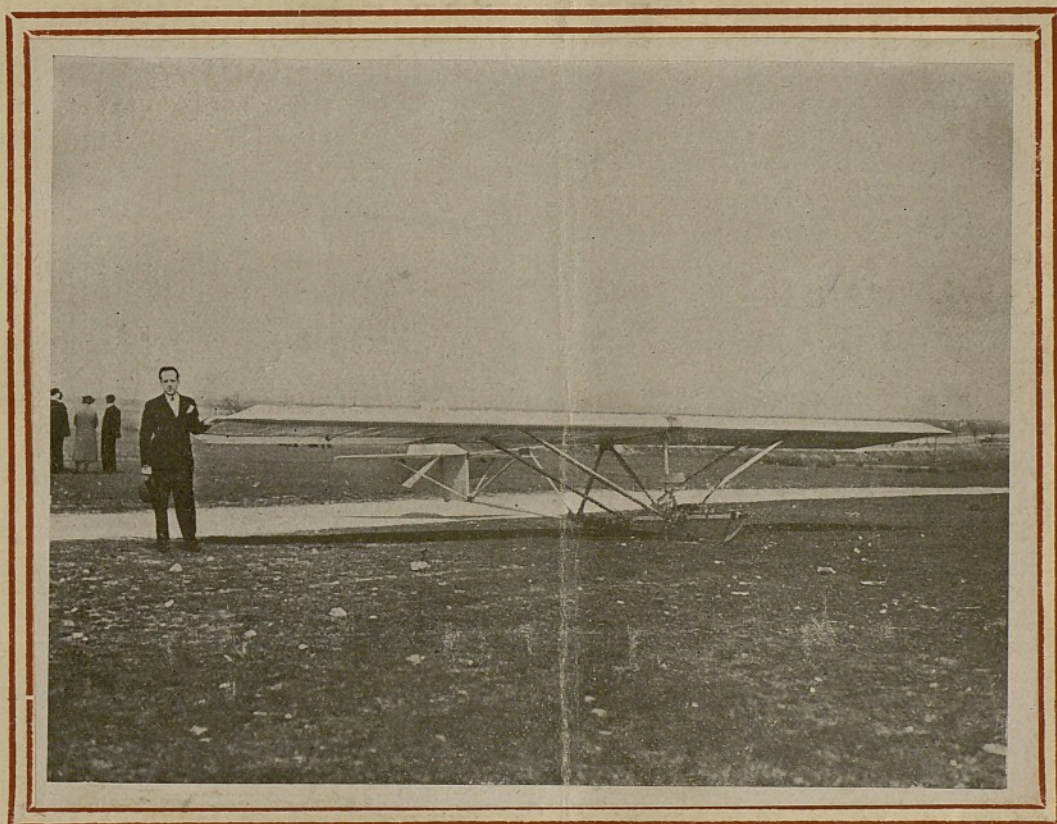


ALCARO

REVISTA ILUSTRADA DE AERONAUTICA MUNDIAL



El C. Y. P. A. 14, de construcción nacional

VUELO SIN MOTOR

MADRID

★

Mayo 1933

★

Año VI.-Núm. 65

Ayuntamiento de Madrid

Banco Español de Crédito

Sociedad Anónima

Capital autorizado: 100.000.000,00 de ptas.
Desembolsado: 51.355.000 —
Reservas: 54.972.029 —

Domicilio social: Alcalá, 14.--MADRID

Apartado 297. Dirección: { Telegráfica } BANESTO
{ Telefónica }

350 sucursales en la Península y Marruecos
Ejecutan toda clase de operaciones de Banca y
Bolsa en España y Extranjero

Cuenta corriente a la vista con el interés anual
de 2 1/2 %

Libreta de Ahorro 4 %

**Acumuladores, baterías
de ferroníquel**

Sociedad Española del Acumulador
Tudor, Victoria, 2

Radiadores

Chavara y Churruca, Viriato, 7, Madrid

Radiadores

Corominas (Ricardo). Madrid, Monteleón, 28
Barcelona, Avenida de Alfonso XIII, 458

Fabricación nacional de:



Magnetos de Aviación, Equipos eléctricos para Aviones, Bujías, Terminales de seguridad, Juntas y empalmes herméticos, etc., etc.

Emisores y receptores radio R. C. A. - Equipos de cine sonoro «Photophone»
Películas R. K. O. Radio Pictures - Refrigeradoras, General Electric Co.

Casa Central: Oficinas: Barquillo, 1. Fábrica: Carretera de Chamartín, 11
Sucursales en: Barcelona, Valencia, Bilbao, Zaragoza, Sevilla y Lisboa

Las Hélices metálicas "tipo R. S."

Marca registrada



han alcanzado ya más de
2.000 horas de vuelo
cada hélice

en los trimotores de la L. A. P. E.
y han sobrepasado con 100 por
100 la garantía de 1.000 horas

Vereinigte Deutsche Metallwerke A. - G.
H. K. W.

FRANKFURT - MAIN

Construcción de hélices - Propellerbau

AICARO

REVISTA ILUSTRADA DE AERONÁUTICA MUNDIAL

DIRECTOR PROPIETARIO: **FRANCISCO SAVANAY**

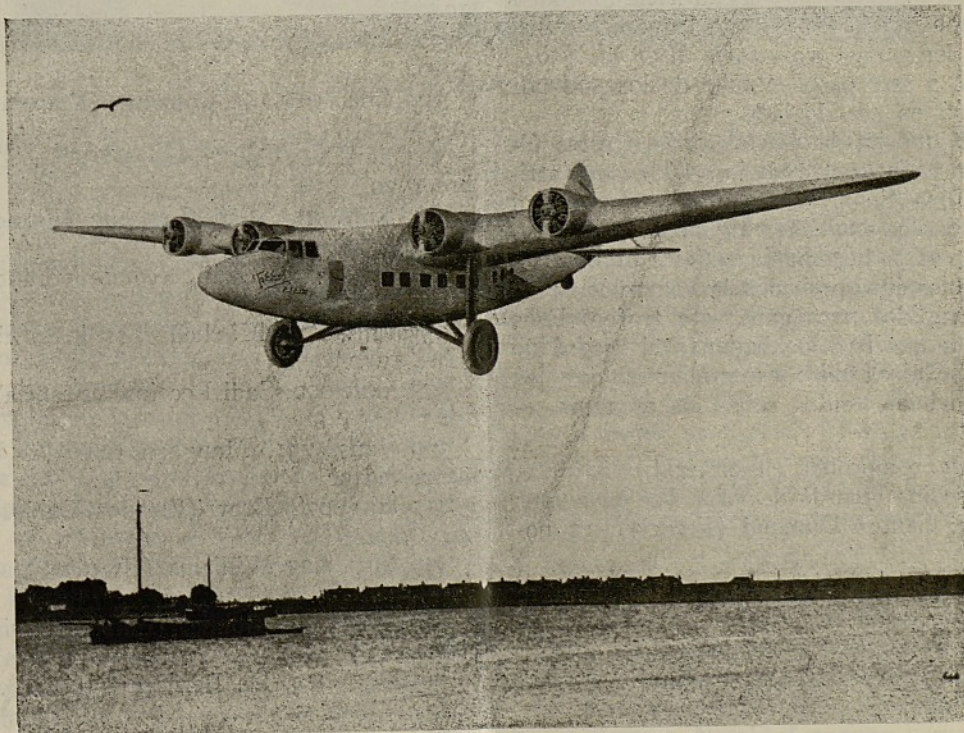
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: CALLE DE ALBERTO BOSCH, NÚM. 3. Tel. 11608. - Madrid

Sección de información técnica ♦ Sección de información comercial

Madrid

Mayo 1933

Núm. 65



FOKKER F 36

Cuatrimotor para 32 pasajeros, para el transporte aéreo europeo



El record de velocidad es de 682 kms. hora



La aviación italiana acaba de conseguir un resonante triunfo al apropiarse del codiciado record mundial de velocidad, que desde hace unos años parecía ser exclusivo de los ingleses.

El 10 de abril, el ayudante Agello, de la escuela de alta velocidad de Desenzano, se dispuso a batir el record, que pertenecía a Stainforth desde el 26 de septiembre de 1931, en 655 kilómetros por hora. El hidroavión empleado, un Machi Castolli, con motor Fiat AS 6 de 24 cilindros y potencia máxima de 2.800 CV., alcanzó la velocidad media de 682,403 kms. p. h., batiendo así el record del mundo. La pasada más rápida sobre la base fué a una velocidad superior a los 692 kms. p. h. Posteriormente la FAI ha homologado el record en 682,078 kilómetros por hora.

Las distintas pasadas realizadas por Agello durante su intento, fueron: primera, a 678,477 kilómetros por hora; segunda, a 682,637 kms. p. h.; tercera, a 674,662 kms. p. h.; cuarta, 692,529 kms. por hora, y quinta, a 675,671.

Italia reconquista un record por el que desde hace tiempo venía luchando con Inglaterra, uno de los records más sugestivos, indudablemente, de la aeronáutica: el de la velocidad absoluta.

