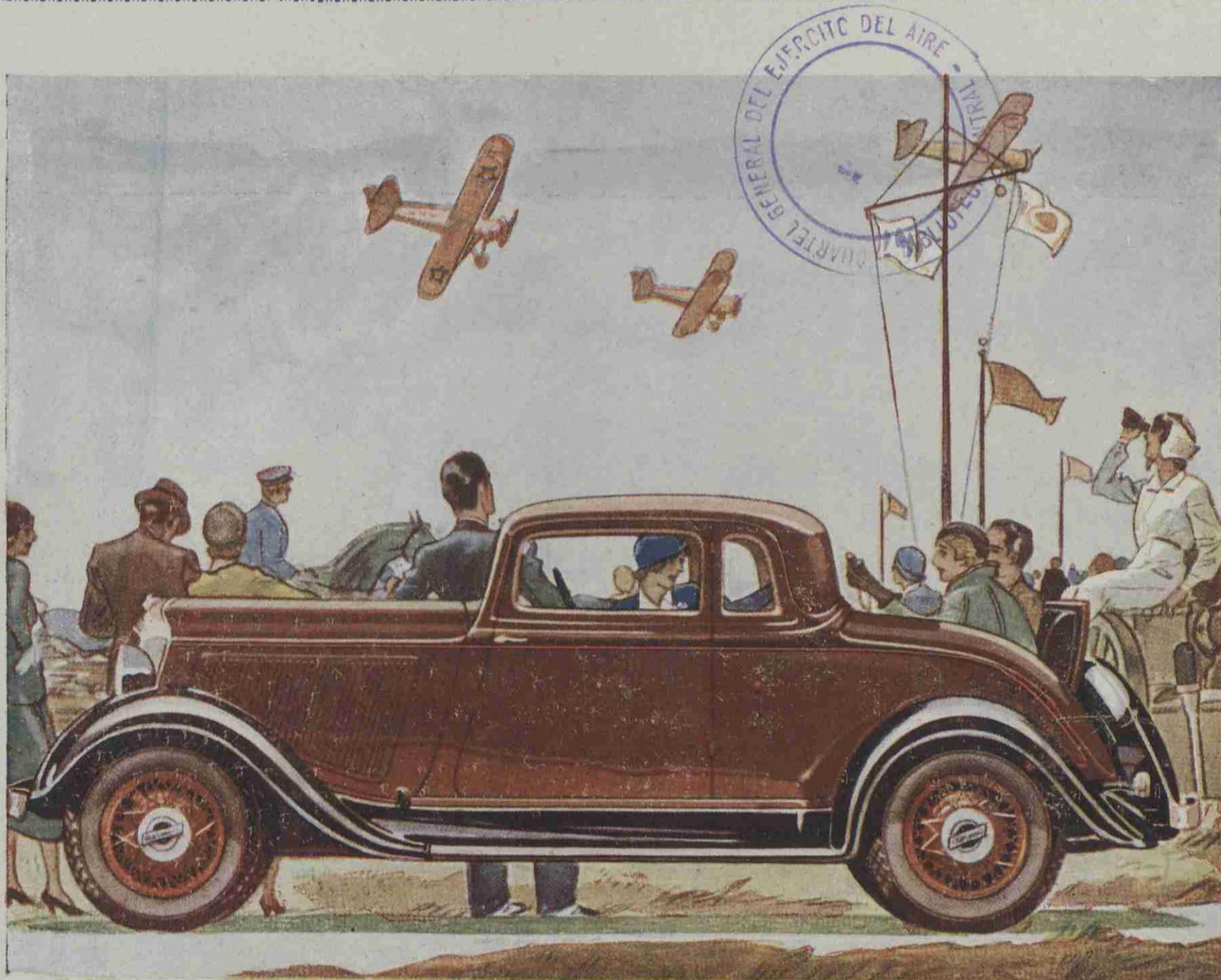


MOTOAVION

Revista práctica de automovilismo y aviación.



CHRYSLER PLYMOUTH UN SEIS

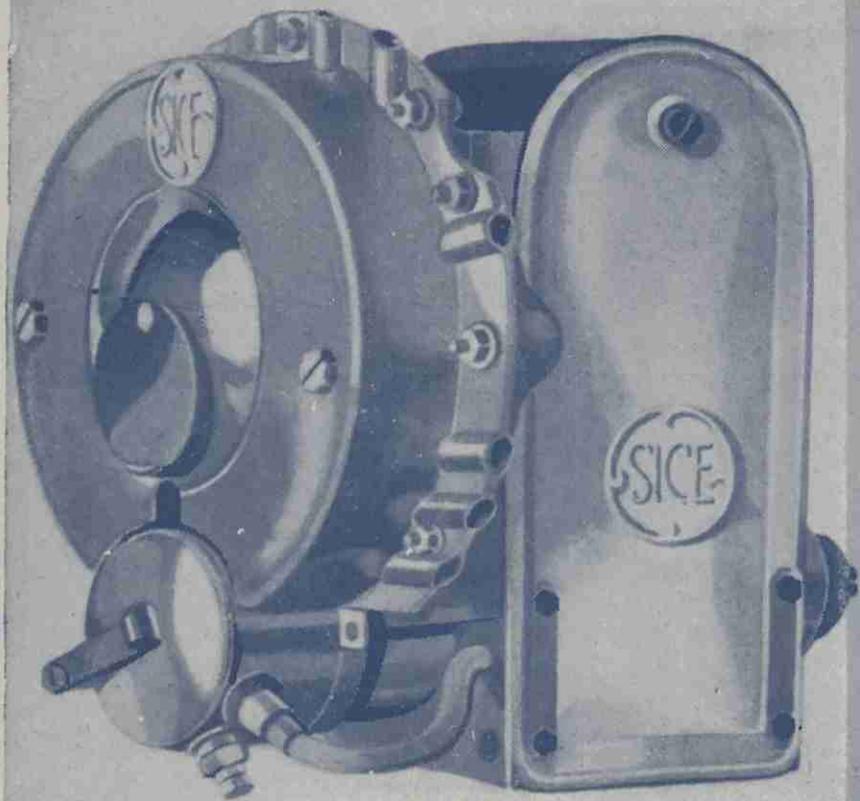
AGENCIAS DE VENTA:

Pi y Morgall, 14
Génova, 11

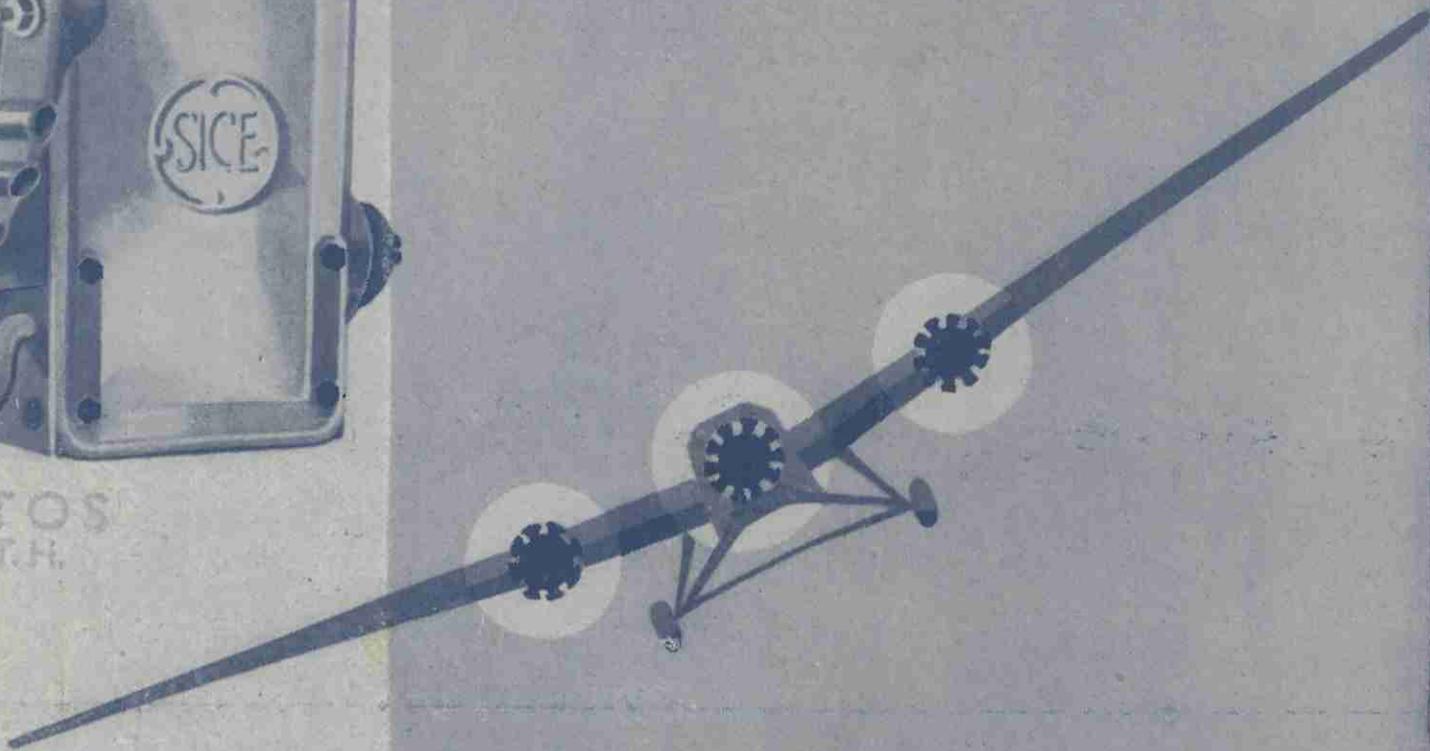
CONCESIONARIOS _____
S.E.I.D.A., S. A. ESPRONCEDA, 38 y 40

