

El Congreso de aviadores transoceánicos

Por FRANCISCO IGLESIAS

EL día 22 del pasado mes de mayo se inauguró con toda solemnidad en el Palacio Ruspoli, de Roma, el primer Congreso de aviadores transoceánicos, al que tuvimos el honor de asistir.

La reunión fué provocada por el Real Aero Club de Italia, que consideró de gran interés escuchar la opinión que los problemas inherentes a la navegación aérea sobre los océanos merecían a los hombres que hemos estudiado y realizado alguna de las grandes rutas entre los continentes, y más concretamente entre Europa y América.

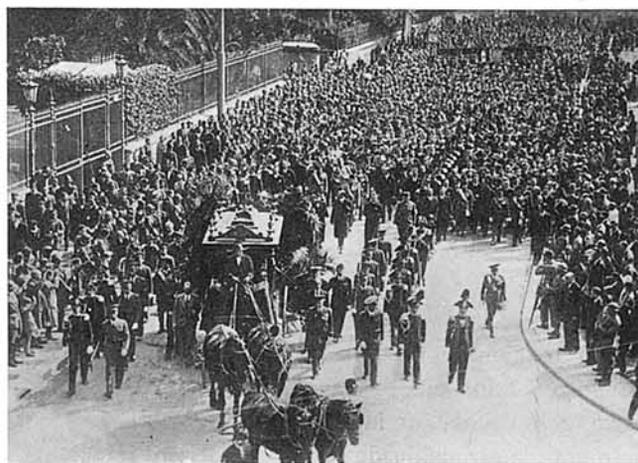
La notoria originalidad de un tal Congreso, que nos ofrecía ante todo la ocasión — por muchos deseada — de conocernos mutuamente y cambiar impresiones sobre los pasados y los futuros vuelos, hacía presumir que sería grande el número de los que acudiesen a la invitación de los italianos, que fué hecha además con todos los honores y con la más exquisita cordialidad. Confesemos, por otra parte, que no pensamos ni había por qué pensar en que este Congreso pudiera tener, ni transcendentales consecuencias ni segundas intenciones, ya que el llamamiento se hacía a título personal, y, por tanto, las opiniones o juicios que sobre cuestiones técnicas se emitiesen — únicas que debían plantearse —, no supondrían programas de Gobierno predeterminados, ni aun siquiera aspiraciones colectivas de este o aquel país, o de tal o cual Empresa. Bien pronto comprobamos, en efecto, que la mayoría de los aviadores transoceánicos se habían hecho estas mismas reflexiones, y acudían sin reservas de ningún género — procedentes de los más lejanos lugares de la tierra — a reunirse bajo el cielo de Roma y el signo alegre de la camaradería.

Así, con este espíritu de fraternidad, nos dispusimos a aportar nuestros conocimientos técnicos a los problemas que la navegación transatlántica plantea, huyendo de sacar a relucir temas de índole política — política internacional —, que por no tener una representación de Gobierno no estábamos autorizados a tratar. ¿Pensábamos, en realidad, todos de esta manera? Imparcialmente hemos de declarar que pronto apreciamos en la delegación italiana, personificada en el general Italo Balbo, un afán de dar a las sesiones del Congreso vuelos insospechados, y de obtener conclusiones que — a nuestro juicio — se salían del cuadro de las atribuciones que nos habíamos marcado la mayoría. Era en verdad muy difícil que el general Balbo pudiese sustraerse a su doble condición de transvolador del Océano — en un raid soberbio de concepción y de realización — y ministro del Aire del Gobierno de

Italia, y supiese en todo momento olvidar su condición de ministro, para dejar sólo paso al aviador. Justifiquemos, sin embargo, sus propósitos por un hondo afán nacionalista perfectamente explicable.

Sus aspiraciones se hicieron patentes en la sesión de clausura del Congreso, comenzada a media noche, para dar lectura de las conclusiones acordadas por las dos Comisiones que estudiaron por separado el problema del Atlántico Norte y del Sur. (El Pacífico se abandonó por falta de aviadores que se interesasen por este Océano.) Balbo, en unión del alemán Von Gronau, presentó al Congreso una proposición en la que pedía que éste votase la declaración del libre tráfico sobre los Océanos, es decir, la internalización de las islas atlánticas para la navegación aérea.

