

# ALAS

REVISTA QUINCENAL

DE AERONÁUTICA



Año VI No. 121  
Madrid, 1 de agosto de 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

PRUDENCIA Y SERIEDAD

## La Aviación no es un juego

Los proyectos de *raids* transatlánticos se multiplican de un modo alarmante. Ya no se sabe cuántos son los pilotos que tiran líneas sobre los mapamundis y malgastan papel haciendo cálculos de la longitud de sus viajes, cuyas etapas se van alargando más cada día.

¿A dónde vamos a parar en esta porfía?

Los saltos son ya en estos momentos de 7.000 kilómetros.

Los modernos Icaros, sin pensar que las alas aún tienen algo de cera, acumulan las dificultades a placer, y al proyectar sus absurdas proezas entre mar y cielo, más que *sport* o ciencia, parece que practican sadismo.

Con tanta unanimidad y entusiasmo como se ha celebrado la aventurada epopeya de Lindbergh, que confirmó la posibilidad de volar más de 6.000 kilómetros con un aparato comercial, se debe condenar enérgica y resueltamente a quienes quieren rehacer la hazaña. La Aviación no es un juego.

Es preciso rectificar. Los *raids* no son únicamente proezas, sino también, y sobre todo, experiencias encaminadas al progreso de la navegación aérea.

Si no es posible impedir vanas tentativas que no pueden tener otro resultado que transformar a un piloto en figura de atracción más espectacular que científica o deportiva, se debe, al menos, exigir que corra él con los gastos de la *réclame* que busca. El dinero de los Estados está mejor em-

pleado en investigaciones que tengan como finalidad la creación de nuevos modelos de aparatos con mayor radio de acción y a los que sea posible atravesar los mares sin riesgo alguno y con toda celeridad.

La navegación aérea es, ante todo y sobre todo, un problema de seguridad. Esta es una idea que hay que incrustar en todos los cerebros, y sin la cual no hay Aeronáutica posible.

Y si semejante problema aún no está completamente resuelto para los vuelos terrestres, aún lo está menos en los marítimos.

“No forcemos nuestro talento”, dijo el sabio. Contentémonos, de momento, con esto.

La regularidad de las comunicaciones aéreas sobre el mar depende esencialmente de la navegabilidad *sobre el agua* de los aparatos que se empleen.

Los vuelos marítimos con aviones terrestres no pasarán jamás de ser otra cosa que acrobacias, esas abominables acrobacias que tantas vidas nos cuestan.

Hay que acabar, pues, lo antes posible, inmediatamente, con juegos tan peligrosos como inútiles.

Ya un país en que la Aviación está en su más alto grado declara por boca de una prestigiosa personalidad oficial algo que es una enseñanza y un ejemplo.

Tengamos resolución.



# El programa de la próxima Conferencia especial de Administraciones de Correos

Este verano, en una ciudad de Europa que no ha sido aún designada, se reunirá una Conferencia especial de Administraciones postales para estudiar las modificaciones a introducir en la Convención Postal Universal en vigor, sobre todo en lo que concierne al correo aéreo.

De esta Conferencia saldrá, muy probablemente, un estatuto provisional nuevo del correo aéreo, aplicable hasta el próximo Congreso de la Unión Postal Universal (Londres, 1929); este estatuto provisional podrá, en el Congreso de Londres, y mediante nuevas modificaciones, ser valedero para todo el período quinquenal que separa los Congresos.

Como el transporte postal, basado esencialmente en la velocidad, está destinado a encomendarse, un día u otro, al medio más rápido de locomoción, el avión, y que esto puede tener consecuencias de la más alta importancia para el movimiento económico en general y para el desenvolvimiento de las Empresas aéreas en particular, hay razón para afirmar que *la Conferencia postal en cuestión será el acontecimiento más importante que se ha producido en la Aeronáutica comercial desde la firma de la Convención Internacional para la navegación aérea de 13 de octubre de 1919.*

Recordemos que es por la sugestión del Comité de Transportes por el Aire de la Cámara de Comercio Internacional por lo que se reúne esta Conferencia.

Desde hace dos años, en efecto, este Comité estudia los medios de desenvolver el transporte postal aéreo, y ha reunido sobre estas cuestiones una rica documentación. En marzo de 1926 dirigió a todas las Administraciones de la Unión Postal Universal dos cuestionarios detallados referentes a la posta aérea.

Como consecuencia de esta doble encuesta, en octubre de 1926 emitió la sugestión de una Conferencia especial de Administraciones; y, visto el éxito obtenido por esta iniciativa, dirige hoy día al Bureau Internacional de la Unión Postal Universal una información detallada que es, en cierto modo, el programa de la mencionada Conferencia, cuyas grandes líneas examinaremos ahora.

## Consideraciones generales

El Comité hace notar, en primer término, que las consideraciones y las proposiciones que siguen están fundadas especialmente en el estudio de las condiciones existentes *en Europa.*

Desde que se han recogido las primeras informaciones concernientes a los resultados del transporte del correo postal por la vía aérea, el Comité tiene que hacer constar:

a) Que la red de las líneas aéreas puestas en explotación se ha aumentado, sea por la creación de nuevas Compañías aéreas, sea por el desenvolvimiento que las antiguas Compañías explotadoras han dado a sus redes.

b) Que el porcentaje de regularidad ha mejorado notablemente.

c) Que buen número de Compañías que en otro tiempo habían sido obligadas a interrumpir sus servicios durante el invierno, los han continuado durante todo el año con resultados que prometen ser satisfactorios en un porvenir bastante próximo.

d) Que la clientela ha quedado suficientemente satisfecha por los servicios hechos, y que las Compañías reciben, para ser transportado por la vía aérea, un correo sobretasado, cuyo peso, no siendo aún considerable, va, sin embargo, en aumento constante con relación al transportado en 1925.

Las condiciones de desarrollo del transporte postal aéreo aparecen, pues, cada vez más favorables. Esto permite suponer que si aplican prontamente remedio a las dificultades que subsisten aún, y que se señalan a continuación, el transporte postal aéreo tendrá inmediatamente un desenvolvimiento considerable.

## Dificultades que encuentra el correo aéreo

1.<sup>a</sup> Incertidumbre en cuanto a la necesidad de mantener, de generalizar o de abrigar la sobretasa aérea.

2.<sup>a</sup> Demasiada gran variedad en la remuneración actualmente acordada a las Compañías aéreas para el transporte del correo que les es confiado, e indecisión en la manera de generalizar y de uniformizar dicha remuneración.

3.<sup>a</sup> Falta de acuerdo suficiente entre las Administraciones postales de los diferentes países respecto de la posta aérea.

4.<sup>a</sup> Falta de un acuerdo entre las Administraciones de Correos y las Compañías de ferrocarriles para el encaminamiento mixto del correo (por aire y por vía férrea).

5.<sup>a</sup> Insuficiencia de estudio e instrucciones precisas para el encaminamiento de la correspondencia por tren a fin de asegurar la llegada suficientemente a tiempo a los aeródromos de salida para el reencaminamiento por la vía aérea.

6.<sup>a</sup> Gastos de franquicia y gastos de depósito.

7.<sup>a</sup> Falta de acuerdo para los paquetes postales y los valores postales declarados.

8.<sup>a</sup> Ausencia de una oficina de depósito en la mayor parte de los aeródromos, e insuficiencia de organización para el transporte rápido del correo aéreo entre los aeródromos y las oficinas de correos de la población.

Insuficiencia de organización para el transbordo inmediato del correo aéreo de aeronave a aeronave.

9.<sup>a</sup> Rehusa frecuente por la prioridad de las comunicaciones telegráficas y telefónicas, por hilo y sin hilo.

## Remedios preconizados

I. *Sobretasa aérea.*—Subsiste una controversia en cuanto a la aplicación o a la supresión de la sobretasa aérea. Cada uno de ambos sistemas puede dar resultados satisfactorios a condición de ser cuidadosamente estudiado y aplicado de una manera

uniforme y general por las Administraciones postales de todos los Estados adheridos a la reglamentación del correo aéreo.

Estudiaremos, pues, los dos sistemas:

a) *Abrogación de la sobretasa*: Si la sobretasa se suprimiera, resultaría que las Compañías aéreas deberían transportar el correo ordinario que les fuese confiado por las Administraciones postales.

Pero el correo ordinario entregado a una Compañía puede ser voluminoso, y las Compañías no podrían pedir que se limitase el peso, vistas las dificultades que encontrarían, actualmente, en caso parecido, las Administraciones postales para el discernimiento del correo. Por otra parte, la retribución que las Administraciones postales debieran acordar a las Compañías aéreas para el transporte del correo ordinario no podría ser determinado sino con cierta dificultad, y su puesta en aplicación no podría ser probablemente asegurada sino después de bastantes largos plazos.

Por último, hay razón para preguntar si, en caso de retraso sensible en el encaminamiento por la vía de los aires del correo ordinario, la responsabilidad de las Administraciones postales no estaría comprometida respecto de los remitentes.

b) *Aplicación de la sobretasa*: Es el sistema que, aunque imperfecto, se practica, en general, actualmente. Si es mantenido permitirá a las Administraciones postales encontrar el tiempo necesario para resolver de una manera favorable las dificultades que presentan en la hora actual para la remuneración de las Compañías aéreas, entre otras las disposiciones del art. 70 (gastos de tránsito) de la Convención de Estocolmo.

Podría permitir, igualmente, a las Administraciones postales realizar un nuevo ajuste entre la remuneración necesaria a las Compañías aéreas y los recursos susceptibles de ser afectados a esta remuneración.