TALLERES, OFICINAS
Y RECAMBIOS:

Espronceda, 38 y 40



MAGNETOS
Licencia B.T.H.



TERMINALES DE SEGURIDAD



BUJIAS



FABRICACIÓN NACIONAL



Barquillo. 1
APARTADO 990.- MADRID

EQUIPOS ELÉCTRICOS PARA AVIACIÓN
JUNTAS HERMÉTICAS, ETC, ETC.

FÁBRICA
CARRETERA DE CHAMARTIN Nº 11.



Organo 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

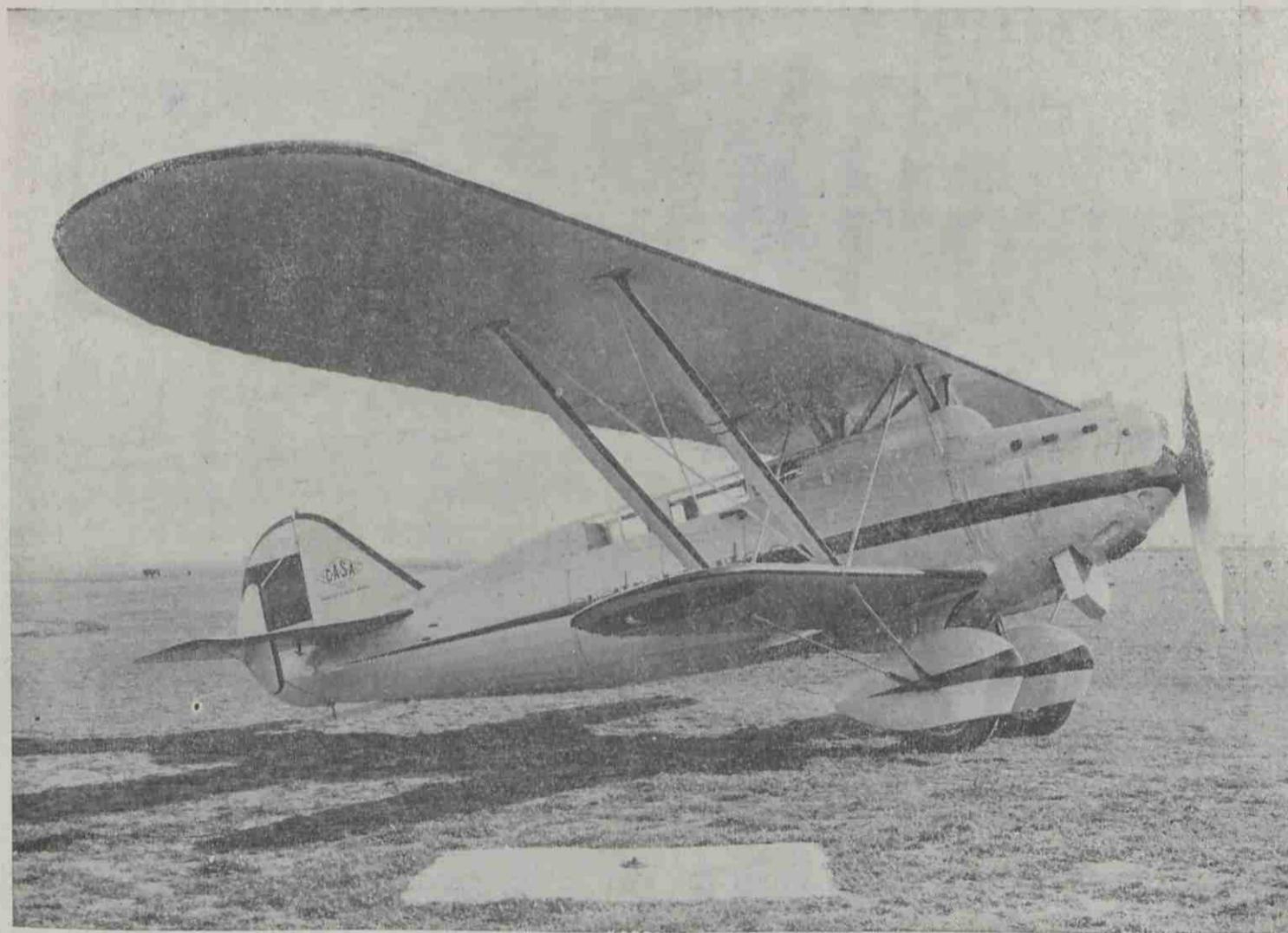
MADRID, 10 DE JULIO DE 1933.

NÚM. 126.

El vuelo del «Cuatro Vientos»

Después de un vuelo brillante desde Sevilla a Cuba, y previo un obligado descanso en la bella república, donde fueron entusiastamente agasajados, emprendieron la etapa Cuba-Méjico

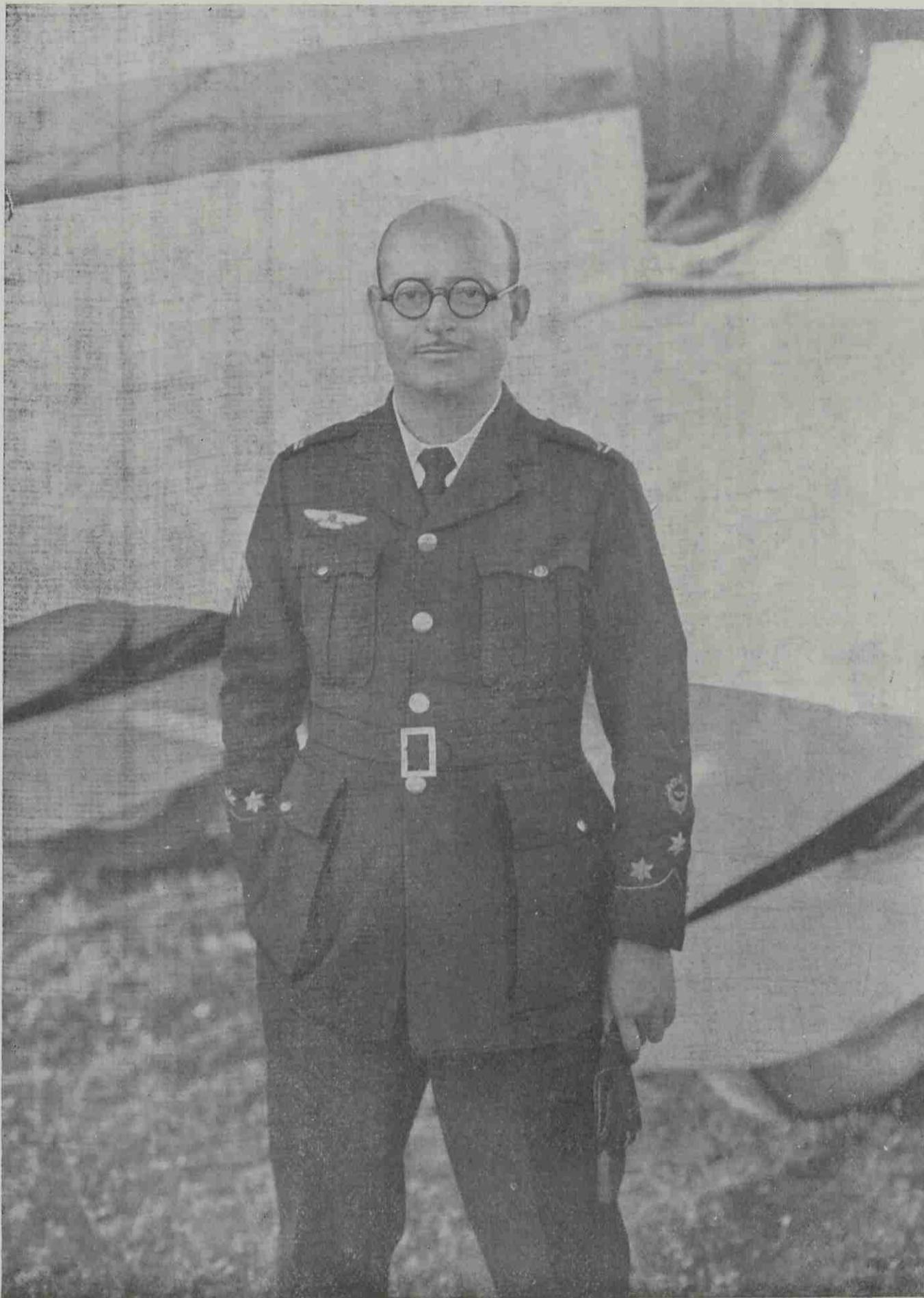
en medio de los auspicios más favorables y teniendo pendientes de ellos la atención de todos los pueblos, que en esta proeza veían una nueva gesta de la raza común.



