

# DE PARIS A BUENOS AIRES EN 73 HORAS

—oOo—

Tal es al magnífico record que acaba de establecer la aviación comercial francesa, efectuando un enlace completamente aéreo entre París y Buenos Aires. Salido de París el domingo 7 de abril a la una, el correo aéreo Francia-América del Sur llegó a Natal el lunes a las 19 y 40, a Rio de Janeiro el martes a las 13 y media y a Buenos Aires el miércoles a las 2 y 20. Sobre el recorrido Europa-Brasil, los aviones de **Air-France** han aventajado pues al dirigible en más de 27 horas, pues el **Conde Zeppelin**, salido de Friederichshafen el sábado 6 de abril a las 20 y 30 no llegó a Pernambuco sino el martes a las 19 y media.

A su regreso dicho correo, volviendo de Buenos Aires a París en 78 horas, ha ganado 5 horas sobre su precedente record (no hay que olvidar que el trayecto Buenos Aires-París, exige siempre más tiempo que el de París-Buenos Aires. Con la regularidad de un reloj, el correo salido de Buenos Aires en un avión trimotor, pasó a un monomotor de Rio de Janeiro a Natal, luego el hidroavión **Dumont** lo transportó a Dakar, cruzando así el Atlántico por la 14a vez. De allí un trimotor lo condujo a Casablanca, otro trimotor lo llevó de Marruecos a Tolosa y un último avión terminó el trayecto de Tolosa a París.

Viaje maravilloso, seguido de día y de noche, sin perder un instante, por una serie de aparatos diferentes tripulados por docena y media de pilotos experimentados. Bellísimo triunfo debido por una parte a la calidad del material mecánico y por otra a la admirable organización y al espíritu de disciplina y de abnegación del material humano.

Brillante testimonio de los esfuerzos de la industria francesa para el desarrollo de la aviación comercial, bajo la autoridad activa del General Denain, ministro del Aire.

Hay que recordar que la red aérea francesa es actualmente la más importante del mundo, después de la de los Estados Unidos y cubre hoy 43.000 kilómetros, Recorre ya a Europa, donde pronto alcanzará a Moscú, surca el Africa y se extiende por Asia hasta la Indochina. Pero es la línea de América del Sur la que le da su carácter verdaderamente mundial. Desde el principio del año pasado la **Croix du Sud**, el **Santos Dumont** han atravesado treinta veces el Atlántico Sur en servicio normal, a las fechas y horas fijadas de antemano. A esta absoluta regularidad que ha retenido la atención del mundo aeronáutico entero, se agrega desde ahora el máximum de velocidad.

En 1935 la flota del Atlántico Sur comprenderá dos aviones ligeros y rápidos destinados al flete postal, dos aviones pesados y varios hidrocaviones.

Por último, el enlace con la América del Norte, aunque de porvenir más lejano, no se ha perdido de vista por el ministro del aire. A pesar de la dificultades técnicas y materiales que hay que resolver, Francia ha tomado ya posición ante este gran problema de orden internacional.

## El mayor hidroavión del mundo

Posee Francia el mayor hidroavión del mundo, el **Lieutenant de vaisseau Paris**, construido por las fábricas Latecoere. Este aparato gigante, de 32 metros

de largo, pesa 37 toneladas. Sus alas tienen una envergadura total de 50 metros y una anchura de 7. Seis motores Hispano-Suiza, de una potencia total próxima de 6.000 caballos, aseguran la propulsión de este gigantesco barco volador. Podrá transportar hasta 72 pasajeros.

A pesar de sus enormes dimensiones, la velocidad del **Lieutenant de vaisseau Paris** será unos 250 kilómetros por hora. Su radio de acción podrá alcanzar 4.300 kilómetros, permitiéndole atravesar el Atlántico Norte en dos etapas, por las Azores, con 30 pasajeros y 8 hombres de tripulación.

La disposición interior de este paquebote aéreo comprende un lujo extraordinario. En el piso inferior del casco se ha previsto la instalación de un salón con veinte butacas y mesas, seis camarotes de lujo con dos camas y gabinetes de tocador, un camarote para veinte pasajeros sentados, un bar y una cocina. En el piso superior, detrás del puesto de mando, el de los pilotos, el de los mecánicos y, por último, un salón que podrá transportar dieciocho pasajeros sentados.

Este aparato ha aprovechado todos los adelantos realizados en el transcurso de estos últimos años en todos los dominios de la construcción aeronáutica. Mayor que el **Do.X** es también mucho más rápido gracias a sus cualidades aerodinámicas. Esta realización honra grandemente la técnica francesa y el éxito de los ensayos en curso justifica las esperanzas que representa para la gloria de las alas francesas.

## Una victoria francesa

Señalemos por último que se ha terminado muy recientemente un certamen internacional organizado por el gobierno brasileño en Rio de Janeiro con objeto de determinar las cualidades del mejor avión-escuela. Las principales casas americanas, inglesas y polacas participaban en dicho certamen en que estaba representada Francia por la casa Morane-Saulnier. Después de pruebas proseguidas durante cerca de cinco meses, son los dos aviones Morane-Saulnier, con motores Salmson los que salieron vencedores del certamen y los que por sus brillantes realizaciones se afirmaron superiores a sus competidores.

Este éxito reciente pone en evidencia las cualidades de la industria aeronáutica francesa, siempre capaz de rivalizar, para conseguir el primer puesto, en todos los mercados del mundo.

René CORNILLE.

—oOo—

## Disfraz

El segundo día de Carnaval se presentó delante del Jurado una máscara que iba vestida con una colcha amarilla, y que llevaba en la mano un gran ramo de perezil.

Un señor le preguntó qué representaba aquel disfraz, y la mascarita contestó:

—¡Voy de tortilla a la francesa! ¡Y a ver si es que no estoy para comerme!...