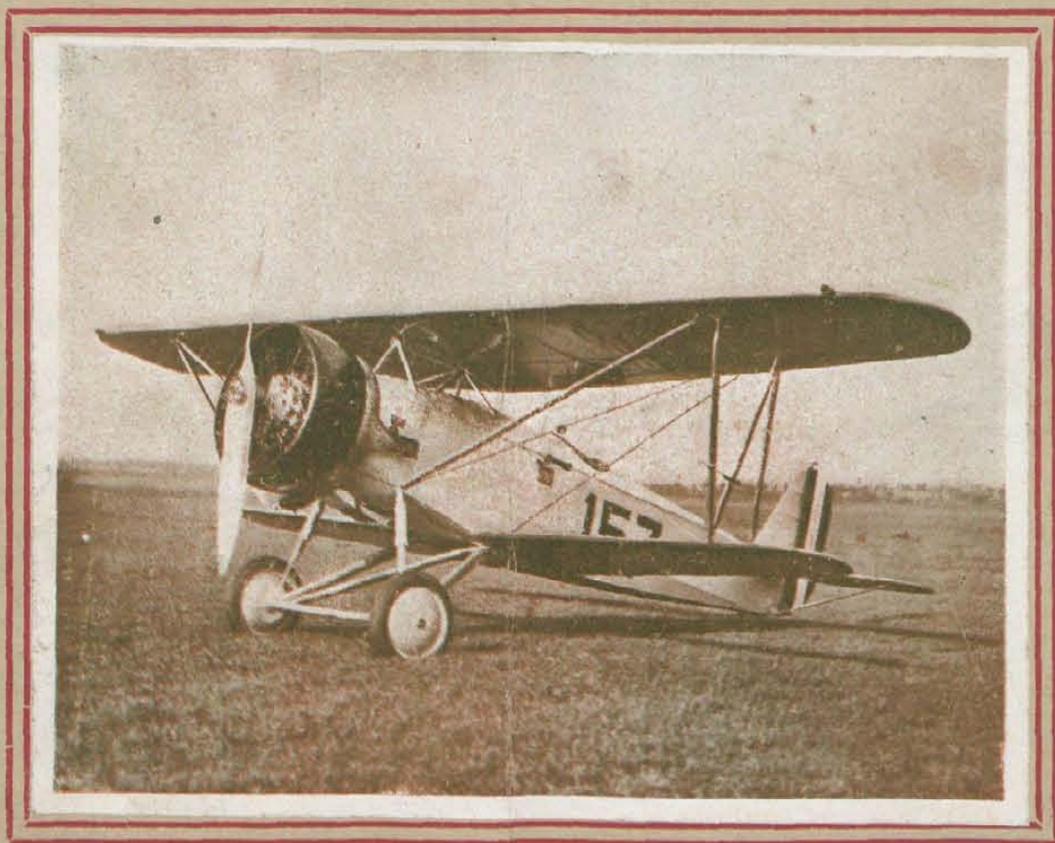


24

AICARO

REVISTA ILUSTRADA DE AERONAUTICA MUNDIAL



El avión de caza Fokker D XVI, vencedor en el concurso celebrado este mes en Rumania

Boletín de la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A.

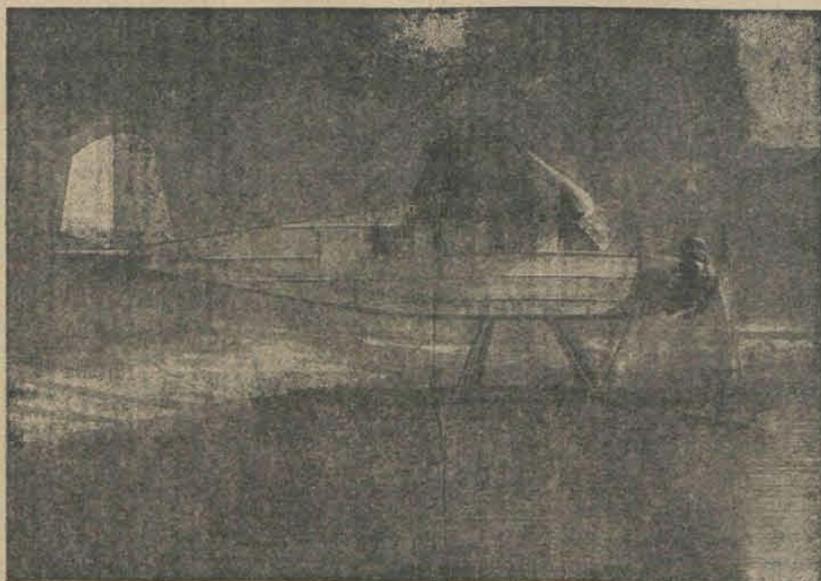
MADRID

*

Octubre 1930

*

Año III.-Núm. 34



B. F. W. 24 b.

Bayerische Flugzeugwerke, A. G.
AUGSBURG (Alemania)

Aparatos especiales para Fotogrametria aérea

empleando

: LOS RECIENTE CONSTRUIDOS APARATOS DE NAVEGACION :

(Construcción según el Prof. Dr. Hegershoff)

son los únicos que garantizan un trabajo racional y económico



Suministra:

AÄROTOPOGRAPH, G. M. B. H.
DRESDEN-N. 23

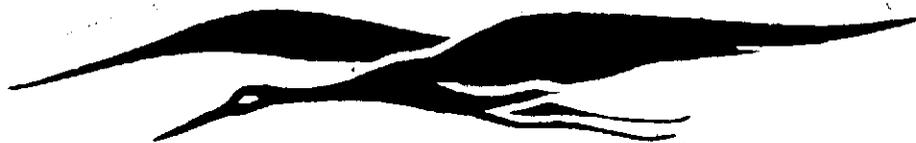
Kleist-Str. 10

Fabricante: Gustav Heyde (Dresden)

Teleg.: Aerotopo



Boletín de la C. L. A. S. S. A.



Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A.

Domicilio: Plaza de la Lealtad, 4

Telegramas: CLASSA

Por Real orden se han suspendido el primero de octubre las líneas de Madrid a Biarritz, París y Canarias, por falta de consignación en el presupuesto; también ha sido suspendida con fecha 15 del corriente la línea de Madrid a Sevilla, por la misma causa.

Tanto de Sevilla como de Canarias se han recibido numerosos telegramas haciendo constar el sentimiento con que dichas poblaciones acogían la suspensión de nuestros servicios, ya que con ellos se las privaba de un ventajoso medio de comunicación y transporte.

Por la radio y ciertos periódicos de la Corte, se ha divulgado la noticia de que uno de los aviones-correo de Madrid a Barcelona había sufrido un accidente cerca de Castelldefells, a consecuencia del cual había resultado herido el piloto y un pasajero. Esta noticia es incierta, tratándose solamente de una avería ocurrida a un aparato perteneciente a la Escuela de Aeronáutica Naval.

Es de lamentar estas falsas noticias, ya que con ello se perjudica el prestigio de la Compañía, que hasta la fecha no ha tenido afortunadamente ningún accidente.

Se ha establecido la comunicación radiotelegráfica entre los aviones y las oficinas de CLASSA. En los

aviones van instaladas estaciones receptoras y emisoras de onda corta de 20 vatios de potencia que trabajan en la gama de onda corta asignada a los servicios móviles, y en la oficina Central de la Compañía, se ha montado una estación de 150 vatios y una estación receptora, con las que se asegura el servicio radioeléctrico, durante todo el viaje de los aparatos.

Las instalaciones han sido efectuadas y dirigidas por el conocido ingeniero don Miguel Moya, habiendo sido las primeras estaciones de este tipo que funcionan en España con un resultado plenamente satisfactorio.

El "Diario Oficial" del 15 del corriente publica el ascenso a coronel de nuestro director técnico y piloto aviador, don Juan Viniegra Aréjula, por cuyo motivo nos congratulamos.

La CLASSA ha adquirido la línea de Sevilla a Larache perteneciente hasta la fecha a la Compañía de Tráfico Aéreo y que será explotada en el futuro por la "Concesionaria de Líneas Aéreas".

Para la mayor comodidad del público se ha inaugurado en los aviones de la línea Madrid-Barcelona un servicio de restaurant automático provisto de los más excelentes manjares y bebidas, suministradas por la Compañía al precio de coste.

Con motivo de la busca afortunada de los pilotos perdidos en el Desierto de Sahara, comandante Burguete y capitán Núñez, efectuada con un trimotor de la CLASSA, S. A., bajo el mando de nuestro director señor Gómez Lucía y jefe de pilotos, señor Ansaldo, el Gobierno se ha servido conceder la cruz blanca por los valiosos servicios prestados a los citados señores.