El avión «Cuatro Vientos» a bordo del cual se efectuó el vuelo España Cuba y que ha desaparecido en la etapa Cuba-Méjico, sin que hasta la fecha se tenga ninguna noticia de su paradero

No llegaron; el telégrafo nos ha traído y llevado a su antojo con cien noticias, apenas comunicadas desmentidas. Los pueblos hermanos de Centroamérica han puesto a contribución, en

mores, muchos, pero sin una confirmación. Se ve en todos ellos el buen deseo de cuanto deseáramos que todo quedase reducido a una alarma. No queremos ni podemos resignarnos a que



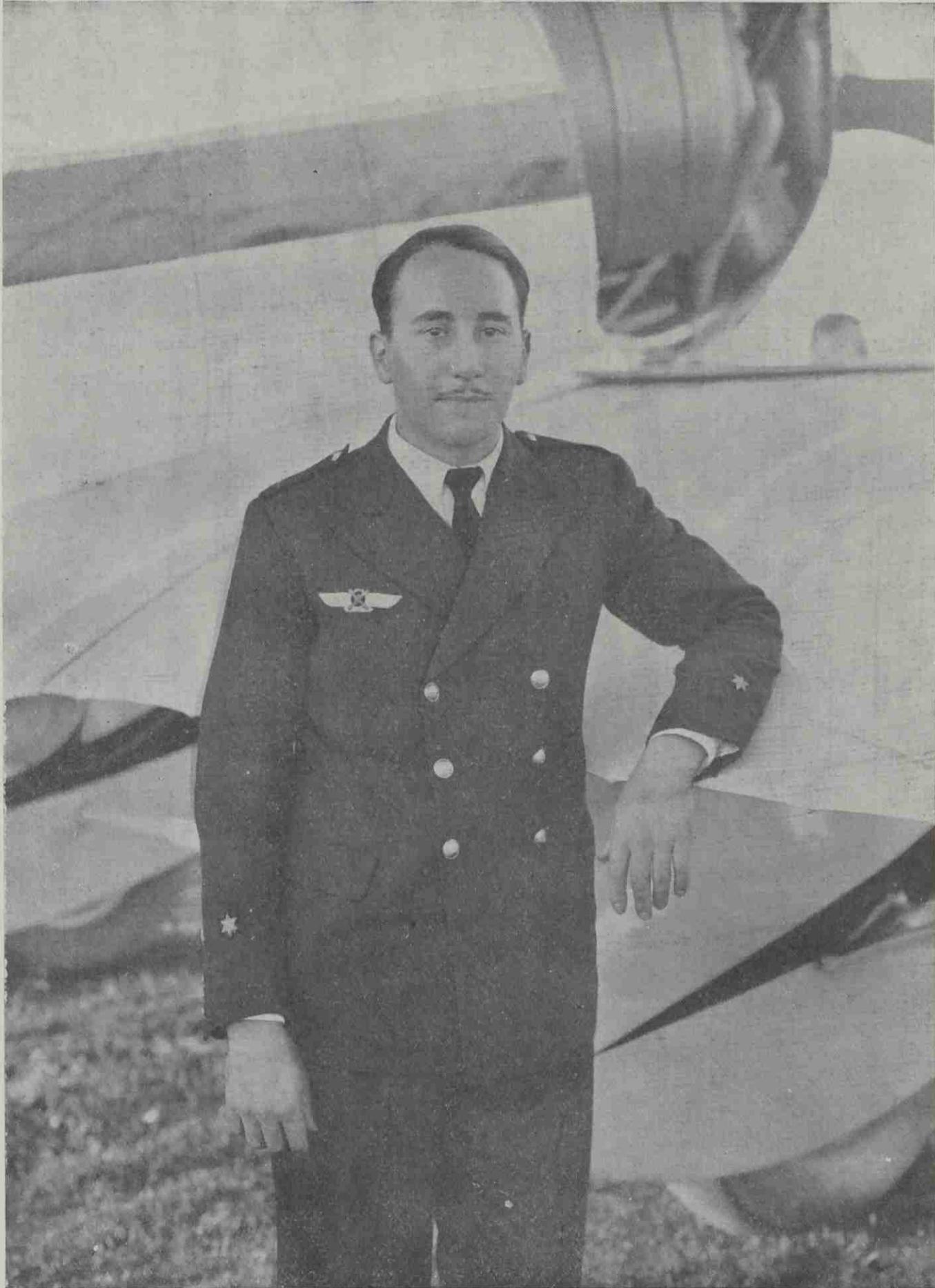
El Capitán D. Mariano Barberán, Jefe de navegación del «Cuatro Vientos»

una noble pugna por el éxito, sus máximos esfuerzos, que nunca agradeceremos bastante. Y, a pesar de ello, en el momento en que cerramos esta edición ninguna noticia se conoce aún. Ru-

se hayan perdido definitivamente esas vidas jóvenes que encarnan dos caballeros del ideal, deseosos de pasear por el mundo entero, llevado por las alas de su avión, el prestigio de España.

Pero dado ya el tiempo transcurrido, apuntamos que sólo pueden haber ocurrido tres cosas. Que, envueltos por la niebla, hayan chocado contra algún pico, destrozándose con el avión;

sean hallados con vida, que, caídos en el mar, hayan sido recogidos por algún velero, que con su lento andar y carencia de medios para comunicar la feliz nueva, los conduce a no se sabe



El Teniente D. Joaquín Collar, piloto del «Cuatro Vientos»

que hayan caído en el mar antes de alcanzar la costa mejicana, y, finalmente, y a esta última suposición nos atenemos, por ser la única que puede hacernos conservar la esperanza de que

qué puerto, donde la Aviación española podrá recobrar a sus dos adalides después de esta pesadilla que ha hecho vibrar de emoción al mundo entero.

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

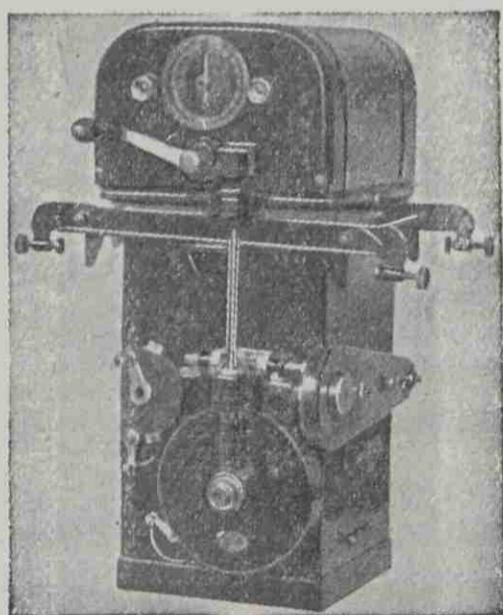
Sociedad General de Aplicaciones Industriales

MADRID

BILBAO. BARCELONA. PARIS.

