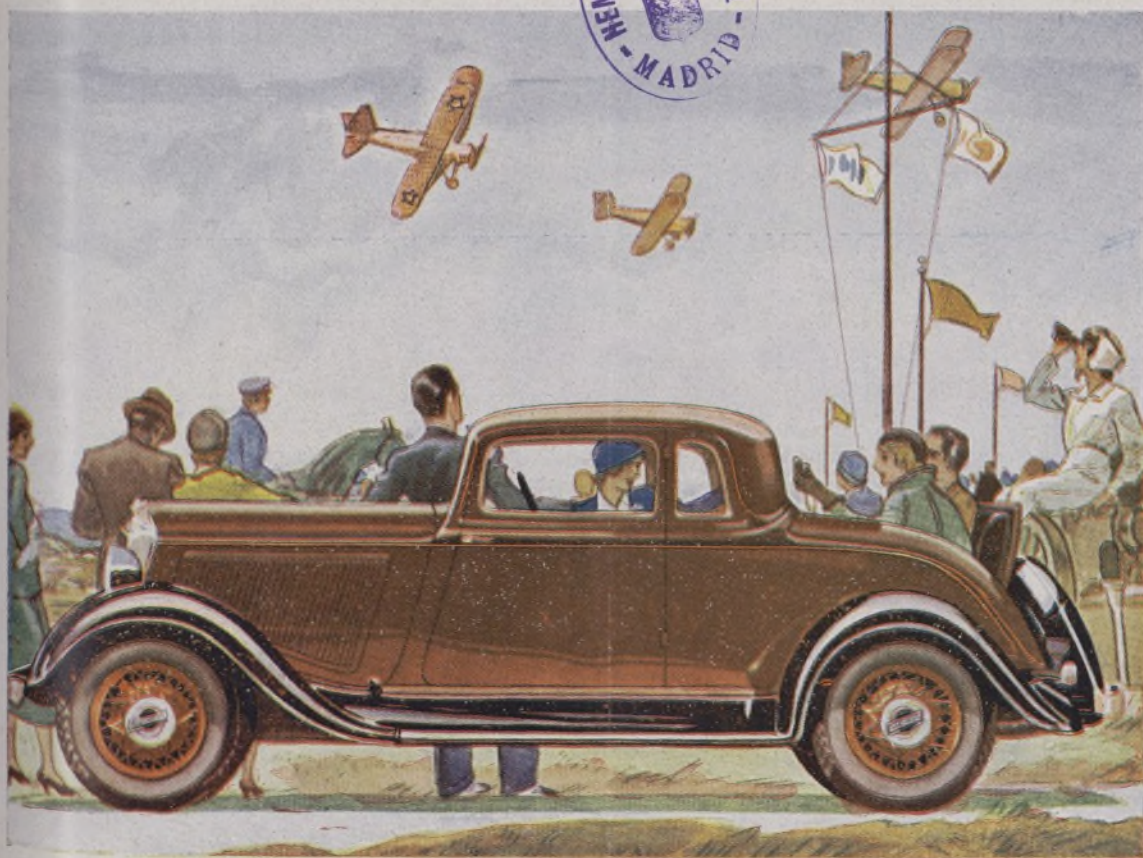


MOTOAVION



Revista práctica de automovilismo y aviación.



CHRYSLER
PLYMOUTH
UN SEIS

AGENCIAS DE VENTA:

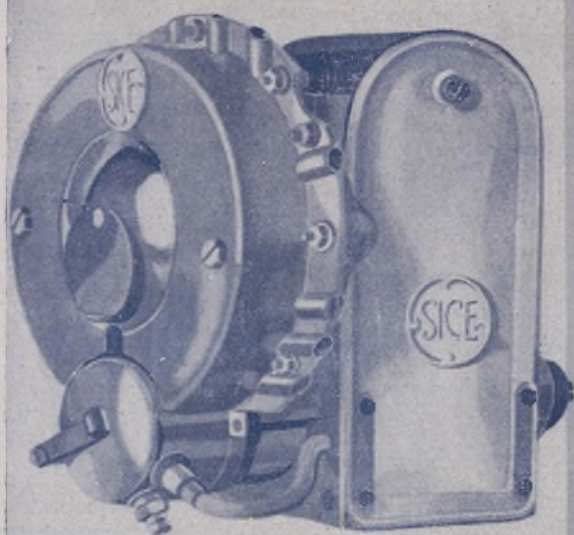
Pi y Marga'l, '4
Génova, 11

CONCESIONARIOS

S.E.I.D.A., S. A. ESPRONCEDA, 38 y 40

TALLERES, OFICINAS
Y RECAMBIOS:

Espronceda, 38 y 40



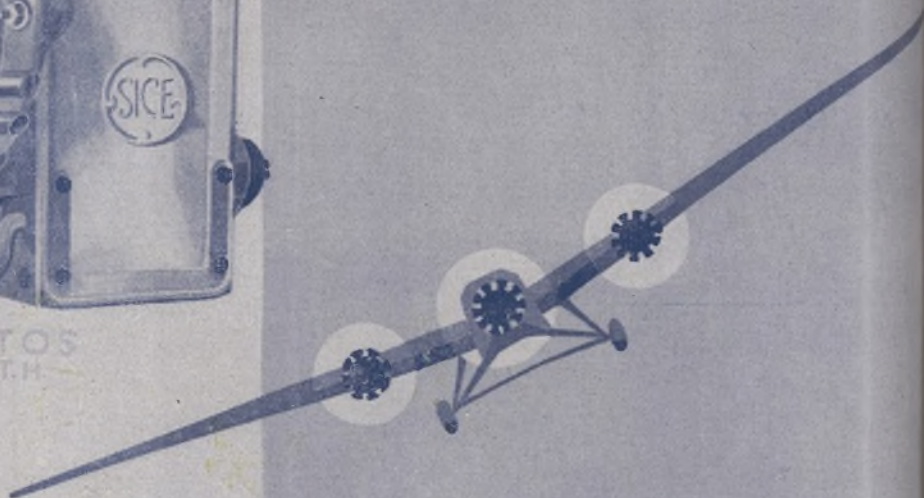
MAGNETOS
Licencia B.T.H.



TERMINALES DE SEGURIDAD



BUIJAS



FABRICACIÓN NACIONAL



Barquillo. 1
APARTADO 990. - MADRID

EQUIPOS ELÉCTRICOS PARA AVIACIÓN
JUNTAS HERMÉTICAS, ETC, ETC.

FÁBRICA
CARRETERA DE CHAMARTIN Nº 1



Revista práctica de automovilismo y aviación.

Órgano de «Aero Popular»

Fundada en 1928 por Luis Maestre Pérez

Se publica los días 10 y 25 de cada mes

REDACCION Y ADMINISTRACION

Padilla, núm. 126, 2.º A.

Teléfono 55712

Director:

ANTONIO MONROY LOPEZ

PRECIO DE SUSCRIPCION

MADRID:	Año	6,50	Semestre	3,50
Provincias:		7,00		4,00
Extranjero:		10,00		6,00
Números atrasados, 0,50				

AÑO VI.

MADRID, 10 DE MAYO DE 1933.

NUM. 122.

NUESTRO CONCURSO DE MODELOS

Son muchos los señores que se nos han dirigido en súplica de un aplazamiento de este Concurso, fundando su petición en razones diversas, siendo la más frecuente la falta de tiempo para dedicarla al perfeccionamiento de los modelos, dada la proximidad de los exámenes, y la atención que ello requiere, que naturalmente deja poco espacio disponible para otras actividades.

