

629.13 +79

SUMARIO

Nuevo Jefe de Aviación Civil
Homenaje de la Liga Española
de Pilotos A. Richi.
LAPE en su aspecto interna-
cional
Berlín-Madrid en vuelo remol-
cado
La estancia en España del te-
niente Menéndez
Aviación militar y naval
Como educan a sus hijos los
pilotos
Por esos clubs...
Por esos cielos...
Hipismo
Automovilismo
Tennis
Golf
Mari Pepa Colomer
Mati Yoneyama
Caza y pesca
Equitación
Sección Canina
Hockey
Hand-ball
Fútbol
Rugby
Boxeo y Catch
Basket-Ball
«Coctels» deportivo
El vuelo y la aventura



BERLIN-MADRID EN VUELO REMOLCADO

Aviación Y deportes

NÚMERO 3

MARZO, 1936

1,50 PESETAS

Z
857

DEUTSCHE LUFTHANSA

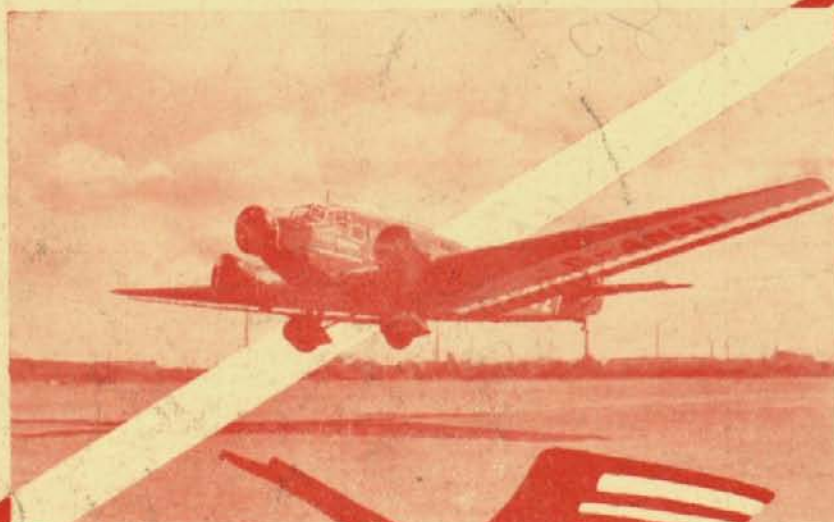
NUEVO SERVICIO DIARIO

EN LA LINEA

BERLIN

Llegada

a las 19 horas



MADRID

Salida

a las 6,25

horas

MADRID:

Salida a las 6,25 horas

BERLIN:

Llegada a las 19 horas

DESDE EL 19 DE ABRIL DE 1936

INFORMACION
EN TODAS LAS AGENCIAS DE
VIAJES

Delegación General para España
Madrid: Fernanflor, 6. Teléf. 13536

Se ruega a nuestros lectores mencionen AVIACION Y DEPORTES al dirigirse a nuestros anunciantes

LA HISTORIA DE LA AVIACION

Habana - Natal - Bathurst - Madrid

Capitán MENENDEZ PELAEZ



Para los grandes vuelos,
para toda hazaña aeronáutica
es imprescindible la bujía

B.G.

REPRESENTANTE PARA ESPAÑA:

ACISCLO KARAG
CERVANTES, 7.—MADRID
Teléfono: 22047

Rogamos a nuestros lectores mencionan AVIACION Y DEPORTES, al dirigirse a nuestros anunciantes.



El avión ligero más seguro y más barato del mundo

Dos grandes vuelos:

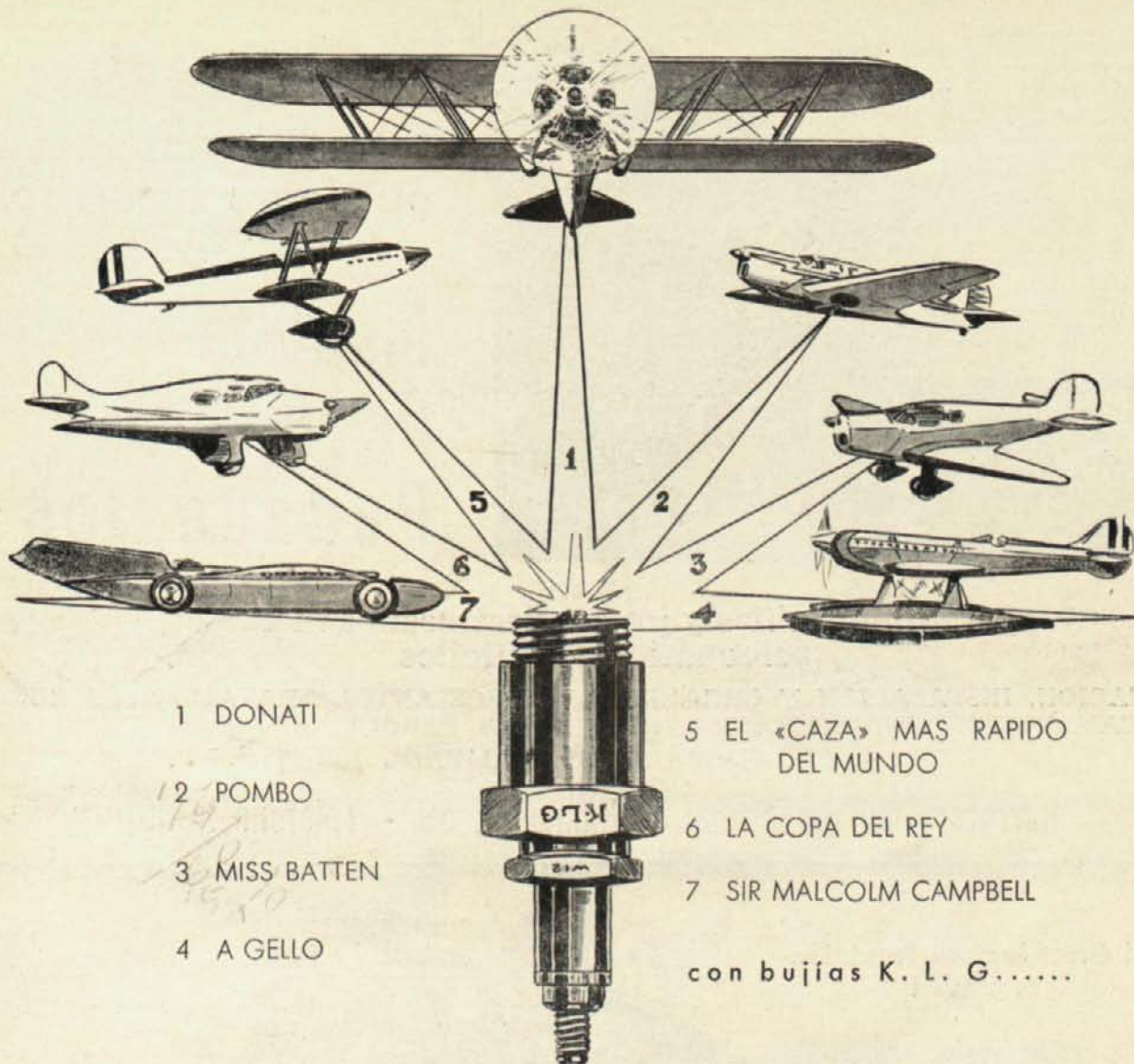
HABANA-MEXICO A TRAVES DEL GOLFO DE MEXICO, EN 1935
LONDRES-EL CABO A TRAVES DE AFRICA, EN MARZO 1936

REPRESENTANTE GENERAL PARA ESPAÑA

C. DE SALAMANCA

SAN BERNARDO, 13 TELEFONOS: 24620, 12939 MADRID

Rogamos a nuestros lectores mencionan AVIACION Y DEPORTES, al dirigirse a nuestros anunciantes.



1 DONATI

2 POMBO

3 MISS BATTEN

4 A GELLO

5 EL «CAZA» MAS RAPIDO
DEL MUNDO

6 LA COPA DEL REY

7 SIR MALCOLM CAMPBELL

con bujías K. L. G.....

K.L.G

Representación exclusiva:

Sociedad Anónima OLABOUR

GERONA, 55.—BARCELONA
GOMEZ DE BAQUERO, 21.—MADRID
GRAN VIA, 36.—BILBAO

Rogamos a nuestros lectores mencionan AVIACION Y DEPORTES, al dirigirse a nuestros anunciantes.



Vuestros hijos
retrasados mentales
pueden ser curados
o mejorados en el

Instituto Psiquiátrico Pedagógico

para niños, niñas y jóvenes retrasados mentales,
psicopáticos o difíciles

SITUACION, INSTALACION Y ORGANIZACION EXCELENTES. TRATAMIENTOS CIENTIFICAMENTE INDIVIDUALIZADOS. ESPLENDIDO PARQUE. AMBIENTE FAMILIAR.
PROFESORADO ESPECIALIZADO

Carretera del Hipódromo a Chamartín, 58 - Teléfono 30090

124 Great Portland Street. Londres W. 1

Equipos de vuelo, aprobados por el Ministerio del Aire británico, y reglamentarios en las Reales Fuerzas Aéreas inglesas.

Equipos completos para caza, pesca motorismo, alpinismo etc.

Agencia General para España:

BLAZABRIL

Oficinas: Quintana, 12 Tel: 30556

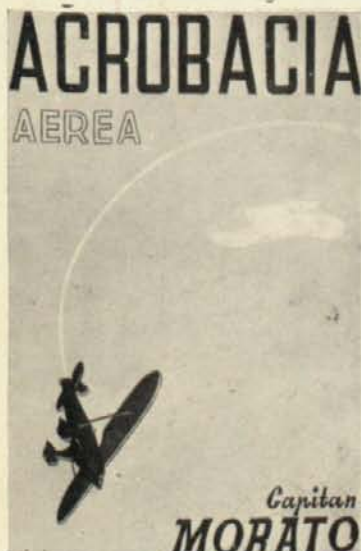
Dirección Postal: apartado 8023

M A D R I D



Rogamos a nuestros lectores mencionan AVIACION Y DEPORTES, al dirigirse a nuestros anunciantes.

ACROBACIA AEREA



Por el capitán Don JOAQUIN G. MORATO

- Capítulo I.—Acrobacia aérea.
Capítulo II.—Los aviones y la acrobacia.
Capítulo III.—Acrobacia elemental.
Capítulo IIIV.—La enseñanza y la psicología del alumno ante el vuelo acrobático.
Capítulo V.—Caza y acrobacia.
Capítulo VI.—Acrobacia de caza.
Capítulo VII.—Patología del piloto en el vuelo acrobático.
Capítulo VIII.—Acrobacia de alta escuela.
Capítulo IX.—Advertencia a los alumnos que se inician en la acrobacia aérea.

Todos los pedidos a la

**“LIBRERIA DEL EJERCITO”
SOUSA Y PEREDA**

Plaza de FERMIN GALAN, 1 (Plaza de la Opera) Apartado 549

Teléfono 15524

-:-

M A D R I D



Maquetas de AUTOGIRO C-30

construidas por

D. Mariano Murillo

bajo la marca

A E R E A

Fabricación española
de juguetes científicos

Marqués, 6

GETAFE

Rogamos a nuestros lectores mencionan AVIACION Y DEPORTES, al dirigirse a nuestros anunciantes.

Cristales “TRIPLEX”

si ROLLS-ROYCE

lo utiliza

y FORD también

usted debe adoptarlo

Un accidente es imposible de evitar muchas veces, pero sus consecuencias DEBEN aminorarse.

TRIPLE X

es el auténtico cristal inastillable fabricado en Inglaterra. — Entrega inmediata.

PIDAN DETALLES Y PRESUPUESTOS GRATIS

C. DE SALAMANCA' S. A.

SAN BERNARDO, 13

TEL. 24620

MADRID



EL RELOJ de fama mundial

FABRICADO CON LA PRECISION

INVEROSIMIL DE 1/400 c. DE MILIMETRO

DEPOSITO EXCLUSIVO PARA ESPAÑA:

COPPEL, S. A.