Dentro de algunas semanas podrá ser utilizado el aeropuerto de Madrid, situado en el término de Barajas.

Allí la Compañía C. L. A. S. S. A. trasladará sus servicios y aviones, funcionando en él las líneas establecidas en la actualidad.

Las obras del aeropuerto han comenzado ahora, construyendo por el momento lo más indispensable.

Para más adelante se piensa desarrollar todo el programa aprobado, incluso el edificio central a modo de estación.

Vuelo del príncipe de Asturias en un hidroavión

S. A. R. el Príncipe de Asturias que constantemente manifestaba sus deseos de volar, ha aprovechado su estancia en Marín para verse complacido, realizando un vuelo en un hidroavión "Macchi", de la Aeronáutica Naval, al que daban escolta otros tres "hidros".

El homenaje y pruebas de simpatía rendidos a nuestro Príncipe por el pueblo a su paso sobre distintas localidades, como Pontvedra, Sanxenjo, Bueu y otros, ha sido entusiasta, correspondiendo Su Alteza Real constantemente, saludando con la mano. Después de aproximadamente una hora de vuelo amarró el aparato, descendiendo el Príncipe plenamente entusiasmado y lamentándose de que el viaje no hubiera sido mucho más duradero.

La flota aérea de la Sociedad "Aviolinee Italiana", que ha sido enteramente renovada, está constituida ahora por seis grandes trimotores Fokker. La Sociedad está subvencionada por el Gobierno a razón L. 12,50 por kilómetro, y actualmente tiene la gestión de las líneas desde Milán a Roma, Turín y Mónaco, esta última con escalas intermedias en Trento y Bolzano, en combinación con la Lufthansa, en días alternos.

A partir del 1.º de octubre, ha entrado en vigor en las líneas italianas el horario de invierno, y han sido suspendidas las comunicaciones en las líneas Milán-Mónaco, Venecia-Pavía-Génova, Pavía-Turín, Trieste-Fiume-Venecia. Desde 1.º de octubre se acepta la correspondencia aérea para Siam (derechos: 10 liras por cada 20 gramos o fracción), para los Streets Settlements y para las Indias Holandesas (derechos: 12 liras). Con el fin de efectuar una propaganda, el correo postal que lleva la indicación: "Correo aéreo" se transporta gratuitamente en las líneas italianas.

Han llegado a buen punto las gestiones con el Gobierno inglés para el paso a través de Italia de las líneas aéreas británicas Londres-Carachi y Londres-Cabo de Buena Esperanza.—C. de Ry.

SELLÓS DE COLÓN

El 29 de septiembre se ha puesto en circulación, con carácter oficial y pleno éxito, en la histórica ciudad de Sevilla, una preciosa colección de 35 sellos de Correos dedicados a conmemorar el descubrimiento de América y a enviar un efusivo y fraternal saludo de España a sus hijas de Ultramar, a toda la América, a todos los países de la hermosa lengua castellana, en ambos hemisferios. Se denominan SELLOS COLON.

En la nueva emisión figuran por primera vez en España Cristóbal Colón, los Pinzones y demás acompañantes en el primer viaje del año 1492; el embarco de los descubridores en Palos de Moguer; su desembarco en el Nuevo Mundo; las tres históricas carabelas que pasaron triunfantes por el Océano Atlántico el glorioso pendón de Castilla, de los Reyes Católicos, y además, el Monasterio de la Rábida, el histórico Santuario de la Raza.

Son bellísimos los nuevos sellos y merecen felicitaciones los artistas grabadores señores Sánchez Toda y Camilo Delhom, de Madrid; la Casa Waterlow and Sons, de Londres, la cual ha hecho de modo insuperable la estampación y producción, y, finalmente, cuantos han coadyuvado a esta novísima emisión para honor de España, y de gloriosas figuras de su historia nacional.

Estadística del servicio aéreo, mes de Octubre de 1930

Madrid - Sevilla

SERVICIO DIARIO	Madrid Sevilla	Sevilla Madrid
Viajes efectuados.....	11	13
Horas de vuelo.....	32	36
Kilómetros.....	4.400	5.200
Pasajeros.....	77	77
Mercancías.....	625 Kgs.	717 Kgs.

Madrid - Barcelona

SERVICIO DIARIO	Madrid Barcelona	Barcelona Madrid
Viajes efectuados.....	28	28
Horas de vuelo.....	79'55	110'20
Kilómetros.....	14.560	14.560
Pasajeros.....	161	133
Mercancías.....	1.4.6 Kgs.	1.701 Kgs.



LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE

se halla integrada por siete de las más importantes fábricas francesas de aviación y construye todos los tipos de aviones e hidroaviones comerciales y militares y motores de todos los tipos refrigerados por aire y por agua de 60 y 800 cv.

G. A. M. S.

la fábrica de aviones francesa más importante

HANRIOT

aviones de escuela y de transformación

LORRAINE

fabrica toda clase de motores

NIEUPOINT

aviones de caza y de transporte

AMIOT - S. E. C. M.

aviones para grandes cargas, enteramente metálicos

LATHAM

hidroaviones civiles y militares

ESCUELAS DE AVIACION

en Bourges y Chalon-sur-Saone



CAMS • HANRIOT • LORRAINE • NIEUPOINT • SECM
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE

11 RUE DE TILSITT • PARIS.

C. A. F. 7. R. DU FIGUIER. PARIS

Hélices metálicas

H. K. W.

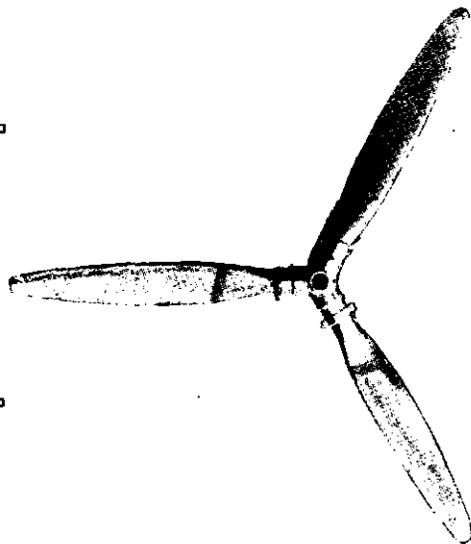
Tipo R. S.

**Las palas son macizas y forjadas de Duraluminio según
patente REED**



marca de

CINTA



fábrica

AZUL



*La Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A. (España) ha obtenido
los mejores resultados en sus líneas con estas hélices.*

*Por su rendimiento y mayor seguridad son empleadas en el 90% de todas las
líneas comerciales europeas. Se construyen hasta un diámetro máximo
de 5'5 metros, de dos, tres y multipalas*

Véase descripción detallada; "Icaro" núm. 31

Vereinigte Deutsche Metallwerke A.G.

(Fábricas alemanas de metales reunidas, S. A.)

FILIAL

HEDDERNHEIMER KUPFER WERK

Frankfurt Main

ICARO

REVISTA ILUSTRADA DE AERONÁUTICA MUNDIAL

DIRECTOR PROPIETARIO: **FRANCISCO SAVANAY**

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: CALLE DE ALBERTO BOSCH, NÚM. 3. Tel. 11608. Apart. 669 - Madrid