Como un aplazamiento de días no resolvería nada, y en las circunstancias antedichas no lograría el Concurso más que una asistencia muy limitada, la Dirección de MOTOAVIÓN ha acordado suspender de momento la celebración del certamen, que se celebrará definitivamente en el próximo Otoño, cuando, libres de ocupaciones apremiantes y habiendo podido aprovechar la vacación estival para preparar los modelos en

condiciones que aseguren un rotundo éxito, puedan los concursantes disputarse los interesantes premios que podremos ofrecerles.

MOTOAVIÓN, a fines del verano, publicará las condiciones en que el concurso ha de celebrarse e indicará el lugar donde se efectuarán las pruebas, que debe reunir las mejores condiciones para el lucimiento de los aparatos así como de fácil acceso para lograr que pueda ser presenciado por la máxima cantidad de público.

Los premios que MOTOAVIÓN tenía dispuestos y que quedarán para cuando se celebre el Concurso eran, además de la Copa de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Copa de Aviación militar y un pasaje de ida y vuelta a Sevilla, en los trimotores de las "Líneas Aéreas Postales Españolas, L. A. P. E.".

Boletín para tomar parte en los sorteos de vuelos gratuitos de MOTOAVION

D. de años de edad,
domiciliado en el rúm. de la de
en, desea tomar parte en el sorteo de vuelos gratuitos del
mes de junio de 1933 en Cuatro Vientos, estando conforme con las condi-
ciones que la Revista MOTOAVIÓN ha publicado.
..... de mayo de 1933.

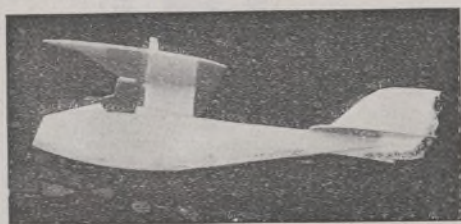
Firma,

(Las personas menores de edad, deberán acreditar en el momento de presentarse en Cuatro Vientos al Sr. Jefe de vuelos de Aero Popular, tener autorización de sus padres o tutores).
Ni AERO POPULAR ni MOTOAVIÓN aceptan responsabilidad alguna derivada de estos vuelos.

Un velero español

Es para mí una viva satisfacción dar a conocer a los lectores de MOTOAVIÓN el interesante planeador ideado y construido por D. Juan de Viana.

Como podrán ver en los grabados adjuntos, es de una concepción original en la disposición de los mandos. Los alerones y timón de profundidad mandan combinados, es decir, que a la maniobra de "picar" bajan tanto los alerones como timones, al "encabritar", suben; y para "alabeo"



mandan en la misma dirección el alerón izquierdo y timón derecho, y el alerón derecho y timón izquierdo. En vuelo normal, los alerones van levantados un cierto ángulo.

El aparato es de una construcción maravillosa, que acredita en el Sr. De Viana unas dotes magníficas de paciencia y esmero; aun cuando sólo fuese por esta causa, sería el planeador de Viana interesantísimo.

Pregunto al señor De Viana el porqué de la construcción de dicho aparato...

—Siempre he tenido una gran afición por la aviación; leía cuanto a mi alcance, y que de dicha materia tratase, se ponía. Yo deseaba contribuir con mi modesto trabajo al noble fin de conseguir una mayor seguridad en el vuelo. Entre los diversos sistemas de estabilizadores adoptados para el equilibrio de aeroplanos, no hay ninguno que, ofreciendo la seguridad de obtener una estabilidad lateral, sirva al propio tiempo para la estabilidad longitudinal y que evite la entrada en barrena; el sistema por mí ideado constituye una aportación notable en la aviación para la seguridad de la vida de pilotos y pasajeros.

—¿Quiere usted hacernos una breve relación de las etapas porque ha pasado la construcción de su planeador?

—Pensando que quizá podría llegar a una demostración clara y terminante, decidí construir un planeador; para ello construí primeramente modelitos, estudié sus condiciones de vuelo, las que me dieron un resultado positivo. Decidí entonces la construcción de un aparato que esperaba reuniese grandes ventajas sobre los demás, de una envergadura de 9 ms., un peso de 35 kilogramos y una carga por metro cuadrado de ocho kilogramos. Un año de trabajo empleé en su construcción, debido al poco tiempo disponible (tres horas escasas por día), más la lucha entablada por la carencia de medios económicos para la compra de materiales.

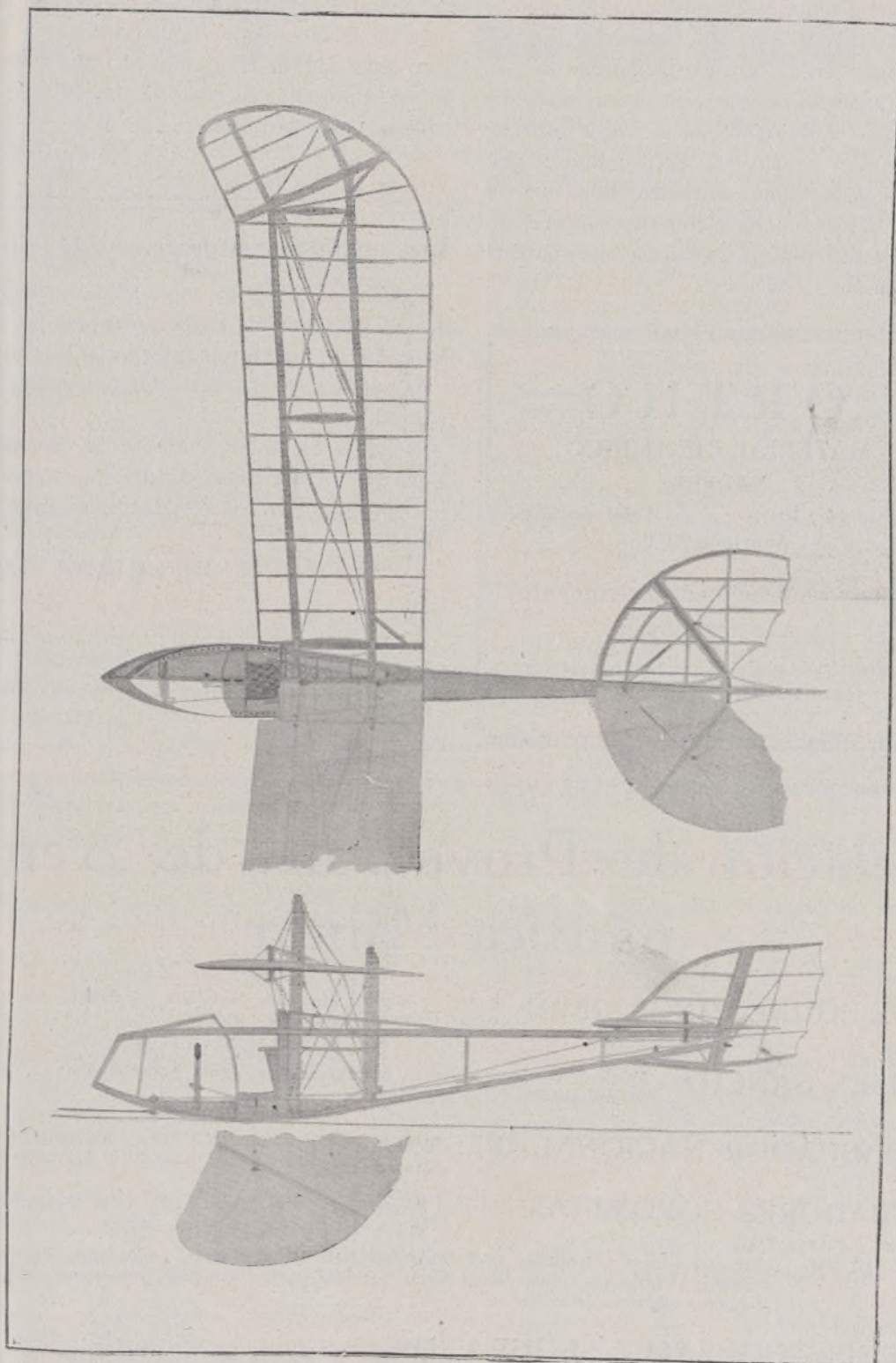
—¿Tuvo usted durante la construcción del aparato alguna ayuda de mano de obra o monetaria?

