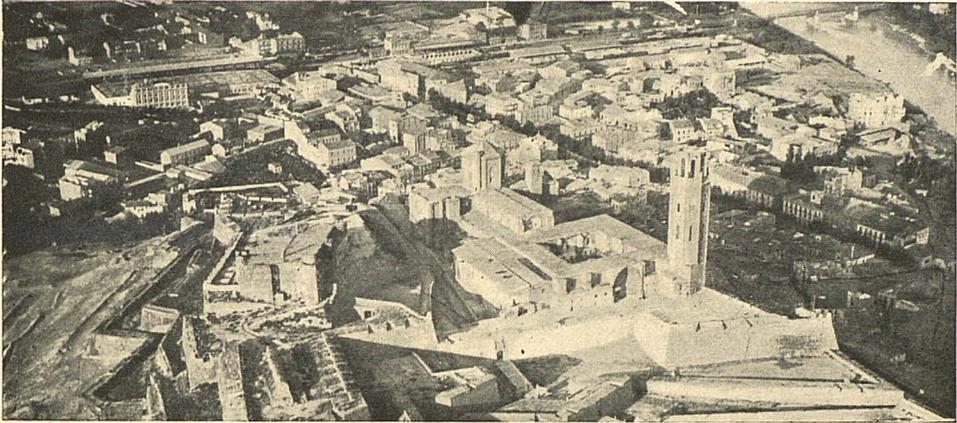


A I R E

Publicación mensual del Aero Club de Lérida



NUMERO EXTRAORDINARIO

SUMARIO

ANIVERSARIO. — Consecuencias jurídicas de la Aviación, por JOSÉ M.^a DUPLA. — Bellezas del turismo aéreo (fotografía). — L'aviació i el turisme, per PAU GUIMET. — La Costa Brava en avió, fotografies GASPÀR. — La aviación catalana: Canudas. — Oda a l'aeroplà, per BAPTISTA XURIGUERA. — Nuestra labor: Hace un año... — La Aeronáutica Naval. — Aspectos. — Gratitud. — Bautismos de aire. — Del Concurso de Aviación: Reglamento. — Crónica.

CONCURSO NACIONAL DE AVIACIÓN

LÉRIDA, OTOÑO 1930

Carreras de velocidad
Aterrizajes en punto fijo
Destrucción de globos
Acrobacia, etc., etc.

Valiosos premios

ORGANIZACIÓN: « AERO CLUB DE LÉRIDA »

Palace Hotel

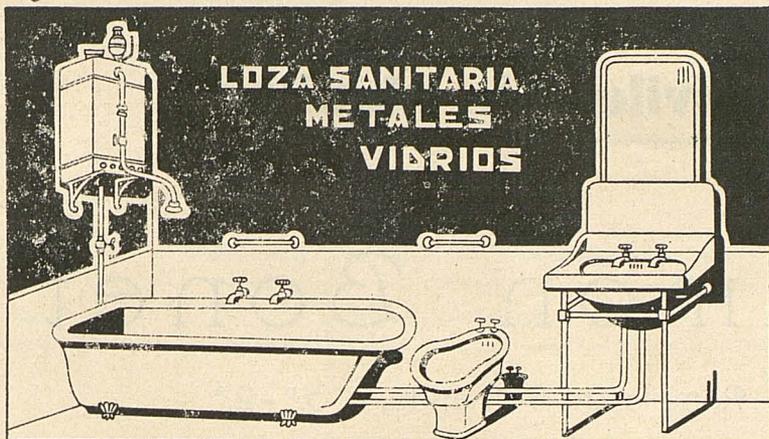
EL MAS CONFORTABLE DE LERIDA

.....
Ascensor
Garage
Habitaciones
con **B**año
.....

RESTAURANT A LA CARTA

Pahería 11 y 12

LÉRIDA



||||

FABRICA

DE MIRALLS

TALLERS

DE BISELATS, ETC.

||||

CAMBRES DE BANY
DES DE 300 PTES.

||||

MAGATZEMS

Enric Cardona

LLEIDA

Automóviles de alquiler

Ramón Bonet

Rambla de Fernando, 1, 3.º - 2.ª

Teléfono 517



Coches de 4 a 7 plazas. Precios económicos para excursiones

INDUSTRIAS REUNIDAS

FÁBRICA DE GASEOSAS Y BEBIDAS

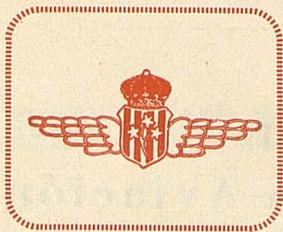
CARBÓNICAS

H I E L O

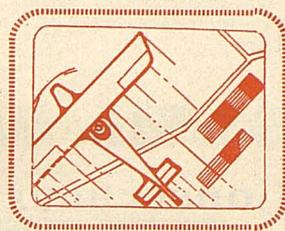
Despacho :

Puerta Príncipe, 3

LÉRIDA



aire



Publicación mensual del "Aero Club de Lérida"

Año II

Julio-Agosto de 1930

Núm. 8

ANIVERSARIO

CON este número extraordinario de AIRE celebramos el año de vida de nuestro «Aero Club». Un año de voluntad y entusiasmo puesto al servicio del fomento de la aviación en Lérida; un año que al revisar friamente su resultado sentimos una honda satisfacción pues no en valde nuestro esfuerzo y sacrificio se puso a contribución para el ideal que servimos...

Celebramos modestamente nuestro primer año de vida, y es de esperar será principio de actuaciones mayores y más amplios resultados.

El «Aero Club» creó un núcleo de entusiastas, y los encargados de trasladar a esta Revista sus proyectos y sus realidades, hacemos promesa firme de seguir continuando nuestra labor porque al «Aero Club» y a los que confeccionamos AIRE nos une un sincero amor a la ciudad y una devoción firme y sentida para la aviación, ruta de cultura y progreso, maravillosa creación del hombre que implantada en Lérida — este es nuestro propósito — ha de reportar a nuestra urbe frutos de mejoras y orientaciones de porvenir indiscutible.

Huérfanos de apoyo, tan solo con nuestros medios hemos luchado día por día por nuestra causa, y es de esperar que llegará el momento de comprensión, y entonces quien puede y debe nos allanará el camino para llegar a las máximas realidades.

Por el bien de nuestra tierra, por la ciudad que nos vió nacer así lo espera,

LA REDACCIÓN.

Consecuencias jurídicas de la Aviación

MUCHOS descubrimientos modernos llevan aparejada una transcripción del régimen jurídico de los pueblos. Ello es lógico ya que las leyes se dictan en relación al mundo material, y éste se altera profundamente con ciertos inventos científicos. Es caso típico la Aviación.

Efectivamente, la aviación precisa dos elementos esenciales para desenvolverse: el espacio aéreo y los lugares de aterrizaje y amaraje; y relativamente a ellos, la vida jurídica ha sido alterada.

Dos aspectos interesantes tiene la circulación aérea: los conflictos internacionales y la propiedad privada. En cuanto a las condiciones de circulación para seguridad en la misma, señales y luces, requisitos para obtención del título de piloto y mecánico, organización de las escuelas, etc., por su carácter técnico son ajenos a nuestro tema, y por otra parte, su solución bastante sencilla.

En general, los Estados dictan normas para evitar que los vuelos aviatorios sirvan de medio para producirles perjuicios, en especial cuando se trata de aparatos extranjeros y así se reglamenta la entrada de aviones, en evitación de fraudes aduaneros, se señalan zonas prohibidas, con vistas al secreto de los armamentos y fortificaciones nacionales y se requieren permisos para vuelos de los extranjeros. Aparte de estas normas generales, muchas cuestiones se resuelven por medio de Tratados de los que, en España, tenemos numerosos ejemplos. Todos los países rivalizan en medidas coercitivas: prohibición de llevar aparatos fotográficos, señalamiento de rutas fijas, etc., es de esperar que los mismos progresos científicos harán que esta desconfianza disminuya amoldando este tráfico aéreo a las condiciones políticas e internacionales de cada país, pues en todas esas limitaciones encuentra uno de los mayores obstáculos, la aviación civil. La legislación inglesa y en algún aspecto, la italiana, son más comprensivas; pero el modelo nos lo da Alemania, aunque ha despertado la sospecha de que su plantel de aparatos y pilotos civiles, existe con otras miras.

Siempre se ha reconocido que el dueño del suelo lo es del subsuelo y del cielo: *dominus soli, est dominus coeli, atque inferorum* (1); pero ya en el Derecho romano se consideraba el aire como cosa común. La cuestión apa-

rece resuelta en los tiempos contemporáneos, en el sentido de que el Estado tiene la soberanía del espacio atmosférico; correspondiente a su territorio y aguas jurisdiccionales (1), sin embargo se ofrece como criterio más exacto el de clasificarlo como cosa de dominio público. Más dificultades ofrece delimitar, donde empieza tal dominio y por tanto, donde termina la propiedad privada.

Los campos de aterrizaje y los espacios acuáticos para amaraje, requieren condiciones especialísimas. Ciñéndonos a los primeros por su mayor complejidad, son elementos necesarios a su vida práctica y aún legal: las comunicaciones rápidas, servicio de alumbrado y agua, espacio grande y despejado de obstáculos próximos, etc. Pues bien, para resolverlos, la única forma posible es la declaración de utilidad pública para todo aeródromo, como se ha concedido a las líneas ferroviarias, aún las de sólo interés provincial y lucro particular. Ahora bien, en España, mucho más que en otros Estados, la iniciativa privada se ve reducida a estrechos límites, ya que la ley sólo protege y eso en forma rudimentaria, a los aeródromos de carácter público.