**Mayor, 6-Fuencarral, 15
MADRID**

Rogamos a nuestros lectores mencionan AVIACION Y DEPORTES, al dirigirse a nuestros anunciantes.

Dirección y
Administración:
GENERAL PORLIER, 13
MADRID
Teléfono 54990.

Aviación Y deportes

Dirección postal:
Post address:
Adresse postale:
APARTADO 12224
MADRID
Dirección telegráfica:
«Aviates»

REVISTA DE DIVULGACION AERONAUTICA Y DEPORTIVA

Director: ENRIQUE MUNAIZ, piloto de autogiro y aeroplano

Precios de suscripción:

España en Hispanoamérica.	{Un año 12,00 pesetas	Extranjero...	{Un año 20,00 pesetas
	{Un número suelto ... 1,50		{Un número suelto ... 2,00

AÑO I

NUM. 3

MARZO 1936

Nuevo Jefe de Aviación Civil

El sentimiento que nos produjo la marcha de nuestro querido amigo el Comandante Lecea, de la Jefatura de Aviación Civil de la Dirección general de Aeronáutica, se vió compensado con la sincera y honda satisfacción, por todos nosotros sentida, de ver ocupado el cargo de Jefe de Aviación Civil, por Don Ricardo Ruiz Ferry.

No considerándonos pluma autorizada para comentar el acierto de este nombramiento, preferimos copiar íntegramente las líneas que dedican al nuevo Jefe de Aviación Civil, dos revistas de la máxima garantía en España, MADRID CIENTIFICO y el MEMORIAL DE INGENIEROS.

MADRID CIENTIFICO dice: «El director de nuestro querido colega «Heraldo Deportivo» ha sido nombrado director de Aeronáutica Civil.

Por primera vez, desde que se fundó ese organismo, no se pone al frente de él un militar.

El Sr. Ruiz Ferry es el primer director de Aeronáutica Civil que puede ostentar plenamente el adjetivo.

Entusiasta de la aeronáutica, desde los tiempos heroicos del globo libre, vicepresidente de la F. A. I. y periodista de pluma valiente y ágil, ha trabajado siempre con ejemplar desinterés por el progreso de la aviación en España».

El MEMORIAL DE INGENIEROS bajo el epígrafe

«Acertado nombramiento» escribe lo siguiente:

«No puede el MEMORIAL dejar de recoger en sus columnas la circunstancia de haber sido nombrado Jefe de Aviación Civil D. Ricardo Ruiz Ferry, que lleva colaborando con la redacción más de cuatro años, prestando no la acción simplemente material para llevarla a cabo, sino toda la acción moral de quien como Ruiz Ferry, lleva dentro un alma grande.

Por eso, la redacción se complace en enviarle la más entusiasta felicitación y hace constar, con una objetividad en la que no interviene un justo agradecimiento, que pocas veces habrá sido hecho un nombramiento con más acierto, pues la persona de Ruiz Ferry puede decirse, sin exageración, que encarna la historia de la navegación aérea española y resume todos los entusiasmos y todos los deseos de su superación en tan noble conquista humana».

De todo corazón agradecemos esas cálidas frases de felicitación que dirigen al nuevo Jefe de Aviación Civil las revistas MADRID CIENTIFICO y MEMORIAL DE INGENIEROS, frases que ponen en evidencia la caballeridad innata de las personas que editan ambas revistas, al comprender la gran labor aeronáutica y deportiva realizada por D. Ricardo Ruiz Ferry, durante más de 20 años con su «Heraldo Deportivo».

Homenaje a Lorenzo Richi

Lorenzo Richi, que después de su feliz llegada a Bata realizó algunos vuelos sobre la Guinea y fué recibido con gran entusiasmo en Santa Isabel de Fernando Poo, emprendió el vuelo de regreso el domingo, 9 del actual, con rumbo a Niamey.

Según su proyecto, de Niamey se dirigió a Mopti, en el corazón del desierto, hacia el Oeste, y de allí a la costa de Africa occidental, aterrizando en San Luis del Senegal. Sin apenas descansar, nuevamente emprendió el vuelo y después de tocar a Villa Cisneros, Cabo Juby y Larache, llegó al Aeropuerto de Madrid, en las primeras horas de la noche del miércoles, en una noche cerrada y lluviosa, con visibilidad nula, que fué la preocupación de todos los que en el Aeropuerto sabían la llegada de nuestro querido compañero.

Todos los fines del vuelo a Bata estaban conseguidos con pleno éxito, habiendo demostrado Lorenzo Richi, de una manera clara y precisa, las ventajas de una comunicación aérea postal con nuestras colonias del Africa ecuatorial y la necesidad de establecer este servicio cuanto antes.

Para celebrar el extraordinario éxito de este vuelo, los compañeros de Lorenzo Richi le ofrecieron un banquete homenaje, que tuvo lugar el día 25 del mes actual en el Hotel Capitol.

Al mismo, asistieron la casi totalidad de los pilotos civiles residentes en Madrid, y se recibieron numerosas adhesiones de provincias, entre ellas una muy afectuosa de Canarias.

Presidieron el banquete, el jefe de Aviación civil, don Ricardo Ruiz Ferry, que además llevaba la representación del Director General de Aeronáutica; el Director de Colonias occidental, don Juan de Sola; Lorenzo Richi, José María Ansaldo, don Rafael Sánchez Guerra y el ministro de Cuba, don Manuel S. Pichardo. El teniente Menéndez, que había sido especialmente invitado, se encontraba en Barcelona, pero antes de terminarse el banquete, el aviador cubano hizo su aparición, acompañado de Ramón Torres, levantándose los comensales que le tributaron una cariñosa ovación.

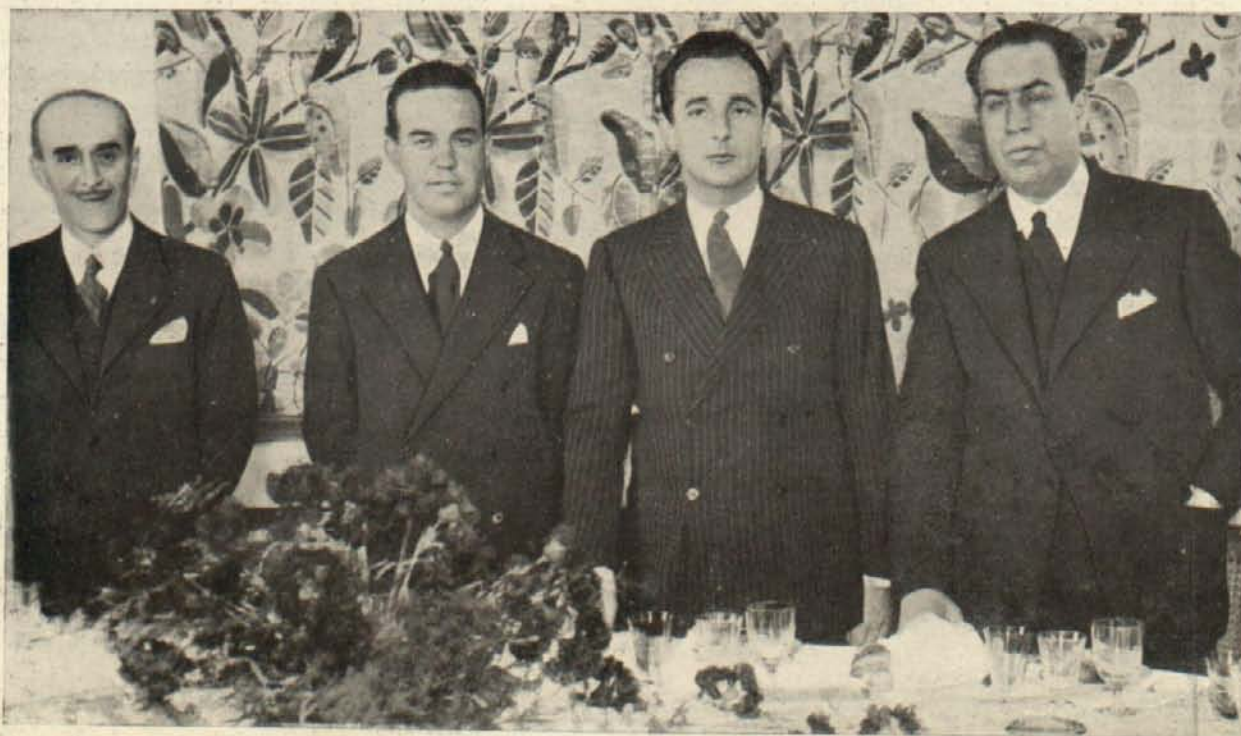
Momentos después empezaron los discursos, y sentimos no ser taquígrafos para recoger íntegramente cuanto dijeron todos los que hablaron. En primer lugar tomó la palabra don Rafael Sánchez Guerra. «He perdido la cuenta—comenzó diciendo—de los banquetes a los que he asistido desde que ocupó el cargo de Secretario general de la Presidencia; sin embargo, no puedo olvidar el primero ni éste, que será seguramente el último, porque los dos fueron homenajes a dos pilotos civiles con los que me une una antigua y sincera amistad. El primero fué en honor de Rein Loring, por su vuelo a Manila; el segundo es en honor del ya glorioso aviador Lorenzo Richi, el cual no sólo es uno de mis antiguos amigos, sino que además fué compañero mío de colegio, a pesar de la diferencia de edad, esto favorable a él. Ha querido, pues, la suerte que nos volvamos a ver otras vez reunidos, y que guarde un grato recuerdo del primero y último banquete de mi vida oficial. Lleno de emoción cordial, felicito a Lorenzo Richi, doblemente agradecido, como español y como amigo, por haberme traído cartas y noticias de un hermano mío que reside en Guinea.

Pero debo ser yo el único español agradecido a su vuelo? Richi, nos ha señalado el camino y la ruta, y los Poderes públicos deben meditar sobre la enseñanza de estos vuelos, pues no seremos dignos de merecer que nuestros aviadores, con riesgo de romperse la cabeza, realicen estas hazañas, si no obtenemos consecuencias prácticas de lo ya plenamente demostrado».

Felicito a Richi, a los constructores del aparato y a la Aviación Civil Española.

Al terminar su discurso, don Rafael Sánchez Guerra, fué largamente aplaudido. A continuación, José María Ansaldo, en nombre de los pilotos civiles, felicita a Lorenzo Richi, y con sencillas palabras pone de manifiesto la gran importancia y dificultad del vuelo a Bata, y señala cómo con estos vuelos puede comprobarse el avance que ha dado la construcción nacional de aviones, que hoy puede competir con los mejores del extranjero. Termina Ansaldo, solicitando de quien puede

Presidencia del banquete.—De izquierda a derecha: Don Juan de Sola, Don Lorenzo Richi, Don José María Ansaldo y Don Rafael Sánchez-Guerra.



hacerlo un premio que recomponso a Lorenzo Richi de los sacrificios y riesgos sufridos en su noble intento de acercar más a España sus alejadas colonias del Africa, intento realizado sin subvención alguna y con el esfuerzo individual del piloto.

Este ruego, del que participamos todos, es recogido por el Jefe de Aviación Civil con su habitual franqueza, y nos afirma que lo elevará con el máximo interés a quienes pueden concederlo. Don Ricardo Ruiz Ferry, elogia con palabras sinceras los éxitos de la Aviación Civil española y hace resaltar dos hechos, que, sin la menor publicidad, han realizado dos de nuestros pilotos comerciales. Una de ellos es un vuelo a París, llevando oro, como garantía de una operación realizada por los Bancos españoles, vuelo que fué realizado en horribles condiciones meteorológicas, pero que por diversas causas fué imposible demorar, y el otro hecho, es un vuelo realizado, el Africa Occidental Inglesa, por encargo de una de las Compañías más importantes de líneas aéreas, la Imperial Airways, que contrató un aparato de LAPE para trasladar a dos altas personalidades inglesas con la máxima urgencia a Inglaterra.

Don Ricardo Ruiz Ferry, felicita a Lorenzo Richi con sentidas palabras y termina diciendo que está satisfecho al ver la gran afición que existe en España, porque él, ya viejo en aviación, siente un entusiasmo como el más joven entre los jóvenes.