—Absolutamente ninguna; no solamente he luchado con la falta de recursos y elementos, sino que no encontré entre mis convecinos la favorable acogida, ni mucho menos la ayuda material



indispensable; tuve que soportar resignadamente la burla propia de la ignorancia, pues no comprendiendo mis escasos conocimientos de la materia y apartándose de mi principio, querían encontrar en mí un saber personal superior a todas las ciencias, una comunicación extraordinaria con principios inaccesibles a todo razonamiento.

—¿Quiere usted darnos algunos datos sobre las pruebas por usted realizadas en su aparato?



—La prueba fué cosa fácil; conseguí que se elevara el aparato a seis u ocho metros sobre el plano horizontal, recorrió unos 80 metros, permaneciendo en el espacio próximamente unos quince segundos, obedeciendo perfectamente a los mandos y realizando un aterrizaje perfecto; el éxito fué completo. Fué un momento de gran emoción para cuantos lo presenciaron, que, sin salir de su asombro, rompieron en unánime aplauso, que pusieron a mi disposición como un débil tributo a mis sacrificios.

Esto es cuanto nos ha dicho D. Juan de Viana. Nosotros añadiremos: Juan de Viana es ante todo un hombre bueno, trabajador y con una gran seguridad en el triunfo. Su entusiasmo le llevará a proseguir su labor de trabajo y de sacrificios. Que el éxito sea con él.

D. P. M.

Los vuelos gratuitos de «Motoavión»

Celebrado el sorteo entre todos los señores que nos han remitido los boletines para los vuelos gratuitos, han correspondido a los siguientes:

Domingo 7, D. Enrique Munita, Alcalá, 109, Madrid.

Domingo 14, Srta. María de la Concepción Gosálvez, Vicente Blasco Ibáñez, 75, Madrid.

Domingo 21, D. Aniceto Hernández, Cruz, 24, Madrid.

Domingo 28, D. Luis Herrera, Eguílaz, 10, Madrid.

Estos señores deberán presentarse en Aero Popular, donde, previa la identificación de su personalidad, les será facilitada la correspondiente tarjeta de vuelo.

— O R T H O —

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.

Relación de Proveedores de Aeronáutica Militar

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

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. 042. Tel.º 22164.—Fábrica: Valladolid. Apartado 78.

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

S. I. C. E. Dirección General: Barquillo, 1.—Fábrica: Carretera de Chamartín, 11. Madrid.—Fabricación Nacional de magnetos, bujías, terminales de seguridad, juntas herméticas para circulación líquida y equipos eléctricos de aviación.

NARCISO GONZALEZ SEGURA: Calle Imperial, núm. 6.—Teléfono 16231.—Lonas. Driles. Retores. Yute-arpillera para enfardaje. Hilos para guarnicionero. Cordelería de cáñamo y esparto. Cartón embreado. Cubos de lona. Algodones para impieza de máquinas. Confección de toldos para establecimientos y balcones.



LO QUE NOS CUENTAN

EL EVEREST HA SIDO SOBREVOLADO.— DOS AVIONES INGLESSES WESTLAND HAN REALIZADO ESTA PERFORMANCE

Los dos aviones Westland con motor Bristol "Pegasus", de la expedición Houston-Everest, han volado sobre el monte Everest el 3 de abril.

Por primera vez esta montaña, de 8.700 metros de altura, ve pasar sobre ella la sombra de un avión.

Los aviones despegaron a las 8 horas 25 minutos del campo de Salbalu, situado a unos diez kilómetros de la base de Purnca. Los dos estaban tripulados, el primero, por el marqués de Clydesdale y el coronel Blacker; el segundo, por el teniente Mc. Intyre y M. Bonnett.

El vuelo fué muy penoso al principio debido a las nubes de polvo y a los vientos variables y muy intensos. Luego, más arriba, la atmósfera se despejó y la cadena del Everest apareció. A las 10 horas 5 minutos de la mañana, los dos aviones pasaban a 40 metros por cima de la cumbre del Everest.

A las 11 horas 25 minutos tomaban tierra en el lugar de partida.

Durante este primer reconocimiento se tomaron gran número de fotografías.

* * *

En el aeródromo de Rompedizo (Málaga), se celebró el domingo 30 de abril una fiesta de aviación, tomando parte la escuadrilla llegada de Sevilla.

Obtuvo en las pruebas de permanencia en el aire sin motor, el primer premio D. Fernando Pons, y el de acrobacia D. Carlos Haya.

Con relación a las noticias publicadas sobre los acuerdos relativos a la unión entre las Avia- ciones militares italianas y alemanas, comunican de Roma que los acuerdos tratados en la reciente entrevista entre los ministros Balbo y Goering se refieren a la mejora e intensificación de los servicios comerciales existentes.

La línea aérea Roma-Venecia-Munich- Berlín, que hasta ahora funcionaba exclusivamente durante el verano y otoño, funcionará en adelante todo el año, puesto que unos ensayos efectuados durante el invierno pasado dieron buen resultado.

El servicio se efectuará con carácter de ensayo a diario, sin interrupción los días de fiesta.

Se ha estudiado también la implantación de un servicio directo Berlín-Roma, paralelo a la línea actual.

Para ambas líneas se utilizarán aparatos modernos, con velocidad comercial no inferior a los 250 kilómetros por hora.

Además, en el año 1934 se perfeccionará también la línea turística alpina Milán-Trento-Bolzano-Innsbruck-Munich.

NUEVO TREN DE ATERRIZAJE

La Sociedad Charles ha puesto en punto un nuevo sistema de tren de aterrizaje, sin eje. Estos trenes, de horquilla, han sido montados en el avión de caza Wibaut y aviones Caudron y Albert de la Copa Deutsche.

El amortiguador hidroneumático, ultraligero y de gran absorción, ha sido homologado. Durante los ensayos no se ha producido el menor desreglaje de las células después de 1.200 aterrizajes.

UN AVION DE SEIS METROS DE SUPERFICIE SUSTENTADORA

La Sociedad Albert Aéronautique construye actualmente un avión para la Copa Deutsch. Es un monoplano de ala baja, de una sola pieza.

Construcción por completo de madera, con sus elementos de cajón y revestimiento resistente. El fuselaje reposa sobre el ala que es cantilever, con diedro. Los alerones llevan mandos rígidos y un accionamiento especial para bajarlos simultáneamente, por palanca y cremallera. Los planos de cola son de la misma construcción que el ala y de la misma forma triangular con las extremidades redondeadas, bordes de salida rectos, mandos rígidos para la profundidad y por cables para la dirección.

