



MOTOAVION

Revista práctica de automovilismo y aviación.



Organo oficial del AERO POPULAR de Madrid

Aero Popular de Madrid

DOMICILIO SOCIAL:

Calle de San Agustín, 5

(Antiguo Palacio del Hielo)

Excursiones aéreas
a Toledo y Aranjuez

Plazas gratuitas de ense-
ñanza de pilotaje

Vuelos de aerodromo

Inscríbase en esta
Sociedad

Cuota de entrada:
Diez pesetas

Cuota mensual:
Cinco pesetas

CLASSA



(LINEAS AEREAS ESPAÑOLAS)

Servicios diarios: Madrid-Barcelona y Madrid-Sevilla en aviones trimotores

Madrid-Barcelona o viceversa... Precio 125 pesetas - 3 horas 20'

Madrid-Sevilla o viceversa..... » 100 pesetas - 2 horas 30'

Mercancías: 1,50 pesetas el kilogramo

Informes en todos los Hoteles y Agencias de Viajes

Calle de la Lealtad, 4

Teléfono 18230

ELECTRICIDAD EN GENERAL

CASA GALLARDO



ANTIGUA CASA ORUETA

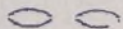


Núñez de Arce, 7 y 9 :- MADRID

Teléfono 11780

Autógena Martínez, S. A.

Oxígeno - Carbuero - Acetileno
Aparatos para soldadura autógena
Extintores y material de incendios

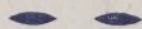


VALLEHERMOSO, 15

TELEFONO 33959

Madrid

**Compañía Española de
Aviación**



Dirección:

Olózaga, 5 y 7. :- Madrid.
Apartado 797.

Dirección Telegráfica:
ESPAVIA. :- Teléfono 52201.



Aeródromo y talleres en Albacete.
Unica Escuela Oficial Española de
Pilotos y Aviadores. Enseñanza de
Pilotos militares, navales y civiles.
Concesionaria de la Aviación militar
y Aviación naval. :- Trabajos de
aerofotogrametría, aplicaciones agri-
colas, marítimas y postales.

PUBLICIDAD AEREA



FUNDADORES } D. FELIX GOMEZ GUILLAMON
D. LUIS MAESTRE



Se publica los días 10 y 25 de cada mes

De utilidad a los mecánicos, conductores y propietarios de automóviles,
aspirantes a pilotos y mecánicos de Aviación.

AÑO IV.

MADRID, 10 DE ABRIL DE 1931.

NÚM. 72.

DIRECTOR:

Luis Maestre Pérez

Ingeniero, Ex profesor de la Escuela de Mecánicos
de Aviación, Piloto y Observador
de Aeroplano.

GERENTE:

Fernando Medrano Miguel

Ingeniero, Ex profesor de Mecánica del C. E. Y. C.

Autorizada su publicación por Real Orden del Ministerio del Ejército.

REDACCION Y ADMINISTRACION:

Costanilla de los Angeles, 13, bajo.

Teléfono 13998.

PRECIO DE SUSCRIPCION:

MADRID:	Año	6,50	Semestre	3,50
Provincias:	"	7,00	"	4,00
Extranjero:	"	10,00	"	6,00

Las suscripciones empezarán necesariamente en la primera decena de enero, abril, julio u octubre.
Los que se suscriban en fechas intermedias abonarán el importe de los números enviados hasta el
más próximo de los meses citados, a partir del cual empezará la suscripción.

No se devuelven los originales ni se mantiene correspondencia aunque no se publiquen.

BOLETIN DE SUSCRIPCION

D. vecino de
..... provincia de
domiciliado en la calle de núm. se
suscribe por un año (1) a la revista MOTOAVION, a partir del núm. 66 para lo cual en-
viene ptas. por Giro Postal (2).
..... de de 193.....

EL SUScriptor

(1) Táchese lo que no se desee.

(2) A los suscriptores de Madrid se les pasará el recibo a domicilio y en todo caso el pago será siempre adelantado.
Envíese a Costanilla de los Angeles, 13, bajo, MADRID, franqueado con 2 céntimos los de provincias y 5 céntimos por correo interior.

Sucesor de G. PEREANTON SOCIEDAD ANONIMA

Cristalería para edificios e instalaciones comerciales
Lunas biseladas para muebles :-: Muestras decoradas

EXPORTACION A PROVINCIAS

Fábrica, Talleres y Oficinas: Cuesta de Santo Domingo, 1
MADRID ————— Teléfono 15827

Hijos de Mendizábal

Almacenes al por mayor de hierros
y ferretería

Almendo, 8.—Madrid.—Teléfono 72429.
Apartado de Correos 393.

Francisco Mora Rey

Toldos y cortinas.—Cordelería —Lonas.
Saquerío, Yutes y Tramillas.

2 y 4, Imperial, 2 y 4.—Madrid.—Teléf. 15172

ENRIQUE LOBO

Taller Mecánico - Soldadura Autógena

Reparación de automóviles y toda clase de maquinaria.
Bombas para agua, aceite y gasolina.—Especialidad en
trabajos de fresa y torno de revólver.

Callejón de Leganitos, 6 - Madrid - Teléfono 31220

Artículos de limpieza e higiene

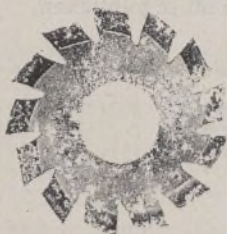
La Esponjera Moderna

Proveedores de la Aeronáutica Militar

Infante, 3 (entre León y Echegaray).—Teléf. 12008

Ingeniería y material industrial

ANTONIO LOPEZ



Máquinas
Herramientas



Herramientas
de precisión



Galdo, 1

Carmen, 15

TELÉFONO 11012 - MADRID

FABRICA DE HELICES

Luis Osorio

Talleres: Santa Ursula, 12 y Barrafón, 1
(Puente de Segovia).—Correspondencia: Calle
de Santa Bárbara, 11.—MADRID

Proveedor de la Aeronáutica Española

López Lafuente y Calvo, C. L.

Almacén de Ferretería, hierros, chapas, aceros, herra-
mientas en general, tornillos y clavazón.

Proveedores de la Aeronáutica Militar.

Duque de Rivas, 3.—Madrid.—Teléf. 70.908

IX



Despegues y aterrizajes

Conviene que el alumno empiece a despegar con el aparato, relativamente pronto, cuando ya sepa utilizar el timón de dirección y, en general, cuando conozca bien el uso de los mandos y *sienta* el aparato. Debe enseñársele a llevar la palanca francamente hacia delante, desde el momento que *meta gases*, para conseguir que la cola del aparato se levante cuanto antes. En realidad, esto no es absolutamente necesario con el *Avro*, que puede despegar sin hacerlo así; pero

terior podría tocar el suelo y hacer capotar al aparato.

Es un error empezar a enseñar a tomar tierra antes que el alumno haya logrado *sentir* el aparato en el aire. Cuanto más habituado esté al manejo del aeroplano en el aire, tanto más rápidamente aprenderá a tomar tierra.

Los malos aterrizajes se producen: o por enderezar demasiado pronto, perdiendo velocidad y desplomando el aparato, o por no enderezar



Despegue incorrecto (palanca atrás)

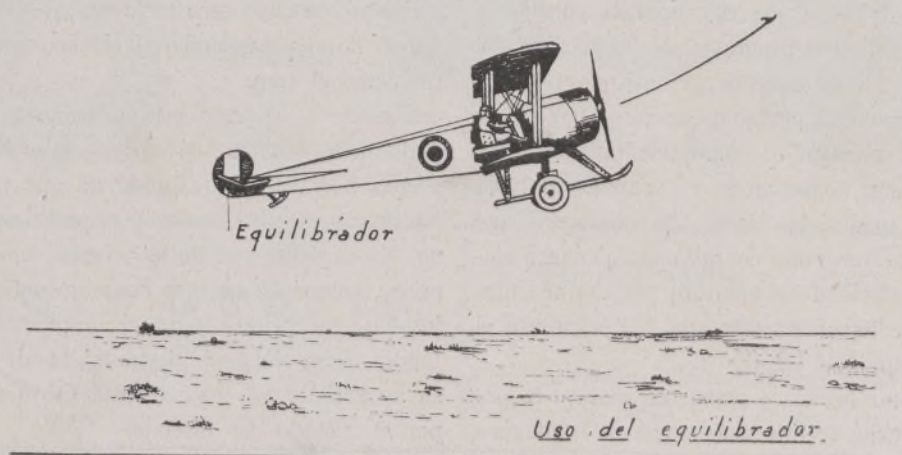
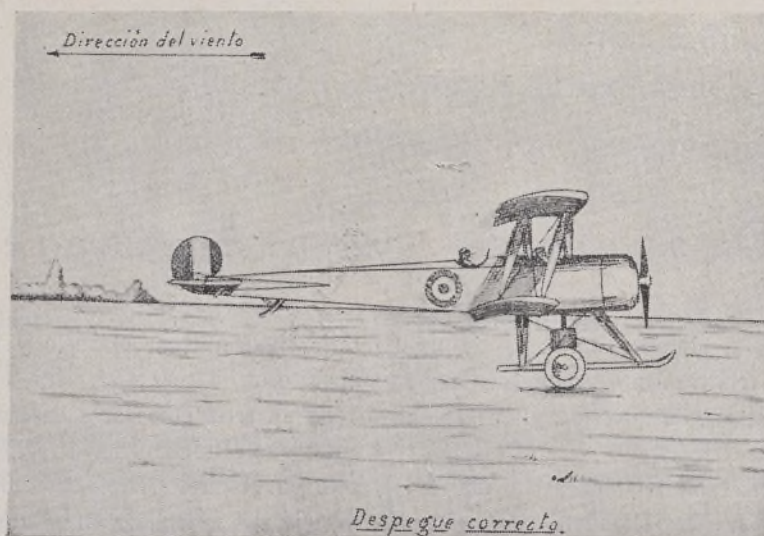
no ha de olvidarse que este aparato constituye sólo un paso en el programa de instrucción del piloto, que ha de aprender el método correcto para despegar con cualquier aparato. Por consiguiente, al despegar se empuja la palanca, bien hacia delante, conservando el aparato en línea recta por medio del timón. Se observará que éste obedece tanto más enérgicamente cuanto mayor es la velocidad del aparato; por eso el alumno no debe temer mandar con él tan pronto el aparato empiece a rodar.