Es indudable que, como aviadores, debíamos estar de acuerdo con tan importante proposición, y precisamente



ROMA.—Entierro de los aviadores húngaros que perecieron en un accidente, cuando acudían a tomar parte en el Congreso de aviadores transoceánicos.

en la reunión anterior, nuestro compañero Ruiz de Alda, había presentado un voto particular en el que se pedía la convocatoria de un nuevo Congreso de *representantes de los Gobiernos de todos los países interesados*, que estudiaran tan importante problema. Pero juzgamos que tal declaración se salía del carácter del presente Congreso, como asimismo lo interpretaron los delegados franceses, especialmente Costes y Lotti, que pusieron bien de relieve el marcado carácter político de la proposición. Nosotros no podíamos olvidar lo que significaba para España sumarse a la propuesta del Sr. Balbo, estando en posesión

de las Islas Canarias, sin contar con una previa autorización para tratar tan seria cuestión.

No era, pues, disparatado ese «ideal aviatorio», como lo definió el ministro italiano, sino que lo encontramos fuera de lugar, y comprendimos que era harto delicado para nosotros contribuir — sin esa previa consulta a que aludimos — a un propósito que, siendo desinteresado para un país que posea archipiélagos atlánticos, podía no serlo para Italia, falta de tales apoyos marítimos y deseosa de acudir a la América del Sur sin contar con España, como lo prueba el estudio de la línea Roma-Brasil, presentado por los aviadores italianos al Congreso en la segunda reunión.

Y se nos aparecía aún con más claridad el objeto de tal proposición, al recordar las declaraciones que en orden al establecimiento de estas líneas comerciales hacia América del Sur había hecho Mermoz, el magnífico jefe-piloto de la Compañía francesa Aero Postal, que por el enorme esfuerzo desarrollado para la unión aérea Europa-América, desde hace varios años, aspira a una lógica supremacía.

Nuestra oposición — y hablamos de ella porque se ha hecho ya demasiado pública para que tratemos de ocultarla — fué, pues, clara y terminante, como lo fué la de la delegación francesa, aunque ésta se limitó a abstenerse en una votación que, como todas, daba al general Balbo el triunfo, ya que para ello contaba con los veintitantos votos de sus pilotos, que hace comprender bien lo impropio de las votaciones en todas aquellas propuestas que no fueran de puro carácter técnico.

* * *

Digamos ahora algo de cómo se desarrolló el Congreso y de cuáles fueron los principales acuerdos tomados.

He aquí primeramente la lista de los aviadores que acudieron a Roma, por el orden cronológico en los vuelos transoceánicos realizados:

Comandante H. C. Richardson, que en el N. C. 3 realizó (1919) la travesía de Trepassy-Bay a Horta (uno de los tres hidros que en dicho año intentaron la travesía atlántica).

Sir Arthur W. Brown, primero que en unión de Alcock realizó el vuelo, sin escala, de San Juan de Terranova a Irlanda (junio de 1919).

Almirante Gago Coutinho, que, como todos recordarán, realizó en 1922, con el malogrado Sacadura Cabral, la primera travesía del Atlántico del Sur con un material poco adecuado, venciendo merced a una tenacidad admirable y a sus conocimientos científicos sobre navegación aérea, que constituyen aún los verdaderos fundamentos de ésta.

Julio Ruiz de Alda, navegante del «Plus Ultra», que con Franco, Durán y Rada efectuó la primera travesía del

Atlántico por aviadores españoles en 1926 y a la que no es necesario añadir elogios. Lamentemos sinceramente la ausencia del comandante Franco en este Congreso, respetando las razones que le decidieron a no asistir a él.

Joao Ribeiro de Barros, que con el capitán *Newton Braga*, también concurrente al Congreso, realizó en el «Jahu» la travesía de Cabo Verde, Fernando Noronha y Natal en el año 1927.

Comandante Gouveia, que en el hidroavión «Argos», pilotado por Sarmento de Beires, fué de Bolama a Natal, pasando por Noronha, en marzo del mismo año.

Albert Francés Hegenberger, que salvó el Océano Pacífico en junio de 1927, desde California a Honolulu.

George Haldeman, que también en 1927 emprendió, en unión de Ruth Elder, el vuelo de Roosevelt-Field a Europa, descendiendo en alta mar después de un recorrido de más de 4.000 kilómetros.