Automovilismo : Aviación : Mecánica general

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

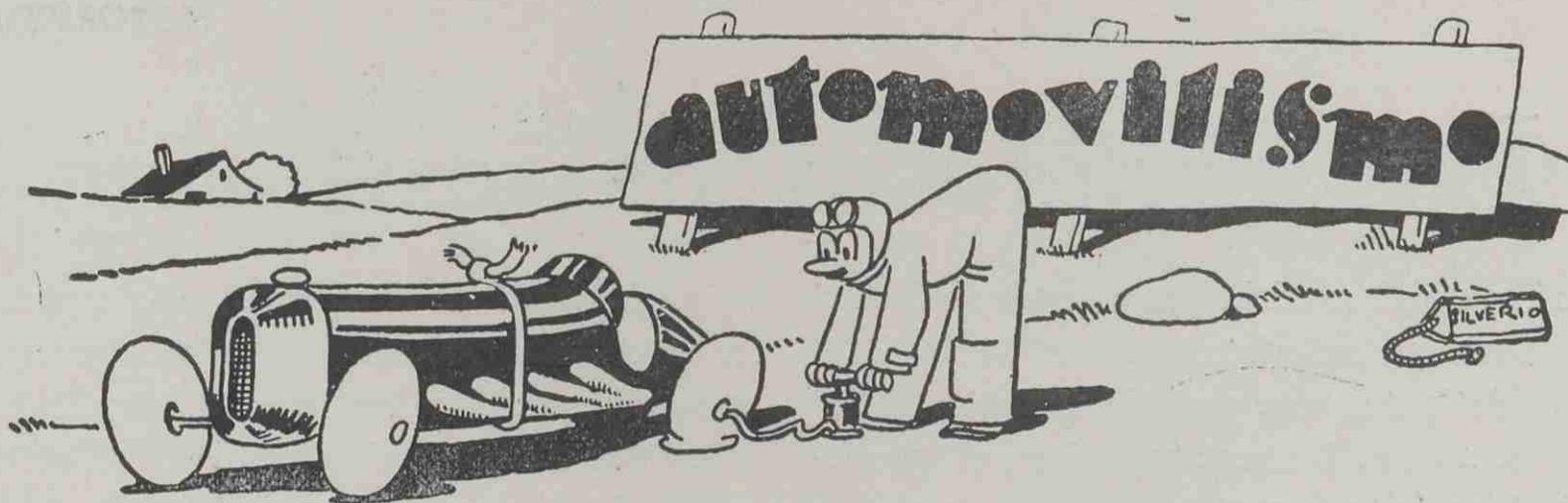


M. QUINTAS

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.



LAS SEIS HORAS DEL MOTO CLUB DE ESPAÑA

Sobre el circuito de Guadalajara se habrá corrido el día 9 del actual esta importante carrera, para la cual, en el momento que cerramos esta edición, hay inscritos los siguientes señores:

Don Javier de Ortueta, D. Valeriano López Banús, D. Alfonso Coppel, X X 1, X X 2, don A. Black, D. Emilio Tintoré, X X 3, D. Angel Vicente Arche, Sr. Puente, don J. A. M., don Ignacio Faura, Sr. Tonny, D. Jorge Teixeira, D. José de Oñate, D. Juan Gili, D. Alfredo Flores, D. Alejandro Arteche, D. Manuel Ruiz, don Salustiano Valle, D. Francisco Lozano, D. Gregorio de la Osa, D. Valentín Gonzalo, D. Joaquín Santiago, D. Antonio García, X X 4, don Luis Gómez, D. Fernando Aranda, Sr. Alegre y señorita Asunción Irache, primera señorita que participa en Madrid en carreras de velocidad.

Los premios en metálico son 1.250, 700 y 300 pesetas para los tres primeros de las categorías de 250, 350, 500 c. c. y fuerza libre, más 250 pesetas al que efectúe la vuelta más rápida en cada una de dichas tres categorías.

Se otorgarán, aparte de los trofeos que ya se han mencionado, la copa del ministro de Obras Públicas, Singer, Poweroil, Ulloa y trofeos, primas, etc. de industriales y particulares.

Como al efectuarse la carrera estará en prensa este número, en el próximo daremos noticia a nuestros lectores del resultado de la misma.

I COPA DE BARCELONA

En el recinto de la Exposición se corrió la I Copa de Barcelona de automovilismo. Presidieron las autoridades, y participaron en

la carrera los ases internacionales Nuvolari (italiano), Lehoux (francés), Vimille (francés), Zanelli (chileno) y Fomeiro (portugués), y otros corredores, incluso varios españoles. Dejó de comparecer el checoslovaco, conde de Czai-kowsky.

La prueba terminó por este orden:

1, Zanelli (chileno), 1 h., 34 m., 43 s.; 2, Sormeiro (portugués); 3, Lehoux (francés); 4, Joaquín Palacios (español); 5, Dourel (francés); 6, Nuvolari (francés).

EL GRAN PREMIO DE LA MARNE

El Gran Premio de la Marne ha sido ganado por el corredor francés Felipe Etancelin.

UNA PISTA DE CRISTAL

Ha comenzado a construirse una pista de cristal, en la que se celebrarán carreras de automóviles y motocicletas.

Los ingenieros aseguran que los automóviles no tendrán ninguna dificultad en desarrollar una velocidad de 125 millas por hora en una superficie como la descrita, pues la lisura del cristal y su solidez ayudan mucho, sobre todo al tomar las curvas más cerradas.

Probablemente dentro de varias semanas se inaugurará la pista con una carrera sensacional.

Francisco Mora Rey

Toldos y cortinas.-Cordelería.-Lcñas.
Saquerío Yutes y Tramillas.

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

Los progresos del autogiro

En Hanworth se celebraron el 27 de abril unas exhibiciones de autogiros que han ratificado el avance de la máquina maravillosa debida al ingenio de nuestro ilustre compatriota, el ingeniero D. Juan de la Cierva, y el porvenir espléndido que le está reservado.

El autogiro ha mantenido una lucha tenaz con sus enemigos más encarnizados: el escepticismo y los prejuicios. En las pruebas celebradas últimamente se ha demostrado plenamente que el autogiro hace su entrada triunfal en el campo de la práctica, y los más escépticos se rindieron ante las pruebas concluyentes realizadas por esta máquina de principios tan diferentes a los del aeroplano.

En Hanworth vimos unos cuantos tipos de autogiro que representaban distintos períodos de la evolución del autogiro. El tipo C. 19 modificado para realizar experiencias, que es el más conocido de todos, iba provisto de motor Genet; el C. 24, construido por De Havilland; un autogiro Comper Swift, con fuselaje Comper y motor Pobjoy de 75 CV; un C. 30, último tipo de autogiro, que presenta grandes diferencias con los otros. No lleva alas ni timones, es lo que pudiéramos llamar autogiro integral. El C. 30 es la cima de una serie de experiencias hasta llegar al autogiro sin alas y de mando directo. La principal característica es la sencillez de conducción, análoga a la del automóvil, aunque, en verdad, todavía más sencilla. Como decimos, el C. 30 no tiene alas; la cola lleva un plano vertical fijo o de deriva que favorece su estabilidad longitudinal; otro plano horizontal fijo también con sus bordes laterales doblados hacia arriba sirve para la estabilidad en altura y aumenta la eficacia del plano de deriva, y, por último, lateralmente un pequeño plano móvil de reglaje. El eje del rotor lleva una articulación universal que permite inclinar el rotor en cualquier dirección, siendo mandados estos movimientos por medio de una palanca que empuña el piloto. Echando la palanca hacia delante, el rotor se inclina en ese mismo sentido y el au-

togiro desciende; si le echamos hacia atrás ocurre inversamente. Cuando la palanca se inclina hacia un costado, el izquierdo, el rotor se inclina en este sentido y el autogiro se inclina también y vira hacia ese costado. El mando de pies, que en el avión es el causante de una inmovilidad que fatiga y entumece las piernas del piloto, no existe en el autogiro. Parece que existe el propósito de sustituir la palanca por un volante y colocar un acelerador de pie para el motor, con lo cual la similitud con el automóvil será más completa. El único reparo que pudiera hacerse al mando directo es no permitir virajes sin inclinación lateral, pero esta objeción tiene poco valor, porque hasta en el caso de los virajes cerrados a baja altura, para entrar en un campo pequeño, como el rotor está muy alto no hay peligro de que toque con el suelo.