Al levantar la cola y tomar el aparato la posición de vuelo, se tira suavemente de la palanca hacia atrás, pues si no se hace así el patín an-

a tiempo, en cuyo caso toca con las ruedas, dando un bote, y pudiendo, si el choque es fuerte, romperse el tren.

Cuando el aparato está próximo a tocar el suelo debe echarse suavemente la palanca más y más hacia atrás, tratando de que toquen simultáneamente las ruedas y el patín en el terreno. No se debe tirar de la palanca demasiado de prisa, pues si el aparato conserva suficiente velocidad, encabritará y caerá desplomándose. Al tomar tierra debe el piloto mirar al frente de su aparato, y no directamente sobre el terreno por el costado del fuselaje.

Vamos a ocuparnos de los despegues y aterri-



LA PRUEBA DE AVIACION BUCAREST-MADRID

La «Copa Príncipe Bibesco» para pilotos militares españoles y rumanos

El príncipe Bibesco, presidente de la Federación Aeronáutica Internacional, ha creado para los años 1931-34 una copa, llamada "Copa Príncipe Bibesco", que será disputada cada año, desde el 1 de mayo al 31 de octubre, ambos inclusive, en el recorrido Bucarest-Madrid o Madrid-Bucarest. Dicha copa será dotada cada año de un objeto de arte, que será depositado en el Real Aero-Club de Rumania.

La copa pasará cada año a poder del competidor que haya obtenido mayor velocidad en el recorrido Bucarest-Madrid o Madrid-Bucarest. Las salidas y las llegadas se cronometrarán en vuelo. La clasificación se hará de acuerdo con la duración del vuelo, contándose las escalas. El cronometraje se hará en España y en Rumania según las horas oficiales.

En la prueba sólo pueden tomar parte los pilotos militares de nacionalidad española o rumaná, pertenecientes al Ejército o a la Reserva de la Aeronáutica Militar.

Los aparatos deberán ser por lo menos de dos plazas; todos los asientos deberán mantenerse ocupados siempre por los mismos tripulantes.

El compromiso, firmado por el comandante de a bordo, competidor, deberá depositarse en la Federación Aeronáutica Nacional Española, calle de Sevilla, 12, Madrid, para las salidas de Madrid, o en el Real Aero-Club de Rumania, 10 strada Clemenceau, Bucarest, para las salidas de Bucarest, con cuatro días de anticipación al de la salida, excluyéndose de este plazo los domingos y días festivos.

El Club del punto de partida comunicará por radiotelegrafía al Club del punto de destino el compromiso y las fechas que cada competidor haya escogido.

La Federación Aeronáutica Nacional Española puede aceptar en Madrid, para las salidas de Madrid, los compromisos, tanto de pilotos rumanos como de pilotos españoles. Del mismo

modo se procederá en Bucarest con los compromisos de pilotos españoles o rumanos.

Cada competidor deberá procurarse el pasaporte y las distintas autorizaciones de sobrevuelo de cada país, etc.

Las salidas y llegadas a Madrid se efectuarán en el aeródromo de Getafe. Las salidas y llegadas a Bucarest se efectuarán en el aeródromo de Baneass.

Se autorizan las escalas y los aprovisionamientos.

Para los efectos de la clasificación, la duración del vuelo de cada competidor no deberá ser superior a veinticuatro horas, contando las escalas.

Se pondrán a disposición de los competidores los planos de los dos aeródromos, con indicación de la ruta llegada-salida.

No se ha dictado disposición alguna respecto al acondicionamiento de los aparatos.

El coste de los derechos, no reembolsable, para el año 1931, es de 100 pesetas o de 2.000 lei.

Todo compromiso extendido en debida forma en la Federación Aeronáutica Nacional Española, o en el Real Aero-Club de Rumania, es válido durante ocho días consecutivos, y deberá llevar la indicación de la fecha del primer día.

Durante el curso del mismo año se autoriza a

Anúnciese en

MOTOAVION

y multiplicará sus ventas

Todos los aeródromos de España

son suscriptores de esta Revista

los interesados para contraer cualquier compromiso de la índole que sea.

Para informes complementarios dirigirse a la Federación Aeronáutica Nacional Española (calle de Sevilla, 12, Madrid), o al Real Aero-Club de Rumania (strada Clémenceau, 10, Bucarest).

EXTRACTO DEL PROYECTO DE REGLAMENTO GENERAL PARA EL "RALLYE" AERO INTERNACIONAL DE BUCAREST

(8 de junio de 1931.)

El Real Aero-Club de Rumania ha organizado para el 8 de junio de 1931 un "rallye" aéreo internacional en Bucarest, bajo la alta presidencia de Su Majestad el Rey Carol II.

Esta prueba internacional ha sido organizada para conmemorar la Conferencia de la Federación Aeronáutica Internacional que se celebrará del 6 al 14 de junio de 1931, en honor de los señores delegados que tomarán parte en esta conferencia.

En el "rallye" aéreo del Real Aero-Club de Rumania puede tomar parte cualquier tipo de avión, y ha sido dotado de seis premios, representando un total de 800.000 lei en metálico, ofrecidos por autoridades del Estado, por Instituciones, Sociedades y particulares.

Se admiten todas las categorías de aeroplanos, civiles o militares, de todos los países adheridos a la Federación Aeronáutica Internacional.

El compromiso, establecido según los formularios del Real Aero-Club de Rumania, deberá llegar a dicho Aero-Club antes del 1 de mayo de 1931, a las dieciocho horas lo más tarde. Cada contrato deberá enviarse por mediación del Aero-Club respectivo nacional, acompañándolo de una suma de 2.000 lei por cada aparato.

El piloto del aeroplano será el propio competidor.

Con el contrato, los competidores deberán hacer llegar al Real Aero-Club de Rumania copias de los certificados de navegabilidad y certificado de homologación del motor; estos documentos deberán proceder de la C. I. N. A., o de una organización análoga. Dichos certifica-

dos deberán ser firmados y unidos al carnet de ruta por el Comisario deportivo del aeródromo del punto de partida. Los competidores que no presenten estos documentos, visados por el respectivo Aero-Club Nacional, no podrán ser clasificados. Los tripulantes, que tendrán por lo menos dieciocho años, deberán disponer de un asiento dispuesto confortablemente.

Se prestará a los competidores un itinerario a su elección para el interior de Rumania. Podrán efectuar las escalas que juzguen conveniente; sin embargo, dos escalas controladas consecutivas deberán efectuarse por lo menos a doscientos kilómetros de distancia. El recorrido no deberá comprender dos veces la misma etapa o la misma escala.

La escala en Cluj será obligatoria para todos los competidores, y la etapa Cluj-Bucarest será la última del "rallye".

En lo concerniente al sobrevuelo en Rumania, el permiso será enviado por el Real Aero-Club de Rumania.

A las personas que tomen parte en el "rallye" procedentes del extranjero, se les proveerá de un pasaporte, y a su llegada al aeródromo de Baneass serán sometidas a las formalidades habituales de la aduana.

Para detalles sobre el reglamento, así como para cualquier informe referente al "rallye", dirigirse al Real Aero-Club de Rumania (strada Clémenceau, 10, Bucarest).

La Conferencia de la Federación Aeronáutica Internacional (6-14 junio) será honrada con la presencia de Su Majestad el Rey Carol II, de su Alteza Real el Príncipe Nicolás, los miembros del Gobierno y autoridades.

Se celebrarán banquetes en honor de los señores delegados, ofrecidos por el señor Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Negocios Extranjeros, por el Príncipe Bibesco, Presidente de la Federación Aeronáutica Internacional y por el Real Aero-Club de Rumania.

