Ministerio de Correos, actualmente dirigido por el Postmaster General New, asesorado por M. Irving Glover, y por siete colaboradores, en lo que al correo aéreo se refiere. La Administración General y sus oficinas, en Wáshington y en Omaha, que se encuentran aproximadamente en la mitad del recorrido de la Transcontinentale New York-San Francisco.

La explotación está distribuída en cuatro sectores: Sector del Este, cuyo centro está en Cleveland, que comprende la sección de Nueva York a Chicago. Sector Central, cuyo centro es Omaha, comprendiendo la sección de Chicago a Cayena. Sector Montañoso, cuyo centro es Cayena, y comprende el recorrido de Cayena a Salt-Lake City. Y, por último, el Sector Oeste, entre Salt-Lake City y San Francisco.

Existe, además, en Maywood una dirección de reparaciones, ensayos y experiencias.

El efectivo total de empleados navegantes y no navegantes es de 527, de los cuales 15 son empleados de Administración Central, en Wáshington y en Omaha; 45 pilotos, 41 radiotelegrafistas, 22 inspectores, 291 mecánicos y segundos mecánicos, tanto en pista como en Maywood, y 113 empleados de faros o guardias de terrenos de socorro.

La flota se compone de 90 aviones, de los cuales 40 "Haviland" y 50 "Douglas"; conviene observar que estos aparatos, casi todos equipados con motores "Liberty", pues la Dirección de Correos dispone de un stock de 435 motores procedentes de las reservas de guerra, son todos de un tipo muy anticuado; las Compañías privadas que han sido recientemente aceptadas como

concesionarias de la gran línea trascontinental han decidido poner en servicio aparatos más modernos, en particular de la marca "Bellanca", provistos de motores "Wright". Hay que añadir a esto 120 coches-automóviles.

Respecto a la organización de la infraestructura de la línea, existen 17 aeropuertos, 89 terrenos de socorro y 17 estaciones de radiotelegrafía.

El trozo Este, de Nueva York a Chicago, 1.230 kilómetros, tiene cuatro aeropuertos y 44 terrenos de socorro; el trozo Central, de Chicago a Cayena, tiene 1.530 kilómetros, con cinco aeropuertos y 35 terrenos de socorro; el trayecto Montañoso, de Cayena a Salt-Lake City, 665 kilómetros, tres aeropuertos y 10 terrenos de socorro. Por último, el trozo Oeste, de Salt-Lake City a San Francisco, tiene 1.000 kilómetros y cinco aeropuertos. El conjunto representa 4.425 kilómetros, de los cuales 3.000 están equipados para el vuelo nocturno; el último trozo, Salt-Lake City-San Francisco, lo será también próximamente.

El equipo nocturno se compone de 58 faros eléctricos, de los cuales 30 son automáticos y 417 faros de gas automáticos. La instalación del alumbrado solo ha costado más de 500.000 dólares, y exige un gasto anual de 250.000 dólares, aproximadamente. El conjunto, aviones e infraestructura, representa un capital de unos cuatro millones de dólares.

Hasta 1926, el Ministerio de Correos ha gastado más de 15 millones de dólares para el correo aéreo en la línea trascontinental y en la línea nocturna de Nueva York a Chicago; los ingresos no comenzaron hasta el año fiscal de 1925, en el momento en que el Gobierno americano se decidió a establecer una sobretasa para el correo aéreo. Aunque el número de cartas haya disminuído considerablemente desde que se estableció la sobretasa aérea, los ingresos son apreciables y aumentan constantemente.

Durante los seis meses posteriores al año fiscal, o sea: desde julio a diciembre de 1926, los ingresos han progresado sensiblemente de 93.676 dólares en julio de 1926, han pasado a 121.727 en el mes de diciembre en la línea trascontinental; en la línea de Nueva York a Chicago, nocturna, los ingresos se han elevado de 434.893 dólares en 1925 a 637.422 en 1926.

De un modo general, desde 1.º de julio de 1924, fecha de entrada en vigor de la sobretasa aérea, y teniendo en cuenta que el servicio nocturno no empezó hasta 1.º de julio de 1925, los resultados de la explotación de las líneas gubernamentales con gastos e ingresos han sido los siguientes: kilómetros recorridos, 10.220, de los cuales 3.400 de noche; número de cartas transportadas, 33.760.256; gastos, 6.766.437 dólares; ingresos por la sobretasa postal, 2.101.917 dólares; proporción entre los ingresos y los gastos, 31 por 100. Esta proporción se ha mejorado desde luego mucho durante el año 1926.

Del 1.º de enero al 31 de diciembre de 1926, los gastos han sido de 2.631.476 dólares, y los ingresos de 1.064.393 dólares, siendo la proporción de 40 por 100. Y si examinamos las cifras correspondientes al mes de diciembre de 1926, mes particularmente difícil, hallamos que por un gasto de unos 225.000 dólares ha habido 120.000 dólares de ingresos, o sea: el 53 por 100.

La línea de noche de Nueva York a Chicago ha dado notables resultados; es objeto de muchos cuidados por parte de la Administración de Correos americana, que se ha dado pronto cuenta de que el desarrollo del correo aéreo dependía en gran parte de la instalación de líneas de noche.

Durante el año fiscal de 1925-26, en los 4.200.000 kilómetros recorridos, 1.513.000 lo fueron de noche, con una regularidad de 94 por 100; llegando en julio de 1926 a 100 por 100. De los 160.000 kilogramos de correo transportado por las líneas postales gubernamentales, 50.000 kilogramos, poco más o menos, fueron transportados de noche. El peso del correo transportado durante el año fiscal 1924-25 sólo fué de 105.000 kilogramos, o sea: que ha habido un aumento de un 70 por 100 en el ejercicio de 1925-26, obtenido en virtud de la entrada en efectividad del servicio nocturno. El correo aéreo alcanza, pues, un desarrollo cada vez más considerable.

Los americanos se sirven, sobre todo, de su gran línea para el envío de cheques, letras, etc. Se ha calculado que cada día había en el aire en los Estados Unidos, lo que representa al 6 por 100 anual, una economía de 80.000 dólares cada día, o sea: 160.000 dólares en todo el recorrido, y las cartas aventajan más de dos días al tiempo que empleaban por ferrocarril, enviándolas por avión.

2) Política del Ministerio de Correos

Sobretasas postales.—Respecto a la sobretasa postal, se ha visto que hasta 1925 los americanos no habían adoptado ninguna sobretasa para las cartas-avión; éstas sólo iban franqueadas con 2 centavos, que es la tasa de las cartas ordinarias en los Estados Unidos.

Después de haberse votado la ley Kelly en 1925, el Congreso decidió establecer una sobretasa para las cartas-avión. El efecto inmediato se acaba de ver ahora: un brusco descenso del número de cartas transportadas, tomando en seguida un movimiento ascensional. En 1924, 60.000.000 de cartas; en 1925, 9.301.000 cartas; y en 1926, 14.145.000 cartas. Esta sobretasa era dife-

rente para las líneas del Estado y para las de la Contract Air Mail.

Para la línea Nueva York-San Francisco, el franqueo era de 8 céntimos por onza de 28 gramos y por zona, dividiéndose el recorrido en tres zonas: Nueva York-Chicago, 8 céntimos; Nueva York - Cayena, 16 céntimos; y Nueva York - San Francisco, 24 céntimos. Para el recorrido nocturno Nueva York-Chicago, el precio era de 10 céntimos. Para las líneas de la Contract Air Mail, las tarifas, según las disposiciones de la ley Kelly, eran las siguientes: 10 céntimos por onza y mil millas; 15 céntimos por onza y 1.500 millas; 20 céntimos por onza por más de 1.500 millas. Cuando se trataba de cartas encaminadas por la vía del Estado Nueva York-San Francisco la tasa aumentaba en 5 céntimos.

Según el artículo 5 de la ley Kelly, el director general de Correos estaba autorizado a otorgar concesiones para el transporte del correo aéreo a una tasa que no fuera superior al 80 por 100 de las rentas procedentes de la sobretasa aérea. Como tipo de estos contratos puede tomarse el que fué publicado entre la Air Mail Service y la Compañía que obtuvo la explotación de la línea Chicago-Atlanta, por Louisville y Birmingham (kilómetros 1.200). La velocidad media exigida era de unos 144 kilómetros por hora. El Departamento se reservaba el derecho de modificar el horario si las necesidades del servicio lo requerían. La Compañía se comprometía a no hacer menos de seis idas y regreso por mes. Esta tenía derecho a un porcentaje de 80 por 100 como máximo de la tasa postal, como remuneración por el transporte. Los gastos de instalación corrían a cargo de la Compañía, pero en general las ciudades tratan de beneficiar de una escala aérea, y ofrecen para ello el terreno y los *hangares* necesarios.