Herman Koehl, que en el famoso «Bremen» realizó la primera travesía del Atlántico Norte, sin escala, de Este a Oeste, desde Irlanda a Terranova.

Dieudonné Costes, que en octubre de este mismo año llevó a cabo con Le Brix la primera travesía del Atlántico Sur, sin escala, y que en septiembre de 1930 realizó con *Maurice Bellonte*, que también asiste al Congreso, el famoso vuelo París-Nueva York, único efectuado en el sentido Este-Oeste sin escala, entre ambas capitales.

Arturo Ferrarín, el magnífico piloto italiano, que en julio de 1928 realiza con el infortunado Carlo del Prete el primer vuelo directo Europa-América del Sur, recorriendo más de 7.000 kilómetros desde Roma a Natal.

Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias. Primer vuelo directo España-América del Sur en marzo de 1929, desde Sevilla a Bahía (Brasil).

Jean Assolant, que con *Armand Lotti*, también participante en el Congreso, y René Lefèvre, realizaron en junio de este mismo año la travesía del Atlántico Norte, aterrizando en Comillas (Santander).

Capitán Challe y coronel Larre Borges, que también en 1929 salvan el Atlántico Sur desde Sevilla a las proximidades de Natal (Brasil).

Jean Mermoz, Dabry y Gimié, que llevan a cabo en 1930 el primer servicio aeropostal transatlántico, desde San Luis de Senegal a Natal y regreso.

El capitán J. P. Saul, compañero del gran Kingsford Smith, que en junio de este año va de Irlanda a Terranova, en una de las etapas de su vuelta al mundo.

Wolfgang Von Gronau y Edward Zimmer, que en agosto también de 1930 realizan el viaje de Warnumünde a Nueva York, con escalas en Islandia, Groenlandia y Labrador.

General Italo Balbo, que al frente de una escuadrilla de 14 aparatos realiza en enero de 1931 el primer vuelo transatlántico en formación, llegando 12 de ellos hasta Río Janeiro. Este vuelo constituyó la más audaz demostra-

ción de las posibilidades de la aviación italiana y fué unánimemente admirado. Los oficiales italianos que componían dicha escuadrilla, todos participantes del Congreso, son:

S. E. Valle, Longo, Cagna, Biseo, Bonini, Caló Carducci, Moretti, Vercelloni, Cannistracci, Agnesi, Napoli, Draghelli, Leone, Marini, Miglia, Donatelli, Ratti, Questa y Teucci.

Giacomo Brenta, que en el Do. X realizó el vuelo de Lisboa a Natal.

Harold Gatty, el formidable compañero de Post, que en junio de este año realizan la más rápida vuelta al mundo llevada a cabo en vuelo, cruzando el Pacífico y el Atlántico con admirable precisión.

George Endresz y Bittay, que en junio van de Harbor Grace a Budapest. Un desgraciado accidente causó la muerte a estos dos camaradas en el preciso momento de su llegada a Roma, para asistir al Congreso que iba a celebrarse.

Ya hemos dicho que las sesiones tuvieron lugar en el Palacio Rúsoli, magníficamente decorado y perfectamente acondicionado para este fin. Seis intérpretes, que poseían el don de reproducir con una asombrosa fidelidad los discursos en cualquier idioma, sin tomar apenas notas taquigráficas, facilitaban extraordinariamente la labor de los congresistas.

Después de unas palabras de salutación del duque de la Victoria, presidente del Real Aero Club de Italia, se levantó Sir Arthur Brown, el más antiguo de los aviadores transoceánicos, para ofrecer la Presidencia «en nombre de todos» al general Balbo, con alguna sorpresa por nuestra parte, pues no se nos había consultado, y, desde

luego, nuestra opinión hubiera sido que el Congreso fuera presidido, o por el más antiguo, o el de mayor edad; juzgamos que la elección no era muy acertada, ya que — como ha dicho muy bien el Sr. Ruiz Ferry en un justo comentario a este Congreso, y como ya antes hemos hecho notar — «aunque el Sr. Balbo tenía perfecto derecho para ello, el hecho de ser ministro del Aire de uno de los países representados, le colocaba en situación privilegiada, que forzosamente había de coaccionar, en cierto modo, a los demás aviadores, particularmente a los europeos que iban *a cuerpo limpio*». Callamos, sin embargo, y escuchamos las palabras de agradecimiento con que el Sr. Balbo correspondía al nombramiento, que él atribuía, en justicia, a ser el «único ministro del Aire que había sobrevolado el Océano.»