El teléfono de esta Revista es el número

13998



Automóviles matriculados en España durante los años del 1925 al 1930

PROVINCIAS	Automóviles matriculados durante el año 1925	Automóviles matriculados durante el año 1926	Automóviles matriculados durante el año 1927	Automóviles matriculados durante el año 1928	Automóviles matriculados durante el año 1929	Automóviles matriculados durante el año 1930
Barcelona.....	3.470	4.146	4.224	6.746	6.721	4.749
Madrid.....	2.598	3.342	3.973	5.117	5.618	4.039
Sevilla.....	1.391	1.421	1.478	1.965	2.208	1.011
Valencia.....	767	1.079	1.251	1.843	2.168	1.430
Vizcaya.....	695	815	851	992	1.072	840
Guipúzcoa.....	67	698	801	845	782	534
Oviedo.....	606	677	815	818	918	673
Murcia.....	840	828	709	770	884	633
Alicante.....	654	743	583	667	726	389
Baleares.....	544	769	477	578	670	347
Jaén.....	388	591	650	827	665	363
Málaga.....	447	514	451	597	708	565
Santander.....	380	450	437	530	499	414
Córdoba.....	524	544	514	549	661	386
Zaragoza.....	305	370	559	682	711	549
Gerona.....	373	472	560	634	605	484
Pontevedra.....	374	441	414	486	532	359
Badajoz.....	430	501	515	418	516	325
Tarragona.....	317	377	478	571	727	404
Coruña.....	216	327	436	487	519	457
Santa Cruz de Tenerife...	776	767	391	1.264	462	451
Las Palmas.....	279	328	378	330	507	388
Cádiz.....	251	300	482	616	442	310
Lérida.....	343	386	433	481	648	384
Navarra.....	278	408	304	344	506	308
Granada.....	367	495	302	344	431	347
Valladolid.....	256	330	331	377	391	283
Toledo.....	188	281	337	373	445	329
Albacete.....	235	272	264	439	464	258
Salamanca.....	264	278	280	322	327	240
Cáceres.....	305	243	184	249	323	201
Castellón de la Plana.....	238	242	350	250	370	318
Ciudad Real.....	182	199	246	254	331	235
León.....	175	151	264	300	306	235
Burgos.....	167	323	228	285	328	205
Almería.....	136	145	198	163	217	293
Huesca.....	117	200	193	205	231	189
Lugo.....	117	172	155	197	199	180
Logroño.....	120	196	179	191	256	164
Orense.....	115	199	206	150	192	154
Guadalajara.....	113	138	186	211	210	130
Huelva.....	125	118	115	182	198	156
Alava.....	151	167	143	122	170	105
Palencia.....	93	99	142	152	156	90
Cuenca.....	66	117	146	146	145	75
Segovia.....	93	95	100	132	156	105
Zamora.....	75	66	72	118	132	89
Teruel.....	54	87	103	147	182	129
Soria.....	50	58	99	108	184	92
Ávila.....				105	109	60
TOTALES.....	218.55	25.866	27.087	34.443	36.928	25.356

AUTOMÓVILES

Vehículos industriales de toda clase.

Motores marinos y de aviación.

Hispano-Suiza

NUEVAS CAMIONETAS RAPIDAS
DE 1½ Y 2 TONELADAS

Solidez.—Economía de consumo.—Duración.

Materiales de gran calidad.—Desgaste mínimo.

C. Sagrera, 279 — BARCELONA — P.º Gracia, 20

Delegación en Madrid: Av. del Conde de Peñalver, 18



Especialistas en materiales,
herramientas y aparatos
modernos para

AVIACION



VALENCIA:

BARCELONA:

MADRID:

Colón, 72 Rosellón, 192 Fdez. de la Hoz, 17

Club Deportivo del Aire

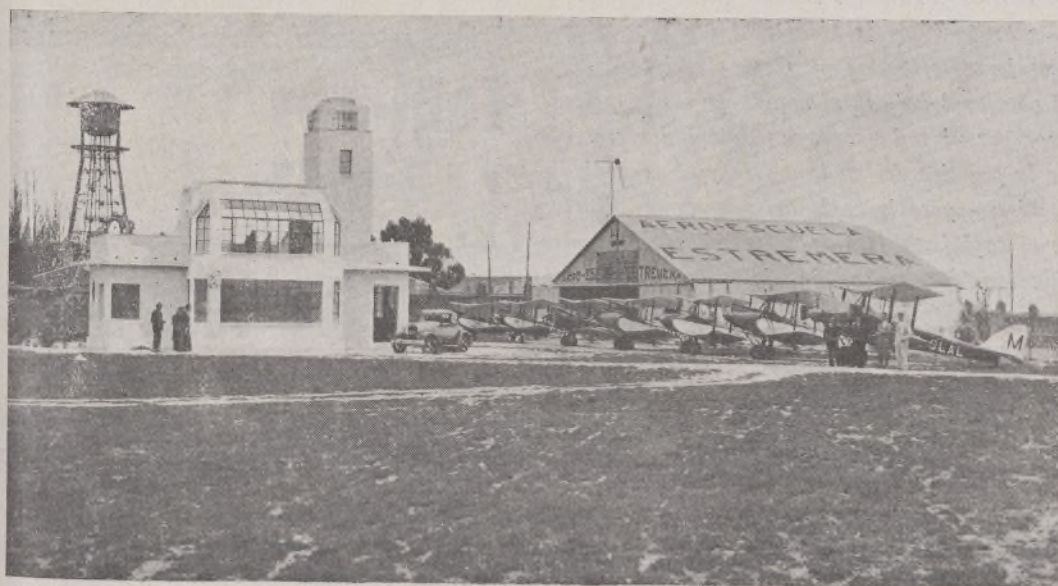
Con júbilo damos la noticia de la constitución de una nueva sociedad de propaganda aeronáutica, titulada "Club Deportivo del Aire".

Al frente de la Sección de Deportes figura nuestro querido amigo el laureado capitán aviador D. Juan Antonio Ansaldo, verdadero entusiasta de su profesión, que con la reciente organización de la Aviación Militar no se ha resignado a perder su contacto con los pájaros me-

el campo de vuelo propiedad de la Sociedad, como prueba de que lo que dicen en la carta que reproducimos responde a una sólida realidad.

Los vales para los 30 vuelos ofrecidos ya obran en nuestro poder, y claro es que muy pronto estarán a disposición de nuestros lectores.

No necesitamos decir, por ser de sobra conocido, nuestro leal apoyo a toda labor de propaganda aeronáutica, que las páginas de Moto-



Chalet del Club Deportivo del Aire en el aeródromo propiedad de la Sociedad.

cánicos. Si no sintiéramos como propias las contrariedades del amigo y no quedasen desamparados los puestos insustituibles que él y otros formidables pilotos han dejado en nuestra Aviación, nos congratularíamos de la actual orientación del Sr. Ansaldo, que nos permite contar en Madrid con una sociedad aeronáutica más.

En silencio y con gran rapidez nace esta Sociedad, de la cual esperamos grandes aciertos y éxitos provechosos, dada la capacidad y afición de sus directores.

En breve nos ocuparemos de contar a nuestros lectores todas las particularidades del "Club Deportivo del Aire". Ahora nos limitamos a publicar una fotografía del chalet construido en

AVIÓN quedan a disposición del Club para cuanto les sea de utilidad en la plausible obra que inician.

He aquí la amable carta recibida del "Club Deportivo del Aire":

"Club Deportivo del Aire" (con aeródromo propio en Madrid).—Plaza de Canalejas, 6. Teléfono 93412.

Madrid, 23 de marzo de 1931.

Señor Director de MOTOAVION.—Costanilla de los Angeles, 13.—Madrid.

Muy señor nuestro: Habiéndose constituido este Club con el propósito primordial de fomen-

tar la afición al vuelo en su aspecto deportivo, para lo cual posee en su aeródromo propio hangar para alojamiento de avionetas, mecánicos para su reparación y entretenimiento, chalet social para el reposo y esparcimiento de los socios y otras muchas instalaciones deportivas que tienden a hacer agradable la estancia en el mismo y asequible en sumo grado la práctica y perfeccionamiento de dicho incomparable deporte, nos cabe el honor de, por la presente, invitar a todo el personal de esa Revista y a sus suscriptores a visitar nuestro aeródromo e instalaciones.

Asimismo tendremos mucho gusto en remitirles en breve plazo 30 vales gratuitos, por si cree conveniente sortearlos entre sus suscriptores.

Debemos igualmente hacerle presente que estamos organizando con gran detenimiento y cariño la práctica del vuelo a vela y el aprendizaje del mismo, para lo cual contamos como director con el capitán Más, que ha terminado con gran brillantez dos cursos de dicha especialidad en Alemania, obteniendo la primera clasificación entre alumnos de todos los países.

Creemos firmemente que se impone una cooperación cada vez más estrecha entre cuantos

perseguiamos fines análogos referentes a la mayor propagación del deporte aéreo. Por ello, brindamos a esa Revista de su digna dirección cuanto antecede, deseando poder contar cada día con más elementos para ofrecérselos igualmente.

Por tratarse del primer acto de colaboración acordado por este Club, que espera dé frutos de compenetración en corto plazo, les rogamos que, si fuera posible, publicaran en su Revista esta comunicación.

Quedan de Vd. affmos. ss. ss. q. e. s. m. Por el "Club Deportivo del Aire", el director de deportes, Juan Antonio Ansaldo."

Tableros y chapas

M. ARRESE

PIZARRO, 14

Teléfono 14944

Martín Martínez

Maderas y Fábrica de aserrar

Ronda de Atocha, 25

Teléfono 72114

Precio de los aviones de turismo alemanes

Constructor	Tipo de avión.	Tipo de motor y potencia en cv.	Empleo.	Precio en marcos
Albatros.....	L. 100.....	Argus As. 8.—80/95.....	Cabina para viaje.....	25.500
Idem.....	L. 101.....	Idem.....	Escuela sport viaje 2 plazas	19.000
Arado.....	L. 11 a.....	Idem.....	Monoplano, cabina de sport y viaje.....	17.200
Bayrische.....	M. 23 a.....	A R S Scorpion 35 cv.....	Sport y viaje.....	9.000
Flug-Zengwerke (B F W).....	M. 23 a.....	Salmson AD. 9. 40 cv.....	Idem.....	11.200
Idem.....	M. 23 b.....	Siemens S 4. 13. 68 cv.....	Idem.....	12.200
Idem.....	Idem.....	Cirrus III 95 cv.....	Idem.....	13.500
Idem.....	Idem.....	Genet 80/88 cv.....	Idem.....	14.500
Idem.....	M. 23 c.....	Argus 80/95 cv.....	Idem.....	17.000
Idem.....	Mdet Flamingo V. 12 b.....	Siemens S H. 12. 112/125 cv.....	Idem.....	24.000
Focke-Wulf.....	Kiebitz.....	Siemens S H. 13 a 75/88 cv.....	Sport.....	12.500
Idem.....	Idem.....	Idem S H. 14 100/110 cv.....	Idem.....	14.000
Junkers.....	A. 50 Junior.....	Genet. 80/88 cv.....	Avión Terrestre sport y viaje.....	16.200
Idem.....	Idem.....	Idem.....	Hidroavión con flotadores.....	19.500
Idem.....	Idem.....	Idem.....	Avión transformable en hidro	20.850
Klemm.....	L. 25 a.....	Mercedes 20 cv.....	Sport y viaje.....	7.500
Idem.....	L. 25 I a.....	Salmson AD. 9.....	Idem.....	11.400
Idem.....	L. 26 II c.....	Siemens 75/88 cv.....	Idem.....	16.800
Idem.....	Idem.....	Argus 80/95 cv.....	Idem.....	16.200

AERONAUTICA MILITAR

SECCION OFICIAL

Esta sección permite a nuestros lectores informarse de los pedidos de materiales que realiza el Servicio de Aviación Militar y, por tanto, pueden tomar parte en estos concursos enviando oferta en sobre cerrado al señor Jefe de la Comisión Ejecutiva. Aerodromo de Cuatro Vientos.

