AÑO I. SEGUNDA QUINCENA-NOVIEMBRE 1928. NÚM 15.

MOTOAVION

Revista práctica de automovilismo y aviación.

S. SÁNCHEZ QUIÑONES

MADRID: Alberto Aguilera, 14. :-: SEVILLA: Cánovas del Castillo, 39.

Proveedor de la Aeronáutica Militar
Materiales y accesorios para Aviación, Motorismo e Industria

© Biblioteca Nacional de España

Patrocinada por el Real Aero Club de España, MOTOAVIÓN celebró su primera reunión de propaganda aeronáutica

El pasado domingo, 18 de noviembre, se celebró en el Aerodromo Civil de Getafe, la Primera Reunión de Propaganda Aeronáutica organizada por MOTOAVIÓN, con la cooperación del Real Aero Club de España, los más prestigiosos pilotos de la Aeronáutica Civil y Militar y las fábricas de motores y aviones Elizalde y Construcciones Aeronáuticas.

El Barón de Casa Davalillos, Capitán General de Madrid, el General Soriano, Vicepresidente del Consejo Superior de Aeronáutica y otras distinguidas personalidades contemplando los arriesgados vuelos de Rexach.
(Foto Díaz Casariego.)

Historia de la Reunión

Desde la aparición de esta Revista acariciábamos como fundamental la idea de organizar Reuniones aeronáuticas en que el no tener dinero, no fuese un obstáculo que hiciera imposible el disfrutar de las delicias de un corto paseo en aeroplano.

Mirábamos esta empresa como superior a nuestras fuerzas, y así la hubiésemos seguido considerando si nuestro entusiasmo y optimismo no nos hiciesen olvidar las consecuencias de un probable fracaso. Teníamos miedo, pero pronto lo olvidamos, y sin más armas que nuestra ilusión porque esta fiesta se celebrase, avanzamos dispuestos a no detenernos ante ningún escollo. Mandamos, o mejor dicho, fuímos (porque no tenemos a nadie a quien mandar) a la imprenta, y encargamos esos carteles que en algunos cafés y calles esperan la mira-

© Biblioteca Nacional de España

da distraída que los lea. El mismo día, momentos antes de entrar el número en máquina, redactamos las bases para el concurso de vuelos gratuítos con su boletín correspondiente.

Ya no había más remedio que celebrar los vuelos.

En busca de aeroplanos

Nuestro querido amigo D. Ernesto Navarro, sabíamos que tenía algunos aparatos, y una mañana nos fuímos al Consejo Superior de Aeronáutica, en donde encontramos muy atareado a nuestro amigo.

—Ernesto, MOTOAVIÓN quiere celebrar una Reunión Aeronáutica y necesito los aparatos y a su propietario.

—Nada, concedido todo—me dijo extrañado, y no hablamos más.

Al siguiente día en el Aerodromo de Getafe, hablé con el Jefe de la Escuadra de Madrid, Sr. Marqués de Borja, al que como Presidente de la Comisión de Aeronáutica del Real Aero Club le dije:

—Mi Comandante, deseábamos que el Aero prestase sus avionetas para unos vuelos gratuítos que nos proponemos efectuar.

El Comandante, sin vacilar un momento, aprobó la idea diciendo:

—Escríbame una nota con sus deseos y esta tarde que tenemos Junta lo propondré.

Escribí unas líneas exponiendo nuestros deseos y la conveniencia de que nos cobrasen como máximo la tarifa mínima, que es la que tienen para los socios del Aero mientras realizan el aprendizaje con un profesor; y a los pocos días, en atenta carta, nos comunicaron que la Comisión de Aeronáutica había accedido a nuestra pretensión.