Resumiendo, ninguna cuestión esencial se halla resuelta y a ello contribuye en cierta proporción, el continuo progreso de la locomoción aérea. Actualmente, por falta de precedentes, para ir mejorando la legislación nacional, habrá que acudir a los Congresos internacionales de aviación (2); a la literatura jurídica, cada vez más extendida y a la legislación extranjera, más adelantada que la española, por haberse sentido antes estas exigencias de la vida práctica. Es interesante la jurisprudencia italiana resolviendo dificultades de carácter civil (3).

Este esbozo sumaráisimo, es sólo la enunciación de los principales problemas de derecho planteados por la aviación, pero su estudio requiere numerosas páginas, comprendiendo además, el aspecto comercial, condiciones de trabajo, cuestiones administrativas, etc., de la misma, estudio interesantísimo, al que espero aportar algo en su día.

José M.^a DUPLÁ.

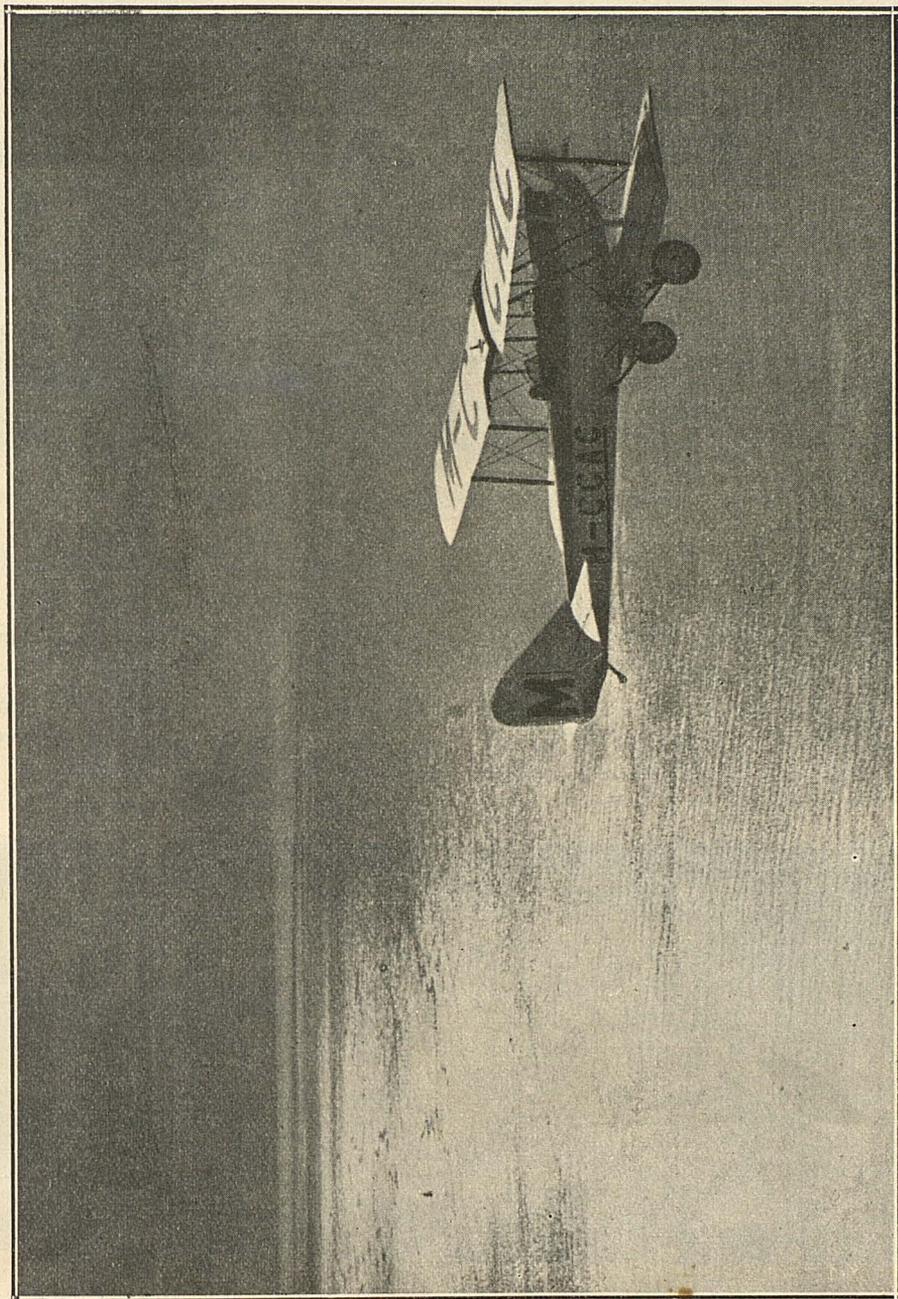
(1) Art. 1.º del Convenio ibero-americano de navegación aérea de 1 de noviembre de 1926.

(2) El VIII Congreso se celebró en Madrid, año 1928.

(3) Cl. Valverde, Derecho civil, tomo 2.º — Valladolid 1920.

(1) Glosadero.

BELLEZAS DEL TURISMO AÉREO



Cruza el avión sobre el cristal del mar tranquilo...

L'AVIACIÓ I EL TURISME

ARA que cada dia es fa més popular l'aviació, podem començar a parlar de la eficiència que aquesta pot tenir en el desenrotllament i millor, encara, en una concepció turística desconeguda fins avui.

Efectivament, el període de ràpid progrés experimentat en la navegació aèria d'ençà de la gran guerra ha centuplicat la utilitat dels aparells més i menys pesats que l'aire i avui ja no solament s'empra l'aviació per a fer investigacions científiques en llocs on la potència dels vaixells no pot vèncer la resistència dels gels, sinó que també el comerç, en la precisió d'assolir un mínim de temps en el transport de mercaderies, utilitza l'avió de gran capacitat per tal d'acomplir amb prestesa les exigències del negoci.

No cal parlar ja del risc que hi ha en servir-se d'aparells d'aviació. S'han publicat moltes estadístiques de quilòme-

tres recorreguts i accidents soferts en les grans línies de transports aeris i, comparant-les amb les de les companyies marítimes i terrestres, i tenint en compte els kilòmetres recorreguts pels aparells d'aire i els de terra i mar, hem constatat un percentatge que diu molt en favor de la seguretat de l'aviació.

Ço dit indica abastament com l'aviació és avui un mitjà de locomoció consolidat, en quant a perfecció i seguretat, per bé que en el camí del perfeccionament no direm que s'hagi arribat fins on cal esperar que l'experiència ens portarà.

Es evident que aquest estat satisfactori de l'aviació donarà a aquesta noves modalitats d'aplicació i principalment en ço que afecta al turisme estem segurs que comportarà un afany inaudit en veure els bells paisatges de naturales d'un punt fins ara no vulgar.



L'antiga Seu Lleidatana té, vista a uns centenars de metres d'alçada, la majestat imponent d'un temple i d'una fortificació alhora.



Vista aèria del pla de Lleida i un extrem de la ciutat.

Recordem a aquest respecte una pel·lícula filmada a bord d'un avió on el lleu balanceix d'aquest semblava donar moviment a les elevadíssimes agulles dels Alps, d'on eren preses les vistes de referència.

Personalment hem pogut assaborir, en vol, alguns paisatges mantes vegades admirats en excursions i visites col·lectives. Hem de confessar que a vista d'avió hi hem vist matisos nous i bells i la visió ens ha enllaminat i creiem que enllaminarà a qui gosi fer-ne la provatura.

Les fotografies obtingudes en vol diuen prou bé com és de gran i atractiu el paisatge que s'albira. I la bellesa no es troba solament on la Natura ha estat generosa en concedir gràcies, sinó fins i tot en els nuclis urbans, malgrat que, no essent encara corrent dotar els

edificis amb façanes superiors, l'estructuració d'una urbs té prou encisos per a fer quasi imperceptible aquest defecte que avui encara cap ciutat ha atinat en corregir.

Nosaltres, que en afers d'aviació som optimistes fins al més enllà, preveiem per a no gaire lluny l'organització quotidiana de viatges aeris de turisme, que tant d'interès tindran quan es vagi a conèixer el paisatge de la costa vora mar com quan s'endinsi en l'interior d'una selva milenària.

I quan això esdevingui haurem de convenir que l'aviació haurà vençut els prejudicis que, com a tot nou intent, li dificulten el seu evolutiu desenrotllament en bé de la civilització humana.