Se llega con esta marca a un límite que parece no ha de ser rebasado en mucho tiempo. Pero... eso mismo escribíamos a raíz del record de Stainforth, y antes, con ocasión de los que establecieron Orlebar y De Bernardi. Parecía un sueño hacía diez años pasar de los 400 por hora, y luego lo pareció rebasar el tope de los 500 y, más tarde, el de los 600... Y y se ve que a este paso, el cabo de los 700 por hora no tardará en ser doblado.

Los "saltos" que ha dado el record en estos últimos años, son realmente prodigiosos. Hay que atribuirlos a la Copa Schneider, prueba de velocidad en hidroavión, que ha excitado a algunos países, preocupados de lograr la hegemonía en este dominio, a afinar en términos insospechados la construcción de aparatos ultrarrápidos para ganar ese trofeo. Esos aparatos son los que han ido batiendo el record de la velocidad por aire, único aspecto en el que los "hidros" tienen superioridad sobre los aparatos terrestres.

Es interesante comprobar en el cuadro adjunto, la progresión de los records de velocidad en avión:

- 41 kms. 294, Santos Dumond (Francia). 12 noviembre 1906.
- 52 kms. 700, H. Farman (Francia). 26 octubre 1907.
- 54 kms. 810, Tissandier (Francia). 20 mayo 1909.
- 69 kms. 821, Curtiss (Estados Unidos). 23 agosto 1909.
- 74 kms. 318, Blériot (Francia). 24 agosto 1909.
- 76 kms. 955, Blériot (Francia). 28 agosto 1909.
- 77 kms. 579, Latham (Francia). 23 abril 1910.
- 106 kms. 508, León Morane (Francia). 10 julio 1910.
- 109 kms. 756, Leblanc (Francia). 29 octubre 1910.
- 111 kms. 801, Leblanc (Francia). 12 abril 1911.
- 119 kms. 760, Ed. Nieuport (Francia). 12 mayo 1911.
- 125 kms. 000, Leblanc (Francia). 12 julio 1911.

- 130 kms. 057, Ed. Nieuport (Francia). 16 julio 1911.
- 133 kms. 136, Ed. Nieuport (Francia). 21 junio 1911.
- 145 kms. 161, Jules Védrines (Francia). 13 enero 1912.
- 161 kms. 290, Jules Védrines (Francia). 22 febrero 1912.
- 162 kms. 454, Jules Védrines (Francia). 22 febrero 1912.
- 166 kms. 821, Jules Védrines (Francia). 1 marzo 1912.
- 167 kms. 910, Jules Védrines (Francia). 2 marzo 1912.
- 170 kms. 777, Jules Védrines (Francia). 13 julio 1912.
- 174 kms. 100, Jules Védrines (Francia). 9 septiembre 1912.
- 179 kms. 820, Prévost (Francia). 17 julio 1913.
- 191 kms. 879, Prévost (Francia). 27 septiembre 1913.
- 203 kms. 850, Prévost (Francia). 29 septiembre 1913.
- 257 kms. 862, Sadi Lecointe (Francia). 7 febrero 1920.
- 283 kms. 864, Jean Casale (Francia). 28 febrero 1920.
- 292 kms. 682, De Romanet (Francia). 9 octubre 1920.
- 296 kms. 694, Sadi Lecointe (Francia). 10 octubre 1920.
- 302 kms. 529, Sadi Lecointe (Francia). 20 octubre 1920.
- 309 kms. 012, de Romanet (Francia). 4 noviembre 1920.
- 313 kms. 043, Sadi Lecointe (Francia). 12 diciembre 1920.
- 330 kms. 275, Sadi Lecointe (Francia). 26 septiembre 1921.
- 341 kms. 233, Sadi Lecointe (Francia). 21 septiembre 1922.
- 355 kms. 836, Mitchell (Estados Unidos). 13 octubre 1922.
- 375 kms. 000, Sadi Lecointe (Francia). 15 febrero 1923.
- 380 kms. 751, Maughan (Estados Unidos). 29 marzo 1923.
- 417 kms. 078, Brow (Estados Unidos). 2 noviembre 1923.
- 429 kms. 025, Williams (Estados Unidos). 4 noviembre 1923.
- 448 kms. 171, Bonnet (Estados Unidos). 11 diciembre 1924.
- 479 kms. 290, De Bernardi (Italia). 4 noviembre 1927.
- 512 kms. 776, De Bernardi (Italia). 30 marzo 1928.
- 541 kms. 100, Stainforth (Inglaterra). 10 septiembre 1929.
- 575 kms. 700, Orlebar (Inglaterra). 12 septiembre 1929.
- 609 kms. 991, Stainforth (Inglaterra). 13 septiembre 1931.
- 657 kms. 076, Stainforth (Inglaterra). 30 septiembre 1931.
- 682 kms. 403, Agello (Italia). 10 abril 1933.



ESPAÑA

Reing Loring ha terminado brillantemente su raid a Manila. Ya relatamos el curso de sus etapas hasta Thkek, donde se vió obligado a permanecer desde el día 27 de marzo hasta el 7 de abril, en que, logrando atravesar la cordillera Anamita, se posó en Hanoi. El 8 efectuó la etapa Hanoi Hong Kong, llegando por fin el 10 a Manila, después de un vuelo de más de mil kilómetros sobre el mar. El recibimiento que se le tributó fué cariñosísimo. Reing Loring efectuará el viaje de regreso en barco.

M. Berthelot, piloto civil francés, perteneciente al club Roland Garros se dirigía a Casablanca, en compañía de su mujer, para tomar parte en el Rally de Marruecos. Salió de Biarritz el 15 por la mañana, cuando al llegar a las cercanías de Alcalá de Henares, se desprendió la hélice. El piloto inició el vuelo planeado y para no aterrizar con viento de costado intentó realizar un viraje, que se convirtió en barrena, destrozándose el aparato contra el

su vuelo París-Nueva York, tiene aproximadamente dicho radio de acción de 8.500 kilómetros.

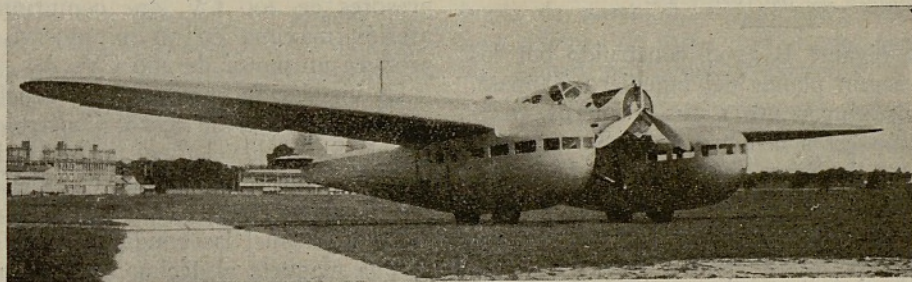
El avión ha sido bautizado con el nombre de Cuatro Vientos, y en la actualidad está realizando vuelos de ensayo.

Deseamos de todo corazón que estos intrépidos aviadores logren una nueva página gloriosa para la aviación española.

FRANCIA

La aviadora Maryse Hilsz vuela de París a Tokio

Marise Hilsz, acompañada de su mecánico Lemaire, despegó del aeródromo de Le Bourget el 1 de abril, a las 6 h. de la mañana. El avión empleado era el Farman 190 motor Gnome Titan Major, de 300 CV. De un solo vuelo cubre la etapa a Brindisi de 1900 kms., donde llega a las 15. El 2, después de un aterrizaje intermedio en Atenas, llega a Aleppo. El 3 a Bassorah, el 4 a Karachi, el 5 a Calcuta. El 6 salió de Calcuta con dirección de Rangoon, donde se la esperó en vano, después de señalarse su



El nuevo Bimotor Bleriot

suelo y muriendo sus dos tripulantes. El avión era un Caudron Phalene.

Próximo raid Sevilla-Habana, directo

Desde hace tiempo viene preparándose en el silencio el vuelo directo Sevilla-Habana, por nuestros aviadores militares. Son éstos el capitán Barberán, uno de nuestros mejores navegantes aéreos, y el teniente Collar, que pilotará el avión. El vuelo, aprobado y sancionado por las autoridades de aviación y el Gobierno, se efectuará probablemente en la segunda quincena de mayo, si para esta época se han podido realizar los ensayos necesarios del avión, y en caso contrario se retrasaría el vuelo un mes.

El recorrido Sevilla-Habana supone un vuelo de más de 7.500 kilómetros, de los cuales, 7.000 kilómetros son sobre el Océano. Las condiciones meteorológicas, perfectamente estudiadas y previstas para este viaje, no parecen muy llenas de dificultades atmosféricas, principalmente por lo que se refiere a la primera mitad de ruta.