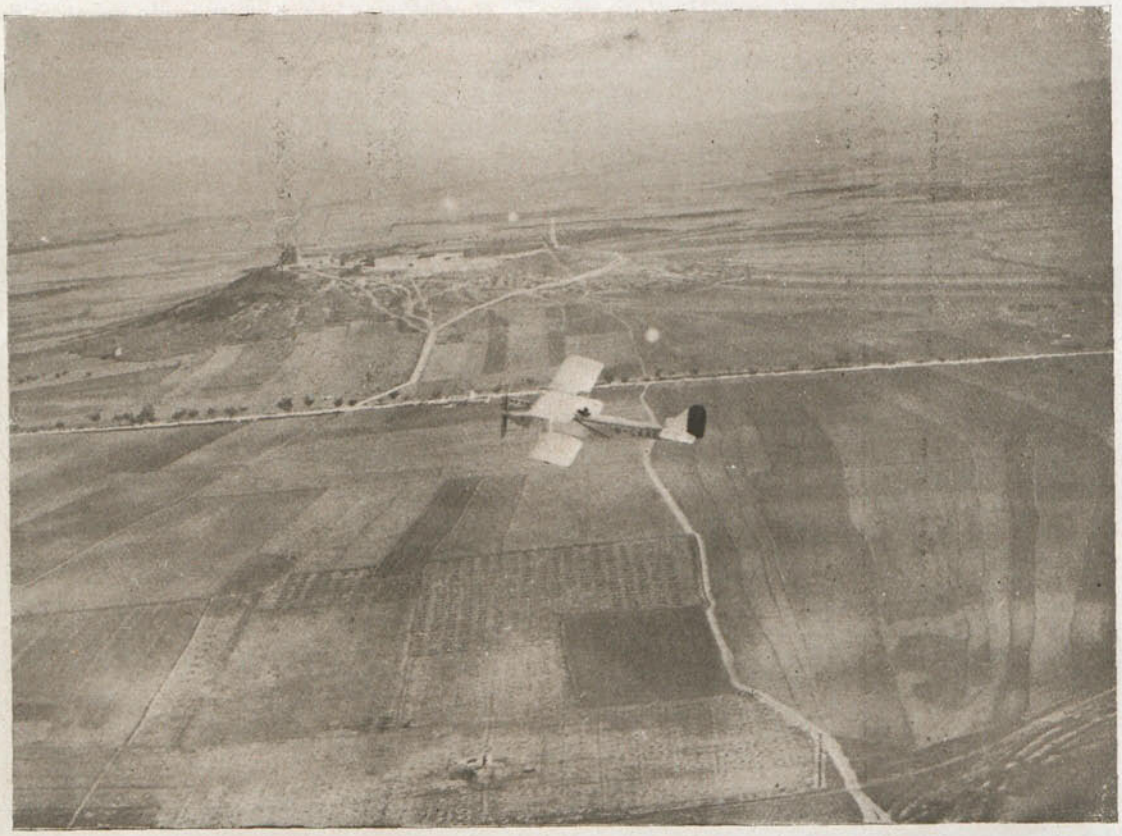
Ya teníamos contratadas las avionetas a 60 pesetas por hora de vuelo. Con las 600 pesetas, que era todo nuestro capital, se podía hacer mucho más, y continuamos nuestra pere-

La Sra. de Sanz, después de efectuar un vuelo, firma en el libro del Real Aero Club.
(Foto Díaz Casariego.)

© Biblioteca Nacional de España

grinación a caza de aeroplanos desde el suelo. Pensamos en D. Juan Ortiz, Comandante de Aviación, propietario de una magnífica avioneta Avro Adrian, en la que el Teniente Haya y su antiguo propietario, Sr. O'Gara, efectuaron el magnífico viaje Londres-Madrid-Mediterráneo-Italia Salónica-Constantinopla-Viena Praga-Berlín-Londres-Madrid.

Construcciones Aeronaúticas D. José Fernández Checa, quien nos puso en relación con el Director Gerente de esta Sociedad, Sr. Ortiz Echagüe. Le repetimos el disco de nuestros deseos y aunque la Fiesta, por estar el avión pendiente del contrato de seguro, le podía costar a la Sociedad unos cuantos miles de duros, accedió en cuanto a la limousine. El motor es pro-



Volando hacia el monumento al Sagrado Corazón. *(Foto Díaz Casariego.)*

Estas avionetas son de estabilidad perfecta, manejo sencillo y con su seguro motor Cirrus, no tardaremos en verlas con una franja verde como los populares taxímetros de 0,40 pesetas.

Hoy jueves, invitados por Lecea, hemos podido saborear el delicioso vuelo de la Avro Avian. A 50 metros del suelo se puede perder velocidad y el desplome no llega nunca. Con 1.900 vueltas de la hélice, los 150 kilómetros por hora los soporta sin la menor vibración.

No quisimos que por un motor rebelde a ponerse en marcha o que por cualquier pequeña avería se pudiese deslucir la fiesta y hablamos con nuestro incondicional amigo el ingeniero de piedad de su constructor Elizalde y al Director Gerente, nuestro entrañable amigo D. Julio de Rentería, le repetimos la misma canción. Aquel mismo día, en expresivo telegrama, confirmado por cariñosa carta que reproducimos, nos ofrecían todo cuanto tenían y nos deseaban éxito en la reunión.