P. GUIMET.

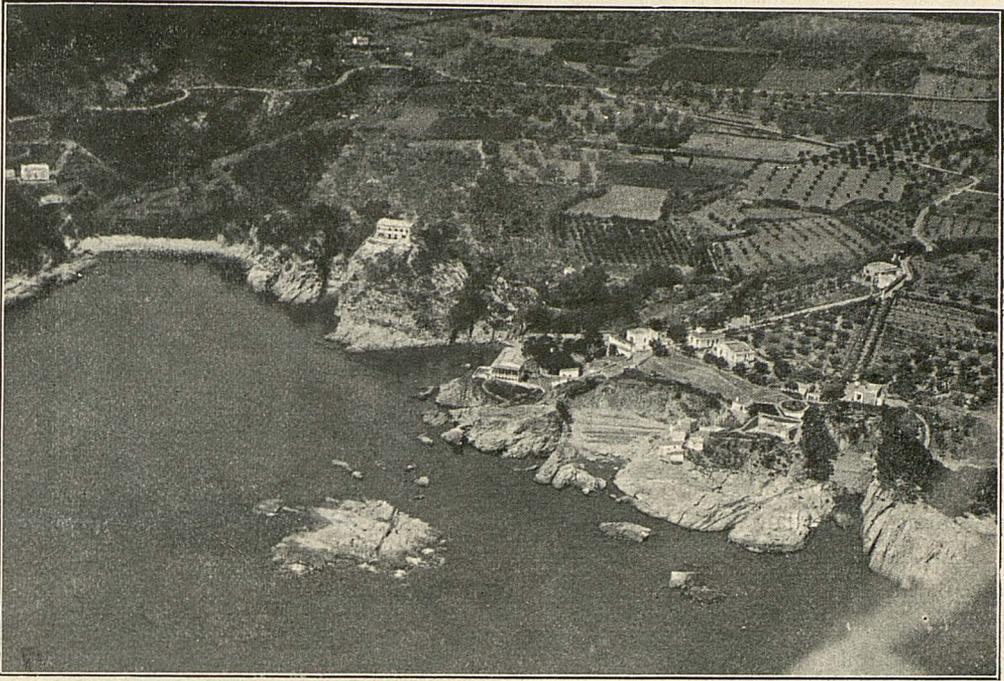


S'Agaró (Costa Brava)

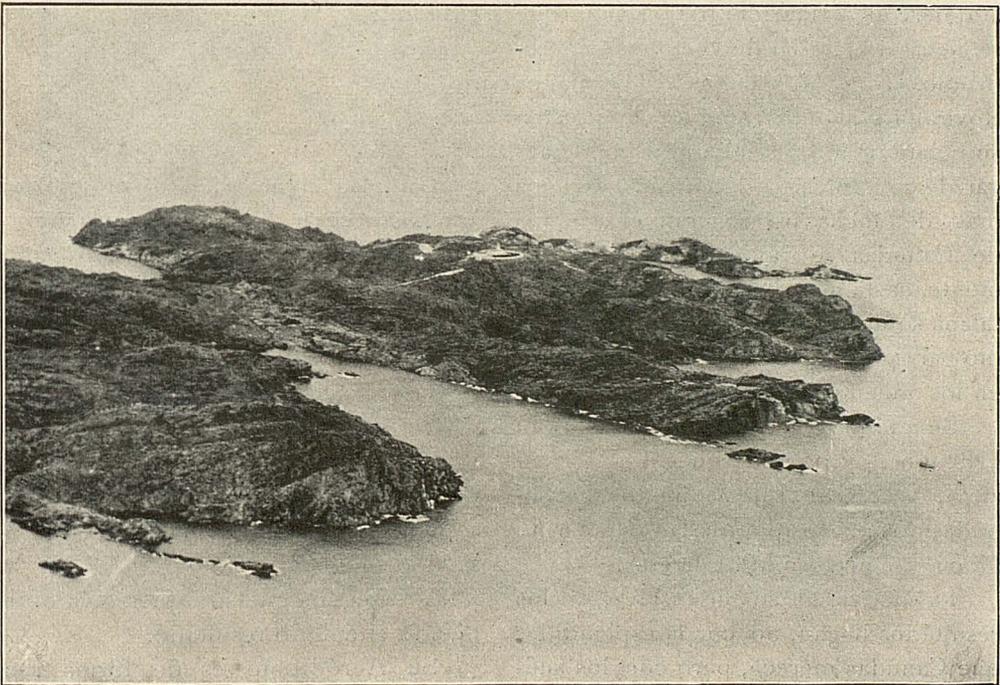


(Costa Brava)

(Fots. Gaspar)



Aigua Blava (Costa Brava)



Cap de Creus (Costa Brava)

LA AVIACIÓN CATALANA

CANUDAS

EMPEZÓ a manifestarse cuando en 1924 el aviador de primera categoría D. José Canudas Busquets, con escasos medios pero con gran dosis de voluntad inauguró el aeródromo de su nombre en Barcelona.

Han pasado unos años pero recordamos al excelente amigo recosiendo unas piezas de lona bajo un toldo que pomposamente se le llamaba hangar.

Adquiere a base de mil sacrificios un aparato de ocasión, marca italiana, y con el, empieza vuelos gratuitos por espacio de dos años, propagando así la aviación a empellones, a golpes de voluntad y entusiasmo. Por el año 1926 adquiere un «Hanriot» de escuela que refuerza el material de vuelo de su aeródromo. Don M. Mateu, los hermanos Roviralta y algunos amigos le prestan su colaboración y se alza el primer hangar de construcción definitiva. Dos años más de lucha inverosímil; el esfuerzo de Canudas se pone a prueba nuevamente, hasta en 1929, que la afición catalana se despierta, y acude al Aeródromo para presenciar vuelos y tomar parte en los mismos.

Se adquiere un nuevo aparato, un «Nieuport» y poco después dos «Hanriot», y acuden al llamamiento de Canudas dos nuevos pilotos, Don Guillermo Xuclà y Don José M^a. Carreras.

La actividad se intensifica, y los resultados llegan, no con la esplendidez que Canudas merece, pero con los suficientes para seguir adelante, al objeto

de completar la obra benemérita y loable del hombre hecho voluntad y perseverancia.

El Aeródromo actúa cada día con mayor empuje; toma la obra de Canudas mayores posibilidades, y surge la propaganda comercial, la fotografía y los vuelos de turismo.

El material existente es necesario ampliarlo; ¡nuevos sacrificios! Y en vuelo desde Inglaterra, Canudas y Xuclà traen dos aviones «Avro-Aviàn», de tipo modernísimo. Y llega así que la Escuela de Aviación creada por nuestro amigo en su aeródromo toma caracteres definitivos, reconociéndola oficialmente el Estado.

Nos hallamos en 1929.

* * *

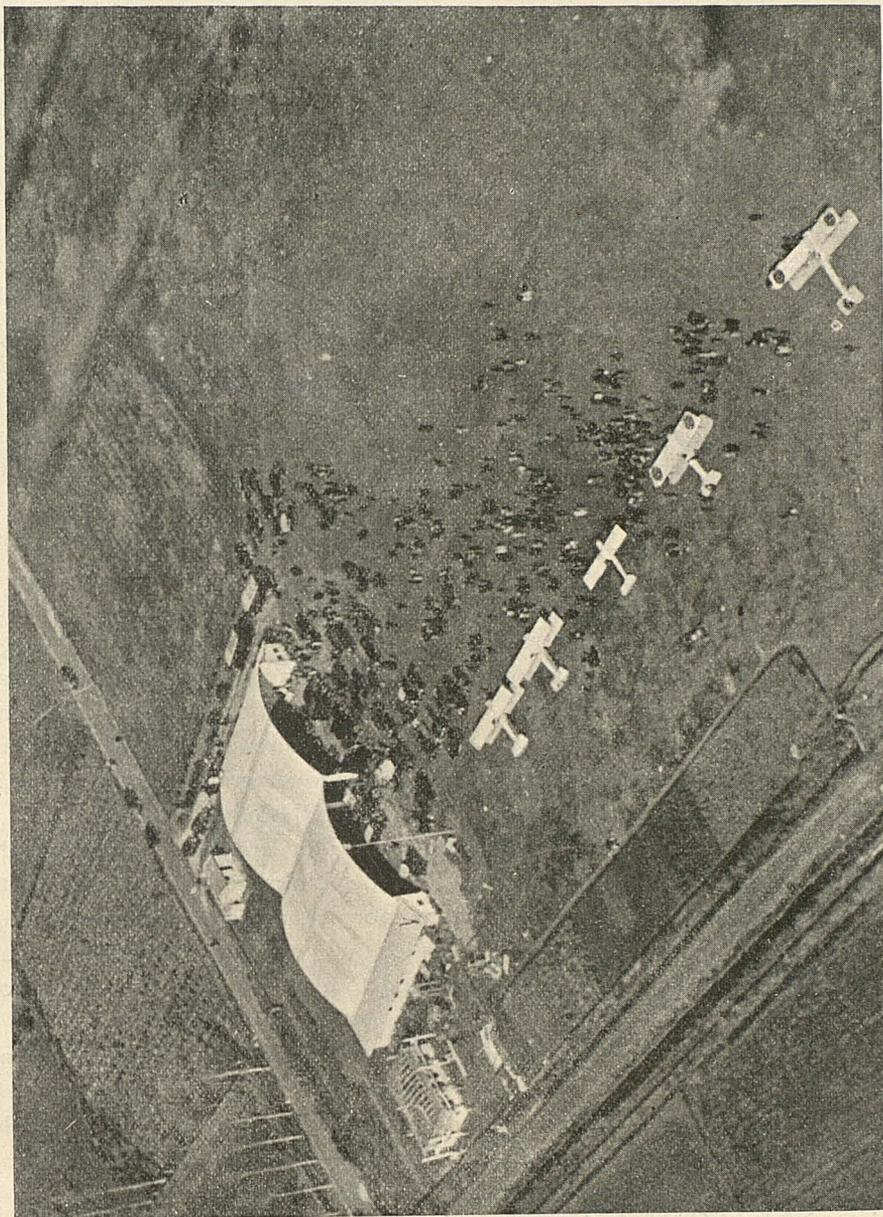
Canudas sigue siendo el apóstol. Vuela sin cesar, fomenta la aviación; y ante su ejemplo surgen las peñas de aire, o tertulia aeronáuticas.