Según estas consideraciones, el Comité cree deber preconizar por el momento el mantenimiento de la sobretasa, a condición, sin embargo, de que su aplicación sea uniformizada, sistemática y generalizada.

Considera especialmente que en Europa esta sobretasa debería fijarse, en cada país de origen, de una manera uniforme para todos los destinos.

II. *Remuneración de las Compañías*.—Después de haber preconizado el mantenimiento de la sobretasa el Comité en el hecho de que subsiste aún, en la hora presente, una demasiada gran variedad en cuanto a la retribución de las Compañías aéreas para el correo que les es confiado.

No hay, sobre todo, en punto a reglamentación, que aquella determinando la sobretasa aérea, sobretasa que en un cierto caso es atribuida enteramente a las Compañías, pero que en otros casos no les es pagada sino en parte, reservándose la Administración postal de ciertos países el beneficio de conservar una fracción.

Conviene que todas las Administraciones postales interesadas en el correo aéreo empleen respecto de las Compañías que efectúan un transporte internacional una regla uniforme.

Pero lo que ahora parece faltar aún por completo es un reglamento igualmente uniforme aceptado por todas las Administraciones postales interesadas en el reparto de la sobretasa entre las diferentes Compañías aéreas que transportaron el correo del lugar de salida al lugar de destino.

Teniendo en cuenta las indicaciones que el Comité ha podido

recoger de ocho Compañías aéreas mercantes de Europa, habría que:

1) Acordar a las Compañías aéreas una remuneración tan uniforme como fuera posible por kilogramo de correo transportado de día para todas las líneas del Continente europeo. Para los vuelos de noche, esta remuneración podría ser aumentada. En los otros Continentes, estas remuneraciones podrían ser más elevadas.

2) Encargar a las Administraciones postales el cuidado de fijar para el público la sobretasa necesaria, permitiéndolas acordar a las Compañías aéreas la remuneración antedicha.

3) Evidentemente, las Administraciones postales pueden concertar con las Compañías aéreas todos los contratos separados en vista del transporte del correo, ordinario o sobretasado.

*Conforme a lo que ciertas Administraciones postales estén dispuestas a remunerar a las Compañías aéreas para el transporte del correo ordinario, a título de ensayo se podría crear una o varias líneas aéreas experimentales por acuerdos particulares entre las Administraciones postales de los países servidos por esas líneas.*

Acuerdos de este género han sido concertados recientemente (entre los Países Bajos y Suiza, entre los Países Bajos y Suecia).

III. *Inteligencia general entre las Administraciones postales de los diferentes países*.—Actualmente, ciertas Administraciones postales han concertado acuerdos con una o varias Administraciones postales de otros países para el transporte del correo en aeronave.

Se trata de acuerdos establecidos para reglamentar el transporte del correo en aeronave con la ayuda de una sola y misma Compañía, atravesando sus países respectivos. Los acuerdos de este género son claramente insuficientes, y es a una inteligencia general entre las Administraciones postales a la que habría que llegar en definitiva, inteligencia que vendría a reemplazar a los diferentes acuerdos separados. Se puede comprobar, en efecto, que, falto de un acuerdo existente, una carta está en la imposibilidad de ser encaminada hoy día directamente por la vía aérea de Constantinopla a Londres, de Helsingfors a Estrasburgo, etc.

En el caso de que una inteligencia general pareciese difícilmente realizable, habría lugar a elaborar, al menos, con toda urgencia, una Convención entre las Administraciones postales de los Estados recorridos en vuelo por las líneas aéreas o aun entre aquellas Administraciones postales que están más directamente interesadas en el desenvolvimiento del Correo aéreo.

IV. *Inteligencia para el encaminamiento mixto del correo por el aire o por ferrocarril*.—Quien quiera que siga el funcionamiento actual del Correo aéreo, se ve obligado a notar hasta qué punto es perjudicial la falta de inteligencias entre las Administraciones postales y las Compañías aéreas para permitir el transporte del correo sucesivamente por vía aérea y por vía férrea.

La necesidad de semejantes acuerdos se explica por los hechos siguientes:

Sería momentáneamente imposible y supérfluo además, abalizar toda la red aérea actualmente explotada por las Compañías, a fin de que puedan ser ejecutados vuelos de noche sobre cualquier recorrido. Hay forzosamente trozos en los cuales, al cabo de la jornada, el correo aéreo se encuentra detenido, debiendo esperar hasta el día siguiente su reencaminamiento por

la misma vía. Este retraso durante la noche podría ser fácilmente evitado si las Compañías, en virtud de acuerdos a prever, tuviesen la posibilidad de confiar el correo al ferrocarril con la facilidad, bien entendido, de poderlo volver a tomar al día siguiente.

De esta manera, el correo, después de haber ganado, con ayuda del ferrocarril, la ventaja de no permanecer en sufrimiento durante la noche, se beneficiaría, durante el día siguiente, de la rapidez de los transportes aéreos.

El Comité cree deber sugerir, además, que estas inteligencias prevén el caso del encaminamiento, no sólo entre los países servidos por Compañías aéreas, sino también entre países poseyendo una red aérea y aquellos que no la tienen. Se trataría, por ejemplo, de una carta yendo de Moscú a Madrid o de Estocolmo a Roma, y más particularmente en sentido inverso. Semejante correo debería poder tomar la vía aérea en una parte del trayecto y continuar en seguida por la vía férrea, e inversamente.

Aunque semejante sistema sea ya empleado, debe generalizarse la aplicación.

V. *Encaminamiento de la correspondencia por tren.*—Resultado de las investigaciones que se han hecho, que ciertas Administraciones regionales de correos no hacen los esfuerzos necesarios para buscar, en el caso de una línea internacional saliendo de un país y teniendo en este país dos o tres puntos de aterrizaje, cuál sería la dirección de encaminamiento más propicia y más rápida a dar a los despachos aéreos originarios de su población.

La consecuencia más grave de esta manera de hacer es el retraso que sufren los despachos postales antes de poder partir en avión, cuando tal tren, debidamente elegido sobre tal dirección, hubiera permitido, prolongando el plazo de remisión de esas cartas a la estafeta, encaminarlas a tiempo con la dirección propicia.

VI. *Gastos de franquicia y gastos de almacén.*—El Comité llama la atención de la Conferencia especial de Administraciones de Correos sobre la necesidad de refundir las disposiciones de la Convención Postal de Estocolmo relativas a los gastos de franquicia y a los gastos de depósito aplicables al correo aéreo.

VII. *Transporte de paquetes postales y valores postales declarados.*—Es justo comprobar que mientras ciertos países rehusan tomar en consideración el transporte por vía aérea de todo otro correo que no sea el compuesto por cartas y tarjetas postales, otros países admiten el encaminamiento por los aires de los paquetes postales, y dos o tres países no vacilan en admitir el transporte por dicha vía de valores declarados.

El Comité preconiza una reglamentación uniforme para el encaminamiento de estas diferentes categorías de correo.

Si las Administraciones postales estiman que es preferible regular de momento el encaminamiento por aeronave de cartas y tarjetas postales, y en caso de necesidad de muestras, y no ocuparse sino ulteriormente de la reglamentación del encaminamiento aéreo de los paquetes postales y los valores declarados, a fin de no hacer más pesado o retardar los progresos que pueden ser inmediatamente realizados, el Comité no tendría ninguna objeción que formular.

El Comité insiste, sin embargo, sobre el hecho de que en Austria, en Inglaterra, en Holanda, en Suiza, en Hungría, hasta en Alemania, el encaminamiento de los paquetes postales por

la vía aérea ha sido ya objeto de un reglamento especial, y que, por consiguiente, esta cuestión podría ser tratada paralelamente con la reglamentación del transporte por el aire de las cartas y tarjetas postales.

Un cierto número de Compañías de Navegación Aérea se declaran de acuerdo para tener, bajo el punto de vista del transporte de cartas certificadas, valores declarados y paquetes postales, la misma responsabilidad *vis a vis* de las Administraciones que éstas tienen *vis a vis* del público. Sin embargo, en atención a que las Administraciones perciben con ocasión de los transportes de cartas certificadas, valores declarados y paquetes postales (cuando estos últimos están asegurados) una prima de seguro por parte del público, parece justo que una parte proporcional de esta prima sea revertida en caso oportuno a las Compañías aéreas que efectúan los transportes dichos, a fin de permitirles que se resarzan de los riesgos posibles en tal servicio.

VIII. *Creación de la oficina de depósito y transporte del correo entre los aeródromos y las oficinas postales.*—La introducción en los aeródromos por las Administraciones postales de un servicio postal apropiado es absolutamente indispensable. A tal servicio incumbirían:

- a) La remesa de las sacas postales a las aeronaves.
- b) La recepción de las sacas postales traídas por las aeronaves.

Este servicio estaría, pues, encargado de remitir sobre el aeródromo mismo y sin retraso, el correo que debe ser reencaminado a otras líneas en relación con aquellas que lo trajeran.

Es también este mismo servicio el que se debería encargar del reparto del correo por barrios para ser distribuido en la población.

Es, finalmente, quien remitiría al servicio rápido organizado entre el aeródromo y la población el correo que debe ser reencaminado por tren.

Una inteligencia entre las Administraciones postales y las Compañías Aéreas debe poder llegar a la creación de tubos neumáticos entre los aeródromos y las oficinas de correos de la población, destinados a dirigir directamente sobre las oficinas postales de los diversos barrios la correspondencia llegada por la vía aérea, y pudiendo ser así distribuida en el mismo día.

La organización del servicio especial este permitiría igualmente efectuar el transbordo inmediato del correo aéreo de aeronave a aeronave en el aeródromo.

