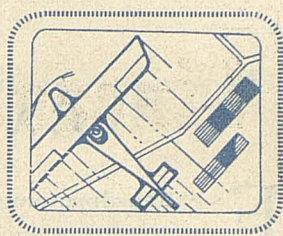


aire



Publicación mensual del "Aero Club de Lérida"

Año II

Enero de 1930

Núm. 2

Honra hoy estas páginas el buen amigo y experto piloto civil don Guillermo Xuclá, del «Real Aero Club de Cataluña».

Su artículo es una exaltación de simpatía a nuestra ciudad, y de afecto entrañable para nuestro «Aero Club». Por lo que a nosotros hace referencia, estimamos sus elogios, pero... es necesario que cuantos amen a Lérida, que cuantos quieran incorporarla a rutas del porvenir, sientan nuestra obra, se den cuenta de la realidad, y colaboren a nuestra cruzada.

El Excmo. Ayuntamiento, la Excmo. Diputación provincial, son las que deben meditar las palabras del amigo Xuclá, y ver si tan importantes Corporaciones son las llamadas a prestar su apoyo a la obra iniciada por el «Aero Club de Lérida»... Seguir en el silencio, restarnos su apoyo, es obra que la ciudad no merece, es negación a un gesto de vida, de ilusión, de esfuerzo... Los hombres que integran aquellas Corporaciones tienen la palabra definitiva.

LÉRIDA HA DADO EL EJEMPLO

HACE tiempo que en todas las actividades, Lérida predica con el ejemplo. Lo venimos observando y ello nos complace, tanto más, cuando sentimos por la bella ciudad un cariño sincero.

El Aero Club... El aeródromo Civit, son los frutos de una afición y una constancia de las que nunca hemos dudado un momento. Desde el año 1921, que entramos en contacto con los elementos que hoy mantienen con su fé y trabajo la causa de la aviación en Lérida, esperábamos esto: vuestra agrupación; el espíritu de todos solidarizado es el primer paso, *el imprescindible* para lograr con la máxima facilidad y la máxima dignidad el fin que os proponéis.

La aviación en Cataluña, está necesitada de ejemplos como el de Lérida, que con su aeródromo lo mismo puede ser magnífica base, punto de partida del turismo aéreo a la parte alta del Segre y Valle de Arán, que estación término de una línea postal o intermedia al ser prolongada hacia Zaragoza y el norte de España.

Si lo mismo que ha hecho Lérida, lo hicieran otras poblaciones como Manresa, Vich y Gerona, la aviación de turismo tendría inmejorables bases de

partida para apreciar desde el aire las bellezas de nuestra montaña. Tortosa, Tarragona, Blanes y Figueras para la aviación costera, completarian lo que podríamos llamar organización de la aviación de turismo.

Mucha labor y mucho entusiasmo requiere el desarrollo de este plan; labor que no podemos ni debemos eludir los elementos organizados: Aero Club de Lérida y Real Aero Club de Cataluña. Entusiasmo, ni a unos ni a otros falta. Ejemplos, no hay más que uno: Lérida. Con imitarlo las ciudades de Cataluña antes citadas, tendría nuestra aviación lo que necesita para empezar a ser lo que se merece. Lo demás vendría solo.

Sirvan, pues, mis primeras y breves líneas en «AIRE» para expresar mi admiración y mi homenaje a vuestros beneméritos esfuerzos y al mismo tiempo agradecer el honor que me haceis al dejar unir a ellos el mío. Podéis tener la absoluta seguridad que pondré todos mis buenos propósitos a vuestro servicio. Por Lérida, por vosotros y por nuestra aviación.

GUILLERMO XUCLÁ.

Barcelona, 7 enero 1930.

CAMINS DE L' AIRE

Es extraordinàriament remarcable el progrés que en poques anyades s'ha fet en la navegació aèria.