El fuselaje es también de madera, de sección ovoide, con revestimiento de chapa contrapeada. Puesto de pilotaje cerrado.

Tren de aterrizaje Charles, de ruedas independientes y neumáticos balón; carenado totalmente. Vía del tren, 2,10 m.

Motor Regnier de 6 cilindros invertidos; montaje elástico sobre una bancada móvil de tubos de duraluminio.

Hélice Mervill, de madera, con un nuevo perfil especial.

Los depósitos son de duraluminio y tienen capacidad para 320 litros de gasolina y 15 de aceite.

Características. — Envergadura, 6,10 metros; superficie, 6 metros cuadrados; alargamiento, 7,1; longitud, 7 metros; peso total, 760 kilogramos.

LA AVIACION EN CHINA

En Nankin ha sido creado un Instituto para el desarrollo de la Aviación, bajo la presidencia del general Oong-Chao-Hang. Los chinos emigrados en las Antillas le han regalado cinco aviones y han puesto a disposición del general Oong más de un millón de dólares.

"RECORD" DEL MUNDO HOMOLOGADO

Ha sido homologado en 8.544 kilómetros el "récord" mundial de distancia en línea recta a favor de Grayford y Nicholetts, sobre avión Fairey "Napier".

UN VUELO DEL DIRIGIBLE "V. 3"

El dirigible ruso "V. 3" ha realizado un vuelo de quince horas, visitando Vladimir, Ivanov y gran número de centros industriales. Sobre algunas poblaciones ha dejado mercancías y correo.



quilla propiamente dicha, estando reemplazada por un robusto larguero sujeto por su parte anterior a un tornapunta (fig. 84), pero tal sistema ha sido abandonado, ya que, en caso de que el aparato tomara tierra muy picado y se rompiera el cinturón por la violencia del choque, estaba expuesto el piloto a herirse contra el tornapunta situado ante él.

Con el fin de mejorar las condiciones aerodinámicas del planeador, algunos constructores, como *Kassel* (fig. 83), cu-

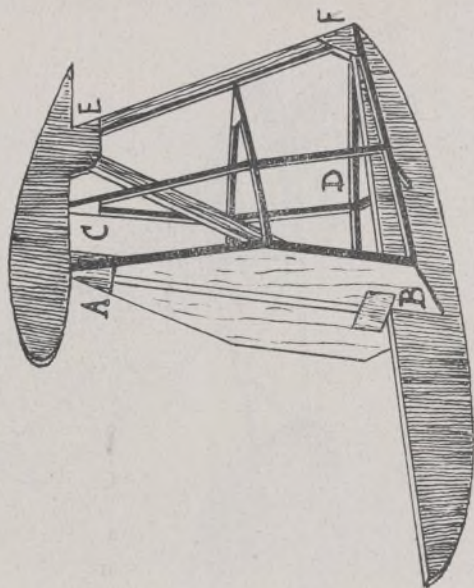
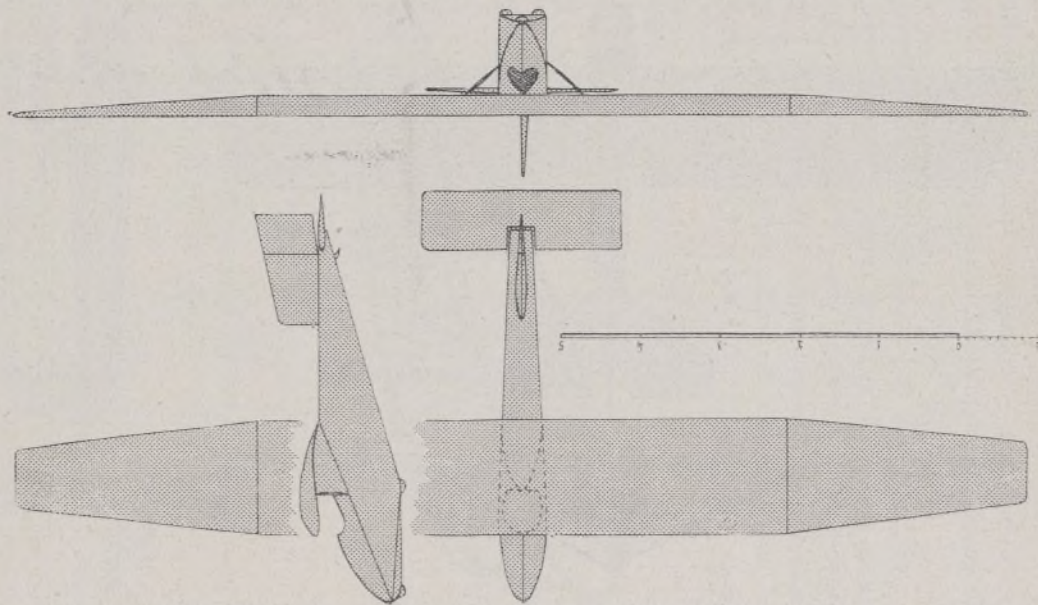


Fig. 85.

bren la viga central con un *carenaje* que *fusela* o *carena* la parte posterior del piloto, reduciendo así su *sombra aerodinámica* o *estela*, que siempre es perjudicial, y especialmente para el rendimiento de los empenajes. Ha habido constructor que ha prolongado el carenado del piloto hasta la articulación del timón de dirección; pero tal sistema, que en reali-

dad constituye un fuselaje truncado por su proa, ha fracasado por no reunir las condiciones de sencillez y economía que deben presidir la concepción de un planeador elemental.

El carenaje de la parte posterior del piloto es muy fácil de construir; basta para ello encolar sobre el montante anterior de la viga central una *cuaderna muestra* *AB* (fig. 85),

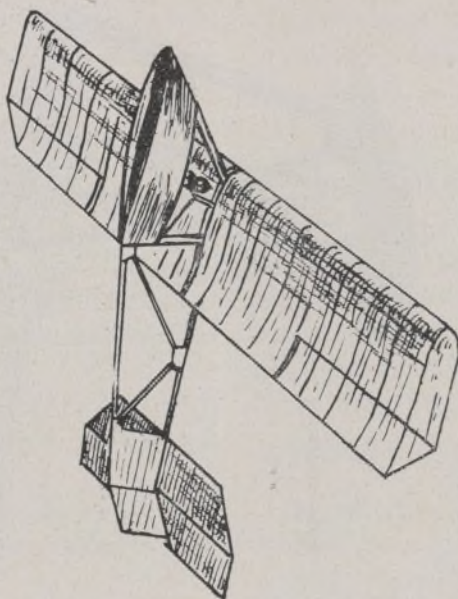


Fig. 86.

que se une mediante parellos al montante posterior *EF*, intercalando las *cuadernas de relleno* *CD* que sean precisas para que la tela del recubrimiento conserve la debida forma, sin hundimientos ni abolladuras perjudiciales.

Es muy práctico hacer el revestimiento en forma que pueda ponerse o quitarse a voluntad.