Es probable que en el caso de llegar a La Habana con gasolina suficiente, Barberán y Collar intenten batir el record mundial de distancia en línea recta, hoy en posesión de los ingleses Gayfords y Nichollets, por su vuelo de Londres a Wlshfish Bay, de 8.500 kilómetros. Depende de las condiciones atmosféricas que se encuentren, sobre todo del viento, pues el aparato que emplearán, un Breguet "Casa", análogo al Punto de Interrogación empleado por Costes en

paso sobre Aykab. Cuando empezó a intranquilizarse se supo que había aterrizado en Hanoi. En vez de aterrizar en Rangoon lo hizo en Vientiane, realizando el 7 la etapa hasta Hanoi. La unión de París a Hanoi se había realizado en un tiempo de 5 días 20 horas, lo que es un tiempo sumamente interesante si se tiene en cuenta que la distancia entre París y Hanoi es de 12.000 kms. Maryse Hilsz descansó unos días en la Indochina hasta que el 15 salió hacia Hong Kong. El 14 llegaba a Shanghai. El 15 a Seoul, en Corea. El 16 efectuó la última etapa de su interesante vuelo Seouls-Tokio. Al llegar a las vistas de las costas del Japón una escuadrilla de aviones japoneses la dió escolta de honor.

El trimotor Couzinet Arc en Ciel ha interrumpido su viaje de retorno en Natal, permaneciendo en dicha población desde hace bastantes semanas. Reparadas las ligeras averías experimentadas a causa de la mala calidad de la gasolina empleada de Buenos Aires a Natal, el potente trimotor está dispuesto a emprender el vuelo de un momento a otro.

Corre con insistencia el rumor de que han sido encontrados en la costa del Labrador los restos de los aviadores Nungesser y Coli, pilotos del Pájaro Blanco, que en 1927 intentó la travesía París-Nueva York, desapareciendo en la empresa. Al lado de los aviadores se hallan los restos del aparato completamente carbonizados, lo que hace suponer que

los infortunados pilotos lo incendiaron para llamar la atención a algún buque.

El 25 de abril un hidroavión de la Air Orient, que de Corfu se dirigía a Nápoles, desapareció en dicho trayecto. En el aparato, cuyos restos no fueron hallados hasta unos días más tarde entre las montañas de Calabria, iban, además del piloto, mecánico y radiotelegrafista, cinco pasajeros. Sólo tres tripulantes sobrevivieron al choque y todavía no se ha podido establecer con certeza los hechos.

Parece probable que cuatro horas después de su salida de Corfu, al volar sobre una región montañosa de Calabria, el aparato entró en una corriente descendente de aire y perdida la altura y en la niebla el hidroavión chocó contra la copa de algunos árboles.

El segundo autogiro Liore Olivier CL 10 número 2, ha comenzado sus ensayos en Villacoublay pilotado por Juan de La Cierva. Las modificaciones realizadas han consistido en sustituir el volante de mandos por una palanca normal. El empenaje comprende un plano de deriva central y dos laterales, careciendo de planos de profundidad.

El hidroavión gigante B 5190, construido por los talleres Bleriot según planos del ingeniero Zappata, será sometido próximamente a sus primeros ensayos. Se efectuarán éstos primero en el Sena y más tarde en la laguna de Berre. El problema del transporte de un avión de tal tamaño ha sido hasta ahora el más complicado que se ha presentado durante su construcción.

Debe señalarse el éxito en la construcción de dicho aparato. De un peso total de 22 toneladas, el Bleriot 5.190 había sido previsto para un peso en vacío de 11.950 kgs. incluidos los 300 litros de agua destinados a la refrigeración de los motores. Zappata había calculado un peso de 11.770 kgs. Se realizaron dos pesadas, que dieron un peso de 11.699 kgs., comprendidos los 150 kg. de lastre para compensar el barnizado de la canoa. Por otra parte, el centraje con los 600 kg. de carga útil comercial imputada, fué perfecto. Este hidroavión hubiera podido estar listo hace dos años. Pero sólo al cabo de un año y medio de interrupción en su construcción se efectuó el pedido en firme.

INGLATERRA

Ha sido hallado el cuerpo de Bert Hinkler, el gran aviador que desapareció durante una tentativa de record Londres-Australia. Ha sido hallado en Protomagno, provincia de Arezzo, en los montes de Toscana, a una altura de cerca 1.600 metros. Los restos del aparato, así como la documentación, han permitido establecer la identidad del piloto.

El capitán Lancaster, uno de los ases de la aviación de gran turismo inglesa, ha intentado batir el record de velocidad sobre el trayecto Londres-El Cabo.

Despegó de Lympne el 11 de abril, a las 5 h. 36 minutos, a bordo de un Avro Avian, motor Cirrus Hermes, llegando a Orán al atardecer. Salió a medianoche hacia Reggan, donde llegó a las 6 h. del 12. Tuvo que retrasar su salida a causa de una tormen-

ta de arena, despegando a las 18 h. en dirección de Gao, no teniéndose hasta la fecha noticias del avión.

El trimotor Argosie City of Liverpool, de la Imperial Airways, que salió de Bruselas el 28 de marzo en dirección a Londres, se estrelló contra el suelo, envuelto en llamas. Las quince personas que iban en el aparato encontraron la muerte en el accidente.

Los australianos Hoffner y Nagler ensayan en la actualidad un curioso helicóptero. Los ensayos se efectúan en Heston. El aparato, que ya ha despegado, consta de un rotor de tres palas. El helicóptero está equipado de un motor de Salmson de 45 CV. Una de las dificultades encontradas durante las experiencias ha sido la refrigeración del motor.

En Teddington se ha inaugurado el nuevo túnel aerodinámico del laboratorio nacional. En conjunto el nuevo túnel es análogo al del mismo género construido hace unos años por la NACA. Es un poco mayor y presenta algunos perfeccionamientos de detalle. Construida para trabajar a 26 atmósferas y una velocidad de aire de 95 kms. p. h., utiliza tres compresores de 400 CV. que comprimen el aire a su presión máxima en 90 minutos. La circulación la produce un motor de 400 CV.

La instalación comprende el túnel de acero, y su cubierta también de acero. Construido por Brow & Co. de Sheffield, el túnel posee un diámetro de 5,18 metros y una longitud de 15,24. El conjunto pesa 310 toneladas.

En este túnel las condiciones de experimentación de una maqueta al décimo, son las mismas que para un avión tamaño natural volando a 240 kilómetros por hora.

ALEMANIA

Karachi-Berlín en cuatro días

El piloto alemán Hans Bertram, que el año pasado realizó el raid Alemania-Australia sobre un hidroavión, ha realizado rápidamente el viaje de retorno.

Partiendo el 22 de diciembre de Port Darwin, tuvo que interrumpir el viaje un Sourabaya, no continuándolo hasta el 11 de abril. Pasando por Akyab y Calcuta, llegó el 12 de abril a Allabahad. El 14 estaba en Karachi, de donde salió el mismo día en dirección de Bouchir, llegando a Berlín el 17, es decir, cuatro días más tarde.

La Copa Hindenburg 1932 ha sido concedida a Elly Beinhorn, la gran aviadora alemana, por sus excelentes performances al final del año 1931 y durante el 1932, sobre aviones de turismo.

La Sociedad Zeppelin comunica los siguientes horarios para sus viajes a la América del Sur: 6-16 de mayo, 3-13 de junio, 1-10 de julio, 5-15 de agosto, 2-12 y 16-26 de septiembre, 30 de septiembre, 10 de octubre, 14-21 de octubre, 28 de octubre, 7 de noviembre. En los intervalos se realizarán algunos viajes de turismo por Suiza.

El ministro del aire alemán M. Goering, se ha trasladado de Berlín a Roma utilizando la vía aérea.

El avión empleado es un Junkers Ju 52 trimotor. El motivo del viaje es mejorar las comunicaciones aéreas entre Alemania e Italia. Se ha tratado también de establecer una línea directa Roma-Berlín, utilizando los nuevos aparatos de transporte rápidos recientemente puestos en servicio por la Lufhansa.

La fábrica de locomotoras Henschel und Sohn, de Kassel, ha fundado un taller de construcciones aeronáuticas con un capital de 500.000 Mk. El director técnico de la misma será M. Koch, ingeniero de la casa Rohrbach.

ITALIA

El piloto italiano Robbiano, a bordo de un Breguet 33 motor Gypsy de 135 CV., ha intentado batir el record de Scott sobre el recorrido Londres-Australia. Salió del aeródromo de Lympne el 8 de abril, llegando a Bari después de un aterrizaje intermedio en Vercelli. El trayecto era de unos 2.000 kilómetros. El mismo día, al anochever, salió con dirección a Alepo, donde llegó a las 6 de la mañana del 9, después de volar otros 2.000 kms. El mismo día despegó Robbiano con dirección de Djask. Tuvo que aterrizar por falta de gasolina cerca de Hinyan, en Persia; llegó el 13 a Karachi, de donde salió el 14 en dirección de Victoria Point, careciéndose desde entonces de noticias del aviador. Informaciones posteriores indican que a lo largo de la costa, cerca de Calcuta, se encontraron restos de un avión que podrían ser los del de Robbiano.

La escuadra italiana de 24 aviones que intentará la travesía del Atlántico, partirá en mayo. A consecuencia de la visita del ministro del Aire alemán señor Goering, al general Balbo, se ha decidido que la primera etapa sea Orbetello-Berlín.