El Jefe de Aviación Civil fué cariñosamente aplaudido al terminar su discurso. Acto seguido, toma la palabra el ministro de Cuba, don Manuel S. Pichardo, y dice que él está seguro que en aquellos momentos Cuba es la nación más querida de España, así como España es la nación más querida de Cuba. Explica su presencia en el acto, al que había sido especialmente invitado, y manifiesta que desde hace dos meses sólo vive entre aviadores, por la feliz llegada a España de su aviador más querido, el glorioso teniente Menéndez. Termina diciendo: «Viva España, madre de Cuba, y viva Cuba, hija de España». Los dos vivas fueron contestados con toda unanimidad y don Manuel S. Pichardo fué muy aplaudido.

Por último, se levanta a hablar Lorenzo Richi, y todos los presentes, puestos en pie, le hacen objeto de prolongados aplausos. Lorenzo Richi, con su sencillez y

modestia conocidas, da a todos las gracias, y en sus primeras palabras demuestra su agradecimiento a sus antiguos profesores, pilotos militares y civiles, que con sus enseñanzas y ejemplo lo animaron en sus empresas. Dice que el homenaje no debiera haber sido en su honor, sino en el de los ingenieros constructores de la avioneta, a quienes se debe el triunfo, y concluye diciendo que no está satisfecho hasta que vea que el Gobierno ha puesto los medios necesarios para que nuestras colonias de Guinea tengan su comunicación aérea con la patria, con lo que se obtendrá un mayor acercamiento material y moral con aquéllos que viven a varios millares de kilómetros de España.

El acto, que transcurrió entre una gran simpatía y cordialidad, resultó brillantísimo. Entre los concurrentes al mismo, recordamos al director de LAPE, don César Gómez Lucía; al teniente coronel Gallarza, en representación de Aviación Militar; el jefe de los Servicios de Fotogrametría Aérea, capitán Pazó, que además llevaba la representación de los constructores del aparato; al capitán Morato; capitán Escario; comandante don Pío Mulero; nuestro compañero Díaz Casariego y su ayudante Castillo; don Alvaro Elices, médico del Aeropuerto y de la Dirección general de Aeronáutica; nuestro redactor-jefe, Rein Loring, acompañado del director de nuestra revista; los pilotos Rodolfo Bay, Adolfo Cabezas, Jenaro Ramos, Manuel Sáenz, Manuel Cominges, el Tte. Cor. señor Huidobro y el señor Gil Delgado; Julio Camacho y F. Cavadas; Aranguena Canales; los compañeros de Lorenzo Richi en Fotogrametría Aérea, Buenaventura Pérez Porro y Corrochano, Zúñiga y Casas, Julio Alegría, Montarroso, y otros muchos cuyos nombres sentimos no recordar.

En nuestro próximo número, si para entonces termina su artículo, tendremos la satisfacción de ver publicadas en nuestra revista las impresiones de Lorenzo Richi en su vuelo a través del desierto y sobre nuestras colonias de Guinea. Hubiéramos querido poder leer en este número su interesante artículo, pero los actos oficiales han impedido a Lorenzo Richi terminar su relato, que según nos manifestó el día de su homenaje, iba por el Bidón 5. (Bidón 5, es una estación de aprovisionamiento que se encuentra en medio del desierto y que está servida por un solo individuo, generalmente un beduino.)

BATA (Guinea Española)-MADRID, en tres días y medio, por Lorenzo RICHI.



LAPE en su aspecto internacional

Por FERNANDO REIN.

UN INTERESANTE VIAJE AL AFRICA ECUATORIAL INGLESA

Martes, 17, 18230. Conferencia con Londres. Aló... Aló... aquí Imperial Airways, deseamos hablar con el Director de LAPE.

Director de L. A. P. E. al habla... Imperial Airways desea saber si pueden ustedes enviar uno de sus aparatos a Bathurst, para recoger unos pasajeros, con la condición de que estén en Londres antes del sábado al mediodía, y desea saber el precio de este servicio. Entendido, antes de una hora hora daremos nuestra contestación.

El Director de L. A. P. E. y el Jefe de Tráfico hacen el cálculo de los kilómetros a recorrer y se comprometen a este servicio. Nueva llamada a Londres, quedando conformes ambas partes. L. A. P. E. llama a la tripulación que está de imaginaria para servicios eventuales, y a las catorce y veinte, sale ésta para Sevilla, en un Fokker. La componen el piloto Fernando Rein Loring, el operador de Radio José Usera y el mecánico especialista Teófilo Gil. A esta tripulación se agrega, como segundo piloto el capitán de Aviación Militar D. Carlos Haya, que actualmente efectúa prácticas en los grandes aparatos de L. A. P. E.



El Atlas.

Carga del aparato en Sevilla y pequeño descanso para su tripulación; a la una de la noche todos se encuentran en el aerodromo de Tablada. A la una y media despegan el aparato en una noche cerrada sin luna, pero con buenas condiciones meteorológicas. A los pocos minutos de vuelo se divisa Cádiz a la derecha, inconfundible por la forma de las luces en su bahía. Minutos después aparece el faro de Trafalgar, y ya el aparato se encuentra en el Atlántico. El faro de Cabo Espartel nos anuncia, con sus destellos, nuestra proximidad a África. Estamos en comunicación con el campo de la Air France en Tanger, que nos da el parte meteorológico y el sondeo. Larache nos facilita también el «meteo», y a las tres y veinte pasamos sobre Casablanca. Nos encienden las luces del aerodromo, y pasamos sobre él, comunicándoles al mismo tiempo que continuamos hacia Agadir. Intentamos comunicar con Agadir, pero esta estación no contesta. Se lo comunicamos a Casablanca, pidiéndoles que avisen a Agadir por teléfono, y nos contestan que es imposible establecer comu-

nicación por teléfono..., ya se nota que estamos en África.

En vista de esto decidimos seguir la costa para apoyarnos en los pocos faros de que dispone. Con bastante nubosidad y noche cerrada, esto resulta más fácil decirlo que hacerlo, pero al fin a las seis y media empieza a amanecer y a las seis y cincuenta y cinco tomamos tierra en Agadir, donde todo el mundo duerme.

Debido a esto tardamos más de lo que tenemos por costumbre, pero ayudando todos conseguimos estar en el aire a las siete y cincuenta. Este salto sólo fue hasta Cabo Juby a causa de los vientos poco favorables.



Aprovisionamiento en Bathurst.

Aquí sólo una parada de veinte minutos y de nuevo en el aire rumbo a Villa Cisneros. Nos cruzamos en el camino sobre el desierto con pequeñas caravanas de nomadas, gente pobre, que vive sólo de los productos del camello. Comen su carne, beben su leche y con su pelo hacen la tela para sus tiendas donde se resguardan del sol abrasador y de las noches heladoras. Con sus excrementos y su orín hacen medicinas y unturas con las que curan ciertas enfermedades..., si no se infectan.

A las trece y cuarenta y cinco, aterrizamos en Villa Cisneros donde aprovechamos para tomar una buena cerveza helada invitados por el Sr. Gobernador de aquel territorio. A las catorce y cuarenta y nueve, volamos de nuevo rumbo a Dakar, pasamos La Agüera, San Luis—la ciudad elegante del Senegal—, y a las diecinueve y cuatro, tomamos tierra en Dakar donde somos detenidos por las autoridades francesas por no estar autorizados para volar sobre aquella zona. Después de varias visitas y conferencias conseguimos ser recibidos al día siguiente por el Gobernador y éste, después de varias consultas, nos permitió salir a las diez de la mañana.

En Dakar han construido los franceses un magnífico aerodromo con dos pistas de despegue de 80 por 1.400 y 50 por 1.200 metros, respectivamente. Son muy necesarias para ellos, pues de allí salen los aviones con los cuales están realizando ensayos de transporte de Correos sobre el Atlántico. Al despegar de una de ellas quisiéramos traérnosla a Barajas que tanto la necesita, sobre todo, en este año tan lluvioso que estamos teniendo.

A las diez y cinco de la mañana del 19, volamos sobre el mar rumbo a Bathurst. Favorecidos por el alisio sólo tardamos una hora dos minutos en recorrer esta distancia de unos 200 kilómetros, y aterrizamos en el campo que la Luft-Hansa tiene cerca de la capital. Este campo es el terminal de ellos en la magnífica línea que tiene sobre el Atlántico. El trayecto terrestre es Berlín-Barcelona-Sevilla-Las Palmas-Bathurst y de aquí son catapultados los hidroaviones Dornier con los que atraviesan el Atlántico. Mientras llegan los pasajeros que hemos de recoger y se hace la carga del aparato por la representación de la Shell, que nos ha aprovisionado en todo el vuelo, nos invita el delegado de la Luft-Hansa, Ernest, Klaube, a desayunar en el precioso chalet que tiene cerca del aeródromo. Dos negras típicas se prestan a ser retratadas con nosotros..., después de casi una conferencia, como la actual, de la Sociedad de Naciones. No quiero silenciar, que en este viaje como en otros muchos La Luft Hansa, ha puesto a disposición de los pilotos españoles las máximas facilidades.



Miss Gambia 1935 y Miss Bathurst 1936.

A los pocos minutos llegaron los pasajeros. Se trataba de un matrimonio inglés, que se encontraba realizando un cruce de turismo a bordo de un vapor inglés cuando recibieron un cable de su país anunciándoles la gravedad de un hijo de veintidós años. Se pusieron al habla con Londres y quedó contratado el aparato de LAPE.

Me pongo a la disposición del matrimonio inglés y les pregunto si están cansados y cómo quieren realizar el viaje. Me contestan «quick-est possible» (la más rápida posible), les manifiesto que así lo haré, pero al mismo tiempo les dije «quickest possible but safety first». Sin embargo, comprendí el estado de ánimo de unos padres, que saben la gravedad de un hijo separado de ellos a 5.000 kilómetros. Y charlando les enseño la fotografía de mi pequeño de 13 meses.

A las trece y tres, despegamos ya con los pasajeros a bordo, y para evitar nuevas complicaciones con las autoridades francesas hicimos en un solo vuelo la etapa hasta Villa Cisneros, donde aterrizamos a las dieciocho y cincuenta y ocho.

El Gobernador alojó en su pabellón al matrimonio inglés y nosotros pernoctamos en los pabellones de Aviación Militar, que en la actualidad están deshabitados. La señora del Gobernador se multiplicó para que no faltara un detalle en la cena, aunque esto no era necesario para la tripulación, que casi no había comido en buenas condiciones desde la salida de Sevilla. Estas atenciones no creo que fácilmente puedan ser olvidadas por el matrimonio inglés.

A las cuatro y media había fijado la hora de salida, pero se conoce que el señor inglés no había calculado el

tiempo para afeitarse y llegaron al aparato a las cuatro y cuarenta y cinco. A las cuatro y cincuenta, en pleno noche, nos encontrábamos en el aire y dos luces que vimos en el suelo nos hicieron suponer que volábamos sobre tierra y que eran hogueras de los beduinos. Cuando empezaba a amanecer estábamos en Puerto Cansado y a las nueve y siete llegamos a Agadir. Un corto descanso para aprovisionar gasolina, aceite y café, y veintiseis minutos después poníamos rumbo a Madrid.

Hasta el estrecho disfrutamos de magnífico tiempo y viento favorable y desde aquí tuvimos que elevarnos a 4.000 metros para saltar los nubarrones que descareaban sobre la Península. Cada media hora la Compañía conocía nuestra situación y como comprendiera que los pasajeros podían continuar hasta París el mismo día, dispuso que estuviese preparado un avión Douglas con otra tripulación para llevarlos a la capital de Francia. A las catorce y cuarenta y uno, aterrizábamos en Cuatro Vientos, por estar cerrado a causa de las lluvias el Aeropuerto de Barajas, y a las tres y quince, después de un pequeño almuerzo, los pasajeros continuaron a París donde llegaron a las siete y quince. Aquí cambiaron el avión por el tren y el sábado a las ocho de la mañana estaban en Londres, quedando a salvo el contrato y ellos al lado de su hijo.

En resumen esta tripulación con un Fokker Serval ha volado 7.500 kilómetros en setenta y dos horas y de ellos unos 5.000 sobre el desierto.