Sección de información técnica
Sección de información comercial



PRECIO. } Abono anual... 30 ptas
 } Idem Extranjero. 50 —

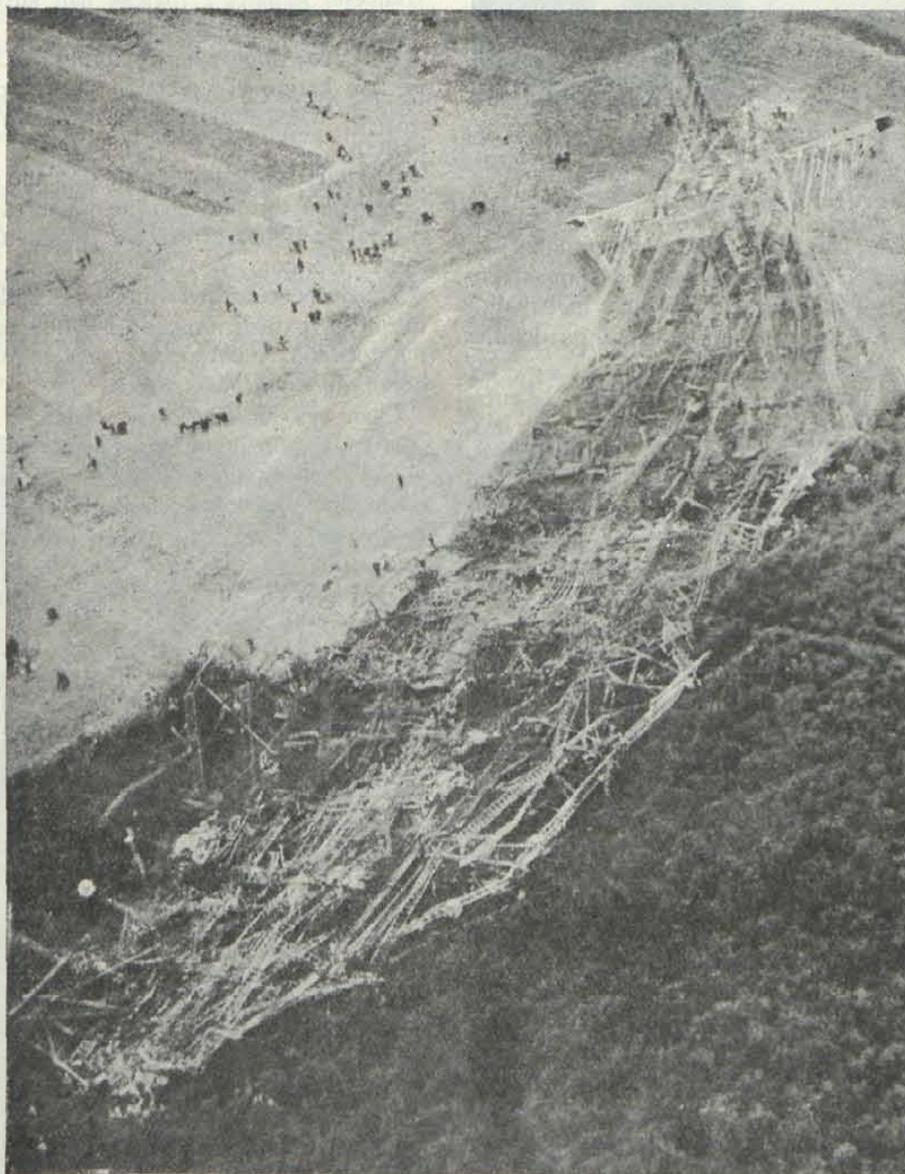
Madrid



Octubre 1930



Núm. 34



La catástrofe del R. 101, ha proporcionado a Inglaterra un duelo nacional y podemos decir mundial, sacrificando a 48 aviadores británicos, entre ellos al Ministro del Aire.

ICARO, por estas líneas, se asocia al dolor que en los actuales momentos aflige a la nación inglesa.

El mes de octubre ha sido pródigo en grandes acontecimientos aeronáuticos, habiendo sido, por cierto, de lamentar las grandes catástrofes.

El 5 de octubre, cerca de Beauvais, un incendio destruyó el dirigible gigante inglés R. 101, en cuyo accidente perecieron 48 personas, entre ellas el ministro del Aire británico, Lord Thompson; Sir Sifton Branker, el laborioso director de la Aviación Comercial inglesa; Mayor, Scott, secretario general

el suelo, con la natural pérdida rápida de hidrógeno y la consiguiente explosión.

Todavía se está ocupando el mundo aeronáutico de esta catástrofe, cuando nos llega la noticia de un grave accidente de aviación en Dresden, en el que han muerto ocho personas. El accidente ha sido debido a una ráfaga de aire vertical que suele ocurrir con frecuencia en las cercanías del Aeródromo de Dresden. Como medida eficaz el Ministerio correspondiente cerró inmediatamente este aeropuerto, en el que se han invertido muchos millones.

Esto también es una experiencia valiosa para nosotros, que nos ha de poner en guardia para no establecer aeródromos en cualquier sitio donde los piden las diferentes ciudades, esperando la ayuda monetaria del Gobierno y probablemente con el solo fin de poder construir.

También las Aviaciones comercial y de guerra francesa, italiana e inglesa han sufrido varios graves accidentes de aparatos.

Nuestros pilotos los capitanes Rodríguez y la Haya han batido el "record" de velocidad en circuito cerrado, alcanzando una velocidad media de 204 kilómetros.

También en octubre el monoplano americano "Mis Columbia" terminó su vuelo Tierra Nueva-Inglaterre, pilotado por el capitán canadiense Eroll Boyd y Harry Connor.

Ha despertado gran interés el hallazgo de los restos de la expedición Andree, que han sido llevados a Estocolmo, celebrándose grandes manifestaciones en honor de los héroes suecos.

Otra vez ha surgido el tema de las excursiones polares, dando lugar a comparaciones entre Andree y Nobile, llegando al resultado de que Andree y sus compañeros se metieron en una aventura que solamente podía tener éxito favorecidos enormemente por la fortuna, ya que el balón debía permanecer en el aire más de 137 horas para recorrer los 3.700 kilómetros.



H. C. Irwin
Comandante del R. 101

Lord Thompson
Ministro del Aire

del Ministerio del Aire inglés, el comandante del dirigible, teniente H. C. Irwin y 44 personas más de la tripulación. Tan sólo seis personas han podido escaparse de esta espantosa catástrofe. Los detalles son conocidos por la Prensa diaria.

A nuestro país también le interesa mucho la cuestión de los dirigibles, ya que España tiene el propósito de establecer la comunicación aérea con América por medio de dirigibles. ¿Qué consecuencias podemos sacar del último accidente de los dirigibles? Abandonar por completo esta idea y suspender toda clase de desembolsos como construcción de aeropuertos para dirigibles, etc.

Hasta la fecha se han construido unos 100 dirigibles, de ellos 70 fueron destruidos durante la guerra y el resto, a excepción de unos cuatro o cinco, encontraron también su fin en la lucha contra el elemento.

En los últimos veinticuatro años se han construido aproximadamente cada año un dirigible de grandes dimensiones (excepto los dirigibles que se utilizaron con fines guerreros) y anualmente tenemos que lamentar una catástrofe con dirigibles.

Francia e Italia han desechado la construcción de dirigibles. Alemania tiene en su "zeppelin" con el doctor Eckener y comandante Lehman, un ídolo, acumulando en este dirigible, mando y tripulación, las enormes experiencias de unos cien dirigibles perdidos. América sostiene los dirigibles a fuerza de su dinero. España pretende meterse en esta empresa devoradora de capitales sin tener en cuenta que nuestras líneas aéreas civiles se ven obligadas a suspender el servicio por falta de medios financieros.

Los motivos ciertos de la catástrofe no se conocerán nunca. Muchos entendidos creen en un derrumbamiento de la construcción, otros indicios hay, como un libro de motores que habla de un motor incendiado, otro informe habla de un choque contra



Sir Sifton Branker

El Segundo Circuito Aéreo en Italia

Hacia fines de la segunda quincena de agosto se ha celebrado el segundo circuito aéreo de Italia propuesto por el diario "Il Popolo d'Italia" y organizado por el Club Aéreo de aquel país.

Los aparatos habían de estar provistos del certificado de navegabilidad expedido por la C. I. N. A. Eran admitidos a participar en este circuito los propietarios de aparatos, los pilotos y los constructores de todos los países con aparatos de turismo de la primera categoría y de un peso en vacío no superior a 400 kilogramos con una tolerancia de un 20 por 100.

La tripulación de los aparatos había de consistir en un piloto y un pasajero, este último de edad no inferior a diez y ocho años y que podía relevarse durante el concurso.

El concurso comprendía:

a) Pruebas prácticas: de altura, de despegue, de aterrizaje, de cualidades turísticas (extintores, instalación de paracaídas, comodidad del piloto y pasajero, instrumentos de navegación, sistema de bagaje, visibilidad).

b) 3.400 kilómetros repartidos en cuatro etapas, con un intervalo de un día para cada una de ellas.

Para igualar en condiciones a todos los concursantes, se estableció un handicap en el cual se han tenido en cuenta las pruebas prácticas, la potencia del motor y el peso de los aparatos.

Durante las pruebas prácticas los resultados obtenidos han sido los siguientes:

Lusser ha despegado en 60 metros. Agello, con aparato Macchi, ha aterrizado en 40 metros. Meleri

y Colombo, con aparatos Breda 15 S y motor Colombo s. 63 de 125 C. V., lograron la altura máxima de 5.500 metros en 40 m.

Recorrido:

25 de agosto, primera etapa: Roma-Rimini (kilómetros 1.111) con ocho controles con firma y uno en vuelo (lanzamiento de manifiestos).

27 de agosto, segunda etapa: Rimini-Venecia (kilómetros 889) con nueve controles con firma y tres en vuelo (lanzamiento de manifiestos).

29 de agosto: Venecia-Turín (684 kilómetros) con ocho controles con firma.

31 de agosto: Turín-Roma (726 kilómetros) con siete controles con firma.