El contrato era por cuatro años, rescindible en el corto período de dos meses. La sobretasa se estableció en 10 céntimos por onza de 28 gramos; el contratante recibía como máximo 3 céntimos; de este modo, el Ministerio de Correos ganaba 2 céntimos por cada carta transportada, es decir: que percibía la tasa normal de franqueo postal.

Los americanos llegaron rápidamente a convencerse, por una parte, de la gran complicación del sistema de franqueo por zonas, y por otro lado, cuando el volumen del correo aumentó, surgió la dificultad, o casi la imposibilidad por parte de los empleados de Correos de calcular el valor del franqueo. La ley fué, pues, corregida por un acta de fecha de 3 de junio de 1926, autorizando al director general de Correos a firmar contratos para el transporte del correo aéreo a tasas que no excedan de 3 dólares por libra de 454 gramos para las primeras 1.000 millas, y que no excediese de 30 céntimos por libra por cada 500 millas o fracción de 100 millas de suplemento.

En el momento de votar este acta se fijó por el Ministerio de Correos la tarifa postal de 10 céntimos por onza o fracción de onza para las 1.000 primeras millas. En esta época ninguna de las rutas explotadas por los contratantes particulares excedía de 1.000 millas. La tasa de 3 dólares por libra de correo fijada como máximo de pago a las Compañías de transporte, fué basada sobre la estimación de 40 céntimos por carta; en otros términos: el Ministerio de Correos recibía al menos 4 dólares por libra de correo aéreo; las cuatro quintas partes de esta suma son 3,20 dólares por libra. Sin embargo, se estimó justo comprender los sacos postales en estos pesos, y por ello se fijó la

tasa máxima en 3 dólares. Los sacos postales que pesaban unas 3 libras costaban unos 9 dólares al Ministerio de Correos su transporte. Admitiendo una diferencia de 20 céntimos por libra de cartas contenidas, empleada para amortizar los gastos de transporte del saco, cada saco debía contener 45 libras de correo para que el Ministerio de Correos no sufriese ninguna pérdida por este modo de operar, teniendo en cuenta que paga al contratante el máximo autorizado por la ley

Por último, el Ministerio de Correos se decidió a establecer una tasa fija universal de 10 céntimos por media onza. Se creyó que esta disposición aumentaría el número de cartas por unidad de peso, de modo que los que utilizan el correo aéreo emplearían sobres y papel más ligero para estas cartas.

* * *

He aquí cómo se argumentó el debate a este propósito ante el Congreso americano:

Supongamos que el número de cartas por libra sea de 40 a 60, el Ministerio de Correos percibe 6 dólares por libra de correo aéreo; conservando sus 2 céntimos netos por carta podrá pagar 4,80 dólares por libra al contratante. Admitiendo que 50 por 100 de este correo vaya por dos vías o por una sola de 2.000 millas, el gasto máximo del Ministerio de Correos, según la nueva tarifa postal, sería de 4,5 dólares por libra, siempre y cuando el contratante sea pagado con arreglo a la tasa máxima prevista por la ley.

En las últimas propuestas recibidas por el Ministerio de Correos, la tasa inferior ofrecida para la línea Chicago-Nueva York, por ejemplo, ha sido de 1,73 dólares por libra; y para la línea Chicago-San Francisco, fué de 1,50 dólares por libra y 1.000 millas de recorrido. Esto implica una economía de 1,27 dólares por libra sobre la tasa máxima de correo transportado en el extremo oriental y de 1,50 dólares por libra para el transporte de correo en el extremo occidental de la línea.

Con arreglo a las estadísticas de diciembre de 1926, el Ministerio de Correos debía realizar un beneficio anual de unos 775.000 dólares por el correo transportado por la línea trascontinental. Se puede con razón suponer, además, que con el cambio de tarifa y el aumento de tráfico en las líneas secundarias, que alimentan notablemente el tráfico en la línea trascontinental, este cálculo será doblado y probablemente triplicado.

Además, la explotación postal en la línea trascontinental, durante el año fiscal que termina en 30 de junio de 1926, acusa una pérdida neta de 1.500.000 dólares, después de deducidos los gastos para el alumbrado de la ruta. La supresión de esta pérdida redundará en beneficio de una ganancia que se estima en 2.500.000 dólares, basada en las ofertas obtenidas, e implicaría para el Gobierno una economía total de 4.000.000 de dólares, exceptuando los gastos de instalación del alumbrado.

Parece ser que la manera empleada por el Gobierno americano para tratar con las Compañías de Navegación Aérea da buenos resultados. El director general de Correos, M. New, ha

declarado recientemente que más de medio millón de dólares habían sido pagados a 11 rutas contractuales (C. A. M.) por transportar un total de 70.000 kilogramos de correo durante los tres meses de mayo, junio y julio de 1927. El director general hacía resaltar que se había obtenido este resultado sin ninguna subvención del Estado; el concesionario recibe la línea con su infraestructura, juzga qué importancia podrá tener el tráfico probable y da un precio a Correos para el transporte de correspondencia. Correos, sin garantizar ninguna cantidad, percibe la tasa aérea de 10 céntimos por media onza y paga a los portadores una cantidad correspondiente al correo que han transportado a la tasa por libra fijada por ellos en sus propuestas.

Si se examina el beneficio que el Ministerio de Correos ha obtenido de estas operaciones durante los tres meses de 1927, cuyas cifras nos son conocidas, se verá que Correos ha dado a las C. A. M. 133.738 dólares en mayo, 159.201 dólares en junio, y 155.183 dólares en julio, o sea: un total durante los tres meses de 448.122 dólares.

Los ingresos de Correos, valorados según la tarifa empleada de 10 céntimos por media onza, dan por las 154.680 libras de correo transportado durante estos tres meses, un total de dólares 500.000, o sea: un beneficio de unos 52.000 dólares durante estos tres meses. Se comprende fácilmente porque Correos se declara encantado del resultado, aunque no se hayan realizado todavía todas las esperanzas.

* * *

Parece cierto que el Estado americano no ha hecho mal negocio al conceder sus líneas con arreglo al sistema que él ha determinado después de varios ensayos. Queda por saber evidentemente lo que piensan las Compañías de ello. M. New declara a este respecto que no es de la incumbencia de Correos el saber qué beneficios pueden obtener las Compañías; piensa, sin embargo, que son apreciables.

La tarifa admitida de 3 dólares por libra parece en efecto dejar un margen suficiente de beneficio al concesionario. Esta tarifa, desde luego, no es aplicable a mercancías ni pasajeros; es preciso que el que va a explotar una línea estudie antes de dar su precio a Correos todas las posibilidades económicas de la línea que quiere explotar, y sacar de ella el mayor rendimiento organizando su *publicidad*.

Conviene añadir que los americanos han comprendido que el correo aéreo no se desarrollaría si se le hiciese una publicidad especial, y nosotros no podemos menos de recordar a este propósito un discurso pronunciado al final de 1926 por M. Glover, adjunto al director general de Correos, encargado del correo aéreo en los Estados Unidos. Este discurso, lleno de párrafos originales, se titulaba: "Es preciso hacer reclamo por la Aviación comercial como se hace por un nuevo jabón de tocador o una goma nueva de mascar." Este punto de vista, enteramente americano, no está desprovisto, preciso es reconocerlo, de cierto alcance práctico.

AVIONES - HIDROAVIONES

LOIRE-GOURDOU-LESEURRE

L-G-L

Aviones de caza

Aviones escuela

Aviones sanitarios



Avión de caza «Loire-Gourdou-Leseurre 32 C 1»

Hidroaviones de casco

Hidroaviones con flotadores

Oficina y taller técnico:

MM. GOURDOU Y LESEURRE

25, Rue Kruger. Parc Saint Maur (Seine)

Aeródromo y talleres:

Saint-Nazaire

(Loire Inferieure)

ATELIERS & CHANTIERS DE LA LOIRE

PARÍS, 4 Rue de Teheran :-: Tel.: Carnot 33-51, 33-52, 33-53

El gran viaje aéreo de sir Alan Cobham

(DE NUESTRO CORRESPONSAL PARTICULAR EN LONDRES)

Nuestros lectores conocen bien a sir Alan Cobham, el gran piloto británico. Se ha hecho célebre por un vuelo notable de Inglaterra a Australia, y de Australia a Inglaterra. Ha fundado en el Reino Unido una Sociedad activa y potente que trata de todas las cuestiones de interés en Aeronáutica, la The Alan Cobham Aviation Co., Ltd. Ha ofrecido, además, su concurso técnico y financiero a varios Gobiernos deseosos de poseer una Aviación. Ha multiplicado artículos en revistas y periódicos, conferencias y entrevistas para iniciar a sus compatriotas a aficionarse a las cosas y a los problemas del aire. Un hombre tan abierto como él a la actividad y a las proezas, difícilmente podía continuar en Inglaterra viviendo

en el reposo y la comodidad. Acaba de comenzar un nuevo gran viaje aéreo de carácter "imperial", es decir: concebido para interesar y para cautivar todo el Imperio británico, y para hacer resaltar con él, una vez más, la grandeza y la fuerza.