A continuación propuso para secretario al teniente coronel Brenta, piloto del Do. X, y el nombramiento de un vicepresidente por cada uno de los países allí representados. Elegimos nosotros a Ruiz de Alda, a quien correspondió presidir la sesión de esa misma tarde, ya que se seguía el orden cronológico de las travesías efectuadas y había terminado la sesión de la mañana bajo la Presidencia del almirante Coutinho. Durante esta sesión, y en ausencia del general Balbo, pedimos Ruiz de Alda y yo al Congreso hiciese una declaración concreta de los temas que se iban a tratar, y recomendamos que, dado el escaso número de sesiones que figuraban en el programa, se aprovecharan para deducir conclusiones técnicas que podrían elevarse luego a los respectivos Gobiernos por si las juzgaban dignas de interés. Pero el orden del día fijaba sólo la lectura de varios rapports, presentados por algunos transoceánicos al Secretariado del Congreso con

anterioridad, que se referían exclusivamente a determinados vuelos efectuados y que se habían repartido ya a todos debidamente impresos. Esta lectura o disertación sobre raids pasados, nos pareció poco en armonía con el escaso tiempo de que disponíamos, aunque nos dió ocasión de admirar la simpatía y competencia de Gatty, que expresó su opinión de que la ruta Islandia-Groenlandia era siempre posible; el desenvuelto escepticismo de Assolant, juzgando su viaje de «manifestación deportiva», y la serena confianza de Hermann Koehl, el piloto de la penosa y lenta marcha de Este a Oeste, haciendo atinadas observaciones sobre las posibilidades de una línea comercial a través del Atlántico del Norte.

A punto se estuvo de hacer constar, sin más, por tales opiniones, que el Congreso juzgaba posible el tráfico regular sobre este Océano. Por ello, y en la reunión



Los congresistas, entre los que figuran nuestros compatriotas Ruiz de Alda, Jiménez e Iglesias, yendo a depositar coronas y ramos de flores en la tumba del soldado desconocido.

presidida por Ruiz de Alda, nos levantamos para plantear de nuevo el tema de cuál iba a ser el criterio a seguir. En todo caso, y puesto que se iba a admitir como realizable la ruta Islandia-Groenlandia, era menester estudiar las otras, especialmente la de Azores-Bermudas, en relación con la cual es sumamente ventajosa nuestra situación, como lo probaba un serio trabajo que, con el título de «Papel de España en las rutas aéreas del Atlántico», acabábamos de presentar a la Mesa, y que había sido redactado por nuestro Servicio de Protección de Vuelos. Ante esta y otras intervenciones análogas, acudió apresuradamente el general Balbo, que sin tomar posesión de la Presidencia, propuso que el Congreso se pronunciase concretamente por los siguientes puntos:

Primero. ¿Es posible el enlace aéreo regular entre los Continentes?

Segundo. ¿Qué rutas deben elegirse?

Tercero. ¿Habrá que fijar rutas distintas para las diferentes épocas del año?

Cuarto. ¿Qué material debe emplearse?

Esta proposición fué aceptada por unanimidad, ya que interpretaba claramente el sentido que debía tener el Congreso, y a ella se añadió otra: la de formar las dos Comisiones a que antes aludimos, que estudiaran y discutieran separadamente los cuatro puntos citados para el Atlántico del Norte y el del Sur. Se propuso también la constitución de una tercera Comisión que estudiara el problema en el Pacífico, y no habiendo más que dos aviadores (Gatty y Saul) que se interesasen por aquél, se desistió de esta Comisión, como también ya indicamos.

Para formar las dos primeras se hizo una lógica división, incorporando a cada uno de nosotros a la del Atlántico que se había sobrevolado. Esto no obstante, y puesto que a los tres delegados españoles nos correspondía el Atlántico Sur, pedimos que uno de nosotros figurara en la Comisión Norte, ya que el estudio presentado hacía muy conveniente nuestra presencia en ella para la discusión de las diferentes rutas ya apuntadas. Aceptada la idea, fuí incorporado a esta Comisión Norte, como así también otros dos aviadores italianos. Las Comisiones quedaron, pues, constituidas de la manera siguiente:

Atlántico Norte.—Richardson, Brown, Haldeman, Koehl, Assolant, Lotti, Von Gronau, Zimmer, Gatty, Saul, Iglesias, Wilkins, Bellonte, Agnesi y Bonini.

