

MOTOAVION

Revista práctica de automovilismo y aviación.



Organo oficial del AERO POPULAR de Madrid



¿SEGURIDAD
EN EL
VUELO?

Unicamente empleando

Radiador

COROMINAS

MADRID:

Monteleón, 28 - Teléfono 31018

BARCELONA:

Gran Vía Diagonal, 458

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

Compañía Española de Aviación

OFICINAS:

Juan de Mena, 10 - Madrid

Teléfono 96430



Hágase piloto en las Escuelas
Civiles de Aviación de la C. E. A.

¡Más de 300 pilotos instruidos!

Taxis aéreos. — Publicidad
desde avión. — Construc-
ción de planeadores para el
deporte del vuelo a vela.

¡Abónese al AVION CLUB!

(EN EL AEROPUERTO)

Reservado para

IGNACIO FUSTER



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, 25 DE JUNIO DE 1931.

NÚM. 77.

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)} semestre a la revista MOTOAVION, a partir del núm. 72 para lo cual en-
vía 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.

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

Cartilla de Automóviles

de ARIAS y OTERO

Averías, reglajes, conducción, conservación, etc.

500 páginas y 500 figuras

La obra mejor y más práctica

EN TODAS LAS LIBRERIAS

Hijos de Manuel GRASES

CASA FUNDADA EN 1838

Plumeros - Hules - Gamuzas - Persianas - Cordelerías

Infantas, 28 (esquina a Clavel)

SECCION DE MUEBLES:

ATOCHA, 30 DUPLICADO

Ventas a la Cooperativa del Ministerio
de la Guerra

C. BÉRMEJO

IMPRESOR

Obras de texto.—Recibos.—Revistas.
Tarjetas.—B. L. M.—Facturas.

Santísima Trinidad, 7 - Tel. 31199

Almacenes de aceros y metales. Ferretería

Félix Román

Hortaleza, 39, Pérez Galdós, 9 y 10

Belén, 4 y 6 MADRID Teléfono 10780

Sociedad General de Aplicaciones Industriales

MADRID

BILBAO. BARCELONA. PARIS.

Automovilismo : Aviación : Mecánica general

Madrid: Santa Engracia, 42 - Apartado 10021 - Teléfono 41139



M. QUINTAS

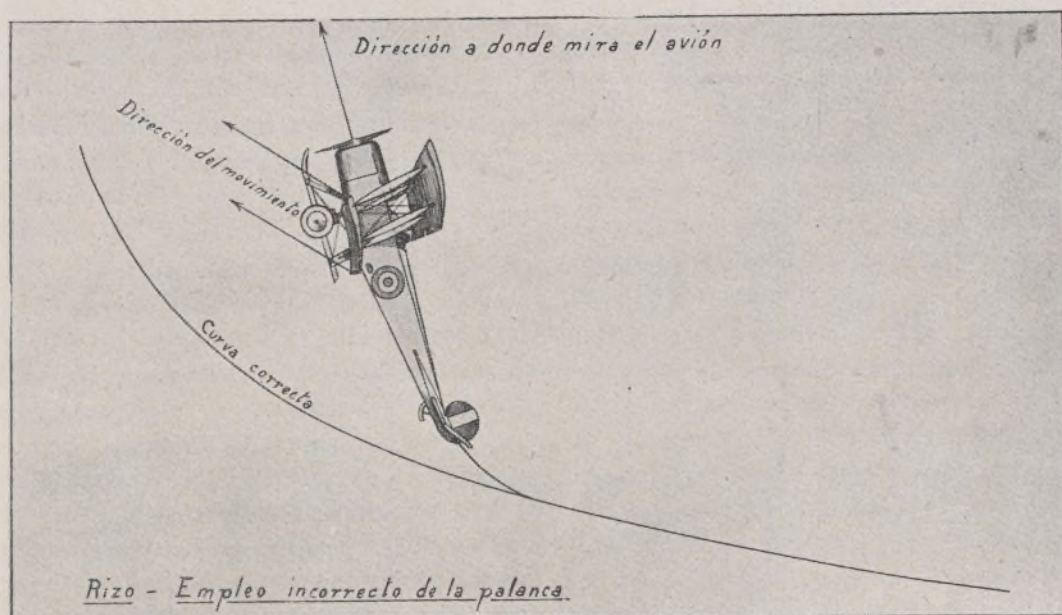
Cruz, núm. 43.--Madrid.--Teléf. 14515

Proveedor de la Aeronáutica Militar

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

dad; después inclinar el aparato ligeramente a la derecha y palanca atrás. Así, se obliga al aparato a invertirse casi por completo y con alguna inclinación a la derecha. Antes de perder la velocidad se lleva la palanca bruscamente a la izquierda, conservando alta la nariz del aparato

pie izquierdo a fondo y palanca a la izquierda y atrás, también a fondo, el aparato llega a una posición casi vertical. Si los mandos se conservaran en esta posición el aparato caería inmediatamente en barrena a la izquierda, pero si en el momento de iniciar la nariz su caída se man-

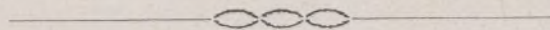


con el pie izquierdo. Al perder la inclinación lateral se empujará la palanca suavemente hacia delante, cediendo del pie izquierdo. El aparato queda en dirección opuesta, habiendo ganado altura.

Si esta vuelta se intenta hacia la izquierda hace falta prevenir, con el pie izquierdo, que por el efecto giroscópico se vaya la nariz a la derecha al echar atrás la palanca.

Caída de la hoja.—Es una bonita acrobacia que se manda así: Cortamos motor, conservando la nariz alta hasta casi perder el mando. Con

da a fondo con el pie derecho, conservando la palanca atrás y centrada, se obliga a la nariz a quedar retrasada y alta, cayendo a la derecha e intentando nuevamente la barrena. Al caer la nariz para inciar la barrena, pie izquierdo a fondo y así sucesivamente. Debe practicarse esta maniobra con suficiente altura para que, al terminarla, pueda el piloto hacer girar la hélice con un fuerte picado, ya que la velocidad del aparato es tan reducida que no basta para que aquélla siga girando.



¿Nuestro gozo en un pozo?

Está visto que la Aviación española tiene lo que en el argot humorístico dióse en llamar "jet-tatura"; pero que ésta es de lo peorcito que hemos conocido.

Calientes aún nuestras líneas de entusiasmo en esta revista, nos enteramos del disgusto que ha causado al director general de Aeronáutica, don Ramón Franco, la reducción de gastos en el presupuesto de esta rama introducido por el actual Gobierno.

Tal disposición—dice el aviador insigne—impedirá que se desarrolle la Aviación en nuestro país, y agrega que al suprimir cinco millones de pesetas de uno de los capítulos del presupuesto, en fecha próxima la Aviación tendrá que suspender los vuelos. Es decir, como en tiempos de la dictadura, de la dictablanda, de los siete años indignos, etc. etc.; o tal vez peor; porque a tal extremo no se llegó entonces, y justo es consignar en el haber de aquellos Gobiernos, el otorgar su beneplácito y medios para la realización de los mayores hechos gloriosos internacionales hasta hoy, de nuestra Aviación; hechos que, por lo visto, no hemos de volver a ver (o cuando menos, en este sentido soplan los vientos).

El disgusto no es sólo del comandante Franco. Todo español amante del progreso—aunque la Aviación le sea indiferente—habrá de sentir ese pesar.

Confesamos nuestra ignorancia en materia de estas súbitas economías nacionales, y, por tanto, allá el Gobierno con sus decisiones en el aspecto "aviatorio".

Lo que sí afirmamos es que si los tales ahorros han de comenzar precisamente asestando nuevos tijeretazos a las harto desplumadas alas de nuestra Aviación ridícula y raquítica de por sí y más imaginaria que cierta, serán siempre economías mal entendidas de las que a la corta o a la larga todos tocaremos las consecuencias, de modo especial los que sentimos su existencia enclenque.

Desde luego los hombres que nos dirigen tienen un pobrísimo concepto de lo que es la Aviación

mundialmente considerada y del estado en que se encuentra en España.

Muy duchos en otras actividades sociales o políticas, reconociéndoles méritos personalísimos e indiscutibles, en Aeronáutica encuadran una función retrasadísima inadecuada a hombres de este siglo.