La tripulación del «Fokker».—De izquierda a derecha: El Radio, José Usera; el piloto, Fernando Rein y las dos «misses», y el mecánico, Teófilo Gil.

N. de la D.—Este vuelo, silenciado por la prensa diaria—que no creemos haya tenido conocimiento de él—demuestra hasta qué punto han llegado nuestras Líneas Aéreas, en su valor comercial, gracias a la maravillosa cooperación entre los pilotos, radiotelegrafistas y mecánicos que integran las tripulaciones de los aparatos de LAPE, y al alto valor técnico de nuestros pilotos de transportes, conseguido con su perfecto y entusiasta entrenamiento. No hace mucho tiempo que LAPE consiguió el «record» del viaje en el trayecto París-Madrid, que realiza alternativamente con la Compañía francesa «Air France». En ese vuelo se realizó una velocidad media de 334 kilómetros por hora, invirtiendo 3 horas 17 minutos en volar de París a Madrid; el aparato empleado fué un Douglas—el material más moderno que tiene LAPE—y la tripulación fué la siguiente: Piloto, Fernando Rein; Radio, Gerardo Ramírez; Mecánico, José Batet.

Aviación Militar y Naval

(Conclusión)

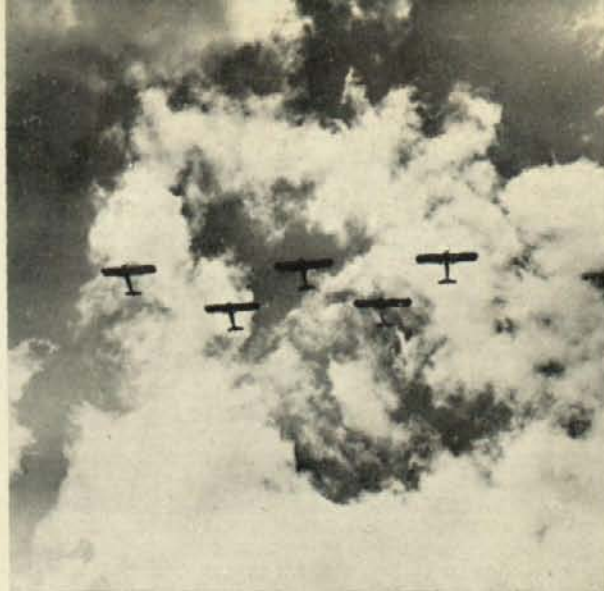
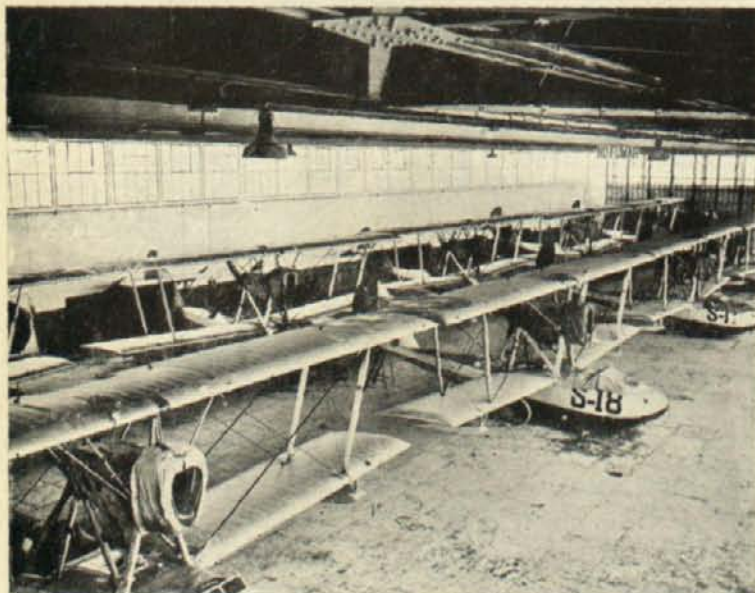
Correspondiente al nuevo programa de construcciones aéreas de la Marina, en el pasado año 1935 han sido entregados a ella 27 aviones torpederos VICKERS VILDEBEEST, con motor HISPANO-SUIZA 600 CV, que durante el primer trimestre del año actual entrarán en servicio, aumentando de momento el material disponible para los servicios aeronavales de nuestro país.

Este nuevo material de que dispone la Marina y cuyo tipo es el del actual avión torpedero en servicio y construcción en Inglaterra, ha respondido en las pruebas efectuadas en el período correspondiente a los fines para lo que han sido destinados y cuya regularidad de funcionamiento ha puesto en evidencia las óptimas condiciones de este aparato. La construcción de esta serie de aviones actualmente en período de armamento, ha sido efectuada por Construcciones Aeronáuticas, S. A., en sus talleres de Getafe y Cádiz, correspondiendo a éste la fabricación del material necesario para su utilización como hidroaviones y a los de Getafe la entrega de ellos equipados como aviones terrestres.

Las características de este avión son las siguientes: Avión biplano metálico de tubo de acero soldado, provisto de ranuras para permitir la estabilidad en vuelo a velocidades bastante bajas. Fuselaje y alas forradas de tela en parte, permite fáciles reconocimientos de órganos que van en su interior.

Dimensiones: Envergadura, 15 m.; longitud, 11,17 m.; altura máxima, 4,47 m.; superficie sustentadora, 67,75 m². Velocidad máxima, 230 kms. por hora y mínima de

Hidros «Savoia», construídos en los talleres de la Aviación Naval de Barcelona.



Una escuadrilla de E-30 en correcta formación.

90. El techo del avión es de 5800 m. y sus condiciones voladoras, excelentes.

Con este material que cuenta con armamento moderno, estaciones radiotelegráficas en todas las ondas y radiotelefonía para la intercomunicación de las escuadrillas, queda dotada uno de los servicios de Aviación Naval más importantes en su conexión con la Marina.

Las pruebas de estos aparatos han sido efectuadas en Getafe y Cádiz por los tenientes de Navío, aviadores navales, don Antonio Fernández Salgueiro y don Bernardo Blanco Pérez.

Cuenta hoy día la Marina con 10 aviones HAWKER C'SPREY en período de construcción y que entrarán en servicio a primeros del año próximo, siendo destinados para dotar los cruceros de reciente construcción por medio de catapultas.

Esto es, en síntesis, todo lo que la Aviación Naval posee hasta el día y cuya perfección de funcionamiento han admirado cuantos han visitado alguna de sus dependencias. Es de desear que, por razón de su importancia, la Aviación Naval ocupe en plazo cercano el lugar que le corresponde, ya que cuenta con personal y material excelentes y dignos de admiración.

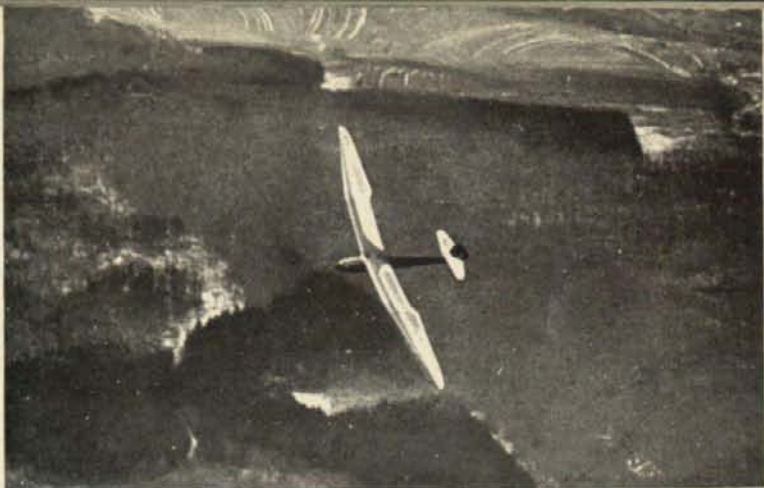
N. de la D.—Estos datos y fotografías, nos han sido suministrados a nuestro ruego por la Aviación Naval Española, a la que con estas líneas enviamos nuestro agradecimiento, por habernos permitido ofrecer a nuestros lectores esta interesante información.

Rogamos a los Jefes y Oficiales de las bases aéreas navales y militares, que atiendan a uno de nuestros pilotos que en breve recorrerá los aerodromos militares y navales, para realizar diversas informaciones sobre las actividades de la Aviación Española.

Empezaremos, en nuestro próximo número, con una información sobre el Aerodromo militar de Getafe. Asimismo, rogamos a todos los pilotos militares y navales, que hayan tomado parte en la campaña de Marruecos, nos envíen datos para completar unos interesantes artículos que, con el título «La novela histórica de nuestra Aviación en Marruecos», publicará nuestra revista. Creemos que todo piloto, por muy pocas que sean las horas voladas en Marruecos, tendrá entre sus recuerdos alguna anécdota, y a veces alguna aventura, que relatar, haciendo conocer a todos, hechos casi ignorados, que ponen de manifiesto el heroísmo de los compañeros que sucumbieron en aquella campaña y de todos los que en ella tomaron parte.

Berlín- Madrid en vuelo remolcado

Schleppflug Berlin-Madrid



Con el fin de estrechar lazos entre los aficionados al vuelo sin motor en el mundo, y al mismo tiempo realizar una intensa propaganda en pro de los Juegos Olímpicos y de nuestra revista, dos pilotos de Aviación y Deportes intentarán unir en vuelo Berlín con Madrid a fines de mayo próximo o a principios de junio.

El vuelo se realizará en cinco etapas y en un solo día, con una avioneta de turismo que llevará a remolque un planeador de alta acrobacia.

No se intenta realizar nada excepcional con este vuelo—cuyos fines meramente deportivos acabamos de exponer—, ya que, además, el vuelo remolcado es algo corriente fuera de España y aun no hace todavía un año que una muchacha inglesa de veinte años de edad, Joan Meakin, realizó felizmente el vuelo Berlín-Londres en un planeador Coppingen 2, igual al que se empleará en el vuelo Berlin-Madrid.

El piloto del avión con motor en el vuelo de Miss Joan fué el capitán J. B. King, realizando ambos con toda felicidad la travesía del Canal de la Mancha.

El planeador empleado es el velero de alta acrobacia Coppingen 2, diseñado y construido en Alemania por el célebre recordman mundial Wolf Hirth.

Sobre los detalles técnicos de este vuelo, nuestro buen amigo Ernst Kuenneth, piloto de aeroplano y de vuelo a vela «C», nos escribirá un ininteresante artículo.

El velero será bautizado en España con el nombre de «Albarrán», en memoria del malogrado precursor del vuelo sin motor en nuestro país, que encontró la muerte en accidente en el concurso de vuelo sin motor celebrado en Granada hace tres años.

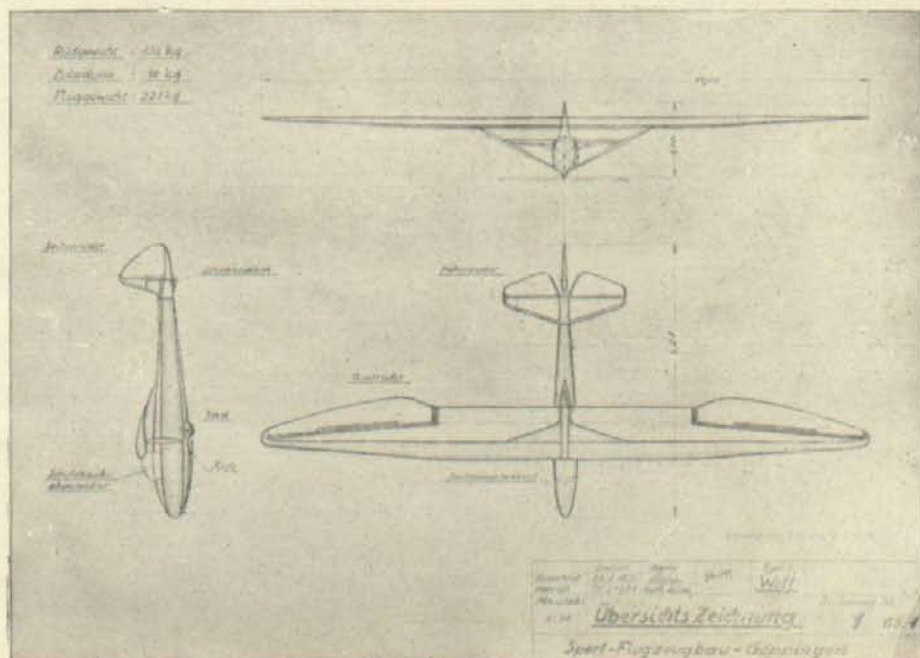
Um die Bande zwischen den Segelfliegern der ganzen Welt weiter zu festigen und um gleichzeitig eine intensive Propagandaarbeit fuer die diesjaehrigen olympischen Spiele und unsere Zeitschrift zu leisten, werden zwei Piloten von «Aviación y Deportes» im naechsten Mai oder Anfang Juni einen Schleppflug mit einem Segelflugzeug, das von dem Motorflug unserer Redaktion geschleppt wird, von Berlin nach Madrid ausfuehren.