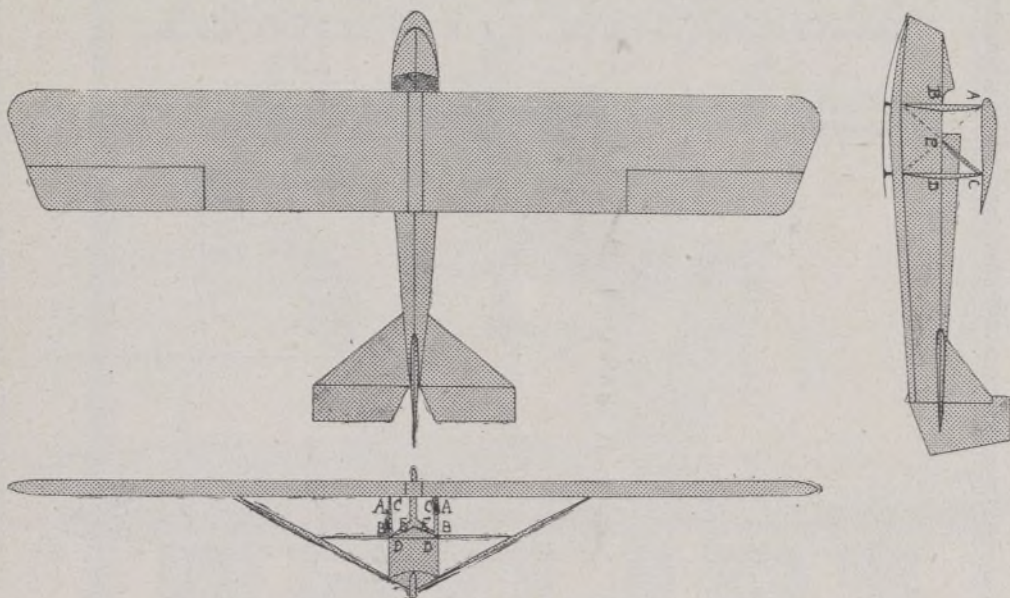


Fig. 90. Planeador de perfeccionamiento y velero de escuela "Pruling" (Alemania).

lidades de vuelo sentaremos la diferencia esencial entre una clase y otra de aparatos, y en el párrafo siguiente estudiamos la forma y organización de los fuselajes de los veleros, que son análogos a los *fuselajes enteros* de los planeadores de perfeccionamiento.

33. CUERPO DE LOS VELEROS.—Como la diferencia esencial entre veleros de escuela y de "récord" no se funda pre-

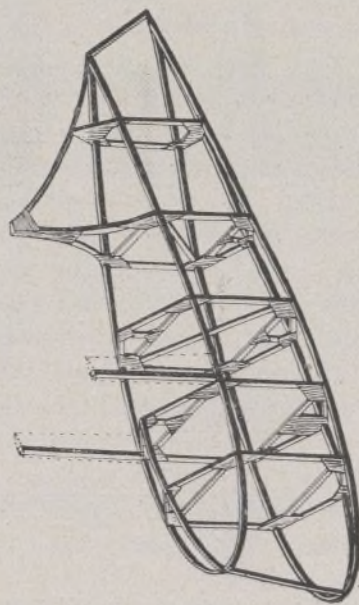


Fig. 89.

cisamente en la forma del fuselaje, y ya dijimos también en el párrafo anterior que algunos planeadores de perfeccionamiento llevan *fuselaje entero* y algunos veleros poseen *barquilla* y viga de reunión, vamos a estudiar las distintas formas de fuselajes y barquillas como si formaran parte de un velero, con objeto de tenerles agrupados por lo parecida que es su organización general.

Las formas de los fuselajes varían mucho de un aparato a otro, respondiendo a necesidades constructivas, estéticas, aerodinámicas y también al capricho del constructor.

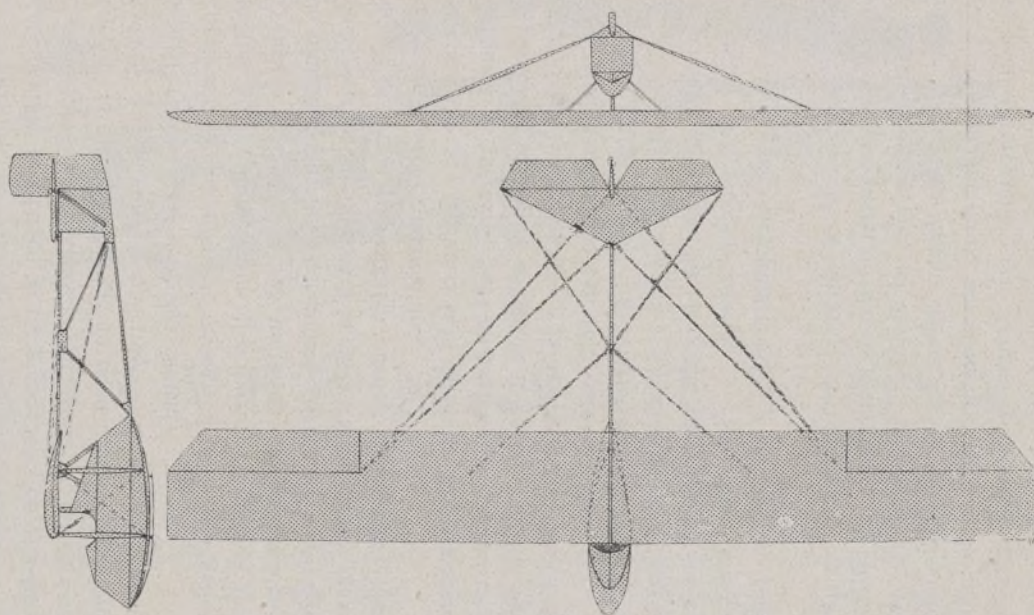


Fig. 87. Planeador de perfeccionamiento y velero de escuela "Diablo".

32. CUERPO DE LOS PLANEADORES DE PERFECCIONAMIENTO. El más sencillo y económico de los planeadores de esta categoría se obtiene si a un planeador elemental se le coloca un carenaje, en forma de barquilla, en cuyo interior va colocado el piloto, y se le cubre por el trasdós de las alas la ranura que queda entre éstas y la viga central.

El prototipo de los aparatos de esta clase es el *Diactar-Anana* (fig. 86). Y aunque por su pequeña velocidad de descenso, debida a la poca carga unitaria y al relativamente grande alargamiento, los planeadores *Diablo* y *Poppenhausen*, de Schleicher, pertenecen a la categoría de veleros de escuela; por la forma constructiva pueden considerarse como planeadores de perfeccionamiento.

El *Diablo* (fig. 87) pertenece a la categoría de planeadores con barquilla *de máscara*, pues en realidad su cuerpo es el de un planeador elemental al que se le ha colocado un ligero carenaje que no contribuye a la resistencia mecánica del conjunto, siendo su misión tan sólo aerodinámica.

El biplaza *Poppenhausen* (fig. 88), en cambio, puede llamarse de barquilla *resistente*, pues por no existir la viga central y la quilla del planeador elemental, la barquilla soporta los esfuerzos destinados a aquéllas y está construída con *largueros y cundernas* en forma análoga a los fuselajes (figura 89).