Este transbordo inmediato impondría una enorme economía de tiempo, mientras que ahora, a veces, hay que hacer pasar las sacas postales por la oficina postal distribuidora de la ciudad, lo que supone la pérdida de un tiempo precioso.

Sería de desear que la Conferencia especial de Administraciones postales recomendase la organización de estos servicios especiales en los diferentes países.

IX. *Prioridad para las comunicaciones telegráficas y telefónicas.*—Las Compañías y los pilotos deben poder gozar el beneficio de una prioridad para las transmisiones que están obligadas a hacer (especialmente en caso de aterrizaje forzoso), sea por la vía telegráfica o por la telefónica, con hilos o sin hilos. Algunos países han acordado esta ventaja.

Tales son, pues, las sugerencias propuestas a la próxima Conferencia de Administraciones de Correos.

# ¿Qué camino debe seguir la futura línea aérea entre Europa y los Estados Unidos?

En el momento en que se preparan varios *raids* para ir de Europa a Nueva York, saliendo de Italia, de Francia, de Inglaterra y de Alemania, se plantea la cuestión de saber si la línea que pasa por las Azores ofrece mayor seguridad. Varios de los *raids* proyectados se proponen seguir esta ruta desde luego, en la cual están distribuidos los anticiclones con su máximo un poco al noroeste o al norte de las islas Azores.

El mapa adjunto muestra exactamente semejante situación. Se ve que las perturbaciones pasan más al Norte en la dirección de las flechas (1). Otras perturbaciones de carácter tempestuoso remontan, según las flechas indican (2), de Marruecos hacia Rosellón y Provenza. Los límites de influencia de estas dos especies de perturbaciones están representados en el esquema, y puede verse sin esfuerzo que el trayecto del avión se hace durante más de las tres cuartas partes del tiempo en la zona anticiclónica. Al sur de tal zona de altas presiones hace buen tiempo (a menudo poco nebuloso), es decir: alrededor del 5 y de los 55 grados Oeste.

Sólo el final del recorrido cae en zona de perturbación; pero en general, con esta disposición isobárica, los fenómenos meteorológicos son poco violentos a esta altura. Además, el avión, deslastrado, debe ser de fácil manejo en este momento.

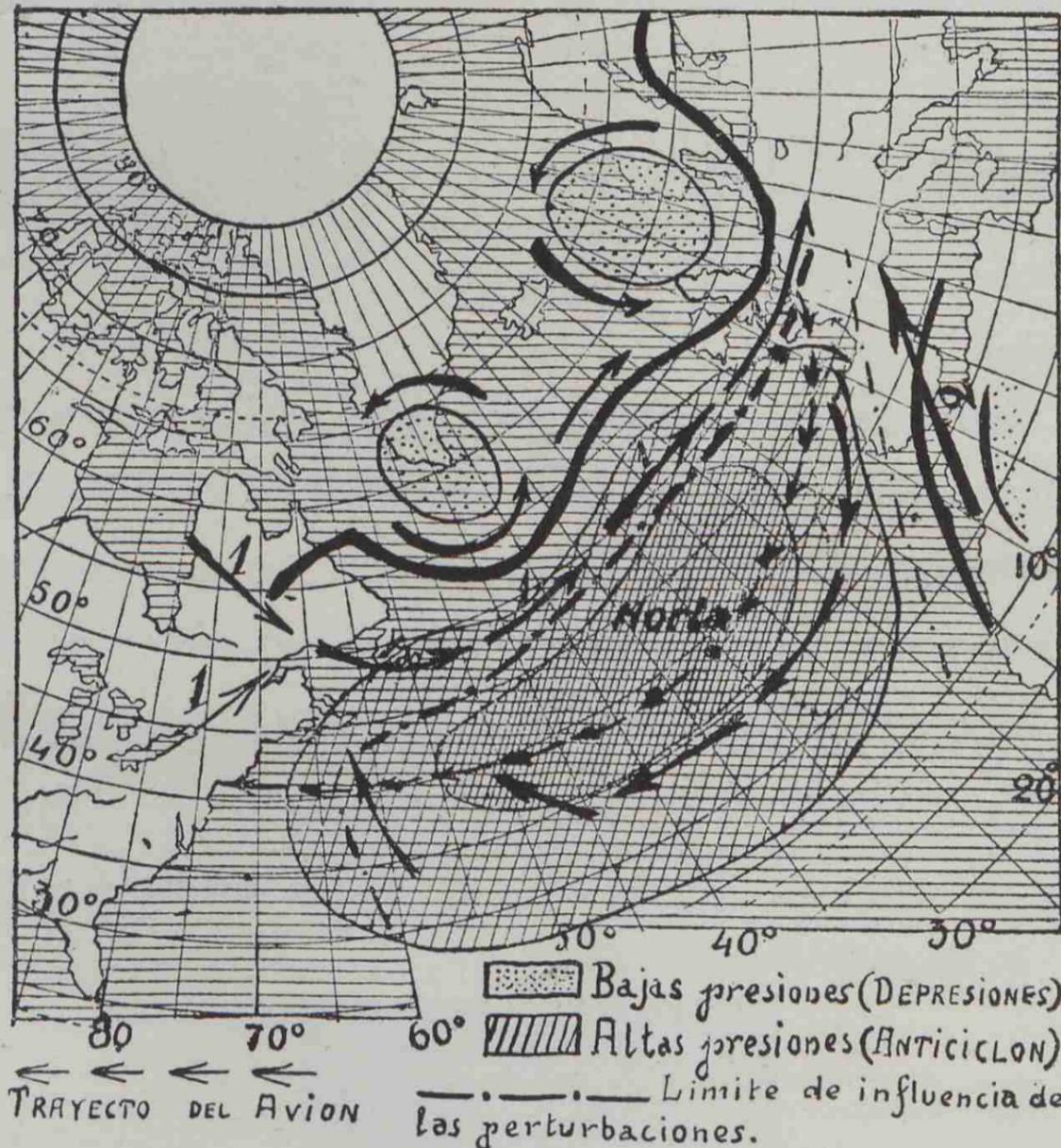
Examinemos ahora los *vientos* (flechas núm. 1 y flechas no numeradas). Puede notarse que en la ruta del avión actúan los

vientos entre los 5 y los 55 grados Oeste, y puede calcularse una media de 30 kilómetros por hora. En el resto de la ruta el viento es de lado, pero casi siempre con una componente favorable.

Examinemos, por otra parte, la ruta de las Azores, en lo que

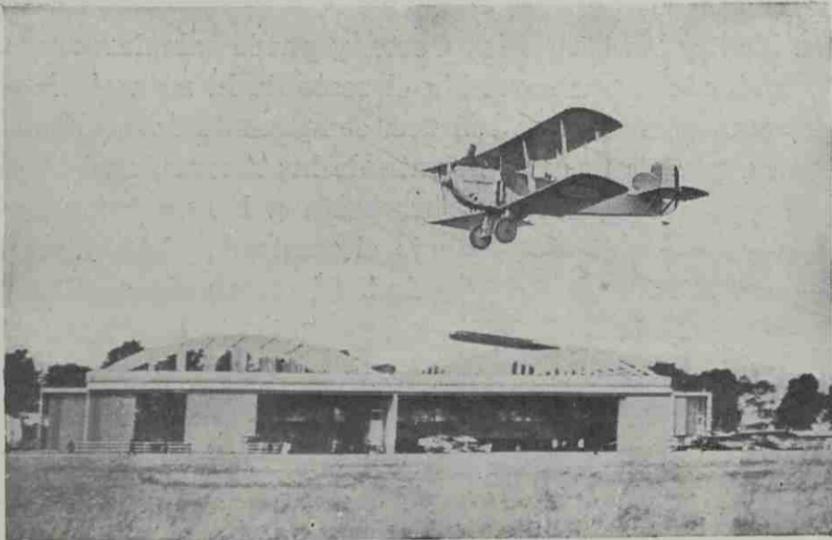
respecta a las ventajas bajo el punto de vista *seguridad*. Si se considera París como cabeza de línea, el vuelo por encima de Francia durante 700 kilómetros permite un aterrizaje forzoso, siempre de temer en las primeras horas de vuelo. Pasando el camino cerca de la punta noroeste de España, permitiría aún el regreso a tierra si alguna cosa no marchase bien a bordo en tal momento. Por último, las islas Azores permitirían hacer escala en el caso en que el consumo de gasolina fuera mayor que el previsto. Además, efectuado el vuelo en estas condiciones, es decir: siguiendo los jalones naturales citados, el *raid* Europa-América no sería ya un salto entre las dos capitales, que seguiría la distancia más corta, sino una travesía de estudio para una futura línea aérea transatlántica, siguiendo un itinerario, que podría interesar a los fu-

turos navegantes. Es de notar, además, que las rutas de los paquebotes son bastante densas entre Europa y las Azores; por un lado, y que, por otra parte, la trayectoria del avión alcanza la ruta de los paquebotes que van de Europa a Nueva York hacia los 50 grados Oeste, es decir: en la región que puede sufrir perturbaciones.