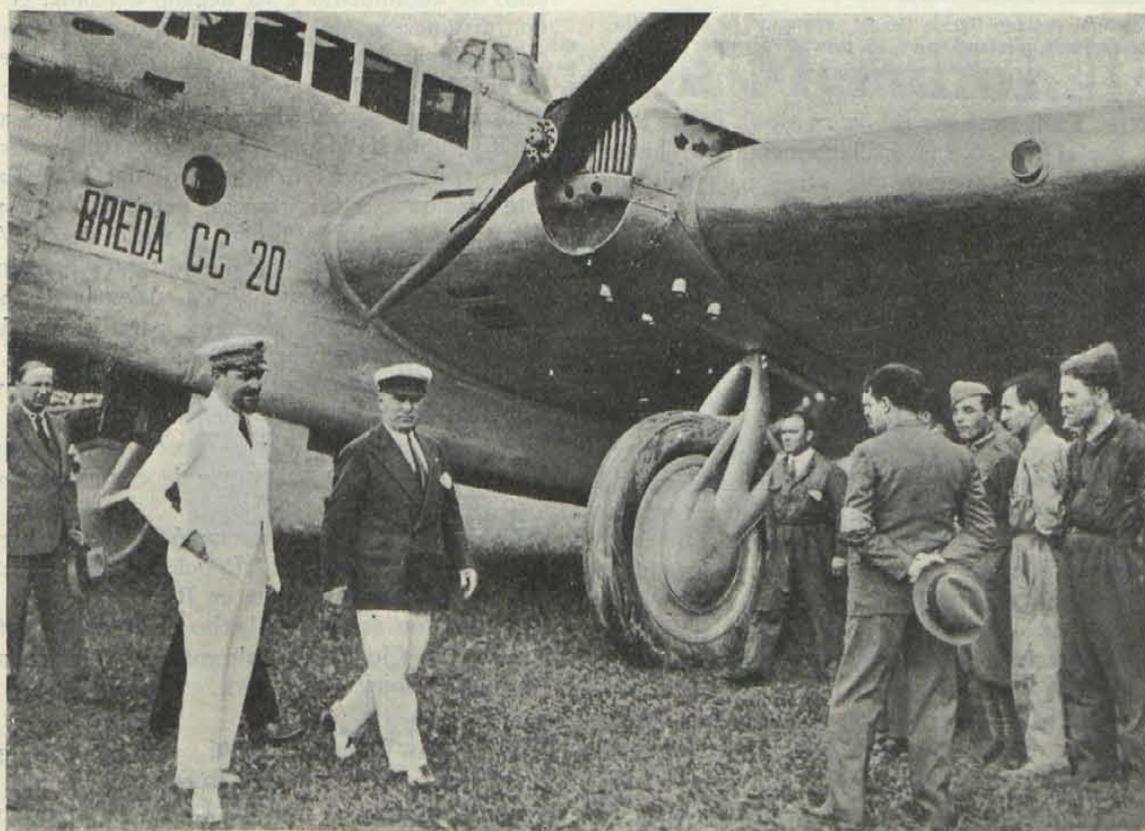
Las inscripciones con que se cerró el concurso el 15 de agosto fueron 53, como sigue:

Un aparato Albatros, equipado con motor Argus A. S. 8 de 105 C. V.

Diez aparatos Breda (3 Breda 15, con motor Colombo s. 53 de 85 C. V. Un Breda 15 S, con motor Asso 80, de 100 C. V. Un Breda 15 s., con motor Walter II, de 85 C. V. Dos Breda 15 S., con motor Walter Mars, de 120 C. V., y cuatro Breda 15 s., con motor Colombo s. 63 de 120 C. V.).

Dos aparatos Klemm L. 25, con motor Argus A. S. 8 de 105 C. V.

Diez aparatos Caproni 100 T (4 con motor Cirrus Hermes, de 105 C. V., 1 con motor Colombo S 53,



El trimotor C. C. 20 de bombardeo, con gran radio de acción, dotado de tres motores Isotta Fraschini «Asso» 500 c. v. es inspeccionado por el Duce y S. E. Italo Balbo.

2 con motor Walter Mars. 2 con Asso Ri 100 CV. y uno con motor Fiat A. 50 de 80 (C. V.).

Diez y siete aparatos Fiat (9 Fiat A. S. 1 con motor A. S. 50 de 80 CV. 1 Fiat A. S. 1 con motor Fiat A. 50 s. de 90 CV. 4 Fiat A. S. 2 con motor A. 50 s. y 3 Fiat Tr. 1 equipados con motor A. 50 s. de 95 C. V.).

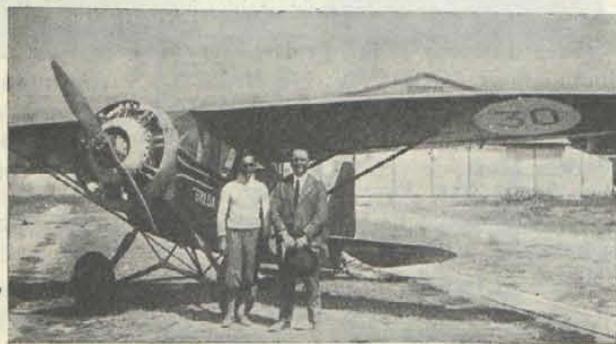
Dos aparatos Macchi (M. 70 con motor Colombo s. 53 y M. 73 con motor Colombo s. 63 de 120 C. V.).

Nueve aparatos de Officine Ferroviarie Meridionali (3 RO. 5 con Fiat A. 50 de 85 C. V. 1 RO. 6 con motor Gypsy y 5 RO. 6 con Fiat A. 50 s. de 95 C. C.).

Un aparato Saint Hubert, con motor Walter de 85 CV.

Tomaron parte en el concurso los más conocidos pilotos italianos y una óptima representación del extranjero. Las aviadoras estaban representadas por Miss Winifred Spooner, sobre aparato Moth, y Tatiana Fumagalli, en RO. 5 normal.

Entre los aparatos concurrentes, las casas constructoras Fiat, Breda y Officine Ferroviarie Meridionali presentaron tipos nuevos o bien modernizados y modificados, construídos expresamente para este



El coronel italiano Paride Sacchi, vencedor en el circuito aéreo de Italia, pilotando un S. 15. provisto de motor «Walter Mart» de 120 c. v.

concurso. Tales eran los Breda 15 s.; el Tr. 1, el Fiat A. S. 2 y el RO. 6, que brillantemente han sostenido la lucha con aparatos de otras nacionalidades, conocidos ya favorablemente por los concursos ganados anteriormente. Durante este circuito a Italia, dos nuevos motores habían de recibir el bautismo, es decir: el Fiat A. s. 53 y el Colombo s. 63. El primero no se ha presentado y el segundo por haber dado prueba de sus excelentes cualidades sufrió graves averías porque no estaba totalmente a punto, así que ninguno de los pilotos que los mandaban ha podido clasificarse en primer lugar, aunque presentes en el momento de la partida de Roma, formando parte de los mejores cotizados a causa de su brillante pasado.

La primera etapa no presentaba grandes dificultades, más su longitud había de poner a dura prueba los motores. Seis de los aparatos que fueron eliminados se retiraron por gasto de los motores.

La segunda etapa se presentaba más difícil: los pilotos debían efectuar una doble travesía de los Apeninos, lograr el confin oriental hacia Postunia, atravesar un largo trozo de mar abierto entre Padova y Trieste y aterrizar en campos muy limitados, como el de Pavullo. De los 43 aparatos que salieron de Rimini, 40 alcanzaron Venecia. En esta etapa tuvo lugar el único accidente de cierta gravedad: los

pilotos Quaglia y Gagliani, sobre aparato Caproni 100 T, durante el aterrizaje en el campo de Peretola (Florencia), tocaron con el ala, quedando levemente heridos, y tuvieron que ser trasladados al hospital.

La más difícil de todas era la tercera etapa: Los pilotos tenían que introducirse por dos veces consecutivas en los estrechos Valles de los Alpes, atravesar los montes a altura grande y aterrizar en campos estrechos. A pesar de todo esto, de los 40 aparatos que salieron de Venecia, 37 llegaron a Turín.

La cuarta etapa era la más sencilla, ya que sólo comprendía una travesía de los Apeninos a una altura máxima de 1.500 metros. Por tanto, uno sólo de los aparatos se quedó en el camino, habiendo llegado 36 a Roma.

En total, el resultado ha sido satisfactorio. No obstante las dificultades del itinerario, 36 aparatos de los 52 salidos de Roma han logrado la meta y además lo que representa un verdadero éxito es que no ha habido que lamentar ningún accidente grave.