Algunos aparatos de la categoría de planeadores de perfeccionamiento pertenecen al tipo de planeadores con *fuselaje entero*, como, por ejemplo, el *Prußling*, de Kassel (fig. 90), por lo que algunos les llaman veleros en vez de planeadores, ya que por su mayor finura aerodinámica, en días de viento de intensidad apropiada y en terrenos adecuados, permiten volar a vela. En el capítulo destinado al estudio de las cua-

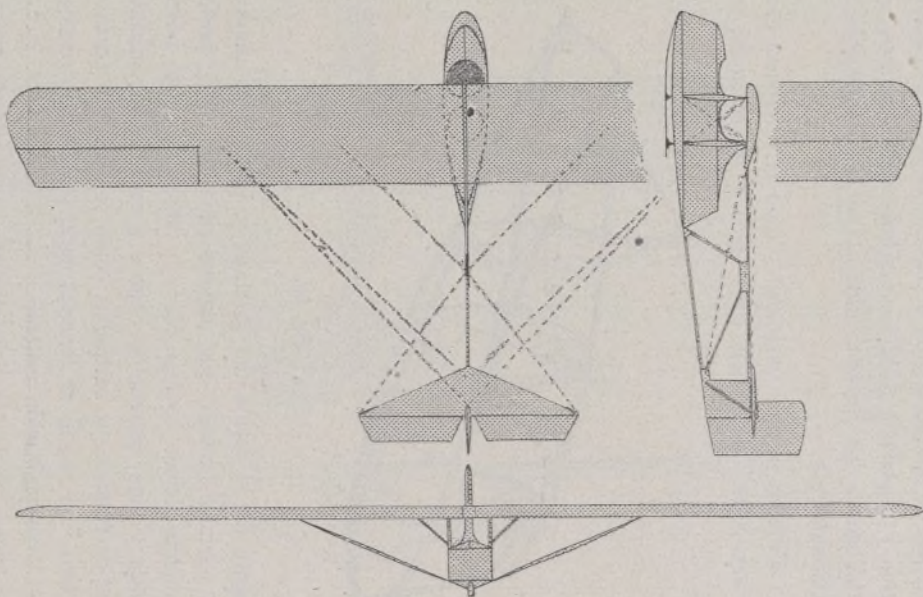
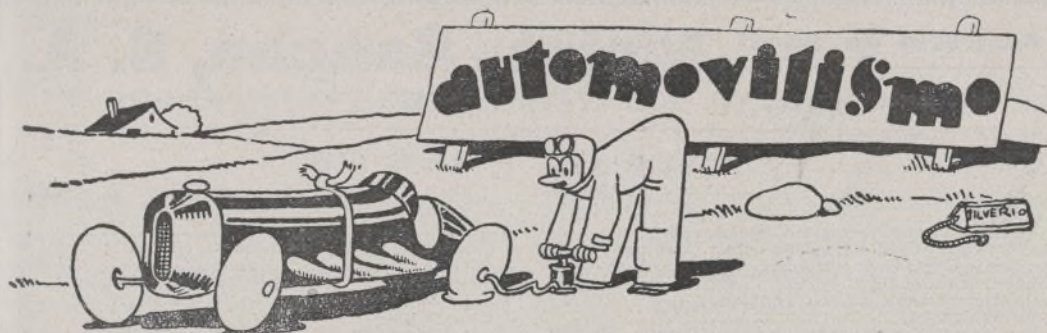


Fig. 88. Planeador biplaza "Poppenhausen" (Alemania).



CADA VEZ MÁS DE PRISA...

Las etapas del "récord" de velocidad.—Con la reciente performance de Malcolm Campbell, que realizó 437,908 kilómetros de media horaria en Dayton (Florida), Inglaterra consolida su "récord" de velocidad en automóvil.

En el dominio de la velocidad pura se reconocen en las etapas del "récord" de velocidad el enorme progreso y perfeccionamiento que se le deben.

En diez años la velocidad se ha duplicado; en 1922, Lee Guinness, sobre coche Sunbeam, hizo 215,992 kilómetros; en 1932, el "Pájaro Azul" de Campbell alcanza 408,720 kilómetros, y algunos meses más tarde, 437,908 kilómetros. En el intervalo entre estas pruebas el "récord" pasa por los siguientes: 1924, René Thomas (Delage), a 230,548 kilómetros; 1924, Malcolm Campbell (Sunbeam), 235,217 kilómetros; 1926, Perry Thomas (Thomas especial), 275,341 kilómetros; 1927, Malcolm Campbell (Napier), 282,378 kilómetros; 1927, Seegrave (Sunbeam), 326,678 kilómetros; 1928, Malcolm Campbell (Campbell especial), 332,992 kilómetros; 1929, Seegrave (Golden Arrow), 372 kilómetros; 1931, Malcolm Campbell (Blue Bird), 395,469 kilómetros.

Bóldos inverosímiles y realizaciones formates. De todos los coches que se utilizan para batir los "récords" mundiales de velocidad pura, muy pocos son proyectados con ese objeto. Sin embargo, en 1923, M. Louis Delage construyó un 12 cilindros de 500 CV., el cual, bajo las expertas manos de mi amigo René Thomas, elevó el "récord" a 230 kilómetros por hora.

Delage debiera haber conservado el "récord"

mejorándolo, pero el coche era de Thomas y los jóvenes como Divo y yo teníamos solamente derecho a mirarlo y aun esto sin insistir demasiado.

Dos años después, no siendo más peligroso (aunque aseguro que el coche no padecía de varices), nos fué confiado para pruebas de menor importancia.

Cuando recuerdo el dibujo de aquella hermosa máquina, comprendo fácilmente el pensamiento de M. Delage, que a menudo me confiaba: "Benoist, siento ansia de hacer un coche rápido".

Después, y durante varios años, aquello fué una carrera de coches imposibles (que el excelente camarada Eldrige no se disguste ahora que es juicioso y que hábilmente sabe comercializar su coche rojo junto al público "en oro", teniendo durante dos años la popularidad de la plataforma de Saint-Eutrope, reconocerá conmigo que eran muy peligrosas tales velocidades con una mecánica, haciendo estremecerse un Dubont o un Delarne-Nouvelière).

Equipado con un motor de dirigible, el bastidor, demasiado pequeño, había debido sufrir una operación, en que sólo la sierra tuvo una actuación importante. Haciendo juego con el motor una enorme caja de cambio, la cual por sus dimensiones y peso debía proceder de algún "cinco toneladas", mientras que una gama de cadenas unían las ruedas posteriores.

Mal equilibrada, necesitaba esta máquina la audacia de un Eldrige para pilotarla. Además, los neumáticos se salían con una uniformidad perfecta cada cuatro vueltas a la pista.

Luego apareció el coche de Parry Thomas, un

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

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

NOTA DE PRECIOS

	Pesetas		Pesetas
Monos de invierno de mucho abrigo para los grandes vuelos de altura, modelo militar, aprobado por la Comisión de compras.....	100	Id. id. id. de verano.....	15
Monos de entretiempo.....	60	Casquete de cuero para telefonista, o radio.....	20
Monos de verano.....	35	Teléfono auricular.....	80
Monos blancos.....	25	Botillón forro de piel y cremallera, suela de goma para encima del calzado.....	35
Monos antiácidos para manipular el motor.....	70	Gafas cristal «Triplex», irrompibles.....	20
Gabán de cuero reglamentario, forro especial de gran abrigo.....	200	Gafas cristal «Oto» y otras, estuche aluminio.....	15
Casquete de cuero reglamentario forrado de piel..	30	Cinturón observador.....	45
Id. id. id. de gran abrigo.....	20	Cinturón piloto.....	40
		Pantalón buzo, para sacar los aparatos hidros de mar.....	150

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

¡¡Casa Ardid!!

Almacén de neumáticos y accesorios.
Exportación a provincias.