Atlántico Sur.—Coutinho, Ruiz de Alda, Jiménez, Ferrarín, De Barros, Larre Borges, Challe, Braga, Gouveia, Mermoz, Dabry, Gimié, Costes y todos los aviadores italianos, con el general Italo Balbo.

A partir de este instante, ambas Comi-

siones deliberaron separadamente. La del Norte fué presidida por Richardson, y la del Sur por Balbo.

Por la forzosa limitación de estas líneas y para no cansar, relatando los incidentes a que la discusión dió lugar, haremos un breve resumen de las conclusiones a que llegamos, después de escuchadas todas las opiniones, y comenzaremos por la Comisión del Norte, cuyas deliberaciones se llevaron dentro de la mayor cordialidad y comprensión y que dieron por resultado la unánime declaración de que no es posible, en la actualidad, un tráfico regular sobre el Atlántico Norte.

Se estudiaron detenidamente las tres rutas que pueden definirse con características propias entre Europa y América, en este hemisferio, a saber: ruta Islandia-Groenlandia, ruta Irlanda-Terranova y ruta por Azores-Terranova o Azores-Bermudas.

La primera ofrece posibilidades de establecimiento de líneas comerciales con el material actual, dada la escasa longitud de las etapas; pero las condiciones atmosféricas, aun no siendo muy desfavorables—Wilkins opinaba que sobre las regiones heladas era siempre posible el vuelo, incluso en el invierno—no permiten asegurar esta regularidad mientras no se organice perfectamente una red meteorológica y radiotelegráfica en tales regiones.

A propósito de esta red se recordó que durante el Año Polar—de cuya Comisión nacional también formamos parte—van a establecerse multitud de estaciones en toda esta avanzada zona, y se convino que deberían aprovecharse todas las observaciones recogidas para el mejor conocimiento de esta ruta. Harold Gatty sustentó la opinión de que el vuelo por ella era siempre posible, aun sin visibilidad exterior, con el auxilio de determinados instrumentos—mostró uno curiosísimo usado por él—, e insistió en



El pueblo romano aclama, en la plaza de Colonna, a los aviadores transoceánicos.

que las condiciones atmosféricas no lo impedirían nunca, advirtiéndole que la «Pan American Airways» tenía el decidido propósito de inaugurar muy pronto dicha línea. Los demás no eran tan optimistas y el resultado fué el de afirmar que tal ruta no se consideraba como viable en tanto no se contase con aquella organización meteorológica.

La ruta por Irlanda y Terranova fué menos discutida. Indudablemente, sus condiciones meteorológicas son peores que las de la ruta anterior — basta recordar la trayectoria de las depresiones —, y la distancia, en cambio, es mucho más considerable. Así, pues, se acordó declararla no accesible.

En cuanto a la tercera, por Azores y Terranova, la mayor parte de los que integraban la Comisión opinaron que por sus condiciones atmosféricas presentaba casi las mismas dificultades que la segunda y era, además, más larga. Hicimos presente la conveniencia de indicar como ruta aparte, derivada de ésta, la de Azores-Bermudas, y las ventajas que desde el punto de vista meteorológico presentaba, dentro siempre de un régimen poco favorable para los viajes de Europa a América. La consideración del material actual no hacía, en cambio, factible esta ruta.

A este respecto del material, Bellonte, el competente compañero de Costes, hizo muy oportunas observaciones, afirmando que el actual desarrollo de la técnica de construcciones aeronáuticas permitirá contar muy en breve con aviones de mucho mayor radio de acción que los hasta ahora conocidos, merced a un aumento importante de las velocidades comerciales.

Particularmente pedí con insistencia que se hiciera constar en las conclusiones de la Comisión, que esta ruta Azores-Bermudas es, meteorológicamente hablando, la mejor. Sin duda ha de ser la más recorrida, y es sabido que la Compañía Aero Postal francesa ha tratado ya con Portugal el apoyo de su línea por las Azores.

El resultado de la Comisión Norte fué, pues, bastante pesimista por el momento, ya que se consideró prácticamente imposible el establecimiento inmediato de líneas regulares, si bien se definieron las probabilidades de las rutas futuras.