Lérida es de las primeras, y cuenta entre nosotros con unas simpatías profundas y sinceras...

Su propaganda es un apostolado; vuelos de exhibición, conferencias, proyecciones, etc. Canudas hecho energía se multiplica y la obra en Cataluña avanza bajo su ejemplo sin par.

Y llegamos que su esfuerzo va obteniendo el debido resultado.

Su Aeródromo es de forma rectangular y de 600 metros de largo por



Vista del aeródromo Canudas

Foto. Gaspar

300 de ancho; 180.000 metros cuadrados de superficie completamente llana y cubierta de finísima hierba, dista dos kms. del pueblo del Prat de Llobregat y 12 del centro de Barcelona (Plaza de Cataluña).

Posee un hangar compuesto de dos naves de 20 metros de luz por 20 de fondo y 4'30 de altura; anexos a el, otros edificios para oficinas, dirección, archivo, servicios higiénicos, laboratorio fotográfico, enfermería-botiquín, vestuario, sección técnica, clase-biblioteca, almacén de materiales, taller mecánico y un coquetón bar-restaurant.

Inmediato al hangar un chalet vivienda para el personal, una caseta garage, y otra para portería; a la entrada al campo, más apartada, una caseta para depósito de gasolina y lubricantes.

En la actualidad, el Aeródromo Canudas posee como material de vuelo tres *Avro-Avian-Cirrus* 85 c. v., destinados a escuela de pilotaje y vuelos con pasajeros; un *Havilland Moth-Cirrus* 75 c. v. y un *Romeo-Fiat* 85 c. v. destinados al servicio aero-taxi y vuelos de turismo; un *Nieuport-Rhone* 80 c. v. destinado a entrenamiento de pilotos, y un *Aviutik-Hispano* 140 c. v. para vuelos con pasajeros. En total siete aviones que en breve serán aumentados con otros dos.

El personal directivo está compuesto por tres pilotos de primera categoría: Canudas, Director y Don Guillermo Xuclà y Don José M.^a Carreras, y el Jefe de mecánicos, Don Joaquín Sangenís, antiguo jefe mecánico de Cuatro Vientos.

Veintiún alumno a diario realizan sus prácticas; cinco pilotos en el se-

gundo semestre del pasado año terminaron su curso con un resultado admirable.

Durante el año se han efectuado 5320 vuelos, con un total de 637 horas, 8 minutos que representan unos 70.000 kms. de recorrido.

Han volado cerca de 3.000 pasajeros, y de ellos 1.322 por vez primera, sin haber sufrido el más pequeño accidente.

Estos datos se refieren a vuelos sobre el Aeródromo y Barcelona, siendo numerosos los verificados sobre España, y muy interesantes los del extranjero por Canudas, Xuclà y Carreras. De la Escuela, han obtenido un «brevet» los señores Antonio de Gaztañondo, Jaime Camarasa, Juan Bonamusa, Francisco Ximenez y José M.^a Cervera entre otros.

A diario se vuela en el Aeródromo, y en los días festivos se congrega en el campo gran número de entusiastas de la aviación verificándose un sinnúmero de vuelos así como pruebas de habilidad y acrobacia que acreditan una vez más la capacidad de los pilotos.

La obra de Canudas se irradia desde el Prat de Llobregat. Incansablemente lucha por la aviación, y somos muchos los que pretendemos conseguir que nuestra Ciudad nos comprenda y nos aliente.

Hasta ahora, colaboramos huérfanos de ayuda, pero ese no es motivo de desfallecimientos ni desmayos, todo lo contrario, nos fortalece, y esperamos que pronto podremos incorporar a Lérida a los pueblos que miran el porvenir.

La obra de Canudas es para nosotros un ejemplo digno de imitar.

ODA A L'AEROPLA

OCELL metàl·lic,
 gegantí,
 mitjà pel qual l'home ha vençut l'espai.

Símbol de prodigi,
 carn de meravella,
 suc de llegenda:
 l'aviació és un somni dolç de fades.

Precisió exacta,
 forma perfecta,
 desig realitzat:
 l'home d'avui també és el rei de l'aire.

Ala estesa lluminosa,
 timó breu i tallant,
 cos de taut, que vola sobre el món
 com una bruixa jove.

Ossos d'acer,
 cervell de cent cavalls;
 l'aviador és la mosca que l'exalta;
 nas llarguerut que dóna giravoltes...

Seguretat,
 fermesa,
 velocitat,
 bellesa:
 tot és gran, bell i pràctic.

Raids temeraris.
 performances atrevides;
 rella que ha obert nous solcs
 al progrés.

Camins moderns de comunicació.
 Estre terrible en temps de guerra.
 estre agradable en temps de pau.
 L'estòmac de metall beu gasolina,
 i ronca per mostrar la magestat.

Posat dins l'aeroplà
 somnies sempre,
 i fas Barcelona-Moscú en un sol dia.

Baptista XURIGUERA.

SE ofrecía a la ciudad el Aeródromo Civit y se inauguraba el Campo con una fiesta de Aviación en la que tomó parte el Archiduque don Francisco José Habsburgo de Borbón.

El Alcalde de la ciudad don José Pujol aceptaba el ofrecimiento del Aeródromo a Lérida hecho por su propietario don José Civit, y el Vicario general en representación del Ilmo. señor Obispo (ausente de la ciudad) bendecía el Campo.

El mismo día, en el «Ateneu Lleidatà» se constituía el «Aero Club de Lérida» quedando así integrada su primera Junta: Presidente, don José M.^a Alvarez Pallás; Vice-Presidente, don Ramón Areny; Secretario, don José Civit; Contador, don Juan Recasens; Tesorero, don Juan Llorens; Vocales, don Miguel Niubó, don Aurelio Sol y don Jaime Niubó.

Comité de Propaganda: Presidente, don Pedro Castro y vocales don Fermín Ribé, don Pablo Guimet, don Juan Ribelles y don José Guiu.

Comité de Aeródromo: Presidente, don José Civit; vocales, don Antonio Rius, don Joaquín Vilá y don Ramón María Bernat.

La primera Junta que se celebró se trazó el plan a seguir, y con fecha cuatro de octubre el *Real Aero Club de Cataluña* en atento oficio manifestaba su satisfacción por la creación de la primera entidad aérea de Lérida y ofrecía a la misma su entusiasta y valioso apoyo.

En 1.º de septiembre el Director de la Escuela de Aviación Barcelona don José Canudas pilotando un *Avro* y acompañado de don Luis Rosal llegaba a Lérida al objeto de celebrar una entrevista



Nuestra ciudad a

NUESTRA

con los elementos directivos del naciente *Aero Club*.

El día de su llegada invitó a volar al Presidente de aquella Entidad y al dueño del Aeródromo, y en el *Casino Principal* era obsequiado el señor Canudas con un almuerzo íntimo trazándose proyectos para el porvenir...

Y de aquella entrevista fraternal nació la idea de la celebración de un Concurso Nacional de Aviación.

Y pronto llegó la entusiasta adhe-



ad a vista de avión

RA LABOR

HACE UN AÑO...

sión para tan interesante certamen aeronáutico de valores tan positivos como los de la «Aeronáutica Naval» del Prat, del «Real Aero Club de Cataluña» y la del «Aeródromo Canudas».

Se cursó a la Federación Nacional el oportuno Reglamento del Concurso en proyecto que debía celebrarse el día 27 de Septiembre.

Atendiendo a peticiones formuladas por el «Aero Club» ofrecieron preciosas Copas el «Consejo Superior de Ae-

ronáutica» (Presidencia del Consejo de Ministros) el «Real Aero Club de Cataluña», el «Casino Principal» de esta ciudad, don José Civit, y ofreció otra el Aero Club de Lérida.

El hombre propone... y el Gobierno dispuso las maniobras navales, y en vista que los elementos de la «Aeronáutica Naval de Barcelona» tenían que tomar parte en las mismas, se acordó retrasar el Concurso nacional hasta el final de aquellas.

Y se acordó su celebración para el día 27 de octubre.

El «Aero Club» no descansó un momento. La propaganda inicióse y era raro el establecimiento de la ciudad que no ostentara el llamativo Programa del mencionado Concurso.

La propaganda se extendió por toda la provincia. Carteles, programas de mano, notas de prensa... y los taxis de la ciudad, y los coches de los socios del *Aero Club* empezaron a ostentar banderolas anuncio de la fiesta.

El día señalado fué de inusitada animación en el Aeródromo.

Acudieron al mismo las primeras autoridades y numeroso público, pero tuvo que suspenderse el Concurso a consecuencia del fortísimo viento reinante en el trayecto Barcelona Lérida.

Por tres veces salieron los aviones inscritos a la prueba de sus Aeródromos pero se vieron precisados a regresar a los mismos, a excepción del tripulado por el señor Carreras que habiendo consumido su provisión de gasolina luchando contra el temporal aterrizó en un campo junto a Vimbodí.