Por ser quincenal esta Revista muchas veces ya ha expirado el plazo de admisión de ofertas antes de la fecha de su publicación, y para evitar este contratiempo, editamos un suplemento de MOTOAVIÓN que, apareciendo en las fechas oportunas, permite concurrir a todos los concursos que efectúa Aviación.

Era nuestro deseo enviar este suplemento de MOTOAVIÓN a todos nuestros anunciantes, pero la frecuencia y extensión de los pedidos que realiza

el Servicio de Aviación, nos ocasiona tan crecidos gastos de confección y envío que llegaríamos a gastos superiores a los ingresos, dado el reducido precio de algunos anuncios, por lo cual, sintiéndolo mucho, el suplemento de MOTOAVIÓN que inserta los pedidos de materiales en fecha oportuna para acudir a los concursos, no podemos enviarlo más que a los anunciantes cuya publicidad en la Revista sea por lo menos de 1/8 de página. Naturalmente que todos nuestros anunciantes, cualquiera que sea el tamaño de su anuncio, tienen a su disposición en nuestra Redacción todas las notas de pedidos de materiales, pues como hemos dicho anteriormente, la única razón que nos impide enviárselas a su domicilio, es el gasto que ello nos originaría.

Relación de materiales y efectos cuyas cotizaciones interesan:

(Las ofertas se admiten hasta el día 27 de marzo.)

Referencia A. 101. (Cítese en la oferta y en el sobre.)

400 kilos barniz incoloro para tela de avióneta.

200 ídem íd. íd. íd. íd.

5.000 metros de cinta de picos de 60 mm.

1.000 kilos de carburo de calcio tipo A.

150 metros de tela de hilo crudillo para forros de ruedas de 0,60 de ancho.

25 kilos de disolución para parches en botes de medio kilo.

10 cuchillas para máquina de labrar como el modelo roto que se acompaña.

500 metros de cable de alta de 5 mm.

500 ídem íd. íd. de 7 mm.

1.000 kilos trapos para limpieza.

2 frascos tinta violeta Roneo.

2 cajas clichés para type Roneo 410 Climatic.

2 frascos de Velopine Roneo.

2 ídem de Obliterine Roneo.

2 tela para la máquina multicopista.

5.000 hojas de papel para la ídem.

700 metros cuadrados tela de aviones clase B.

350 ídem íd. íd. íd. B.

100 ídem íd. chapa contraplaqué de 3 milímetros clase B de 2 X 1.

100 ídem íd. íd. íd. de 4 mm. ídem íd.

2.500 kilos carbón de cok metalúrgico.

25 metros tubo de goma de 6 mm. interior para gasolina.

15 ídem íd. íd. de 8 mm. para ídem.

100 ídem íd. íd. de 10 mm. para ídem.

25 ídem íd. íd. de 11 para ídem.

25 ídem íd. íd. de 12 para ídem.

25 ídem íd. íd. de 14 para ídem.

10 ídem íd. íd. de 16 para ídem.

10 ídem íd. íd. de 18 para ídem.

5 ídem íd. íd. de 20 para ídem.

25 ídem íd. íd. de 30 para agua y aceite.

25 ídem íd. íd. de 32 para gasolina.

25 ídem íd. íd. de 35 para agua.

30 ídem íd. íd. de 50 para gasolina.

2 Diccionarios de la Real Academia Española.

1 Anuario Militar de 1931.



TALLERES ELECTRO-MECANICOS

Antonio Díaz

PROVEEDOR DE AVIACION MILITAR

REPRESENTANTE DE

EQUIPOS

ACUMULADORES

S.E.V.

FULMEN

Accesorios eléctricos.—Reparación de equipos eléctricos de
Automóvil.-Aviación (magnetos, dínamos, motores eléctricos)

MECANICA EN GENERAL

Príncipe de Vergara, 8.-Teléfono 52204

MADRID

- 1 Plano de Madrid con guía.
- 2 calendarios de mesa.
- 1 hoja núm. 4 del Mapa de España de 1 : 500.000 del Instituto Geográfico y Catastral.
- 1 ídem íd. núm. 4 ídem íd. íd.
- 1 ídem íd. núm. 6 ídem íd. íd.
- 2 ídem íd. núm. 5 ídem íd. íd.
- 2 ídem íd. núm. 7 ídem íd. íd.
- 1 ídem íd. núm. 8 ídem íd. íd.
- 2 rollos de papel ferroprusiato.
- 50 kilos barniz japonés esmalte negro en botes de un kilo.
- 100 ídem flatting para interiores en ídem de un ídem.
- 30 ídem esmalte amarillo en ídem de un ídem.
- 100 ídem íd. blanco en ídem de un ídem.
- 25 ídem íd. azul en ídem de un ídem.
- 50 ídem secante líquido Sol.
- 25 ídem aluminio plata en polvo.
- 500 ídem albayalde en ídem.
- 10 ídem almazarrón en ídem.
- 25 ídem amarillo cromo en ídem.
- 15 ídem azul ultramar en ídem.
- 10 ídem negro humo en ídem.
- 2 ídem nogalina.
- 12 ídem ocre claro en polvo.
- 10 ídem íd. oscuro en ídem.
- 150 ídem tierra blanca para borrar rótulos.
- 1 ídem pómez en polvo.
- 15 ídem verde parra en polvo.
- 15 ídem bermellón permanente en ídem.
- 400 ídem barniz incoloro para tela de avión.
- 150 ídem aceite de linaza crudo.
- 200 ídem íd. íd. cocido.
- 25 agujas curvas de 25 cm. para hilo del número 8.
- 1 kilo agujetas de pergamino para coser correas.
- 15 kilos badana avellana.
- 200 ovillos hilo núm. 8 para guarnicionero, blanco.
- 200 carretes hilo blanco de sastre número 24 de 450 metros.
- 200 ídem íd. íd. íd. núm. 10 ídem íd.
- 200 bobinas hilo de cáñamo de 6 cabos para guarnicionero.
- 25 kilos vaqueta avellana engrasada.
- 50 ídem crin animal.
- 2.500 metros cinta asargada de 15 mm.
- 2.500 ídem íd. íd. de 30 ídem.
- 50.000 ojete redondos de latón corrientes.
- 500 juntas A. M. de 28 × 30.
- 2.000 guardacables de 3,5 mm.
- 2.000 ídem de 3 mm.
- 2.000 ídem de 2,5 mm.
- 12 alicates de punta redonda de 20 cm.
- 6 arcos de sierra extensibles.
- 10 corta-alambres grandes Dassister.
- 200 hojas de sierra de un corte.
- 300 ídem de íd. de dos cortes.
- 6 lámparas de soldar de dos litros.
- 10 limas triángulo de 7 pulgadas para máquina de afilar.
- 20 llaves king-dick del núm. 2.
- 20 ídem íd. del núm. 1.
- 12 taladros de pecho Val d'Or de 2 velocidades, hasta 12 mm., núm. 24.
- 6 tornillos de banco de ajustador de 110 a 130 mm. de boca.
- 2.000 arandelas torneadas de 6 mm.
- 2.000 ídem grower de 5 mm.
- 2.000 ídem íd. de 6 mm.
- 1.000 ídem íd. de 8 mm.
- 2 kilos arandelas de cobre de 4 mm.
- 10 ídem puntas de hierro c/p de 4 × 18.
- 10 ídem íd. íd. de 9 × 22.
- 10 ídem íd. íd. de 12 × 20.
- 20 ídem íd. íd. de 12 × 35.
- 10 ídem íd. íd. de 14 × 40.
- 10 ídem íd. íd. de 15 × 45.
- 20 ídem íd. íd. de 16 × 70.
- 1 ídem íd. c/g de 4 × 60.
- 10 ídem íd. íd. de 19 × 45.
- 10 ídem tachuelas de hierro del núm. 12.
- 10 ídem íd. puntas de hierro c/p de 15 × 45.
- 10 ídem tachuelas de hierro del núm. 22.
- 3.600 tirafondos de hierro de 13 × 13 c/p.
- 3.600 ídem de íd. de 12 × 13.
- 3.600 ídem de íd. de 19 × 35.
- 15.000 pasadores de hierro de 15 × 30.
- 50 bisagras de hierro de 3 pulgadas.
- 1.000 hojas tela esmeril fina del núm. 00.
- 1.000 ídem íd. íd. entrefina del núm. 1/2.
- 1.000 ídem íd. íd. basta del núm. 1 1/2.

La Electricidad, S. A.

