











Informaciones de actualidad

El "Do-X" vuela normalmente con 169 personas a bordo

¡Cincuenta y una toneladas por los aires!

Hace tres o cuatro años, vimos los primeros dibujos, proyectos y maquetas del fantástico avión trasatlántico del futuro, capaz para cien pasajeros, y equipado con una formidable batería de 10 u 12 motores.

Y, sin embargo, pasado tan corto plazo, aquel sueño, aquella "maqueta", es hoy realidad. El hidroavión para "cien pasajeros" existe ya. Y sus primeras pruebas, tan metódicas como brillantemente llevadas a cabo, resultan, en verdad, impresionantes.

Se trata del "Do-X", el gigantesco hidroavión alemán que, en orden de marcha, pesa 51 toneladas.

El "Do-X" acaba de hacer un vuelo de ensayo de unos 50 minutos con 169 personas a bordo: 159 pasajeros y 10 hombres de tripulación, batiendo, claro está, todos los records de su clase. Sin embargo, no es esto lo más impresionante, sino la facilidad y flexibilidad de las maniobras, la facilidad del despegue, y, sobre todo, la suavidad del amaraje. Otro dato interesante de la enorme máquina es el factor seguridad. Por una parte, la multiplicidad de sus motores le reserva de todo accidente por avería del motor, pudiendo éstos ser revisados, y aún reparados, en pleno vuelo, y por otra parte, las distintas maniobras y atribuciones, debidamente distribuidas, se disgregan entre el numeroso personal y limitan las atenciones del primer jefe a las de mando y dirección suprema, como ocurre en la navegación corriente, eliminando así los accidentes por distracción o desfallecimiento físico del piloto.

Como en todo avión, el radio de acción del "Do-X" resulta ser naturalmente función del pasaje. Para cien pasajeros, con sus equipajes, el radio de acción es de mil kilómetros, quedando, además, según parece, un margen disponible para correspondencia o flete. Sin embargo, la instalación del hidrógeno se dispuso para 72 pasajeros tan sólo—a más de la tripulación corriente—, en cuyo caso el radio se eleva ya a 1.500 kilómetros. Sin embargo, se dice que Dornier confía efectuar vuelos de 6.000 kilómetros sin escala. ¿Cómo? Equipando sus naves aéreas con motores Diesel, Junkers, Beardmore, y muy especialmente la casa Packard, que atraen actualmente la mirada del

daz constructor alemán. Su triunfo, y, en realidad, el de toda la aviación en general, está íntimamente ligado al triunfo de los motores de aceites pesados.

El motor del porvenir

Hace ya varios meses, a principio de verano, el presidente de la famosa casa Packard, en Junta de consejeros, comunicó la buena nueva:

"Desde hace varios años—dijoles—la casa Packard estudia con especial interés el problema de los motores Diesel aplicados a la aviación. Del gabinete de estudios, del laboratorio, los ensayos pasaron al taller de construcción. Hace unos meses voló normalmente durante varias horas. Hoy puedo decir que el problema está resuelto. Se construyen ya los nuevos talleres para lanzar a fines de año series de 500 mensualmente."

Aquel mismo día las acciones de la empresa dieron un salto fantástico y fueron muchas las personas que se enriquecieron en un momento.

Tal interés, tal entusiasmo, se comprenden fácilmente. Las ventajas del Diesel se presentan formidables: robustez, seguridad, economía.

¡Adelgazar! ¡That is the question!

En todo caso lo conseguido hasta la fecha es ya impresionante. Para ello Beardmore, en Inglaterra; Junkers, en Alemania; Fiat, en Italia; Packard, en América, y Clerget, en Francia, llevan años, y aún lustros, trabajando el problema. Este, en verdad, parecía imposible de resolver. El Diesel es fuerte, robusto y económico, pero eminentemente pesado. Se trataba de adelgazar el primitivo motor, adelgazarlo hasta lo imaginable.

Un motor de aviación no debe pesar, en efecto, más de un kilo por caballo, (habiéndose llegado a los 330 gramos por caballo) y en Alemania existen motores Diesel de 15.000 caballos, que pesan... ¡180 kilos por caballo!