El tren de aterrizaje queda muy adelantado, hasta el extremo de que las ruedas quedan debajo del motor sin duda para disminuir el peligro de capotar. Por esta causa sobre la rueda del patín de cola carga gran parte del peso del avión y esto determina una nueva técnica para el despegue y el aterrizaje. Cuando el rotor, lanzado por el motor, alcanza su velocidad de sustentación, se sueltan los frenos y el autogiro empieza a rodar, las ruedas del tren despegan en seguida y el autogiro continúa rodando sobre la rueda del patín solamente, y por fin despega por completo. En el aterrizaje, sobre todo si es a pequeña velocidad, se repite el mismo proceso en orden inverso. Esto exige muy buenos amortiguadores y de largo recorrido. Para la dirección en el suelo se utiliza la rueda de cola.

El rotor de aspas plegables y la desaparición

López Lafuente y Calvo, C. L.

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

Duque de Rivas, 3.—Madrid.—Teléf. 70. 90

del ala reduce el ancho del avión a la del plano de cola, para aparcarlo en el hangar.

El autogiro Comper Swift es el más rápido de todos. El rotor va montado en una torreta fuselada. Lleva ala fija. La cola lleva varios planos verticales. Pero su aspecto es el de un avión Comper Swift, con un rotor de gran velocidad en lugar del ala.

El autogiro, pilotado por el Sr. La Cierva, da una sensación de seguridad y sencillez inigualables por ningún aeroplano.

El Sr. La Cierva hace toda clase de demostraciones: Aterrizajes iguales a los de un avión corriente; planeos tendidos, y descensos verticales tomando tierra sin rodar nada absolutamente. Se colocaron postes a 50 metros de distancia y se tendió entre ellos cintas a una altura de unos 1,80 metros; estando el avión parado junto a una de estas barreras, despegó y pasó por encima de la otra a más de dos metros de altura sobre ella. Es decir, que en una distancia de 50 metros despegó y tomó más de tres metros de altura. Siguió a ésta otra demostración palpable dirigida a los legos en esta materia, que consistió en lo siguiente: Con un pasajero, que dejó caer un paquete sujeto por una cuerda, hizo una parada a tan pequeña velocidad, que un hom-

bre desde el suelo pudo desatar el paquete corriendo a la misma velocidad que el autogiro, y después en otra parada volvió a atarlo a la cuerda y fué recogido a bordo por el pasajero. Pasando sobre una de las cintas simulando el aterrizaje en un pequeño patio, el Sr. La Cierva aterrizó pasando por encima de la cinta y deteniéndose a tres metros de ella. Otra prueba muy interesante fué el descenso con motor parado haciendo una serie de planeos, unos extremadamente picados y otros muy tendidos; con los primeros se desciende casi vertical, y con los segundos se avanza horizontalmente; esto facilita mucho la toma de tierra en un punto determinado.

En resumen: Los ensayos efectuados han dejado demostrado hasta la saciedad las extraordinarias cualidades del autogiro y el progreso notable del último modelo, el C. 30.

Hijos de Menéndizábal

Almacenes al por mayor de hierros
y ferretería

Almendro, 8.—Madrid.—Teléfono 72429.

Apartado de Correos 393.

Relación de Proveedores de Aero- náutica 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, 642. 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. Dri-les. 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.

«AERO POPULAR» DE MADRID

El domingo día 16 del corriente mes será el último día que se efectúen vuelos, quedando interrumpidos éstos, en los meses de verano, para la reparación de los aparatos, como se ha venido haciendo siempre por este tiempo.

Al reanudarse éstos de nuevo, con la antelación debida lo pondremos en conocimiento de los señores socios.

En el transcurso de este pequeño intervalo de tiempo, la Sociedad ha pensado organizar algunas verbenas, efectuándose la primera quizá en los primeros días del mes de agosto, y puede que se celebre en un sitio estupendo de Madrid, por lo céntrico, espacioso, fresco, adornado y apropiado para esta clase de fiestas tan divertidas; no decimos dónde, porque se está gestionando; no obstante, hacemos un llamamiento a todos los señores socios por si alguno pudiese hacer algún ofrecimiento para tal fin, lo que le agradeceremos sinceramente.

* * *

Al fin hemos logrado un nuevo local para instalar nuestro domicilio social, y decimos al fin porque hace bastante tiempo se venía detrás de

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
M A D R I D

este asunto, y hoy ya podemos contar con él, pues aunque no llena por completo todas las necesidades que la Sociedad necesita cubrir, no por eso deja de sernos de suma utilidad; ¡poco a poco iremos más lejos!

El nuevo domicilio social está instalado en la Plaza de la Cruz Verde, núm. 3, Teléfono 14401, y el horario de trabajo en las Oficinas será de cinco a nueve. Consultas, de siete a ocho de la noche.

Oportunamente daremos aviso del día que

se celebre la inauguración del nuevo domicilio, ya que pensamos celebrar un baile familiar.

LA SECCIÓN DE R. I.

VUELOS PARA EL DOMINGO DÍA 16 DE JULIO

Socios números 172, 177, 181, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 194, 197, 198, 201, 202, 207, 208, 209, 210, 211, 213, 215, 216, 217, 218, 220, 224, 225, 227, 228, 229, 239, 241, 242, 245, 246, 247, 249, 250, 252.

Colaboración espontánea

VERBENA

Día de verbena, día de alegría, día de diversión, día lleno de ilusiones juveniles. Espacioso parque escogido para esta velada tan simpática, tan llena de luz, tan llena de flores, tan llena de simpáticas mujeres, que componen un todo alegre y feliz.

Aquí el baile del simpático organillo, el puesto de churros, la tómbola, las orquestas con sus modernos bailes; allá puestos de churros, bandas de música, rifas, etc., todo esto constituye lo más atrayente de estas fiestas; pero ante todo preguntamos: ¿A son de qué viene esta verbena y quién la da?

¡Ah! La Sociedad Aero Popular. Esa Sociedad tan simpatiquísima por todos conceptos y en la que predomina sólo la gran idea, la sublime idea de propagar, de difundir por España entera la afición a las cosas del aire, a volar todo el mundo mediante una cantidad módica.

Apoyemos todos esta idea concurriendo a sus fiestas, a sus divulgaciones aeronáuticas, haciéndose socios los que no lo sean para que se vea en España desarrollada una obra grande al alcance de todas las fortunas.

Esta Sociedad, dentro de pocos días, celebra su primer verbena, que oportunamente dará a conocer con toda clase de detalles.

¡Preparémonos a divertirnos!

HELIO

«AERO POPULAR» DE BARCELONA

Los domingos 25 de junio y 2 de julio han visitado el aeródromo del Prat de Llobregat grupos de socios de esta nueva entidad, los que examinaron los distintos tipos de aviones militares de la tercera Escuadra, que manda el comandante D. Felipe Díaz Sandino. En dichos días han recibido el bautismo de aire los siguientes socios de "Aero Popular de Barcelona":

Señoritas Montserrat Creus Ventura, Magda Rebordosa Albalat, Mercedes Ribalta Anadón, Juana Vives Rodón, María Dolores Vives Rodón, Montserrat Juncosa Carré.

Señores D. José Filella Rovira, D. Julio Mateu Aparici, D. Ramón Gascón, D. Juan Guasch, D. Enrique Torino, D. Antonio Giménez Sánchez, D. Rodolfo Macife Basiget, D. Miguel Vallne Iglesias, D. Santiago Hernández Alcover, D. Pablo Blanco Sabado, D. Emilio Jarque Fornos, D. Esteban Elías Viscarro, D. Cristino Hidalgo Aguilar, D. Pedro Bosch Plá, D. Bartolomé Marqués, D. Julio Martín, D. José Estarán, D. Juan Iñiguez, D. Antonio Esteve, D. Ricardo Singla, D. Tomás González, D. Antonio González y D. Francisco Pérez.

Los pilotos D. Alfredo Arija Valenzuela, don Rufino Núñez Machado y D. Manuel Gutiérrez Lanzas fueron los que les hicieron gustar el, para aquéllos, nuevo deporte.

* * *

El domingo 25 de junio, a las nueve de la mañana, un grupo de socios de Aero Popular de Barcelona efectuó una visita al Aeródromo del Prat. Visitaron los hangares, examinando los distintos tipos de aviones militares. A continuación el piloto aviador teniente D. Alfredo Arija Valenzuela voló en un aparato De Havilland 9, con motor Hispano-Suiza de 300 CV, a los siguientes socios de Aero Populah:

Pedro Bosch, Bartolomé Marqués, Julio Martí, José Estarán, Juan Iñiguez, Antonio Esteve, Ricardo Singla, Tomás y Antonio González y Francisco Pérez.

Aero Popular de Barcelona tiene ya en marcha las gestiones para comprar avionetas con motor

para las clases de pilotaje que ha de establecer, y para montar el taller de construcción de planeadores y veleros de vuelos sin motor.