Veamos ahora lo acordado por la Comisión del Atlántico del Sur, a cuyas deliberaciones no pudimos asistir, pero de las que daremos un breve resumen.

En ella se marcaron inmediatamente dos tendencias: una sustentada por todos los italianos, que pretendían que la línea a América del Sur puede ser desde hoy completamente regular, sin limitaciones de ningún género, y otra que si bien admitía la posibilidad de este tráfico aéreo, imponía grandes reservas a la «regularidad» y exigía condiciones determinadas al material.

Con la primera tendencia, defendida con pasión por Balbo, estaban de acuerdo, principalmente, el almirante Coutinho — que no podía tolerar que los dirigibles pudiesen sobrevolar los océanos sin restricciones — y algunos

más. Por la segunda propugnaban los franceses, en especial Costes y Mermoz. Costes leyó a la Comisión una proposición que fué muy aplaudida, en la que rogaba a sus camaradas reflexionasen sobre la gravedad de una declaración como la que pedía Balbo. Hacia un llamamiento al sentido común y recordaba que los raids efectuados por todos, lo habían sido en condiciones excepcionales; que no podía lanzarse, así como así, a los pilotos de las Compañías sobre el Atlántico, y que el material distaba mucho de consentir el inmediato establecimiento de un tráfico regular. Mermoz admitía sólo este tráfico a razón de un viaje mensual — aprovechando las lunas —, en contra de Balbo, que consideraba podía realizarse semanalmente. Jiménez pidió — apoyado por Ferrarin y otros — que se suprimiese la palabra «regular», con bastante acierto. Así, con estas restricciones, la Comisión del Atlántico Sur acordó declarar que consideraba posible abrir el tráfico aéreo entre Europa y América.

Se estudiaron también varias rutas. Una de continente a continente — San Luis, Dakar, o Bolama, a Natal —. Otra por las islas de Cabo Verde a Noronha, ruta defendida acertadamente por Gago Coutinho y el brasileño Newton Braga. Ambas se tomaron en consideración.

Ya hemos dicho que los italianos habían presentado un estudio de línea de Italia-Brasil, pasando por Tánger (?) y Bolama. España no les interesa en esta línea, salvo que la proposición de la internacionalización de las islas llegue a ser una realidad y les permita contar con las Canarias...

No hemos de insistir sobre el acalorado debate a que dió lugar dicha propuesta. Nuestra opinión ha quedado fijada al principio de este artículo. Pero sí hemos de referirnos a unas palabras del general Balbo a propósito de lo ocurrido, dictadas a un redactor del *Corriere della Sera*, en las que afirmaba «que hubiera retirado la proposición, convirtiéndola en simple recomendación al Congreso, ante la actitud de Costes; pero que después de la oposición del capitán Iglesias se consideró obligado a mantenerla, por dignidad, para no dar la sensación de que el camarada español había apuntado certeramente». Confesamos que no podemos explicarnos esta justificación. ¿Se había convencido de que la proposición estaba fuera de las atribuciones del Congreso y la mantenía para que un español no tuviera razón?

* * *

Un acuerdo final, aprobadas las anteriores propuestas, se redactó así:

«Los aviadores transatlánticos, reunidos en Comisión para estudiar las posibilidades de organización de un tráfico regular, expresan el deseo de una más estrecha y más completa colaboración de las naciones interesadas en este tráfico, en particular para la organización de la Meteorolo-

logía y para los métodos de Navegación. La Comisión considera particularmente digna de aplauso la iniciativa de haber reunido a los pilotos que han franqueado los Océanos y espera que el trabajo en común será reanudado en el futuro.»

Con arreglo a este acuerdo se aprobó otra proposición, presentada por Herman Koehl y Sir Arthur Brown, de creación de un Centro de Estudios Transoceánicos en Roma. El general Balbo agradeció entusiasmado la idea y ofreció incondicionalmente su Ministerio del Aire, en cuyo soberbio edificio se acomodará este nuevo organismo. También se aprobó la idea de celebrar este Congreso anualmente y se tomó el acuerdo de que el próximo tenga lugar en Nueva York.

* * *

La índole de esta REVISTA no nos permite hablar de la esplendidez con que los italianos nos han obsequiado y de

la maravillosa organización del Congreso. Digamos, no obstante, con verdadera sinceridad, que para encontrar comparación adecuada con los recibimientos, homenajes y atenciones recibidos durante nuestra estancia en Italia, hemos de retroceder a nuestros días de recorrido por la América española o a los que en España siguieron a nuestra llegada.