S A B A D E L L

Fábrica Nacional de Maquinaria Eléctrica

RUSTON & HORNSBY

Lincoln

Motores de aceites pesados

Representante: R. CORBELLA

Marqués de Cubas, 5

M A D R I D

Grandes almacenes de maquinaria y material eléctrico

Hijo de Miguel Mateu

Dirección telegráfica: «MATEU HIERROS»

BARCELONA

Angeles, 3 a 7

M A D R I D

Prado, 27 y Sta. Catalina, 5

B I L B A O

Elcano, 25 y Rodríguez Arias, 6

V A L E N C I A

Guillén de Castro, 5 a 11

Máquinas-herramientas y utilaje en general.—Maquinaria para trabajar madera. — Hierros comerciales, chapas y viguería. Vigas GREY.—Tubería y accesorios

- 250 pliegos lija de carpintero fina del número 1/2.
- 250 ídem íd. entrefina del núm. 1,5.
- 250 ídem íd. basta del núm. 2,5.
- 50 ídem íd. basta del núm. 4 para máquina de carpintero.
- 12 kilos esmeril basto en pasta tipo A Rich-Ford en botes pequeños.
- 10 cerraduras borjas para cajón de 2 cm. de entrada.
- 20 ídem de armario y cajón de 3 cm. de ídem el centro de la bocallave.
- 10 borjas para cajón de 4,5 cm. de entrada.
- 20 brochas redondas del núm. 8.
- 50 ídem planas dobles del núm. 24.
- 20 pinceles redondos del núm. 9.
- 10 ídem íd. del núm. 12.
- 15 ídem íd. del núm. 20.
- 100 kilos bicarbonato para Kustos en botes pequeños.
- 7 ídem bórax.
- 100 ídem cola catalana.
- 100 ídem íd. para pegar en frío.
- 20 ídem cola Conejo.
- 10 ídem talco en polvo.
- 100 ídem potasa.
- 100 litros aguarrás.
- 300 kilos sosa cáustica en pastillas.
- 400 litros alcohol desnaturalizado.
- 600 kilos grasa consistente.
- 12 brocas cilíndricas de acero rápido de 0,6 milímetros.
- 12 ídem íd. íd. íd. de 0,7.
- 12 ídem íd. íd. íd. de 0,8.
- 12 ídem íd. íd. íd. de 0,9.
- 24 ídem íd. íd. cud. de 1.
- 12 ídem íd. íd. íd. de 1,1.
- 12 ídem íd. íd. íd. de 1,2.
- 12 ídem íd. íd. íd. de 1,3.
- 12 ídem íd. íd. íd. de 1,4.
- 24 ídem íd. íd. íd. de 1,5.
- 12 ídem íd. íd. íd. de 1,6.
- 24 ídem íd. íd. íd. de 1,7.
- 24 ídem íd. íd. íd. de 1,9.
- 50 ídem íd. íd. íd. de 2.
- 50 ídem íd. íd. íd. de 2,5.
- 50 ídem íd. íd. íd. de 3.
- 12 ídem íd. al carbono de 3,25.
- 50 ídem íd. acero rápido de 3,5.
- 50 ídem íd. íd. íd. de 4.
- 50 ídem íd. íd. íd. de 4,5.
- 50 ídem íd. íd. íd. de 5.
- 50 ídem íd. íd. íd. de 6.
- 2 kilos soldadura Torres del núm. 1.
- 3 ídem íd. íd. del núm. 2.
- 2 ídem íd. íd. del núm. 3.
- 10 pasadores de rabillo cuadrado de 0,4 metros largo.
- 10 ídem íd. íd. de 0,25 ídem íd.
- 20 carril para puerta corredera.

Relación de Proveedores de Aeronáutica Militar

HIJO DE MIGUEL MATEU: Prado, 27.-Madrid.-Máquinas, herramientas y utilaje en general. Hierros. Tubería. Piedras "Norton" de esmeril.

ERNESTO GIMENEZ: Huertas, 16 y 18.-Teléfono 10320.-Madrid.-Papeles y objetos de escritorio y dibujo. Imprenta. Encuadernación. Fábrica de sobres en gran escala.

R. DE EGUREN, INGENIERO: Reina, 5.-Madrid.-Materiales eléctricos y aislantes especiales. Cables.

CARLOS KNAPPE: Aparatos y tubos para rayos X y para reconocimiento de materiales. Termómetros eléctricos para aeronáutica. Aparatos de medida eléctrica, laboratorio y ciencias. Pirómetros. Aparatos registradores. Explosores electrodinámicos.

MOISES SANCHA: Montera, 14. Teléfono 11877. Madrid.-Monos, gafas, casquetes. Botas y equipos de gimnasia.

CARBURADOR NACIONAL IRZ: Madrid: Montalbán, 5. Tel.º 19649.-Barcelona: Cortes, 642. Tel.º 22164.-Fábrica: Valladolid. Apartado 78.

«AERO POPULAR»

COLABORACION ESPONTANEA

El ideal de un socio

Tenemos muy próxima la junta general de nuestra Sociedad Aero Popular y un 80 por 100 de los elementos socios que han quedado en ella, por falta de medios comunicativos (local de reunión), no están al corriente de aquellos señores socios que tienen ya demostrado su afición y sacrificio a la Sociedad, por la que estarán dispuestos a doblar estos sacrificios para el engrandecimiento de la misma si la general le designara algún cargo, para lo cual, a la terminación de este escrito, formulo una candidatura para que mis consocios, si les parece bien algunos puntos de ella, la lleven a votación, teniendo presente que no debe de meterse en ella ningún elemento extranjero, pues mientras que haya españoles capaces de desempeñar los cargos de que está compuesta la Directiva, debemos de ser preferidos.

El ideal con el nombre que encabezo estas líneas es el siguiente: nuestra Sociedad está constituida para propaganda y fomento de la Aviación, cuyo lema no se ha conseguido, pues de unos 3.000 socios que llegó a tener, en la actualidad cuenta con cerca de 300; este 90 por 100 que se ha perdido ha sido debido a dos causas: la primera, el decaimiento de entusiasmo de los socios por el intervalo de tiempo que transcurría de un vuelo a otro: éste ha llegado a ser algunas veces de cinco meses; la segunda causa, la monotonía de servir de lastre en todos los vuelos efectuados por un socio siempre sobre el mismo sitio.

La intención de la nueva Directiva, basándose en los principios para que fué creado el Aero Popular, procurará por todos los medios hacer el número de socios mayor, y en este caso estaremos en la primera causa ya expuesta. Para que esto no ocurra tendría que estar en razón directa el número de socios con los aparatos: por cada cierto grupo de ellos aumentar cierto número de aparatos; esto para la Sociedad le es

materialmente imposible; pero, a fuerza de muchos trabajos, habría un medio de conseguirlo: nombrar un tribunal técnico en la junta general para todos los asuntos de aeronáutica, y este tribunal solicitar del Estado que convirtiese el Aero Popular en una especie de semillero de pilotos, y, por ejemplo, cada grupo de 500 socios que llegase a tener la Sociedad le concediera 10 aparatos de doble mando, con los cuales, al efectuar un socio su vuelo, se le dé instrucciones sobre el gobierno del aparato; esto les serviría de entusiasmo, y en el transcurso de X tiempo sabrían llevar el aparato.

Ventaja que el Estado tendría con esto en caso de guerra. Con dinero podría comprar todos los aparatos que hicieran falta, pero no compraría pilotos españoles dispuestos a morir por la patria con la premura que el caso requiriese; ahora bien, teniendo un semillero, con muy pocos esfuerzos sacaría los pilotos necesarios para defenderla.

En el nombramiento del tribunal asesor o técnico de Aeronáutica está la base de la reorganización de nuestra Sociedad, llevando a él señores competentes dispuestos a sacrificarse por ella.

Este es un punto difícil para la mayoría de los socios, por no encontrarse bien orientados. Todos conocemos la acertadísima labor hecha por D. Francisco Arranz en beneficio del Aero Popular. El trabajo realizado por dicho señor nunca sabríamos agradecerle, y esto que voy a proponer a mis consocios es abusar de la amabilidad de dicho señor, que sabrá disculparme al rogarle un sacrificio más.

Don Francisco Arranz podría ser votado para presidente de dicho tribunal, y que la general le diese su voto de confianza para que dicho señor nombrase los demás miembros que creyese conveniente.

La candidatura que, a mi juicio, sería de mayor éxito en la Junta directiva, es la siguiente:

Presidente, Excmo. Sr. D. José Sanjurjo; vicepresidente, D. Luis Maestre; ídem segundo, D. Enrique del Río; tesorero contador, D. Martín Elviro; secretario, D. Luis Herrero; secreta-

rio segundo, D. José Agudo; vocales, D. Rufino Cortés, D. Juan Nogués, D. Bernardino Gutiérrez y D. Faustino Fernández.

EMILIO COPANO

Socio núm. 557.

* * *

Ya que el Sr. Copano, con una confianza y adhesión a mi persona, que agradezco, insiste en presentar una candidatura en que figura mi nombre, no obstante mis ruegos y razones en contrario, quiero repetirlas públicamente, para que piensen en la sustitución los socios que tuviesen intención de votarme.

Cuando inicié en esta Revista la campaña para fundar el Aero Popular, fué mi propósito quedar al margen de toda dirección desde el momento en que estuviese constituida la Sociedad.

Ante los ruegos de algunos señores no cumplí mi deseo y acepté el cargo de vocal, que reconozco haber desempeñado muy mal. Si no he cumplido en el cargo con la actividad y celo que debía desplegar, no ha sido por falta de entusiasmo ni por omitir ningún sacrificio por la Sociedad. Yo, como simple mortal, tengo una cierta capacidad de trabajo que no puedo aumentar. El tiempo que otras obligaciones me han dejado libre lo he distribuido entre el periódico y el Aero Popular. Y he creído más perjudicial para la Sociedad dejar morir el periódico, aunque hubiera dedicado todo el tiempo libre a cumplir como vocal, porque la Sociedad tiene un solo periódico y muchos vocales.