Cuando la desagradable noticia era conocida de los españoles, sobre la ciudad de Nueva York tenían lugar las maniobras aéreas más grandes que registra la Historia, en las que tomaban parte setecientos aparatos.

No vamos a apetecer, naturalmente (aunque nos asista un derecho indiscutible), la "espeluznante" prosperidad de Yaquinlandia, empeñada en esto como en todo de llevar la batuta. Pero he aquí que mientras sobre nuestros escasos aviones menudean los estacazos de todas las economías gubernamentales (esto va siendo ya una verdadera "ojeriza" sistemática e inexplicable de todos los gobiernos), un pueblo como el francés—entre los muchos que podrían citarse—desgarrado por una guerra mundial y afectado como cualquier otro por los desastres financieros y sociales del globo, como una muestra de su actividad aérea prepara actualmente, por ejemplo, un magnífico vuelo a través de Europa en el que se probarán de paso diversos aparatos contruidos con subvenciones de aquel Gobierno, y en el que los ases de la aviación francesa asumirán la alta gloria de cubrir al viejo continente con la bandera de su país durante un mes que durará el vuelo.

Pero no es esto sólo El ministerio del Aire francés proyecta el establecimiento inmediato de magníficas líneas aéreas en sus posesiones coloniales de Africa.

Y esto raya ya en el colmo; porque hasta los cipayos y los antropófagos van a conocer las delicias del vuelo práctico y no sería exagerado vaticinar que los viésemos cruzar el día menos pensado sobre la Península mientras aquí viajamos "en el corto de Arganda".

Ni cinco ni diez millones creemos que ejerzan

influencia en el Erario a cambio del enorme perjuicio que se irroga a una rama científica por desarrollar en España. En cambio, sí es un tremendo descalabro, por ejemplo, eso de la huida de mil millones (¡MIL MILLONES DE PESETAS!, que se dicen pronto), vistos ir oficialmente vivitos y coleando, y los que no se vean... ¡Ah!, y de cuyo desastre a todos no nos caben las mismas excusas; porque cuando se toma asiento en la poltrona ministerial hay que cuidar de no clavarse los alfileres de las responsabilidades. Pero las de las grandes cuestiones; no de las minucias.

¡Reducir gastos a una aviación nacional sin aviones, sin pilotos, sin dependencias; excluida de lo civil, sin campos de actividad en lo militar y que para verla sería necesario llevarla a la platina de un microscopio, nos parece medida acertadísima!

Y, desde luego, ya para esto, hágase un pequeño montón con los aviones que nos quedan, arrímeseles una cerilla, atránquese los cobertizos, licénciese al personal, con lo que la economía será más completa. Y más dentro de esta fiebre ahorrativa, venga ya ese procedimiento extraordinario (ya verán ustedes cómo sale de algún ministerio) por el cual podamos vivir sin comer, con lo que nos ahorraremos menesteres un tanto afrentosos.

En fin, cuando se habla de ejércitos "eficientes y modernísimos" nos rompemos la cabeza pensando en qué parte de la tierra podrá existir esa institución modelo privada de arma tan eficaz y siempre novísima cual es la aviación. Porque nos parece esto tan absurdo como ver a Lerroux hecho fraile o coger grillos con anzuelo.

Ignoramos los alcances funestos de esta economía y en último término nos resignaríamos a ello si todo este estado de cosas no trajesen consigo a nuestro ánimo alarmas de otro género que no son infundadas.

Nadie desconoce que al calor de la Aeronáutica militar nacen algunas pequeñas sociedades o clubs con miras al fomento de la aviación civil y que son acogidas con verdadera simpatía por ciudadanos de todos los matices sociales, iniciándose por primera vez en España una interven-

ción popular señaladísima en el magno problema aeronáutico.

Y claro es..

No somos pesimistas; pero como tampoco nos gusta alardear de alegres y confiados, llega el momento de pensar teniendo en cuenta aquello de que "siempre se rompe la cuerda por lo más delgado" o "cuando las barbas de tu vecino veas rapar... etc.", o "también resultase esto el famoso chocolate del loro" si al quedar suprimidos los vuelos de la aviación oficial no quedarían suprimidos también los nuestros...

Nos resistimos a creerlo; pero de nada nos vale tal resistencia si alguien sale diciendo por ahí con espartana convicción que toda la ruina de nuestra divisa débese a la docena de latas de gasolina y aceite que se despilfarran en bautismos del aire.

Que... "cosas veredes del Cid que farán hablar las piedras..."

Y para un caso así debemos estar prevenidos e inclusivamente hacer se nos reconozca "oficialmente" por medio de una reunión magna o previa solicitud por escrito en la que se recabasen firmas de toda España, lo que de cualquier modo hasta ahora de caridad se nos otorga.

Es la mínima atención que un Gobierno podría tener con un fuerte sector popular apartado de "filias" y "fobias", que no reclama salarios ni reformas sociales de ninguna especie y sí tan sólo documentarse y participar en el concierto de la aviación mundial, cosa a la que nadie puede negarse y menos el poder público; porque entonces el primer organismo inculto del país demostraría serlo el Gobierno.

Y no podemos creer en este otro absurdo.

MANUEL SEI GAS

Obrero mecánico.

Anúnciese en

MOTOAVION

y multiplicará sus ventas

Todos los aeródromos de España

son suscriptores de esta Revista

NUEVAS ORIENTACIONES

Del diario "El Obrero del Tomelloso" copiamos el siguiente artículo debido a la pluma de nuestro colaborador D. Francisco M. de Padilla.

El gran impulso que el año 1928 experimentó la técnica aeronáutica, en Inglaterra y Francia, pero sobre todo en Alemania, impulsó al pequeño núcleo de técnicos y aficionados que por entonces comenzaba a tomar vigor en España, a realizar un esfuerzo práctico para transformar en realidad tangible lo que no había sido hasta entonces en este país sino ilusiones irrealizables para la casi totalidad de los aficionados a seguir el desenvolvimiento del deporte aéreo; aquel grupo de aficionados, nacido al calor de las facilidades privadas que ciertos oficiales de Aviación les dieron, se lanzó en el Campo de Getafe, casi huérfano de apoyo del Aero Club y sin elementos de auxilio para caso de averías, a la aventura de adquirir algunos aparatos ligeros y transformar aquel pedazo de campo, el peor del Aeródromo por todos conceptos, en un pequeño refugio de verdaderos entusiastas de la Aviación y al mismo tiempo en modelo de "peña" democrática; tanto, que casi puede asegurarse que su característica llegó a ser francamente comunista... Tal vez esa misma característica determinara su desaparición prematura, que abrió el paréntesis de más de un año en la continuación del desarrollo emprendido. Pero aquel grupo de verdaderos aficionados dejó una siembra en el campo, que necesariamente había de fructificar más tarde, y así fué, desde el momento que puede asegurarse que de aquellas reuniones en el Aeródromo surgió la iniciativa que hubo de personalizarse en el prestigioso capitán de Aviación D. Luis Maestre, para crear la Sociedad de aviación "Aero Popular", que llegó a tener un rápido y resonante éxito, contribuyendo a levantar el mayor núcleo de aficionados que ha existido en Europa por aquel tiempo. Desgraciadamente, la falta de apoyo económico por parte del Estado y de los elementos que hubieran debido tener interés en fomentarla, como las fábricas nacionales de aviones y material aeronáutico, etc., determinó un

momentáneo decaimiento de su prosperidad.

Marcan la ruta seguida entonces para impulsar la naciente afición los nombres de verdaderos entusiastas, como el piloto civil Sr. Navarro, hoy secretario de la Dirección de Navegación Aérea; el comandante Lecea, el capitán Rexach, todos como desinteresados profesores, y los nombres de algunos alumnos que les siguieron; unos, con grandes dificultades de todo orden, como el hoy piloto militar y profesor de vuelo, Sr. Alarcón, o con la generosidad y entusiasmo del Sr. Velázquez, que siempre tuvo su aparato a la disposición de todos y que hubo de ser en alguna ocasión, como lo fuimos nosotros mismos también, víctima, siempre sonriente, del régimen comunista imperante...