Desde el primer día se inclinó la lucha entre el equipo de la Breda y el de la Fiat, mientras que la Caproni y Officine Ferroviarie Meridionali se han contentado con hacer una prueba de regularidad y la Macchi, que entró en el concurso solamente con dos aparatos, se retiró. Siempre se han mostrado amenazadores los pilotos alemanes Lusser y Notz, con aparato Klemm L. 25, y Miss Spooner, con el Moth.

En las tres primeras etapas venció el coronel Paride Sacchi, con su aparato Breda 15 s., de color rojo, equipado con motor Walter Mars de 120 CV, quien llegó el quinto a Roma, ganando el primer premio. La cuarta etapa fué ganada por el alemán Lusser, que obtuvo el tercer puesto en la clasificación general. Donati, el "as" de la Fiat, con su Fiat Tr. 1, ha librado dignamente una dura batalla sin un minuto de decaimiento y ha llegado a Roma, el segundo, distanciado del primero sólo 45 minutos. En cuarto lugar ha quedado Miss Spooner, quien con su ardid y hábil maniobra de carrera ha puesto en evidencia sus extraordinarias cualidades de aviadora. El quinto ha sido Francis Lombardi, con su Fiat Tr. 1. con motor Fiat A. 50 s. de 95 C. V. También éste hizo una buena carrera, pero más se esperaba del piloto que había hecho el vuelo desde Vercelli hasta Tokio. Numerosos e importantes eran los premios en metálico y en objetos. Además de los premios establecidos en las bases para la clasificación general, había también premios de categoría (a las casas constructoras, a los pilotos, a los sportman, a las aviadoras y a los pilotos de la reserva aeronáutica), premios de etapas concedidos a los que pasaban primero por un puesto de control ya establecido.

El coronel Sacchi, que ocupó el primer lugar, ha recibido: L. 100.000 del "Popolo d'Italia", L. 20.000, por cada victoria de etapa en Rimini, Venecia y Turín. L. 2.500 por haber hecho el recorrido total. La Copa de la Ciudad de Salsomaggiore, la medalla de Oro del Municipio de Forli, y otros premios menores.

El piloto Renato Donati, segundo, ha ganado L. 50.000, del "Popolo d'Italia", L. 12.000, como segundo llegado a Rimini. L. 6.000, como tercero llegado a Venecia. L. 12.000 por haber llegado el segundo a Roma, L. 2.500, por haber llegado al final, y además varios premios en objetos.

Casi todos los pilotos han visto sus esfuerzos recompensados de una manera o de otra, ya que los premios para los concursantes eran muy numerosos.

El concurso ha sido seguido etapa por etapa por S. E. el Ministro de Aviación Balbo, volando con su séquito en dos grandes aparatos Caproni 101 Tr., de la Aviación Militar, y por numerosos periodistas, entre los cuales también nuestro corresponsal, distribuidos entre un Fokker de la Società Aviolinee Italiane y un Junkers de la Sociedad Transadriática.

Hablar del viaje sería demasiado largo. Baste decir que ha sido muy regular y realmente magnífico. La vista de Venecia, los Alpes cubiertos de nieve y los lagos azules, han hecho olvidar la fatiga.

El éxito de popularidad del concurso también ha sido rotundo. De todas partes, a pesar de la distancia de los aeropuertos a la población, los espectadores se han contado por millares. Aun de los centros más pequeños, los entusiastas habían venido desde los campos a rendir homenaje a los aviadores.

La organización del Aero Club Italiano ha sido excelente, y digna de admiración la de las casas concursantes, que en parte han seguido a sus equipos con aparatos adecuados, sobre los cuales iban ingenieros y mecánicos con piezas de repuesto.

Aeronáutica militar

Tres escuadras, integradas cada una por tres hidroaviones "Savoia-Marchetti, S. 55", llevando a bordo a S. E. Balbo y S. E. Valle, Jefe de Estado Mayor de la Aeronáutica italiana, han salido de Ostia el 9 de

septiembre pasado, habiendo llegado el día 10 al puerto de Los Alcázares (Cartagena). Desde aquí partieron poco después, dirigiéndose hacia la costa africana, que ellos han pasado más allá de las aguas territoriales, hacia la altura de Bizerta, con rumbo entonces a Cagliari, donde amarraron en la mañana del 14 de septiembre, regresando a Ostia, en la misma noche. Durante el viaje, el aparato de S. E. Valle, se vió obligado a amarrar, siendo recogido, después de cinco horas, por el navío griego "Ago Giorgios".

La excepcional habilidad de los pilotos que concurren a la prueba efectuada los días 14 y 15 de septiembre, durante las difíciles acrobacias independientes y de grupo, ha despertado la admiración del Rey Carlos, de las altas personalidades que la presenciaron y el entusiasmo general del pueblo.

La escuadra, después de haber tocado Varna y Stambul, y de haber quedado para nuevas demostraciones de Atenas y Tirana, ha llegado a Roma el 29 del mismo mes, desde donde ha regresado a su base. En Atenas, durante una maniobra de aterrizaje, chocaron dos aparatos, ocasionando la muerte del piloto Gino Brizzolari. A esta escuadra acompañaba un trimotor "Caproni 191", que transportaba un grupo de periodistas.

Industria aeronáutica

En el aeropuerto de Montecollino (Lago de Iseo) se están efectuando, en el mayor secreto, las pruebas de un hidroavión militar Caproni 97. Se dice que los resultados son óptimos.

(Continúa en la página 11)

Officine Ferroviarie Meridionali



Aeroplano de Turismo Ro. 5

AEROPLANOS ROMEO

Italia

Vía Veneto, 89 - ROMA

Fábrica de automóviles

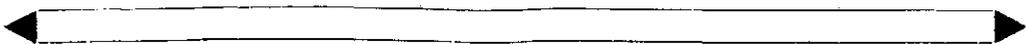
ISOTTA FRASCHINI - MILAN



Los motores «ASSO» ostentan actualmente

10 RECORDS MUNDIALES

1. Record de altura con 2.000 kgs. de carga: 6.262 m : en 1 h. 45 m.
2. Record de la mayor carga elevada, a 2.000 m.: 10 toneladas de carga
3. Record de altura con 7.500 kgs. de carga: 3.231 m.
4. Record de altura con 10.000 kgs. de carga: 3.231 m.
5. Record de duración con 5.000 kgs. carga: 1 h. 31' 39"
6. Record de duración con 7.500 kgs. de carga: 1 h. 31' 39"
7. Record de duración con 10.000 kgs. de carga: 1 h. 31' 39"
8. Record de velocidad sobre 1.000 kms. sin carga, a la velocidad media de kms. 274,094 por hora.
9. Record de velocidad sobre 1.000 kms. con 500 kgs. de carga, a la velocidad media de kms. 252,380 por hora.
10. Record de velocidad sobre 1.000 kms. con 1.000 kilogramos de carga, a la velocidad media de 252,380 kms. por hora.



Representante general para España:

Adolphus Piazzì

Rambla de Cataluña, 14

BARCELONA

El IX Congreso Jurídico Internacional de Aviación

Se acaba de celebrar en Budapest el *IX Congreso Jurídico Internacional de Aviación*, con asistencia de delegados oficiales de 22 Estados y una representación de la Sociedad de Naciones, habiéndose estudiado, discutido y votado temas tan interesantes para el progreso jurídico de la Aviación, como el de la circulación aérea sobre el alta mar y régimen de las islas flotantes y la de los crímenes y delitos cometidos a bordo de las aeronaves.

Respecto a la primera de las expresadas cuestiones, el profesor español *Mariano de Azcoiti*, presentó en nombre de la Delegación oficial de nuestro Gobierno, un contraproyecto al *rapport* francés, defendiendo el carácter internacional de las islas flotantes y la necesidad inexcusable de un control jurídico de la Sociedad de Naciones con relación a dichas islas.

De acuerdo con tales principios, acogidos con el mayor entusiasmo por los delegados de los diferentes países representados en el Congreso, se redactó el texto definitivo sobre las bases:

Primera. De que los Estados deben darse mutuo conocimiento de sus proyectos de creación de aeropuertos flotantes.

Segunda. De que en caso de que en un plazo a determinar, algún Estado se opusiera, la diferencia

será llevada ante la Sociedad de Naciones y resuelta por ella; y

Tercera. De que si por una razón cualquiera, la Sociedad de Naciones no pudiese ser útilmente empleada o ella no llegara a arreglar la diferencia, las partes deberán recurrir al procedimiento del arbitraje obligatorio.

Este texto fué votado por unanimidad, salvo dos abstenciones, en la sesión plenaria del Congreso de 30 de septiembre de 1930, siendo incluida como texto definitivo del anteproyecto del Código del Aire.