Barcelona, 16 de Noviembre de 1928.

Sr. D. Luis Maestre

Mi querido amigo y compañero:

En contestación a tu carta de fecha 14 del corriente, y a la que dirigiste a Rubio en idén-

© Biblioteca Nacional de España

ticos términos, te he dirigido esta tarde el telegrama que supongo en tu poder y que dice:

Elizalde autoriza vuelos y desea éxito.—Rentería.

Confirmo dicho telegrama y únicamente me queda reiterarte cuánto deseamos que los vuelos con el aparato equipado con nuestro motor tengan el más rotundo éxito.

Sabes puedes disponer de tu buen amigo y compañero que te abraza.—*Rentería.*

Un abrazo para tí y otro a Guillamón.-*R. Rubio.*

Con las avionetas y la magnífica limousine Breguet con motor Elizalde, estábamos seguros que nuestros lectores quedarían satisfechos del vuelo.

Los Pilotos

Esto no tenía dificultad; todos los pilotos civiles y militares están dispuestos a tomar parte en festivales que sirvan de impulso a la Aeronáutica. Aquí las 600 pesetas podían permanecer tranquilas; para esto no necesitábamos dinero ni casi palabras. Otra vuelta por el Aero. Son las ocho de la noche del sábado y al día siguiente se ha de celebrar la fiesta. «Oye, Jiménez; mañana es el día grande de MOTOAVIÓN y a las diez de la mañana salen de nuestra Redacción los automóviles para Getafe. No te duermas, que nos originas un conflicto.» Ignacio, sonriente como siempre, me prometió madrugar el domingo. Y yo pensé como si hablase con nuestros lectores: «Vais a volar con cualquiera, con el piloto del Jesús del Gran Poder».

Hacía tiempo que no veíamos a Antonio Rexach y nos lo encontramos en el Aero. Al saludarle le dijimos: «Tú eres lo único que faltaba para que la fiesta resulte completa; esa avioneta Klemm, con su diminuto motor, es una cosa tan seria, que no nos resignamos a que los lectores de MOTOAVIÓN no admiren su vuelo majestuoso. Contamos contigo, y hasta mañana, a las diez, que nos veremos en Getafe.»

«Horacio el Optimista» en pleno vuelo. *(Foto Díaz Casariego.)*

«Rafael ¿no estabas de profesor en Alcalá?» «Si, allí sigo, pero los domingos los paso en Madrid». «Bien; mañana a las diez y media, en Getafe.» Y Martínez de Pisón, que ha sido profesor de muchos pilotos, estaba seguro de que no faltaría. A las ocho y cuarto salí tranquilo de que pilotos no habían de faltar.

Aquella mañana, después del cotidiano vuelo veo a Meana por el aerodromo. «Servando ¿tienes aquí el Citroen? ¿Quieres llevarme a Capitanía? Quiero invitar a S. E. que fué uno de nuestros primeros suscriptores». Meana, que es

© Biblioteca Nacional de España

un formidable automovilista, porque sabe parar cuando hay mucho lío y no arranca hasta que la situación se despeja, me conduce rápidamente a Capitanía General, penetramos en el despacho de Ayudantes y exponemos al de S. E., el Comandante D. Jesús Aguirre, el objeto de nuestra visita. El Comandante, como buen suscriptor, recibe con simpatía la noticia de los vuelos del día siguiente. No queríamos molestar al General, en aquel momento reclamado por infinidad de visitas y así lo hicimos saber por conducto de su Ayudante; pero S. E., que para oir hablar de cosas de aviación siempre le parece el momento oportuno, nos mandó pasar a su despacho, en donde recibimos del Barón de Casa Davalillos inmerecidas atenciones y la promesa de asistir al día siguiente al Aerodromo de Getafe.

—Meana, vamos al Consejo Superior de Aeronáutica; pero es necesario que nos dividamos las visitas de invitación si queremos terminar hoy. Meana continúa las invitaciones, y yo penetro en el Consejo Superior de Aeronáutica.

—Mi Comandante, quiero invitar al General Soriano a la fiesta que celebramos mañana. Y el Comandante Pérez Seoane, después de breves instantes, nos dice que podemos penetrar en el despacho del Vicepresidente del Consejo Superior de Aeronáutica.