La falta de organización que entonces existía en los servicios que el Aero Club tenía instalados en el barracón del Aeródromo; las dificultades que comenzaron a agudizarse por parte de la Aviación militar, debido a la falta e interés que los altos jefes de Aviación sentían hacia el deporte aéreo y, en general, hacia la Aviación civil, unido a la desgraciada circunstancia del accidente que costó la vida al alumno Sr. Cañedo, produjeron una disminución de actividad en aquel grupo de entusiastas.

Pero aquel período determinó también una intensidad de propaganda aeronáutica, que se tradujo entonces, entre otros actos, por las conferencias radiadas por nosotros desde el estudio de Unión Radio, y los dos intentos de creación del Aero Club regionales en la Mancha y en Andalucía. El primero hubo de fracasar, no obstante nuestro esfuerzo para recoger todas las opiniones favorables dispersas por la provincia, y de las cuales tengo pruebas afirmativas en el archivo de las respuestas que en aquella fecha se me dirigieron por las personas consultadas. El segundo tuvo el éxito magnífico que era de esperar teniendo en cuenta las condiciones de aquella región rica, en la que abundan los hombres entusiastas del deporte y, sobre todo, en la que tuvo la suerte de encontrarse entonces apoyos tan valiosos como los del comandante Acedo, romántico



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

co caballero del aire; el después experto piloto Sr. Flórez y el capitán de Aviación jefe de los talleres de Tablada, Sr. Aguilera, que pusieron todo su esfuerzo y voluntad para conseguir la realización de aquella idea, llevada a cabo en coincidencia con una de nuestras conferencias radiadas, precisamente la que fué dedicada a la afición andaluza.

Debo advertir al lector que estoy haciendo una ligera historia del desarrollo de la aviación deportiva en el centro y en el Sur de España para que puedan seguir este proceso los nuevos aficionados, a quienes siempre interesa el conocimiento de los primeros impulsos llevados a cabo en toda actividad, bien sea científica o deportiva. Tuve la satisfacción entonces de ser uno de aquellos alumnos que en las heladas madrugadas de noviembre esperaba al profesor en el Café Nacional para trasladarse al Aeródromo en la más fraternal camaradería y después de aguantar la rociada de cariñosos insultos con que solía a veces obsequiarnos desde su asiento delantero del avión, cuando, a su juicio (y siempre acertaba), "metíamos un pie demasiado" en los virajes o "entrábamos de ruedas"; por eso conozco ciertos detalles y por eso me permitiré algún día relatar las anécdotas de aquellos días, que, por cierto, son algunas sabrosísimas y dignas de contarse para aprendizaje y experiencia de futuros pilotos y principiantes...

La caída de la Dictadura de Primo de Rivera casi puede decirse que cerró aquella primera etapa de aviación deportiva, porque hizo desaparecer la benevolencia un tanto desordenada con que se nos favorecía en los Aeródromos militares, y determinó el primer impulso de organización ya más seria, a base de Escuelas de pilotaje privadas, que pudieran establecer reglamentos más fácilmente respetables. Así surgió la Escuela del comandante Ortiz y Haya, que continuaron nutriéndose con elementos de primer grado de aficionados, ya muy mermados por deserciones y descalabros, y más tarde la Aero Club Estremera, que pronto hubo de trasladarse al Aeródromo Loring, cerca de Carabanchel.

Pero hasta entonces no había podido surgir la verdadera fórmula que condensara y diera forma a una afición que bien nacida, a impulsos del

verdadero ideal, iba poco a poco evolucionando y precipitándose en una época de confusión. No así sucedía en Sevilla, donde desde los primeros momentos y bajo una organización lógica y seria, se pudo llegar a conseguir un rendimiento considerable en el material de aparatos y a conseguirse también un elevado número de pilotos entre los socios, sin que en el transcurso de la enseñanza se registraran accidentes de importancia. Verdad es que desde el primer momento se entregó la dirección de la enseñanza a muy expertos pilotos militares, como el capitán Sampil, el capitán Bustamante y el capitán Aguilera. De este Club han salido hábiles pilotos civiles, como el Sr. Flórez, el Sr. Camino y algunos más.

En estas circunstancias se llegó al año 1930, en que tuvo lugar en España el acontecimiento más interesante en materia deportiva del aire que se había registrado entre nosotros: la carrera internacional de aviones ligeros. Entonces y con aquel motivo se realizaron rápidamente los preparativos necesarios para recibir a los aparatos que debían llegar siguiendo las etapas de Barcelona-Madrid, Sevilla-Madrid-Francia; pudo verse prácticamente que si en afición y econocimientos prácticos y técnicos existían entre nosotros un numeroso grupo de aficionados capaces de hacer buen papel ante los extranjeros, en cambio nuestra organización adolecía del gran defecto de todo lo "hecho a prisa", y por ello y a pesar de la buena voluntad desplegada por todos los comisarios, hubieron de marcharse algunos descontentos. En la participación que tuvimos en aquella carrera internacional no pudimos quedar más desastrosamente, porque ninguno de los aparatos que salieron pudieron llegar a cubrir ni una parte de las etapas.

El hoy ex duque de Estremera, apenas pudo llegar de Londres a París, y el tripulado por un archiduque, si llegó, fué en tales condiciones de inferioridad, que apenas resultó interesante su viaje; pero aunque así hubiera sido, no se trataba de un español ni de un piloto formado en el seno de la afición española...

Así las cosas, dos hechos fundamentales debían influir más tarde, ya a final de 1930, en el curso de la Aviación deportiva. Un ilustre aviador militar, el capitán Bono Boix, director de la Es-

cuela de Pilotos de Albacete, concibió y pudo al fin realizar el plan de condensar en un solo grupo de orientaciones casi toda la afición, ya dispersa y dividida, ofreciéndole un elemento con toda clase de facilidades en el Aeropuerto de Barajas, consistente en un bonito y bien instalado Club, con todo el confort moderno y las instalaciones necesarias para la conservación y mantenimiento de aparatos privados. Otro día hablaremos de esta instalación con más detenimiento.

La sublevación del Aeródromo de Cuatro Vientos, que ha tenido como epílogo la caída de la Monarquía, colocó en primer plano, más tarde, a un grupo de aviadores entusiastas y competentes, realizando a la vez el milagro jamás creíble de desplazar para siempre a los viejos aviadores de alto grado, cuya concepción a la Aeronáutica distaba mucho de ser la que puede estar acorde hoy con las orientaciones futuras, y permitió llegar a la Dirección de Transportes y Navegación Aérea hombres de gran capacidad y entusiasmo que son una garantía para el futuro desarrollo de la Aviación en España.

Hemos tratado de presentar en estas notas una visión retrospectiva de la Aviación de deporte en nuestra región, y hemos de hablar más adelante de los futuros planes oficiales y de las posibilidades que se ofrecen para la afición en los momentos actuales y en el porvenir, ante las facilidades y el apoyo que hoy es posible conseguir en el Gobierno, y la transformación que la industria aeronáutica ha experimentado, fundamentalmente, tanto en Europa como en América.

Nuevamente el tema de la Aviación civil vuelve a adquirir actualidad, y nuevamente nos dirigimos a la región manchega para recordarle nuestra labor de un día en beneficio de la creación del Aero Club de la Mancha, que si entonces pudo considerarse como una aspiración sin realidad posible, hoy, después del viaje realizado por el secretario de la Dirección de Navegación Aérea a Ciudad Real para elegir el campo de aterrizaje y la conversación mantenida por nosotros con el director general de Transportes Aéreos, puede ser una realidad muy interesante y no lejana.

FRANCISCO M. PADILLA.

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.

CASA GALLARDO: Núñez de Arce, 7 y 9.-Madrid.-Antigua Casa Orueta. Fundada en 1902.—Material eléctrico de todas clases.

RADIADORES COROMINAS: Madrid-Barcelona.-La más antigua fábrica de radiadores

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 Curoto 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 14 de junio.)

Referencia 120 A. 11. (Cítese en la oferta y en el sobre.)

- 200 kilos cñn animal.
- 250 escobas de brezo.
- 20 plumeros grandes.
- 12 ídem pequeños.
- 12 ídem altos para limpieza de techos.
- 250 escobas de palma con mango.
- 100 lias de esparto gruesas.
- 25 kilos harina de trigo.
- 30 ídem cera relámpago en botes grandes.
- 1.000 litros aguarrás.