Este viaje durará hasta fin de febrero o principio de marzo

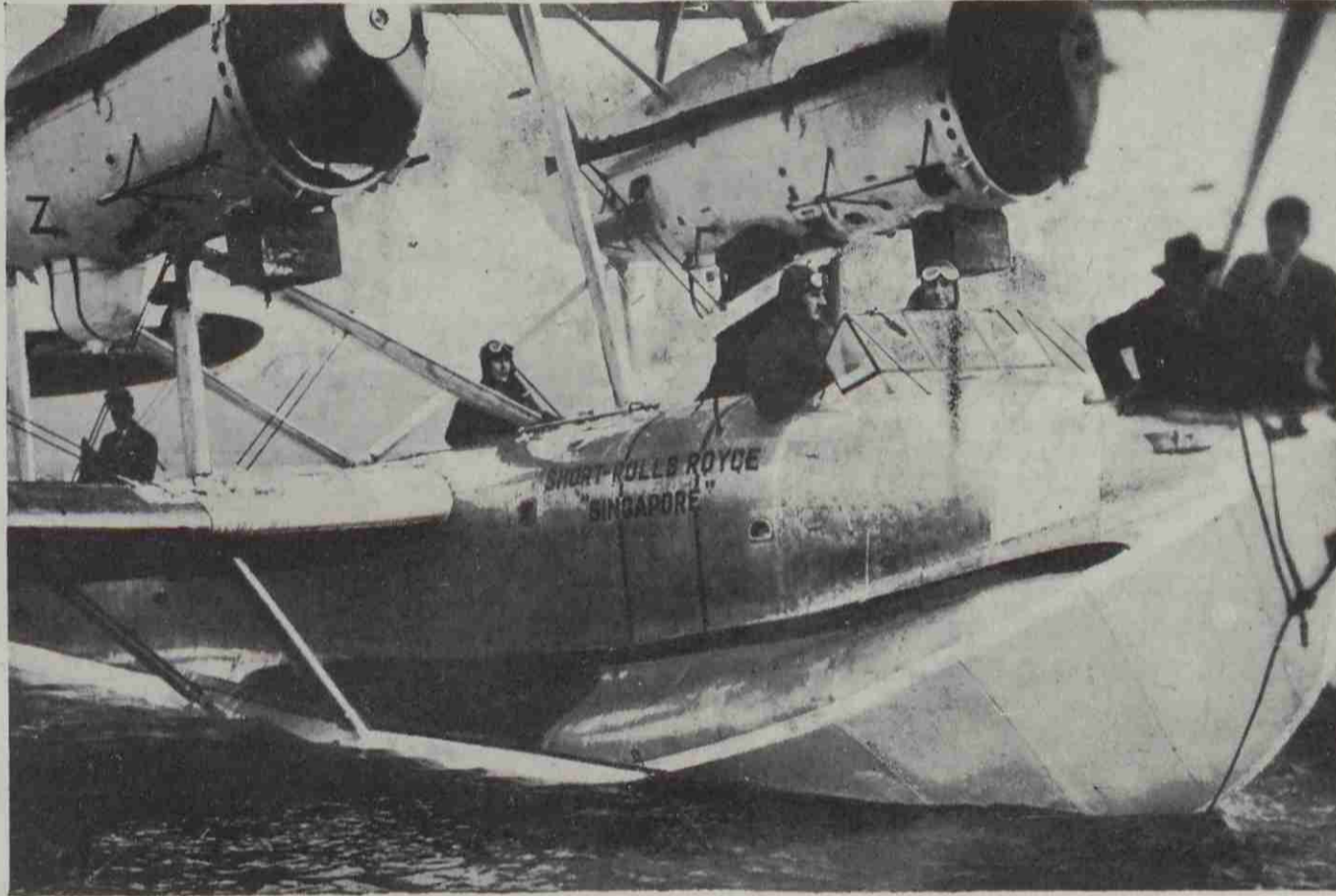
próximo. Sir Alan Cobham se propone dar la vuelta al Continente africano. Han tenido ya lugar diferentes viajes aéreos en Africa: los ingleses han realizado por vía aérea la unión entre

El Cairo y el Cabo; los belgas han ido de Europa al Congo; los franceses han atravesado el Sahara y llegado a Mozambique y Madagascar; la escuadrilla *Atlántida*, hace algunos meses, fué a Guinea siguiendo la costa del Atlántico del Continente africano. Pero nadie ha hecho hasta ahora la vuelta al Africa.

Cobham la intenta. Sale para Egipto pasando por Francia, Italia y la Tripolitania. Desde El Cairo, por el valle del Nilo, se dirigirá a la región de los grandes lagos. Desde Beira, por el Canal de Mo-

zambique, seguirá por la costa en dirección a Durban (Puerto Natal), y, por último, desde el Cabo volverá a Europa por la costa occidental de Africa.

El viaje, cuya longitud pasa de 24.000 kilómetros, y que durará más de tres meses, se está llevando a cabo a bordo de un



Sir Alan Cobham, y su esposa, poco antes de su salida de Rochester Fot. Meurisse



El hidroavión de sir Alan Cobham

Fot. Agencia Gráfica

hidroavión "flyingboat" Short "Singapore", construído por completo de duraluminio, incluso las alas, y accionado por dos motores "Rolls-Royce", de tipo "Condor". El aparato pertenece al Estado y ha sido puesto a disposición de sir Alan Cobham por el Ministerio del Aire. Es muy manejable y muy confortable, y capaz de llevar un peso elevado, dadas sus reducidas dimensiones.

El viaje ha sido bautizado en Inglaterra con el nombre de "Circuito africano de estudios de sir Charles Wakefield y de sir Alan Cobham", porque sir Charles Wakefield ha dado a Cobham, y esto no es la primera vez, un importante y precioso concurso financiero.

El propósito de Cobham es hacer un viaje de estudios más que un *raid* de velocidad. Uno de sus deseos es examinar en qué condiciones podría establecerse una línea aérea comercial en Africa oriental, entre Egipto y la colonia de El Cabo. Un grupo industrial y bancario parece ser que se prepara ya en Londres, para llevar a buen término la organización de una Compañía de explotación. Sir Alan Cobham se propone encontrar en Africa mismo, los concursos que son indispensables (la colaboración de los gobernadores locales, por ejemplo), y espera que se inaugure prontamente una línea regular al término de su viaje.

La situación actual de la industria aeronáutica en la Gran Bretaña

(DE NUESTRO CORRESPONSAL PARTICULAR EN LONDRES)

La Gran Bretaña realiza, desde hace algunos años, persistentes esfuerzos para mejorar su industria aeronáutica. Si esta nación no ha tenido en la travesía del Atlántico el papel que la correspondía por razón de su situación geográfica, es porque ha considerado que un *raid* transatlántico es sólo una excepcional hazaña que no implica la superioridad de la nación que la ejecuta. Su programa tiende, por el contrario, a realizar aparatos perfeccionados y confortables, de modo que puedan efectuar con el máximo de seguridad la explotación de una línea aérea comercial.

He aquí cuáles son, actualmente, los aparatos nuevos en ensayo o en servicio:

Aviones o hidroaviones nuevos

Armstrong Whitworth "Argosy" (tres motores "Jaguar"). Tres en servicio en las líneas europeas de la Compañía Imperial Airways.

De Havilland "Hércules" (tres motores "Júpiter"). Cinco, comprados por la Imperial Airways, para su servicio El Cairo-Karachi.

Handley Page "Hamlet", con alas hendidas, tipo de estudio, provisto de dos motores "Lynx" de 180 CV.

Se ha comenzado la construcción de un avión para el transporte de mercancías con carga de pago máxima por caballo, velocidad de crucero débil y económica, y una cabina especialmente instalada.

Están además en construcción:

Dos grandes hidroaviones de casco de construcción enteramente metálica, capaces para el transporte de 15 pasajeros (Short "Calcutta", tres motores "Júpiter").

Un hidroavión de casco bimotor para el servicio de la Southampton en las islas Anglonormandas.

Los exámenes técnicos hechos en virtud de solicitudes de certificados de navegabilidad han sido en 1926 en número de 76, de los cuales 28 se refieren a exámenes de nuevos tipos y otros 28 a tipos ya examinados, pero muy modificados.

Motores y accesorios varios

Se han hecho experiencias con el fin de estudiar un desmultiplicador para motores en estrella de enfriamiento por aire que sea satisfactorio y que permita el aumento del número de vueltas del árbol cigüeñal sin disminuir el rendimiento de la hélice. Han dado buenos resultados dos modelos de reductor que se han probado, esperándose por este camino un progreso que tendrá particular importancia para los aviones comerciales.

Por otra parte, se han dado comienzo a los ensayos de un motor de aceites pesados y de encendido por compresión.

Se han hecho ensayos en Farnborough de un cable director (especie de cable "Loth"). Los instrumentos utilizados han suministrado justas indicaciones sobre la ruta y la altura del avión.