Si donem un cop d'ull a l'estat de l'aviació només de vint anys enrera ens adonarem de seguida del formidable pas que s'ha fet en aquesta matèria. En efecte, els aparells que s'empraven en les primeres anyades d'aquest segle no donaven pas la més petita sensació d'estabilitat i sí d'un juguèt construït amb no gaire gràcia, incapàs de resistir una senzilla bufada de vent. Els pilots, a la vegada, eren considerats com uns temeraris suïcides. En quant a eficàcia, l'aviació d'aleshores judicà com una proesa homèrica la gesta del constructor francès Louis Blériot en anar d'un salt de Calais a Dover, travessant per primera vegada el Canal de la Mànega el 25 de juliol de 1909. Amb tot, hem de reconèixer que malgrat ésser avui aquesta travessia una cosa que no interessa ja a ningú, fer-la en les condicions amb que la realitzà Blériot és quelcom que fa posar la pell de gallina. A més, el salt de l'al·ludit Canal fou un digne precursor de la proesa audaç de Charles Lindberg, efectuant el raid New-York - Paris, ara fa dos anys, juntant el Vell i el Nou Continents en poc més de trenta tres hores.

Gràcies a l'aviació es pot donar la volta al món en 20 dies, que són els que trigà el «Graf Zeppelin» en efectuar-la l'estiu passat, vencent l'estepa russo-xinesa i les mars Pacífica i Atlàntica, i probablement, a no tardar gaire, veurem millorada aquesta perfromança germànica.

La seguretat i comoditat amb que es fan viatges per aire augmenta cada dia

el nombre de persones que empren aquest modern i sobretot ràpid servei de navegació, i en els nostres dies és ja freqüent el cas del senyor que posseeix un aparell—avioneta, generalment—per al seu ús particular, de la mateixa manera que anys enrera era una nota de distinció tenir automòbil.

El problema de l'aviació és ja avui un problema resolt. S'hi faran moltes millores encara, no en tenim el més petit dubte, però la gent ja s'ha avesat a veure aparells en l'infinit i ja no atorga més importància als vols de la que en realitat tenen. Estansols qüestió de pocs anys veure una activitat aèria comparable al tràfec terrestre i marítim actual.

Els horitzons que ha obert l'aviació són il·limitats. Tenim ja una sèrie d'experiències reeixides amb èxit, en exploracions polars i descoberta de noves terres. Gràcies al zeppelin i a l'aeroplà, han pogut realitzar-se tot una sèrie de treballs científics i geogràfics en les regions dels glaços permanents.

Es també gràcies a l'aviació que avui hom troba la facilitat d'un llarg desplaçament en un mínim de temps permetent de conèixer extenses zones que es farien costoses i feixugues amb altres mitjans de viatge o d'exploració.

Fet i fet, és als camins de l'aire als qui deurem el poder anar, temps a venir, a passar el diumenge a Londres o a Berlín, o anar quinze dies a Miami. Les fronteres aniran desapareixent, i tots ens sentirem, qui més qui menys, ciutadans dels cinc continents.

PAU GUIMET.

VED aquí a Canudas.
Como siempre, junto a un avión.

Una figura representativa de nuestra aviación, una figura gloriosa por su esfuerzo, por su voluntad, por su perseverancia.

Un hombre infatigable, de una constancia rara, casi inverosímil...

Le recordamos cuando en su Aeródromo, bajo un *hangar* de piezas recosidas, se arreglaba él mismo sus aparatos, y traginaba sin que pudiera permitirse el *lujo* de un ayudante.

Años duros, años de prueba, que los soportó con la máxima dignidad y hombría...

Pasaron aquellos nubarrones, y hoy vemos al entrañable amigo poseedor de cuanto sembró a base de sinsabores, de sacrificios y de amarguras.

... Posee un campo en el Prat digno de imitarse; hangars, talleres, oficinas, salitas de tertulia, botiquín, etc., etc.

Una colección de aviones, de diversos tipos...

Pero lo que posee Canudas, y es su legítima satisfacción el haber creado un brillante plantel de pilotos, tener bajo su dirección una Escuela reconocida por el Estado, y el haber llevado la belleza de la aviación por toda Cataluña, surgiendo tras su obra sin ejemplo, las primeras peñas aeronáuticas.

Cuenta Canudas en esta ciudad un sin fin de simpatías y de amistades profundas y arraigadas, entre estas, las de cuantos figuramos en el «Aero Club» al que tanto estima.