- 10 metros cuadrados parches rápidos.
- 50 kilos disolución para cámaras en botes de medio kilo.
- 10 kilos cartón Klingerit de 1 mm.
- 10 ídem íd. íd. de 1,5 mm.
- 10 ídem íd. íd. de 2 mm.
- 10 ídem íd. íd. de 3 mm.

Sastrería Zardain

Altas novedades en pañería fina. Gusto exquisito.
Precios ventajosos.

Hortaleza, 136 Teléfono 35953

Descuento del 8 por 100 a los socios del Aero Popular

¿Cuál es uno de los motivos por qué la CLASSA tiene en sus líneas la regularidad y seguridad máximas?

Porque emplea las hélices metálicas H. K. W., licencia Reed y perfeccionadas por las Fábricas Alemanas de Metales Reunidas en Frankfurt-Main.

Representante: FRANCISCO SAVANAY. Apartado 669. Madrid. Aeropuerto Civil de Barajas

AUTOMOVILES

DE ALTA CALIDAD

Vehiculos industriales de toda clase.

Motores marinos y de aviación.

Hispano-Suiza

NUEVAS CAMIONETAS RAPIDAS DE 2 T.

*Solidez.—Economia de consumo.—Duración.
Materiales de gran calidad.—Desgaste mínimo.*

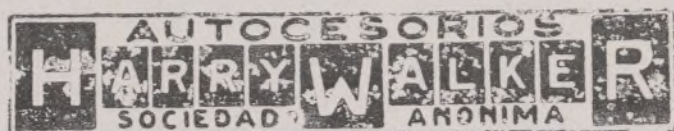
C. Sagrera, 279 — BARCELONA — P.^o Gracia, 20

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

AVIACION SIN MOTOR

El concurso de vuelo a vela de 1930

Después de 1920, los mejores pilotos de los agrupamientos de vuelo a vela se reúnen en el mes de agosto de cada año sobre la Wasserkuppe, la meseta más elevada del macizo montañoso de la Rhön.

Se disputan los concursos importantes organizados por la R. R. G. y tienen la ocasión de cambiarse mutuas ideas y experiencia para el mayor bien de los vuelos sin motor.

El mundo entero conoce actualmente el Instituto de experiencias y la Escuela de vuelo a vela de la Rhön. El valor de los trabajos científicos y la importancia de los perfeccionamientos extraordinarios de esos dos organismos, después de mucho tiempo han estimulado a los constructores, a los ingenieros de aeronáutica y a numerosos pilotos de líneas aéreas para seguir los grandes concursos de vuelos sin motor.

Los extranjeros, que se encuentran en la Rhön cada año, son cada vez más numerosos, y en agosto último las personalidades aeronáuticas que se expresan a continuación han asistido a la mayor parte de las experiencias.

Inglaterra: Sir Sefton Bracker, director de la Aeronáutica Civil; el Coronel Master de Sempil, presidente de la Real Sociedad Aeronáutica; Gilbert Walker, del Colegio Imperial de Londres; el Capitán Nedán, de la R. A. F.; el ingeniero Scott Hell, del Servicio técnico.

Francia: el ingeniero Abriel.

Italia: el Capitán Nanini, Director de la Escuela Oficial de Vuelo a vela de Pabullo; el ingeniero Teichfuss, de Pabullo.

Hungría: el Lugarteniente Coronel Bernard, Director de la Escuela de Vuelo a vela de Budapest.

España: Juan Bono Boix, Director de la Escuela de Aviación Madrid-Albacete.

Rusia: el ingeniero Serge Stoklizky, del Instituto Aerotécnico de Moscú, como un gran número de grandes nombres de elevada situación

de los agrupamientos de vuelo a vela de estos países.

Esto no tiene nada de particular, puesto que estos países, viniendo a recibir su consagración los vuelos sin motor se organizan en casi todos oficial a Frankfurt (a. M.), por la fundación del Comité Internacional de Estudios de vuelos sin motor.

Este año, como en 1929, la insuficiencia de los créditos ha puesto al Comité organizador en la obligación de renunciar a hacer concurrir al mismo tiempo los pilotos de vuelo a vela con los alumnos. La importancia de los premios se ha resentido igualmente de esta reducción de subsidios.

Es de interés hacer constar que estas razones no hacen mella en los fervientes del vuelo sin motor, que son siempre dichosos y entusiastas de los agrupamientos de vuelos a vela.

El primer día del concurso, 28 de los 40 aparatos reunidos (máximos autorizados) estaban montados y admitidos a concurrir por la Comisión técnica del control de los aparatos.

Esto hace notar que la Comisión técnica (Teko) no ha podido hacer más. Lo que prueba que la experiencia recogida por los agrupamientos los años precedentes ha permitido la construcción de aviones perfectos.

Mientras los quince días de concurso, es decir, del 9 al 24 de agosto, ningún accidente ni rotura de aviones ha podido atribuirse al material, lo que prueba el grado de seguridad que se tiene en la construcción actual de los aviones sin motor.

Este brillante resultado es de una buena parte por la actividad de esta Comisión técnica, que examina concienzudamente la confección y solidez de todos los aviones reunidos en el concurso.

Se abrió este concurso internacional en la escuela alemana de Wasserkuppe el 9 de agosto de 1930, organizado, como en años anteriores, por la Rhön-Rossitten-Gesellschaft.

Se inscribieron 442 aviones sin motor; pero por diversas causas sólo acudieron la mitad y 25 los que entraron en prueba.

La mayoría de éstos eran conocidos en años anteriores. Sólo ocho eran de tipos nuevos, y como tales, los últimos alardes de técnica y extraordinarias condiciones aerodinámicas.

Entre tales novedades era notable el presentado por Krondfeld, avión velero "Austria", de 30 metros de envergadura y 30 metros cuadra-



El "as" mundial de vuelo a vela, Krondfeld.

dos de superficie sustentadora, con 8 kilogramos de carga por metro cuadrado, construido por Tiesel Kassel, cuyo coste fué tres veces mayor del presupuesto.

El "Pafnir", de la misma marca, presentado por Groenhoff, de conducción interior, de 19 metros de envergadura y 18,5 metros cuadrados de superficie sustentadora y cargando poco más de 8 kilogramos por metro cuadrado; de gran estabilidad transversal, como consecuencia de la for-

ma en M rebajada de la célula, de perfil muy bello y gran rendimiento. El "M 2", de dimensiones semejantes al "Tafnir" y perfil como el "Professor", del Ingeniero Mayer de Aquisgran; el planeador "Lippisch" sin cola, de conducción interior y fuselaje muy afinado, que dió buenos resultados en los ensayos, pero no pudo tomar parte en el concurso por no haber estado a punto; "Meiningen", de Benz, de 23 metros de envergadura y 250 kilogramos de peso, y biplaza presentado por el grupo de Dresde, que cargaba excesivamente por metro cuadrado.

Los demás tipos ya conocidos eran varios "Professor" de serie, "Mayer", "M 1" y los "Wien", "Elida", etc., construidos por cada grupo.

Las condiciones meteorológicas eran inmejorables, incluso con momentos tempestuosos con temperatura que no pasaba de 6° (aunque con alguna bruma y lluvia). Las condiciones eran buenas en general; por lo tanto, las circunstancias tormentosas, aprovechables por los especializados en esta clase de vuelos, permitiéndoles realizar verdaderas hazañas, en altitud y en distancia, que hace poco nos parecieron absurdas, y hoy se miran ya como corrientes.

Ahí tenemos como ejemplos los dos records mundiales de Krondfeld y Dinort.

En este concurso realiza Krondfeld, el recordman del año anterior también, en su "Wien", cuatro vuelos de 51, 45, 110 y 155 kilómetros, este último el día 13 y supera en 5 kilómetros al mismo del año pasado, aprovechando para ello una tormenta, en cuyo frente anterior se sumergió. El día 12 hizo otro vuelo de altura, pasando por encima del monte Krentzbarg, a 13 kilómetros de Waserkuppe, ganando un premio especial, que tenía concedido esta prueba.

Hurting, sobre "Elida", realiza dos vuelos de 45 y 60 kilómetros.

En la segunda semana de la prueba abonanza el tiempo, dificultándose las grandes performances. Los premios es preciso acondicionarlos a las circunstancias del tiempo, señalándose límites inferiores de recorrido y distancia. En tales condiciones, con vientos casi en calma, se hicieron recorridos de 10 kilómetros, contorneando un monte, y retornando al punto de partida; lo que

evidentemente fué un vuelo maravilloso con vientos en calma, para los cuales hace falta una gran sensibilidad y entrenamiento.