Dirigibles

Después de terminados los experimentos aerodinámicos de escala real que para el "R. 33" han sido efectuados al final de 1925, este dirigible ha sido desinflado, no volviendo a estar en condiciones de elevarse hasta septiembre de 1926. En esta época ha vuelto a ser armado y ha servido para hacer pruebas de lanzamiento de aviones al mismo tiempo que para ensayo de un nuevo mástil de amarre en Cardington. El 21 de octubre fueron lanzados durante un vuelo dos aviones de caza "Gloster". Después de una visita de los primeros ministros de los Dominios a Cardington, el "R. 33" ha vuelto a su centro de Pulham, donde ha sido de nuevo desinflado.

En julio último se ha terminado una sección completa del "R. 101", globo que está en construcción en Cardington, y se le ha sometido a ensayos estáticos muy severos, cuyos resultados se han juzgado satisfactorios. Con estos ensayos ha dado fin el período de investigaciones y experimentos para la construcción de los dirigibles comerciales "R. 100" y "R. 101", de 140.000 metros cúbicos. La construcción del "R. 100", emprendida por la Airship Guarantee Company se ha continuado durante el

año en Howden (Yorkshire), y se cree que los dos dirigibles estarán a punto de efectuar sus vuelos de ensayo en 1928.

Radiogoniometría

El Ministerio del Aire, la Compañía Imperial Airways y la Compañía Marconi Wireless Telegraph, han cooperado a una serie de ensayos de vuelo con el objeto de determinar el valor práctico a bordo de los aviones comerciales de los radiogoniómetros tipo Marconi "Bellini-Tosi" y tipo "R. A. E." (Royal Aircraft Establishment).

Los resultados obtenidos son prometedores, pero es necesario todavía que se hagan mayores progresos. El método llamado de "Koming" que utiliza el aparato "R. A. E." parece ser el mejor para su uso en las rutas aéreas de Europa, mientras que el sistema "Bellini-Tosi" es más ventajoso en las líneas de largas etapas servidas por aviones con tripulación más numerosa que la tripulación ordinaria de los aviones de recorrido europeo.

Se ha comenzado el ensayo en servicio corriente del aparato "Savage-Bramson", de protección contra la pérdida de velocidad. Cuando hayan dado fin estos ensayos se sabrá si este aparato conviene de un modo general a los aviones civiles.

Por último, se han hecho modificaciones muy importantes en el indicador de viraje "Schilovsky-Cooke", que en su estado actual debe ser de utilidad preciosa en vuelos de noche o en vuelos con niebla.

Las tentativas alemanas para atravesar el Atlántico

Como dijimos en nuestro número anterior, el hidro "Heinkel 1.220", que intentó la travesía del Océano el 14 de noviembre, zozobró al despegar, quedando frustrados sus planes.

Quedaba, pues, el "D-1.230", que como recordarán nuestros lectores salió de la isla Norderney (Alemania) el día 4 de octubre con dirección a América del Norte; después de un largo y accidentado viaje llegó a las Azores, donde ha estado mucho

tiempo detenido. Por fin, el día 22 de noviembre, se decidió a emprender el vuelo en dirección a Harbour Grace, a las cinco y veinticinco minutos de la tarde, llevando como pasajera a la actriz vienesa señora Dillenz, teniendo que regresar al punto de partida a causa de la baja temperatura reinante en el Atlántico. El día 28, por la mañana, al intentar nuevamente la salida, el "D-1.230" resultó con averías, y en vista de lo cual tuvieron los aviadores que tomar la determinación de desistir de su *raid* a América, conviniendo en desmontar el aparato, que será enviado a Alemania.

Acerca del fracaso de estos *raids*, el *Berliner Tageblatt* dice que las tentativas de los dos hidroaviones alemanes que se hallan actualmente en las Azores y el accidente ocurrido a uno de ellos, al "D. 1.220", estando la mar en calma y siendo propicias las condiciones atmosféricas, demuestra suficientemente que en su estado actual los hidroaviones son incapaces de asegurar un servicio trasoceánico regular.

Los „records“ del Mundo

Acaban de ser homologados un cierto número de *records* de Aviación, principalmente de los relativos a aviones ligeros, los de Finat y de Knipping (distancia en circuito cerrado y en línea recta para monoplazas y biplazas) y el del alemán Bohne (altura 5.680 metros).

En hidroaviones, la "Suisse Wagner", aparato "Dornier" Merkur", con motor "B. M. W." de 600 caballos, lleva a su activo ocho *records*: altura con 1.000 kilogramos de carga útil, 5.851 metros; velocidad con 2.000 kilogramos en 100 kilómetros, 190,435 kilómetros por hora; distancia en circuito cerrado con 1.000 kilogramos, 1.600 kilómetros; velocidad en 1.000 kilómetros con 1.000 kilogramos, 172 kilómetros por hora; distancia en circuito cerrado con carga de 500 kilogramos, 2.100 kilómetros; este *record* y el de velocidad en 2.000 kilómetros con 500 kilogramos constituyen también el *record* del Mundo de hidroaviones sin carga.

Por último, el *record* de velocidad de hidroaviones en 100 kilómetros pasa a ser del inglés Webster, vencedor de la Copa

La Primera Marca Del Mundo Entero

Avionine

DE FAMA CONSOLIDADA

SUS

CAPAS,

TELAS,

BARNICES,

HILOS,

CINTAS

entran en la construcción del 98 % de los aviones del mundo

DREYFUS FRERES, 50, rue du Bois - CLICHY

Dir. tel.: Avionine Clichy-La Garenne - Clave: AZ francesa - Tel.: Marcadet 38-02, 38-03, 38-04

EL POTEZ 25

**El mejor avión de
reconocimiento
y de bombardeo**

Oficinas en PARÍS
14, rue de Marignan
Tel.: ELYSEES, 50-19 y 32-62

Talleres y Aeródromo:
MEAULTE (Somme)



LINEA AEREA Madrid-Lisboa

HORARIO

	<u>Lunes</u>	<u>Miércoles</u>	<u>Viernes</u>
Salida de Madrid	10,30	10,30	10,30
Llegada a Lisboa	14,30	14,30	14,30
	<u>Martes</u>	<u>Jueves</u>	<u>Sábado</u>
Salida de Lisboa	10,30	10,30	10,30
Llegada a Madrid	14,30	14,30	14,30

PRECIOS

Madrid-Lisboa	Ptas. 225
Madrid-Lisboa y regreso	» 375

En estos precios van incluidos el automóvil entre el aeródromo y la ciudad y 15 kilogramos de equipaje. El exceso de equipaje se paga a razón de 3,50 pesetas por kilogramo entre Madrid y Lisboa.

Unión Aérea Española, S. A.

MADRID. MAYOR, 4 Teléfono número 12037
Telegramas: UNIONAERA

REPRESENTANTE GENERAL EN ESPAÑA DE A. B. FLYGINDUSTRI-LIMHAMN-MALMOE-SUECIA. FÁBRICA DE AVIONES E HIDROS DE GUERRA. LICENCIA DE LAS PATENTES „JUNKERS“ :-: REPRESENTANTE GENERAL EN ESPAÑA DE JUNKERS FLUGZEUGWERK. A. G. DESSAU-ALEMANIA. FÁBRICA DE AVIONES E HIDROS COMERCIALES, MOTORES Y MATERIALES DE AVIACIÓN

Schneider, en Venecia; velocidad media obtenida: 456,522 kilómetros. He aquí, pues, actualmente la distribución de *records* del Mundo de Aviación: Alemania, 20; Estados Unidos, 19; Francia, 16; Suiza, 8; Italia, 4; Inglaterra, 2; Checoeslovaquia y

Hungría, 1. Debemos hacer notar que los *records* suizos han sido realizados con un aparato y un motor alemanes, lo que coloca a Alemania, desde el punto de vista aparatos, a la cabeza ventajosamente, con 28 *records*.

El Doctor Eckener en Buenos Aires

Leemos en un periódico de la Argentina el discurso pronunciado por el Sr. Almonacid, presidente del Aero Club Argentino, con motivo de la presentación del Doctor Eckener al dar su conferencia en el Aero Club:

“Señores:

Hacer la presentación del Doctor Eckener ante un auditorio culto como el de esta sala, es innecesario; pero las instituciones concertadoras del acto presente han juzgado oportuno que se pronuncien aquí algunas palabras previas a la conferencia con que el prestigioso huésped va luego a honrarnos..., y aunque no sea yo persona más apta para desempeñar tan elevada misión, me ha incumbido, sin embargo, hacerlo como presidente del Instituto Aerotécnico Argentino, primera entidad de su género en Sudamérica, y de la cual el Doctor Eckener es miembro correspondiente en Alemania, distinción por él conquistada en virtud de su indiscutible autoridad científica.