# P. LEVASSEUR

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



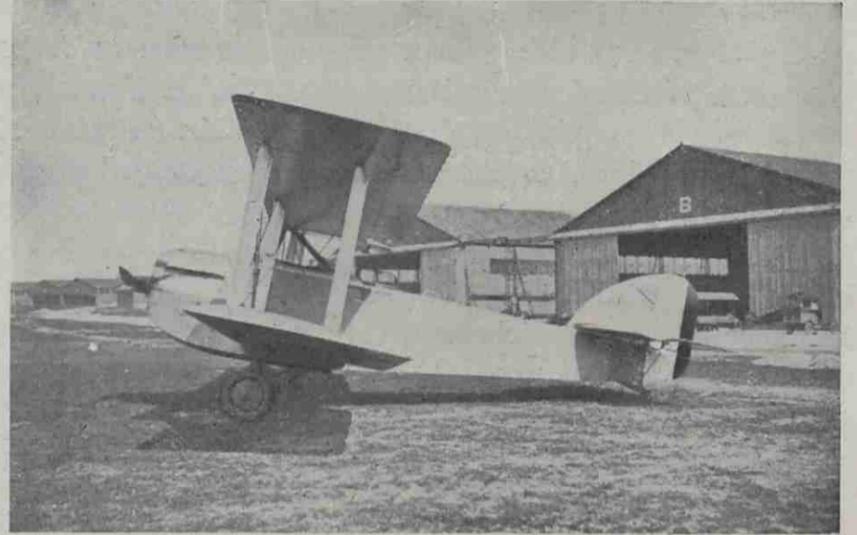
Avión torpedo 500 CV

Aviones  
terrestres

—  
Aviones  
marinos

—  
Hélices  
metálicas

Levasseur - Reed



Avión anfibio, de observación

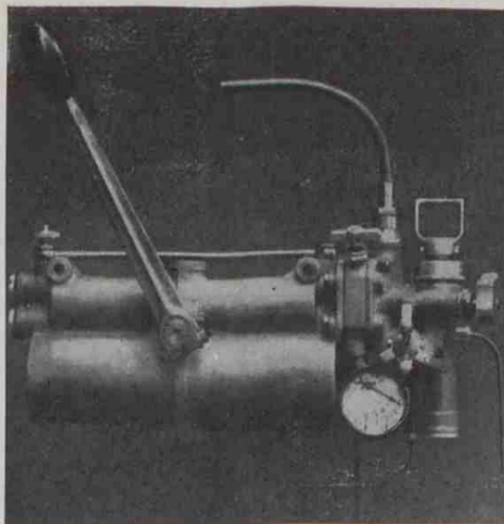
El „record“ francés de velocidad ha sido conseguido por un aparato provisto de una hélice metálica LEVASSEUR REED

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.

## Loriga ha muerto

No es costumbre en ALAS cultivar la nota necrológica, que harta cuenta se da esta Revista que los progresos cues-



El comandante Loriga

tan a la Humanidad muchas víctimas, y a veces la expresión del dolor debilita los corazones y entibia los ardores, tan necesarios al Progreso.

Pero se trata de Loriga, y nuestra pena es más fuerte que nuestro propósito de callar ante los que caen derrumbados desde los altos cielos.

Loriga compendiaba en sí las arrogancias, las virtudes, el talento y la modestia, que tan frecuentes son en quienes, cuando ascienden por los aires, llevan un ideal de generosidad y de amor a la Ciencia.

El admirable piloto Loriga, el que tantas hazañas realizase a bordo de los aviones, el que ensayó lleno de entusiasmo el autogiro de La Cierva, el que voló hacia Filipinas, el aeronauta que soñaba con una España dominadora del aire, y que con un amplio y liberal espíritu estimulaba todo proyecto a ello encaminado, ha muerto víctima de ese mismo entusiasmo, acaso por un exceso de optimismo.

Y ALAS se inclina ante su figura admirable y amable, y llora la pérdida de una juventud tan gloriosa.

## Pájaro milagroso

POR AMADO NERVO

Pájaro milagroso, colosal ave blanca que realizas el sueño de las generaciones; tú, que reconquistaste para el ángel caído las alas que perdiera luchando con los dioses; pájaro milagroso, colosal ave blanca, jamás mis ojos, hartos de avizorar el orbe, se abrieron más que ahora para abarcar tu vuelo, mojados por el llanto de las consolaciones.

¡Por fin!, ¡por fin!, clamaba mi espíritu imperioso; ¡por fin!, ¡por fin!, decía mi corazón indócil; ¡por fin!, cantaba el ritmo de la sangre en mis venas; ¡por fin! tenemos alas los hijos de los hombres!

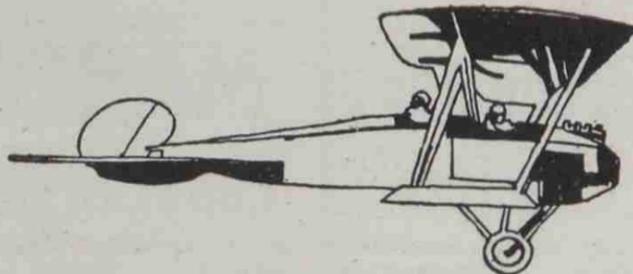
¡Padre, que ansiabas esto, que moriste sin verlo; poetas que por siglos soñásteis tales dones, Icaros lamentables que despertábais risas, hoy, sobre vuestras tumbas, vuela zumbando, enorme, el milagroso pájaro de alas nevadas, que cristaliza el sueño de las generaciones! ¡Y se abren para verle más aún vuestras cuencas, y vuestros huesos áridos se coronan de flores!

¡Oh, Dios; yo, que cansado del trajín triste y frívolo del mundo, muchas veces ansié la eterna noche, hoy te digo: más vida, Señor, quiero más vida para poder cernerme como un águila sobre todas las vanidades y todas las bellezas, proyectando sobre ellas mi vasto vuelo prócer!

¡Ya tenemos de nuevo Pegaso los poetas! ¡Y qué Pegaso, amigos, nos restituye Jove!

Exaltación divina llena nuestros espíritus, un *Tedeum Laudamus* de nuestros labios brote, y mueran sofocadas por las manos viriles viejas melancolías, vāgas preocupaciones.

¡A vivir! ¡A volar! ¡Borremos las fronteras! ¡Gobiernos, vanamente queréis hacer un óbice de lo que es un gran signo de paz entre los pueblos! No mancilléis al pájaro celeste con misiones de guerra: él las rechaza; nació para el mensaje cordial y siembra besos de paz entre los hombres.



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

**Société Francaise  
 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.

Establecimientos aeronáuticos  
**LOUIS VINAY**

Paracaídas VI-  
 NAY (tipo A  
 1927)

Equipos con  
 cinturón de  
 abrochamiento  
 y desabrocha-  
 miento rápidos

Patines de ate-  
 rrizaje con fre-  
 no „Westing-  
 house“ (paten-  
 te L. VINAY)

Llave especial  
 para desmon-  
 tar las bujias  
 sin parar el  
 motor (patente  
 Watel) etc., etc.



El equipo del paracaídas «Vinay»

GLOBOS (esfé-  
 ricos y de ob-  
 servación)

Trajes para  
 vuelo tipo „Bo-  
 real“ y tipo  
 „Salamandre“

Chalecos insu-  
 mergibles de  
 caucho tipo  
 „Desmarquoy“

Cinturones, sa-  
 cos de asiento,  
 sacos dorsales,  
 toda clase de  
 perfecciona-  
 mientos del pa-  
 racaídas, etcé-  
 tera, etc.

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

Dirección telegráfica: AEROVINAY - 61 - PARIS

**MOTO  NAFTA**

La primera gasolina del mundo  
 para motores de aviación

Sociedad Marca El León - Marqués de Valdeiglesias 4 dup<sup>o</sup> MADRID.

**ACEITE DE RICINO**

**MARCA  EL LEÓN**

Especial para motores de aviación

# Organización de los aeropuertos nacionales

La *Gaceta de Madrid* del 20 de julio ha publicado el siguiente Real decreto-ley:

## EXPOSICION

Señor: Ninguna necesidad es hoy de tan apremiante urgencia para la práctica y desarrollo de la navegación aérea sobre nuestro territorio nacional como la construcción de aeropuertos convenientemente situados, en los que puedan y deban posarse las aeronaves de todas las procedencias, no sólo para recibir los auxilios necesarios a su tráfico y navegación, sino muy especialmente para que España pueda mantener y ejercer sobre ellas el derecho de soberanía que le corresponde en el aire nacional, vigilándolas y haciéndoles cumplir las leyes fiscales y aéreas de la Nación, dentro de la zona de jurisdicción que a cada uno de dichos aeropuertos se asigne.

Por otra parte, la creación en España de estos aeropuertos, dotados de todas las instalaciones necesarias para el fácil y seguro arribo y partida de las aeronaves, para su aprovisionamiento, carga, descarga y demás operaciones del tráfico aéreo, para suministrarles datos del estado atmosférico en la ruta por que hayan de volar y para que puedan cumplir todas las formalidades obligadas en su relación con los servicios de Aduanas, Policía, Sanidad, Correo, etc., es, no sólo el medio más eficaz, práctico y económico de impulsar y fomentar el desarrollo de la Aeronáutica en nuestro país, sino una obligación ineludible, derivada tanto de los Convenios iberoamericanos de Aeronavegación (C. I. A. N. A.) y otros en curso de negociación, como de nuestra situación en el camino aéreo entre Europa y América, a cuyo establecimiento y tráfico debemos cooperar, y en modo alguno dificultar o entorpecer.

A llenar esta necesidad atiende la presente disposición, en la que, después de definidos y clasificados convenientemente los aeropuertos nacionales en diversas categorías, análogas a la que en nuestra legislación lo están las líneas aéreas, se establecen las bases de cómo han de ser construídos ordinariamente los aeropuertos nacionales de interés general, optando por el sistema de las Juntas o Patronatos mixtos de entidades oficiales y particulares interesadas en las obras, de modo análogo a lo establecido en los puertos marítimos.