El General Soriano que nos conoce de antiguo y a quien debemos el ingreso en aviación, cuando era Coronel, nos recibe con la sencillez de siempre y nos dice: ¿Cuánto dinero han perdido ya en MOTOAVIÓN? Mi General, MOTOAVIÓN guarda en sus arcas 600 pesetas de ganancia. Si el Consejo Superior de Aeronáutica necesita dinero que lo diga pronto, porque mañana después de la fiesta no quedarán ni cinco. El General nos mira con asombro y dice: Pues a todos los que hacen revistas de Aviación les hago la misma pregunta y ninguno me contesta como usted. Con Guillamón de administrador no les hubiera ocurrido eso.

Probando el motor para emprender el vuelo. *(Foto Diaz Casariego.)*

Nos despedimos del General Soriano después de prometernos no faltar a la reunión del siguiente día en Getafe.

Domingo, 18

El día grande de MOTOAVIÓN. Nuestro primer protector, Febo, ¡oh Febo! nunca te agradeceremos bastante los raudales de luz y calor que nos enviaste en tan memorable día. Tu que barriste las nubes y dejaste ver dilatarse el horizonte ante los absortos ojos de los que por vez primera se bañaban en los tibios aires de la atmósfera, no nos desampares en la próxima reunión y pagaremos la pluma del mejor literato para que te cante el himno que algunas veces te mereces.

© Biblioteca Nacional de España

Los neófitos van llegando. Unos tranquilos, orgullosos, extrañados de que los pacíficos transeuntes no comprendan, el que poco después van a despegarse, por primera vez, de esta mísera corteza; otros, nerviosillos, impacientes de que termine pronto su proeza, para contarla a sus amigos; algunos, apurados, por no traer el permiso del padre para, efectuar el vuelo.

Llegan algunas señoritas, tan pronto decididas como temerosas y próximas a entonar un sincero arrepentimiento. En la Redacción todo es movimiento. Se van entregando los boletines con el turno en que rigurosamente se han de efectuar los vuelos; tras de la modesta boína, seguía el joven atildado, y es, que la suerte no distingue de vestimentas, ni hace cumplidos. ¡Las flores que no llegan! ¡Corriendo! Y nuestros fieles auxiliares José Cánovas y Cantarranas, que trabajan como si cobrasen todos los meses, regresan a los pocos momentos asomando sus cabezas entre un vergel de ramos de flores, y de lo que fueron 600 pesetas, soltamos algunas alegremente, porque los rostrosde las bellas nos devuelven con creces mucho más.

Aparecen Ignacio Jiménez y Rafael Martínez de Pisón, los rostros de los «neófitos» se animan. Con estos pilotos ya se puede volar. El piloto del «Jesús del Gran Poder», como siempre, bien vestido, sorprende como distraído las miradas de ellos y otras que le llenan de satisfacción.

Doña María Bernal lo de Quirós, hija del Marqués de los Altares, que en la próxima reunión de MOTOAVIÓN, dará el bautismo del aire a varias lectoras y lectores.

Aparecen redactores, fotógrafos, todos jóvenes simpáticos (y ya hay que ser simpático para no dejar de serlo cuando por nuestra culpa se le vantaron tempranito el día que esperaban que llegase para dejar pasar la traidora hora del trabajo en la dulce cama). Estamos seguros que lo perdonaron pronto, pues las ingeniosidades y risas del viaje no se tienen más que estando satisfechos. Bastantes cosas provechosas aprendimos en nuestro breve trato con ellos.

Con unas cuantas lecciones así, MOTOAVIÓN

© Biblioteca Nacional de España

«Horacio el Optimista» es el nombre de la Avro Avian del Comandante Ortiz

El primer bautismo fué el de la Srta. Dolores Belloso, que no debió quedar descontenta cuando nos vuelve a mandar el Boletín solicitanto la confirmación. *(Foto Díaz Casariego.)*

© Biblioteca Nacional de España

tendrá mucho que agradecerlos. Trascurrió el camino en animada conversación y llegamos al aerodromo de Getafe que presentaba animado aspecto. Grupos de gentiles señoritas, el Excmo. Sr. Capitán general de Madrid, Barón de Casa Davalillos, con su Ayudante Comandante Aguirre; a los pocos momentos el excelentísimo Sr. D. Jorge Soriano con su hijo, señoras y señoritas de Delgado, nietas del ex Ministro de Hacienda D. Eleuterio Ballesteros, Maestre, Meana, Maraver, Arce, Belloso, bastantes socios del Aero, Cañedo, Muguiro, conde de Catres, Sánchez Carpintero, Ballesteros, Marqués de Almenara, Segovia, Alarcón, Navarro, el Capitán peruano Sr. Urquijo, Acha y muchos más que harían la lista interminable.