Nadie ignora la prodigiosa historia de su carrera de técnico y de aeronauta, y el público cita con frecuencia su nombre al lado de los más célebres de la Aviación mundial; pero se comete así un profundo error, pues no hay parangón posible entre las cualidades requeridas por un piloto de avión con las muy excepcionales que son imprescindibles para la conducción de aeronaves del tipo “Zeppelin”, y creo que a este respecto el Doctor Eckener, a pesar de su proverbial modestia, no admite confusión.

Ser buen piloto de avión está al alcance de cualesquiera, los

hay por millares, es cosa fácil y hasta, según la estadística, el avión es menos peligroso que el automóvil. El alto coeficiente de seguridad que se exige a esta clase de vehículos hace que hoy sea prácticamente imposible su rotura en el aire.

El “Zeppelin” es, por lo contrario, de muy delicado manejo, y se necesita la capacidad excepcional del Doctor Eckener para poderlo conducir con verdadera eficiencia. Estas aeronaves tienen un coeficiente de seguridad que nos lleva a la cifra *dos*, cantidad tan exigua que en Aviación no se permite, pero es forzoso admitir para los dirigibles rígidos, porque una mayor solidez significaría tal aumento de peso en la construcción que anularía su fuerza ascensional. Y no solamente el piloto del “Zeppelin” debe ser un verdadero artista para vencer los peligros de la fragilidad, sino que debe asimismo conocer científicamente el estado a veces variable de la estructura metálica, pues el aluminio, materia con que se les construye, es sensible a los efectos de la vibración, que en ese metal suele ocasionar un fenómeno de cristalización que le quita toda solidez.

Otra circunstancia que hace delicada la conducción de zepelines es su propiedad de atraer el rayo, haciendo que un simple escape del hidrógeno contenido sea suficiente causa de explosión. Después de estas breves palabras, que realzan el mérito de los pilotos de zepelines, voy a pedir, en nombre del Instituto Aerotécnico Argentino, del Centro Nacional de Ingenieros y del Centro de Estudiantes de Ingeniería, que el Doctor Eckener, insuperable técnico en aeronavegación, nos haga oír su voz autorizada.”

LA ORGANIZACION DE LA RED AEREA ESPAÑOLA

Una interesante conferencia del comandante Estévez

El Debate del día 30 de noviembre ha publicado la siguiente información:

“Ha dado esta noche su anunciada conferencia en el Ateneo de Bilbao el comandante Estévez, jefe de la expedición aérea Madrid-Manila.

Presentó al orador el señor Lequerica.

El comandante Estévez hizo primero un estudio completísimo de la historia de España, en lo referente a los descubrimientos científicos realizados por los españoles en orden a la Geografía y a la Física y a la técnica. Después habló del progreso de la Aviación en nuestro país. Dice que la Aviación se desarrolla rápidamente después de la gran guerra.

Las naciones que intervinieron en el conflicto sintieron la necesidad de ponerse en relación con sus colonias, y se realizaron los grandes vuelos, y como España no podía permanecer

inerte ante este movimiento, emprendió también vuelos tan considerables y famosos como el de Sevilla-Buenos Aires y Madrid-Manila.

Luego expresa el comandante los proyectos de Franco, Ruiz de Alda y Gallarza, de dar la vuelta al Mundo.

Por su parte, tiene en proyecto un vuelo a través del desierto de Arabia para ir a Guinea, y otro, con el comandante Bellod, de pasar de un salto de La Coruña a Nueva York.

Después se ocupó del aeropuerto de Bilbao. Dice que la situación privilegiada de esta ciudad exige cuanto antes un aeropuerto comercial, dada su potente fuerza industrial y su proximidad a Francia, donde concurren las diversas líneas aéreas internacionales, y el estar a menos de mil kilómetros de Inglaterra, con quien Bilbao tiene gran tráfico y enormes intereses comerciales.

Ahora bien, quisiera ponerlos en guardia—dice el mandan-

te Estévez— contra ciertas sugerencias de Compañías extranjeras, especialmente inglesas y alemanas.

Alemania, por el Tratado de Versalles, no puede construir Aviación de guerra; pero comprendiendo la necesidad de poseer una poderosa flota aérea, ha recurrido a la Aviación comercial, que puede transformarse rápidamente en Aviación militar. Su enorme producción, protegida por el Estado alemán, excede en mucho al consumo de sus innumerables líneas aéreas, que hoy enlazan todos los límites del Imperio alemán. Estas Compañías extranjeras no piden subvención alguna al Estado para obtener la concesión, pero más tarde solicitan y obtienen el transporte de la correspondencia, y al fin consiguen pingües beneficios y protecciones.

A primera vista parece lógico que en el dilema de tener o no líneas aéreas no haya inconveniente en concedérsela a una Compañía extranjera, la cual no solicita protección del Estado. Pero si meditamos que en la actualidad España posee una industria aeronáutica naciente, una técnica no discutida y un personal

navegante tan capacitado como el extranjero, se comprenderá rápidamente que las líneas aéreas en España deben ser netamente españolas.

Confieso paladinamente—añadió el comandante Estévez— que no he hecho un estudio entretenido de la Aviación comercial aplicada a Bilbao, pero mi experiencia en estos asuntos me enseña la necesidad perentoria de tener líneas aéreas con Madrid, ya que se pondría Bilbao a dos horas y media del centro de España; otra para enlazar con las internacionales que pasan por Francia, y una tercera de hidroaviones con Londres.

Añade que para conseguir el objeto de lo que preconiza sería posible la formación de una Sociedad con capital español, a la cual el Estado garantizaría un interés lógico.

Posible es que al mismo tiempo que a la explotación de las líneas aéreas pudiera dedicarse a las construcciones aeronáuticas o que se federase con las construcciones de la Aeronáutica española.

El conferenciante fué muy aplaudido.”

Ecós e informaciones

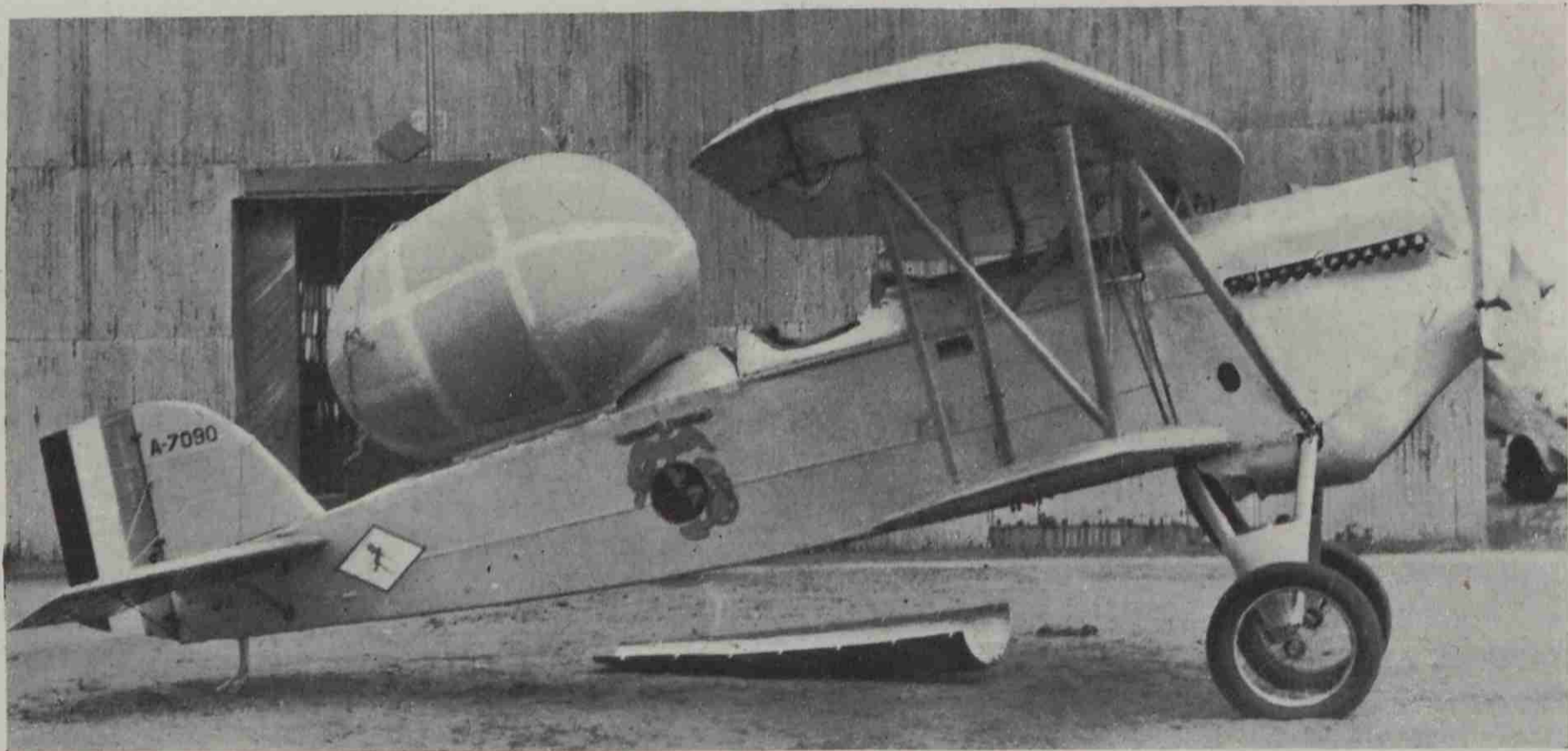
ALEMANIA

El tráfico aéreo alemán en 1926

La Revista *Wirtschaft und Statistik* ha publicado recientemente las estadísticas completas del tráfico aéreo alemán en 1926, de modo que es posible ahora darse cuenta por completo, como no podía hacerse por los datos fragmentarios publicados por la Prensa alemana, de los progresos hechos por la navegación aérea del otro lado del Rin durante el año último.