España ha visto, pues, prevalecer su tesis, de conformidad con el glorioso principio de la libertad del mar y del aire, coordinado con la naturaleza de servicio público internacional de la navegación aérea y la necesidad de un condicionamiento jurídico de aquella libertad y una regulación legal de este servicio, por un organismo internacional, que no podía ser otro, que la Sociedad de Naciones, institución en la cual tiene España puestas todas sus esperanzas, como el alborar de un nuevo derecho de gentes.

Al felicitar calurosamente al profesor Azcoiti, por su triunfo rotundo—el único de verdadera resonancia en este Congreso, nos felicitamos también nosotros por esta nueva demostración del prestigio de España.

Congreso mundial para seguridad en la Aviación

Cuarenta de los cuarenta y ocho Gobiernos que hay que tomar en consideración estarán representados en el Congreso para la seguridad en la aviación, que habrá de celebrarse en París, del 10 al 23 de diciembre próximo. El Gobierno francés confía en que dicho Congreso tendrá resultados prácticos. Se ocupará de toda clase de aparatos para el tráfico aéreo, aeroplanos, hidroplanos, globos y dirigibles. Los inventores podrán presentar al Congreso las nuevas medidas de seguridad que hayan ideado. Dos días seguidos los miembros del Congreso presenciarán, en el campo de pruebas del Gobierno francés, en Orly, los ensayos de todos los aparatos de seguridad que se hayan presentado, y especialmente el de un nuevo paracaídas.

El Congreso se celebrará en el palacio de la princesa Roland Bonaparte, en la avenida de Jena. El Congreso tendrá como presidentes honorarios 33 jefes de Estado, y la apertura se verificará bajo la presidencia de M. Doumergue. El Congreso elegirá un Comité permanente, que se ocupará de estudiar y ensayar todos los aparatos de seguridad que se presenten. Es posible que se funde en París un laboratorio especial para estudios acerca de la seguridad en la Aviación. Con motivo de la catástrofe del dirigible "R-101", se piensa también en estudiar to-

das las posibilidades para el salvamento de los pasajeros en los dirigibles. Ya se ha enviado al Ministerio de Aviación un plan de una cabina-paracaídas, que se lanza desde los dirigibles y que al desplegarse resulte incombustible.

(Continuación de la página 9)

Records

El 19 de septiembre el piloto checoslovaco Swezil sobre un aparato "Aero A. 42", equipado con motor "Asso 750", Isotta Fraschini, ha batido el record mundial de velocidad sobre los 1.100 kilómetros sin carga, con 500 kilos de carga útil y con 1.000 kilos de carga útil, a la velocidad media de 252,38 kilómetros por hora.

El 30 del mismo mes, sobre aparato "Letov S. 516", el piloto Kalla, Capitán de Estado Mayor, batió el record de velocidad sobre 1.000 kilómetros con el mismo motor "Asso 750", a una velocidad media por hora de 274,094 kilómetros.

Varios

Entre los regalos que se harán al Emperador de Etiopía, con ocasión de su coronación, se hallará un aparato de turismo "Breda 15 S.", suntuosamente equipado, que ha sido ofrecido por el Gobierno italiano, y que en estos días ha sido embarcado para Gibuti.

CARLOS DE RYSKY

Cómo debe enfocarse el problema de la Aviación Militar

El Presidente del Consejo, al recibir a los informadores, les habló de las cartas y sueltos periodísticos acerca de la Aviación militar, que en estos días constituyen materia del comentario público, y les facilitó las siguientes cuartillas:

"Una carta abierta recientemente publicada y otros artículos consecuencia de ella han dado lugar a comentarios a propósito de la Aviación española, perfectamente lícitos y muy interesantes para todos; pero en los que, a más de deslizarse algunos conceptos erróneos, no se enfoca el problema en su verdadero estado actual.

La Aviación española se encuentra en un período de crisis, que al Gobierno no se le oculta y al que presta toda su atención; pero esa crisis ni es reciente ni se ha producido por los motivos que se vienen haciendo públicos. Los verdaderos tienen más hondas raíces y proceden, principalmente, de que aún no se ha logrado dar a la Aviación una organización definida ni se ha conseguido una orientación para llegar a ella, adoptándose, por el contrario, situaciones provisionales y métodos que por sí mismos bastan a esterilizar todos los esfuerzos. Hay que reconocer que la Aviación no ha tenido suerte en sus primeros pasos orgánicos, aunque sí proclamar muy alto que los esfuerzos individuales de los aviadores la colocaron, desde el primer momento, a la cabeza de las aviaciones del mundo, conquistando, para sí y para la nación, triunfos y laureles.

Desgraciadamente, el corregir o rectificar orientaciones equivocadamente seguidas, sobre todo cuando se han creado intereses y derechos, es labor difícil e ingrata, y en la que precisa ir con suma cautela y reflexión cuando se tiene el vehemente deseo de acertar de un modo definitivo.

Cierto es que los créditos para la Aviación son escasos en relación a lo que debían ser y no permiten el rápido desarrollo que todos deseáramos; pero esos créditos son los que figuran en el presupuesto de 1930, son los previstos por nuestros antecesores, y los mismos que ellos consideraron que debían y podían dedicar a ella y de los cuales el Gobierno actual no ha suprimido ni un solo céntimo.

Que el material de nuestra Aviación sea deficiente es expresión que ningún elemento del actual Gobierno ha pronunciado, pues una cosa es deficiencia de material y otra material deficiente, como se dice en la citada carta abierta en una apelación a sentimentalismos que todos compartimos con igual fuerza; pero, aun en tal caso, tampoco cabría culpar a este Gobierno, pues ese material de Aviación, numeroso o escaso, bueno o deficiente, ha sido todo él adquirido y contratado antes de venir este Gobierno y en época en que, según reciente artículo, "un Gobierno diletante les permitía vivir con cierto decoro

y hasta les prestó su ayuda para algunas grandes empresas que nos colocaron a la altura de las primeras naciones del mundo".

En el presupuesto vigente figuran créditos para la Aeronáutica militar por valor de 39.864.868,81 pesetas, de un total de 461.774.050 pesetas que alcanza el presupuesto total del Ejército de la Península.

Reducidos son, efectivamente, esos créditos, que suponen un 15 por 100 de los destinados a la defensa nacional, y de ese total de 40 millones aproximadamente del presupuesto aeronáutico sólo están destinados a la adquisición de aviones y repuestos 18.457.704,81 pesetas, cifra a todas luces insuficiente y que acusa, por otra parte, una imperfecta distribución de esos créditos.

Ha de tenerse en cuenta, sin embargo, que con esa misma dificultad económica se debaten todas las armas y servicios del Ejército, que no cuentan tampoco, por desgracia, con el material moderno y costosísimo en la cantidad que les es necesaria.

En todos los países, al compás que se atiende a la Aviación, se amplían, perfeccionan y mejoran las acciones de las demás Armas, sin descuidar ninguna y sin que deban por tal razón barajarse cifras absolutas de créditos, que no son comparables, por no serlo las posibilidades económicas de unas y otras naciones. Ciertamente otros países dedican sumas considerables a la Aviación, pero no ha de olvidarse que estos países cuentan ya de antaño con un ejército fuerte, poderoso, bien dotado en todas sus Armas, con material abundante, y por ello han podido, proporcionalmente, destinar sumas importantes para crear un Arma nueva.

Se ataca también al Gobierno por supuestas dilaciones, rigorismos y exceso de formalidades administrativas en los gastos de los créditos de Aviación, y así se sienta la afirmación de que ha sido necesario suspender los vuelos por falta de aceite. No es exacta ni justa esta afirmación. Los vuelos no han sido suspendidos, sino reducidos en algunos aeródromos, y la falta de aceite no es imputable a no existir créditos ni a rigorismos administrativos, como se puede probar; si existió esa falta, en un momento dado, seguramente no hubo la previsión de evitarla.

Este Gobierno, como todos los Gobiernos que aspiran a respetar las leyes constitucionales, ha de cumplir éstas mientras no logre su reforma, ha de someterse a las reglas que el país le fija como garantía de su administración.

Estas reglas administrativas no son de ahora; se aplicaron ya, y, si fueron un freno, no fueron un estorbo: ¿por qué lo han de ser hoy? ¿Por qué se les ha de imputar lo que pudo evitar la previsión?"

EL **DOX**

Vuela con radiadores, según patente española,
Chavara & Churruca
Adquirida por Alemania

El capitán Rodríguez y el teniente Haya baten dos "records" del mundo

El día 7 de octubre, a las seis en punto de la mañana, se elevó de la base aérea de Tablada el avión "Breguet", tipo *Jesús del Gran Poder*, de 600 C. V., pilotado por el capitán Rodríguez y el teniente Haya, que se proponían batir el record de velocidad en circuito cerrado con carga útil de 500 kilogramos, record que estaba en poder de los pilotos franceses Weiss y Girier, que lo tenían establecido en 188 kilómetros de velocidad horaria.