Ante tales éxitos, quedaban destruidos en un fracaso sin esperanzas varios aparatos, algunos, como el "M 1", de tipos modernos.

Un argumento más para demostrar las leves consecuencias de los accidentes de estos aviones sin motor nos lo da los percances ocurridos en este concurso. El más grave (si se puede llamar así) fué el del piloto Bruno Preller, que al aterrizar *con viento en cola* y remontando una pendiente, tropezó con una ondulación brusca del terreno, a una velocidad de 100 kilómetros hora; los destrozos del aparato fueron terribles, iban quedando trozos de él, en una distancia de más de 20 metros, y sin embargo el piloto sufrió poco: heridas en una ceja y un ojo hinchado. Esto fué todo, y como puede comprenderse, bien poco ante tal "trompada". La misma fragilidad del aparato evita que la mayor parte del choque la sufra el piloto. Otro accidente de menor importancia sufrió Benz en su "Meininger", y era un novel como piloto.

El último día fué el de mayor entusiasmo en el campo de Wasserkuppe ante el espectáculo grandioso de hallarse 14 aparatos volando a la vez en un grupo que maravillaba a cuantos lo presenciaban. Era el día 24, y quedaba cerrado el concurso.

Kronfeld se vió una vez más "as" mundial de vuelo a vela, aunque su "Austria" no pudo utilizarlo en las grandes pruebas, como era su deseo, por no haber sido bien probado antes, y serle difícil realizar estas pruebas en los días del concurso, con el barullo que es de suponer.

FORMULA DE LOS CONCURSOS

Dos categorías de concursos reservadas a dos pilotos de vuelo a vela.

Los concursos de perfeccionados, reservados a los pilotos de títulos con fechas anteriores al 1 de enero de 1929. (Primera categoría.)

Los concursos de entrenamiento, reservados a los pilotos con títulos posteriores a 1 de enero de 1929. (Segunda categoría.)

En realidad, estas dos clasificaciones tienen

poca diferencia desde el punto de vista de los obtenidos por los pilotos más jóvenes (segunda categoría). Son, tal vez, superiores a los realizados por los pilotos antiguos.

He aquí algunos ejemplos de los concursos impuestos y los resultados obtenidos:

CONCURSO DEL 9 DE AGOSTO DE 1930

A).—*Concurso de entrenamiento.*—Premio de valor: 125 marcos a repartir entre los dos pri-



Hirth, uno de los pilotos más famosos de vuelo a vela.

meros aparatos que hayan realizado los dos primeros vuelos de una duración de por lo menos 15 minutos.

Resultados.—Primer premio de 75 marcos: número 14 (Hemmer); duración del vuelo, una hora, 9 minutos; segundo premio de 50 marcos: número 15 (Bedau); duración del vuelo: 39 minutos 33 segundos.

(Continuará.)

LO QUE NOS CUENTAN

EL CONCURSO SOBRE SEGURIDAD EN LAS VIAS PUBLICAS. MILLARES DE PROFESORES Y ALUMNOS DE TODAS LAS ESCUELAS DE LOS ESTADOS UNIDOS PARTICIPAN EN EL CONCURSO

Washington, D C., mayo 15—Con motivo de la clausura de la Décima Campaña Nacional sobre Seguridad en Calles y Caminos en las escuelas elementales de los Estados Unidos efectuada por la Junta de Educación Vial, se hizo pública la noticia de que más de 700.000 alumnos y millares de profesores habían participado. En esta campaña participan los alumnos de diez a catorce años de edad, como también los profesores de las escuelas de primera enseñanza, públicas y privadas, de todo el país y sus dependencias territoriales. Premios ascendientes a \$ 6,500 ofrecidos a los competidores victoriosos han contribuido grandemente a despertar el interés en estos concursos.

Desde un principio esta campaña de seguridad inaugurada en el año escolar de 1921-22, ha contado con el apoyo de la Cámara Nacional de Comercio Automovilística, una asociación de fabricantes de automóviles, como también con la cooperación de los ministerios de vialidad de los estados, las autoridades escolares estadoales, municipales y otras, que colaboran con empeño para el buen éxito de esta campaña. Cada año ha marcado un aumento en el número de participantes; 200.000 alumnos tomaron parte en la primera campaña, aumentando este número aproximadamente en 50.000 cada año subsiguiente.

La instrucción de seguridad en las vías públicas enseñada en las escuelas es prueba evidente de los excelentes resultados obtenidos en los Estados Unidos, y aquellos que al principio se opusieron a la incorporación de dichos cursos instructivos de seguridad en las escuelas, prestan ahora su entusiasta apoyo a esta extensa cruzada. Se ha notado una continua disminución en la proporción de accidentes fatales automovilísticos

a los alumnos durante los últimos diez años, en comparación con el total de tales accidentes, en tanto que en 1928 la cantidad de accidentes fatales a los niños se redujo considerablemente en comparación con el total para el año 1927.

Otra comparación notable que demuestra los resultados efectivos de la instrucción de seguridad, puede obtenerse examinando los "records" para el 1922 y el 1930, los cuales muestran que la cantidad anual de accidentes automovilísticos a los adultos durante el año 1930 había aumentado más o menos el 250 por 100 sobre la cifra de 1922, en tanto que el número de accidentes a los niños mostró un aumento apenas mayor del 25 por 100 sobre el año anterior.

La campaña se halla dividida en dos concursos; uno de ensayos para los alumnos que deben escribir una disertación de 500 palabras sobre un tema dado relacionado con la seguridad en calles y caminos, y otro de lecciones para los profesores que deben someter trabajos exponiendo en detalle una de las fases de seguridad en las vías públicas. Cada estado tiene derecho a tres premios en el concurso de ensayos y subsecuentemente el mejor trabajo presentado en cada estado entra en el concurso nacional, para el cual también hay tres premios. El primer premio del concurso nacional es un viaje a Washington, la capital de la nación, con todos los gastos pagados, donde el victorioso recibe un reloj de oro. El segundo y tercer premios consisten en relojes de oro.

Para el concurso de lecciones en el que participan los profesores, se confieren certificados de honor a aquellos que presentan la mejor lección en cada estado y dichas lecciones entran en el concurso nacional, para el cual el primer premio también es un viaje a Washington, con todos los gastos pagados y, en vez de un reloj, un cheque por el valor de \$ 500. El segundo y tercer premios consisten en cheques por \$ 300 y \$ 200, respectivamente. Estos premios han despertado un vivo interés en los concursos y el número de participantes aumenta cada año.

Todos los premios son donados por la Cáma-

ra Nacional de Comercio Automovilística. El número total de premios para los estados acordados a los alumnos en el concurso que se acaba de clausurar, ascendió a 430, siendo éstos distribuidos de acuerdo con el número de alumnos en los colegios de los diversos estados. Cada estado tiene derecho a un primer premio, que consiste de una medalla de oro y un cheque por \$ 15; un segundo premio consistiendo de una medalla de plata y un cheque por \$ 10; y por lo menos un segundo premio consistiendo de una medalla de bronce y un cheque por \$ 5. Algunos de los estados más pequeños reciben tan sólo un tercer premio, pero estados como Nueva York y otros que cuentan con un mayor número de escolares, reciben un mayor número de terceros premios.

Todas las disertaciones y manuscritos presentados en los concursos de los estados son generalmente clasificados por la primera autoridad educativa del estado, o por comités nombrados por dichas autoridades. Las disertaciones que han ganado premios son enviadas a la Junta de Educación Vial y los jueces para los premios nacionales son entonces nombrados. Estos jueces son personas de reputación nacional y generalmente seleccionados de entre las autoridades educativas, hombres de negocios y funcionarios gubernamentales. Los que salen victoriosos en el concurso nacional son invitados a Washington a principios del verano, inmediatamente después de la clausura de las escuelas.