GENOVA, 4.—MADRID.—Teléfonos: 32058 31226

¡¡GRANDES DESCUENTOS!!

López Lafuente y Calvo, C. L.

Almacén de Ferreteria, hierros, chapas, aceros, herramientas en general, tornillos y clavazón.
Proveedores de la Aeronáutica Militar.

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

Francisco Mora Rey

Toldos y cortinas.—Cordelería.—Lenas.
Saquerío Yutes y Tramillas.

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

Hijos de Mendizábal

Almacenes al por mayor de hierros y ferreteria

Almendra, 8.—Madrid.—Teléfono 72429.

Apartado de Correos 393.

AUTOMOVILES

DE ALTA CALIDAD

Vehículos industriales de toda clase.

Motores marinos y de aviación.

Hispano-Suiza

NUEVAS CAMIONETAS RAPIDAS DE 2 T.

*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

inglés ingenioso que también había montado sobre un bastidor de turismo, un motor de dirigible.

¡Bóldos de atracción eran todo aquello!

Más tarde, nuestro encantador y desdichado camarada Seegrave nos enseñó lo que él entendía como coche de "récord".

En efecto, dos años después realizó una magnífica performance sobre un coche serio, salido desde un principio de las manos expertas de todo un equipo de carreras.

¿No venía en ese momento de ganar el Gran Premio del A. C. F. en Tours con el mismo Seegrave que arrebató a Divo esta hermosa prueba, todo esto por un tapón de depósito?

Después Malcolm Campbell se puso a estudiar un vehículo más rápido y construyó el "Pájaro Azul", que batió el "récord" precedente por seis kilómetros.

Este "récord" volvió en 1929 a poder de Seegrave con su "Flecha de Oro". Después del trágico accidente de este último, Malcolm Campbell queda solo en Inglaterra para batir este "récord" y lo efectuó con toda brillantez.

El coche de Campbell.—Hablemos un poco de este "récord" y examinemos con toda imparcialidad las consecuencias que se deducen.

En el terreno exclusivamente mecánico, la empresa nos enseña muy poca cosa, aunque este coche vaya equipado con uno de los más modernos y más perfectos entre los motores de aviación, el Rolls-Royce, tipo Copa Schneider, calibre 152,4 mm., carrera, 167,64 mm., 12 cilindros con compresor centrífugo de 36 litros de cilindrada, obteniendo unos 2.800 CV. a 3.700 revoluciones.

El empleo de un carburante antidetonante fué una medida muy oportuna.

Este motor, maravilloso para el avión y menos afortunado para el automóvil, porque no permite, por su forma, obtener la mínima superficie resistente en el coche-"récord".

Si se hiciese un estudio especial para el mejoramiento de este "récord", sería muy diferente.

En efecto, el coche queda muy próximo al suelo, produciéndose un periodo muy importante; como el motor no ha sido previsto para coche, los

carburadores quedan muy bajos y su conjunto abulta mucho (aunque se haya dicho que esto tenía por objeto reducir la resistencia al avance).

Además, el "Pájaro Azul" no tiene más que dos ruedas motrices y son necesarias cuatro.

Tenemos la confirmación en las manifestaciones de Campbell, que se mostró sorprendido de la velocidad obtenida oficialmente, 80 kilómetros menor que la deducida del cuenta vueltas del motor.

Hay que pensar que al menor desnivel del suelo las ruedas pierden adherencia, y de aquí el aumento del régimen de revoluciones del motor y la disminución de la velocidad del coche, y esto a pesar del peso enorme del coche, que es de 3.500 kilogramos.

A mi juicio, es casi imposible reducir el peso; al contrario, las cifras demuestran que un aumento de peso es indispensable para sobrepasar el "récord" actual.

Si el coche de Campbell no ha dicho su última palabra—los cálculos acusan la velocidad posible de 490 kilómetros por hora—, será necesario tener muy en cuenta el estado de la pista, que, por lo acaecido, demuestra ser un factor de gran importancia.

Hacia los 600 kilómetros por hora.—Es cierto que esta velocidad será alcanzada muy pronto, pero con cuatro ruedas motrices para aumentar la adherencia y un perfil diferente para lograr el mínimo de resistencia. No dudo que el "Pájaro Azul" haya dado buenos resultados en el túnel, pero un estudio nuevo y especial demostraría rápidamente que con el mismo número de caballos es posible llegar a mucho más.

Desde el punto de vista técnico todo es posible; el verdadero problema radica en los neumáticos.

Cuando se presenta un problema delicado referente a neumáticos, inmediatamente viene a los labios el nombre de "Dunlop", porque esta firma ha trabajado a fondo el asunto y ofrece espontáneamente su apoyo decidido para las carreras o los "records".

Se han dicho muchas cosas sobre los neumáticos del coche de Campbell, pero no hay que olvidar que se han mantenido.

R. Corbella

MAQUINARIA Y MATERIAL ELÉCTRICO

REPRESENTANTE DE

La Electricidad, S. A., Sabadell

Fábrica Nacional de Material Eléctrico

Ruston & Hornsby, de Lincoln

MOTORES DE ACEITES PESADOS

Instalaciones de Centrales productoras de energía eléctrica, de líneas de transporte, de riegos y estaciones transformadoras. — Suministro de toda clase de material eléctrico para altas y bajas tensiones.

Marqués de Cubas, 5. - MADRID

Apartado 575

Teléfono 11153

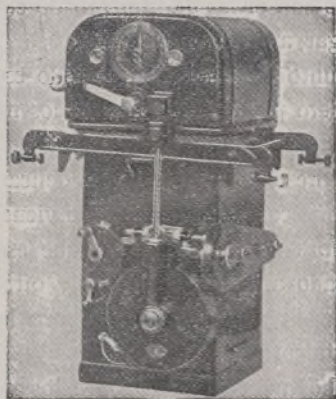
Sociedad General de Aplicaciones Industriales

MADRID

BILBAO. BARCELONA. PARIS.

Automovilismo : Aviación : Mecánica general

Madrid: Santa Engracia, 42 - Apartado 10021 - Teléfono 41136



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.

Sin unos neumáticos tan sólidos y especialmente estudiados, el "récord" hubiese resultado imposible.

Los ensayos de neumáticos ocupan el primer lugar, y los ingenieros que los han calculado les asignan robustez para resistir hasta más de 550 kilómetros, velocidad superior a la máxima prevista en el "Pájaro Azul".

Los neumáticos de este bólido son lisos, de 35 \times 6 en las ruedas delanteras y 37 \times 6 en las traseras; están inflados a 10 kilogramos de presión y su composición es de dieciocho capas de tela especiales y un recubrimiento de caucho de dos milímetros, que únicamente sirve de protección a las telas.

No es posible, dada la fuerza centrífuga desarrollada, pensar en un revestimiento más espeso. Por otra parte, no hay que olvidar que estos neumáticos ruedan sobre un piso de arena. Desde luego esta cantidad enorme de telas y esta ínfima película de caucho son indispensables para reducir al mínimo las deformaciones del neumático.

Huelga decir que un neumático de esta clase no tendría ocasión de producir ninguna satisfacción a su propietario sobre un coche comercial, empezando por su precio, que es muy aproximado a los cinco mil francos.

ROBERT BENOIST.

(De "L'Aero").

* * *

Con gran éxito se disputó el domingo 30 de abril la prueba de regularidad por equipos del Moto Club de España.