UN ASPECTE DE L'AVIACIO MODERNA

FIXEM-NOS un moment en la distància que separa aquell dia que es considerarà ridícula la pretensió de sostenir-se en l'aire d'aquells dos germans que es digueren Montgolfiers, del panorama que ofereix avui, després d'escasses desenes d'anys, l'aviació en general.

Mai no s'havia vist que cap branca de la mecànica progressés amb un nerviosisme i una ambició tan extremats. El miracle de l'aviació ha nascut i s'ha desenrotllat en molts pocs anys. Els homes de cinquanta anys, només, es meravellen de la rapidesa amb que s'ha extès i s'ha perfeccionat l'aviació.

Hem començat aquest escrit com sienguéssim fer un examen detallat de la sèrie d'elements fabricats per l'home que omplen l'espai i, tanmateix, el nostre propòsit no era altre que fer remarcar, d'una manera superficial encara, com produeixen els problemes de l'aire una curiositat tota estranya als ulls d'un profà, és a dir, d'un home que en la seva vida normal viu al marge de tota preocupació d'aquesta índole.

Globus aerostats, aeroplans, zeppelins... D'aquests tres elements i de les seves múltiples variacions es val l'home per a ajudar-lo a mantenir-se en l'atmosfera i separat d'una manera completament independent, de la terra que trepitgem i a la qual estem fortament units per la força centrífuga del nostre planeta. Si aquestes paraules les haguéssim pronunciat davant els homes més intel·ligents, no ja de l'edat mitja sinó fins i tot de tots els homes de totes les èpoques fins arribar en ple segle XIX, aquells se n'haurien rigut plàcidament i s'haurien pres el to d'aquelles paraules com de facècia o d'un humor esclatant. I, en canvi, ja ho veiem, és una realitat sorprenent però no pas menys efectiva ni indiscutible.

El globus, a pesar de la seva flexivitat característica, no ha estat pas massa lleuger ni fàcilment dirigible per a ésser admés per l'home en les seves projectades grans i sensacionals travesies; s'ha quedat, per tant, en els laboratoris d'estudi o en els llocs d'observació.

L'aeroplà, ja és una altra cosa. L'aeroplà, donades les seves característiques de dispo-

sició i seguretat, ha estat cada dia més ampliat i perfeccionat fins arribar, des d'aquella col·lecció de ferros sense polir i descoberts i d'aquell aparell antiestètic i insegur de comentaments de segle, fins als models gegantins que coneixem, utilitzats pels serveis de correu i de viatgers, per a fer grans exploracions i cobrir grans distàncies i, per últim, capaços per a cent persones, cosa que a jutjar serenament, causa una nàusea d'orgull per haver sabut treure del no res, només amb l'esforç atent i continuat de l'home, aquestes masses enormes, de dimensions tan colossals i tan severes, de les quals ens valem per a dominar i batre decididament l'espai immens que ens envolta. I, al costat d'això, qui sap encara què serà possible fer en aquest sentit i en els anys a venir?

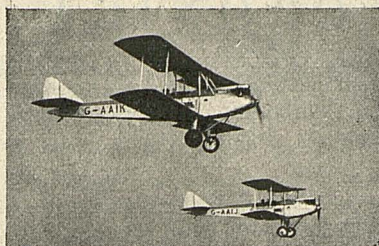
També els dirigibles que devem al Comte Zeppelin han fet possible performances que d'altra manera no hauríem pogut ni tan solament pressentir. Ara, darrerament, la volta al món en tan pocs dies i en tan poques escales, no ha estat realitzar un somni?

La glòria de l'home és aquesta. Sol a la terra, només degut al seu intel·lecte ha pogut fer possibles això que procurem anar descrivint poc a poc; només al seu únic esforç fou degut, primer, aixecar-se vivendes, conrear la terra, dominar les mars, etc., etc. i, ara, creuar l'espai en totes direccions. Només li mancava això per a ésser més extraordinari, tan petit com és, aparentment, en la seva forma.

D'aquesta manera és indubtable que els problemes de l'aviació, producte del nostre segle, cada dia tindran una més gran importància i ens donaran a tots els homes que estem ocupats en altres medis, de cap manera indiferents a aquests sinó fins i tot atents a la seva puixança, nous motius per a fixar-nos-hi i noves mostres del seu progrés constant i del seu camí ample, resplendent i simpàtic.