Mit diesem Flug will unsere Redaktion natuerlich keinerlei Anspruch auf irgend einen Rekord erheben, da solche Schleppfluege im Auslande schon zur genuege ausgefuehrt worden sind. Dabei moechten wir an den Schleppflug der englischen Pilotin Miss Joan Makin erinnern, die im April 1935 einen Non Stop Flug von Berlin nach London ohne irgend einen Zwischenfall ausfuehrte und bei diesem Flug auch den Kanal ueberqueren musste. Dieser Flug wurde mit dem Segelflugzeug «Goeppingen 2» ausgefuehrt, einer Maschine, die von dem bekannten Recordflieger Wolf Hirth konstruiert war. Der Pilot der die Schleppmaschine fuehrte war der Capitaen G. D. King.

Unsere Redaktion hat zu diesem oben erwaehten projektierten Flug ebenfalls sich eine Goeppingen 2 bestellt. Plaene und Fotos dieser Maschine koennen unsere Leser in dieser Zeitschrift selbst betrachten.

Ueber naechere Details des Fluges wird unser Freund Herr Ernst Kuenneth, der selbst Motorflieger und Segelflieger C ist, in der naechsten Nummer genauer berichten.

Das Segelflugzeug wird den Namen des in den spanischen Segelflugkreisen ueberall bekannten Segelfligers «Albarrán» tragen, der leider im Jahre 1932 toedlich in Granada abstruerzte.



La estancia en España del Teniente Menéndez

IMPOSICION DE LA CRUZ DEL MERITO MILITAR

A la una y media de la tarde se celebró, en el salón de tapices del ministerio de la Guerra, la solemne imposición de la cruz del Mérito Militar al glorioso aviador cubano D. Antonio Menéndez.

Asistieron a dicho acto: el ministro consejero de Cuba, Sr. Pichardo; los ministros de Estado y de la Guerra, Sr. Barcia y general Masquelet; el director general de Aeronáutica, general Núñez de Prado; el jefe de la Aviación Naval, controlmirante Fontela; el director del Museo Naval, capitán Guillén; el subsecretario de Guerra, general Martínez Cabrera, y los generales Miaja, Barbero, Jiménez Espinosa de los Monteros y numerosos oficiales de la Aviación Militar y Naval.

El ministro de la Guerra, general Masquelet, hizo entrega del nombramiento de caballero de la Orden del Mérito Militar al aviador señor Menéndez, pronunciando a continuación las siguientes palabras:

«Al hacer entrega de este nombramiento, el Ejército español se honra a sí mismo, concediéndole la cruz del Mérito Militar, máxime siendo este glorioso aeronauta cubano compañero nuestro, que ha querido honrar la memoria de nuestros heroicos e infortunados aviadores Barberán y Collar, y, sobre todo, tratándose de un hijo de padres españoles que viene a visitar su tierra nativa.»

El ministro consejero de Cuba, señor Pichardo, contestó al ministro de la Guerra, diciendo que, en representación del Gobierno y el Ejército de Cuba, quería agradecer al Ejército español, tan dignamente representado en el general Masquelet, este honroso galardón concedido al heroico aviador cubano.

Terminó diciendo que él se honraba transmitiendo al ministro de la Guerra la más rendida gratitud del Gobierno de Cuba y su representación en Madrid.

Seguidamente el Sr. Menéndez y demás invitados fueron obsequiados con un refrigerio, brindándose por la prosperidad de ambos países hermanos.

UN SALUDO DEL CORONEL BATISTA AL EJERCITO ESPAÑOL

Por último, el ministro de Cuba dió lectura a una corta de saludo del jefe del Ejército cubano, coronel Batista, al jefe del Ejército español, la cual, en su parte más esencial, dice lo siguiente:

«Aprovechando el vuelo de buena voluntad que ha realizado a ese hermoso país hermano el aviador Menéndez, me es grato enviar un fraternal saludo a esa benemérita institución militar que dirige V. E. y tenemos la esperanza de que esta gesta aérea sea un eslabón más del mutuo aprecio y afecto que existen entre Cuba y España. Acepte el testimonio de consideración de su afectísimo amigo, Coronel Batista.»

El general Masquelet, correspondiente al saludo que

como ministro de la Guerra le dirigió el coronel Batista, jefe del Ejército de Cuba, con motivo de la llegada a Madrid del aviador Menéndez Peláez, ha contestado a la más alta representación del Ejército cubano con una misiva afectuosa, en la que se enaltecen las virtudes de los soldados de las fuerzas armadas de Cuba, de las que es un representante glorioso el teniente Menéndez Peláez. La carta dice así:

«Madrid, 22 de febrero de 1936.

Excmo. Sr. D. F. Batista, jefe del Ejército constitucional de la República de Cuba.

Excelentísimo señor: El Ejército de España ha seguido con entusiasmo y emoción el glorioso vuelo del teniente don Antonio Menéndez Peláez, que en respuesta heroica devuelve al solar de los descubridores un magnífico testimonio de la existencia de su obra inmortal.

El mensaje de V. E. ha sido acogido por todos los compañeros de armas, a quienes hoy me cabe la honra de regir, con el sentimiento de fraternal afecto, inspirado, tanto en la co-

munidad de origen como en la estimación de las altas virtudes de las fuerzas armadas de la República de Cuba.

Mensajero de ese afecto y portador de nuestra gratitud será a su retorno el ilustre soldado cubano teniente Menéndez, a quien el Ejército español cuenta, y se honra con ello, como uno más de sus filas.

Con un sincero ofrecimiento de amistad, reciba, mi coronel, el testimonio de distinguida consideración de su afectísimo seguro servidor y compañero (firmado), Carlos Masquelet.»

EN EL BAILE DE LA ASOCIACION DE LA PRENSA

El tradicional baile de la Asociación, acontecimiento anual de las fiestas carnavalescas, llevó a la Zarzuela al todo Madrid de las artes, de la literatura, del periodismo. Y, como siempre, bellas damas y damitas, vistosos y



El Tte. Menéndez y el Ministro de Cuba, Sr. Pichardo, posan para «Aviación y Deportes».



En el baile de la Asociación de la Prensa, celebrado en el Teatro de la Zarzuela.

artísticos disfraces y espléndidos mantones de Manila, llenaban de juventud, de optimismo, de alegría, la hermosa sala del popular teatro.

Das orquestas interpretaron lo más selecto de un programa elaborado acertadamente casi a base de castizas piezas españolas, evocadoras y tradicionales. Algunas máscaras típicas: el Julián de la Verbena, la Casta y la Susana, «miriñaques» y bellas muchachas vistiendo trajes regionales: valencianas, charras, lagarteranas... En



Entrega por el Ministro de Marina, señor Giralt, de la carabela «Santa María» al teniente Menéndez.

una platea, el ilustre aviador Menéndez, acompañado del encargado de Negocios de Cuba, Sr. Pichardo... Una ovación estruendosa al héroe y vítores a su país...

UN TE DE LA SOCIEDAD CUBANA DE BENEFIGENCIA

En honor del heroico aviador Menéndez Peláez, se celebró, en el hotel Ritz, una fiesta organizada por la Sociedad Cubana de Beneficencia. El acto estuvo muy animado y constituyó una de las muchas manifestaciones de

VISITA A TOLEDO

Invitado por Jefes y Oficiales de la Aviación militar y naval española, el Teniente Menéndez realizó un viaje a Toledo a los pocos días de su llegada a Madrid, visitando las bellezas históricas y artísticas de la ciudad del Alcázar (Foto Rodríguez).



viva simpatía con que la colonia de Cuba ha acogido a su valiente compatriota.

La concurrencia fué extraordinaria muy brillante, asistiendo gran número de bellas damas de la sociedad cubana. El ministro-consejero de Cuba, Sr. Pichardo, colocó en el pecho del aviador las insignias de oficial de la cruz de Carlos Manuel de Céspedes, concedida al teniente Peláez por el Gobierno cubano. También hizo entrega de la insignia de la Orden de la República correspondiente al grado de oficial, que no pudo ser facilitada de momento con motivo de la imposición que días pasados hizo de dicha condecoración el ministro de Estado, Sr. Barcia.

Con tal motivo, el Sr. Pichardo pronunció algunas palabras de felicitación al aviador y de fraternidad hispano-cubana, y el presidente de la Sociedad Cubana de Beneficencia, D. Porfirio Díaz, leyó unas cuartillas, en las que condensó la inmensa alegría y el orgullo que el éxito del teniente Menéndez Peláez ha despertado entre sus compatriotas residentes en España.

El aviador agradeció en sentidas frases el homenaje inolvidable que se le tributaba.

Por último, unos obreros españoles le entregaron un modelo de aeroplano, reproducción del «Cuatro Vientos», que llevó hasta Cuba a los inmortales Barberán y Collar, de imperecedera memoria para todos los españoles y cuyo saludo ha devuelto a España, en este viaje, el teniente Menéndez aceptó el obsequio muy reconocido.

La fiesta estuvo muy animada.

FIESTA EN LA ASOCIACION DE LA PRENSA

La Unión Cultural de Alumnos de la Asociación de la Prensa, formada por los alumnos de las clases gratuitas costeadas por aquella organización, organizó un baile de carnaval, que se celebró en la tarde del domingo, en el gran salón de actos. Asistió a la fiesta, invitado por la Sociedad, el heroico aviador, teniente de la Ma-

rina cubana, Menéndez Peláez, quien fué recibido con una formidable ovación y transportado en hombros. Acompañaba al Sr. Menéndez el ministro-consejero de Cuba, Sr. Pichardo.

El teniente Menéndez fué saludado por el secretario de la Asociación de la Prensa, Sr. Sánchez de los Santos; el director del Montepío, Sr. Carreño, y por varios periodistas que se encontraban en el Palacio de la Prensa. Fué obsequiado con champaña en la sala de juntas y, con tal motivo, el Sr. Sánchez de los Santos brindó por Cuba y por España, y por la aviación de uno y otro país. El encargado de Negocios de Cuba contestó con afectuosas palabras, en las que recordó sus tiempos de periodista y dedicó galantes frases para las muchachas que llenaban el local.

Fuó transmitido un abrazo de los estudiantes españoles a los estudiantes cubanos, por medio de un representante de la Tuna Universitaria madrileña, presente en el acto, que el representante de Cuba recibió en nombre de su país.

VISITA DEL TENIENTE MENENDEZ A LOS TALLERES GRAFICOS «MARSIEGA», DONDE SE EDITA «AVIACION Y DEPORTES»

Acompañado del director de nuestra Revista y del redactor-jefe, D. Alfonso Abril, el teniente Menéndez nos hizo el honor de visitar los talleres gráficos donde se edita AVIACION Y DEPORTES.

Todos los empleados de la Casa esperaban, impacientes, la anunciada visita del aviador cubano, por la interesante coincidencia de haber permanecido todos cuantos en la Casa trabajan varios años en La Habana y ser naturales de Cuba algunos de los operarios de los talleres.

Al aparecer el teniente Menéndez, fué saludado con grandes aplausos y vivas a España, a los cuales correspondió Menéndez, visiblemente emocionado. Detenida-

El teniente Menéndez (x), en los talleres gráficos «Marsiega»





EN EL HOGAR AMERICANO

mente visitó los departamentos, admirando la moderna maquinaria y posando ante nuestro compañero Díaz Casariego varias veces, acompañado de los gerentes y obreros de la imprenta.