Los más livianos de la familia, los Diesel "ligeros" empleados en los submarinos pesan de 38 a 45 kilos por unidad.

En Alemania, el Junkers de 600-700 H. P. pesa 800 kilogramos; en América el Packard—utilizado ya en varios aviones y girando a 1.800 revoluciones por minuto—pesa 270 kilogramos.

En Francia, Clerget, que desde hace diez años trabaja el problema, terminó perfectamente un motor de

1.000 caballos tan sólo de dos kilogramos por caballo, algo más que los anteriores, pero téngase en cuenta que las dificultades crecen al disminuir la potencia.

En Inglaterra, la casa Beardmore construyó los Diesel que equipan el dirigible "R-101", pero se ignora el peso exacto de los mismos.

Resultados todos bien halagüeños y viejos ya de varios meses.

¡El motor sigue adelgazando!

¡Magnífico... para la paz!

Dornier confía llevar el radio de acción de su nave volante—con carga completa—a 6.000 kilómetros, y ello utilizando los motores Diesel. Sin embargo, tal cual es en la actualidad el "Do-X", resulta ser ya una máquina formidable, admirable nave comercial, pero terrible como arma de guerra.

Armada para el combate, sin punto muerto alguno, podría llevar una serie formidable de ametralladoras y aún de cañones ligeros.

Más aún, con lo que se gasta un Gobierno en construir un acorazado moderno, se podría crear una escuadrilla de cien aviones "Do-X", cuyo coste, relativamente bajo, no alcanza a las cien mil libras esterlinas. Pues bien, esta fantástica escuadrilla permitiría transportar desde las costas alemanas a las costas inglesas, por ejemplo, un cuerpo de ejército de 10 mil hombres en brevísimas horas. Podría también lanzar súbitamente sobre la capital inglesa una carga de 20 toneladas de explosivos, o, peor aún, 20 toneladas de esos novísimos y terribles gases mortíferos.

De la Península

¿Por qué han callado durante seis años los políticos del antiguo régimen?

Marcelino Domingo hace una crítica del libro "Las Dietaduras", de Cambó.

Analizando las opiniones expuestas en la obra de Cambó dice que no puede ni debe apartarse el político del escritor; su libro debe considerarse como un medio de que se vale el político para expresar su pensamiento e influir eficazmente en la Historia nacional. En todo político, entre otras cualidades, han de distinguirse dos: su palabra y su pluma. Ha de hablar, y ha de escribir. No se concibe un político callado y menos uno que no escriba diariamente. Cita Marcelino Domingo el caso de otros políticos extranjeros para confirmar su aserto.

Los políticos no pueden decir lo

que debería hacerse, sino lo que debe hacer él; lo que expongan como programa ha de ser inexorablemente su propio programa.

Hace resaltar el hecho de que ninguno de los políticos del antiguo régimen, a excepción de Cambó, ha escrito durante estos últimos seis años, y se pregunta si es que no tienen nada que decir, si es que no saben cómo decirlo, ó que no se atreven a decirlo. Con su silencio—añade—han contraído una responsabilidad, que nosotros podremos afrontar. Cambó, justo es proclamarlo, también podrá afrontarla.

Finalmente, y después de analizar prolijamente la obra de Cambó, se pregunta si las opiniones expuestas en el libro y las del político, son paralelas.

El incidente de los armadores.—La delegación fascista

A su regreso a Madrid, el señor Aunós ha manifestado a los periodistas que está satisfecho del resultado de las deliberaciones de la Conferencia Internacional del Trabajo, reunida en Ginebra bajo su presidencia.

El incidente producido por los armadores al retirarse éstos del salón—ha dicho el señor Aunós—pudo resolverse fácilmente, pues al recibir yo la carta en que los armadores comunicaban su decisión de retirarse de la Conferencia, no le di curso legal y envié una carta particular a dichos elementos citándolos a una entrevista, en la cual, después de un cambio de impresiones, se consiguió hacerles desistir de su actitud y que volvieran a las reuniones.