EL PLANEADOR CLUB DE ALBACETE

Con este título se ha fundado una Sociedad en Albacete cuyo núcleo principal la constituyen los obreros de la Escuela de Pilotos de la Compañía Española de Aviación y el elemento joven de la población. El objeto principal de Club es

la práctica del vuelo sin motor, para lo cual ya ha adquirido el segundo planeador tipo "Zogling", construido por la C. E. A. El planeador se ha adquirido por suscripción entre el profesorado de la Escuela de Pilotos, personalidades y entidades de la capital. Las reparaciones y entretenimiento de los aparatos los efectuarán los mismos obreros, quienes se encargarán de instruir al resto de los socios que no conozcan la cons-

Martín Martínez

Maderas y Fábrica de aserrar

Ronda de Atocha, 25

Telefono 72114

trucción. Así, pues, este Club funcionará de una manera independiente, bastándose asimismo para cuantos trabajos requiera el entretenimiento de los aparatos. Por ahora está apoyado por el profesorado de la Escuela, quien se encargará de instruir en vuelo a los primeros alumnos.

NUEVO AVION DE COMBATE INGLES

Se anuncia en Londres que el nuevo avión de combate llamado "Hawker-Furie", construido con el mayor secreto y cuyos ensayos se han realizado a tan elevada altura que resultaba invisible, será presentado en público.

Los técnicos ingleses afirman que se trata del avión más rápido del mundo. Su velocidad llega a 230 kilómetros por hora.

Y nosotros decimos: Tanto secreto en las pruebas para luego hacer públicas las *performances*. ¿No es para escamarse y pensar en un recurso con miras a la propaganda?

MADERA CONTRAPEADA ESPECIAL (ABEDUL)

De 0,4 0,5 0,8 1,0 1,2 1,3 1,5 1,6 1,7 2,0 2,10 2,3 2,5 3,0 4,0 mm., para la construcción de avionetas

Madera especial para Planeadores y Carrocerías. :: Toda clase de accesorios.

FRANCISCO SAVANAY - Apartado 669 - Teléf. 11608 - MADRID - Almacén: Aeropuerto Civil de Barajas (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

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

Hijos de Mendizábal

Almacenes al por mayor de hierros
y ferretería

Almendra, 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.

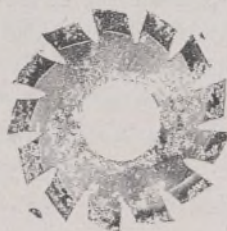
Callejón de Leganitos, 6 - Madrid - Teléfono 31220

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

Ingeniería y material industrial

ANTONIO LOPEZ



Máquinas
Herramientas



Herramientas
de precisión



Galdo, 1

Carmen, 15

TELEFONO 11012 - MADRID

CONDECORACIONES, PLACAS Y CRUCES
EFECTOS CIVILES, MILITARES Y CORDONERIA

Fábrica de Tirador de Oro y Plata

MARIANO GARCIA

Depacho: MAYOR, 10. — Teléfono 95926. — MADRID
Especialidad en Materiales de Oro y Plata para bordar

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

« AERO POPULAR »

¡YA VUELA EL PUEBLO!

A los modestos compañeros en el oficio, que cuidan y reparan los aviones de nuestra Sociedad con desinterés generoso y ejemplar cariño...

I

“Ganarás el pan con el sudor de tu frente...”, dijo la bíblica sentencia...

Y ¿por qué?, gritará el oprimido en un gesto de rebeldía.

Siendo Dios (al menos el que nos pintan) la expresión suma de la sabiduría, la infinita esencia de bondad, nada más monstruoso que poner en su boca, pese “aquello” de la manzana, el feroz veredicto.

Ese tremendo anatema lo idea el hombre para explotar al hombre; y como esta felonía humana carece de fuerza moral propia para sostenerse, recurrese al socorrido procedimiento de poner en medio la pantalla divina, árbitro honorario de tanta barbarie y egoísmo.

Y así, con “que Dios lo quiere o Dios lo manda”, bajo este pseudomandato celestial, aceptamos por buenas las mayores atrocidades de la vida y de la historia; y los hombres maquiavélicos, con sonrisa de hiena, pueden ya elevar los primeros templos, palacios y tronos al despotismo, en tanto legiones de esclavos gimen y ven correr sobre la tierra el mar desolador y desbordante de luchas y miserias, de amarguras y odios, hecho con el sudor de sus carnes flageladas en el duro bregar por la hogaza...

“Ganarás el pan, hambriento y derrotado” no puede ser el castigo afrentoso por el que se ha de justificar la lógica condenación humana con todas sus vicisitudes; y mucho menos mezclar tal desatino al excelso concepto de las cosas santas.

No somos nosotros quien lo dice...

“Los males del mundo tienen por única causa —sentencia el Papa ante la estupefacción de mi-

llones de sus fariseos—el que todos los bienes están en poder de una minoría, en tanto que los humildes sólo disponen de sus manos y del sudor de sus frentes.”

El trabajo como redención humana, ¿quién podrá discutirlo? Lo horrible es que una cuarta parte de la humanidad tenga que sostener con su esfuerzo al resto, cuando todos debemos de cooperar en algo útil.

Decía y “sembraba” un antepasado mío esta verdad tremenda: “Nadie debiera acostarse sin haber ganado el pan de aquel día”.

Hermosa invitación; dulce reconvención al ser humano, tan alejada de la brutal imposición de esa bíblica sentencia, digna de un cónsul pretoriano, no de un Dios pleno de bondad.

Laborando todos, ¡absolutamente todos!, no hay duda de que el trabajo evolucionaría hacia perfecciones insospechables, transformándose en lo que debe ser: en una cosa agradable, en un entretenimiento; no una función mercenaria y odiosa, símbolo de oprobio y objeto de fatigas y suplicios, producto de la “cólera divina”.

Ante el impropio tema que ventilo, habrá quien se pregunte impaciente qué tendrá que ver esto con la Aeronáutica...

¡Calma, lectores! No sólo de aeroplanos vive el hombre; y, entre tanto, citaré un hecho que, aunque simple en sí, no deja de tener substancial moraleja...

Muy dado yo a aficiones cinegéticas, tuve en tiempos un galgo que tenía el perruno prurito de poner los nervios en tensión y desesperar, cuando los que no le habían visto cazar nunca observaban que tomaba una dirección opuesta a la seguida por el pelotón de los demás perros y la liebre.

Pero el asombro de mis acompañantes no tenía límites cuando mi perro venía el primero a nosotros y con la presa en la boca.

II

Hace unos años, en una ocasión, como me llamase la atención de que el descanso dominical

no rezase con las tabernas y otros establecimientos similares, un viejo amigo campesino espetábame a boca de jarro:

—Y ¿a que no sabe usted por qué no las cierran?

Yo, creyéndome agudo para ciertas cosas, hube de confesar mi ignorancia; y entonces el buen labriego, con un gesto enfático y triunfal, aseguró sentencioso:

—Pues no las cierran porque mientras vamos allí una manada de imbéciles a beber vasazos de “peleón” y otros brebajes, no tenemos tiempo de ir a escuchar una conferencia o a una biblioteca a ilustrarnos, con gran regocijo de los de arriba, que, cuanto más brutos nos vean y más nos hagamos, menos entenderemos de deberes y derechos y mejor nos manejan a su antojo.

Las palabras del honrado bracero tienen toda la fuerza de un oráculo, que llega al alma cuando ciertamente sabemos que el poder fascinador del vino destruye al del libro. Y cuando las clases modestas no cuentan más que con el sudor de sus frentes y sus manos, su redención ha de buscarla, ante todo, en afanes de cultura; multiplicar con generosidad sus actividades si es preciso, para encontrar expeditos todos los caminos de la vida que conducen a un único ideal: el que proporciona la satisfacción del deber cumplido.

Por eso, cuando decimos que el saber no ocupa lugar, más que un aforismo decorativo debiera ser un dogma en la persona.

Con motivo de entrar a trabajar en un centro fabril y hacérseme la filiación, como es de rigor en estos casos, al preguntárseme por mi profesión (declaración para mí un tanto embarazosa, por lo que a continuación se verá), me dió por decir, un tanto flemático, al empleado:

—Ponga la que le plazca...

—¿Cómo la que me plazca?—replicó sorprendido.—La que usted tenga, amigo...