Esta labor, de la que es garantía la unánime aprobación del Consejo Superior de Aeronáutica en pleno, donde están representados todos los intereses aeronáuticos nacionales, es la que, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tengo el honor de someter a la aprobación de V. M. en el adjunto proyecto de decreto-ley.

Madrid, 18 de julio de 1927.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Miguel Primo de Rivera y Orbaneja*.

## REAL DECRETO-LEY

NÚM. 1.197

A propuesta del presidente de mi Consejo de Ministros, y de acuerdo con éste,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se entenderá por aeródromo cualquier terreno o extensión de agua marina o dulce dispuesta para la partida y llegada de las aeronaves, considerándose como tales todos los aparatos que puedan estar o navegar en el aire.

Por aeropuerto se entenderá cualquier aeródromo que cuente con la instalación de los servicios necesarios y auxiliares para la navegación aérea.

Por aeródromo eventual o de fortuna se entenderá todo lugar utilizable, en caso necesario, para la salida y llegada de aeronaves.

Art. 2.º Los aeropuertos se clasificarán en: del servicio del Estado, de servicio público o de interés general y particulares o privados.

Art. 3.º Los aeropuertos destinados exclusivamente a los servicios militares, navales u otro cualquier servicio oficial, serán propiedad del Estado y se reglamentarán por la legislación especial que dicten los Ministerios respectivos.

Art. 4.º Los aeropuertos de interés general serán los abiertos al servicio público y podrán ser construídos por el Estado, Diputaciones Provinciales, Ayuntamientos, Cámaras Oficiales, Comisarías Regias u otras entidades oficiales o consorcios de ellas, pudiendo también admitir la cooperación de entidades particulares; pero en su establecimiento y funcionamiento se atenderán siempre a la reglamentación del Estado. Podrán también abrirse al servicio público los aeropuertos construídos por particulares, con arreglo a las condi-

ciones de la concesión, sometiéndolos a la misma reglamentación, inspección y dirección del Estado en su construcción y explotación que los de interés general.

Art. 5.º Los aeropuertos privados o particulares serán objeto de concesiones especiales, exclusivamente a entidades nacionales, las que quedarán sujetas a la inspección oficial y obligadas a otorgar servidumbre gratuita de aterrizaje y salida a todas las aeronaves del Estado.

Para las aeronaves particulares, en caso de fuerza mayor, existirá también la servidumbre de aterrizaje y partida en la forma que determina la legislación vigente.

Art. 6.º Los aeropuertos de carácter marítimo se atenderán en todo a la legislación de los puertos marítimos, con la inspección propia del servicio aeronáutico, que en coordinación con las demás autoridades y funciones esté reglamentada por el Estado.

Los puertos marítimos podrán servir de aeropuertos en cuanto lo permita su compatibilidad con la navegación marítima, y con arreglo a su reglamentación. En este caso, las autoridades y entidades ejercerán en la navegación aérea las funciones peculiares asignadas a cada una en la marítima; pero en estos puertos que adquieran actividad aeronáutica se establecerá además en relación con aquellas autoridades una inspección aeronáutica.

Art. 7.º Los aeródromos eventuales o de fortuna establecidos por Ayuntamientos, entidades oficiales y particulares serán también objeto de concesión.

Art. 8.º En tiempo de guerra todos los aeropuertos y aeródromos eventuales o de fortuna pasarán a ser administrados por el régimen que estatuya el organismo que dirija la guerra.

Art. 9.º Se conceptuarán como de utilidad pública y serán objeto de la oportuna declaración en cada caso y sometidos a la expropiación forzosa si fuera necesario, los terrenos, obras y comunicaciones afectos a los aeropuertos del Estado y a los declarados de interés general.

Art. 10. La construcción y explotación de los aeropuertos de interés general se efectuarán ordinariamente mediante Juntas o Patronatos de carácter local integrados por representaciones del Estado, especialmente de los servicios aeronáuticos civil, militar y naval, de las Diputaciones, Ayuntamientos, Cámaras, Centros y Sociedades oficiales o particulares interesados o que aporten elementos para la construcción del aeropuerto, y entre las primeras los directores de los puertos o jefes de Obras Públicas respectivos.

Estas Juntas o Patronatos, con atribuciones y funcionamiento análogos a las Juntas de Obras de los Puertos marítimos, tendrán una Comisión gestora y ejecutiva encargada de entender en cuanto se refiera al proyecto y a la ejecución de las obras y administración del aeropuerto, dentro de los reglamentos y bajo la inspección y dirección del Consejo Superior de Aeronáutica, que desempeñará en esta administración facultades análogas a las preceptuadas por la Sección y Junta Central de los puertos marítimos.

Art. 11. Los recursos con que estas Juntas o Patronatos contarán para realizar las misiones que le están encomendadas, tendrán su origen:

Primero. En los ingresos que le proporcione su propia administración.

Segundo. En las subvenciones, cánones o donativos en terrenos, obras o metálico de las Corporaciones oficiales o entidades particulares interesadas.

Tercero. En las subvenciones oficiales que asigne el Estado en sus presupuestos, destinadas a este fin, así como las indirectas que resulten del establecimiento y mantenimiento de los servicios generales de los aeropuertos que sean peculiares de la Administración Central, como Sanidad, Aduanas, Correos, Telégrafos, Radiocomunicación, Meteorología, Policía, etc., y que exijan plan de relación entre los diferentes aeropuertos.

Art. 12. Para satisfacer las necesidades actuales e iniciar la construcción de los aeropuertos de interés general o de servicio público más urgentes, se considerarán como tales los de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Alicante, Málaga, Burgos y uno donde se designe en Galicia y otro en Canarias, dándoseles el carácter provisional de aduaneros a los de Madrid, Barcelona, Sevilla, Burgos, el de Galicia y Canarias.

Los puertos marítimos de Vigo, Sevilla, Málaga, Palma de Mallorca, Valencia, Alicante, Huelva, Santander y Barcelona, con su función aduanera propia, se habilitarán para la Hidroaviación.

Art. 13. La designación de los aeropuertos más urgentes que hace el artículo anterior y su substitución por otros próximos y de condiciones semejantes que se autoriza, estarán sujetos a las facilidades o posibilidades de terreno que ofrezcan las localidades para la creación de dichos aeropuertos.

Art. 14. El Consejo Superior de Aeronáutica queda facultado, dentro de las normas anteriores, para proponer, por medio de su presidente, al Gobier-

no, la constitución de las Juntas o Patronatos que han de entender en la construcción y explotación de los aeropuertos de interés general en cada localidad de las designadas anteriormente o de las que las substituyan.

Al mes de estar constituido cada Patronato o Junta propondrá el reglamento especial con carácter provisional por que ha de regirse, y el Consejo Superior de Aeronáutica someterá a la aprobación del Gobierno el reglamento de generalidad, también con carácter provisional, de todas las Juntas locales de los aeropuertos de interés general.

Art. 15. Las Juntas o Patronatos de los aeropuertos de interés general señalados tendrán adscriptos a su jurisdicción, en la forma que se especifique en el reglamento, los aeródromos y aeropuertos establecidos en las zonas inmediatas.

#### Disposiciones transitorias

1.<sup>a</sup> Una vez constituida la Junta o Patronato del aeropuerto de Barcelona con arreglo al artículo 14 de este decreto-ley, se disolverá la Comisaría Regia para el mismo fin, recayendo en el Patronato todas las facultades que asigna a aquélla el Real decreto de 17 de mayo último, entendiéndose subrogadas al

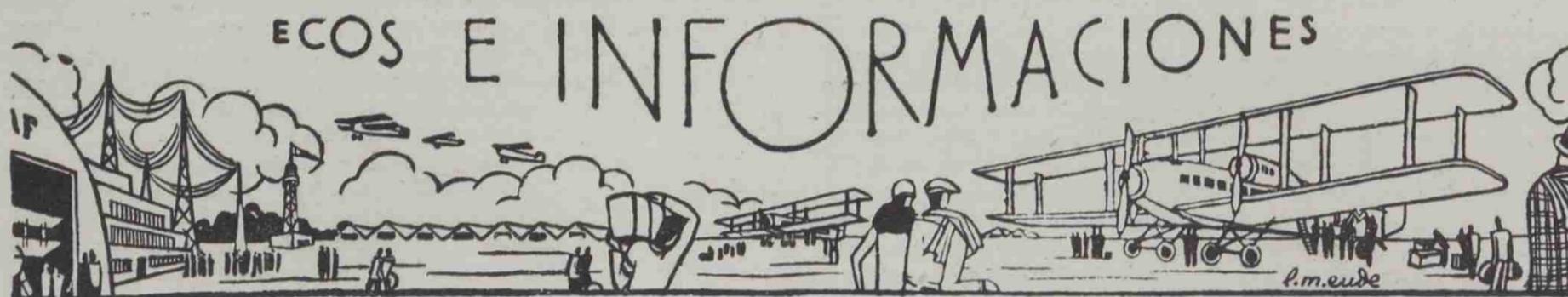
Patronato todas las acciones señaladas en esta última disposición como de la competencia de aquella Comisaría Regia.

2.<sup>a</sup> El aeropuerto de Sevilla de la Compañía Transaérea Española, a que se refiere el Real decreto de 12 de febrero del año corriente, quedará exceptuado de las disposiciones de este decreto-ley.

Cuando se declare caducada la concesión a la referida Compañía, dicho aeropuerto se regirá por las disposiciones que en aquel momento estén vigentes para los aeropuertos nacionales.