Por la tarde, los señores Oficiales de la Aeronáutica Naval que habían llega-

do en auto, junto con los señores Klein y Trilla, del «Aero Club de Cataluña» y los directivos del «Aero Club de Lérida» celebraron un cambio de impresiones y se acordó prorrogar el Concurso hasta el día 10 de noviembre. El «Real Aero Club de Cataluña» en oficio fecha 6 de aquel mes confirmaba al Presidente de nuestra Entidad un telefonema al mismo dirigido y en el que se manifestaba lo siguiente: «*Aero Club Cataluña comunica oficialmente inscripción tres aviones aeronáutica Naval, dos aeródromo Canudas Concurso Aviación día diez*».

Nuevamente el entusiasmo del «Aero Club» de Lérida se manifestó en preparar tan interesante manifestación deportiva.

Para aquel día se había organizado en el «Casino Principal» un baile, y en el *Palace Hotel* un banquete con la asistencia de las Autoridades, pero... la voluntad de nuestro «Aero Club» debía ponerse a prueba ya que el citado Concurso tuvo que suspenderse debido a la espesa niebla reinante.

Pese a ello, los aviones inscritos salieron de Barcelona, y el tripulado por don José Luis de la Guardia (de la Aeronáutica Naval) queriendo desviarse de la ruta por falta de esencia aterrizó en Fayón.

La buena voluntad, el entusiasmo y el deseo innegable de los pilotos inscritos al Certamen quedó frustrada ante la fatalidad... pero los elementos de nuestro «Aero Club» no desmayaron y pese a lo ocurrido la obra por el iniciada ha seguido su camino.

El Concurso Nacional quedó definitivamente en suspenso hasta nueva fecha. Intentar efectuarlo en invierno era ir al fracaso a conciencia si se tiene en

cuenta la frecuencia de niebla en nuestra comarca.

Y apartado de momento este deseo, nuestra Entidad siguió su camino...

Con fecha tres de diciembre aparece nuestro boletín que se edita para los socios del Aero Club.

Es la primera publicación que de su índole aparece en Cataluña. Nuestra modesta Revista es cariñosamente acogida por nuestros amigos que con su lectura están al corriente de cuanto nos proponemos llevar a cabo y cuanto realizamos por el ideal que seguimos. *Aviación* de Barcelona nos dedica fraternales palabras de estima al salir a luz pública, y comenta nuestra obra y nos anima a continuar la labor emprendida.

AIRE es nuestra voz, la cristalización de nuestro propósito de pregonar noble ideal...

De paso para Zaragoza llegó el día 18 de febrero del corriente año el comandante Franco. Celebró una conferencia con nuestro Presidente y visitó el Aeródromo ofreciéndose al «Aero Club» para cuanto pudiera servirles.

Con fecha 16 de febrero era invitada nuestra Entidad por el «Real Aero Club de Cataluña» al Concurso de modelos reducidos organizado por la Comisión aeronáutica de aquel centro en el Aeródromo «Canudas» del Prat del Llobregat. El día 19 del mismo mes llegaba en avión a esta ciudad don José Canudas; por la noche después de haber sido obsequiado con un banquete por los directivos del «Aero Club» daba en el Teatro Viñes una conferencia desarrollando el tema: «El estado actual de la aviación en Cataluña».

Público numeroso asistió a la misma haciendo la presentación del conferenciante nuestro Presidente.

Se ilustró la conferencia con unas ochenta proyecciones interesantísimas.

En 1.º de enero se celebra en el Teatro Viñes junta general reglamentaria, siendo elegida la siguiente junta: Presidente, don José M.^a Alvarez Pallás; Vice-Presidente, don Felipe Cabredo; Secretario, don José Civit; Tesorero, don Miguel Niubó; Contador, don Juan Recasens; vocales, don Jaime Niubó, don José Cisteré y don Pedro Peñarredonda.

Con fecha 25 de Marzo el Vice-Presidente del Consejo Superior de Aeronáutica don Alfredo Kindelán traslada al *Aero Club* el siguiente oficio:

«En contestación al escrito fecha 14 del actual del « Aero Club de Lérida » tengo el gusto de manifestarle que acepto muy reconocido el testimonio de consideración con que me distingue con el nombramiento de Presidente Honorario».

El día 29 de marzo llegó a esta ciudad pilotando un *Avro* tipo escuela el Jefe de Material de Aeronáutica don Francisco Tadiel de Andrade, y Director que fué de la Escuela Naval del Prat. Fué saludado por nuestro Presidente y los directivos señores Peñarredonda, Llorens, Civit y Bernat.

La entrevista fué en extremo interesante y agradabilísima escuchando del señor Andrade palabras de aliento y afecto que estimamos.

El día 1.º de abril y en Junta celebrada se firmó un contrato de arrendamiento por tres años y prorrogable hasta seis a voluntad de una de las partes, entre don José Civit propietario del Aeródromo de su nombre y don José Ma-

ría Alvarez Pallás, como Presidente de nuestro *Aero Club*.

A base de dicho contrato, nuestra Entidad posee un Aeródromo, y una libertad de acción sin la cual nuestra actuación no podía asentarse sobre principios sólidos.

La firma de dicho contrato fué por parte del «*Aero Club*» un éxito, y por la del señor Civit una solución económica.

El día 20 de abril se celebra una fiesta de aviación a base de don Francisco Habsburgo de Borbón que tripulando una avioneta de 80 HP. (*España*) llegó en la mañana de aquel día.

El día 21 nueva fiesta de aviación y asistencia por la noche de la mayoría de los socios del «*Aero Club*» al Teatro Victoria cuya empresa tuvo la gentileza de dedicar a nuestra Entidad la proyección de la interesante película aeronáutica *Icaros*.

Los días once y doce de mayo nuestra entidad con la cooperación del Excelentísimo Ayuntamiento celebra interesante fiesta aeronáutica.

El día 12 de mayo llegaron a nuestro Aeródromo dos aviones tripulados por don Antonio de Gaztañondo y don José Carreras.

El tiempo era en extremo desagradable por el fuerte viento reinante, no obstante el Aeródromo se vió muy concurrido.

Al medio día aterrizó un aparato «*Junkers*» tripulado por el «*as*» alemán de la gran guerra van Vloten, y llevando como pasajero al representante de aquella firma en España don Guillermo von Breymann.

Por la tarde, pese al viento desencadenado y ante público numeroso dió

comienzo la fiesta con las interesantes exhibiciones de los pilotos antes citados.

El día 13 aterrizó en nuestro campo don José Canudas Busquets con una avioneta *Moth*.

Por la tarde, — y siempre soplando el viento — se efectúa la exhibición más hermosa que en Lérida habíamos presenciado. Cinco pilotos civiles en vuelo espectacular cruzan la ciudad repetidas veces, y al atardecer, ante el numeroso público reunido en el Aeródromo efectúan verdaderas maravillas.

El público, al final estalla en entusiasta ovación. La jornada, espléndida en verdad.

El día 14 del mismo mes se efectúa la primera excursión de turismo aéreo al *Mas Lleó* (Almacellas).

La expedición queda constituida por cuatro aviones pilotados por los señores Canudas, Xuclá, Carreras y Gaztañondo, llevando como pasajeros a los señores Lleó, Alvarez Pallás, Peñarredonda y Aguilera.

Fueron obsequiados en la espléndida finca ya citada y después de comer

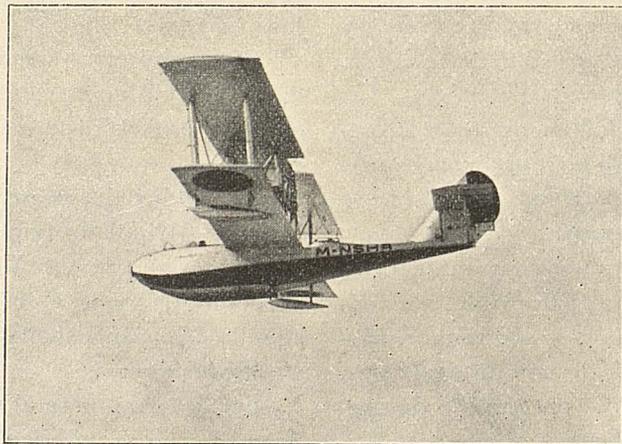
se efectuó el regreso a Lérida. La excursión agradabilísima y sin el menor incidente.

En 29 de junio se celebra una reunión aeronáutica en la que toma parte don Guillermo Xuclá de la «Escuela de Aviación Barcelona».

En Junta celebrada el día ocho de julio se acuerda proponer a la Federación Aeronáutica que el Concurso Nacional de Aviación se celebre en otoño coincidiendo con la Exposición Agrícola, que para aquella época se celebrará en nuestra ciudad.

Con fecha ocho de mayo el Director General de Navegación y Transportes Aéreos (Presidencia del Consejo de Ministros) comunica al «Aero Club» que su petición de ingreso a la «Federación Aeronáutica Nacional» se ha cursado para los oportunos efectos.

En Junta celebrada el día 21 de junio se acuerda publicar en nuestro Boletín, la reglamentación de vuelos gratuitos para los socios del «Aero Club» autorizando al Tesorero abone de caja tres vuelos por cada fiesta o reunión aeronáutica que se celebre.



LA AERONAUTICA NAVAL

Desde fines del año 1920, que por disposición del Ministerio de Marina decidió la organización de una sección particular de aviación, al frente de la cual figuraba Don Pedro M^a. Cardona, la Escuela de Aeronáutica Naval fué un hecho.

Creóse en Barcelona, aprovechando muy acertadamente el cierre de los talleres Hereter, constructores de aviones, y propietarios de la Escuela Catalana de Aviación.