—Pues entonces—le dije—, vaya apuntando: Bachiller, peón de albañil, músico, pintor, escultor, ordenanza, cobrador, electricista, inventor, carpintero, vendedor ambulante, mecánico, pocero, cerrajero, escritor, mecanógrafo, práctico en galvanoplastia, obrero en caucho, avicultor, conicador, pulidor, huecograbador, fontanero, depen-

diente de comercio, paraguero-lañador, dibujante, opeador de cine, chofer, motorista, guarda, marquetero, fogonero, mozo de almacén, cocinero, practico los deportes de equitación, caza y pesca, soy aficionadísimo a la Astronomía, a las Ciencias Físico-Naturales, a las Ciencias Ocultas en toda su amplitud y un fanático de la Aeronáutica, todo lo cual cultivo poseyendo un modesto instrumental y en la medida de mis fuerzas...

—¿Nada más?—pudo decir, al fin, el hombre después de mirarme un buen rato con los ojos desmesuradamente abiertos...

—Por hoy, esto. Mañana, limpiabotas, ministro, pinche... ¡qué sé yo!...

—Entonces usted es lo que pudiera llamarse un hombre-enciclopedia...

—O si lo prefiere—atajé—, esa especie de ungüento amarillo que para todo vale y para nada sirve; pero crea que no me pesa esta vida nómada a través del trabajo, al fin, para mí, inagotable caudal de conocimientos prácticos...

—Y una solución al paro forzoso—interrumpió riendo—, pues usted cuando no sea a una cosa a otra...

Si; no sé lo que es estarme quieto desde edad muy temprana. Espíritu rebelde el mío y de una pronta asimilación para cualquier iniciativa—si he de hacerme justicia—, gusté de libar en las fuentes del saber, altas o bajas, no pudiendo soportar la asfixia de esclavizarme en ninguna. ¿Acertado? ¿Equivocado? ¡No lo sé! Para mí es lo cierto que la vida es demasiado corta para pasarla encerrado en el capullo de una sola actividad, rechazando de plano otros conocimientos que bien pueden cultivarse sin menoscabo de los preferidos. Abandonándonos a tal desidia, a mi entender, se pierde lamentablemente la misión más cautivadora e interesante del hombre, cual es la de “ahondar”, cada cual en su esfera, en cuanto nos rodea, puesto que para nosotros ha sido hecho todo, no dejando que se atrofie ese don observador que todos llevamos dentro.

Claro que para esto es preciso huir muchas veces de todos esos prejuicios y convencionalismos impuestos por una sociedad estúpida al catalogar profesiones y menesteres en selectas y humillan-

tes. Para mí todo trabajo es honrado y encumbra al individuo cuando es lícito.

Un hombre puede ser muy digno, pero no perfecto cuando escalando las más altas jerarquías ve en el simple barrendero municipal a un ser inferior sencillamente porque él, el flamante burócrata, el acaudalado industrial u hombre de ciencia venido a menos, se deshonoraría al manejar una escoba.

¡No queremos tener presente que siempre somos hijos de las circunstancias; que la vida es muy dura y, en fin, nos olvidamos demasiado de que tales melindres como todo lo demás acaba en pura carroña de sepulcro!

III

Rotas las cadenas (si es que algún día han de romperse) de tales miramientos y pulcritudes ñoñas; abriéndose nuevos cauces jurídicos y científicos a todo el mundo; elevándose el espíritu de las gentes sobre sanos principios en que todo lo práctico sea admitido con exclusión de todo lo superfluo, haciéndose una informe pira de todo el desacreditado ropaje de bazar de las cursilerías necias, la capacidad íntegra y democrática de un pueblo estará en marcha. Los grandes beneficios morales y materiales dejarán entonces de ser feudo de unos cuantos, al vencer sobre las tinieblas de la ignorancia, las luces y alegrías de una nueva aurora...

Al lado de la historia arbitraria y recamada de oro del poderoso surgirá la más valiosa del humilde capacitado: porque se alumbrará con la antorcha de su voluntad soberana; tendrá por pluma un corazón ingenuo y la escribirá, si preciso fuere, con el único tesoro que le legó el Destino: ¡su sangre generosa!

IV

—¡Ya vuela el pueblo!—decíame un amigo la otra mañana camino de Cuatro Vientos, viendo cruzar sobre nuestras cabezas un avión del Aero Popular.

—¡Ya vuela España!—dije yo, temblándome la frase en la garganta y fija la vista en el simbólico martillo y la hélice de nuestro emblema social

paseándose victorioso... ¡Allí arriba! ¡Muy alto!

¡Ya vuelan, sí, todos los ciudadanos!... ¡Pero a costa de cuantos desvelos y sudores innecesarios! Porque lo que debiera ser un fácil otorgamiento de cultura, conviértese quizá en dura liza, en la que se pierde y se gana palmo a palmo. Sobre unos éxitos que creemos óptimos, pero que aun no son expresión definitiva del triunfo, flotan nuevas amarguras, nuevas decepciones que habría que vecner a toda costa.

Porque es lo cierto que el pueblo quiere una aviación: la suya; y por así entenderlo unos cuantos caballeros de nuestra Aeronáutica, sin distinción de grados, miden sus energías y las emplean a fondo por conseguirlo.

No deben quedar solos con el esfuerzo y sudores que a todos por igual nos corresponden. Y siquiera con nuestra presencia hemos de animarles, incrementando, en cuanto se pueda, actos grandiosos para la Aviación, cual los de estos días. Y si llegado el caso sobre la existencia del Aero Popular se cerniese un peligro, habría que seguirlos a donde fuese. Llamáramos a todas las puertas oficiales; quitaríamos el sueño a medio mundo. Porque queremos aviones; queremos aeródromos; queremos, ¡así!, QUEREMOS que la Aviación civil sea una realidad en nuestra patria, haciéndonos dignos del ideal excelso que por vía aérea también ha llegado.

Porque en ese avión del Aero que cruzaba sobre nosotros la otra mañana camino de Cuatro Vientos, va una bellísima mujer de porte gentil y señorial continente....

Al pasar agitó su mano sonriendo muy niña; en tanto batía el viento su argentina melena de hada...

Lleva en su rostro una alegría honda, porque se ufana de que los vigorosos latidos del motor que la conducen triunfal, sean obra de abnegado ingenio al servicio de unas manos obreras.

Una aureola de luz acompaña a la hermosa...

¡Su nombre es República; y se viste con la bandera tricolor!

M. S.

Socio 505

El número de nuestro teléfono es el 13998

COMIDA EN HONOR DEL PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTES DEL AERO POPULAR

En el merendero "El Pinar", situado en la Dehesa de la Villa, dió el Aero Popular una comida a su presidente general D. José Sanjurjo, y vicepresidentes D. Ramón Franco y D. Arturo Alvarez Buylla.

Casi en secreto se avisó a los socios del Aero Popular la celebración de esta comida para que no perdiese el carácter de homenaje de la Sociedad a sus directivos.

Más de 400 comensales se congregaron en torno a las mesas colocadas entre los pinos en simpático desorden; en perfecta camaradería los socios de ambos sexos, transcurrió la comida con la proverbial alegría que reina en cuantos actos organiza el Aero Popular. El *menú*, democrático, pero abundante, regado copiosamente gracias a la generosidad del socio Sr. Copano que regaló el vino amontillado "Favorito" y el Coñac Oxigenado de la casa Díez Hermanos, de Jerez de la Frontera, que representa.

Ni antes ni después de los postres, porque no existieron, pero sí después de un buen plato de cordero con ensalada, ofreció la comida, en nombre de la Sociedad, por ser el socio más antiguo, nuestro director, Sr. Maestre, leyendo lo siguiente:

"Señores presidente y vicepresidentes del Aero Popular:

Voy a leer estas cuartillas en lugar de pronunciar unas palabras como es de rigor en estos actos, no porque tema por mi falta de costumbre de hablar en público, decir lo que no debiera, sino por todo lo contrario; leo estas cuartillas por no olvidar nada de lo que quiero decir.

Por ser el socio más antiguo, el Aero Popular me ha conferido el honor de saludar y agradecer, en su nombre, a los señores presidente y vicepresidentes de la Sociedad el que hayan aceptado este plato de paella con que les obsequiamos. A nuestro presidente, el ilustre general Sanjurjo, general no político, general por sus propios mé-

ritos, y, sobre todo, popular, que sin regatear trabajos, molestias y hasta disgustos, viene desempeñando el cargo desde que se fundó la Sociedad, con el agrado y la simpatía de todos los socios.