Tres factores principales han contribuido al éxito: primero, la fusión en un solo organismo, la Lufthansa, de dos grandes Compañías rivales que se disputaban la explotación de la red aérea alemana; segundo, la supresión de las trabas existentes en el tráfico y en la construcción aeronáutica civil por el Tratado de Versalles, y las reglamentaciones subsiguientes y la restitución a la industria aeronáutica alemana de su entera libertad de acción; tercero, el decidido apoyo que ha encontrado en los Municipios y colectividades particulares.

Un invento extravagante



Un constructor americano ha ideado utilizar en los aviones destinados a volar por encima del agua un globo que se infla automáticamente en el momento de amarrar

Fot. Vidal

La intervención de los Municipios ha tenido, como primer resultado, el provocar el aumento notable del número de aeropuertos, que se ha elevado de 47 a 61. Respecto a este particular, dice la *Wirtschaft und Statistik* que seguramente la multiplicación del número de escalas constituye un peligro para la rapidez de los transportes; pero, por otro lado, procura al tráfico un estimulante cierto.

La parte de la Lufthansa en el tráfico ha sido de 94 por 100; la explotación regular de sus líneas, que ha comenzado en abril, no ha dejado de crecer hasta agosto, para ceder un poco en septiembre y declinar mucho hasta fin de año.

El número de vuelos ha seguido una proporción análoga, pasando por su máximo en agosto. Ha sido, incluyendo las Compañías extranjeras, de 42.219, en lugar de 18.634 en 1925, lo que representa un aumento de 127 por 100; el progreso ha sido menos acentuado en lo que se refiere a la observación de los horarios, puesto que no se han podido ejecutar más que 95,2 por 100 de los vuelos previstos en el indicador, contra 89,6 en 1925. Como compensación, el número de vuelos interrumpidos ha sido de 181 contra 556, lo que hace resaltar, dice la revista, al mismo tiempo, el progreso de la técnica, las previsiones meteorológicas y la habilidad de los pilotos.

Si se pasa a examinar el tráfico comercial, que constituye evidentemente el elemento más interesante de las estadísticas, se nota que no ha progresado de un modo paralelo al número de vuelos. A pesar de todo, registra un aumento importante. El número de pasajeros se ha elevado de 48.400 a 56.286; el de viajeros-kilómetros, de 10.603 a 14.639 millones. El tráfico de mercancías ha aumentado mucho más que el de pasajeros. Si el tonelaje kilométrico ha variado poco, el volumen de equipajes y mercancías ha sido casi el doble, pues los puertos aéreos han registrado un cargamento de 260 toneladas de mercancías y 350 toneladas de equipajes; el transporte de periódicos y correo ha alcanzado a 305 toneladas.

Respecto al tráfico de los puertos aéreos, Berlín está a la cabeza en el tráfico de pasajeros, con una cifra de llegadas y salidas, comprendido el tránsito, de 15.500, contra 11.700 en 1925; sigue después Hamburgo, 14.300 y 11.700, respectivamente; Munich, 10.100 y 8.747; Colonia, 9.400 y 1.599; Halle, 8.800 y 1.980; Leipzig, 7.100 y 7.400; y Francfort, 7.100 y 5.400. Brema, Furth, Hanovre y Stuttgart han tenido un movimiento comprendido entre 5.000 y 6.000 pasajeros. Dortmund, Essen Lübeck y Mannheim, un movimiento comprendido entre 4.000 y 5.000.

Respecto a las mercancías, ocho puertos han tenido un movimiento de conjunto superior a 100 toneladas; también Berlín figura a la cabeza, con 349 toneladas, contra 357 en 1925; vienen después Hamburgo, 254 y 98; Colonia, 202 y 111; Furth, 153 y 24; Hanovre, 145 y 129; Munich, 133 y 31; Halle, 119 y 20; Francfort, 104 y 21.

AUSTRIA

El régimen de la Aeronáutica

El mes último ha sido firmado un protocolo relativo al régimen de la Aeronáutica en Austria, en cumplimiento del art. 144 del tratado de Saint Germain. Los firmantes han sido, por una parte, los representantes de la Conferencia de Embajadores, y, por otra, M. Gunberger, ministro de Austria en París.

El protocolo en el que figura el acuerdo entre los firmantes entrará en

vigor cuando el Gobierno austriaco haya obtenido los poderes exigidos por la Constitución federal.

Lleva anejas varias ordenanzas e instrucciones, que serán puestas en vigor por el Gobierno austriaco, por las autoridades federales, en las que se fijan las penas que se aplicarán a los contraventores.

a) Ordenanza relativa a la construcción de aeronaves. Esta ordenanza prohíbe la construcción de aparatos blindados, protegidos, susceptibles de servir para la guerra.

b) Ordenanza relativa a los aviones sin piloto y a los aviones que poseen los caracteres técnicos de los aviones de caza modernos.

c) Ordenanza limitando la formación de pilotos. Esta ordenanza determina que la instrucción y entrenamiento de pilotos con fines militares queda prohibida.

d) Ordenanza relativa al modo de hacer la inspección de la aeronave. Esta ordenanza reglamenta y somete a un régimen de inspección la fabricación de material aeronáutico, la formación de pilotos, la explotación de los aeródromos, la actividad de las Asociaciones aeronáuticas.

e) Un compromiso del Gobierno austriaco de no conceder ninguna subvención a la Aviación deportiva.

f) Una instrucción reglamentando las condiciones en las cuales los miembros del Ejército federal pueden, excepcionalmente, aprender o continuar el pilotaje.

g) Una instrucción reglamentando el empleo excepcional de la Aviación por la Policía austriaca.

ESPAÑA

Servicio aéreo de correspondencia internacional

Por Real orden de 3 de noviembre último, la Administración española ajusta la legislación acordada por la Conferencia aérea de La Haya acerca de la correspondencia aérea internacional y autoriza al director general para que organice el servicio, fijando el sobreporte de 25 céntimos de peseta por cada 25 gramos o fracción de 20 gramos y por cada 1.000 kilómetros de recorrido aéreo de la

correspondencia, salvo para las tarjetas postales sencillas y libranzas de giro, que devengarán el mismo sobreporte por cada pieza. Las tarjetas postales con respuesta pagada devengarán dicho sobreporte por cada una de las partes que la componen.

A renglón seguido, la *Gaceta* publica las disposiciones relativas a los acuerdos de dicha Conferencia, que regulan, además de la correspondencia aérea, el transporte aéreo de paquetes postales.

La enseñanza de pilotos

Por Real orden del Ministerio de la Guerra, del 21 del corriente, se ha adjudicado definitivamente a la Compañía Española de Aviación el Concurso celebrado para contratar la enseñanza de pilotos militares.

Medallas brasileñas a S. M. el Rey y al comandante Franco

Le han sido enviadas al presidente del Consejo, por conducto del encargado de Negocios del Brasil, Sr. Macelo Soares, para que las entregue a S. M. el Rey y al comandante Franco, las medallas del Aero Club de Río de Janeiro, creadas por aquella Sociedad en memoria del vuelo del *Plus Ultra*.

El aeropuerto de Vigo

El piloto aviador Sr. Ansaldo, perteneciente a la Comisión del aeropuerto, se encuentra en Vigo para estudiar el establecimiento del aeropuerto de Vigo.

Société Française Fabrication Aeronautique

79, route de Saint Cloud RUEIL (Seine & Oise)

S. A. R. L. Capital: 560.000

**Aviones y motores de todas
marcas francesas y extran-
jeras.**

**Piezas para aviones y mo-
tores.**

Grupos marinos.

Instrumentos de a bordo.

