El Autonomista

DIARIO REPUBLICANO DE AVISOS Y NOTICIAS

SE PUBLICA POR LA TARDE

FRANQUEO CONCERTADO

AÑO XXXV.— NUMERO 9.432 | Suscripción 2 ptas. mes | Calle de la Prensa, núm. 10 • GERONA • Teléfs. Interurbano, núms. | Toda la correspondencia se dirigirá al Director. — De los trabajos publicados serán responsables sus autores. | cénts. núm. suelto | Lunes, 12 DE ENERO DE 1931

Los vencedores del espacio

El ingeniero don Juan de la Cierva habla del autogiro de su invención y del Congreso de Seguridad Aérea celebrado en París

Andén de la estación del Norte. Carbón, salutaciones, adioses, agrio rechinar de ruedas y estridentes pitidos de locomotoras. Ante nosotros un hombre joven, robusto, rasurado, con tipo sano y optimista de alumno de las Universidades de Harvard o Columbia: el ingeniero don Juan de la Cierva, inventor del autogiro, que regresa de París donde presidió las sesiones del Congreso de Seguridad Aérea.

Difícil abordar a este "as de ases" de los vencedores del espacio. El ya glorioso ingeniero español no es hombre de los que se encariñan con la publicidad y el elogio. Europa y América han consagrado su personalidad, entusiasmándose con la pequeña aeronave que Cierva ideara y que disminuye el riesgo a la vez que simplifica el problema del espacio para elevación y aterrizaje. Cierva pertenece a ese grupo dilecto y admirable de los que viven de la acción, relegando la palabra a un segundo lugar por considerarla innecesaria para el triunfo de su obra. Sin embargo...

***

—Gran éxito el del autogiro en las exhibiciones de Orly, ¿no es cierto?

—En efecto, estoy satisfechísimo. Los ensayos que realicé en público con mi ayudante el joven inglés Mr. Brie que se ha convertido en un entusiasta del autogiro y ya no ve la vida bajo otro prisma que el de los vuelos en mi aeronave. Es un caso de voluntad extraordinario. No posee siquiera el título de piloto y solicitó permiso mío para traer el autogiro desde Southampton, atravesando el Canal de la Mancha felizmente...

—Creo que el señor Painlevé ha dedicado calurosos elogios al autogiro...

—Es exacto que me ha honrado con sus aplausos. M. Paul Painlevé conocía el autogiro de antiguo. Tengo el honor de tratarle personalmente desde que hace dos años atravesó por primera vez con mi aparato el Canal de la Mancha. Juzga amplísimo el porvenir del autogiro, opinando que rebasa en potencia las perspectivas actuales de su aplicación y que sucesivas mejoras le tornarán aún más fértil en enseñanzas y posibilidades...

—¿Cuáles son las innovaciones más recientes que ha introducido usted en su aeronave?

—Varias y esencialísimas. Ya sabe usted que existen distintos modelos de autogiros. He perfeccionado bastante la puesta en marcha. No hace todavía dos años el autogiro presentaba en este aspecto algunas premiosidades que era preciso subsanar. Hoy, se ha adelantado mucho. La hélice, al girar, motiva lo que pudiéramos decir un reflejo de viento que rebota en el reflector de la cola y este, a su vez, refleja aquéllas contra las aspas, las cuales giran permitiendo que el aparato, tocado en su nervio vital, se deslice y efectúe el despegue. Hay otro modelo, con tres asientos, ya ensayado en Filadelfia, y al que someto a todo un proceso de superación contínua. También se atiende a la construcción de otro más fino, más estilizado, más ingrávido en todas sus piezas y, por tanto, en su contextura general. En suma: yo trato constantemente de mejorar mi invento y llevar a la aviación una mayor practicidad, despojándola en lo posible de sus riesgos mediante un aparato que reuna las máximas condiciones posibles de seguridad. Pero tales óptimos resultados no tienen improvisación inmediata posible y hay que llegar a ellos poco a poco, buscando el regular definitivamente el tráfico aéreo. Simplemente, el autogiro lleva al mínimum el peligro en las incursiones por el espacio y en ello reside el secreto de la popularidad que ya ha conseguido en el extranjero.

—¿Qué posibilidades reúne el autogiro como elemento de combate?

—Nunca he pensado revestirle de una significación militar, aunque posee, en su germen, las mayores posibilidades. La misma pregunta que acaba usted de hacerme me fué formulada en París y dí idéntica respuesta que la que le voy a facilitar a usted. Lejos de sugerirme repugnancia vería con agrado la utilización de mi invento en la guerra pues el autogiro atenúa el estrago de los combates aéreos. ¿Razón? Sencillísima. Aún poseyendo igual capacidad ofensiva que un aeroplano proporciona al piloto una seguridad mayor y por ello su adopción como elemento de lucha en el espacio permitiría el ahorro de las vidas de muchos aviadores

—¿Se halla en pleno apogeo la construcción del autogiro en América?