3.<sup>a</sup> Los aeropuertos y aeródromos, aun los eventuales o de fortuna, que existan actualmente en el territorio nacional y que no tengan el carácter exclusivamente militar o naval y no sean del Estado, se atenderán desde luego a las disposiciones generales de este decreto-ley, declarando su situación y quedando sometidos para el servicio público o particular que se convenga en cada caso mientras no se construyan los aeropuertos de interés general en la localidad.

Dado en Palacio a diecinueve de julio de mil novecientos veintisiete.—ALFQNSQ.—El presidente del Consejo de Ministros, Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.



## ESPAÑA

### Para el vuelo de los aviadores españoles alrededor del Mundo

El comandante Franco ha entregado al coronel Kindelán, jefe superior de Aeronáutica militar, la cantidad de 37.921 pesetas, producto de la suscripción hecha en la República Argentina entre españoles y naturales con destino al proyectado viaje aéreo alrededor del Mundo de nuestros aviadores.

Dicha cantidad, sumada a la recibida por el presidente del Consejo, general Primo de Rivera, con el mismo objeto, alcanza aproximadamente a 350.000 pesetas.

Los Sres. Franco, Ruiz de Alda y Gallarza continúan estudiando con toda minuciosidad las diversas etapas del grandioso viaje proyectado.

### La Compañía Transaérea Colón

Por Real orden de 16 de julio de la Presidencia del Consejo de Ministros, se ha nombrado al teniente coronel de Ingenieros D. Emilio Herrera Linares, delegado del Gobierno e interventor técnico del Estado cerca del Consejo de Administración de la Compañía Transaérea Española Colón—que es la de la línea de dirigibles Sevilla-Buenos Aires—, cargo dependiente del Consejo Superior de Aeronáutica.

### Una base aérea central en Galicia

Se encuentra en Madrid una Comisión de Monforte, presidida por el alcalde, Sr. Lacal.

Los comisionados han visitado a los ministros de la Gobernación y de la Guerra y al director general de Aeronáutica, de quienes gestionan el establecimiento en Monforte de una base aérea central de Galicia.

Los comisionados expresaron al duque de Tetuán y al coronel Kindelán su deseo de que dicha base aérea lleve el nombre de Loriga, que voló sobre los terrenos de referencia días antes de su trágica muerte.

### La Meteorología al servicio de la Aviación

El jefe del Servicio Meteorológico nacional ha sometido un proyecto de organización en lo relacionado con la Aeronáutica.

En dicho proyecto se proponen las reformas que el Servicio Meteorológico necesita respecto a las líneas aéreas. Quiérese estar en condiciones de dar a la Aeronáutica, tanto nacional como extranjera, toda la información posible.

Siendo las observaciones del Atlántico las más interesantes para la predicción del tiempo en España, por iniciarse en aquél las perturbaciones at-

mosféricas que en nuestra nación se sufren, se concede la máxima importancia a la confección del mapa de aquella zona.

El más importante, acaso, es que los receptores radiotelegráficos del Observatorio de Madrid consiguen ya recibir directamente las emisiones de Washington, que transmite diariamente, a las cinco de la mañana, los datos meteorológicos de América del Norte y del Centro. Anteriormente se recibían dichos datos, por retransmisión de la torre Eiffel, a las ocho y cuarenta. Gáñanse con esto tres horas y media, aparte el peligro a inexactitudes de una doble retransmisión.

Se han entablado gestiones, que van por buen camino, para recibir directamente de la estación de las islas Azores tres veces al día: dos por la mañana, la primera a la una, para la confección del mapa del Atlántico, y la otra a las siete, para la predicción de la mañana; y finalmente, una tercera por la tarde, a las seis, que servirá asimismo para predicción. También se recibirán las observaciones de la estación portuguesa de Funchal.

Figura en este proyecto la idea de recibir diariamente, por emisión de las estaciones radiotelegráficas de Colón-Bechar y el sur del Sahara, los datos meteorológicos de esta vasta zona.

Esta parte del proyecto, que tanta trascendencia tendría para las líneas aéreas Sevilla-Buenos Aires y Sevilla-Larache, será ampliada con la instalación de un observatorio en cada una de las islas Canarias y dos en la costa occidental de Africa, todos ellos a base de aportación voluntaria, por lo que resultarán gratis para el Estado. Se pedirá también a Portugal la instalación de otro observatorio en las islas de Cabo Verde.

Por lo que particularmente afecta a la línea de reciente creación Madrid-Lisboa-Sevilla, que solicitó el servicio de protección meteorológico, se ha llegado ya a un acuerdo con el jefe del Servicio Meteorológico portugués para que la estación de Alberca transmita sus observaciones. En España proporcionarán datos las estaciones de Talavera, Valencia de Alcántara y Cáceres, y en el trayecto Lisboa-Sevilla se designarán otras con el mismo objeto.

Finalmente se pide que se establezca comunicación telefónica directamente con los aeródromos de Cuatro Vientos y Getafe.

### Proyecto de un „raid“ Sevilla-Nueva York-Habana-Madrid

El piloto civil D. José María Espinosa tiene en proyecto un viaje aéreo de España a América y regreso, en tres etapas: Sevilla-Nueva York, Nueva York-Habana y Habana-Madrid.

En la primera etapa, de unos 6.000 kilómetros, seguirá, si llega a efectuarse el raid, la ruta de las islas Azores y extremo sudoeste de Nueva Escocia. El viento suele ser desde las Azores contrario a la dirección en que marchará el aeroplano. El vuelo de Lindbergh fué de 5.800 kilómetros.

La última etapa, de 7.700 kilómetros, es la más larga. El avión pasará por las islas Bermudas y las Azores. El piloto citado, afecto a la línea Madrid-Lisboa, atravesará el Atlántico solo en un avión terrestre y monomotor. Usará un motor de enfriamiento por aire.

El Sr. Espinosa piensa llevar entre los aparatos de navegación un derivómetro, por él proyectado y estudiado. No estaba satisfecho de los medios de que dispone un aviador que atraviesa solo el Atlántico para apreciar y desvirtuar las derivas que ocasionen los vientos de costado.

Para el vuelo Habana-Madrid el piloto tendrá que estar en el aire cuarenta y ocho o cuarenta y nueve horas.

El 25 del mes pasado el Sr. Espinosa visitó al general Primo de Rivera para exponerle su proyecto. El jefe del Gobierno no ha decidido aún acerca de la aprobación del proyecto; pero se espera que, evacuados ya varios informes, decida acerca del asunto dentro de poco. El autor del proyecto ha pedido al Gobierno que le ayude el Estado con 180.000 pesetas.

El Sr. Espinosa, si se autoriza el proyecto, quiere emprender el vuelo hacia el 15 de septiembre. Antes realizará pruebas en unos aparatos del tipo del que va a utilizar, pues el avión en que desea atravesar el Atlántico no le podrá entregar la Casa constructora hasta la primera decena de septiembre. Días antes del vuelo probará ya el aeroplano, volando durante muchas horas.

El teniente coronel Herrera aludió en reciente interviú a este proyecto, sin especificar en qué consistía. Tuvo elogios para el valor y conocimientos del piloto, que ya tenía muy adelantado el estudio del *raid*. Dijo además que esperaba que el Gobierno ayude a la empresa.

A última hora nos informan que el Consejo Superior de Aeronáutica ha desestimado la solicitud del Sr. Espinosa, en la que demandaba un auxilio económico para realizar su proyecto.

#### **Pelletier d'Oisy vendrá en agosto**

Para la primera decena del próximo agosto se espera en Madrid al famoso "as" de la Aviación francesa, Pelletier d'Oisy, conocido por todos con el nombre familiar de "Pivolo".

#### **Un vuelo de Madrid a París**

Durante cuatro días ha permanecido en Madrid el conocido aviador francés capitán Arrachard. Llegó al aeródromo de Cuatro Vientos el día 25, procedente de París, después de haber cubierto en un solo vuelo la distancia París-Toulouse-Madrid.

Arrachard, que hizo el viaje con fines puramente turísticos, ha sido agasajado por nuestros aviadores durante su estancia entre ellos. El Aero Club le obsequió con una comida, a la que asistieron, entre otros aviadores, el vicepresidente de aquella entidad, vizconde de Priego, y el capitán Ruiz de Alda.

El día 26 visitó el Consejo Superior de Aeronáutica, cuyo vicepresidente, general Soriano, le invitó a cenar. El capitán Arrachard correspondió con una cena en el Ritz el día 27 a esta atención.

Visitó también las fábricas españolas de construcción de aeroplanos de Getafe y Carabanchel, de la cual visita quedó muy complacido.

El día 28, a las seis de la mañana, salió del aeródromo de Getafe con dirección a Le Bourget (París), adonde llegó, después de haber cubierto los 1.180 kilómetros que separan estos dos puntos, en cinco horas, treinta minutos, en un solo vuelo.

#### **Un plan de nuevas líneas aéreas**

La Secretaría del Consejo Superior de Aeronáutica, que está compuesta por un secretario y un vicesecretario con título aeronáutico, y un técnico por cada una de las especialidades aéreas militar, naval y civil, tiene en estudio y a punto de terminar un extenso plan de las principales líneas que han de enlazar los aeropuertos marítimos y terrestres en que terminen las líneas aéreas internacionales que se establezcan posteriormente para el enlace con los demás países.

Una vez ultimado este plan por la Secretaría pasará a estudio del pleno del Consejo, quien introducirá las modificaciones que crea pertinentes y lo someterá a la aprobación del Gobierno.

Se espera que este proyecto no quedará ultimado antes de octubre.

#### **Un hidroavión „Scherk“ da la vuelta a España**

El capitán de la Aviación militar francesa, M. Challes, acompañado por el capitán Baradez, piloteando un hidroavión "Scherk núm. 17, H. M. T.", salió de París el día 16 de junio, a las seis de la mañana, amarrando en el puerto de La Coruña, a las seis y veinte de la tarde.