Guillamón y Meana lo tenían todo preparado como ellos saben hacerlo. No olvidaron el más insignificante detalle. Las avionetas en su sitio preparadas, los mecánicos del Aero dispuestos a ponerlas en marcha, todo iniciado una hora antes, parecía producto de cuidadosa organización.

Antonio Rexach

Pone en marcha Rexach su avioneta y todas las miradas quedan pendientes de las soberbias evoluciones. ¡Qué maravilla, como vuela la avioneta Klemm Daimler!

Su débil motor, que suena con el repiqueteo propio del dos cilindos, disminuye su marcha y para por completo mandada por el hábil piloto. La hélice en bandolera (1) y la avioneta casi inmóvil, como suspendida por hilos invisibles ante el estupor de los entendidos y la ignorante admiración de otros, prosigue su vuelo sin interrumpir las evoluciones. Llega a un metro del suelo, y cuando parece que se va a desplomar, inicia de nuevo su giro la hélice, y repite su vuelo haciendo las delicias del público. Entre los debutantes se oyen murmullos de aprobación, y alguno, desconocedor del vuelo que van a realizar, murmura por lo bajo:

—A mí filigranas, no; porque no subo.

Bien, Antonio; muchas gracias.

D. Juan Ortiz

Comandante de Aviación y propietario de la avioneta «Horacio el Optimista».—Pero hombre, mi Comandante, eres un acaparador. Hoy cuento en el Grupo de Instrucción que mandas, 32 aparatos, Sexquiplanos Casa, con motor Elizalde 450 c. v.; Martín Syde, con Hispano 300 c. v.; Fokker, y hasta inocentes Avros con motor rotativo; todos los vuelas como y cuando quieres, y te compras un Avro Avián para los ratos de ocio, y después de los vuelos durante toda la semana, te vas los domingos temprano a ver que ocurre en el aire. Ortíz, como sigas así, se va *a acabar el aire.*

D. Rafael Martínez de Pisón

Silencioso, reflexivo, gran piloto, demasiado modesto. Rafael volaba sin cesar. La Havilland Moth la domina como si fuese una bicicleta. Bien podéis volar tranquilos con Rafael.

D. Ignacio Jiménez

El piloto del «Jesús del Gran Poder». Nunca había volado una avioneta, pero Jiménez, que ha cruzado España en todas direcciones, que vuela lo mismo de día que de noche, nada puede sorprenderle de la sencilla avioneta.

D. José R. y Díaz de Lecea

Lecea, el hombre aerícola, algunos ratos se le ve en el suelo, pero esto es muy raro; si queréis encontrar a Lecea buscadlo en el aire. Lecea siempre tiene alumnos. En Marruecos, en Madrid, en donde se encuentre, veréis a Lecea dando clase de pilotaje. Posee dotes naturales extraordinarias para el vuelo. Lleva miles de horas de aire con la misma ilusión que la vez primera.

No tratéis de hablar con Lecea de nada ajeno al vuelo, porque no os hará caso. Los alumnos de Lecea se conocen por la finura y corrección del estilo característico de su Maestro. Concienzudo en la enseñanza, cuando Lecea deja al alumno que vuele solo, es porque domina de verdad el aparato.

A nuestra primera aviadora María Bernaldo de Quirós, a quien he visto volar, como lo hacen los discípulos predilectos de Lecea; le acepto su ofrecimiento y seré el primer pasajero en la próxima Reunión Aeronáutica que no tardará en celebrarse.

Lecea dió la nota de interés a la fiesta. La caza de la avutarda cautivó la atención de los neófitos y fué seguida siempre con admiración por los que pueden apreciar la maestría con que rindió a la zancuda. El perseguir una avutarda exige gran dominio del aparato, pero para traerla y conservarla hasta agotarla en el

(1) Cuando en un aparato en vuelo queda la hélice sin girar, se dice, en el «argot» aviatorio, que está en bandolera.

© Biblioteca Nacional de España

Grupo de asistentes a los bautismos del aire organizados por MOTOAVIÓN, con la avutarda magistralmente cazada por Lecea. *(Foto Díaz Casariego.)*

© Biblioteca Nacional de España

lugar deseado, hay que ser pájaro como es Lecea.