La prova més gran del que diem està en l'activitat que demostren, avui i cada dia, totes les nacions de la terra, des d'Anglaterra fins als Estats Units, des del Japó fins a l'U. R. S. S.

BAPTISTA XURIGUERA.



IMPRESIONES DE VUELO

Al inaugurar esta sección pretendemos llevar a la misma las opiniones de las distintas personas que en esta ciudad han sentido la emoción del volar.

Las confesiones de cuantos han recibido el «bautismo del aire» las iremos insertando en sucesivos números, y podemos adelantar que la inmensa mayoría reconocerán que las impresiones del vuelo es algo maravilloso, y da a la vez una sensación de seguridad y belleza no sospechada.

Empezamos hoy con las siguientes:

De la señorita CARMEN EGEA GENÉ

¿Mis impresiones? Antes de subir, un vivo deseo de conocer las emociones de un viaje aéreo; durante el vuelo una sensación de seguridad a la par que de placer; y después del aterrizaje el sentimiento de haber durado tan poco tiempo la excursión.

Del DOCTOR PIULIET

... la democracia de un casco y unos lentes de vuelo; todos somos iguales, un poco tétricos, un poco misteriosos, un poco grotescos con las cabezas de cuero y los ojos de buho de los grandes cristales curvados.

Rueda el «molino»... corremos por el campo bajo el estrépido sano del vie-

jo motor... la máquina se encabrita al firme imperativo de Maestro Canudas... aparentemente se reduce nuestra marcha mientras la tierra se hunde... el avión oscila como un Pelele suspendido de una goma gigante... la ciudad lejana, gris bajo nuestras alas, con el blasón progresivo de la sombra del «Aviatick» que corre ligera sobre los tejados, sobre las calles.

Estrépido sano del viejo motor... viento huracanado y estimulante...

Un descenso por la invisible rampa de cristal... un choque suave, y corremos de nuevo sobre el piso firme de la llanura. Nos detenemos, el motor jadeante se para en un retroceso por compresión del cilindro que no llegó a actuar.

Ahora rueda en silencio, en el ambiente suave de un crepúsculo veraniego, camino del hangar empujado por los mecánicos bronceados por el sudor y la grasa...

Maestro Canudas y yo, dejamos nuestro engorroso equipo y nos dirigimos a la ciudad amigablemente. Somos dos puntitos hundidos en la llanura gris del aeródromo.

El veterano de la aviación catalana, el viejo «Aviatick» ha cumplido un nuevo bautismo...

CRONICA

Nuestro primer número ha sido favorablemente comentado y la prensa local toda nos ha dedicado frases de felicitación y aliento que estimamos muy de veras.

Algunos periódicos de provincias, han acogido nuestra aparición en idéntica forma, y han llegado a nuestro poder testimonios de simpatía que nos alientan para seguir la obra iniciada.

Para todos nuestra gratitud y reconocimiento.



En la Asamblea del «Real Aero Club de Cataluña» últimamente celebrada, se ha procedido a la renovación de cargos del Consejo directivo, que ha quedado constituido en la siguiente forma:

Presidente, don Miguel Mateu.

Vicepresidente primero, don Francisco T. de Andrade.

Vicepresidente segundo, don José María Martino.

Secretario, don Manuel Trilla.

Vicesecretario, don Juan N. Klein.

Tesorero, don Santiago Llopart.

Tesorero segundo, don Guillermo Xuclá.

Vocales, don Antonio de Gaztañondo, don Antonio Núñez, don Antonio de Ferrater, don Ramón Alonso, don Luis Cellier, don Tomás Moyano, don Francisco Quintana y don José Galán.



Como oportunamente anunciamos el día primero del actual y en el «Teatro Viñes» se celebró la Junta General reglamentaria.

Leida la última acta y dada cuenta de la situación de caja, se procedió a la provisión de los cargos vacantes, quedando constituida la Junta Directiva en la siguiente forma: Presidente, don José M.^a Alvarez-Pallás; Vicepresidente, don Felipe Cabredo; Secretario, don José Civit; Tesorero, don Miguel Niubó; Contador, don Juan Recasens; Vocales, señores Jaime Niubó, José Cisteré y Pedro Peñarredonda.