Rindamos, por último, el debido homenaje a nuestro avión transatlántico «Jesús del Gran Poder», que fué el único que estuvo en Roma, de todos los que habían realizado los vuelos entre Europa y América, y que bien se merece el descanso y el respeto de un Museo, que desde aquí solicitamos con todo cariño. En el otro avión que había acudido, el «Justicia para Hungría», encontraron la muerte nuestros camaradas Endresz y Bittay, cuando llegaban a pasar unos días de alegre y eficaz compañerismo. Para ellos el entrañable homenaje de nuestro recuerdo sincero y nuestra profunda admiración.

Los vuelos transoceánicos

CON la llegada del buen tiempo, la aviación internacional ha reanudado los grandes vuelos transoceánicos. Aparte el viaje regular del *Graf Zeppelin* y el vuelo del Do X, en el lapso transcurrido desde que publicamos nuestro anterior número se han efectuado varios intentos, de entre los que sólo uno ha llegado a su feliz término: el de la aviadora norteamericana Amelia Earhart.

A continuación publicamos el resultado de todos ellos.

* * *

Vuelo Amelia Earhart. — Esta intrépida aviadora, que como recordarán nuestros lectores, efectuó ya la travesía del Atlántico en 1928 con el piloto Stultz y con Edward Gordon, en hidro Fokker *Friendship*, partió como única tripulante de Harbour Grace, en un Lockheed-Vega, el día 19 del pasado, a las diez y nueve horas y veintiún minutos, con rumbo al aeródromo de Croydon.

Después de efectuar un recorrido de 3.218 kilómetros en unas diez y seis horas, atravesando violentos temporales, sufrió una avería en el depósito de gasolina, por la que se vió forzada a aterrizar en un campo cercano a Londonderry (Irlanda).

Es la primera mujer que ha efectuado sola la travesía del Atlántico.

* * *



Miss Amelia Earhart.

Vuelo Lou Reichers. — Este piloto partió de Harbour Grace el día 13 de mayo, a las seis y cuatro minutos, a bordo de un monoplano Lockheed Altair, proponiéndose llegar a París entrando en Europa por Irlanda.

A consecuencia de una avería en una ala, y por haberse agotado la gasolina, se vió obligado a descender en el mar, a la altura de la costa Irlandesa, siendo recogido por el paquebote *President Roosevelt*.

El piloto resultó con leves heridas y el avión se hundió.

* * *

Vuelo Stanley Hausner. — El aviador polaco Hausner, salió de Linden (Nueva Jersey) a bordo de un Bellanca, motor Wright Whirlwind, con rumbo a Varsovia. A las seis horas de vuelo, regresó al punto de partida porque no funcionaban bien los aparatos de a bordo. Llevaba el mismo propósito de ruta de Reichers, o sea seguir el «gran círculo» que hizo Lindbergh.

Reparadas las averías, reemprendió el vuelo el día 3 del corriente, a las nueve horas y cuarenta y siete minutos.

En el momento de cerrar esta información, se ignora su paradero. Llevaba esencia para cincuenta horas de vuelo. El avión no iba provisto de radio.

* * *

Un intento de travesía del Pacífico. — A las cinco y veintidós minutos del día 29, se elevó en Seattle (Estado de Washington) el aviador neoyorquino Nataliel Brown, con el propósito de llegar en un vuelo a Tokio. Regresó a las doce y cincuenta y ocho, por habersele roto uno de los tubos de los depósitos de gasolina cuando volaba sobre las islas Vancouver.

El día 30, a las doce y media, intentó de nuevo el vuelo. Al poco tiempo de remontarse el avión, encontrándose sobre la bahía de Elliot, se incendió el aparato. Brown y el mecánico que le acompañaba se arrojaron al mar utilizando los paracaídas, siendo recogidos por una lancha.