D. Ernesto Navarro

¡Cómo abusamos del infatigable Ernesto! A poco de llegar los automóviles a la limousine, empezaron los vuelos en este burgués aeroplano, en donde se vuela con toda comodidad sin gafas, abrigos ni ataduras que complican la libertad del viajero. El ruido del motor, amortiguado én la cabina, permite conversar a sus ocupantes. Veinticuatro bautismos hizo el ilustre Navarro en este aparato, y al descender del puesto de pilotaje, ya terminados los vuelos, se enteró de uno que aún no había podido hacerlo y subió rápidamente en una avioneta del Aero para aircarlo en la tranquila atmósfera.

Navarro es uno de los pocos pilotos civiles que tenemos en España. Ha volado mucho y sigue repartiendo su prodigiosa actividad entre la palanca, el Aero, el taquímetro y el Consejo Superior de Aeronáutica. Ya ha hecho pilotos a todos sus amigos. Propietario de varios aparatos, creemos que los entusiastas del pilotaje deben mirar con esperanza a este seguro piloto que reserva grandes sorpresas a los impacientes Ases civiles del porvenir.

Quiénes fueron bautizados

No nos ocupamos de tomar los nombres de los que recibieron el aire bautismal. De los que presenciaban los vuelos, chicos y grandes, con boletín y sin él, volaron todos los que quisieron hacerlo.

Solamente diremos que Navarro voló 25 veces y las cuatro avionetas realizaron de 8 a 10 vuelos cada una. No hay que ser gran matemático para comprender que pasaron de 60 los bautismos efectuados.

En el último viaje de la limousin recibieron el bautismo del aire las señoritas de Sánchez Carpintero, Ballesteros, Maestre y el que estas líneas escribe, que no recibió el bautismo del aire, pero sí, de limousin.

También realizamos el bautismo aéreo de Luisito Gómez Maraver, hijo del fundador de esta Revista, Sr. Gómez Guillamón.

La impresión que causó el vuelo en los neófitos, nadie mejor que ellos para contarlas. Ahí van algunas:

«Con gran ansiedad esperaba el momento codiciado, siendo las once y veinte cuando se preparaba para emprender el uuelo un «limousine« motor Elizalde de 6 plazas y en el cual tuvo efecto mi bautismo, y a las doce menos veinticinco despegamos.

¡Qué grata impresión experimenté entonces! Creo que tendré recuerdo de este día mientras perdure mi vida. ¡Qué comodidad! ¡Nada de movimientos bruscos! Y sobre todo, que extenso panorama contemplamos. En primer lugar, vemos como se alza majestuoso sobre su pedestal la imagen de Cristo Rey; venimos avanzando hacia Madrid, sin darnos cuenta volamos sobre la estación del Mediodía; divisamos los trenes y tranvías que circulan por las Rondas; enseguida divisamos el regio Alcázar, teniendo a nuestros pies la plaza de Castelar con su hace pocos días embozada Cibeles; vemos también la Plaza de Toros y dando el viraje de vuelta, el Hipódromo; unos segundos, y volamos sobre la plaza de España. Pensaba yo para mí: Que equivocación tan grande sufrimos cuando exclamamos: ¡Qué grande es Madrid! Entonces me parecía contemplarlo en un palmo de terreno... y otra vez nos encontramos sobre el aerodromo y a las doce menos dos minutos tomábamos tierra.

¡Qué hondo sentimiento! Cuando mejor íbamos saboreando las delicias del vuelo, tener que aterrizar... ¡Qué corto se me hizo aquel lapso de tiempo...! Yo no hubiera tenido inconveniente en batir el «record» de duración, pues tal era mi ilusión, que cifraba mi dicha en haber sabido manejar un aparato y haberme elevado en el tranquilo espacio y perfumado viento de aquella tan hermosa mañana que el Señor nos deparó.