Comisión de propaganda. Presidente, don Pedro Castro; Vocales, señores Ramón M. Bernat, Fermín Ribé, Juan Ribelles y P. Guimet.

Comisión de Aeródromo. Presidente, don José Civit; Vocales, señores Agustín Luque, Juan Llorens, José M.^a Duplá y Joaquín Vilá.

Revista. Director, don Pedro Castro; Administrador, don Ramón M. Bernat.



El resumen de vuelos realizados en el Aeródromo Canudas de Barcelona, durante el año 1929 ha sido: 39 vuelos de fotografía aérea; 40 vuelos de propaganda; 391 vuelos de prueba y entrenamiento; 519 de turismo; 1.322 vuelos para bautismos del aire i 3.017 vuelos de escuela: total 5.328 vuelos.

Los pilotos que han volado en dicho Aeródromo son los siguientes: señores Canudas, Xuclá, Carreras, Gaztañondo, Bertran, Bonamusa, Carballo, Ximénez, Camarasa, Cervera, Barrera, Díaz Domínguez, Piedra, Charlo, Moyano, Galán. Sauca, Gristede Navarro, Larry Rue, Gastaldo, Alemán, Zamorra, Reixach, Kennedy y Armstring.



Han ingresado como socios en nuestro Aero Club el señor don Francisco Castillo Estremera, Inspector de Higiene y Sanidad Pecuarias de esta provincia y el piloto aviador de la Base Aérea de León, don José Cabré Plana.



Se nos asegura que muy en breve empezará a publicarse en Barcelona una revista mensual que bajo el título «Aviación» tratará de los distintos problemas aéreos en sus aspectos técnicos y de observación.

Será editada por valiosos elementos del Real Aero Club de Cataluña.



Nuestro distinguido amigo José Canudas ha aceptado la invitación que le hizo nuestro «Aero Club» de venir a dar una conferencia sobre aviación. Oportunamente se avisará la fecha y el tema de la citada conferencia.

AUTOMÓVILES DE ALQUILER

DE

Ramón Bonet

DOMICILIO :

RAMBLA FERNANDO, NÚM. 1, 3.º - 2.ª

TELÉFONO 517

Precios económicos para excursiones

Coches de 4 y 7 plazas

catàlegs
llibres
revistes
comerç
banca
&

a. g. ilderda

blondel, 29 apartat 38

lleida

Wenceslao Rius

DEPOSITARIO

de los

LUBRIFICANTES

ATLANTIC

REFINING COMPANY



GRASAS

ACEITES

VALVULINAS

CABOS DE ALGODON

Teléfono 327 - LÉRIDA - Blondel, 8

CONCESIONARIO "CHEVROLET"

Venta de
Coches
y
Camiones
Accesorios
generales para
automóviles



Piezas
legítimas
"Chevrolet"

R. Fernando, 50
Teléfono 497
LÉRIDA

JOSE BORDALBA

Líneas Aéreas Españolas

C. L. A. S. S. A.

Aviones trimotores de seis toneladas

Servicios diarios :

LINEA MADRID - SEVILLA

PRECIO DEL BILLETE

Madrid a Sevilla o viceversa 100 pesetas
Ida y vuelta con 8 días de validez (15 % de descuento) 170 pesetas

LINEA MADRID - BARCELONA

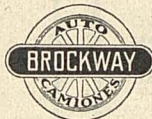
PRECIO DEL BILLETE

Madrid a Barcelona o viceversa 125 pesetas
Ida y vuelta con 8 días de validez (15 % de descuento) 212'50 ptas.

BILLETES CIRCULARES. — Para visita de ambas Ex-
posiciones (dos idas y dos vueltas) con validez para 15 días 350 pesetas

Delegado en Lérida y su provincia : D. JOSÉ CIVIT

Para información y despacho de billetes : **Aero Club - Mayor, 92 y 94**



AUTOMÓVILES
AUBURN - DE SOTO - DURANT

CAMIONES
BROCKWAY - RUGBY de 1¹/₂ a 7 tons.

AGENCIA OFICIAL

JORGE LLORENS

Pahería, 6, pral. — Teléfono 437

L É R I D A

EXPOSICIÓN Y VENTA

Rambla de Fernando, 16

(Bajos Hotel España)