Las oficinas están establecidas en Rambla de Cataluña, 58, 1.º, y las horas son de cinco a nueve de la tarde. Diariamente se registran gran número de adhesiones. La cuota mensual es de dos pesetas, y los socios que ahora se inscriben tienen el carácter de fundadores, con derecho a dos votos, y no pagan cuota de entrada.

Se está procediendo a la confección de los carnets y distintivos. También se han inscrito varias señoritas para las clases de Vuelos sin Motor.

Reglamento del Aero Popular de Barcelona

Artículo 1.º Con el objeto de facilitar al mayor número de personas el medio de practicar la Aviación, se constituye en Barcelona, bajo la denominación de AERO POPULAR DE BARCELONA, una Sociedad Cultural y Deportiva, que mediante una pequeña cuota de sus afiliados se dedicará principalmente a la propaganda y desarrollo de la Aviación con exclusión de toda idea de carácter político o religioso.

Art. 2.º Podrán pertenecer a ella todas las personas de ambos sexos que hayan cumplido dieciséis años y lo soliciten, comprometiéndose a cumplir el Reglamento de la Sociedad.

Art. 3.º Se constituirán las siguientes secciones:

- a) Aviación con motor.
- b) Vuelos sin motor.
- c) Propaganda.
- d) Local social y biblioteca.

Art. 4.º La Junta directiva se compondrá de un presidente; un vicepresidente; un tesorero; un contador; un secretario; un vicesecretario-bibliotecario, y cuatro vocales, que serán los presidentes de las cuatro secciones antes citadas.

Art. 5.º Estos cargos se renovarán por mitad cada año en el mes de enero.

DE LAS SECCIONES

Art. 6.º Todos los socios que ejerzan cargos en la Junta directiva podrán ser reelegidos.

Art. 7.º Las vacantes que ocurran se cubrirán en la primera Junta general que se celebre.

Art. 8.º Cada sección tendrá su Junta directiva y su reglamento especial.

Art. 9.º La cuota mensual será de dos pesetas.

Art. 10. Es obligatoria la adquisición del carnet social, cuyo precio es de una peseta.

Art. 11. El distintivo social consistirá en un pequeño avión en metal dorado. Las secciones no podrán tener distintivos especiales.

Art. 12. Para ingresar durante los seis primeros meses de vida de esta Sociedad, será precisa la admisión por el Comité organizador de la misma.

Art. 13. Pasados dichos seis meses, las admisiones serán acordadas por el Comité que al efecto se designe en Junta general, pudiendo ésta revocar los acuerdos del Comité de admisión.

Art. 14. Los socios serán: Fundadores, los que ingresen en el plazo de seis meses a partir de la fecha en que se apruebe este reglamento por la autoridad, y de número, los que ingresen posteriormente.

Podrán ser nombrados por la Junta general socios honorarios aquellas personalidades que por razón de su cargo, representación u otras circunstancias sean consideradas merecedoras de ello.

Igualmente podrá la Junta general nombrar socios protectores a aquellas personas que realicen actos en beneficio de la Sociedad.

Art. 15. Los socios menores de veinte años tendrán voz, pero no voto, excepto los poseedores del título de piloto aviador, que tendrán voz y voto.

Art. 16. En las Juntas generales tendrán cinco votos los pilotos aviadores, tres los pilotos de vuelos sin motor, dos votos los socios fundadores y un solo voto los socios de número.

Art. 16 bis. No podrá disolverse esta Sociedad mientras cuente con cincuenta socios como mínimo. En caso de disolución, se distribuirán los fondos existentes, por partes iguales, entre los socios.

Art. 17. La primera sección, "Aviación con motor", tendrá a su cargo todos los aviones con motor de la Sociedad, bien sean en propiedad o en usufructo, y atenderá a la formación de pilotos, bautismos de aire, participación en concursos, viajes y festivales de aviación con motor.

Art. 18. La mitad más uno de los directivos de esta sección habrán de ser precisamente pilotos aviadores.

Art. 19. La segunda sección, "Vuelos sin motor", tendrá a su cargo todos los planeadores y veleros de la Sociedad, se ocupará de la construcción de éstos, de la práctica de los vuelos sin motor hasta la obtención por los alumnos de los títulos A, B y C, y de la participación en concursos, viajes y festivales de aviación sin motor.

Art. 20. La mitad más uno de los directivos de esta sección habrán de ser precisamente pilotos de vuelos sin motor, si los hubiere.

Art. 21. La tercera sección, "Propaganda", se ocupará de ésta por medio de prensa, conferencias, películas, publicaciones y otros actos, no limitando su acción en pro del desarrollo de la aeronáutica a esta capital, sino, por el contrario, extendiéndola a cuantos puntos considere conveniente, bien aisladamente o en colaboración con las otras secciones de la Sociedad y aun con otras personas o entidades.

Art. 22. La cuarta sección, "Local social y biblioteca", tendrá a su cargo el mobiliario y local de la Sociedad, organizando sus diferentes servicios de escritorio, bar, recreos, baños, duchas, solarium, gimnasio, baños de mar, peluquería, biblioteca circulante y escuela militar preparatoria, y cuidará especialmente de la biblioteca hasta conseguir que ésta disponga de cuantos periódicos y revistas se publiquen en todo el mundo dedicados exclusivamente a Aeronáutica y de los libros y anuarios más útiles para el completo conocimiento de ésta.

Será esta sección la que se ocupará de atender y organizar actos en honor de las personalidades de relieve aeronáutico que pasen por Barcelona.

Deberá organizar cursos teóricos de Aeronáutica e idiomas y editar mapas, guías y folletos de divulgación técnica.

Art. 23. Las dos primeras secciones se dedicarán también a experiencias y ensayos de sus respectivas especialidades, estimulando a los inventores de modelos, aparatos e instrumentos útiles para el progreso aeronáutico, estableciendo campeonatos sociales, y concediendo premios anuales a los poseedores de los respectivos "records".

Art. 24. La tercera sección concederá también anualmente un premio a la persona que haya realizado la obra más eficaz por la propaganda de la aviación en Cataluña.

Art. 25. La cuarta sección establecerá otro premio anual para quien en el orden científico se haya distinguido más dentro de la Sociedad en el progreso aeronáutico.

DE LA JUNTA DIRECTIVA

Art. 26. Hasta la celebración de la primera Junta general, que se verificará a los seis meses de aprobado este Reglamento por la autoridad, con objeto de que exista una masa de socios fundadores, que puedan efectuar la elección de la Junta que haya de regir la Sociedad y las de las distintas secciones y aprobar los reglamentos de éstas, la Sociedad estará dirigida por el Comité organizador, compuesto por las siguientes personas:

Presidente: D. Juan Valdés Martel, Piloto Aviador.

Vicepresidente: D. Francisco Coll Ibáñez.

Tesorero: D. José Catalá de Bezzi.

Contador: D. Manuel Gutiérrez Lanzas, Piloto Aviador.

Secretario: D. Federico Armangué Feliú.

Vicesecretario-Bibliotecario: D. Juan Roldán Maldonado, Piloto Aviador.

Vocal primero y Presidente de la primera sección: D. Francisco Alcalá Madrid, P. A.

Vocal segundo y Presidente de la segunda sección: D. Rufino Núñez Machado, P. A.

Vocal tercero y Presidente de la tercera sección: D. Alberto Bayo, Piloto Aviador.

Vocal cuarto y Presidente de la cuarta sección: D. Mariano Ferrer Bravo.

Art. 27. La Junta directiva es la encargada de cumplir y hacer cumplir este Reglamento y los acuerdos que se tomen en las Juntas generales, de fijar el orden del día de éstas y la fecha de su celebración.

Art. 28. La Junta directiva celebrará reunión ordinaria dos veces al mes para resolver los asuntos pendientes. Extraordinariamente podrá reunirse cuantas veces lo considere oportuno.

Art. 29. El presidente autorizará con su firma los documentos de cobro y pago y todos los de interés general. Presidirá y dirigirá las discusiones de las Juntas directiva y general.

Art. 30. En ausencia del presidente tendrá las mismas atribuciones e idénticos deberes el vicepresidente.

Art. 31. El tesorero tendrá a su cargo los fondos sociales, de los que será único responsable, excepto en los casos de fuerza mayor, debidamente justificados a juicio de la junta general.

Llevará un libro de cargo y data en el que anotará los gastos y los ingresos que se efectúen.

No se hará cargo de ninguna cantidad que no vaya acompañada del oportuno cargareme extendido por el contador.