Habiéndome demostrado la realidad el serme imposible atender como se debe la doble obligación de periódico y Sociedad, declaro mi deseo firme de no aceptar ningún cargo de la Junta directiva, y, por tanto, ruego a la junta general se abstenga de votarme para que pueda dedicar todo mi tiempo libre a MOTOAVIÓN, desde el cual resultaré más beneficioso al Aero Popular.

LUIS MAESTRE

Un poco de justicia

Desde que llegó a mis oídos la arbitraria forma elegida por la Directiva de nuestra Sociedad para designar los socios que habían de recibir las enseñanzas del curso de pilotos, no dejé de realizar todo género de gestiones para evitar que se llevara a efecto, y aunque mis esfuerzos no dieron entonces el fruto apetecido, creo que el artículo publicado en MOTOAVIÓN el día 25 de marzo último por el socio D. José Ridaura vuelve a dar actualidad al asunto.

Indica el Sr. Ridaura que "acaso una de las causas de que nuestra Sociedad no florezca sea el curso de pilotos por sorteo". No incurro en el error de achacar única y exclusivamente a este motivo la actual postración de la Sociedad; pero el desacierto del sistema adoptado se muestra claramente al que examine el problema con absoluta imparcialidad. La más elemental justicia nos dice que aquellos socios que contribuyeron al consolidamiento de la Sociedad, que aportaron las primeras cuotas al fondo societario y cuyos nombres son, no sólo una garantía de mayor afición, sino una evidencia de mayores sacrificios pecuniarios, no deben ser pospuestos a los que se hicieron socios tal vez con el único objeto de aprovecharse del curso de pilotos, estímulo que no tenían los que dieron sus nombres apenas la sociedad declaró franca la entrada a los aficionados al aire.

El Sr. Ridaura apunta la idea de que tal vez se agote la paciencia de los últimos; pero ¿es que entre los socios recién ingresados y los fundadores, deben ser sacrificados éstos a aquéllos? ¿Deben ser postergados los socios que tienen—podíamos llamarlos así—derechos adquiridos a los que apenas han sostenido a la Sociedad ni moral ni materialmente?

Podemos—mejor dicho, debemos—decirlo en voz alta: de ninguna manera.

Ciego había que estar para otorgar, sin sanción de parte interesada—preciso es advertir que el acuerdo que combato no fué tomado en junta general, reglamentariamente convocada al efecto, sino por la Junta directiva contra la oposición de determinado número de socios—, el mismo derecho a los últimos que a los primeros.

Anúnciese en

MOTOAVION

L u i s J . D a h l a n d e r

Montalbán, 13.-MADRID.-Tel. 95.000

Representante general España y Colonias de
Aktiebolaget Gasaccumulator

ESTOCOLMO **A. G. A.** SUECIA

Proyectos completos de alumbrado eléctrico y por acetileno
para campos de aterrizaje, rutas aéreas y aeropuertos
Faros de recalada y situación. Faros de ruta. Faros de límite.
Indicadores de viento. Proyector de aterrizaje. Grupos
electrógenos.

Proveedor de Aviación Militar y Ministerio del Ejército

Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos (S. A.)



C. E. T. F. A.

Levantamientos de todas clases de planimetría y nivelación
especialmente catastrales
Itinerarios para estudios sobre carreteras, ferrocarriles y cursos de
agua, planos de poblaciones, etc. etc.

Oficinas: Fuencarral, 55. - Teléfono 50237
Laboratorios: Padilla, 128. - Teléfono 52762

M A D R I D

Claro que de aceptarse mi idea transcurriría mucho tiempo antes que los últimos pudieran hacerse pilotos, y yo no quiero adoptar resoluciones extremas.

Dentro del justo sistema que defendiendo puede adoptarse una solución equitativa: dividir los cursos para pilotos en dos turnos, y reservar uno para ser cubierto por antigüedad y cubrir el otro por sorteo.

Un ejemplo lo aclarará: si son seis los puestos a cubrir, cédanse cuatro plazas—en atención al mejor derecho—al turno de antigüedad, y sortéense las dos restantes entre los socios que aspiren a ellas.

Por este arbitrio el socio que ocupe un número preferente en lista está seguro que en época determinada le llegará su vez, y el recién ingresado tendrá un derecho, que se hará efectivo cuando la suerte le favorezca.

Mirando imparcialmente el problema, creo que nadie lo calificará de apasionado.

Tal es mi humilde parecer, y lo hago público por creerlo así de justicia.

ENRIQUE DEL RIO

Por el Aero Popular

Certerísimo y muy oportuno ha sido el "alerta" lanzado por el Sr. Maestre. Por fin hemos oído el grito informador desgarrado, pero veraz y sincero, sobre el estado de nuestra Sociedad. La actual situación, si bien no es de una gravedad sin remedio, es lo bastante seria para que todos los socios, pues nos afecta a nosotros, nos preocupemos para dar a los problemas que tenemos "sobre el tapete" la más fácil y urgente solución, inspirados siempre en la prosperidad del Aero Popular.

Este grave momento, sépanlo los señores directivos, no ha constituido ninguna sorpresa para los socios conscientes, para los que, en su deseo de noticias sobre la Sociedad, ni faltan a Cuatro Vientos los domingos, ni a la pequeña concurrencia formada casi diariamente en nuestra modesta oficina. Hace ya tiempo que hemos comentado entre nosotros la orientación y marcha general de la Sociedad, sacando siempre la conse-

cuencia de que el actual estado de cosas no podría sostenerse durante mucho tiempo.

Nosotros, que al igual que el Sr. Maestre tampoco tenemos una venda en los ojos que nos impida ver que no somos perfectos, ni una barrera de indiferencia en el corazón que, caso de que apreciemos lo anterior nos corte o frene el deseo de remediar lo imperfecto, queremos ofrecer nuestra opinión y nuestras ideas para la fácil solución de los problemas planteados, puesto que creemos que, primero, es nuestro deber, y segundo, que dichas ideas han de ser tenidas en consideración, ya que aunque provengan de un muchacho que no es nada más que socio, han sido escritas procurando ceñirse estrictamente al sentir de sus compañeros y deseando dar interpretación a lo que él cree que son los anhelos de sus consocios. De que haya acertado, estos mismos lo dirán en la próxima junta general.

A nuestro modesto parecer, las cuestiones a resolver son únicamente dos: Organización de la Sociedad y Programa activísimo a desarrollar. Sobre lo primero diremos que para dirigir a unos cuantos centenares de personas es necesario, o que la Junta directiva esté compenetrada y fundida con el sentir de los socios, de tal forma, que tanto las aspiraciones de éstos como las contradicciones e imperfecciones que crean encontrar, repercutan sensiblemente en los directivos, o si bien esto no es posible—como en el caso nuestro—porque ellos no puedan tener los mismos deseos y anhelos que los socios y tampoco puedan prácticamente seguir la marcha de la So-

Aceros POLDI

Preferidos por las fábricas de aviones y motores de aviación, por sus elevadas características mecánicas y perfecta homogeneidad.

MADRID

Plaza de Chamberí, 3
Teléfono 33254

BILBAO

Gran Vía, 46
Teléfono 11263

BARCELONA

Plaza Tetuán, 3
Teléfono 53114

Reservado para

IGNACIO FUSTER

CASA CAÑETE

Venta al por mayor de artículos de limpieza. Cera PRINCIPE

Alberto Aguilera, 64 Teléfono 34023
Madrid

Sierra y Sainz Hermanos Hierros dobles
T y U para
construcciones. Herramientas de todas clases para in-
dustrias, ferrocarriles, carreteras y caminos. Aviación.
Florida, 2 - Madrid - Teléf. 31454



M. QUINTAS

Cruz, núm. 43.--Madrid.--Teléf. 14515

Proveedor de la Aeronáutica Militar

Material fotográfico en general.--Aparatos auto-
máticos y semiautomáticos de placa y película
para Aviación. — Ametralladoras fotográficas,
telémetros, etc., de la O. P. L.

Sastrería de Sport **Moisés Sancha, S. A.**

14, Montera, 14 :-: Teléfono 11877 :-: MADRID

Unica Casa que tiene los gabanes de cuero de vaca de una sola pieza, sin costura en el tronzo con doble forro de quita y pon, según las temporadas.—Monos azules de diferentes medidas, reglamentarios y con forros de lana gruesa o de piel de mouton, desmontable.—Monos impermeables al agua, a la grasa y al aire, anatómicos.—Monos de tela antiácida, para manipular el motor.

Casquetes de cuero, forrados de lana y piel.—Gafas Meyrowitz.—Goggles num. 5 y 6.

Autorizados para poder hacerse los pagos por la Caja de Aviación Militar.