OTROS PAISES

Max Cosyns, el ayudante del profesor Piccard, en su última ascensión a la estratosfera, se propone realizar una nueva ascensión durante este verano. Su acompañante será el señor Bruin. Bajo el globo, que será el FNRS, se fijará un segundo globo de 2.200 metros cúbicos que estará pilotado por Demuyter y el profesor Piccard y que actuará como estabilizador y freno durante la ascensión. Llegado a cierta altura el FNRS soltará su globo freno y continuará su ascensión.

El Macon, nuevo dirigible gigante norteamericano gemelo del desaparecido Akron, ha realizado el 2 de abril su primer vuelo de ensayo sobre el Lago Erie. El comandante Dressel ha logrado permanecer en el aire durante 13 horas. El 24 se efectuó un segundo vuelo, en el que tomó parte el comandante Wiley, superviviente de la catástrofe del Akron. El total de pasajeros fué de 106.

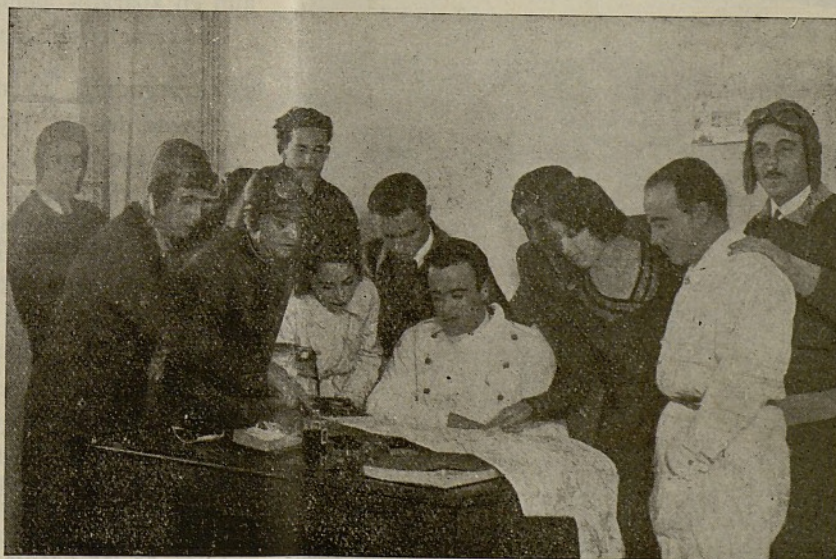
El dirigible ruso V3 ha realizado un vuelo de 15 horas de duración, volando sobre Vladimir y Iliánov, además de otros importantes centros industriales. Lanzó proclamas y correo.

Desde el principio de la campaña de Manchuria hasta fin de diciembre de 1932, los japoneses han perdido once aviones y veintiocho aviadores. Cuatro tripulaciones de multiplazas, en total trece aviadores, obligados a descender en las líneas Chinas, han quemado su aparato y se han defendido hasta morir. Cinco aviones de caza fueron derribados, causando la muerte de seis aviadores. Un avión de gran bombardeo cayó en manos de los chinos, siendo muertos los seis tripulantes.

¿Desea usted ser piloto aviador? HAGASE SOCIO DEL AERO CLUB DE ESPAÑA

SU ESCUELA DE PILOTAJE,

situada en el magnífico terreno del Aeropuerto de Barajas, a cargo del profesorado más competente y disponiendo del más perfecto material de vuelo, le permitirán obtener rápidamente el título de piloto aviador con solo un desembolso total de



1.800 PESETAS

Aero Club de España
SEVILLA, 12 y 14. - Teléfs. 11056 y 11057. - MADRID

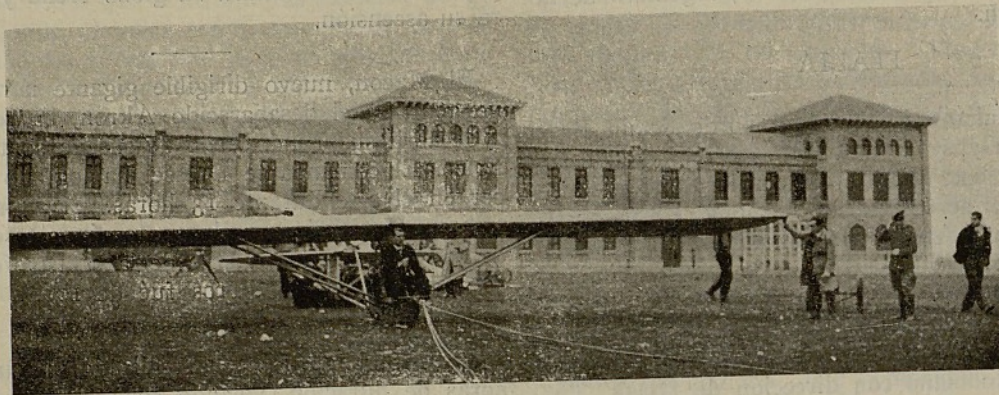
EL "C. Y. P. A. 14"

El domingo día 2 de abril tuvo lugar en Cuatro Vientos la inauguración de un nuevo planeador de Aero Popular.

El campo estaba concurridísimo, y numerosas representantes del elemento femenino animaban con sus gracias el simpático espectáculo.

do Albarrán, un día de viento fuerte y amenazando transformarse en lluvioso, y las mismas condiciones meteorológicas presidieron las pruebas del aparato objeto de esta reseña.

A las diez y media de la mañana llegó el señor director de Aeronáutica Civil, acompañado por los



El planeador elemental C. Y. P. A. 14 antes de emprender sus vuelos de prueba

Desde primeras horas de la mañana estaban en el campo de vuelo los directivos de Aero Popular y los señores Arranz y Guinea, autores del planeador.

Como dato curioso debemos hacer notar que el día 3 se cumplía un año justo de la prueba del aparato del teniente Corbella, también construido para Aero Popular, que fué probado por el malogra-

señores Cubillo y Adaro, presidente y vicepresidente, respectivamente, del Centro de Vuelos sin Motor. Esperándoles en el campo estaban los siguientes vocales del referido Centro: señores Ordovás y Peñafiel, profesores del Centro, y el teniente Corbella, que es también jefe del material de la sección de Vuelo a Vela de Aero Popular.

Sucesivamente, pilotado por los señores Ordovás, Peñafiel y el jefe de Vuelos sin Motor de Aero Popular, teniente Elorza, realizó el aparato preciosos vuelos, que demostraron sus excepcionales características y la pericia de los pilotos, que quedaron encantados de las buenas condiciones de vuelo de este aparato, que para la enseñanza no tiene rival, ni aun en aparatos alemanes.

Las características más notables del planeador son:

Envergadura, 12 m.

Cuerda del ala, 1,50 m.

Peso, 100 kgs.

Angulo de planeo, $1/13 - 1/14$.

Posee el aparato dos patines cortos, en tandem, provistos de amortiguadores, con los que se obtiene una toma de tierra suavísima unida a una gran facilidad de maniobra en el suelo.

Las alas son de perfil grueso, y tienen largueros, cajón que hacen muy ligera su estructura.

La viga de reunión de los empenajes a las alas es ligera y esbelta, y los empenajes de muy bello corte y gran eficacia.

Otra de las propiedades del nuevo planeador que más han llamado la atención es la facilidad con que se queda en equilibrio sobre los patines, aun con poco viento, gracias al enérgico mando de sus alerones.



El capitán de Artillería, Ingeniero Aeronáutico D. Francisco Arranz Monasterio, proyectista y constructor del planeador C. Y. P. A. 14.

VUELO A VELA

El vuelo a vela es un deporte

Los socios de los clubs dedicados al vuelo sin motor oyen de cuando en cuando, o ellos mismos las hacen, ciertas objeciones referentes al vuelo sin motor. Vámonos a contestarlas.

por las fiestas de aviación civiles, militares o de publicidad, le es muy difícil imaginarse que está en disposición de practicarla él mismo y con normalidad.

Observando a los socios de un club, la forma en que se pasan los días de entrenamientos, maniobran-



Agrupación de vuelos sin motor del Aero Popular

Si descartamos las razones de interés científico y técnico, así como su valor en lo que se refiere a la propaganda en el vuelo sin motor, que por cierto, todo el mundo reconoce, sólo queda el punto de vista deportivo.

El público, que sólo conoce algo de la aviación

do los aparatos, subiendo los planeadores al punto de lanzamiento, tirando de los sandows y todo para sólo volar durante unos segundos y a lo más uno o dos minutos, el público no lo comprende.