Tampoco podrá hacer ningún pago sin que preceda el consiguiente libramiento con el visto bueno del presidente, toma de razón del contador y recibí del interesado.

Art. 31. El contador llevará la contabilidad social en un libro igual al del tesorero, en el que anotará al detalle los ingresos y gastos. Extenderá todos los cargaremes y libramientos (sometiendo éstos a la firma del presidente) e intervendrá los documentos de cargo y data, sin cuyo requisito no tendrán valor los pagos hechos por el tesorero.

Todos los meses presentará las cuentas del anterior a la Directiva, la cual, de no merecerle ningún reparo, las aprobará.

Art. 33. El secretario redactará y firmará todas las comunicaciones que emanen de la Junta directiva, las actas de las sesiones y el registro general de socios, en el que consten: el número

de orden, nombres y apellidos, domicilio, fecha de ingreso, fecha y número del carnet profesional, cuotas que adeude, fecha de las bajas y observaciones.

Art. 34. El vicesecretario tendrá los mismos deberes y atribuciones en ausencia del secretario. Los vocales sustituirán interinamente en las vacantes que ocurran a los individuos de la Junta directiva hasta que se verifiquen las elecciones y auxiliarán en sus trabajos al secretario y al contador.

DE LA JUNTA GENERAL

Art. 35. La junta general ordinaria se celebrará los días 15 de enero, abril, julio y diciembre.

Se convocará en la prensa y tablón de anuncios del local social con diez días de anticipación. Para su reunión en primera convocatoria será necesario que concurran, como mínimo, la mitad más uno de los socios que se hallen al corriente de sus pagos. Si no concurriesen, se reunirá en segunda convocatoria media hora después de la señalada para la primera, cualquiera que sea el número de socios que asistan.

Art. 36. En la junta general ordinaria del 15 de enero se dará lectura a las cuentas del año anterior y se someterán éstas a la aprobación.

Art. 37. Se celebrará junta general extraordinaria siempre que sea convocada por la Junta directiva o lo solicite de ésta la tercera parte de los socios, o bien doscientos como mínimo si fuese superior a seiscientos el total de los de la Sociedad. En todos los casos será convocada con diez días de anticipación en la misma forma que la junta general ordinaria.

Art. 38. En la junta general extraordinaria no podrán tratarse más asuntos que los que figuren en la orden del día.

Art. 39. El presidente, o el vicepresidente en ausencia de aquél, abrirá la sesión con el secretario y dos vocales.

A falta de presidente y vicepresidente, el secretario invitará a los asociados a nombrar presidente interino.

Art. 40. El orden de discusión en las juntas generales ordinarias será el siguiente:

1.º Lectura y aprobación del acta anterior.

2.º Discusión y aprobación de las cuentas.

3.º Discusión de los asuntos en que la Junta directiva haya intervenido y proposiciones que presente.

4.º Preguntas y proposiciones de los asociados.

La Junta directiva puede incluir en el orden del día de las juntas generales ordinarias, además de lo indicado, lo que considere necesario.

Art. 41. Las proposiciones que los asociados presenten pueden ser verbales o escritas.

Art. 42. Sobre cada proposición hablarán en pro de ella tres asociados y otros tres en contra alternando, hecho lo cual el presidente preguntará si la proposición que se ha discutido es tomada en consideración. En caso afirmativo se procederá a la votación.

Art. 43. Solamente para cuestiones previas o de orden podrá ser interrumpido el orador.

Entiéndese por cuestión previa la que tienda a aclarar un punto necesario para encauzar la discusión. Cuestión de orden es la que advierte a la Junta directiva que el orador se aparta de la cuestión que se discute o que falta a lo preceptuado en este Reglamento para el orden de la discusión.

Art. 44. Los individuos de la Junta directiva podrán hacer uso preferente de la palabra siempre que fuese necesario para esclarecer la discusión de un asunto o en defensa de los actos de la Junta que componen.

Art. 45. El presidente no tolerará que ningún asociado hable sin haberle concedido el uso de la palabra, ni que lo efectúen dos o más a la vez.

Art. 46. El que faltare al orden debido o promoviere algún conflicto será delicadamente amonestado, y si no atendiese cual corresponde la advertencia, será expulsado del local, previa aprobación de la junta general.

Art. 47. La duración de las sesiones será de cuatro horas, como máximo. Pasadas éstas preguntará el presidente si se prorroga una hora más o se deja para otra sesión lo que falte por discutir; procediendo según el acuerdo que recaiga.

Art. 48. Todo acuerdo será válido, sea cualquiera el número de socios presentes.

Art. 49. Cuando el asunto que haya de votarse sea de gran trascendencia, la votación po-

drá ser nominal, si así lo acuerda la junta general.

Las votaciones que se refieran a la conducta de cualquier asociado, en ningún caso serán nominales.

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 50. Este Reglamento no podrá ser mo-

dificado hasta el año 1936 con objeto de que la experiencia acuse los defectos de que pueda adolecer.

Art. 51. El "Aero Popular de Barcelona" podrá establecer filiales en distintos puntos de Cataluña.

Barcelona, 4 de mayo de 1933.—El presidente, *Juan Valdés*.—El secretario, *Federico Armangué*.

MISCELANEA AERONAUTICA

EL "RAID" DE LA ESCUADRA AEREA ITALIANA

El día 1 del actual emprendió por fin su anunciado "raid" la Aviación italiana, saliendo de Orbetello y llegando a Amsterdam tras un hermoso vuelo, en el curso del cual hubo de sobrevolar los Alpes.

La escuadra, que, como hemos dicho ya en nuestras columnas, se compone de veinticuatro "hidros", va mandada por el general Italo Balbo, ministro italiano del Aire, y del éxito de la empresa es garantía, además de la sólida preparación del personal y del material, el justo criterio del comandante, que ha hecho las siguientes manifestaciones: "Si las condiciones atmosféricas fuesen malísimas, estoy decidido a ordenar el regreso a Italia. Esto lo haría sin ninguna vacilación, antes que hacer correr a nuestros aviadores riesgos inútiles."

El tipo de avión escogido es el que se empleó en el vuelo a América del Sur. Pero estos aparatos han sido muy mejorados en estos dos últimos años. El "S. 55 X Savoia Marchetti" es más seguro y más rápido que los aparatos precedentes. El motor es italiano y se llama As 750, de Isotta Fraschini, habiéndose ensayado durante quinientas horas sobre tierra y mar. En el avión "S. 55 X" se han efectuado trabajos para amortiguar las vibraciones que tenían antes. Alcanza este motor, con los 50 kilómetros de velocidad horaria que ha ganado, una de 280 kilómetros y una media de 220.

Las ocho etapas en que ha sido distribuido el "raid" son las siguientes:

Orbetello-Amsterdam, 1.400 kilómetros.

Amsterdam-Londonderry (Irlanda), 1.000 kilómetros.

Londonderry-Reykjavik (Islandia), 1.500 kilómetros.

Reykjavik-Cartwright (Labrador), 2.400 kilómetros.

Cartwright-Shediac, 1.200 kilómetros.

Shediac-Montreal, 800 kilómetros.

Montreal-Chicago, 1.400 kilómetros.

Chicago-Nueva York, 1.600 kilómetros.

En total, 11.300 kilómetros.

En el momento de cerrar nuestra edición han efectuado con éxito las tres primeras etapas, y en Reykjavik (Irlanda), esperan a que mejore el tiempo para emprender la cuarta, la más difícil, no sólo por su longitud, sino por las nieblas intensas que hay casi siempre en estas regiones.

LA VUELTA A ESPAÑA DE AVIONETAS DE TURISMO

Organizada por la Dirección general de Aeronáutica dió comienzo el día 3, en el aeropuerto de Barajas (Madrid), la vuelta a España de las avionetas de turismo.

Había inscritas catorce, de las cuales sólo tomaron la salida cuatro, y una de éstas, por avería, no terminó la primera etapa.

Las tripulaciones de las cuatro avionetas eran las siguientes:

Una pilotada por D. Fernando Flores Solís. Otra, por el Sr. Zúñiga, llevando como pasajero al Sr. Casas. Otra, por el Sr. Basterrechea y la señorita Herminia Casas, y la cuarta, por don Juan Ortiz. Esta última es la que tuvo avería en la primera etapa.

Las etapas en que estaba dividida la vuelta son:

Primera: Madrid-Sevilla, con toma de tierra en Córdoba.

Segunda: Sevilla-Alicante, con toma de tierra forzosa en Málaga y Granada.