La salida se efectuó de manera impecable, siendo cronometrada por el oficial de guardia de la base aérea y un miembro del Aero Club local.

La toma de altura se efectuó rápidamente, a pesar de que el aparato llevaba 5.000 litros de gasolina, 360 de aceite y 500 de agua como carga útil.

El aparato, de fabricación española, funcionó con toda regularidad durante la prueba.

A las dos de la madrugada el avión continuaba volando; los aviadores, desde las siete de la tarde, redujeron el circuito manteniendo una velocidad media de 200 kilómetros por hora en el recorrido Sevilla-Osuna-Almodóvar. En el aeródromo se adoptaron todas las medidas para el caso de un aterrizaje nocturno.

Los aviadores arrojaron un parte sobre la base aérea en el que decían que se encontraban sin novedad y que continuarían el vuelo hasta que se terminase el combustible.

A las ocho menos cuarto del día 8 tomó tierra el "Breguet 71". Al saltar de la carlinga los aviadores estaban en perfecto estado, y no parecían cansados por el esfuerzo que acababan de realizar; se muestra-

ron satisfechísimos de la prueba, en la que, como se lo proponían, habían batido totalmente la marca mundial de velocidad media en circuito cerrado, pues lograron cubrir los 5.000 kilómetros a una media de 203 kilómetros por hora, batiendo la marca establecida por Weiss y Girier, en más de 15 kilómetros. El tiempo fué espléndido durante toda la prueba; únicamente a las cinco de la mañana se presentó alguna niebla.

El aparato ha consumido 115 litros de gasolina por hora y 3.600 kilogramos de aceite. El despegue se realizó en 600 metros.

Los aviadores emprendieron un nuevo vuelo el día 11, despegando del aeródromo sevillano a las seis y cincuenta y cinco de la mañana, con el mismo "Breguet 71" que les había permitido establecer la marca anterior. Rodríguez y Haya se proponían esta vez batir el record detentado por Costes, sobre 2.000 kilómetros con carga de 500 kilogramos.

Esta vez, debido a las nubes y frecuentes tormentas, el aparato voló bajo; el vuelo que se efectuó durante todo el día fué tan regular como el anterior, llevando un promedio de velocidad horaria superior a 200 kilómetros.

A las cuatro y media de la tarde aterrizaba en el aeródromo de Tablada el "Breguet 71": un nuevo record había quedado establecido, con 217 kilómetros de media horaria durante nueve horas y treinta minutos, a una altura media de 750 metros.

Los dos pilotos han sido muy felicitados por esta nueva proeza realizada, que pone de relieve la pericia de nuestros pilotos y las cualidades del material aeronáutico que hoy se construye en España.

BOLETIN DE SUSCRIPCION

D. _____
domiciliado en _____, provincia de _____
calle de _____, se suscribe a la Revista «ICARO»
por un ⁽¹⁾ _____, cuyo importe de ⁽²⁾ _____ pesetas
abonará ⁽³⁾ _____
_____ de _____ de 192__

- (1) Año o semestre } Para España
(2) 30 ó 16 pesetas }
(3) 50 Para el Extranjero.
Por Giro Postal.

FIRMA,

COMPañIA ESPAÑOLA DE AVIACION

Dirección: Olózaga, 5 y 7 - MADRID - Apartado número 797

Unica Escuela oficial de Pilotos Aviadores - Trabajos de topografía

Planos de ciudades :: Planos catastrales :: Planos de conjunto :: Cartografía

Preparación de mapas coloniales :: Vistas panorámicas de fábricas y empresas

Aplicaciones agrícolas, marítimas y postales - Publicidad aérea

TRADUCCIONES TECNICAS GARANTIZADAS

Todos idiomas - Especialidad aviación

Apartado de Correos, núm 958

MADRID

En avionetas

con motores

WALTER

la máxima seguridad

SEXTANTE GAGO COUTINHO

para la navegación aérea

En vuelos sobre mar, sobre nubes y en vuelos nocturnos,
indispensable.

INSTRUMENTOS PARA NAVEGACION
EN AVIONES

W. Ludolph A. G.

BREMERHAVEN

Alumbrado y señales

para

Campos de Aviación

(Fabricación especial)

“General Electric C.º”



Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas

Sociedad Anónima.—Capital: 20.000.000 de pesetas

Dirección general:

Barquillo, 1.-MADRID.-Apartado 990



Línea aérea Madrid - París - Londres

1.600 kilómetros en doce horas de viaje (8 h., 45 m. de vuelo efectivo)

Los sábados	HORARIO	Los lunes
Madrid (Getafe)	Salida: 7 h., 30 m.	Llegada: 18 h.
Biarritz	Llegada: 10 h., 45 m. G. M. T.	Salida: 16 h., 45 m. G. M. T.
Burdeos	Salida: 11 h., 30 m.	Llegada: 16 h., 30 m.
París (Le Bourget)	Llegada: 12 h., 30 m.	Salida: 15 h., 30 m.
Londres (Croydon)	Salida: 13 h.	Llegada: 15 h., 15 m.
	Llegada: 16 h., 15 m.	Salida: 12 h.
	Salida: 16 h., 45 m.	Llegada: 11 h., 15 m.
	Llegada: 19 h.	Salida: 9 h.

Correspondencia en Le Bourget hacia Bélgica y Holanda

TARIFA PARA PASAJEROS

	B. sencillo	Ida y vuelta		B. sencillo	Ida y vuelta
Madrid-Biarritz	150 ptas.	270 ptas.	Madrid-París	425 ptas.	765 ptas.
Madrid-Burdeos	250 ptas.	450 ptas.	París-Londres	600 frs.	1.140 frs.

Automóviles de la Compañía transportan gratuitamente a los pasajeros de la ciudad al aeródromo, y viceversa. Cada billete da derecho al transporte gratuito de 15 kilogramos de equipaje; el exceso será admitido según las disponibilidades del aparato y tasado conforme a la tarifa de mercancías.

TARIFA MERCANCIAS

De Madrid a Biarritz	2 pesetas el kilogramo.	De París a Londres	10 francos el kilogramo.
De Madrid a Burdeos	3 pesetas el kilogramo.	(Pasando de un kilogramo rige una tarifa especial, en disminución.)	
De Madrid a París	5 pesetas el kilogramo.		

CORRESPONDENCIA

Sobretasas: Además de las tasas ordinarias: 0,25 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos. Peso máximo, 2 kilogramos (500 gramos para las muestras). La correspondencia debe ser entregada a mano en las Administraciones de Correos.

INDICAR CON TODA CLARIDAD: **Por avión-Vía aeropostale**
Para toda clase de informes dirigirse a

Compagnie Générale Aéropostale

Av. Conde Peñalver, 17. - MADRID. - Teléfono 17137



MARCA REGISTRADA

Mobiloil

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

Vacuum Oil Company

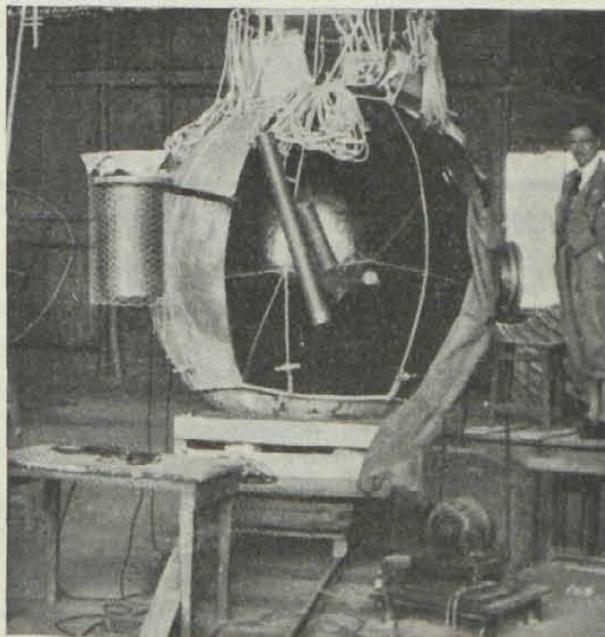
Sociedad Anónima Española

Dirección General - Cortes 678 - Barcelona

AGENCIAS:

Madrid, Barcelona, Gijón, Sevilla,
Valencia, Bilbao

Las Hélices metálicas empleadas en la
GLASSA son del tipo H. K. W.
"CINTA AZUL,"



La fotografía muestra la cabina de forma esférica construída de aluminio, en la cual el intrépido profesor belga Piccard, intentará una ascensión a 15.000 metros de altura en Augsburgo. La cabina, que puede cerrarse herméticamente, va suspendida de un enorme globo libre de 30 metros de diámetro y 16.000 metros m³ y está dotada de toda clase de instrumentos para la navegación aérea.