Pero este mismo público asiste a los partidos de fútbol u otras contiendas deportivas similares. ¿Y

Tarifa de publicidad

	1×	3×	6×	12×
1/1 página	200 pesetas	190 pesetas	180 pesetas	160 pesetas
1/2 "	120 "	110 "	100 "	90 "
1/4 "	70 "	65 "	60 "	50 "
1/8 "	40 "	35 "	30 "	25 "
1/16 "	25 "	22 "	20 "	18 "

PRECIO

AL AÑO

Suscriptores con anuncio en el índice.....	60.— pesetas
Suscriptores protectores.....	50.— "
Centros oficiales, Aeroclubs, Asociaciones.....	40.— "
Suscriptores corrientes.....	16.— "
Precio del número corriente.....	1,50 "
" " " atrasado.....	2.— "
Suscriptores en el extranjero.....	50.— "

en qué consiste el fútbol si no en dar patadas al balón para hacerle pasar entre dos palos? ¿Los amantes del esquí, del bob, etc., no suben durante horas por las pendientes heladas que después tardan en descender unos minutos? ¿No se ven a hombres con semblante serio pasearse por un terreno sembrado de agujeros, dando golpes a una bola con unos bastones ganchudos? A esto se llama jugar al golf.

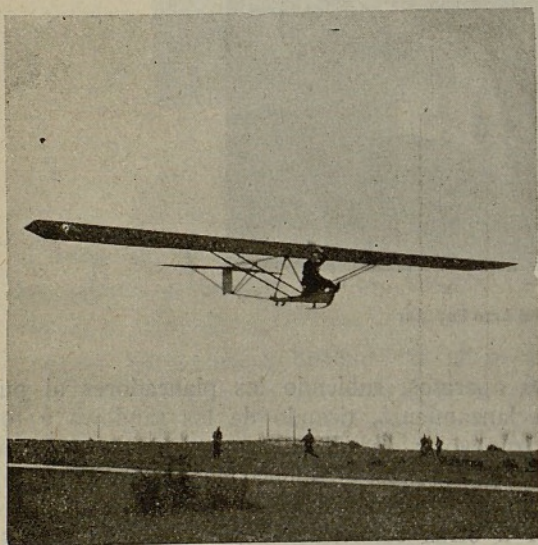
El vuelo sin motor también es un deporte, pero que permite hacerse piloto.

Y este punto de vista deportivo no se enfoca siempre ni aun por los mismos que lo practican.

Quien dice deporte dice espíritu de equipo y esfuerzo físico. No hay más razones de abandonar su equipo después de haber volado, que las que existen para un jugador de fútbol después de haber chutado.

Es este aspecto el que nos lleva a decir que no debe abusarse de los medios mecánicos que a veces se utilizan para reducir el esfuerzo físico necesario.

Para montar bien a caballo hay que saber caerse.



El planeador elemental C. Y. P. A. 14, en vuelo

En aviación, el aprendizaje se realiza en tales condiciones, que los discípulos ignoran los momentos difíciles que pueden encontrar en el transcurso de un vuelo. Estos momentos difíciles los pueden conocer gracias al vuelo sin motor.

Cada día se ven salir sobre aviones de turismo a pilotos que sólo poseen un aprendizaje bastante corto. Saben dirigir sus aparatos, pero desconocen en gran parte los riesgos del aire. Pero los movimientos violentos de las masas atmosféricas son más peligrosos para aquel que no los conoce. El buen sentido indica la poca seguridad que pueden inspirar dichos pilotos.

Para salirse de las situaciones difíciles se les enseña a los pilotos las acrobacias aéreas; necesitan también el vuelo sin motor para conocer las traiciones del aire.

Por exigir el vuelo sin motor un gran esfuerzo deportivo, una adaptación difícil, es lógico que, teniendo en cuenta la pereza humana, se vea en él, más un método de educación que un método de perfeccionamiento.

Por lo tanto, si nosotros situamos al vuelo sin motor bajo el simple punto de vista de la seguridad y del deporte, se justifica aquél, tiene muchas más razones de existir que muchos otros deportes por los

cuales el Estado, las colectividades regionales y locales, así como los particulares, gastan sumas considerables.

No hay que dudar en poner al vuelo sin motor en sus justas proporciones sin disminuir la belleza ni grandeza del mismo.

Los amantes del vuelo sin motor deben defenderlo, no haciéndole un acontecimiento extraordinario de nuestra vida, sino, por el contrario, comparándolo a todo lo que se realiza de una forma normal.

P. MASSENET

(De "Les Ailes".)

ASCENDENCIAS ESTACIONARIAS

Wolf Hirth, el conocido piloto de vuelo a vela y director de la escuela de Grunau, ha descubierto una nueva forma de ascendencia estacionaria producida por el desplazamiento de onda larga del viento turbulento producido al atravesar montañas altas.

Cerca de la escuela de Grunau dos veleros se han sostenido en el aire durante varias horas a alturas que varían entre 800 y 1.200 metros, sin utilizar ascendencias térmicas, ni orográficas, sin frente tormentoso, y más en las zonas de viento descendente situadas detrás de las altas crestas del Riesen Gebirge. Por lo tanto, dichas performances parecen indicar una nueva modalidad de volar a vela.

Según Flugsport, el descubrimiento se realizó de la siguiente forma: Wolf Hirth se hallaba desde hace largo tiempo muy intrigado por la presencia constante de una nube que, sin dejarse arrastrar por el viento, permanecía estacionaria entre Grunau y el Riesen Gebirge. A esta nube, que ponía de manifiesto una ascendencia local, la gente del país le había dado el nombre de Mozagotl. Figuraba entre las tradiciones del país desde los tiempos más remotos.

Este caso no es único, pues se conocen ascendencias análogas cerca de Sofía. Seguramente existirán otras y para catalogarlas bastaría mirar con atención al cielo.

El 3 de marzo, por la tarde, Wolf Hirth dirigía los vuelos remolcados por automóvil sobre el aeródromo de Hirschberg, cuando observó un velero, que partiendo de la escuela de Grunau, situada a unos 4 kms. de allí, ganaba altura y con viento en contra comenzaba a dirigirse hacia la ciudad de Hirschberg.

Lo interesante del vuelo era que hasta entonces no se había descubierto ninguna clase de ascendencia que permitiese realizar el vuelo en esa dirección. Inmediatamente Wolf Hirth se hizo preparar su Grunau Baby II, de 13 metros de envergadura, y el avión para remolque una Klem. Al cabo de media hora se terminaron los preparativos y pudo comenzar el vuelo.

Fué el despegue más movido efectuado hasta entonces por Hirth, que relata su vuelo en la siguiente forma.

En el aire, excesivamente agitado, pasamos rasantes a los árboles los hilos de alta tensión y a las chimeneas. Apenas ganábamos 50 metros de altura, una corriente descendente nos volvía a bajar a los 20 metros. El avión remolcador danzaba ante mí como un caballo desbocado. Una docena de veces estuve a punto de soltarme, pero el miedo a que el cable colgante causara un grave accidente al avión

remolcador me impidió el hacerlo. Apreté los dientes y seguí.

Por fin, después de 5 metros de vuelo, alcanzamos los 100 metros de altura, y ya con más tranquilidad llegamos a los 800 metros, que es la altura a que se encontraba el otro planeador. Me solté y, acercándome entonces a mi compañero, reconocí al Grunau Baby Dominicus, un aparato del club de Grunau pilotado por Deutschman, reputado como de los mejores entre los jóvenes. El aire estaba bastante movido, pero el vuelo no era tan peligroso como a ras del suelo.

Me dediqué en seguida a realizar medidas de ascendencia, pudiendo fijar la presencia de una zona de ascendencia estacionaria que, comenzando al Sur del Hirschberg y hasta una altura de 1.400 metros, se extiende hasta un kilómetro al Norte de Hirschberg. Las alturas alcanzadas nos permitían el ver perfectamente la meseta del Riesen Gebirge que se extendía ante nosotros.

Tomé nota de las velocidades ascensionales del viento que alcanzaron hasta 4 metros por segundo. A menor altura, hacia el Norte, existían vientos descendentes de 4 metros por segundo. Fácilmente pude ganar en la zona Sur del Hirschberg la altura perdida en la zona Norte.

Cuando se puso el sol detrás del Riesen Gebirge, Deutschman aterrizó en su punto de partida. Grunau, después de un magnífico vuelo de dos horas; mientras que yo volvía a Hirschberg, después de un vuelo de una hora 15 minutos.

El secreto del Mozagotl, bajo el cual hemos volado, todavía no se ha esclarecido suficientemente. Habrá que realizar todavía una serie de vuelos. De todas formas, hemos realizado estos primeros vuelos en una clase de ascendencia que hasta ahora no se conocía y que yo quisiera denominar de onda larga. Se trata seguramente de un movimiento del aire en ondas largas que son causadas por las turbulencias a sotavento de las altas montañas.

El interés del descubrimiento estriba en que la ascendencia medida sobre el terreno de Hirschberg era mayor que la existente sobre las pendientes de la escuela de Grunau a la misma hora.

La ascendencia de onda larga abre nuevas posibilidades al piloto de planeador velero que despega con el ánimo de hacer distancia.