Por último, fué obsequiado con un champán de honor, en el que participaron todos los obreros de la Casa. El teniente Menéndez agradeció profundamente todas las atenciones de que había sido objeto y se despidió cariñosamente de todos.

EN EL HOGAR AMERICANO

Se celebró, en el Hogar Americano, una fiesta muy concurrida, en honor del Sr. Menéndez Peláez, que se presentó acompañado por el encargado de Negocios de su país, Sr. Pichardo. Estuvieron presentes casi todos los representantes diplomáticos y consulares de los países hispanoamericanos, así como numerosas señoras y señoritas de la sociedad de Madrid y de las colonias de las Repúblicas hermanas. Contribuyeron a la brillantez de la fiesta varias hermosas muchachas, que vestían típicos y pintorescos trajes de su país.

La presidente del Hogar Americano, señorita María Edilia Valero, auxiliada por la Junta directiva, obsequió a sus invitados con un champán de honor.

BANQUETE DE LA DIRECCION AERONAUTICA

En el hotel Nacional se celebró un banquete, con que la Dirección general de Aeronáutica obsequiaba al aviador cubano D. Antonio Menéndez.

Asistieron los ministros de la Guerra y Marina, el director general de Aeronáutica, general Núñez de Prado; el jefe de Aviación Civil, D. Ricardo Ruiz Ferry; el jefe de Aviación Militar, general Bernal; el jefe de Aviación Naval, almirante Fontela, y numerosos oficiales de Aviación militar, naval y pilotos civiles.

HOMENAJE DEL AERO POPULAR

El Aero Popular no podía permanecer ajeno e impasible ante la gloriosa hazaña del aviador Menéndez.

El Aero Popular, que lleva el entusiasmo por la aviación a todas las clases sociales, ha querido tributar al insigne triunfador del vuelo Cuba-España un homenaje

cordial, que consistió en un típico cocido madrileño.

La fiesta tuvo lugar en Taki-Ona, asistiendo el ministro de Cuba, D. Manuel Pichardo; el jefe de Aviación Civil, D. Ricardo Ruiz Ferry, y un gran número de socios de la popular Sociedad y, entre ellos, bellísimas muchachas.

HOMENAJE DE LA ASOCIACION DE ESPAÑOLES DE ULTRAMAR

En el hotel Ritz, se celebró un banquete en honor del intrépido aviador cubano D. Antonio Menéndez Peláez, organizado por los ex residentes en Cuba, de la Asociación de Españoles de Ultramar.

Ocuparon la presidencia, con el festejado, el encargado de Negocios de Cuba, señor Pichardo; el presidente de la Asociación de Españoles de Ultramar, señor Espejo, y varios miembros de la Directiva de dicha Asociación.

EL TENIENTE MENENDEZ VISITA A SUS PADRES, EN SU PUEBLO NATAL RIBERAS DE PRAVIA

Después de estos numerosos actos oficiales y agasajos al teniente Menéndez, pudo realizar el viaje a su pueblo natal, Riberas de Pravia, para visitar a sus ancianos padres, siendo recibido por el pueblo en masa y entre grandes aclamaciones de entusiasmo y bienvenida.

A su regreso a Madrid, el teniente Menéndez, que había sido invitado por las autoridades de las islas Canarias, emprendió el vuelo en un avión de L. A. P. E., llegando a Las Palmas, donde fué recibido por el Cabildo y autoridades, que le obsequiaron con un banquete. Menéndez quedó encantado de la belleza de nuestras islas y, después de ser muy agasajado, regresó a la Península, para preparar su viaje a Cuba, que efectuará a bordo del Cristóbal Colón, llevando en él a su aeroplano «Cuatro de Septiembre», que el Gobierno cubano quierá colocar en un museo.

(Fotografías de Díaz Casariego.)

Vuelo sin motor

LA II SEMANA NACIONAL DE VUELO A VELA

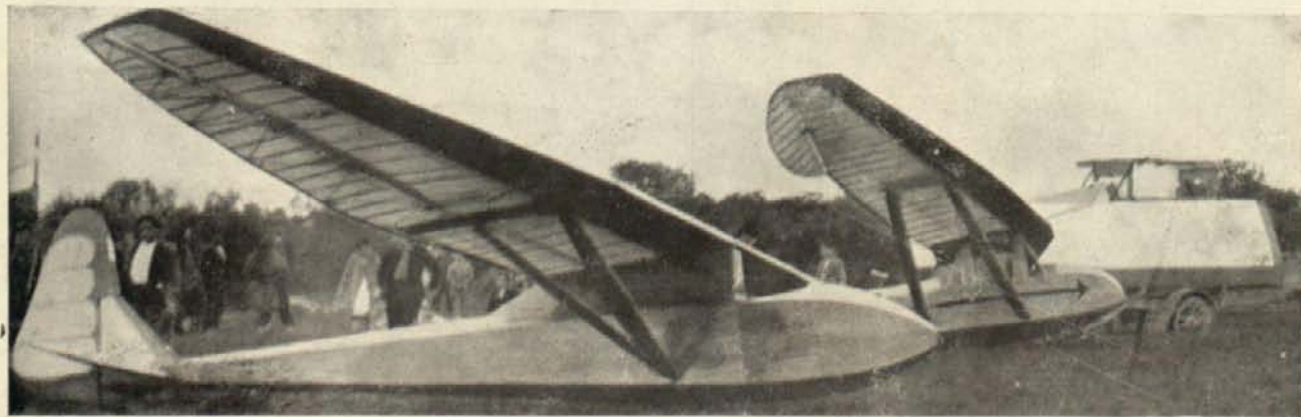
Enviamos nuestra sincera felicitación al Huesca Aero Club por la afición extraordinaria y plausible entusiasmo que hemos visto en los muchachos que componen esta Sociedad del Alto Aragón, entusiasmo que dió lugar a que a fines del año pasado se estableciera un nuevo récord de vuelo sin motor, que ya permite a todos pensar lo que en esta modalidad de vuelo se puede alcanzar en España.

Sentimos no poder encabezar esta información con la fotografía del joven recordman oscense y español de vuelo a vela, Valentín Izquierdo, porque todavía no ha llegado a nuestras manos.

Ingenieros Industriales...	...	...	1
Club Dédalo	...	...	1
Aero Popular Alavés	...	...	1

Sería de desear que en la próxima Semana Nacional de Vuelo a Vela, se consiguiesen cifras de tal importancia que ella marcara un momento culminante en la historia del Vuelo a Vela en España, a lo que tenderán sin duda alguna todos los concurrentes y en lo que se esfuerzan los socios del Aero Club de Huesca. Que el éxito más rotundo corone estos esfuerzos es lo que sinceramente deseamos.

A continuación publicamos un extracto del Reglamento Oficial de la II Semana Nacional de vuelo sin



En el Cerro de Montflorite—(Huesca).

Próxima la celebración en Huesca de la II Gran Semana Nacional de Vuelo a Vela, parece interesante recordar lo que fué la I, celebrada el pasado año, en orden a los resultados obtenidos, tanto porque ello será un gran acicate para los pilotos que tomen parte este año, como para comprender lo que significó en el desarrollo de este deporte en nuestra patria.

Corresponde por entero al entusiasta Aero Club de Huesca el alto honor de haber organizado ambos certámenes, jalón primero en el camino a seguir para conquistar marcas que coloquen a España a la altura de la nación que, tras dar maternidad al vuelo sin motor, marcha a la cabeza, tanto en lo que se refiere a la consecución de marcas extraordinarias como a la calidad del material y a lo perfecto de su organización, que culmina en el maravilloso Concurso anual de la Rhön.

Durante la primera Semana de Vuelo a Vela, únicamente se hicieron vuelos para conseguir títulos B y C, éstos los primeros en España; la próxima tiene ya otro carácter, pues en las bases que regirán el Concurso se da pie para batir records. Esto sin embargo, aquélla tuvo el mérito de reunir por primera vez a los Clubs de vuelo sin motor de España, lo que permitió aquilatar valores hasta entonces desconocidos y con ello formar criterio sobre el valor actual del vuelo a vela en nuestra patria. Como resumen de la actividad en ella desarrollada, damos los siguientes datos, que nos muestran cómo quedaron distribuidos los catorce títulos de Piloto de Vuelo a Vela entonces conseguidos:

Ingenieros Aeronáuticos...	...	...	8
Huesca Aero Club...	...	...	3

motor, que nos ha sido enviado por el Huesca Aero Club.

II SEMANA NACIONAL DE VUELOS SIN MOTOR

(del 5 al 12 de Abril de 1936)

REGLAMENTOS GENERALES

EL HUESCA AERO CLUB organiza bajo el patrocinio del CENTRO DE VUELOS SIN MOTOR, para los días 5 al 12 de abril de 1936, con carácter de manifestación abierta, de conformidad con el Código deportivo de la F. A. I. y anexos y los reglamentos particulares de la Federación Aeronáutica Española y del Centro de Vuelos sin Motor, la II Semana Nacional de Vuelos sin Motor.

Podrán tomar parte en estas pruebas todos los aviones comprendidos en la clase D. (Código deportivo de la F. A. I.) pilotados por españoles, admitiéndose fuera de concurso la inscripción de pilotos extranjeros.

Los vuelos serán dirigidos por los Profesores oficiales del Centro de Vuelos sin Motor y cronometrados por un Delegado de la Federación Aeronáutica Española y un Comisario de la Entidad organizadora.

Habrán además un Comité de Honor que será nombrado oportunamente, así mismo como los Comisarios Deportivos, nombrados entre los reconocidos por la F. A. E.

PRUEBAS Y PREMIOS

Pruebas de altura.—Consistirá en alcanzar una altura superior a 300 mts. del punto de partida. Obligatorio el uso de barógrafo.

Prueba de distancia.—Consistirá en un vuelo no infe-

rior a 15 Km. en línea recta del punto de partida.

Prueba de permanencia en el aire.—Consistirá en un vuelo superior al actual récord nacional, que es de cinco horas trece minutos seis segundos. Para todas las pruebas y vuelos es obligatorio el despegue por el sistema de Sandows.

Se establecen tres premios para las distintas pruebas de altura, distancia y permanencia en el aire; éstos serán honoríficos, consistentes en:

Prueba de altura: Copa de la Dirección General de Aeronáutica.

Prueba de distancia: Copa del Centro de Vuelos sin Motor.

Aero Popular (Logroño)		4	
Agrupación de Vuelos sin motor de la Escuela de Ingenieros Industriales (Madrid)	9	11	2
Aero Club de Aragón (Zaragoza)		7	1
Aero Nautic Club... ..		3	

Terreno de vuelos: Será éste nuestro conocido, cerro de Monflorite, de condiciones magníficas para la obtención de toda clase de títulos y donde, como se sabe, en el mes de diciembre pasado quedó establecido el actual récord de permanencia en el aire por nuestro



Salida de un velero «FALKE».

Permanencia en el aire: Copa de la F. A. E.

Sociedades participantes: Se han cursado las correspondientes bases y hojas de inscripción, y por el momento se desconoce el número total de inscritos, ya que dichas inscripción se cierra el próximo día 31, pero dado el ambiente que nuestro deporte se ha creado en España, es de esperar que la concurrencia de Aero Clubs supere en mucho a la del pasado año. A continuación reseñamos las Sociedades, número de pilotos y alumnos que tienen hecha su inscripción en firme:

SOCIEDADES	Pilotos Alumnos Aparatos		
Escuela Superior Aerotécnica (Madrid)	12	6	3
Federación de alumnos de la Escuela de Trabajo (Tarragona)... ..	Varios		
Aero Club de Cataluña	Varios		

piloto don Valentín Izquierdo, con un tiempo de cinco horas trece minutos seis segundos.