**Accesorios en general para
Aviación y canoas.**

P. LEVASSEUR

Construcciones Aeronáuticas.-17-21, Place Félix Faure.-PARIS



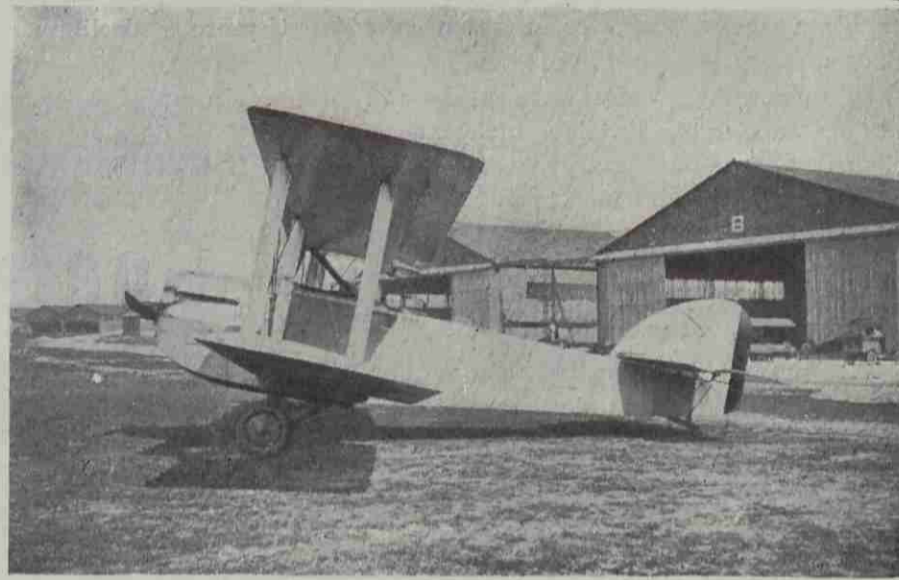
Avión torpedo 500 CV

Aviones
terrestres

—
Aviones
marinos

—
Hélices
metálicas

Levasseur - Reed



Avión anfibio, de observación

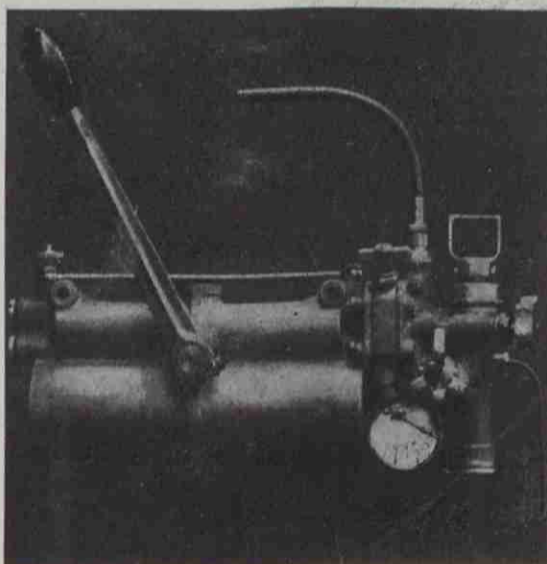
El „record“ francés de velocidad ha sido conseguido por un aparato provisto de una hélice metálica LEVASSEUR REED

APARATO DE ARRANQUE DIRECTO POR ESENCIA GASIFICADA. - TIPO 120

P. VIET. CONSTRUCTOR

64, Avenue Edouard-Vaillant - BILLANCOURT (Francia)

Es un aparato de arranque cuyos órganos de alimentación y de carburación van juntos. Gracias a su sistema de reglaje, utiliza esencias de cualquier densidad.



Es un aparato cuyo manejo lo ejecuta el piloto desde su asiento. Es el único que permite poner en marcha el motor ilimitado número de veces. La bomba de inyección de gasolina sirve de depósito al aparato.

Marcha con el motor fijo o con el autoarranque. En este último caso el motor gira automáticamente hasta encontrar su punto de ignición. Con este aparato se pueden hinchar los neumáticos del avión, llenar de aire los depósitos de los extintores, limpiar las tuberías, etc.

Se espera llegarán los miembros que forman la Comisión del aeropuerto: el Sr. Pérez Seoane, el secretario del Consejo Superior de Aeronáutica, el señor Llorente y el Sr. Záuregui, también para estudiar la implantación del aeropuerto.

Obsequio al comandante Franco

Al comandante Franco, que se halla en Cádiz inspeccionando la construcción del hidroplano con que ha de dar la vuelta al Mundo, se le ha agasajado en el Centro del Ejército y Armada.

Ofreció el agasajo el gobernador militar con frases muy expresivas, contestando Franco con palabras de gratitud, que reserva con más efusión para cuando regrese del proyectado *raid* mundial.

El alcalde recordó el sentimiento que embargó a todos los españoles cuando el *raid* del *Plus Ultra*, cuyo aparato era extranjero. Ahora serán compensados con creces de ese sentimiento, pues construirá en Cádiz el aparato que ha de engrandecer más su fama.

En el Aero Club

El día 24 de noviembre último, por la noche, tuvo lugar una conferencia, a cargo del comandante don Francisco Maldonado, tripulante, con D. Benito Molas, del globo *Hispania*, que tan brillantemente se clasificó en el Concurso de la Copa Gordon-Bennett.

Empezó el conferenciante dando una explicación minuciosa de los preparativos que precedieron a la prueba, y después relató en palabras claras y ajustadas las emocionantes peripecias del viaje realizado por el *Hispania*, desde Detroit, punto de partida del Concurso, hasta el pueblecillo de la Baja California donde tomó tierra.

Hizo un estudio crítico muy acertado de las condiciones que se precisan para concurrir a esta clase de concursos, y se mostró partidario de que aquellos pilotos que se consideren aptos para llevar la representación de España lo sean por designación de personas competentes, no creyendo acertado el que un concurso determine este nombramiento.

Consideró indispensable que el piloto sea el que elija libremente a su acompañante, porque éste tiene que ser persona de su absoluta confianza. Indicó la conveniencia de ir bien provistos de instrumentos de orientación, como una garantía de éxito, y señaló la absoluta necesidad de que España esté siempre representada en esta prueba internacional.

El comandante Maldonado recibió muchas felicitaciones y aplausos por su interesante conferencia y como justo reconocimiento a la meritoria actuación realizada, en unión de su compañero, D. Benito Molas, que tan dignamente dejaron el pabellón de España en el Concurso de la Copa Gordon-Bennett, al clasificarse en el quinto lugar con el globo *Hispania*, delante de otros renombrados pilotos extranjeros.

* * *

El Real Aero Club de España ha adquirido dos aviones "Havilland Month", motor "Cirrus" 30/80 CV., que desde 1.º del próximo enero darán buena prueba de la actividad aeronáutica del mismo.

Con estos aviones el Real Aero Club espera realizar una intensa campaña de divulgación y propaganda de la Aviación, facilitando a sus socios la posibilidad de efectuar vuelos y aun la de hacerse pilotos si su afición les empuja a ello.

ESTADOS UNIDOS

Por la seguridad en aviación

Se ha abierto, en 1.º de septiembre de 1927, la inscripción para el Concurso Daniel Guggenheim para la seguridad en aviación. La inscripción se cerrará en 31 de octubre de 1929, o antes, si la Fund considera que se ha conseguido el fin propuesto.

Se han recibido ya siete inscripciones definitivas. Estos siete compromisos proceden de Casas aeronáuticas, de las cuales cinco son inglesas y dos americanas.

Los inscriptos británicos son: The Cierva Autogiro, Company Ltd.; The De Havilland Aircraft, Company Ltd.; The Gloster Aircraft, Co. Ltd.; Messrs. Handley Page, Ltd.; y Messrs. Vickers, Ltd. Los americanos son: The Schroeder Wintworth Company of Chicago y The Kall Airminium Aircraft Corporation of Buffalo.

Este Concurso está dotado de un premio primero de 100.000 dólares y de cinco premios de 10.000 dólares.

Unión entre las Américas del Norte y del Sur

M. H. N. Hansard, vicepresidente de la West Indian Aerial Express, de Saint Domingue, ha declarado que al principio del invierno de 1927 debía abrirse a la explotación una red de líneas aéreas que unirá las Américas del Norte y del Sur.

La Compañía precitada debe explotar un servicio de transporte de pasajeros, de mercancías y de correo entre La Habana y Trinidad, y el enlace entre las dos Américas será completado por el servicio de hidroaviones que funciona actualmente entre La Habana y Florida.

La Keystone Aircraft Co., de Bristol (Pensylvania) está encargada de la construcción de los aviones que serán puestos en servicio por esta Compañía. Estos aparatos están provistos de tres motores "Wright Whirlwind", y alcanzarán una velocidad de 180 kilómetros por hora; podrán transportar 10 pasajeros, equipajes y correo.

M. Hansard dice que el coste de los transportes aéreos estará en armonía con las tarifas de vapores entre las islas.

Un nuevo navío portaaviones americano

Un nuevo avión portaaviones, de 33.000 toneladas, llamado el *Lexington* se pondrá en servicio dentro de poco en la Marina americana. Después de terminado costará más de nueve millones de dólares, y tendrá una longitud de 266 metros y una anchura de puente de 32 metros. Está provisto de un sistema de ascensores que permite transportar a los *hangares* situados debajo del puente los aviones que no están en servicio.

