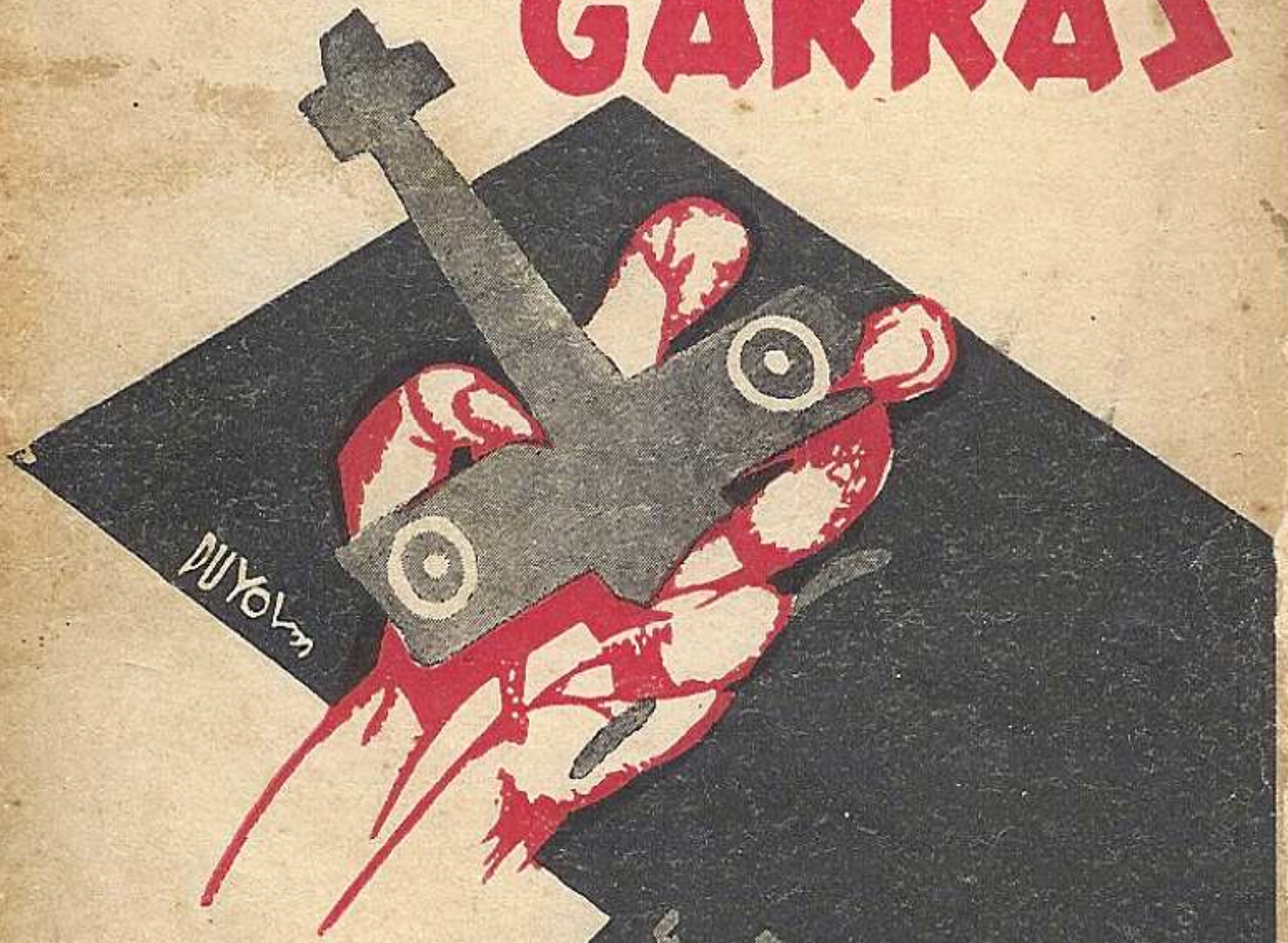


COMANDANTE FRANCO
AGVILAS,
GARRAS



DUYOL

VICTORIA SINCERA DE
UNA EMPRESA DICEUTIBA

Precio \$ 0.50

De todas maneras, y conociendo el estado del "Dornier 16", cuando estos señores de Cádiz avisan que están en pruebas, sabiendo yo que no se puede aceptar y no queriendo que puedan decir aquellos industriales que lo hago por rencor, me niego a ir a hacer las pruebas del mismo, nunca había tripulado el "Dornier"), Alejandro Spencer, y pasando allí bastantes días hasta que estuvo en condiciones de poder volar hasta Los Alcázares, lo que sucedió a primeros de junio, sin estar el avión todavía a punto y necesitado de grandes reformas. (Este avión debió ser entregado hacia el 20 de abril).

Aprovechando la luna de mayo quiero hacer un vuelo de prueba y resistencia, y cargado el "Dornier 15" con 3.600 litros de combustible, yendo tripulado por Carlos Haya, piloto de grandes méritos y especialista en vuelos nocturnos, el mecánico Madariaga y yo, después de un fácil despegue, a las dos de la tarde comenzamos el vuelo, que duró hasta las diez de la mañana del día siguiente, hora en que amerizamos con unos veinte litros de gasolina.

Aunque el Observatorio no lo había previsto, desde las doce de la noche hasta las diez de la mañana, la lluvia fué torrencial y a lo largo de toda la costa, entre Barcelona y Cartagena, haciéndose el vuelo muy duro y siendo una gran prueba para nuestros motores "Hispano", que, a pesar de la gran cantidad de agua en que estábamos envueltos, no dieron un solo fallo en todo el vuelo.

Este lo hicimos recorriendo varias veces la costa entre Los Alcázares y Barcelona y entre Los Alcázares y Alicante, a una media de 150 kilómetros, y, ya a última hora, dando vueltas al Mar Menor, pues con la mala visibilidad producida por la lluvia torrencial, el vuelo se hacía peligroso. Terminamos aquél dando diez y seis vueltas a todo el contorno del Mar Menor.

Una vez terminado este vuelo de veinte horas, en que me ayudaron grandemente las excepcionales condiciones de Carlos Haya, hice colocar en el avión más depósitos, hasta completar 4.150 litros de cabida de combustible, lo que ampliaba la duración del vuelo a veintitrés o veinticuatro horas, y el radio de acción pasaba de 3.500 kilómetros.

Además, se le repasó el reglaje, porque el "Dornier 15" se caía un poco a la derecha y se iba algo hacia la izquierda, exigiendo un gran esfuerzo continuado del pie derecho para contrarrestarlo.