ALEMANIA

La Rhon Rossitten Gesellschaft, la gran Sociedad a la cual debe el vuelo sin motor todo su desarrollo, ha sido disuelta por el Ministro del Aire alemán, señor Goering. El trabajo que hasta la fecha venía realizando dicha sociedad lo efectuará en lo sucesivo el DVL bajo la dirección de Bruno Loerzer, jefe de este organismo. El Instituto de Estudios de la Rhon instalado en Darmstadt y en la Wasserkuppe, se denominará en lo sucesivo Instituto Alemán de Investigación para el Vuelo sin Motor, y seguirá de director el profesor Georgii, que tomará la dirección general del vuelo sin motor en la DVL. La sección Central de vuelo a vela situada en Berlín, estará dirigida por el Graf Ysenburg y el Mayor Gerner.

El catorzavo concurso de la Rhon tendrá lugar este año del 6 al 20 de agosto en la Wasserkuppe,

bajo la dirección del profesor Georgii, director del Instituto de Investigación de la Rhon Rossitten, y de Oskar Ursinus. Será un concurso nacional. Se diferencia del de el año anterior en que no existe la clasificación de concurso de entrenamiento y concurso de performance. Sólo cuarenta planeadores podrán tomar parte en el mismo. Y los pilotos deberán poseer el título del Estado.

El concurso internacional organizado por la Comisión Internacional del Vuelo sin Motor se verificará en la Wasserkuppe, durante la segunda mitad del concurso de la Rhon, es decir, del 13 al 20 de agosto. Si al finalizar el plazo de inscripción el 24 de julio hay menos de tres naciones inscritas con un total de ocho aviones, el concurso se puede suspender. Los premios honoríficos serán: Primero. Para el piloto que batirá el record de la Rhon. Segundo. La mayor distancia, altura y duración obtenidos en un vuelo. Tercero. El avión que reúna mejores performances.

Estadística de seguridad durante el año 1932. Durante este año se han obtenido en Alemania 920 títulos B y 360 títulos C. El número de accidentes mortales ha sido de seis, de los cuales cinco lo han sido durante el vuelo y uno durante las maniobras de despegue. Los cinco accidentes han ocurrido durante vuelos a vela y no durante vuelos planeados.

A Grunau Hanna Reitsch, piloto de vuelo a vela, se dejó remolcar hasta los 700 metros y desde esta altura, metiéndose en una nube, alcanzó 1.600 metros. Se trata de una performance bastante peligrosa por la violencia de las corrientes ascendentes que se encuentran en el interior de las nubes, y que ponen a prueba la resistencia de la estructura del velero.

El 31 de marzo, Ditmar ha realizado un interesante vuelo a vela. Despegó de Griesheim, remolcado por Riedel a bordo de una Klem. Se soltó a 400 metros, alcanzando durante el vuelo la altura de 1.500 metros, utilizando las corrientes ascendentes bajo las nubes. Tomó tierra en el valle del Neckar después de un vuelo de 4 horas 30 minutos.

El mismo día, Krebs, igualmente remolcado por Riedel hasta los 600 metros alcanzó la altura de 1.850 metros en siete minutos. Pero careciendo su aparato, un Falke de barógrafo, no pudo ser homologada su performance.

El piloto Muschik, del Grupo Académico de Dresde, ha efectuado el 1 de abril un vuelo de 100 kilómetros a bordo de un planeador DB 10. Tardó 2 horas 30 minutos en recorrer la distancia Dresde-Gorlitz. Despegó remolcado por avión soltándose a una altura de 1.100 metros. Durante el vuelo alcanzó varias veces la altura de 1.500 metros.

El piloto Riedel ha realizado a bordo del Condor un vuelo de 120 kilómetros volando desde Griesheim, cerca de Darmstadt a Munbach, cerca de la frontera francesa.

DE OTROS PAISES

El 30 de abril en Angers se produjo un accidente que costó la vida al piloto R. Bellanger. Remolcado por torno hasta 50 metros cayó en pérdida sin que se viera al piloto realizar movimiento alguno de defensa.

Willy Farner, el piloto suizo que atravesó los Alpes en planeador ha realizado un nuevo vuelo remolcado en los Alpes. Salió de Zurich y ha aterrizado en el lago de Arosa.

En el circuito de los Alpes se ha inscrito un planeador con motor auxiliar de 7 CV. Este circuito, organizado por el Aero Club de Austria, tendrá lugar del 16 al 21 de mayo sobre un trayecto de más de 3.000 kms.

El vuelo a vela en Polonia no se empezó a desarrollar hasta el año 1927, pero sólo en el 1928 se empiezan a registrar resultados y en 1929 ya hay tres pilotos C de vuelo sin motor. En 1932 el número llega a 54.

El record de duración es de 8 horas y el de altura 850 metros.

Según los datos oficiales, el desarrollo del vuelo sin motor puede plasmarse en las siguientes cifras, que se refieren únicamente al terreno de Bezmiechowa. En 1928 cinco vuelos a vela de una duración total de 5 minutos. En 1929, 58 vuelos y 3 h. 25 minutos. En 1930, 667 vuelos, 24 h. 35 m. En 1931, 1.233 vuelos, 103 h. 21 m. En 1932, 2.355 vuelos, 346 h. 56 m.

En 1932 la actividad de la escuela de Bezmiechowa se descompone en la siguiente forma: 1.632 lanzamientos con un total de 58 h., obteniéndose 22 títulos A, 22 títulos B y 28 títulos C. El vuelo de mayor duración fué de 4 h. 53 m.

En el grupo de entrenamiento el total de vuelos fué de 532 con un total de horas de 238. La altura máxima alcanzada sobre el punto de partida fué de 850 metros. La distancia máxima de 20 kilómetros.

El concurso de vuelo a vela organizado por la British Gliding Association tendrá lugar del 1 de junio al 1 de julio.

En Irlanda existe un club fundado en 1930, en el Ulster, cerca de Belfast. La utilización de un Kassel 20, permite el realizar verdaderos vuelos. A fines de 1931 el club poseía 9 titulares A, seis B y seis C.



MARCA REGISTRADA

Mobiloil

**Aceites y Grasas lubricantes
especial para Automóviles
y Aviones**

Vacuum Oil Company

Sociedad Anónima Española

Dirección General - Cortes 678 - Barcelona

AGENCIAS:

**Madrid, Barcelona, Gijón, Sevilla,
Valencia, Bilbao**

II Congreso Internacional de Aviación Sanitaria

Que tendrá lugar en Madrid
del 1 al 5 de junio de 1933,
bajo el patronato de S. E. el
Sr. Presidente de la Repú-
blica

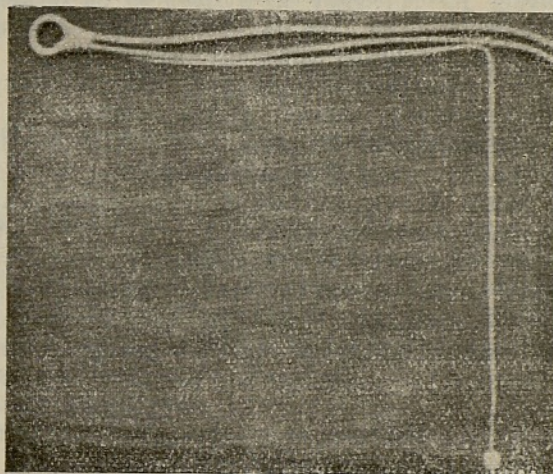
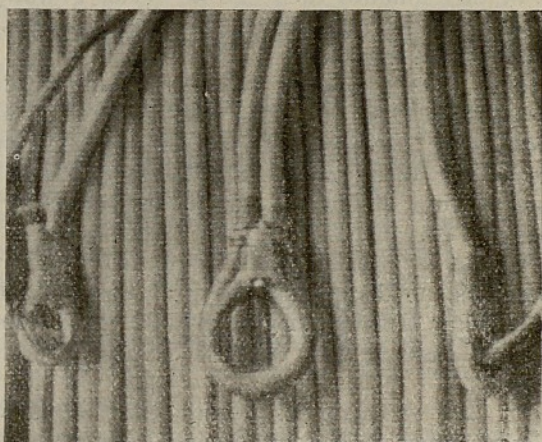
◀ SANDOWS ▶

Tipo original Rhoen-Rositten

44 m. de amortiguador -:- 2 × 9 m. de prolongación

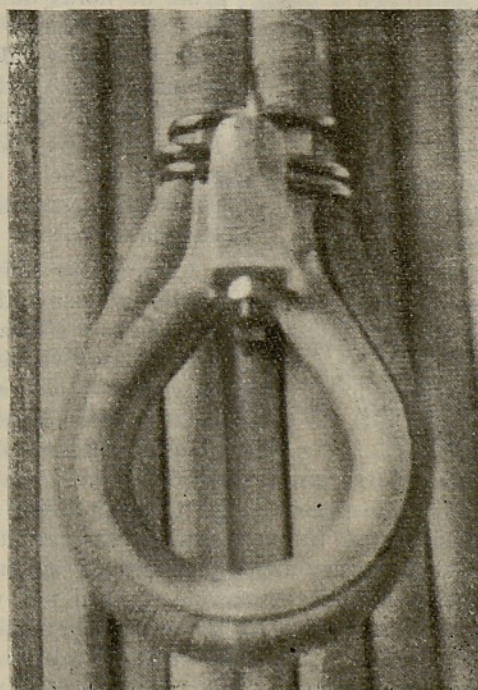
Tipo A	Núm. 600	Kg. 170-230	Ptas. 580	} Para elemental.
Tipo B	Núm. 600	Kg. >	Ptas. 625	
Tipo A	Núm. 800	Kg. 230-290	Ptas. 700	} Para veleros.
Tipo B	Núm. 800	Kg. >	Ptas. 780	

El "Supra SANDOWS" para veleros, núm. 800



Pesetas 1.075

SAVANAY



*Aeropuerto de
Barajas*



Disposiciones oficiales



Orden relativa a las ventajas que se proporcionarán a los que inicien vuelos de turismo con aviones españoles entre aeródromos nacionales abiertos a la navegación aérea

Ilmo. Sr.: La necesidad de fomentar los vuelos de turismo realizados con aviones españoles entre aeródromos nacionales abiertos a la navegación aérea, induce a pensar en la conveniencia de proporcionar ventajas a los que inicien de una manera práctica la realización de esa clase de vuelos.