En el aeródromo de la Volatería (en el Prat del Llobregat) se instaló la escuela de pilotages y transformación para aviones y la escuela de aerostación.

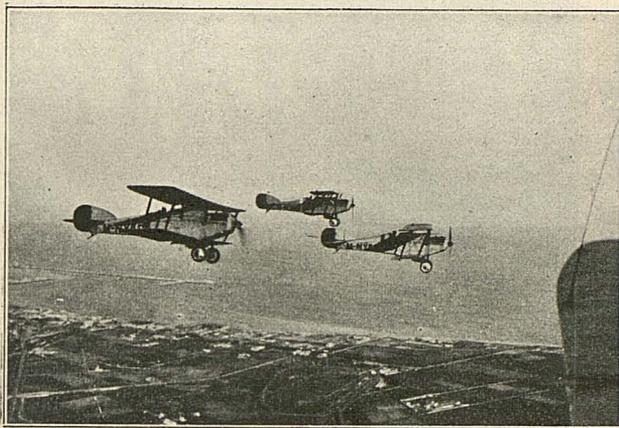
En el puerto, y en el muelle del contradique se instalaron los hangares y demás dependencias de la escuela y base de hidroaviones.

En San Martín primero y más tarde en Casa Atunoz, se organizaron los talleres de reparación y construcción de aviones.

Con presupuestos mezquinos, tan solo con la voluntad de sus directores y el entusiasmo de sus componentes se ha podido llegar al estado actual, que es un vigoroso organismo apto por completo para llevar a cabo la importante y difícil misión a el encomendada.

Dicha Escuela está constituida por los siguientes elementos: El crucero *Río de la Plata*, en donde está instalada la Dirección general de la Escuela, car-

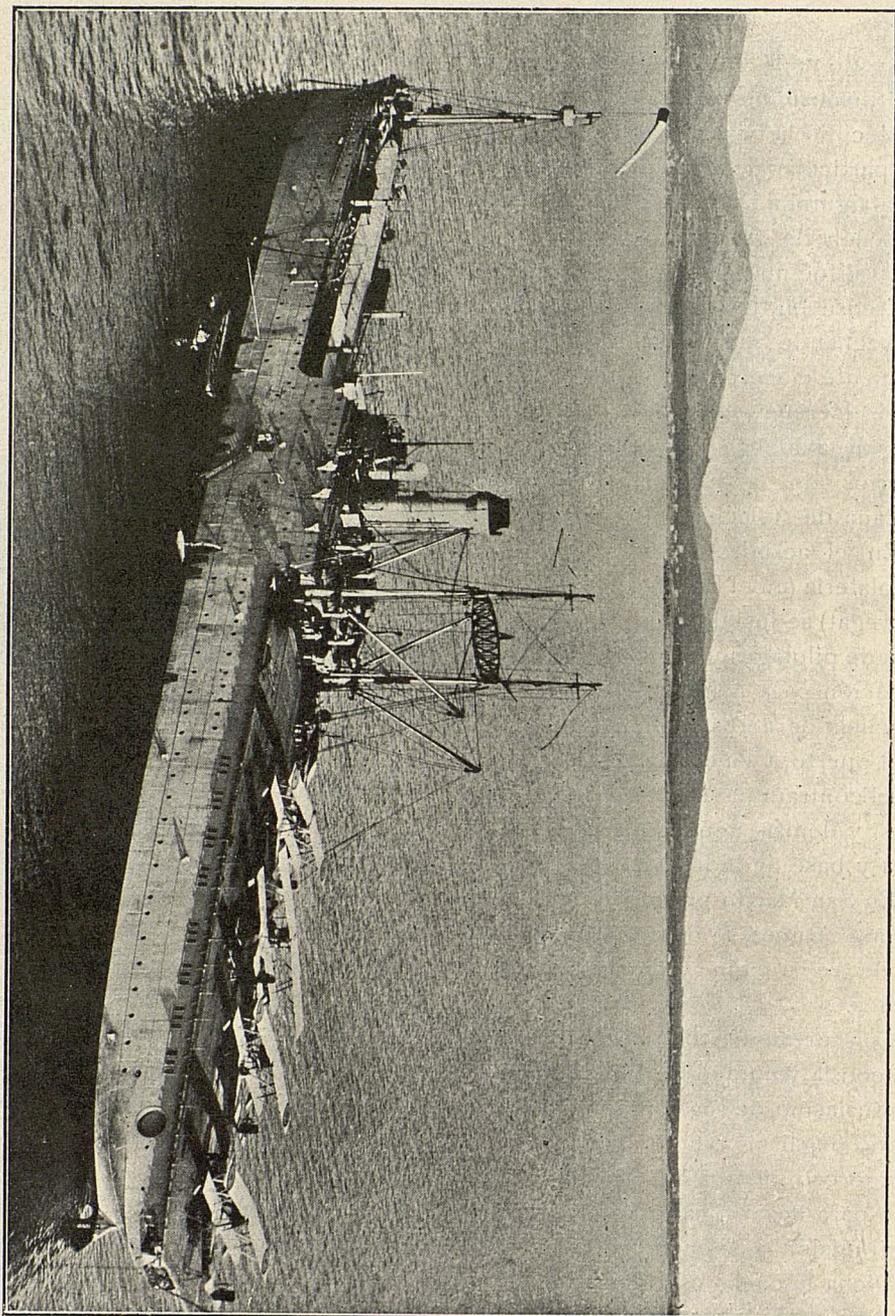
gos que desempeñan con sumo acierto e indiscutible entusiasmo, Don Ramón Fonteula y don Rafael Espinosa de los Monteros como subdirector. La Escuela y base de hidroaviones del muelle del



Patrulla de Martinsyde-Hispano

contradique en cuyos hangares se guardan las escuadrillas de *Macchi-Issota*, de *Savoia-Hispano* y de *Dornier-Hispano*. El buque portaaviones *Dédalo* que sirve de base a las escuadrillas de campaña, cuenta con bodega-hangar, talleres de carpintería y motores, depósitos de combustibles y proyectiles, etc., etc. En el Prat de Llobregat se halla la escuela de pilotage, de transformación y de observadores, así como las secciones de fotografía, y tiro. Como material, las escuadrillas se componen de *Avro-Clerget*, *Martinsyde-Hispano*, y *Blackburn-Napier* que dirigen los pilotos don Felipe García Charlo, don Juan Díaz y don José Galán.

Se halla también la escuela de aeros-



«Dédalo», el buque portaviones de la Aeronáutica Naval

tación, con sus secciones de globos libres y dirigibles.

En Casa Atunz se han construido y se construyen con exquisita perfección que honra a nuestro país gran número de aviones; en la actualidad se terminan una serie de hidroaviones *Savoia 62* de gran potencia.

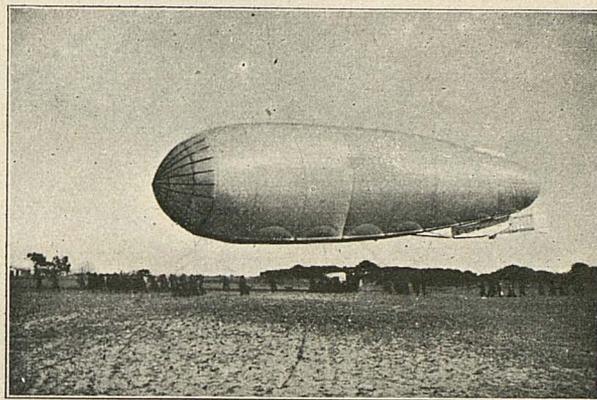
Y se amplía la Aeronáutica Naval con sus instalaciones en San Javier (mar menor) que llegará a ser una importantísima base para nuestra aviación y aerostación naval. Se ultima la base aérea de Marín (junto al polígono de igual nombre) que en la actualidad ya cuenta con una escuadrilla de hidros *Macchi-Isotta*.

Se estudia con entusiasmo la instalación de otra base en Mahón.

A grandes rasgos describimos la organización de la Aeronáutica Naval.

Si bien es cierto que el Gobierno apoya y facilita su desarrollo, este se desenvuelve con acierto gracias al entusiasmo de sus directores, y a la voluntad innegable de sus colaboradores y subordinados.

A su pericia suma, se acompaña a nuestros marinos una cultura y un trato que complementa su personalidad. Hemos tenido ocasión de comprobarlo, y las relaciones que mantene-
mos con la Aeronáutica Naval, es un testimonio continuo de consideración y de afecto que nos



Dirigible de observación

une más y más con lazos de cordialidad y de admiración.

No hemos querido que en nuestro número extraordinario se dejara de comentar su actuación porque hubiera sido una ingratitud; vayan para tan buenos amigos estas cuartillas como modesto homenaje que les tributa el «Aero-Club» de Lérida.

Use, siempre que necesite un «taxi», los matriculados con los números **L 1.833 - L 1.594 - L 2.601** y **L 2.522**

ASPECTOS...

NUESTRA ciudad va sintiendo simpatía por nuestra obra, pero confesemos sinceramente que entre los elementos más entusiastas figuran nuestras damiselas.

Es cierto también, que entre las señoras y

Así no es de extrañar que en nuestras fiestas acudan tan bellas y exquisitas representantes del «Aero Club» y no son pocas, que tienen a gala el lucir en sus ropitas la insignia de nuestro Club.

Insertamos dos fotografías bien significativas.