Hasta la fecha no se ha podido efectuar la ascensión por impedirlo dificultades atmosféricas.

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



C. E. T. F. A.

LABORATORIOS Y OFICINAS:
MADRID

Fuencarral, 55

Teléfono 50237

AUTÓGENA MARTÍNEZ, S. A.

Vallehermoso, 9 - MADRID - Teléfono 33959



FABRICA DE OXÍGENO

Aparatos y material para
- soldadura autógena -
- Talleres de calderería -



- Fábrica de muebles de acero -

Jorge Loring

FABRICA

DE

AVIONES

Actualmente en construcción una serie de 160 aviones de reconocimiento para la Aeronáutica Militar Española

Antonio Maura, 18
MADRID

BANCO GUIPUZCOANO

FUNDADO EN 1899

Dirección telegráfica: BANGOCUI

SAN SEBASTIAN

Capital: 25.000.000 de pesetas
Desembolsado: 12.500.000
Reservado: 12.500.000

SUCURSALES: MADRID: Avenida del Conde Peñalver, 5. —BILBAO: calle del Banco de España, 2; Andoain, Azcoitia, Azpeitia, Beasain, Cestona, Deva, Eibar, Elgóibar, Fuenterrabia, Hernani, Irán, Mondragón, Motrico, Oyate, Oyarzun, Pasajes, Placencia, Rentería, Segura, Tolosa, Vergara, Vihabona, Villafranca, Zarauz, Zumaya y Zumárraga

Toda clase de operaciones de Banca, Bolsa y Cambio
Cajas fuertes alquiler

Banco Español de Crédito

Sociedad Anónima

Capital social: 100.000.000,00 de pesetas.
Desembolsado: 46.687.000,00 —
Reservas: 48.852.936,16 —

Domicilio social: Alcalá, 14.-MADRID

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

350 sucursales en la Península y Marruecos
Ejecutan toda clase de operaciones de Banca y Bolsa en España y Extranjero
Cuenta corriente a la vista con el interés anual de 2 1/2 %
Libreta de Ahorro 4 %

BANCO PASTOR Casa fundada en 1776

Capital suscrito..... Pesetas 17.000.000
Capital desembolsado..... 11.000.000
Fondo de reserva..... 4.500.000

Casa central: LA CORUÑA

Sucursales en Vigo, Lugo, Orense, Viveiro, El Ferrol, Sarría, Monforte, La Estrada, Tuy, Mellid, Mugla, Carballo, Mondoñedo, Puenteaume, Villalba, Ribadeo, Ortigueira, Carballino, Padrón, Puebla del Caramiñal, Ribadavia, Noya, Barco de Valdeorras, Verín, Rúa Petín, Vimianzo, Puenteareas, Chantada, y Cedeira

Cuentas corrientes con libretas.—Abonando los siguientes intereses:

A la vista..... 2 1/2 % anual
A tres meses..... 3 %
A seis meses..... 3 1/2 %
A un año..... 4 %

Caja de Ahorros.—Abonando intereses al 3 y 1/2 % anual
Cuenta corriente en moneda extranjera.—Interés a convenir
Venta de giros sobre todo el mundo, especialmente América.

COLORES HISPANIA S. A.

BARNIZ PARA AEROPLANOS

AEROCELLIT

(Registrado)

Proveedores de la Aeronáutica Militar

Apartado, 749
BARCELONA

PLUS ULTRA

Compañía Anónima de Seguros generales (Antes Centro Catalán de Aseguradores)

FUNDADO EN 1887

Dirección general: MADRID, Plaza de las Cortes, 6. Subdirección: BARCELONA, Calle Cortes, 833
Ramos: ACCIDENTES, VIDA, INCENDIOS, MAQUINARIA, ROBO, TRANSPORTES Y RESPONSABILIDAD CIVIL

Indice de Proveedores de la Aeronáutica Militar Naval y Civil

Accesorios en general para aviación

Sánchez Quiñones (Santiago), Alberto Aguilera, 14, Madrid.
Sociedad General Aplicaciones Industriales, paseo Recoletos, 19.

Acumuladores, baterías de ferromquel

Sociedad Española del Acumulador Tudor, Victoria, 2.

Ametralladoras fotográficas

M. Quintas, Cruz, núm. 43.

Cables de mando

José María Quijano, Los Corrales de Buelna. (Santander.)

Carburadores

Sociedad Española del Carburador IRZ. Apartado 78, Valladolid. Montalbán, 5, Madrid. Cortes, 642, Barcelona.

Cartuchos para señales e iluminación

Pirotécnica Espinós, Reus.

Combustibles, grasas

Andrés G. y Fabiá, Aragón, 289, Barcelona.
Bowser Caccamo, Rodríguez San Pedro, 48.

Compañías de navegación aérea

CLASSA. Plaza de Lealtad, 4.

Construcción de aparatos de precisión

Talleres de óptica y mecánica de precisión, S. L., Goya, 6.

Escuelas de aviación

CEA. Albacete.

Fábricas de aviones

Construcciones Aeronáuticas, S. A., Arlabán, 7, Madrid.
Hispano (La), Guadalajara.
Loring (Jorge), Antonio Maura, 18, Madrid.

Hangares

Kapreyne, Barcelona, Via Layetana, núm. 17.
Cubiertas Reticuladas, Diego de León, núm. 55 provisional.

Hélices

Osorio (Luis). Talleres: Santa Ursula, 12. Tel. 72956. Correspondencia: Santa Bárbara, núm. 11.
Amalio Díaz. Getafe.

Herramientas y maquinaria

Juan Gazeau, Junqueras, núm. 16, Barcelona.

Instalaciones para aeródromos

Pahama, S. A., Alarcón, núm. 9, Madrid.

Instrumentos de Meteorología

Ortho. Material científico. Talleres: Lanuza, 14.

Madera contrapeada

La Aeronáutica, S. A., Bilbao. Zorrozaurre-Deusto. Apartado 344.
Salvador Sancho, carrera de San Luis, 61, Valencia.

Magnetos

SCINTILLA, S. A. Florida, 4.
S. E. V. Antonio Díaz, Príncipe de Vergara, 8, Madrid.

Material fotográfico

M. Quintas, Cruz, núm. 43.

Motores de aviación

ELIZALDE. Paseo de San Juan, 149, Barcelona.
ELIZALDE. Delegación Madrid, paseo de Recoletos, 19.
HISPANO-SUIZA. C. Rivas, 279, Barcelona.

Motores eléctricos y material eléctrico

Brown Boveri, Gran Via, núm. 21.
O C E S A. Madrid. Carrera de San Jerónimo, 31.

Neumáticos

Continental Madrid. Génova, 17.

Oxígeno

Autógena Martínez, Vallehermoso, núm. 19.

Pinturas y barnices

Industrias Titán, Gastambide, núm. 15.
Colores Hispania, S. A., Coello, 86, Barcelona.

Radiadores

Corominas (Ricardo). Madrid, Montealeón, 28 Barcelona
avenida de Alfonso XIII, 458.
Chavara y Churruca, Viriato, 7, Madrid.
Vintro. Barcelona, Aribau, 348.

Rodamientos de bola

S. K. F., plaza de Cánovas, núm. 4.

Roentgenología industrial y médica

Siemens Reiniger Veifa, S. A., Fuencarral, 55, Madrid.

Tela

Continental. Génova, 19 (Warfelmann y Steiger, S. L.).

Transportes internacionales y transportes aéreos

L. Chablot, Felipe IV, núm. 2 duplicado.



El avión de caza Fokker, vence en el concurso militar de Rumania

El Gobierno de Rumania, que está trabajando actualmente con toda su energía para perfeccionar lo más posible su flota aérea y dotarla de los aviones más modernos, invitó hace algún tiempo a las fábricas más afamadas del Continente, para que participasen en un concurso de aviones, monoplazas de caza.

Las condiciones del concurso eran durísimas. Tanto a aviones como a pilotos se les hicieron las exigencias más severas. Entre otras, estaban representadas las fábricas siguientes: Junkers, con el conocido piloto Neuenhofen; Moran, con el excelente aviador acrobático Detroyat; Dewoitine, Smolik (Checoslovaquia), los talleres del Estado de Polonia, etc.

El concurso terminó oficialmente hace unos días, declarando la comisión vencedor al avión de caza Fokker D XVI, dotado del motor «Jaguar», sobrealimentado, con el cual el teniente holandés Sarberg, hizo durante el concurso, brillantes vuelos de demostración.

N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek
Rokin, 84 - AMSTERDAM - Dir. tel.: FOKEXPORT