Desde París, el capitán Challes se dirigió a El Havre, pasó sobre Brest, y por Estaca de Vares entró en La Coruña.

Hizo la travesía volando bajo, para no despistarse, pues desde El Havre los horizontes se le presentaron cubiertos y amenazando mal tiempo. Debido a ello la travesía duró más de lo esperado.

# 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:**  
MEAUITE (Somme)

Desde este punto se dirigió a Lisboa, desde donde siguiendo la costa portuguesa, entró de nuevo en España. Siempre por la costa, siguió su ruta, pasando por Sevilla, Málaga, Alicante y Barcelona, regresando a Francia desde esta última ciudad.

### Los proyectos del teniente coronel Herrera

Hablando respecto a su proyectado viaje de circunnavegación en dirigible, el teniente coronel Herrera ha hecho las siguientes declaraciones

"No he abandonado mi proyecto de dar la vuelta al Mundo en dirigible. Actualmente, el Observatorio Meteorológico me está haciendo un detallado estudio de un posible recorrido, con regímenes de vientos, condiciones atmosféricas, etc. Así, pues, si Dios quiere, tan pronto como se me construya el dirigible, emprenderé ese ansiado viaje, que es una de las mayores ilusiones de mi vida."

El año venidero señalará, pues, una época en la Aeronáutica española y en la historia mundial de la navegación aérea. Las dos primeras autoridades reconocidas en la ciencia aerodinámica colaboran en la magna empresa: el doctor Eckener dirige en Friedrichshafen la construcción de la aeronave, mientras en España su admirado colega prepara y dispone todos los detalles técnicos de la expedición, que hace algún tiempo fué bautizada con el nombre Sevilla - Sevilla. En febrero próximo estará dispuesto el dirigible.

Este proyecto será llevado a cabo cuando los talleres Zeppelin, de Friedrichshafen, entreguen el dirigible destinado a este viaje, cuyo plano, como se sabe, ha sido estudiado por el doctor Eckener.

## ESTADOS UNIDOS

### El segundo „raid“ San Francisco-Honolulu ha fracasado por poco

El piloto civil Ernest Smith, acompañado del navegador Emery Bronte, salió de San Francisco el 14 de julio, a las diez horas, treinta y nueve minutos (hora de Greenwich), para intentar el *raid* sin escala San Francisco-Honolulu (Islas Hawái), realizado por primera vez, quince días antes, por Maitland y Hgenberger. La distancia que se había de recorrer era de 3.790 kilómetros.

Siete horas después de emprendido el vuelo, Smith anunció por T. S. H. que se hallaba a 630 millas del punto de salida, pero que volaba por encima de una capa de niebla. Pero el 15 de julio, a las siete y cuarenta y cinco (hora de las islas Hawái), la estación de T. S. H. de Honolulu capturó un mensaje de Smith, que decía: "Vamos a descender sobre el mar. Tenemos una barca neumática, pero envíen socorro con urgencia."

Contrariados por la espesa niebla, que les desvió varias veces de su buen camino, los aviadores agotaron prematuramente su provisión de gasolina. Obligados a aterrizar, cuando se encontraban a 500 millas de Honolulu, Smith y su compañero aterrizaron en un bosque de Kaiwe, en la isla de Molotay, del archipiélago de Hawái, a 120 kilómetros de la meta. El aparato quedó destruido, pero los dos aviadores resultaron ilesos.

Una vez más, la telegrafía sin hilos ha demostrado la utilidad de su concurso, que permitió a los aviadores el pedir socorro a los navíos y estaciones terrestres con los cuales estaba en comunicación.

## FRANCIA

### El presupuesto de Aeronáutica para 1928

Los créditos pedidos por el Gobierno para la Aeronáutica civil se elevan a 195 millones aproximadamente, contra un poco menos de 170 millones que fueron concedidos para el ejercicio de 1927. El aumento es, pues, de unos 25 millones y medio.

Los capítulos en donde el aumento es más importante son: *Primas y subvenciones a las Empresas de Navegación aérea*: más de 91 millones pedidos, con un aumento de 12.600.000 francos. *Protección meteorológica de la navegación aérea militar*: cerca de un millón y medio pedido para este capítulo, que se abre por primera vez. *Maquinaria industrial*: cinco millones pedidos. *Instalaciones del Servicio técnico e industrial de la Aeronáutica*: más de seis millones pedidos, contra 3.130.000 francos.

Hemos de añadir que para la Aeronáutica marítima, los créditos pedidos ascienden a 2.500 millones, con un aumento de 760 millones aproximadamente, figurando el capítulo 59, *Aeronáutica marítima, Conservación*, con 113 millones, acusando un aumento de cerca de 48 millones y medio. El capítulo 60, *Aeronáutica marítima, Nuevos trabajos*, engloba 96 millones y medio, con aumento de más de 61 millones.



Levine y el piloto Drouhin, que intentaron el vuelo París-Nueva York en el "Mis Columbia" Fot. Vidal

### Homologación de „records“

La Comisión Deportiva del Aero-Club de Francia ha homologado, con fecha 7 de julio, con 868 kilómetros, el recorrido de distancia en línea recta con avión ligero, de la tercera categoría (monoplaza, con peso de 200 a 350 kilogramos, establecido por Thoret, con avión "Caudron 109", motor "Salmson" 40 CV., el 18 de mayo de 1927. Este *record* se ha llevado a cabo en el viaje Le Bourget-Tempelhof (Berlín).

En su sesión anterior, pronunció la Comisión las homologaciones siguientes:

1.º *Record de altura para aviones ligeros*, de la tercera categoría.—Peso del avión vacío, comprendido entre 200 y 350 kilogramos, establecido por el piloto M. Albert, en Orly, con 5.535 metros; en avioneta "Albert T. E. I.", motor "Salmson" 40 CV.

2.º *Record de velocidad en 100 kilómetros, para aviones ligeros*, de tercera categoría.—(Peso del avión vacío, comprendido entre 200 y 350 kilogramos) establecido el 19 de junio por M. Magnard (los mismos aparato y motor que los citados): 151,821 kilómetros.

3.º *Resultados del rallye aéreo de París-Vincennes*, de los días 5 y 6 de junio:

Primer premio, 60.000 francos: a la Compañía Air Union, por la hazaña del piloto Delage.

Segundo premio, 30.000 francos: a M. Girier.

Tercer premio, 10.000 francos: a la Sociedad General de Transportes Aéreos Farman, por la hazaña del piloto Salmon.

4.º *Resultados del concurso del Bidón de cinco litros*, disputado durante el mitin:

Primer premio, 5.000 francos: a la Casa Caudron, por la proeza de M. Delmotte, ganador de la categoría biplaza.

Primer premio, 5.000 francos: a M. Albert, por la proeza de M. Descamps, ganador de la categoría monopla.

5.º *Challenge Delagrangé*.—Premio de 1927, consistente en un objeto de arte, para la Casa Hanriot, por la proeza de M. Magnard.

**Un „rallye“ aéreo nacional el 11 de septiembre de 1927**

El Aero Club de Auvergne organiza, en colaboración con el Aero Club de Francia, para el 11 de septiembre, un gran rallye aéreo, que permitirá a los pilotos franceses entre sus aeródromos de salida y Clermont-Ferrand, recorridos de distancia. La clasificación se hará teniendo en cuenta el número de pasajeros transportados y la potencia motriz utilizada.

Las salidas se darán de diferentes aeródromos, y cada concurrente dispondrá de seis horas para efectuar el rallye.

El itinerario es facultativo. La clasificación será hecha con arreglo a

$$L^2$$

la fórmula  $\frac{W}{L}$ . *L* es la distancia,

$$W$$

expresada en kilómetros; *W*, la potencia por persona a bordo. Una bonificación especial de 22 por 100 será concedida a los aparatos anfibios. El rallye está dotado de 25.000 francos de premios, que se distribuirán entre los que se clasifiquen los once primeros. El primero ganará un premio de 10.000 francos.

**HOLANDA**

**La participación del Estado en la Aviación comercial**

La Aeronáutica comercial ha adquirido un desarrollo que nadie había sospechado. Hay un punto, sin embargo, respecto al cual las esperanzas que se concibieron no han llegado a realizarse. Es éste el del rendimiento de las Empresas de transporte aéreo. Por esto, la Compañía holandesa K. L. M. se ha visto obligada a acudir sin cesar al Gobierno. Sin embargo, la explotación de los transportes aéreos es cada año más favorable. El precio de coste por tonelada-kilómetro ha bajado de 4,74 florines en 1922, a 1,35 florines en 1926.

Pero hay todavía que esforzarse en disminuir aún el precio de coste y en aumentar los ingresos.

Si las esperanzas de la K. L. M. se realizan, deberá aún poder beneficiar de subvenciones gubernamentales durante siete años, pasados los cuales se estima que el rendimiento será suficiente.

El Gobierno no ha vacilado en proponer la subvención pedida, porque estima que en ello va el interés del país.

El subsidio propuesto es de 2.800.000 florines por siete años; será más elevado durante los primeros años, para disminuir después, porque se cree que las pérdidas serán más elevadas al principio.

El Estado se compromete además a tomar 500 acciones de 1.000 florines, comprometiéndose la Compañía a aumentar su capital por una suma igual, de 500.000 florines, que deberá ser suscrita por particulares dentro de un plazo determinado.

Si la Compañía no cumple esta condición, el Convenio será anulado.

La elección de las líneas aéreas que se han de explotar se hará de acuerdo con el Estado.