Tercera: Alicante-Barcelona, con toma de tierra forzosa en Valencia y Castellón.

Cuarta: Barcelona-Pamplona, con toma de tierra forzosa en Zaragoza.

Quinta: Pamplona-La Guardia, con toma de tierra forzosa en Llanes y León.

Sexta: La Guardia-Madrid, con toma de tierra forzosa en León y Valladolid.

Estas etapas se recorrerán los días 3, 5, 7, 9, 11 y 13 del corriente.

* * *

Hermann Koehl, uno de los pilotos trasatlánticos, prepara la travesía Europa-América de una escuadra aérea, tomando el ejemplo de Italia.

* * *

Una escuadrilla de turistas ingleses ha efectuado un circuito alrededor de Alemania. Los turistas, miembros del Aero Club de Inglaterra, fueron huéspedes del Aero Club de Alemania.

* * *

Para fomentar la aviación de turismo, el ministro alemán del Aire ha decretado libres de gastos de utilización y permanencia en los aeródromos del país a los pilotos alemanes.

* * *

Sesenta nuevos aviones de la *United Air Lines* serán equipados con aparatos de pilotaje automático.

* * *

El monoplano de caza "Bleriot 510", del programa 1932, ha realizado en el Servicio Técnico performances impresionantes. Con motor His-

pano-Suiza 12 Xbrs. de 500 CV. y peso total de 1.616 kgs., ha logrado los resultados siguientes:

Velocidad.—310 kms. a nivel del mar; 325 a 1.000 metros de altura; 372 a 4.500; 370 a 5.000; 355 a 7.000; 230 a 9.000; 290 a 10.000. El techo es del orden de 10.500 metros.

* * *

La casa Bernard estudia actualmente un biplaza de bombardeo, que tendrá un radio de acción de 3.000 kms. y una velocidad de 280 kilómetros-hora; va provisto de un motor Hispano-Suiza 12 Ybrs. de 900 CV.

* * *

A lo largo de las costa del Canadá es actualmente facilitada la vigilancia de las pesquerías con el empleo de hidroaviones. En aguas de la Colombia británica han sido establecidas ocho bases de hidroaviones para las patrullas de vigilancia. El año último los Boeing han efectuado con este objeto cuatrocientas cincuenta horas de vuelo.

* * *

El 28 de octubre próximo se verificará la inauguración oficial de la Escuela de Guerra del Aire Italiana. Este instituto superior tendrá tres secciones: una para los capitanes que deban ascender a comandantes; otra de cultura profesional para los diversos grados de oficiales superiores, y la tercera para los altos estudios de los oficiales generales y los coroneles.

== O R T H O ==

MATERIAL CIENTIFICO

MADRID

Lanuza 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.

El barco "Westfalen", destinado a convertirse en una isla flotante estacionada entre Africa y América del Sur, ha salido el día 3 de mayo del puerto de Kiel dirigiéndose a su punto de destino en el Atlántico Sur, donde ha de servir para la unión aérea de Alemania con las Repúblicas sudamericanas.

* * *

En Komab (Japón) ha sido construido en el Laboratorio aerodinámico, un túnel a baja presión y a baja temperatura. La longitud de este túnel es de 18,85 metros y su diámetro de 2,8. La presión de aire es de 100 milímetros de mercurio.

* * *

El "Heinkel He 71-B" es un avión de gran velocidad máxima y radio de acción considerable, con un motor de relativamente poca potencia. Es monoplano de ala baja, de forma trapezoidal, construido de madera. El fuselaje es de sección cuadrada; estructura de madera, revestimiento de chapa contrapeada. La cámara queda elevada por una superestructura oval. A continuación de la bancada del motor, de tubos de acero y de la pantalla parafuegos se encuentra un compartimiento de equipajes y un depósito de gasolina de 100 litros de capacidad. A continuación se halla el puesto de pilotaje, muy confortable, y otro compartimiento de equipajes en el que puede instalarse un depósito de gasolina de 100 litros para vuelos largos. Cuando se trans-

forme el "He-71-B" en biplaza, el sitio del pasajero irá detrás del puesto de pilotaje.

Los empenajes son de madera; tren de aterrizaje con eje discontinuo, amortiguadores oleoneumáticos y ruedas balón con frenos.

Con motor Hirth H M-60, alcanza una velocidad máxima de 212 kms./hora y aterriza a 68 kms.

Características. — Envergadura, 9,50 metros; longitud, 6,97; altura, 1,70; superficie, 12,90 metros cuadrados; peso en vacío, 335 kilogramos; carga, 220; carga (para viaje), 335 kgs.

Perfomance con carga de 220 kgs.—Subida a 1.000 metros en 3,7 minutos; techo práctico, 5.750 metros; radio de acción con motor reducido al 70 por 100 del régimen máximo, 1.000 kilómetros. Con 330 kgs. de carga, radio de acción, 2.500 kms.

* * *

Egipto.—Aviso a los filatélicos.—El 17 de diciembre próximo se reunirá el Congreso de la Federación Aeronáutica Internacional. Con este motivo, el Ministerio de Comunicaciones emitirá tres series de sellos de distintos valores.

Los vuelos gratuitos de «Motoavión»

Suspendidos temporalmente los vuelos por "Aero Popular", los boletines que continuaremos publicando serán válidos para el sorteo de los primeros vuelos que se celebren, tan pronto como se reanude esta actividad de la Sociedad madrileña.

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

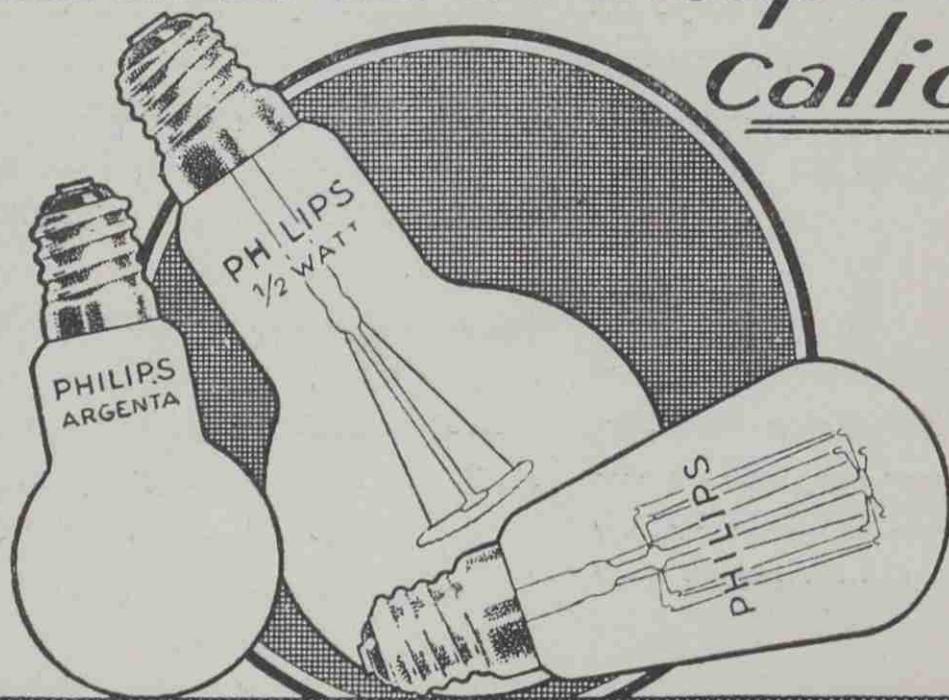
14, Montera, 14 :-: Teléfono 11877 :-: MADRID

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 del mar.....	150

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

*La marca de insuperable
calidad*



PHILIPS

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

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

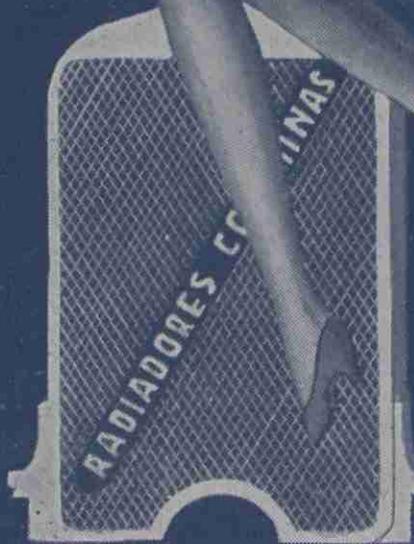
REPARTIDO POR

RADIADORES COROMINAS



MADRID

MONTELEON 28



BARCELONA

GRAN VIA DIAGONAL 458