En una, Isabel y María Cruz Pujol, con su amiga Carmen Sol, posan ante un avión y observad que sana alegría revela la instantánea.

En la segunda, la familia de nuestro buen amigo don Santiago Jené con unas amiguitas posan también en simpático grupo.

Y la máquina del aficionado impresionaría

mil placas por el estilo y en las que el bello sexo figura con inusitado entusiasmo.

La intrepidez parece se ha hecho femenina.

Dígalo sinó Mis Johnsson que *sin importancia* ha dado pruebas inequívocas de hasta donde puede llegar una mujer.

señoritas que bajo los auspicios del «Aero Club» han tomado el *bautismo del aire*, no hemos notado en sus rostros la menor zozobra e impresión. No podrán asegurar que les ocurrió igual a elementos representativos del *sexo fuerte*...

¡Cosas!

Se inscriben para un vuelo, y en sus labios de carmín no se borra la deliciosa sonrisa, y luego, después del aterrizaje cuentan con ingenuo entusiasmo sus impresiones y todas lamentan que el vuelo no fuera mayor.

Son varias las que han repetido tan delicioso viaje, con el asombro algunas de sus papás que no *se deciden* a imitar a sus intrépidas hijas.



**la millor propaganda
s'obté amb bells
impressos**

a.g. Llerda

**ajudarà eficaçment
la difusió dels vostres
articles amb la confec-
ció dels impressos
que us convinguin.**

blondel, 29

apartat 38

LLEIDA

GRATITUD

Es lo que sentimos ante la subvención de 2940 ptas. concedidas por la Caja de Tráfico Aéreo y previo informe favorable del Consejo Superior de Aeronáutica a nuestro «Aero Club».

Única subvención hasta ahora recibida, y que nos facilitará la labor emprendida en pro de la Aviación.

Más, mucho más que la parte material que nos ha sido concedida ha pocos días, estima-

mos las pruebas repetidas de consideración y estima que nos han dado las autoridades aeronáuticas; manifestaciones sinceras de afecto y reconocimiento al entusiasmo y perseverancia puesto a la consecución de nuestro propósito.

Tales manifestaciones nos movieron a ofrecer reconocidos la Presidencia de honor de nuestro «Aero Club» al Exmo. Sr. Presidente del Consejo Superior de Aeronáutica, ofrecimiento que nos fué aceptado y que lo tuvimos a mucha honra.

Y ahora, como magnánimo complemento a toda una actuación de afecto y de colaboración, se nos concede una subvención que nos incita a proclamar públicamente y desde las columnas de este Boletín, la palabra elocuente y sincera de *gratitud*.

El Gobierno se preocupa por el desarrollo de la aviación, que en la paz y en la guerra es un factor importantísimo; estudia necesidades, comprueba entusiasmos, medita actuaciones, examina orientaciones y rutas y ofrece luego su apoyo que ha de ser motivo de fortalecer entusiasmos y avivar esfuerzos...

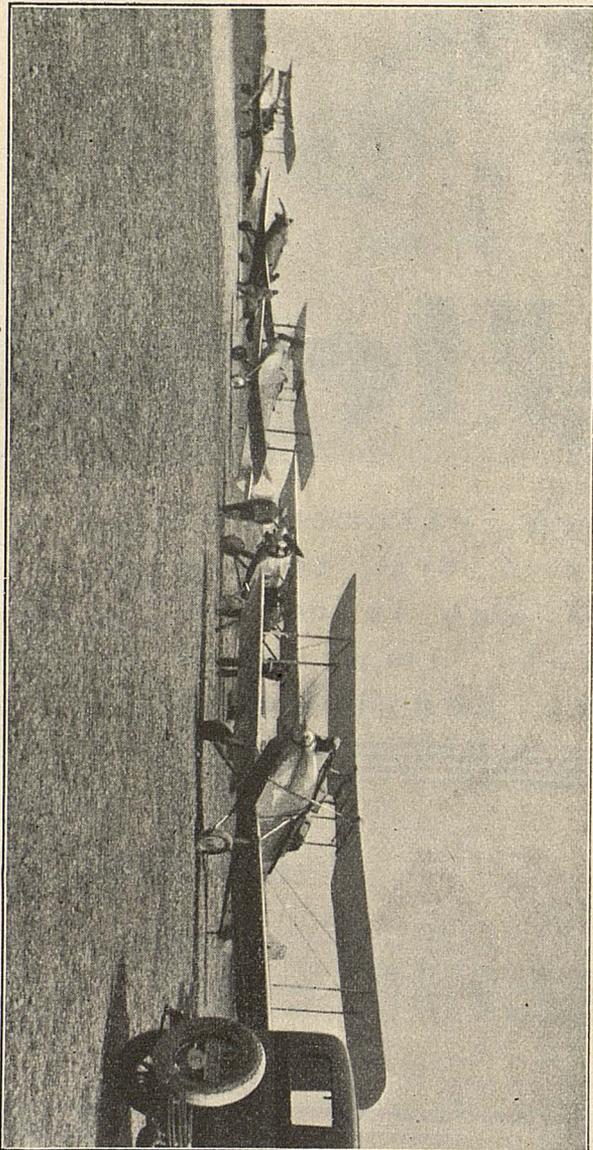
Nos halaga y congratula que no hayamos sido olvidados; hemos laborado sin descanso y sin que nuestro trabajo mereciera el apoyo de quienes creíamos debían ayudar la obra de progreso que realizamos en pro de la Ciudad.

Hemos de creer que nuestras Corporaciones y organismos oficiales no pudieron tendernos su mano protectora, pero confiamos sin género de dudas, que considerando la beneficiosa labor que nos hemos impuesto, sabrán apreciarla y no se negarán en el momento oportuno a apoyar nuestra actuación. Lérida lo merece, y es necesario encauzarla a los caminos de máximo progreso...

Hoy, sintiendo la satisfacción legítima de haber sido premiada con creces nuestra voluntad, expresamos a las Autoridades Aeronáuticas de la Nación nuestro máximo agradecimiento, gesto que no podemos olvidar y que nos incitará a seguir con mayor tesón — si ello cabe — la ruta que nos trazamos.

Estas manifestaciones le placen consignar públicamente al «Aero Club de Lérida».

Una escuadrilla de aviones de la Escuela «Barcelona» en nuestro aeródromo durante las fiestas de mayo último.



BAUTISMOS DEL AIRE

Uno de los aspectos del «Aero Club» es fomentar el amor a la Aviación, y para ello es conseguir que se vuele ya que quien se decide al «bautismo del aire» es el más entusiasta propagandista. El «Aero Club» durante su actuación ha conseguido que Lérida no se mostrara indiferente, como lo justifica el habervolado hasta la fecha: María Almacellas de Peñarredonda, Consuelo Moro de Pereña, María Rosa Tejero Corretgé, María Cruz Pujol, Carmen Jené, Divina Agellet, Cecilia Corberó, Mariana Biosca, Lolita Egea, Ramona Masip, Concepción Civit, Lolita Ribes, Magdalena Castillo Pereña, María Orrit Huguet, Teresa Roca, Angela Lladó, Teresa Piñol, Agustina Solans, María Meser y Francisca Espinal de Abadal.

Señores José Civit, Antonio Llobet, José Roure, Ramón Galcerán, Félix Font, Jaime Salla, Ramón Sorribas, Pedro Nolasco, José Escuder, Francisco Larrosa, José Fregola, José Guiu, Lorenzo Donés, Juan Recasens, José Berenguer, Antonio Torres, Antonio Pamies, Benjamín Ventura, Eriberto Camí, Juan Llorens, Julio Vila, Lorenzo Agustí, Pablo Guix, José Torres, Antonio Sales Hermenegildo Novell, José Benavent, Francisco Larrosa, Joaquín Senart, Valeri Corberó, José Gimeno, Pedro Llusá, Jaime Mestre, Pedro Mor, Pedro Roca, Ramón Duró, José Gutiérrez, Buenaventura Vilalta, Antonio Ulloa, Santiago Gené, Ramón Chancho, Alejandro Larrosa, Luis de Gomar (que hizo un vuelo hasta su propiedad 30 km.), Ramón Duró (un viaje hasta su pueblo de Alguaire), Hipólito Sisó, José María Duplá,

Ramiro Mateu, José Fregola, M. Ester, V. Casanova, José Pujol, J. M. Sanfeliu, M. Zaldrá, R. Arqués, S. Masip, José Camarasa, A. Lamolla, José Vilá, J. Morales, J. Nogues, T. Santallucia, M. Raval, J. Coma, D. Rubies, F. Mata, E. Moret, A. Fontana, J. Vilaplana, A. Cuel R. Morell, M. Fuentes, Joaquín Porqueres, G. Escuder, A. Baulit, Juan Morales, E. Esquerdo, Luis G. Abadal, J. M. Labrador, R. Rull, A. Cueto, A. Capdevila, Ignacio María Morera, Juan Recasens, Pedro Peñarredonda Almacellas, José Almacellas, José Arderiu, José Pereña Moro, Ramón Ibars, Juan Ribelles, y Pablo Guimet.

Se han efectuado dos vuelos de Escuela por don José Civit (Archiduque Francisco de Austria como piloto) y don Juan Llorens (con don José Canudas Busquets), y tres vuelos de acrobacia (piloto van Vloten) don Pedro Peñarredonda, don José M.^a Alvarez, y don José Civit.