He aquí la clasificación de esta interesantísima prueba:

Primero. Con cero puntos, equipo formado por D. Miguel Feu, Plymouth; D. Matías Fraile, Harley Davidson; D. Manuel Queipo, Harley Davidson.

Segundo. Con nueve puntos, equipo formado por D. José de Oñate, Velocette; D. Carlos Crespo, Fiat; D. Mariano Alvarez, A. J. S.

Tercero. Con once puntos, equipo formado por D. Valeriano López Banús, Harley Davidson; D. Javier Ortueta, Plymouth; D. Ramón Alvarez, B. S. A.

Cuarto. Equipo formado por D. Luis Gómez, Velocette; D. Juan José Iveas, Fiat; D. Ramón del Villar, B. S. A.

Retirados: Don César de Rucabado, D. Mariano Gómez y D. Guillermo García.

LA VUELTA A FRANCIA Y BELGICA

El día 12 de mayo dará comienzo esta importante prueba, de que dábamos cuenta en nuestro número anterior. La salida será dada simultáneamente a las tres categorías en Saint Germain para la primera etapa, Boulogne-sur-Mer por Rouen, Abbeville (291 kms.). De las diecisiete jornadas de que se compondrá esta prueba, estarán destinadas catorce para las distintas etapas y tres para reposo y exposición.

Las inscripciones abarcan a la mayor parte de las marcas francesas y algunas extranjeras. Entre los coches, se hallan inscritas Peugeot, Rosengart, Talbot, Chenard et Walker, Amilcar, Delahaye, Berliet, Licorne, Lorraine, Mathis, Fiat, Ford y Graham Paige.

Entre las motocicletas se cuentan las marcas Peugeot, Automoto, Gnome et Rhône, Terrot, Saroléa, Monet-Goyon, F. N., Gillet d'Herstal, New-Map, Magnat-Debon, etc.

Entre los camiones, Chenard, Laffly, Delahaye, Peugeot, Panhard, Renault y Berliet.

Los automóviles, Clubs regionales y particularmente el Real Automóvil Club de Bélgica, así como la Prensa regional, prestan su más decidido concurso para la organización de los controles y del aparcamiento en los finales de etapa.

Se han preparado recepciones entusiastas, y no cabe dudar que los esfuerzos de los organizadores se verán ampliamente recompensados.

EL GRAN PREMIO DE TUNEZ

Se corrió el Gran Premio Automovilista Tunezino sobre un recorrido de 470 kilómetros.

La carrera resultó emocionante por la gran competencia entablada entre los corredores.

Se registraron varios accidentes, aunque no de graves consecuencias.

Ganó la prueba el corredor italiano Nuvolari, que cubrió los 470 kilómetros en 3 horas, 29 minutos, 15 segundos y 2/5.

AERO POPULAR

JUNTA DIRECTIVA DEL AERO POPULAR

Presidente, D. José Cubillo Fluiters; Vicepresidente 1.º, D. Ricardo Ruiz Ferry; Vicepresidente 2.º, D. Alberto Koch-Boettcher; Secretario 1.º, D. Francisco Arranz Monasterio; Secretario 2.º, D. José Luis Servet y López-Altamirano; Tesorero 1.º, D. Martín Elviro Verdeguez; Tesorero 2.º, D. Francisco Suardiaz Corús.

VOCALOS DE LA COMISION DE AERONAUTICA

Don Enrique Corbella Albiñana, D. Carlos Elorza, D. Eloy Fernández Navamuel, D. Miguel Guinea Elorza, D. Juan Nogué Musqueras, don Bernardino Gutiérrez Abejón.

VOCALOS DE LA COMISION DE REGIMEN INTERIOR

Don León Dupey Lemasón, D. Juan Ramírez Guijarro, D. Emilio Copano Nieves, D. Juan Juanas Carvajosa, D. Rafael García García, don José Agudo García, D. Mariano Colomer Gómez, D. Faustino Fernández García.

A LOS SOCIOS

La nueva Junta directiva, después de tomada posesión, se dirige a los señores socios para darles un afectuoso saludo y hacerles presente que en lo sucesivo pueden disponer de nosotros para cuantos asuntos relacionados con nuestra Sociedad necesiten consultar, reclamar o dar ideas nuevas, que estaremos siempre dispuestos a servirles, ya que las personas nombradas en las Secciones que componen la Junta directiva vienen con el mayor deseo de cumplir con el deber que a cada uno se le ha impuesto, pero convencidos de que coadyuvaréis a esta obra en beneficio de todos, y por lo tanto de la Sociedad.

Todos los señores socios que deseen consultar, reclamar o dar alguna idea nueva, pueden dirigirse por escrito al Sr. Presidente de la Sección de régimen interior, a nuestro domicilio social, San Agustín, número 5.

La Junta general del Aero Popular

El Aero Popular celebró el domingo día 30 del próximo pasado su acostumbrada Junta general, seguida de un banquete y baile al que asistieron las autoridades de Aeronáutica.

El baile estuvo muy concurridísimo, viéndose en él muchas caras bonitas, sorteándose entre los concurrentes un bonito planeador, saliendo premiado el número 97, que lo poseía nuestro buen amigo y consocio D. Mariano Colomer; dicho número está en la Sociedad para si algún socio desea comprobarlo.

Vuelos para el domingo día 21 de mayo de 1933.

Socios números 86, 87, 88, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 97, 98, 100, 101, 102, 104, 105, 106, 108, 109, 111, 112, 114, 115, 116, 118, 119, 121, 122, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 134, 135, 136, 137 y 140.

Vuelos para el domingo día 28 de mayo de 1933.

Socios números 141, 142, 143, 144, 146, 147, 150, 151, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 162, 164, 167, 169, 170, 171, 172, 177, 181, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 194, 197, 198, 201, 202, 207, 208, 209, 210 y 211.

Vuelos para el domingo día 4 de junio de 1933.

Socios números 213, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 224, 225, 227, 228, 229, 233, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 245, 246, 247, 250, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 259, 260, 261, 262, 263, 265, 267, 268, 270.

Biblioteca Circulante GALAN

Lectura a domicilio, 18.500 títulos en varios idiomas. Madrid y provincias. Suscripciones a periódicos y revistas nacionales y extranjeras

Librería Galán, Fernando VI, 21.-Tel. 34334
MADRID

LINEAS AEREAS POSTALES ESPAÑOLAS

===== L. A. P. E. =====

TRANSPORTE DE VIAJEROS, CORRESPONDENCIA GENERAL Y MERCANCIAS EN AVIONES TRIMOTORES DE 6 TONELADAS

SERVICIO DIARIO EXCEPTO LOS DOMINGOS

MADRID-BARCELONA-MADRID

Precio: 150 ptas. — Mercancías: 1,50 ptas. kg.

MADRID-SEVILLA-MADRID

Precio: 125 ptas. — Mercancías: 1,— pta. kg.

BILLETES DE IDA Y VUELTA CON DESCUENTO DEL 10 POR 100

DESPACHO CENTRAL EN MADRID:

Antonio Maura, 2.-Teléfonos 18230 y 18238

DELEGACION EN BARCELONA:

Diputación, 260.-Teléfono 20780

DELEGACION EN SEVILLA:

Avenida de la República, 1.-Teléfono 21760

INFORMES EN TODAS LAS AGENCIAS Y HOTELES

RADIADORES COROMINAS



MADRID
MONTELEON 28

BARCELONA
GRAN VIA DIAGONAL 458