Clasificación oficial del concurso Gordon-Bennett de esféricos

La National Aeronautic Association, de los Estados Unidos, ha proclamado los resultados de la reciente Copa Gordon-Bennett, de esféricos:

La prueba ha sido ganada por el americano Hill, que ha recorrido 745 millas, o sea: 1.198 kilómetros, lo que constituye un nuevo *record* del Mundo de distancia en esférico de categoría de 1.200 metros cúbicos.

El segundo fué el alemán Kaulen, con 688 millas; el americano Van Orman, tercero, 685 millas; y, por último, el francés Georges Blanchet está en cuarto lugar.

Establecimientos aeronáuticos

LOUIS VINAY

Paracaídas VINAY (tipo A 1927)

Equipos con cinturón de abrochamiento y desabrochamiento rápidos

Patines de aterrizaje con freno "Westinghouse" (patente L. VINAY)

Llave especial para desmontar las bujías sin parar el motor (patente Watel) etc., etc.



GLOBOS (esféricos y de observación)

Trajes para vuelo tipo "Boreal" y tipo "Salamandre"

Chalecos insubmergibles de caucho tipo "Desmarquoy"

Cinturones, sacos de asiento, sacos dorsales, toda clase de perfeccionamientos del paracaídas, etcétera, etc.

El equipo del paracaídas «Vinay»

Boulevard Bessieres, 67. PARIS, 17.eme arr.

Dirección telegráfica: AEROVINAY - 61 - PARIS

FRANCIA

En la Federación Aeronáutica Internacional

La Federación Aeronáutica Internacional acaba de homologar los nuevos records del Mundo siguientes:

CLASE A (ESFÉRICOS)

Tercera categoría. Globos de 901 a 1.200 metros cúbicos.—Duración (Estados Unidos), E. J. Hill y A. C. Schlessler, "Ford Airport", en Montvale, 4 y 5 de julio de 1927: 26 horas y 46 minutos.

Distancia (Estados Unidos), S. A. U. Rasmussen, "Ford Airport", en Hekerton, 4 y 5 de julio de 1927: 920,348 kilómetros.

CLASE C

Aviones ligeros, primera categoría, biplazas de menos de 400 kilogramos.—Altura (Alemania), Joseph Bohne y Reisheld Lofink, en avión "Sausewftul Baumen B. AV D. F. 158", motor "Wright L. 4" de 50 CV., en Hamburg-Fuhlbuttel, el 9 de octubre de 1927: 5.680 metros.

Distancia en circuito cerrado.—(Francia), M. Finat y Labrie, en monoplano "Caudron 109", con motor "Salmson" 40 CV., Le Bourget, Tempelhof, el 20 de octubre de 1927: 1.146,834 kilómetros.

Distancia en línea recta.—(Francia), M. Finat y Mme. Finat, en monoplano "Caudron 109", motor "Salmson" de 40 CV., Le Bourget, Tempelhof, el 22 de octubre de 1927: 868 kilómetros.

Aviones ligeros de tercera categoría (monoplanos con peso de 200 a 350 kilogramos).—Distancia en circuito cerrado (Francia), Knipping, con "Caudron 109", motor "Salmson" de 40 CV., Le Bourget, el 26 de octubre de 1927: 1.581,840 kilómetros.

CLASE C BIS (HIDROAVIONES)

Carga comercial: 1.000 kilogramos.—Altura (Suiza), Richard Wagner, con hidroavión "Dornier Merkur", motor "B. M. W." 500/600 CV., Althohhein, el 18 de julio de 1927: 5.851 metros.

Carga comercial: 2.000 kilogramos.—Velocidad en 100 kilómetros (Suiza), el 4 de agosto de 1927: 190,435 kilómetros.

Carga comercial: 1.000 kilogramos.—Distancia en circuito cerrado (Suiza), el 8 de agosto de 1927: 1.600 kilómetros.

Velocidad en 1.000 kilómetros (Suiza), el 8 de agosto de 1927: 172 kilómetros por hora.

Carga comercial: 500 kilogramos.—La mayor distancia en circuito cerrado (Suiza), el 10 de agosto de 1927: 2.100 kilómetros.

Velocidad en 2.000 kilómetros (Suiza), Richard Wagner y Georges Zins-

maier, con hidroavión "Dornier Merkur", motor "B. M. W." 500/600 CV., en Alterrheim: 172 kilómetros por hora.

Con arreglo al art. 3.º de los reglamentos generales, R. Wagner y G. Zinsmaier se consideran propietarios de los records sin carga, Clase C bis.

La mayor distancia en circuito cerrado (Suiza): 2.100 kilómetros.

Velocidad en 2.000 kilómetros (Suiza): 172 kilómetros por hora.

Velocidad en 100 kilómetros (Gran Bretaña), teniente Webster, con monoplano supermarino "S. 5", motor "Napier" 1.000 CV., en Venecia, el 26 de septiembre de 1927: 456,522 kilómetros.

Nombramiento de secretario ponente para 1928

El Real Aero Club de Bélgica ha designado como secretario ponente de la Federación Aeronáutica Internacional para 1928 a M. Jean Wolff, secretario general del Aero Club de Bélgica.

Homologación de "records" por el Aero Club

La Comisión deportiva del Aero Club de Francia ha homologado, con fecha 7 de noviembre, los records siguientes:

Primero. Record de distancia en circuito cerrado por aviones ligeros de primera categoría (biplazas con un peso menor de 400 kilogramos) establecido por Finat, el 20 de octubre de 1927, con "Caudron 109", motor "Salmson" de 40 CV.: 1.145,834 kilómetros, en el circuito Le Bourget-Survilliers-Mesnil-Amelet.

Segundo. Record de distancia en línea recta para aviones ligeros de primera categoría (biplazas con peso menor de 400 kilogramos), establecido por M. Maurice Finat, el 22 de octubre de 1927, con avión "Caudron 109", motor "Salmson" de 40 CV.: desde el aeródromo de Le Bourget (París) a Tempelhof (Berlín).

Tercero. Record de distancia en circuito cerrado para aviones ligeros de tercera categoría (monoplazas de 200 a 350 kilogramos), batido por M. Knipping, con avión "Caudron 109", motor "Salmson" de 40 CV., el 26 de octubre de 1927: 1.581,840 kilómetros, en el circuito Le Bourget-Survilliers-Mesnil-Amelet.

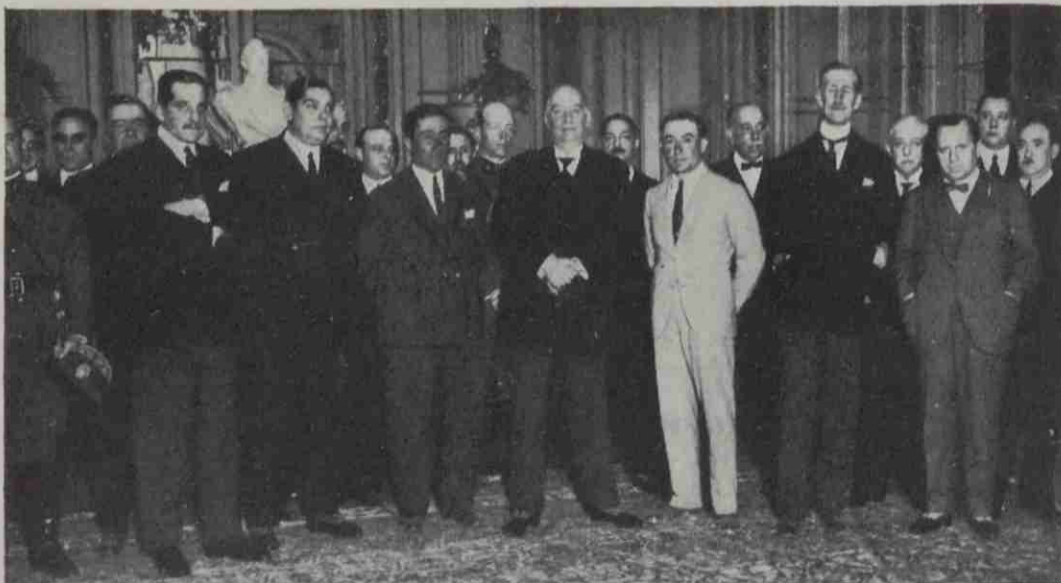
LETONIA

Paralización del tráfico aéreo

Las líneas aéreas de Riga a Berlín, Riga a Moscú y Riga a Helsingfors, que fueron abiertas recientemente, han cesado bruscamente su tráfico. Parece que el cese es debido al déficit consecutivo al escaso número de pasajeros que embarcaban en Riga.

Las relaciones aéreas entre Moscú y Berlín estarán en adelante servidas por el itinerario Moscú-Smolensk-Kovno-Koenigsberg-Berlín.

Costes y Le Brix en Buenos Aires



El presidente Alvear recibe a Costes y Le Brix en el Palacio del Gobierno



Los aviadores argentinos llevan en triunfo a Le Brix