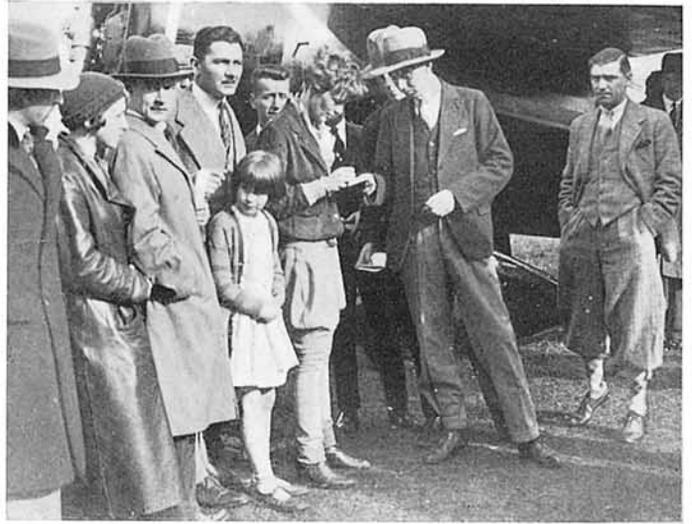
* * *

Vuelo del Do X. — El Do X. 1 es, como se recordará, un gigantesco monoplano de 48 metros de envergadura por 40 de longitud, con un peso vacío de 29,5 toneladas, pudiendo llevar 16.000 litros de esencia, 1.900 de aceite y 4,5 toneladas de carga útil, totalizando un peso, en vuelo, de 56 toneladas. El fuselaje — o más bien, el casco — es de dos pisos o cubiertas, comprendiendo la superior el puesto de pilotaje, cuarto de derrota, cámara de ingenieros, instrumentos y control de los motores, y estación de T. S. H.; la cubierta inferior está destinada al pasaje, y bajo ella queda una sentina para la carga, combustible y lastre.

Doce motores de 600 cv. cada uno, con otras tantas hélices, sumando una potencia de 7.200 cv., impulsan a esta nave aérea a una velocidad normal de 190 kilómetros por hora, la cual puede llegar hasta 216 en caso necesario.

Conviene recordar aquí que esta aeronave lleva recorridos 45.000 kilómetros en vuelo, de ellos 13.000 en ensayos y demostraciones y 32.000 en ruta comercial. Desde su salida de Friedrichshafen, en noviembre de 1930, no ha entrado en ningún hangar ni lugar cubierto, pues incluso las reparaciones antes aludidas se efectuaron varando el casco a la intemperie.

Todo el cruceo transatlántico lo ha efectuado al mando del capitán Christiansen, actuando como pilotos Merz y



«Lady Lindy», Miss Amelia Earhart, la intrépida americana que acaba de cruzar el Atlántico completamente sola. En la foto la vemos asediada por los cazadores de autógrafos a su llegada a Londonderry.

Diele. El resto de la plantilla consistía en un oficial de navegación, un jefe de T. S. H., un ingeniero, tres contramaestres y tres montadores, a más de un ingeniero americano de la casa Curtiss, constructora de los motores. En total, 13 hombres, más una señorita.

El observatorio de Hamburgo montó el servicio de informes meteorológicos y la casa Vacuum Oil C^o se encargó del repuesto de combustible, preparándolo en Holly Rood (Terranova), Horta (Azores), Vigo (España) y Calshot (Inglaterra).

Botada al agua la nave en Nueva York el 14 de mayo último, se dedicó el día 15 a prepararla y el 16 a vuelos de demostración con invitados, llevando en uno 78 y en otro 112 personas. Encontrado todo en perfectas condiciones, se dedicaron los días 17 y 18 a los preparativos de la gran travesía, y el 19 fué emprendida la primera etapa, con un peso de 52 toneladas, no obstante lo cual logró despegar en cincuenta y tres segundos.

El mismo día 19, después de volar 1.880 kilómetros llegó a Terranova, de donde zarpó al amanecer del día

21, y después de quince horas de vuelo llegó a Horta (Azores), habiendo cubierto en esta etapa 2.260 kilómetros. De Horta salió el día 22 a las ocho y veinte, llegando a Vigo a las diez y nueve y cuarenta y ocho, después de 1.740 kilómetros de vuelo. El día 23, a las diez cuarenta y cinco, salió de Vigo, llegando a Calshot (Southampton) después de 1.110 kilómetros de vuelo, a las diez y nueve treinta y siete horas. El día 24 se trasladó de Calshot a Berlín, cubriendo 1.210 kilómetros, y allí rindió viaje con toda felicidad, después de un cruceo de 8.200 kilómetros.



El hidro Do X. descansando en el Bodensee (Berlín), en su visita a la capital del Reich al regreso de su cruceo transatlántico.