Al heroico comandante Franco, ante cuyas proezas aeronáuticas vibraron los corazones del mundo entero. Y quién sabe si en época no lejána dará motivo para escribir alguna página gloriosa de la nueva España que va a nacer.

Al director general de Navegación y Transportes Aéreos, al sin par caballero Alvarez Buylla, cuyo recto proceder en estos trances en que la fuerza arrolladora de los hechos presenta desnudo el espíritu del hombre, ha demostrado una nobleza y temple tan excepcionales, una gallardía y civilidad tan admirables, que sería necesario remontar muchas páginas de la Historia para encontrar otro personaje de nobleza y generosidad semejantes.

A estas tres figuras hemos querido demostrar con este débil acto la satisfacción que todos sentimos al verlos colocados al frente del Aero Popular.

Y ya que la ocasión es propicia para ello, os quiero mostrar algunos hechos y la satisfacción que sentimos al presentar públicamente la limpia historia de nuestra Sociedad.

Hasta ahora, el Aero Popular ha vivido pobre e indecorosamente; ha vivido de la caridad oficial.

En el Aero Popular tenemos un numeroso plantel de jóvenes entusiastas de la Aviación, rebosantes de energía y de valor, dotados de envidiable aptitud para el pilotaje y que si no se les protege facilitándoles la enseñanza, si se les abandona, cansados de esperar, consumirán su actividad, convirtiéndose en activos espectadores de boxeo, fútbol o toros. Vendrán otros a sustituirlos, pero habremos perdido el esfuerzo de una generación.

A nosotros, por carta y verbalmente, nos tienen abrumados, no por el trabajo, sino por no poderles decir: Si tiene usted mucha afición y aptitud será usted piloto. Desgraciadamente, aun hoy, les tenemos que preguntar si tienen dinero. Las autoridades aeronáuticas que me escuchan

saben muy bien que esto no puede continuar así. Para hacer pilotos hay que exigir toda la afición y aptitud que se quiera; pero nada más.

También esperamos con impaciencia que el Aero Popular pueda desenvolverse según las normas trazadas al fundarse. Nosotros quisimos darle autonomía absoluta en seguida de fundado. Deseábamos actuar únicamente como asesores, cuando nos solicitase la Sociedad. Pronto nos convencimos de que esto era impracticable. Los elementos genuinamente populares que la componen, no hubiesen conseguido ni penetrar en los despachos solicitando la debida protección a la Sociedad.

Nosotros esperamos que, en adelante, podrá regirse la Sociedad por sí misma y nos podremos retirar los que aún somos mangoneadores, para ser únicamente simples socios que ponemos nuestros conocimientos al servicio de la Sociedad. Y estos son los hechos que queríamos manifestar.

En cuanto a la limpia historia del Aero Popular, también queremos subrayarla.

En estos dos últimos meses, en que para agradar al nuevo régimen, tan rotundos cambios de opinión estamos viendo en los individuos y en las colectividades, políticas o no, el Aero Popular, esencialmente apolítico, no ha rectificado un ápice el programa que se trazó desde su fundación. Ni la más mínima rectificación se podrá encontrar en nuestro libro de actas ni en nuestros hechos. A quienes hemos tratado de honrar una vez, lo mismo honramos ahora y honraremos siempre.

El título de nuestra Sociedad: Aero Popular, es decir, Aviación para el pueblo, seguramente tendrá ahora los imitadores que no encontramos cuando fundamos esta Sociedad. Yo digo a las autoridades aeronáuticas que me escuchan, que desconfíen más que de un enemigo declarado, de los que ahora, repentinamente, pregonan su amor

al pueblo y tratan de halagarlo, porque serán los mismos que no ha mucho lo despreciaban.

Y esto, señores, es porque el Aero Popular, no ya con el régimen actual, sino con cualquier otro que se implante, por avanzado que sea, el Aero Popular, repito, se fundó sobre una base de amparo al humilde, o lo que es lo mismo, de equidad y justicia, que cualquier estructuración social, por radical y profunda que sea, no los podrá dejar atrás."

El comandante Franco contestó agradeciendo

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 53141

el homenaje, y en bellas frases afirmó que se acercaba el momento en que ser piloto no era patrimonio de la gente de dinero, sino de los que tuviesen entusiasmo y aptitud.

Después, en párrafos humorísticos, dijo que se declaraba incompetente para aceptar el encargo que le hacía el general Sanjurjo de sustituirle para elegir Señorita Aviación, porque a él le gustaban todas y le era imposible decidirse por una determinada.

El comandante Franco fué aclamado por los concurrentes.

Después, a requerimientos del público, tomó la palabra el general Sanjurjo, quien, con palabras sinceras, recordó el hondo cariño que siempre ha prestado a la Aviación. Y, con injusta modestia, dijo que la suerte le había llevado a cargos superiores a sus merecimientos, los cuales le permitieron demostrar su entusiasmo por la Aeronáutica.

Tableros y chapas

M. ARRESE

PIZARRO, 14

Teléfono 14944

Fué calurosamente ovacionado al terminar su discurso lleno de sinceridad.

La gente joven prolongó la fiesta hasta el anochecer, después de agotar el repertorio de los manubrios del merendero.

Tanto la organización, a cargo de los señores Cuartero, Agudo, Copano y Dupey, como el servicio del restaurante merecen nuestra sincera felicitación.

El éxito de la fiesta celebrada en día 14 nos anima a pedir su repetición.

FIESTA AERONAUTICA A BENEFICIO DE LOS OBREROS SIN TRABAJO

La fiesta aeronáutica a beneficio de los obreros sin trabajo, organizada por el Aero Popular con la cooperación del Excmo. Ayuntamiento, Aeronáuticas Civil y Militar y Casa del Pueblo, hubiera sido un éxito sin precedentes en las fiestas de Aviación celebradas en nuestro país.

Nunca con más propiedad se podrá decir que se aguló la fiesta. Sin embargo, en los diez minutos que nos permitió Neptuno, penetraron más de 2.000 personas en el aeródromo y se agotaron los billetes de vuelo y de ascensión en globo cautivo.

Dado el fin de la fiesta, no es posible renunciar a ella, sobre todo porque su éxito seguro dará un buen alivio a los necesitados por falta de trabajo.

No es segura la fecha de la fiesta, aunque es probable sea el domingo 5 de julio.

El programa, con las ligeras variantes que hasta el momento de celebrarse no es posible concretar exactamente, dada la naturaleza de esta fiesta y la diversidad de elementos que la componen, será, poco más o menos, el siguiente:

POR LA MAÑANA

De 8 a 11,30, vuelos de turismo y ascensiones en globo cautivo.

A las 8,30, carreras de aviones de caza.

Alas 11,30, descensos en paracaídas.

POR LA TARDE

De 5 a 7,45, vuelos de turismo y ascensiones en paracaídas.

A las 5, salida de globos libres, subastándose los puestos de los pasajeros.

A las 6, evolución de escuadrillas.

A las 6,30, concurso de vuelos acrobáticos y de habilidad.

A las 8, salida de un globo libre.

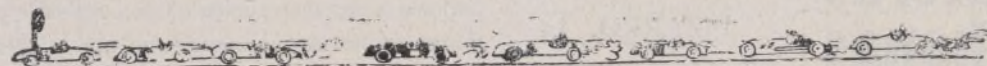
A las 8,30, entrega de premios a los pilotos.

A las 8,45, presentación de las señoritas concursantes y elección de Señorita Aviación 1931.

Los precios de las entradas al Aeródromo son: niños, 0,25 pesetas; señoras, 0,50 pesetas; caballeros, 1 peseta. Los socios del Aero Popular que estén al corriente en el pago de mensualidades tendrán entrada libre presentando el carnet.

Por celebrarse el próximo domingo, día 28, las elecciones, se suspenden los vuelos ese día.

El domingo siguiente si se celebra la fiesta aeronáutica a beneficio de los obreros sin trabajo, tampoco dará vuelos la Sociedad.



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

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

Única 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

Apartado 24

KLEIN Y C.^{IA} MADRID

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

TALLERES ELECTRO-MECANICOS

Antonio Díaz

PROVEEDOR DE AVIACION MILITAR

REPRESENTANTE DE

EQUIPOS

ACUMULADORES

G.E.V.

FULMEN

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

MECANICA EN GENERAL

Príncipe de Vergara, 8.—Teléfono 52204

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