En su consecuencia, este Ministerio ha dispuesto lo siguiente:

Artículo 1.º En lo sucesivo, y durante este año, serán dispensados del pago de los derechos de aterrizaje, estancia y albergue, que hubiese de exigirse a los aviones españoles civiles reglamentariamente despachados, que utilicen los aeródromos nacionales abiertos a la navegación aérea, siempre que previamente y con posterioridad a la publicación de esta disposición en la "Gaceta de Madrid" realicen cualquiera de los vuelos siguientes:

a) Un vuelo normal de turismo, entre dos de nuestros aeródromos oficiales, pertenecientes a distinta jurisdicción aeronáutica; y

b) Totalizar más de tres horas de vuelo de turismo, dentro de un mes natural, sobre cualquiera de los citados aeródromos oficiales.

Art. 2.º Los vuelos a) y b) citados en el artículo anterior serán justificados en la Dirección General de Aeronáutica Civil mediante la presentación de la documentación aeronáutica correspondiente, en la que consten los visados de sus Delegados en los aeródromos.

Art. 3.º Esa Dirección general, tan pronto realice la comprobación en cada caso, transmitirá a todos los aeródromos las órdenes correspondientes, para que durante lo que reste de este año le sean dispensados los derechos de aterrizaje, albergue y estancia a los aviones que, correspondiéndoles estos beneficios, hagan uso de aquéllos.

Art. 4.º Esta disposición no se aplicará más que a los aviones que no estén afectos a líneas aéreas, servicios públicos, enseñanza, etc., o sea, a los que se utilizan sólo para turismo.

Madrid, 28 de enero de 1933.—P. D., Emilio Palomo.

("Gaceta" del 4 de febrero de 1933.)

Orden concediendo vales de diez minutos, cada uno de vuelos gratuitos, a todo español que durante el presente año pase los exámenes teóricos y prácticos reglamentarios y obtenga el título de Piloto aviador de turismo y licencia de aptitud

Ilmo. Sr.: Las misiones principales de la propaganda de aviación civil, en lo que afecta al personal de pilotos, son: estimular la adquisición de títulos de piloto de turismo y conservar el entrenamiento del mayor número posible de jóvenes aviadores, con el fin de que el Estado los pueda utilizar en caso necesario.

Esto puede llevarse a la práctica indemnizando a los que obtengan el título oficial de piloto de turismo; concediéndoles vuelos complementarios de la

enseñanza necesaria para el mismo; proporcionando vales por hora de vuelo, por cuenta del Estado, a los pilotos que no posean avión propio, para que puedan practicar en las escuelas de aviación que voluntariamente acepten esta obligación, y abonando también determinadas cantidades por vuelos comprobados oficialmente a los que los realicen con avión propio.

En su consecuencia,

Este Ministerio, de conformidad con el expediente incoado al efecto, ha dispuesto lo siguiente:

Artículo 1.º Todo español que durante el presente año pase los exámenes teóricos y prácticos reglamentarios, y obtenga como consecuencia el título oficial de piloto aviador de turismo y la licencia de aptitud correspondiente, habiéndose costado personalmente la enseñanza en territorio español y en Escuela civil autorizada, será premiado por la Dirección general de Aeronáutica Civil con quince vales de diez minutos cada uno de vuelos gratuitos en Escuelas civiles autorizadas, pilotando aparatos matriculados en España.

Estos vales, que serán valederos solamente dentro de los dos meses siguientes a la fecha del título de piloto, y se concederán a petición propia al mismo tiempo que dicho título, se utilizará uno cada día; no se podrán simultanear con los demás que se conceden en esta disposición, y los vuelos a que se apliquen, que serán exclusivamente de turismo sobre aeródromos, no disfrutará de otras indemnizaciones. Para evitar la simultaneidad aludida, no se concederán otra clase de vales hasta la devolución o empleo de éstos.

Art. 2.º A partir del próximo mes de marzo, los pilotos de menos de treinta y cinco años de edad, con el título citado anteriormente, que posean la licencia de aptitud vigente y no tengan avión propio, ni otro medio de volar como piloto, que soliciten el disfrute de horas de vuelo gratuitas, les entregará esa Dirección general, durante los cinco últimos días de cada mes, seis vales nominales, valederos por diez minutos de vuelo cada uno. Con ellos durante el mes siguiente efectuarán los respectivos vuelos en las Escuelas de aviación civiles y autorizadas por aquel organismo oficial, con arreglo a las normas que se establezcan y utilizando aparatos matriculados en España.

Cada piloto sólo podrá utilizar un vale por día, siendo indivisible dicho vale, es decir, correspondiendo cada uno a diez minutos de vuelo, y si dentro de los primeros veinte días del mes correspondiente no ha volado lo menos cuarenta minutos, perderá el derecho a obtener los vales del mes siguiente, salvo los casos justificados o de fuerza mayor.

Art. 3.º A pesar de que estos pilotos hayan de estar en posesión de su licencia de aptitud vigente, para mayor garantía del material volante, y para el principio de su entrenamiento, se les facilitará un vale especial por veinte minutos de vuelo con profesor y doble mando.

Art. 4.º Estos anteriores vuelos serán costeados por la Caja del Tráfico Aéreo Nacional, a razón de 100 pesetas por hora (piloto solo) y 60 pesetas hora (las de doble mando).

Los desperfectos que puedan producirse en el material por virtud de estas prácticas serán de cuenta de las Escuelas respectivas.

Art. 5.º La liquidación se hará mediante la presentación de los vales utilizados, intervenidos por la Sección de Inspección Oficial, acompañados de una certificación del Profesor de la Escuela correspondiente, con el visto bueno de su Director, en la que se relacionen dichos vales, las fechas de su utilización y se declare que los respectivos vuelos se han efectuado en las condiciones establecidas.

Art. 6.º Por ineptitud manifiesta o faltas disciplinarias, las Escuelas podrán suspender el entrenamiento del o de los pilotos incurso en dichas circunstancias, dando cuenta inmediata de ello a la Dirección general de Aeronáutica Civil.

Por su parte, las Escuelas que acepten estos vales cumplirán correctamente su cometido.

Art. 7.º Todo piloto con licencia de aptitud para turismo (vigente), que realice vuelos de esta clase, entre o sobre aeródromos nacionales, abiertos a la navegación aérea, utilizando avión de su propiedad, y sin que les acompañe a bordo otro piloto, será indemnizado con 100 pesetas cada mes del presente año, si dentro de dicho mes ha totalizado más de una hora de vuelo.

Serán condiciones precisas para disfrutar de estos beneficios que los interesados se dediquen exclusivamente a vuelos de turismo y que los vuelos sobre aeródromo los efectúen sin pasajeros.

Art. 8.º Las cantidades que hayan de percibir como consecuencia de lo dispuesto en el artículo anterior serán abonadas por la Caja del Tráfico Aéreo Nacional, con arreglo a las liquidaciones, que en virtud de los vuelos controlados oficialmente en los libros de a bordo haga la Sección de Inspección de esa Dirección general.

Art. 9.º La Inspección oficial, por sí o por orden superior, cuidará de que se cumpla esta disposición y las complementarias que dicte esa Dirección general, y tendrá la facultad en todo momento de suspender vuelos y anular vales en los casos de infracción o mala práctica, tanto por parte de los pilotos como de las Escuelas, dando cuenta al Director general de quien depende, para que proceda en consecuencia; pudiendo llegar éste a inhabilitar al causante para disfrutar de los beneficios concedidos por esta disposición.

Art. 10. Los gastos que se originen con motivo de la inspección y el cumplimiento de esta orden serán sufragados, dentro de sus posibilidades, por la Caja del Tráfico Aéreo Nacional.

A este efecto, la Dirección general, antes de efectuar la entrega a los interesados de los vales a que se refieren los artículos 1.º, 2.º y 3.º, pedirá informe a la mencionada Caja para determinar si es posible satisfacerlos. Con igual fin, en los primeros días de cada mes le dará cuenta de los pilotos que puedan encontrarse en condiciones de cobrar las 100 pesetas mensuales a que se refiere el art. 7.º, así como también de los demás gastos que originen estos servicios antes de disponerse.