—Sí; se industrializa cada vez más. Y esto no sólo sucede en Norteamérica sino también en toda Europa. En 1931 los autogiros se construirán en serie. Después, se harán otros mayores, capaces para transportar numerosos pasajeros. Y en cuanto a condiciones se han obtenido ya algunas capaces de satisfacer a los más exigentes: una velocidad de 200 kilómetros a la hora y el descenso a velocidad. La impresión técnica que existe de mi invento en América no puede por menor de enorgullecerme. Confirmándola, ha dicho uno de los pilotos que asistieron al concurso internacional que el autogiro lleva sobre el avión una indudable y suprema ventaja pues en el avión el 90 por 100 l oes el piloto y el 10 por 100 el aparato y en el autogiro se invierten los términos. Formidable paso en lo que atañe a las posibilidades de seguridad en los vuelos

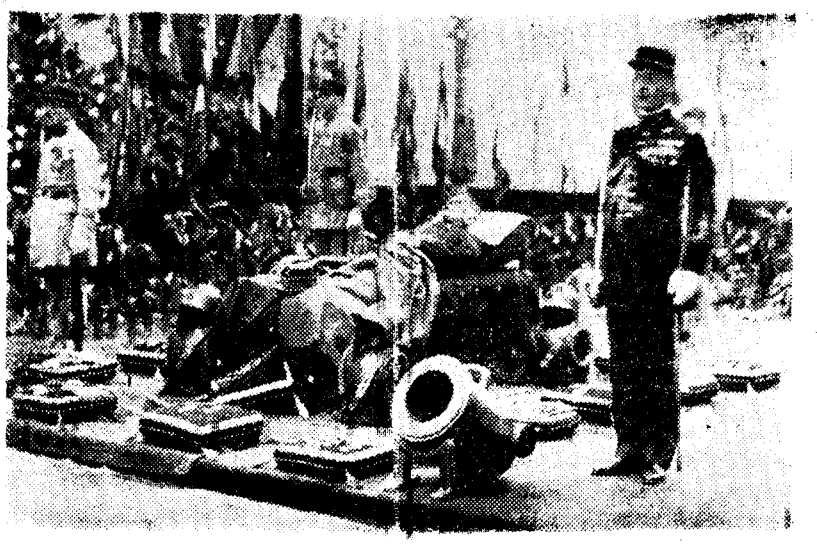
—¿Qué impresión ha obtenido usted en el Congreso de París?

—Verá usted. La aviación, pese a sus formidables—y también rapidísimos progresos— es algo todavía no completamente cuajado. Existe en los diversos países disparidad de criterios y ello redunda en perjuicio de los Congresos convocados acerca de la materia y en los cuales no es posible hacer otra cosa que exponer avances y puntos de vista, sin lograr una eficacia todo lo rápida que se desearía. Por ejemplo, en el Congreso de Seguridad Aérea de París de que ahora nos ocupamos se han sustentado tres criterios dispares. A saber: el que el avión ha reducido al mínimo de posibilidades el peligro en los vuelos; el que el avión necesita todavía perfeccionarse mucho y el de que (este es el que yo sustento) los principios fundamentales del avión no reúnen seguridad. Y se cree que el último de los tres puntos no admite ni siquiera discusión. Ahí están las estadísticas, las simples noticias insertas a diario en los periódicos dando cuenta de contínuos accidentes. Claro está que las desgracias son hoy por hoy ya muy raras volando en un buen aparato por las inmediaciones de un campo de aterrizaje, siendo un buen piloto y atenindose a las circunstancias atmosféricas más favorables. Pero ¿y en las travesías largas, audaces, en las gran des empresas de los pájaros humanos?

—¿No se ha llegado entonces a ninguna conclusión útil durante el Congreso de Seguridad?

—De ninguna manera puede decirse tal cosa. Se ha realizado labor extraordinariamente eficaz en lo que atañe a Meteorología (punto interesantísimo para la seguridad aérea) y asimismo en lo relativo a paracaídas, combustibles, motores, construcción de aparatos, etc. Y también se ha llegado a un acuerdo interesantísimo: el del triunfo del tercero de los criterios que antes le expuse, o sea el de que la susodicha seguridad en la conquista del aire no se ha conseguido. Es caso obvio insistir acerca de los peligros del vuelo en avión. Subsiste, entre otros, el del aterrizaje forzoso fuera del aeródromo. Hay un detalle elocuentísimo que vigoriza mi aserto si éste, por sí tristemente casi cotidiana demostración, admitiese alguna duda: el hecho de que más de cuarenta naciones hayan enviado a París representantes para intervenir en un Congreso cuyo objeto es el de tratar de la seguridad aérea... ¿No anuncia éste bien a las claras que sigue entrañando un peligro el vuelo en avión?

LUIS ARDILA



París.— El cuerpo del Mariscal Joffre, expuesto en la capilla ardiente. —Clisé Consorcio.

RADIO Clarion Jr.

• IDEAL RECEPTOR •

¡Ptas. 975¡

Con válvulas y altavoz DINAMICO

(Stelnite)

Vea las magníficas características de este pequeño que a la par es un gran receptor y reproductor de discos.

Tripe Sgreen-grid

Detectora Sgreen-grid

Amplific. Push-pull 245

Cuadrante iluminado

Jack para Pick-up

Modular de tono

Potente altavoz dinámico

Insuperable construcción enteramente blindada. - Gran selectividad y alcance.

«Clarión Juior» es una maravilla de la tècnica americana Ningún aparato europeo del doble de su valor le supera - Solicite una demostración.

Representante exclusivo para Gerona y su provincia:

-LA INDUSTRIA ELECTRICA-

MANUEL DEDEU Ciudadanos, 11 -Minali. 1

Políticas

La sinceridad electoral según Berenguer y Cambó será rabiosa

El general Berenguer ha hecho nuevas declaraciones, afirmando que la autoridad del Gobierno es intacta, y que continuará gobernando hasta que se celebren elecciones, en primero de marzo, y que serán éstas completamente libres y legales, en cuya fecha se verá el monarquismo del país.

Ha añadido —sin quitarle gravedad —que el último movimiento se discutirá en el Parlamento, aportando los documentos que posee de los dirigentes.

Tenemos aquí varias pruebas de cómo se desarrollarán las elecciones, en esta provincia, que en su día, y con mayor libertad examinaremos si se restablece la normalidad anunciada para el día del santo del Rey.

Interín, para muestra basta un botón:

Escriben de Ripoll:

"El director general de Comercio y

Arxiu Municipal de Girona. Autonomista, L'. 12/1/1931. Page 1