Pruebas, premios y entrega de los mismos: Las pruebas a realizar, aparte las de obtención de los diferentes títulos, son las de altura, distancia en línea recta y permanencia en el aire, distribuyéndose entre los vencedores copas otorgadas por el Centro de Vuelos, Dirección General de Aeronáutica y Federación Aeronáutica Española, de las que se les hará entrega en el gran baile que en los salones del Círculo Oscense y en honor de las señoritas de la localidad, que para su Aero Club han bordado un precioso banderín, y de los participantes que concurren a la Semana, ha organizado el Huesca Aero Club como final de ésta que todos hemos de esforzarnos en que sea lo más brillante posible y jalón que marque el comienzo de una era de prosperidad para la Aviación sin Motor Española.

Huesca, 1 de marzo de 1936.



Un planeador de Aero Popular en vuelo.

Por esos cielos...

NUEVO «RECORD» LONDRES-EL CABO Y REGRESO

El conocido piloto inglés teniente Tommy Rose, vencedor el pasado año, con una Miles Falcon, en la célebre competición anual de la Copa del Rey, ha batido, con la misma avioneta, todos los «records» establecidos entre Inglaterra y Africa del Sur.

Desde noviembre de 1932, Amy Johnson estaba en posesión del «record» Londres-El Cabo, que había establecido en 4 días, 6 horas y 54 minutos, con una Puss Moth. Tommy Rose ha realizado el mismo recorrido en 13 horas y 17 minutos menos.



En noviembre de 1935, el piloto Lewellyn, acompañado de la señora Wyndham, estableció un nuevo «record» El Cabo-Londres en 6 días, 8 horas y 27 minutos, en avión Hendy Heck. El «record» anterior lo había establecido Jim Mollison sobre Puss Moth, como su esposa Amy Johnson.

Tommy Rose, que despegó, en viaje de regreso de la ciudad de El Cabo, el día 3 del actual, llegó al aeropuerto de Croydon el día 9, a las once de la mañana, consiguiendo el «record» en ambos sentidos, al volar, en hora y media menos que Lewellyn, de El Cabo a Londres.

LOS VUELOS DEL NUEVO DIRIGIBLE «L-Z-129»

El nuevo gigante del aire, el dirigible alemán «L-Z-129», apenas terminada su construcción, realizó varias pruebas, siendo la definitiva un vuelo de ocho horas que realizó el día 5 de marzo, sobre Munich, Augsburgo y el lago Constanza. Su aparición ha levantado extensos comentarios en la Prensa inglesa y francesa, pues el nuevo dirigible resume todos los adelantos conseguidos por Alemania en la técnica de «los más ligeros que el aire»; técnica de la cual parece ser que solamente Alemania conoce el secreto.

El «L-Z-129» fué bautizado, días más tarde, con el nombre de «Hindenburg», en memoria del mariscal, y, para solemnizar el bautizo, el «L-Z-129», acompañado del «Conde Zeppelin», realizó un vuelo sobre el monumento de Tannenberg, donde reposan los restos del héroe de aquella gran batalla. Al llegar sobre el monumento, los dos dirigibles pararon los motores y, como saludo, inclinaron las proas, dejando caer el «Hindenburg» seis banderas sujetas a un paracaídas.

Antes de emprender el nuevo dirigible su primer viaje a América con pasajeros y correo, emprendió, acompañado del «Conde Zeppelin», un vuelo de propaganda electoral sobre Alemania, que duró cuatro días.

Marzo 4.—Un avión de la Escuela Militar de Aeronáutica belga se desploma, por causas desconocidas, muriendo los dos oficiales que tripulaban el aparato.

Marzo 9.—Otro avión militar inglés, que volaba sobre el condado de York, cae a tierra, pereciendo los dos pilotos.

Marzo 15.—Un avión de la Sociedad Nacional de Aeronáutica de Chile, se estrella a 300 kilómetros de Valparaíso, pereciendo el piloto y los cuatro hombres de la tripulación.

EL PILOTO PERUANO HUMBERTO GAL, PREPARA UN VUELO ALREDEDOR DEL MUNDO

El capitán Humberto Gal, de la Aviación militar peruana, con el teniente Guillermo van Ordt León y el mecánico radiotelegrafista Javier Espejo, bajo iniciativa del primero, preparan un vuelo alrededor del Mundo.

El capitán Gal—piloto de gran prestigio—ha interesado extraordinariamente a la afición peruana, y un grupo de altas personalidades peruanas, de los círculos sociales, políticos, financieros y periodistas, ha constituido un Comité pro vuelo alrededor del Mundo.

El itinerario será el siguiente: Lima, Nueva York, Los Angeles, Seattle, Petropawlofsky, Tokio, Manila, Saigon, Calcutta, Bombay, Bagdad, Jerusalén, El Cairo, Trípoli, Roma, Varsovia, Berlín, Amsterdam, Londres, París, Madrid, Lisboa, Dakar, Lima.

No hemos recibido todavía la información detallada de este vuelo, que nos envía nuestro delegado en América, residente en Lima; pero pronto daremos detalles a nuestros lectores sobre este interesante proyecto, al cual deseamos suerte infinita.

NACIMIENTO EN PLENO VUELO

Al ser trasladada una dama, próxima a dar a luz, en un avión sanitario, desde el Norte de Suecia a Estocolmo, cuando el avión llevaba recorridos unos 500 kilómetros, tuvo lugar el nacimiento de un niño, siendo el



primer caso que se da en Suecia de esta naturaleza. El piloto aterrizó suavemente en el aeropuerto de la capital sueca, desde donde fueron trasladados al hospital, en una ambulancia, la madre y el niño, que se encontraban en perfecto estado.

EL AVIADOR RUSO TARASOF APARECE EN LA SIBERIA ORIENTAL

El piloto ruso Tarasof, del cual se carecía de noticias desde hacía tiempo, ha aparecido, sano y salvo, en la bohía de Okhotsk, donde se vió obligado a aterrizar, por avería del motor, sufriendo el avión una avería en un esquí, que le impidió emprender nuevamente el vuelo.

Marzo 17.—En Enghien, cerca de París, un caza de la Aviación francesa se estrella, muriendo el piloto.

Marzo 26.—Un trimotor de la Compañía Mexicana, subsidiaria de la Pan American Airways, volando muy bajo, sobre las inmediaciones del volcán Popocatepetl, se incendia al chocar contra el terreno, pereciendo los diez pasajeros y la tripulación del avión. Entre las víctimas—turistas que acaban de desembarcar en Veracruz—figuran el príncipe austriaco Adolf Franz Iglar y la princesa alemana Isabel Schaumburg.

El avión llevaba como primer piloto a Preciado Acosta, antigua piloto militar, con gran número de horas de vuelo, pero pequeña experiencia en aviones comerciales, y como segundo, al norteamericano Adrian Borchert, el cual pilotaba el aparato en el momento de ocurrir el accidente. Según investigaciones practicadas y opiniones del comandante de la Aviación mejicana don Adam Gálvez Pérez y directores de la Pan American Airways, las causas del accidente fueron debidas a las imprudencias del piloto, el que, para complacer a los pasajeros y para que estos pudiesen admirar el paisaje y tomar fotografías de los cráteres volcánicos, voló demasiado bajo, sin tener en cuenta que, a tal altitud y con el calor reinante, el aire se encuentra muy enrarecido y son frecuentes los «meneos» descendentes, por la desigualdad de temperatura en las capas del aire; «meneos» que pueden obligar al aparato a descender, sin que el piloto pueda recuperar altura, lo que parece ser que ocurrió, incendiándose en el acto el avión al contacto con el accidentado terreno a la velocidad que llevaba. Algunas de las víctimas tenían aparatos fotográficos en las manos, lo que prueba la verosimilitud de la hipótesis sobre las causas del accidente.

Marzo 27.—Un avión comercial, alquilado por la Aviación militar inglesa para efectuar vuelos nocturnos, cae al agua, en New Forest, cerca de Southampton, pereciendo los cuatro pilotos y una mujer.

Marzo 27.—Un avión militar, de la guarnición de Bromberg, cae a tierra, en un vuelo de prácticas, muriendo los dos oficiales que tripulaban el aparato.

Marzo 28.—En uno de los barrancos del Gran Cañón del Colorado, en el Estado de Arizona, un «cow-boy» descubre los restos de un avión comercial, al que buscaban varios equipos de socorro. Este avión había salido, tres noches antes, de Douglas y se dirigía a Phoenix, en el mismo Estado. Aquella noche se desencadenó una tempestad de nieve, que, sin duda, abatió al avión cuando volaba sobre el Gran Cañón. En el accidente perecieron el piloto y los tres pasajeros.

Marzo 30.—En las inmediaciones del lago Trasimeno, cerca de Roma, un trimotor italiano de bombardeo cae a tierra y mueren sus tres tripulantes.

Marzo 31.—Un avión gigante multimotor, de la Compañía de Aviación China, que regresaba de Hankou, capota al tomar tierra en el aeródromo de Shanghai, incendiándose. Se salvan los pasajeros y el correo, pero mueren los dos pilotos y el mecánico.

DESCANSEN EN PAZ.

EL PRIMER ACCIDENTE MORTAL DEL AÑO, EN LA AVIACION ESPAÑOLA

Terminó el mes de marzo con el primer accidente mortal para la Aviación Española, accidente que costó la vida al capitán de Artillería don Antonio Campaña. En la mañana del día 30, el capitán Campaña, acompañado del capitán don Joaquín Reixa, se hizo cargo en la fábrica Loring de Carabanchel, de una avioneta que había sido llevada a dicha fábrica, para una pequeña reparación en el depósito de aceite.

El capitán Campaña, Inspector militar en la mencionada fábrica, tomó los mandos del aparato, llevando como pasajero al capitán Reixa, para, en vuelo de pruebas, transportar la avioneta al aeródromo de Cuatro Vientos. El aparato despegó normalmente del aeródromo Loring, pero a los pocos minutos de iniciado el vuelo, parece ser que por fallar el motor, el aparato entró en pérdida de velocidad, cayendo sobre una tapia de ladrillo en las inmediaciones de la fábrica y destrozándose. Las personas que presenciaron el accidente, se acercaron, extrayendo rápidamente de la cabina del aparato, a las víctimas, que fueron transportadas con toda urgencia al Hospital Militar de Carabanchel. El capitán Campaña, que había sido extraído ya cadáver, fué instalado en la capilla ardiente del Hospital Militar, mientras el capitán Reixa, fué operado inmediatamente por el doctor Gómez Ulla, que le apreció la fractura de las dos piernas, conmoción visceral intensa y diversas heridas contusas. Su estado fué calificado de grave y se le practicó una transfusión de sangre, cuya operación fué llevada a cabo por el capitán médico don Anastasio Martín. Se ofreció a dar su sangre el enfermero del Hospital Militar Agapito Gómez. Al día siguiente, el capitán Reixa, ofreció una ligera mejoría, y hacemos votos por su total y rápido restablecimiento.

El infortunado capitán don Antonio Campaña, contaba treinta y siete años de edad, era natural de Granada y estaba casado. Había ingresado en Aviación Militar el año 1926, y en la actualidad prestaba sus servicios en el Aeródromo militar de Cuatro Vientos.

A las cuatro de la tarde del día 31, se verificó el traslado de los restos del malogrado capitán Campaña, que iban a ser transportados a Granada para inhumarlos en Guadix, en el panteón de la familia. El acto

constituyó una imponente y sentida manifestación de duelo, pues antes de proceder al traslado, se hallaban alrededor de la capilla ardiente y del Hospital Militar, numerosos jefes y oficiales y soldados de Aviación militar, y obreros de la Casa Loring, al objeto de rendir el último tributo a la víctima.

El féretro, que estaba dispuesto en la capilla ardiente en un catafalco y envuelto en la bandera nacional, tenía el crucifijo en la parte superior, alumbrado por seis hachones. Alrededor había seis coronas con las siguientes dedicatorias: «Aviación Naval», «El arma de Aviación», «Sus jefes y compañeros», «La Aviación Española», «Los obreros de Aisa e Inspección del Estado», «Harry Walker, S. A.», «Aeronáutica Industrial».