Para todos sus artículos de goma amianto y correas de todas clases para maquinaria

DIRIGIRSE A

SEGOVIA **KLEIN Y C.^{IA}** MADRID

Apartado 24

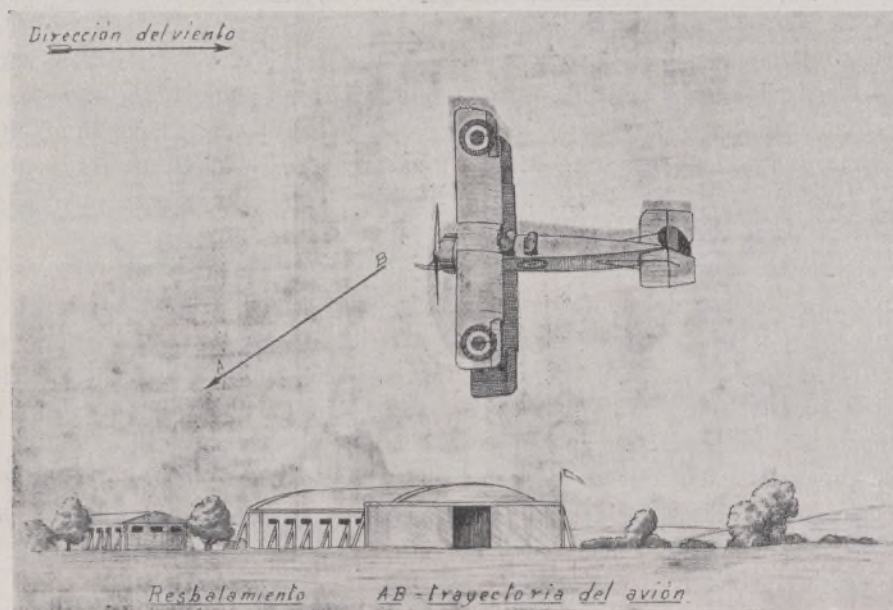
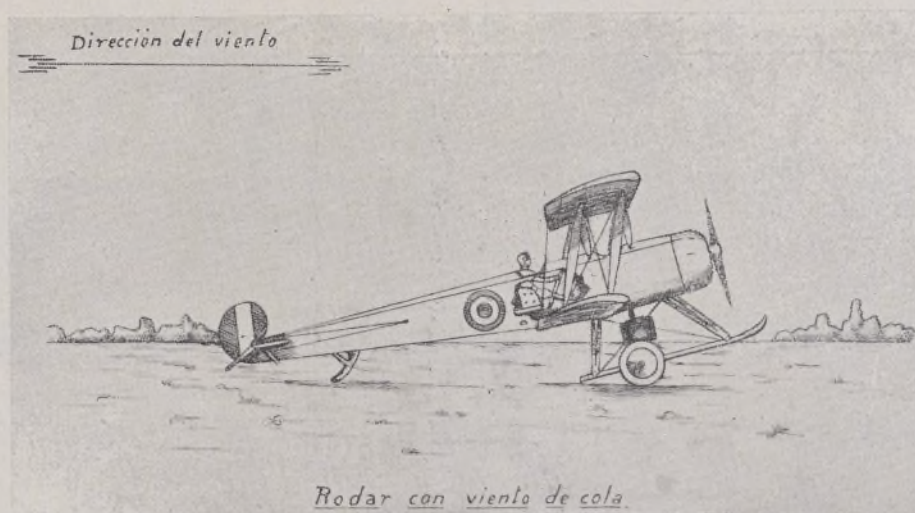
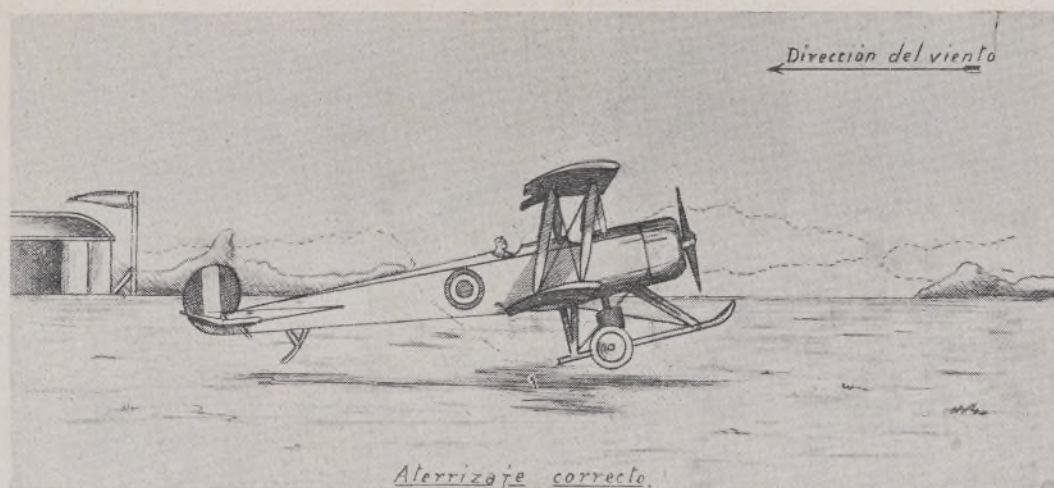
Sagasta, 19

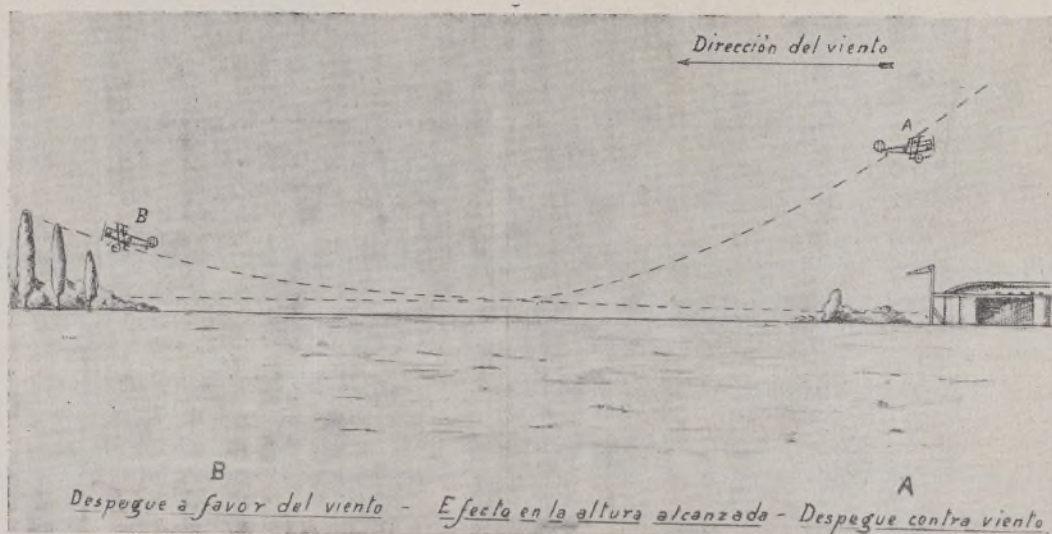
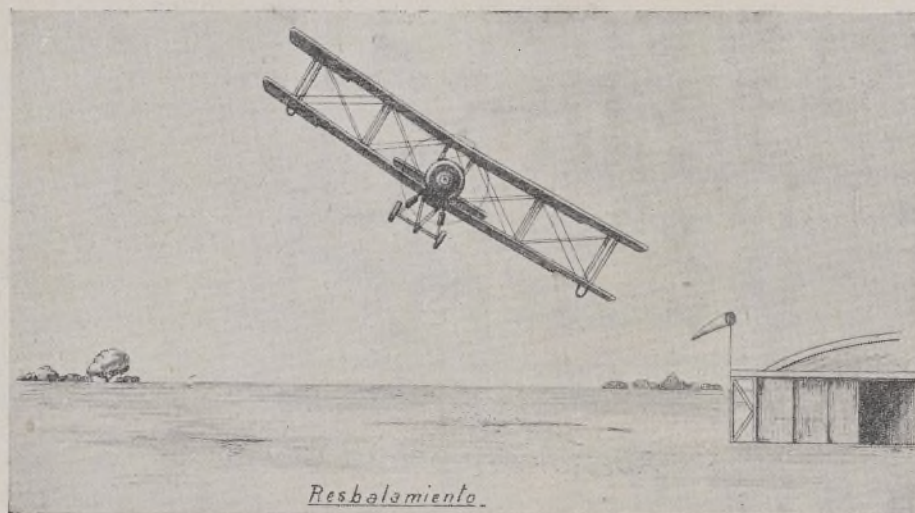
BARCELONA.—Princesa, 61

Tubos para gasolina.--Radiadores, faros.--Bombas autógena.--Aire comprimido.—Tira ventanilla.—Amortiguadores.—Correas para ventiladores.—Goma y telas para reparación de neumáticos

Macizos DELTA

Banda FRENO DELTA





zajes con viento de costado y de la observación de la deriva. Todo piloto debe saber despegar y aterrizar correctamente con viento lateral, lo que le será de suma utilidad, especialmente en caso de aterrizaje forzado, y no pocas veces cuando, creyendo aterrizar contra viento, se dé cuenta de que su aparato deriva hacia un costado.

Supongamos que salimos de frente desde el hangar y queremos despegar en esa dirección, soplando un viento por la izquierda de veinte kilómetros por hora. Si tratamos de salir en la forma acostumbrada, conservando el aparato horizontal, tan pronto adquiera éste su velocidad de vuelo empezará a derivar hacia sotavento, esto es, hacia nuestra derecha, a una velocidad

igual a la del viento. La deriva empieza a ser apreciable antes que el tren se despegue del suelo; el aparato tiende a bajar su ala derecha, y si entonces sopla una ráfaga más fuerte, puede levantar el ala izquierda, tocando la derecha en el terreno y capotando el aparato.

Por consiguiente, de igual manera que en los virajes utilizamos la cara inferior de los planos para evitar que el aparato derrape, en los despegues con viento, de costado evitaremos que el aparato sea arrastrado por el viento, inclinándolo hacia el costado por donde viene aquél. Así, para despegar con viento de la izquierda empujaremos hacia delante la palanca, para que se levante la cola, y al mismo tiempo la llevaremos

ciudad, no logrando, por lo tanto, el perfecto conocimiento de los defectos del engranaje de su funcionamiento, será necesario entonces que en esa Junta directiva, si se quiere dirigir con ecuanimidad, existan representantes de la opinión de los socios que sean los encargados de poner más de relieve las aspiraciones de sus representados.