Añadió el señor Aunós que el asunto más importante entre los debatidos en la Conferencia fué el relativo a la jornada de ocho horas, en el trabajo a bordo, la cual fué solamente aceptada por Francia y en forma condicional.

En principio, todas las naciones, y entre ellas España, están conformes con el sentimiento que informa la implantación de la jornada de ocho horas en los trabajos marítimos, pero formulan las reservas naturales hasta tanto que se pueda encontrar una fórmula que resuelva las dificultades económicas que habrían de originarse con esta medida, puesto que su implantación exige el establecimiento de turnos con un aumento de personal que no es posible, especialmente en los barcos de cabotaje y pesca y en otros caracteres de los servicios marítimos.

Refiriéndose a la asistencia de la delegación obrera fascista a la conferencia, dijo que él no presidió la sesión en que fué debatido este asunto, pues ocupó tal puesto el vicepresidente y la

sesión se desarrolló en términos más normales que algunas otras celebradas anteriormente.

La delegación fascista ha asistido a todas las demás reuniones y solamente se ha prescindido de ella en el nombramiento de secciones.

Terminó diciendo que esta conferencia de Ginebra ha servido para demostrar el prestigio que España está ganando en el mundo.

PORTALECHES de aluminio según las últimas disposiciones de la Alcaldía, los encontrará usted en todos los tamaños y a precios ventajosos en la ferretería de Enrique Pérez. Alfonso XIII, 8.

Solares a plazos

En La Cuesta.—(Finca «El Becerrillo»)

Los vendo muy baratos a pagar por mensualidades cómodas. También le facilito la manera de que adquiera usted su casa para pagarla a plazos pequeños mensuales. Le regalo piedra si le interesa emplear este material en su obra. Viva casa propia. No pague alquiler.

No lo deje para mañana y vea a ROMAN MORALES RUFINO Imeldo Seris, número 97.—Teléfono número 702.

Advertisement for Omega watches. Includes an illustration of a man in a tuxedo and several Omega wristwatches. Text: 'ELEGANCIAS', 'Reloj de pulsera Omega, reloj de bolsillo... La mujer elegante, el hombre «chic», os prefieren entre todos porque a vuestra utilidad añadís bajo una lujosa apariencia la constancia y la firmeza de un buen servidor.', 'OMEGA SUPERA A TODOS'.

Large advertisement for the Ford New Model truck. Features a large illustration of the truck and the number '172'. Text: 'GRAN VELOCIDAD. — El potente motor del camión Nuevo Ford puede desarrollar 85 kilóms. hora con su carga normal. A causa de la sencillez y solidez de su construcción puede sostener grandes velocidades durante largo tiempo. No es necesario prestar muchos cuidados al motor al chasis. Su maravillosa suspensión, no igualada por ningún otro construido hasta la fecha, permite una velocidad sostenida sin fatiga del conductor ni peligro para la carga más delicada. El número motorado de 2.200 revoluciones por minuto disminuye el desgaste.', 'RAPIDA ACELERACION. — En las ciudades de la maravillosa aceleración del Nuevo Ford permite a su conductor mantenerse a la cabeza de la corriente del tráfico, apreciable ventaja para salvar estorbos y asegurar cuando sea necesario un rápido reparato. La más completa seguridad está garantizada con su doble sistema de seis frenos, cuatro accionados por pedal sobre las ruedas delanteras y dos a mano, independientes, para casos de emergencia. Estos factores solos ya ahorran tiempo y dan plena seguridad a este camión, contribuyendo así a su economía.', 'CARACTERISTICAS DE GRAN VALOR DEL CAMION NUEVO FORD', 'Cualquier Agente Ford puede darle una demostración del camión sin compromiso alguno por parte de usted. Antes de decidirse a comprar un camión pida esta demostración y entonces usted se convencerá de que no hay razón para pagar más si el camión Nuevo Ford, por menos dinero, le da ya toda la calidad y todo el rendimiento que el dueño más exigente podría pedir de él.', 'Ford MOTOR IBÉRICA Barcelona'.