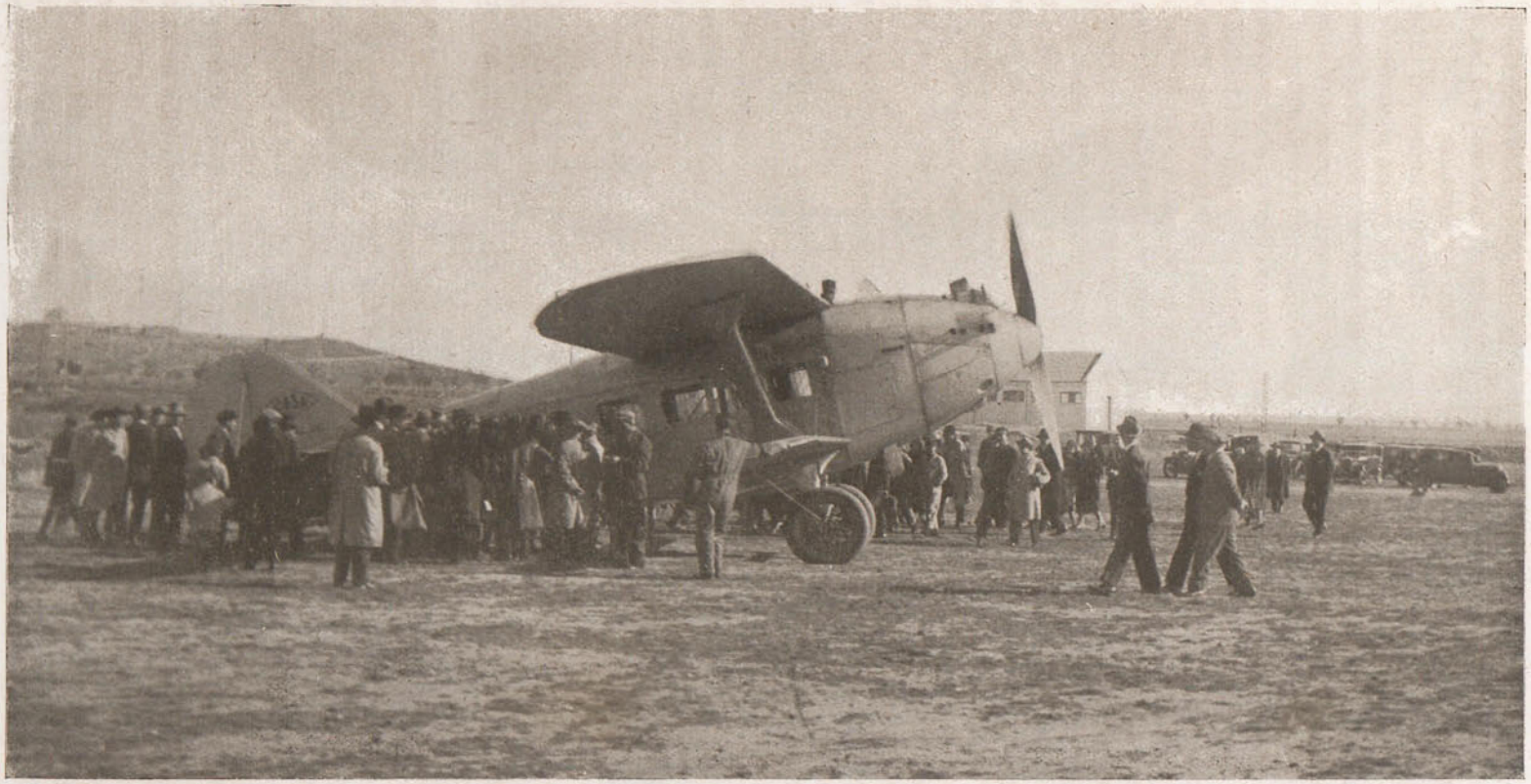
Ya parado el aparato y echado pie a tierra, cambiando impresiones con los ya bautizados, todos conveníamos en lo mismo: que era delicioso el volar, que era la comodidad suma y el transporte rápido por tanto tiempo anhelado, pero... echando el freno a las cuatro ruedas, pues veo que estoy batiendo el «record» de la pesadez.—*Casimiro Salvador.*»

Tan grata impresión ha causado en mí, cuyo recuerdo perdurará mientras viva, que, una y mil veces estoy disponible para repetir la mayor y más sublime emoción de mi vida.