Art. 11. La Dirección General de Aeronáutica Civil cuidará del fiel cumplimiento de esta Orden ministerial y dictará las disposiciones complementarias que considere necesarias.

Artículos adicionales

1.º Por una sola vez, y con el fin de facilitar entrenamiento a los pilotos de turismo con título oficial que por falta de medios no tengan la licencia de aptitud, se podrá conceder a cada uno un vale por ochenta minutos de vuelo con Profesor y doble mando.

Estos vuelos, que se efectuarán también en Escuelas civiles oficialmente autorizadas, serán costeados por la Caja del Tráfico Aéreo Nacional, como sus similares, con las cantidades determinadas en el artículo 4.º de esta disposición. Y no se concederán más que durante los meses de marzo, abril y mayo del corriente año para ser utilizados, respectivamente, antes de finalizar el mes siguiente al de su concesión.

2.º Los beneficiarios de los vales del artículo anterior que posteriormente obtengan licencia de aptitud y soliciten los de entrenamiento (Piloto solo) que marca el art. 2.º de esta Orden, no tendrán derecho a los de doble mando (veinte minutos) indicados en el artículo 3.º de la misma.

Madrid, 20 de febrero de 1933.—P. D., *Emilio Palomo*.

(Gaceta del 21 de febrero de 1933.)

Creación de la Dirección general de Aeronáutica

La "Gaceta" del 6 de abril publica el siguiente decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros:

"En aplicación de lo dispuesto en el artículo tercero de la ley de Presupuestos para 1933, de conformidad con el Consejo de ministros y a propuesta de su presidente,

Vengo en decretar:

Artículo 1.º Se crea en la Presidencia del Consejo de Ministros la Dirección general de Aeronáutica, que asumirá las funciones encomendadas hasta hoy a la Dirección general de Aeronáutica civil, a la Jefatura de Aviación militar del Ministerio de la Guerra y a la Dirección de Aeronáutica naval del Ministerio de Marina. Dependerá también de la Dirección general de Aeronáutica el Servicio Meteorológico Nacional, afecto hoy al Instituto Geográfico y Catastral.

Art. 2.º La Dirección general de Aeronáutica tendrá a su cargo, bajo la dependencia inmediata del presidente del Consejo, el mando superior de las fuerzas aéreas, la instrucción del personal de Aeronáutica (civil y militar), la dirección del tráfico aéreo, el servicio técnico e industrial de aeronáutica, la administración del presupuesto correspondiente y las demás funciones derivadas de los fines que se le asignan por este decreto. No están incluidos en este artículo los servicios de aerostación militar.

Art. 3.º La Dirección general de Aeronáutica se constituirá con las siguientes dependencias: Secretaría, Jefatura Superior de las Fuerzas del Aire, Jefatura de Instrucción, Sección del Tráfico Aéreo, Sección de Servicios Técnicos e Industriales y Sección de Contabilidad y Presupuestos.

La Secretaría tendrá a su cargo los asuntos generales y los relativos al régimen interior de la Dirección, al personal civil y a las relaciones con los ministerios y dependencias oficiales o particulares para

los fines y servicios que le competen. Servirá además de órgano de enlace entre las distintas dependencias de la Dirección general.

La Jefatura de Instrucción dirigirá la Escuela general de Aeronáutica, y la Escuela Táctica Militar fijará los planes de enseñanza e inspeccionará el funcionamiento de las escuelas civiles, con excepción de la de Ingenieros Aerotécnicos.

De la Sección de Tráfico Aéreo, que tendrá a su cargo cuanto concierne al fomento, eficacia y seguridad del mismo, dependerá el servicio meteorológico nacional, el de propaganda, los aeropuertos, las líneas civiles nacionales, el servicio aerpostal y cuanto se relacione con las líneas extranjeras o internacionales.

La Sección de los Servicios Técnicos e Industriales tendrá a su cargo la Escuela de Ingenieros Aerotécnicos, las investigaciones científicas, el fomento de la industria aérea nacional, la determinación de los prototipos, la nacionalización de patentes y primeras materias, las adquisiciones de materiales y las construcciones de todas clases. Dependerá de esta Sección el personal técnico de la Aeronáutica.

La Sección de Contabilidad y Presupuestos preparará los presupuestos de los servicios encomendados a la Dirección general y administrará los fondos correspondientes.

Art. 4.º Se constituye un Consejo Superior de Aeronáutica formado por el presidente del Consejo de ministros, el jefe del Estado Mayor Central del Ejército, el jefe del Estado mayor de la Armada, el subsecretario de Comunicaciones, el director general de Aeronáutica y un secretario.

Art. 5.º Las fuerzas aéreas estarán constituidas por la Armada aérea, la Aviación de la defensa aérea y las Aviaciones de cooperación con el Ejército y la Marina. La organización de la Armada aérea se emprenderá cuando las Aviaciones de cooperación y de defensa aérea dispongan de los elementos necesarios para desempeñar sus funciones propias. La Aviación de defensa aérea se creará simultáneamente a la de los elementos terrestres de la defensa contra aeronaves pertenecientes al Ejército. La Aviación de cooperación con el Ejército se compondrá de los elementos aéreos que hayan de formar parte de las grandes unidades terrestres y de los que sean necesarios al servicio de la defensa terrestre de las plazas marítimas. La Aviación de cooperación naval radicará en las bases que se organicen y se completará con las unidades instaladas a bordo de las naves de guerra.

Los reglamentos especiales determinarán las misiones propias de cada una de estas organizaciones de las fuerzas aéreas.

Cada una de las unidades de las diferentes clases de Aviación podrá, cuando las necesidades del servicio lo requieran, auxiliar y aun formar parte provisionalmente de otra cualquiera, si el Consejo Superior de Aeronáutica lo determina.

Art. 6.º El mando directo de las fuerzas aéreas lo ejercerá un jefe militar con el título de jefe superior de las fuerzas aéreas. Le corresponde el mando directo y completo de la Armada aérea, de la Aviación de defensa aérea, y de sus servicios generales, y la inspección, administración y técnica aérea de las aviaciones de cooperación, las cuales en su empleo y disciplina estarán bajo la inmediata de-

pendencia de los mandos militares y navales a que se hallen afectas. El jefe superior de las fuerzas aéreas estará asistido de una Secretaría y de un Estado Mayor. Tendrá a su cargo el personal, armamento y municiones, material aéreo y de superficie, aeródromos, edificios y cuantos elementos se entreguen a las fuerzas aéreas. Incumbe a su Estado Mayor la organización, información, operaciones, movilización y servicios de las fuerzas aéreas.

Art. 7.º Se crea una Escuela general de Aeronáutica con los siguientes fines:

a) Proporcionar al personal del Ejército y de la Marina que cumpla las condiciones que se fijen la instrucción teórica y práctica indispensable para obtener el título de oficial de Aviación.

b) Formar pilotos y oficiales civiles de Aviación.

Una Escuela táctica general servirá para la formación de las diferentes especialidades marciales y estará constituida por tantas secciones cuantos sean los cometidos comunes o especiales que deba desempeñar el personal de las diferentes clases de Aviación.

Art. 8.º Una disposición ulterior establecerá la organización a que haya de ajustarse el personal de jefes y oficiales pilotos aviadores del actual Servicio de Aviación del Ejército, dictando normas para la constitución de los cuadros de oficiales de las diferentes categorías y las condiciones que han de reunir los que deseen formar parte del personal de las fuerzas aéreas.

Los oficiales de Aviación naval continuarán constituyendo un servicio y formando parte de la escala del Cuerpo general de la Armada.

En lo sucesivo, las escalas de las fuerzas aéreas se nutrirán con personal procedente de la Escuela general de Aeronáutica, que habrá de aprobar también los cursos necesarios en la Escuela táctica. El personal de las fuerzas aéreas procedente del Ejército prestará servicio en las unidades de la Armada aérea, de la Aviación de defensa aérea y de la Aviación de cooperación con el Ejército y el que proceda del servicio de Aviación naval, en las unidades de Aviación de cooperación con la Marina. No obstante, si las eventuales conveniencias del servicio lo impusieran, todo el personal podrá ser indistintamente empleado en los cometidos más apropiados a sus respectivas especialidades.

La Dirección general de Aeronáutica propondrá las normas para el reclutamiento de observadores y para limitar su permanencia en el Servicio de Aviación. También propondrá la Dirección general de Aeronáutica las reglas más convenientes para el reclutamiento de los ingenieros aerotécnicos de los Cuerpos auxiliares, de los especialistas, del personal subalterno y de la tropa y marinería de Aviación.

Art. 9.º Por la Presidencia del Consejo de Ministros y por los ministerios de la Guerra, Marina, Gobernación y Hacienda se dictarán las disposiciones necesarias para el cumplimiento de este decreto, cuya aplicación se hará sucesivamente a fin de que los servicios no se perturben en el período de transición.

Dado en Madrid a 5 de abril de mil novecientos treinta y tres.—*Niceto Alcalá-Zamora y Torres*; el presidente del Consejo de ministros, *Manuel Azana*.