Creemos, pues, que teniendo esto en cuenta, lo que propone el Sr. Maestre sobre la renovación de vocales en nuestra Sociedad dejará de ser utopía y será llevado a la práctica, nombrándose los nuevos vocales entre señores socios, que propondremos (D. m.) en la próxima junta general; deseando además que la renovación sea lo más total posible, salvo los casos de la más estricta imposibilidad, para que las fuerzas salidas de los socios, depositadas en la Directiva, puedan actuar, por lo menos, en igualdad de condiciones para poder llevar las cuestiones a un terreno favorable a los socios, que creemos que también ha de serlo para la Sociedad.

Para terminar con el problema de la organización, diremos sobre la dimisión del Sr. Arranz lo siguiente: que todos los socios conocemos que dicho señor es el puntal más firme y seguro de la Sociedad, y, por lo tanto, le rogamos, en nombre de lo que él ha dado tanta vida, que no se retire, que no nos deje en el momento más crítico de nuestra corta existencia. Siendo como es uno de los valores morales más fuertes de nuestra Sociedad, conviene pedir que se le releve de otros servicios, lo que sea, pero que podamos contar con el apoyo de su figura.

Sobre el otro—o los otros—problema, queda poco espacio para poder tratarlos ampliamente. De conformidad en absoluto con el Sr. Maestre sobre sus ideas respecto a las cuestiones de lo-

cal, vuelos y propaganda. Sobre las cuotas he de decir que creo que una de entrada de 5 pesetas y mensualidades de 3 pesetas—caballeros—y una peseta—señoritas—, sería lo adecuado para una sociedad que se denomina Popular.

Otros puntos importantes, no señalados por el Sr. Maestre en su artículo, son los de fundación de un taller mecánico y la creación de una clase técnica de aviación. Creo que estas dos cuestiones son interesantes, sobre todo la primera, que contribuiría a formar ambiente práctico en nosotros sobre materias de aviación; en él se podrían experimentar todas las ideas e iniciativas de los socios, a más del adiestramiento que supone corregir y reparar nuestros propios aviones, completando estos ejercicios los elementales conocimientos que de los diferentes órganos del avión tenemos actualmente, haciéndonos ya con esto unos conscientes conocedores de su resistencia y potencia. Además, si lográsemos crear un conjunto de mecánicos, la inspección y cuidado de nuestros aparatos no tendría necesidad de estar a cargo de personas ajenas a la Sociedad, causando molestias a ellos y gastos a nosotros; el nombramiento para el turno de cada semana a los que fueren necesarios, nos bastaría para tener perfectamente atendido este servicio, sin tener que atenernos nada más que a nuestras propias fuerzas.

Respecto sobre la clase técnica, creo nos sería necesaria, ya que por la enorme afición existente entre nosotros, habría bastantes que les interesase desentrañar el porqué de las cosas. Si se quiere hacer grandes núcleos de entusiastas y experimentados, esta es una de las maneras más a propósito para realizarlo, con la ventaja de que también contribuye a la creación de am-

:-: CASA UBALDO RODRIGUEZ :-:

Proveedor de Aviación Militar y del Ejército, de lonas de algodón, cáñamo, embreadas, en blanco y en colores, en distintos anchos para todos los usos y aplicaciones. Cordelería de cáñamo en general. Es-
puertas de esparto. Astiles de fresno para toda clase de herramientas
:-: Artículos de guarnicionero. Escobas de brezo y palma :-:

Calle de Toledo, 92 y 117-MADRID-Teléfono 53336

biente técnico aeronáutico entre gente popular, que será la palanca más formidable de divulgación de esta ciencia, base de un futuro grandioso y no lejano.

Todas estas cuestiones es necesario que los socios se preocupen e interesen por ellas; se acerca el día de la junta general, y hemos de exteriorizar nuestros deseos y aspiraciones para no llamarnos después a engaño y poder llegar a la convivencia efectiva y cordial entre Directiva y asociados. En un artículo mío publicado en esta Revista por el segundo aniversario de la Sociedad, exponía la conveniencia de hacer más extensiva la labor de trabajar todos fuertemente por el engrandecimiento del Aero Popular; si en aquella ocasión mis líneas no merecieron tan siquiera una cortés réplica sobre mis peticiones, que no eran descabelladas—una biblioteca y una comisión de festejos—, ahora, al cabo de unos meses, se me viene a dar la razón por un directivo—Sr. Maestre—de que hay que intensificar, en grado sumo, la actividad del Aero Popular. Con el ánimo alborozado acojamos los socios tales declaraciones y unámonos a los directivos para la recuperación de esta Sociedad, que, poco a poco, ya penetrándonos allá dentro.

JUAN SOTO HERRANZ

Asociado núm. 913.

A los colaboradores espontáneos

Algunos señores socios nos remiten trabajos para la Sección de "Colaboración Espontánea", a los que falta un requisito indispensable para ser publicados: la firma de su autor. Verdad es que nunca habíamos hecho la advertencia; pero se comprende fácilmente que son muchas las razones que nos obligan a mantener este criterio, que si alguna vez ha parecido no cumplirse al publicar algún trabajo firmado con las iniciales, fué por no repetir una firma en el mismo número de MOTOAVION.

No creemos se encuentren razones para omitir la firma al pie de lo escrito.

Vuelos

Vuelos para el día 12 de abril.

Señoritas socios números 1.162, 1.167, 1.192, 1.298, 1.328, 1.413, 1.436, 1.483, 1.523, 1.524, 1.534, 1.598, 1.616, 1.733, 1.843, 1.844, 1.852, 1.894, 1.926, 1.941.

Señores socios números 502, 510, 520, 534, 540, 548, 549, 553, 556, 560, 561, 562, 563,

JUNTA GENERAL

Según acuerdo de la Junta directiva, la Junta general anunciada para el día 5 se celebrará el domingo, día 19. El local, hora y asuntos a tratar, se indicarán en la tablilla de avisos de la Sociedad.

565, 566, 568, 572, 573, 583, 584, 585, 588, 589, 590, 593, 594, 595, 596, 604, 608, 611, 612, 614, 617, 623, 624, 625, 626, 627, 628 y 629.

Con motivo de celebrarse la junta general el día 19 del presente mes, este día no habrá vuelos.

Vuelos para el día 26 de abril.

Señoritas socios números 1.964, 2.004, 2.035, 2.070, 2.111, 32, 35, 293, 294, 393, 450, 452, 453, 456, 471, 512, 554, 556, 599, 658.

Señores socios números 631, 632, 633, 645, 646, 648, 655, 659, 662, 665, 667, 668, 681, 692, 693, 787, 789, 795, 796, 797, 798, 804, 807, 857, 901, 909, 913, 933, 937, 949, 956, 962, 995, 996, 1.052, 1.053, 1.076, 1.089, 1.097, 1.104, 1.134.

Durante el pasado mes se han realizado por esta Sociedad ochenta vuelos, con un total de duración de quince horas y cuarenta y un minutos.

Máquinas de escribir «MAP»
ÁNGEL CRECENTE MUÑOZ
Accesorios. Reparaciones. Máquinas de ocasión
Cañizares, 2, entlo. - MADRID - Teléf. 13853

Talleres de Fotograbado
LA NACION
Marqués de Monasterio, 3
Teléfono 32700
MADRID

DROGUERIA Y PERFUMERIA
F. Batres
Glorieta de Bilbao, 5
Madrid.—Teléfono 30280

Casa especial en colores y barnices para
carruajes.—Proveedores efectivos del Centro
Electrotécnico y Aviación Española

Vuelos a vela
Aviones sin motor

Las mejores marcas del mundo:

ESPAÑOLA
C. E. A. — Albacete, Madrid
ALEMANA
"Segel F. Kassel".—Frankfurt. A. M.
FRANCESA
. Sablier. — París

Maquetas de madera y bronce de aeroplanos y alegorías de aviación.

AGENTE Y REPRESENTANTE:
J. L. ALBARRAN
Av. Reina Victoria, 8, 1.º A. - Teléfono 33400 - Madrid

Almacén de tejidos, cordelería,
saquerío y lonas

Pedro Andión

Especialidad en la construcción de toldos
y cortinas

Imperial, 8 y 16 y Botoneras, 8

Teléfono 11233

MADRID

SOCIEDAD ANÓNIMA
ECHEVARRIA

Aceros finos Echevarría, marca HEVA

Fundidos al carbono, de construcción, de cementación, para herramientas, al tungsteno, al vanadio, al titanio, al molibdeno, al níquel, al cromo, cromo-níquel, inoxidable, rápidos y extra-rápidos.

APARTADO DE CORREOS NÚMERO 46
DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: «ECHEVARRÍA»

Bilbao

Aparatos fotográficos

Gran surtido de Material fotográfico de las
Marcas más acreditadas y renombradas

Proveedor de la Aviación Militar Española

Espiga

Pasaje Matheu, 3

Teléfono 15141. - MADRID

— **ORTHO** —
MATERIAL CIENTIFICO

MADRID

Lanuz, 14 y 16.

Teléfono 57061.

Apartado 9071

Venta y reparación de instrumentos
para la aeronáutica.

Fabricación de globos para sondeos meteorológicos y para prácticas de tiro.



¿SEGURIDAD EN EL VUELO?

Unicamente empleando

Radiador COROMINAS

MADRID:

Monteleón, 28 - Teléfono 31018

BARCELONA:

Avenida Alfonso XIII, 458