Lástima que los referidos vuelos no se efectuaran diariamente, para que pudieran comprobar miles de personas la seguridad, comodidad,

© Biblioteca Nacional de España

Avión Breguet, fabricado por Construcciones Aeronáuticas, con motor Lorraine, construído por Elizalde en Barcelona



La limousine, pilotada por Navarro, que hizo 24 bautismos del aire. *(Foto Díaz Casariego.)*

© Biblioteca Nacional de España

agrado y rapidez que tiene el medio de locomoción aéreo.—*Emilio Jiménez Cano.*»

«De mi primer vuelo realizado ayer, quedé maravillado y deseando que se me presente otra ocasión para volar. La velocidad del aparato, si en realidad es superior a 100 kilómetros, al parecer no excede de 20, y ni al despegar, ni en vuelo a los virajes, ni al tomar tierra, sentí la más mínima sensación que pudiera infundir miedo, ni el más leve mareo.—*Benjamín Torres.*»

«Nunca podría yo haber creído lo hermoso que es un paseo en aeroplano si no lo hubiera disfrutado como lo hice el domingo, pues muy cierto es que el aeroplano se presta a un mismo tiempo para hacer un viaje rápido, cómodo, disfrutando de un panorama precioso; para saber lo que es volar, hay que volar; uno que nunca haya tenido esta suerte y quiera volar, aproveche de la Revista MOTOAVIÓN.—*Gonzalo Hozol Peña.*»

Sentimos que la falta de espacio nos impida dar más amplia información de la impresión sentida por los primerizos voladores. Imposible nos fué recoger los graciosos comentarios. Hubo quien para expresar su admiración ante la suavidad y conford del vuelo, dijo seriamente convencido: «Esto es mejor que un taxis de 40.»

Emoción

Construcciones Aeronáuticas contribuyó espléndidamente a la variedad del acto. El precioso sexquiplano construído por C. A. S. A., provisto de un 500 C.V. Hispano, nos emocionó con sus temerarias evoluciones. D. Alejandro Gómez Spencer, Comandante de Caballería, manda los 500 C.V. Hispano con firmeza y valentía insuperable, con velocidades de 60 a 300 kilómetros por hora, que prueban las extraordinarias cualidades de planeador y resistencia del aparato, realizó acrobacias de trágico fin a no tratarse del formidable Spencer.

La ruina de «Motoavión»

Terminada la fiesta pensamos con disgusto en lo mucho que tardaríamos en reunir el dinero necesario para celebrar otra igual. Llegaba la hora de pagar. Desde luego con lo que quedaba de las 600 pesetas no teníamos para pagar la tercera parte de lo que habíamos gastado. La cosa ya no tenía remedio, reuniríamos a los creedores y que se repartiesen nuestros despojos. Empezamos con Ortiz para quedar bien, por lo menos, con «Horacio el Optimista». Miramos ante la cartera. 125 pesetas y algunos duros. Podemos arriesgarnos.

—Mi Comandante, ¿cuánto gastaste el otro día?

—Nada; si apenas gastamos gasolina. Mi «Horacio» es un camaleón que bebe muy poca gasolina.

—Pero, Ortiz; bien que vueles, que prestes la avioneta... pero la gasolina...

Y el Comandante Ortiz no nos dejó continuar.

Las avionetas del Aero tienen suerte, pensamos, van a cobrar. No nos dejaron ni preguntarlo. El Marqués de Borja nos comunicó que la Comisión de Aeronáutica que preside, había acordado sufragar todos los gastos originados por las avionetas del Aero.

En fin, ya nos queda solo una cuenta: Construcciones Aeronáuticas.

Los caballos de Elizalde comen poco; pero 450 caballos tragan mucho. ¿Y el desgaste y amortización de motor y aparato?

Nos encaminamos a Getafe, en donde está la fábrica de Construcciones Aeronáuticas. El Director-Gerente, Comandante Ortiz Echagüe, pasea por el campo con Gallarza, que acaba de descender de un avión. Saludamos al Ayudante de S. M. el Rey y le comunicamos nuestra satisfacción por haber recibido la visita de un empleado de la Real Casa, que nos transmitió el deseo de S. A. el Príncipe de Asturias de suscribirse a MOTOAVIÓN desde el primer número. Pasados estos preámbulos, preguntamos tímidamente al Director de Construcciones Aeronáuticas, la cuantía de los gastos originados en los numerosos vuelos realizados por Navarro.

El Comandante, sorprendido, dice: Nada. Nunca pensamos en cobrarles por estos vuelos.

Le dimos las gracias y nos marchamos, pensando, ya algo disgustados, en lo poco que tienen que agradecernos nuestros lectores.

Ortíz, Lecea, Aero-Club, Spencer, Jiménez, Navarro, Pison, Construcciones Aeronáuticas, Rexach, y Elizalde, S. A., son los nombres que deben recordar con gratitud los que el pasado domingo recibieron el bautismo del aire, porque ellos con su altruismo han permitido que esta fiesta se celebre y se pueda repetir.

Luis MAESTRE

© Biblioteca Nacional de España