Así es como hemos laborado en tan interesante aspecto de la aviación. Facilitando los vuelos y concediendo vuelos gratuitos a los socios del *Aero Club* que lo han solicitado oportunamente. Sin vanidad, sin orgullo, con ingénuo satisfacción manifestamos que hemos conseguido que el retraimiento «de volar», vaya menguando de día en día en nuestra ciudad y mayor es nuestra satisfacción al considerar que con tantos vuelos efectuados no se ha provocado el más insignificante incidente. Es así como realizamos con voluntad y perseverancia una parte de los propósitos que nos animan.



DEL CONCURSO DE AVIACION

PARA Otoño, y coincidiendo con la Exposición Agrícola preparamos el Concurso Nacional de Aviación que ha de resultar una verdadera manifestación aeronáutico-deportiva y en la que tomarán parte hasta ahora la Aeronáutica Naval del Prat de Llobregat, Real Aero Club de Cataluña, Aeródromo Canudas, Aero Club Barcelona pilotos particulares, y podemos ya casi asegurar que tomarán parte también elementos militares de algunas de las bases de España.

Para tan grandiosa manifestación aérea, esperamos la máxima protección de nuestras Autoridades, que no pueden manifestarse frías e indiferentes ante el solo anuncio de esta jornada deportiva que sin duda será la primera celebrada en nuestra Patria, a juzgar por los elementos que en la misma tomarán parte, y por el esfuerzo que realizamos para no defraudar las esperanzas puestas en nuestra actuación.

Ya hemos empezado la propaganda de nuestro Certamen. Se ha editado por el «Aero Club» un sello conmemorativo cuyo dibujo y color es obra de nuestro querido compañero don Juan Llorens. Su trabajo, es acertado, posee un dinamismo muy apropiado a su concepción y plácenos expresarle con estas líneas nuestra más sincera enhorabuena... Nuestros socios pueden solicitar dichos sellos en la «Imprenta Ilerda», cuyo trabajo — como cuanto hace — es ratificación de la valía, gusto y técnica con que ya se reconoce su labor.

Nuestros compañeros del «Aero-Club» deben incluir en su correspondencia el sello indicado, propagarlo, extenderlo, así como cuanta propaganda se les facilite en pro del éxito del ya citado Concurso Nacional de Aviación.

En esta fiesta va comprometido nuestro prestigio; con ella, esperamos

manifestar los móviles que nos animan, y por estas razones es necesario el máximo entusiasmo para evitar se malogre la labor que llevamos a cabo por la cultura y progreso de nuestro pueblo.

Por la prensa local, (y haciendo uso del favor con que nos distingue y nos honra) iremos publicando cuanto se relacione con el interesante Certamen, cuyo Reglamento remitido a la Federación, es el siguiente:

REGLAMENTO

Artículo 1.º — El Aero Club de Lérida organiza un Concurso de aviación, que se celebrará el día 5 de Octubre de 1930, en el aeródromo de esta ciudad.

Art. 2.º — El concurso es de carácter nacional pero no es condición precisa para tomar parte en el mismo, ser español, pudiendo hacerlo también aquellos extranjeros que residan habitualmente en España y tengan sus aviones matriculados en nuestro país con fecha anterior a la publicación del presente Reglamento.

Art. 3.º — El concurso se compondrá de tres pruebas: de aterrizaje, de habilidad, y de acrobacia, y con la puntuación de las cuales se formará una clasificación general.

Art. 4.º — Las inscripciones serán libres y se admitiran hasta por todo el viernes día 3 de Octubre a las nueve de la noche.

Art. 5.º — Los pilotos al hacer su inscripción por escrito, haran constar que aceptan y acatan el presente reglamento; haciéndose responsables de cuantos accidentes pudieron sufrir u ocasionar a terceros.

Art. 6.º — La prueba de aterrizaje consistirá en aterrizar lo mas cerca posible de un punto situado en el medio del campo. Será descalificado el concursante que ponga el motor en marcha después de la toma de tierra.

Art. 7.º — La prueba de habilidad, consistirá en la destrucción de cinco globos soltados todos a la vez y estando el concurrente en el aire y frente a los Comisarios, en el menor espacio de tiempo, que no deberá exceder de tres minutos. Se clasificará el concursante por el número de globos destruidos y el tiempo invertido en su destrucción.

Art. 8.º — La tercera y última prueba, consistirá en efectuar unas figuras acrobáticas, durante un tiempo máximo de cinco minutos. El fallo será dictado por un jurado compuesto de Pilotos.

Art. 9.º — Habrá un premio para cada prueba y tres para la clasificación general.

Art. 10. — La clasificación general se formará sumando los puntos obtenidos en las tres pruebas. Al primero de cada una le serán concedidos tantos puntos como pilotos tomen parte en la prueba que reuna mas participantes, al segundo uno menos y así sucesivamente. El piloto que no tome parte en una prueba no tendrá ningun punto en la misma.

Art. 11. — El concurso empezará a las diez en punto de la mañana, no pudiendo exceder de una hora ninguna de las pruebas del mismo.

Art. 12. — El Jurado deberá publicar la clasificación por todas las siete de la tarde del mismo día y los pilotos podrán presentar reclamaciones hasta las ocho de la tarde del mismo. El reparto de premios tendrá lugar a las diez de la noche.

Art. 13. — Este reglamento está redactado de acuerdo con los generales del Real Aero Club de Cataluña, de la Federación Aeronáutica Española y la Federación Aeronáutica Internacional.

Art. 14. — El Aero Club de Lérida no asume ninguna responsabilidad de cuantas pudiesen derivarse del concurso.

Art. 15. — Para todo lo previsto en este reglamento, se entenderá rigen los de la Federación Aeronáutica Internacional.

CRONICA

Expresamos las gracias más sinceras, a nuestros colaboradores y anunciantes que figuran en este número conmemorativo del primer año de nuestra actuación.

Esta edición se reparte gratuitamente entre los socios del «Aero Club», revistas técnicas de aviación, aeródromos civiles y militares, y elementos representativos de la aeronáutica nacional y extranjera.

★

El día 29 del pasado se celebró el entierro de nuestro estimado amigo y consocio don José Torres Solanellas.

A tan luctuoso acto concurrió gran número de amigos y relacionados que demostraron la simpatía que en vida supo captarse nuestro compañero.

Entre las coronas que seguían el coche fúnebre figuraba una de flores naturales ofrenda del «Aero Club», y en el duelo ostentaba aquella representación el conocido radiólogo don Pedro Castro Vicén.

A los muchos testimonios de pésame recibidos por la familia, unimos el nuestro muy sincero, y de un modo especial para su hermano político presidente del «Aero Club» don José M^a. Alvarez Pallás.

★

Atendiendo la petición formulada por la Confederación Argentina de Deportes, (Buenos Aires) han sido remitidos a tan importante entidad deportiva el Reglamento del «Aero Club», la colección de nuestro Boletín, y otros datos que aquella Confederación solicitaba.

★

Después de larga y penosa enfermedad ha fallecido en nuestra Ciudad la respetable señora Doña Nieves Flaqué Vila. A toda su familia expresamos nuestro más sentido pésame, y de un modo muy especial a su hijo estimado compañero del «Aero Club» don Juan Vila.

★

Editada la 1^a. colección de sellos conmemorativos del Concurso Nacional de Aviación

que organizamos para Otoño, nos es grato manifestar a cuantos pertenecen al «Aero Club» pueden solicitar los que deseen en la «Imprenta Ilerda» de esta Ciudad.

★

En próxima junta va a estudiarse la realización de unas obras en nuestro Aeródromo.

★

El Ingeniero industrial S. Wifredo Ricart recientemente ha conseguido el título de Piloto-aviador en la Escuela de Aviación de Barcelona. A las cinco horas y media de enseñanza con doble mando, estuvo en disposición de volar solo, y con cuatro horas más de entrenamiento, ha podido realizar las pruebas de examen.

Ascendió a 3.200 metros, y verificó con gran pericia las pruebas de los «ochos» y los aterrizajes.

A las muchas felicitaciones recibidas, una la nuestra, que hacemos extensiva a nuestros buenos amigos y profesores del nuevo piloto Srs. Canudas, Xuclá y Carrera.

★

La Federación Aeronáutica Española, ha convocado al «Aero Club de Lérida» a la reunión que tendrá lugar el día 27 de septiembre en Madrid y en la que se tratará de la asamblea de invierno, de la interesante prueba Copa Ibérica, etc, etc.

A tan importante reunión asistirá un delegado del Aero Club de Lérida.

★

Una vez más tenemos que manifestar que *Aire* se destina a los señores socios del *Aero Club*, no pudiendo facilitar número alguno a los que solicitándolo no figuran en nuestras listas.

ACADEMIA GRAU

PREPARATORIA PARA CARRERAS CIVILES Y

ACADEMIA GENERAL MILITAR

Dirigida por competente profesorado. — Alumnos internos, medio pensionistas y externos. — Excelente internado con habitaciones individuales. — Grandes éxitos en las últimas convocatorias. — Honorarios económicos.

DIRECTOR: D. JOSÉ GRAU
Carretera de Torrefarrera



AUTOMÓVILES
AUBURN - DE SOTO - DURANT

CAMIONES
BROCKWAY RUGBY de 1 $\frac{1}{2}$ 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)

FERRETERIA ALMACELLAS

Gran liquidación
de todos los artículos
procedentes de incendio

Pórticos Bajos, núms. 11 y 12