**INGLATERRA**

**Las comunicaciones radiotelegráficas**

El servicio de comunicaciones radiotelegráficas puesto en servicio en Inglaterra, por vía de ensayo, entre los aviones en vuelo provistos de estación de T. S. H. y las estaciones terrestres en servicio en las líneas aéreas, es el siguiente:

El primer llamamiento hecho por un avión a una estación terrestre es transmitido por medio de *ondas continuas moduladas*.

Tan pronto como queda establecida la comunicación, se continúa la transmisión normal por medio de *ondas continuas puras* entre el avión y la estación terrestre.

Las estaciones terrestres hacen constantemente uso de *ondas continuas puras*, cualquiera que sea la naturaleza de sus comunicaciones con los aviones, ya sea la respuesta a un primer llamamiento o la transmisión de una primera llamada o mensaje.

**Una escuadrilla de supermarinos „Napier“ dispuesta a salir para Australia**

El Air Ministry ha decidido hacer efectuar un viaje de 25.000 millas a seis hidroaviones supermarinos "Napier", tipo "Southampton", enteramente metálicos, de reconocimiento, contruidos por la Aeronáutica militar inglesa, provistos de dos motores "Napier-Lyon". La salida tendrá lugar de Felixtown, en octubre, y el camino que seguirán pasará por Francia, a través del Mediterráneo, el Canal de Suez, de donde seguirán para las Indias, encima de las que se realizará un circuito con el objeto de llevar a cabo varias demostraciones de diversos puntos. Seguirán después por Singapor a las Indias Neerlandesas y Australia. Estos hidroaviones darán la vuelta completa a Australia, y volverán a Singapor, donde quedarán en permanencia afectos a la nueva gran base aérea que allí se organiza, al mismo tiempo que la base naval.

**ITALIA**

**Creación de una línea Roma-Viena**

En breve funcionará una línea aérea entre Roma y Viena, que será como una prolongación de la línea Viena-Venecia. El recorrido hasta Roma será efectuado, según las condiciones meteorológicas, por Florencia o por Ancona. El Estado concede a la Sociedad Transadriática el alojamiento gratuito de aparatos en el aeródromo de Roma-Centocelle, de la línea Roma-Viena, y contribuye con una suma de 20.000 libras por mes para los gastos de infraestructura. Esta subvención será otorgada hasta llegar a la suma total de 3.672.000 libras. El número de viajes que en tiempo determinado se hayan de efectuar se determinarán por convenio entre la Sociedad y el Estado.

**NORUEGA**

**La navegación aérea**

La Sociedad noruega Det Norske Luftfart selskap A. B. acaba de fundarse definitivamente, bajo la dirección de M. Arnold Raestad, antiguo ministro, para la explotación de líneas aéreas en el Reino.

La primera de las líneas, la de Oslo-Stettin, será abierta durante el verano actual con aparatos del mismo modelo que los empleados por el explorador Amundsen en su *raid* de 1925. Los viajes serán diarios, de ida y vuelta.

**Daniel Guggenheim  
School of Aeronautics**  
  
**Cursos de Ingeniería  
Aeronáutica y de  
Aviación Industrial**  
  
**También para graduados**  
  
**Pedir catálogo al Dean of  
the College of Engineering**  
  
**New York University,  
University Heights,  
New York City, E. U. A.**

## POLONIA

**Fusión de tres Compañías de navegación aérea polonesas**

La Polska Linja Lotnieza (Aerolot), de Varsovia; la Aero, de Posen; y una nueva Compañía de Kattowice, se han fusionado para formar una nueva Sociedad, con el nombre de Unión Aérea Polonesa. Dispone de un capital relativamente importante, y ha entrado en relación con la Deutsche Lufthansa para la creación de una línea aérea con Berlín.

Esta fusión tendrá la ventaja de poder disminuir considerablemente los gastos de explotación y principalmente de representación de estas tres Compañías en Polonia y en el extranjero.

## SUECIA

**Subvenciones a la Aero-Transport**

1.º Para la línea Malmö - Copenhague - Hamburgo - Brema - Amsterdam, del 19 de abril de 1926 al 9 de octubre, en colaboración con la Lufthansa, a razón de tres viajes ida y vuelta por semana, subvencionados con 2,10 coronas, o sea, en total, 274.035,21 coronas.

2.º Para la línea Estokolmo-Helsingfors, del 1.º de junio al 30 de septiembre, a medias con la Aero O/Y finlandesa, a razón de tres viajes ida y vuelta por semana. Subvención, 1,50 coronas por kilómetro, o sea, en total, 64.179,75 coronas.

3.º Para la línea Gothemburgo-Copenhague-Malmö, del 1.º de julio al 31 de agosto, como ensayo. Subvención, 1,50 coronas, con un total de 41.745,60 coronas.

**Propaganda para la defensa antiaérea de Estokolmo**

Se ha organizado una jornada de propaganda por la Sociedad para la Defensa Antiaérea de Estokolmo, bajo la presidencia de honor del príncipe real, con el objeto de desarrollar el interés de la población, en lo que se refiere a las medidas necesarias que se han de adoptar en caso de peligro aéreo. Una escuadrilla militar de aviones ha ejecutado por tres veces, por la mañana, durante el mediodía y por la tarde, una serie de ataques encima de uno de los paseos céntricos de la ciudad, en los que las bombas estaban representadas por globos de papel prensado. Durante todo el día, en presencia del público, se han efectuado demostraciones con el material antiaéreo (cañones y ametralladoras), servido con personal instruido por la Sociedad; con material de protección contra los gases; con material sanitario para los atacados por los gases; y con el servicio de transportes de ambulancias.



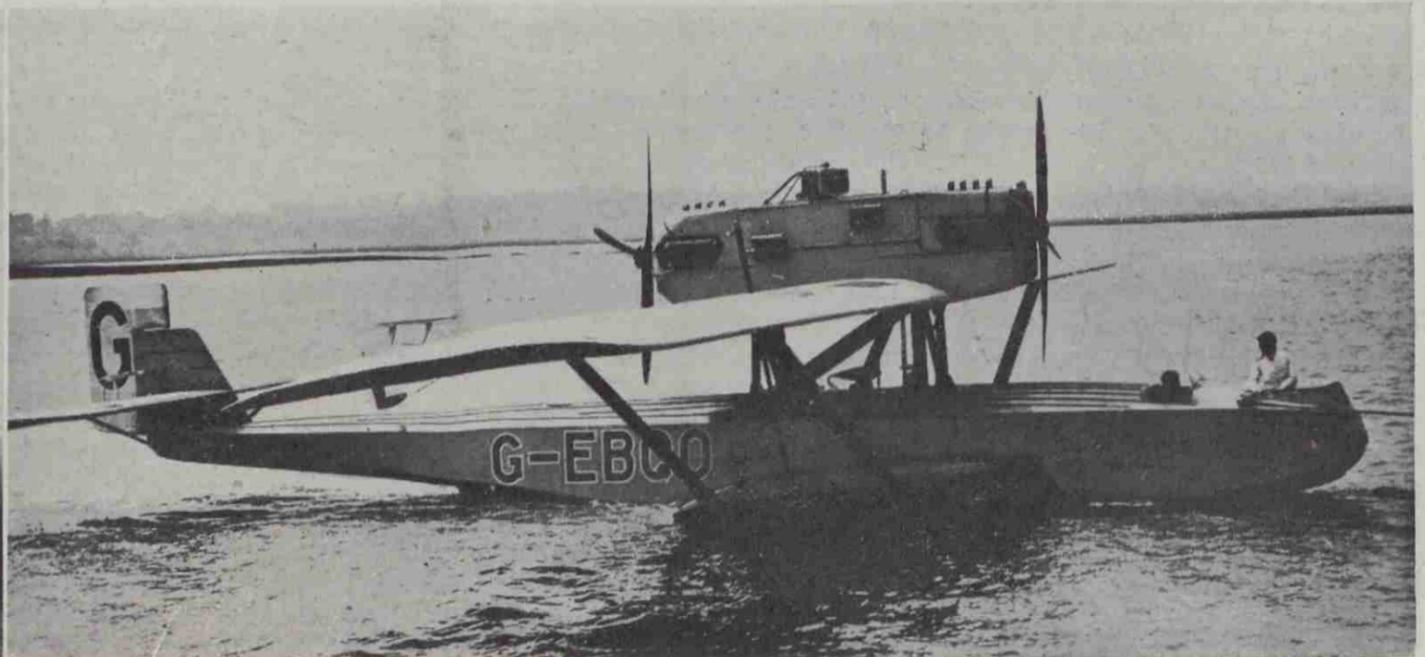
La Sra. Staimisch, de ochenta y siete años, que detenta el *record* de edad de los viajeros en avión

## RUSIA

**Una línea aérea Leningrado-Reval**

La Deruluft proyecta la creación de una línea aérea que pasará por Leningrado, Reval, Riga, Koenigsberg y Berlín. Tiene el propósito de abrir la línea Leningrado-Reval a partir del próximo mes de agosto, si para ello recibe la autorización y una subvención del Goubispolkom de Leningrado.

Los aviones saldrán de Leningrado por la mañana, sobre las cinco, para llegar a Reval dos horas después. Una hora más tarde saldrá de este último punto un avión para llegar a Riga sobre las diez, a Koenigsberg a las dieciséis y a Berlín a las diecinueve. El trayecto Leningrado-Berlín será efectuado en catorce horas aproximadamente, incluyendo el tiempo de parada en las escalas.



El piloto inglés, capitán Courtney, y el hidroavión con el cual intentará el vuelo directo de Inglaterra a Nueva York

Fot. Vidal