El ataúd fué sacado en hombros por varios compañeros del finado, que se turnaron durante la carrera. Figuraban entre la presidencia del duelo: don Rosendo Peinado, pariente del capitán Campaña; el teniente coronel Riaño, en representación del Presidente de la República; comandante Martínez Díaz Varela, en representación del ministro de la Guerra; Director General de Aeronáutica, general don Miguel Núñez de Prado con su ayudante; el jefe de Aviación civil; el director de la Escuela de Tiro del Campamento, general Cruz; general señor Giménez García con su ayudante; comandante Espinar; teniente coronel de Aviación señor León Trejo; comandante Pastor, y teniente coronel de Artillería don Joaquín Izquierdo, y numerosos jefes y oficiales compañeros del finado.

Una escuadrilla de Cuatro Vientos, compuesta de siete aparatos, voló durante la carrera y una compañía de dos secciones de soldados de Aviación, al mando del teniente Sr. Ruiz del Arbol, rindió los honores de ordenanza.

Al final de la carretera del Hospital, se despidió el duelo, dando el pésame toda la concurrencia que figuraba en el fúnebre cortejo y continuando en un coche estufa, hasta Granada, el féretro, donde, en Guadix, tendrá lugar la inhumación.

Enviamos nuestro más sentido pésame a los familiares del infortunado capitán y a la Aviación Militar Española.

Hipismo



Héctor Vázquez, sobre «Batatin».



Joaquín Nogueras, sobre «Orefear».

Tenemos hoy la gran satisfacción de poder dar a nuestros lectores unas impresiones del jefe de nuestro equipo olímpico, equipo que representará a España en el Concurso completo de Equitación en la próxima olimpiada.

Su amabilidad iguala a su competencia y autoridad, reconocida por todos los que al deporte hípico se dedican.

P. y C.

En las pruebas deportivas que han de presenciarse en el Palenque alemán, el camino del triunfo está jalonado por el esfuerzo del atleta o del más diestro, auxiliados por el perfeccionamiento de los medios puestos a su servicio; tan sólo hay un deporte, el hípico, en el que dos corazones, puestos bajo una sola voluntad, se emplean a fondo aunando sus esfuerzos para conseguir un mismo fin.

El caballo — compañero del hombre en tantas fatigas — se presentará con él en la palestra berlinesa, para hacer gala de su agilidad, distinción y sumisión en las pruebas de doma, de su acometividad y rapidez de movimientos en los juegos de polo y en el franqueamiento de peligrosos saltos por terrenos difíciles, dejando como alarde de valor, juntamente con la huella indicadora del recorrido campo traviesa, una marca de velocidad que no podrá borrar ni superar la rueda o la oruga metálica, porque en los vericuetos les está vedado el paso.

Todas las naciones se preparan con denuedo y lo supeditan todo a la mejor presentación olímpica; egoísmos, intereses personales, pequeñas vanidades y prejuicios, todo, todo queda fundido ante la idea de que concurren selecciones útiles; en unos países los equipos serán de composición cívico militar; en otros, los civiles confiarán sus caballos a militares especializados si los juzgan mejores, no creyendo exista nación que por pequeñas causas se deje lo mejor, sabiendo que en la contienda arriesga su prestigio y que a la lucha entablada entre los selectos va como de camparsa.

Las pruebas internacionales que preceden a las olímpicas, en su aspecto de contrastación, son de gran interés deportivo. Referente a doma, terminado el certamen de Berlín (enero de 1936), sus participantes no volverán a enfrentarse hasta el mes de agosto; a esta competición de presentarse España, la hará por vez primera y posiblemente con reducida matrícula, por ser muy pocos los que se preparan.

Para la prueba «Copa de Naciones», España trabaja con entusiasmo, plétórica de jinetes en forma, aunque sus posibilidades en cuanto a caballos distan de ser las que la fe de aquéllos merece; a fines del año 1934

se hizo una compra de caballos extranjeros acreditados en concursos, adquiriéndose cuatro ejemplares. Entre ellos están los dos puntales en que se armará el equipo; los cuatro restantes han de sacarse de los mejores caballos militares que son de inferior clase, a no ser que los dos o tres caballos civiles, que creo existen, de mejor clase, puedan ser asequibles al elemento castrense, único hoy día capacitado para defender el título de campeón que detentamos. Confiemos en que la codicia y vanidad sean palabras desvanecidas por la ilusión común a todos los españoles, de hacer reverdecer los laureles de Amsterdam.

De gran interés deportivo promete ser nuestro concurso de Madrid, por presentarse en él el equipo alemán que este año no va a Niza, el suizo, el francés, el portugués, y si se presenta el italiano, que tampoco va al concurso francés, resultará el encuentro sensacional, por encontrarse equipos de gran valía, que ni en Berlín, Niza y Roma han de verse reunidos antes de agosto.

La reunión de Döberitz (Berlín), julio de 1935, fué la última reunión internacional que ha de preceder a la olímpica. En Döberitz se presentaron los países más adelantados en las pruebas del Concurso completo de Equitación y con arreglo a las enseñanzas derivadas de aquella reunión se hace la preparación en todos los países. España celebró en los últimos días del pasado octubre, un concurso para seleccionar los caballos que debían seguir el entrenamiento en labor conjunta, bajo el control de nuestra Escuela de Equitación; actualmente, cinco de nuestros buenos jinetes, acreditados concursistas, con nueve caballos P. S. y un cruzado, están sometidos al duro y largo entrenamiento que estas pruebas exigen, sobre todo si, como en este caso sucede, debe hacerse el trabajo con caballos que no han actuado en concursos anteriormente.

Entre los ganadores de aquellos concursos no figuraban ejemplares dignos de confiarles misión tan delicada. Unos, por estar muy resentidos, y otros, por encontrarse ya algo viejos, hubieran incurrido en penalizaciones con arreglo a las condiciones internacionales, «steeple» de 4.000 metros y «cross» de 8 kilómetros con 30 severos saltos. Nuestros jinetes trabajan con entusiasmo, soportando las inclemencias del tiempo, en pistas improvisadas, por carecer de hipódromos y a base de P. S. casi todos muy verdes en doma, pero algunos acreditados como saltadores, con la ilusión de que cuando llegue el mes de junio, sus esfuerzos habrán cristalizado en una buena condición de equipo.

En el Concurso completo de Equitación que la Sociedad Hípica Española organiza para el próximo abril, figurarán inscritos los cinco jinetes, con los cinco caballos que estén aptos para hacer las pruebas sin detrimento de su **condición**, que en forma alguna debe arriesgarse en pruebas prematuras.

Eduardo G. CAMPILLO



Eduardo de Luis, sobre «Mandarín».



Marcelino García, sobre «Circasiano».

Automovilismo

Por JOSE MARIA VILLAPADIERNA.



Salida de los corredores.

EL GRAN PREMIO DE PAU

En el precioso Circuito urbano de la ciudad de Pau, se celebró el día 1.º de marzo la primera Gran Carrera automovilista de la actual temporada. El «forfait» de la Scuderia Ferrari, con sus pilotos Nuvolari, Brivio y Farina, favoritos de la gran prueba, que no pudieron tomar parte, por una orden del Gobierno italiano que les prohibió salir de Italia, llegó a última hora.

Esto, lejos de restar interés como algunos creían, fué acrecentándolo a medida que el público iba conociendo el lote de participantes independientes, y hasta el último momento el público no pudo saber quién sería el ganador de tan dura prueba.

Tomaron la salida diez coches, colocándose por el orden siguiente: Primera fila: Sommer (Alfa Romeo), Wimille (Bugatti). Segunda fila: Martín (Alfa Romeo), Etancellin (Maserati). Tercera fila: Villapadierna (Alfa Romeo), Lehoux (Bugatti). Cuarta fila: Raph (Alfa Romeo), Brunet (Maserati). Quinta fila: Delorme (Bugatti), Helle Nice (Alfa Romeo). A las órdenes de Monsieur Parone, director de la carrera, se dió la salida, tomando el mando Wimille, pasando por las tribunas en la primera vuelta por el siguiente orden: Wimille, Sommer, Martín, Villapadierna, Etancellin, Lehoux, Raph, etc.

El primer abandono fué la corredora Helle Nice, siguiéndola Raph. En la vuelta 30, cuando llevaba casi una ventaja sobre los demás coches, se retiró Jean Pierre Wimille, por rotura del puente trasero, ocupando su puesto Etancellin, viéndose pronto adelantado por Raymon Sommer, que conservó el puesto de líder hasta la vuelta 70 en la que tuvo la desgracia de romper también el puente cuando parecía ya el seguro ganador. En la vuelta 37 para en el stand Villapadierna, por avería en el compresor y para cambiar bujías;

Lehoux se detiene para cambiar una rueda y haber tocado una acera.

En la vuelta sesenta, para aprovisionarse de gasolina, se detiene el inglés Martín.

Etancellin, que contra su costumbre ha hecho una carrera conservadora y con gran cabeza, consigue cruzar la meta el primero, llevando al triunfo el nuevo Maserati 4 litros, confiado a él por la gran fábrica bolognesa.

Clasificación general

- 1.º Etancellin, sobre «Maserati» 5 litros: 3 h. 22 m. 26 s. 3/5. Promedio de 82 kms. 085.
- 2.º Martín, sobre «Alfa Romeo».
- 3.º Lehoux, sobre «Bugatti».
- 4.º Villapadierna, sobre «Alfa Romeo».

El inglés Martín anduvo muy bien y seguro sobre su «Alfa Romeo» reformado en Inglaterra, y Lehoux hizo también una gran carrera.

El circuito, sumamente duro para el conductor y para el coche, aunque espectacular para el público.

Un éxito más apuntado al Automóvil Club Basque Bearnais y la organización perfecta.

Madrid, 19 marzo, 1936.



Villapadierna.

Tenis

Por F. MANRIQUE DE LARA.

Constituída recientemente la Asociación de Tenis del Centro, de quien tan necesitado estaba nuestro deporte en Castilla, nos da muestra de su actividad, en su primera actuación oficial, organizando el campeonato de Madrid por equipos, tanto masculino como femenino.

No es la primera vez que se celebra este campeonato. Sin control oficial alguno, llegó a jugarse durante tres años consecutivos, gracias al esfuerzo e interés personal de los directivos del Club de Campo, Puerta de Hierro y Padilla T. C., miembros hoy de la nueva Asociación. Pero estos intentos aislados no pudieron tener el éxito de continuidad necesario para fomentar el tenis, siendo la forzada ausencia de algunos de los animadores motivo de interrupción de lo hasta entonces organizado a costa de tanto sacrificio. Por otra parte, la falta de campeonatos interclubs y de continuos concursos, que permitieran a los jugadores mejorar su forma y pun-

tuar sus resultados para la clasificación individual de cada año, hizo que la necesidad de existencia de una Federación fuera imperiosa. Esta idea, que todo aficionado llevaba en la mente, cristalizó, por fin, en la naciente Asociación de Tenis del Centro, animada por los mejores deseos de sus componentes, que, a juzgar por el éxito de su primera actuación, pronto han de verse traducidos en realidades.

En cuanto a elevar el nivel de juego castellano, la

labor de la Asociación ha de verse facilitada, por existir ya «maestros». Los internacionales Manolo Alonso y Eduardo Flaquer, de sobra conocidos de la afición y de quienes hemos de asimilar toda la gama de sus variadísimos golpes, anticipación y colocación, que con-

vierten como por encanto el tenis, a los ojos del espectador, en el más sencillo de los deportes, por esa difícil facilidad y precisión con que lo practican.

Fémima tiene en Madrid la mejor representación española en la actual campeona Pepa Chávarri y en María Africa García de Sola, que vuelve a nuestras pistas después de una larga temporada de residencia en el Extranjero, muy mejorada en su juego, y cuya gran variedad de golpes, entre los que destaca un magnífico revés largo, apoyado e impecable de colocación y pegada, unida a una gran seguridad y dureza, nos hace concebir en ella a la mejor jugadora española.



El internacional Manolo Alonso, en una exhibición en la Fundación Del Amo.

La primera vuelta del campeonato interclubs, que termina en estos días, nos ha dejado el recuerdo de jugadores nuevos de ambos sexos que, bien dirigidos, pueden llegar a ser figuras. A ello debe tender nuestra Asociación, para hacer una labor de provecho; condiciones encontrará en nuestros tenistas jóvenes, pero necesitan de una orientación técnica, que la capacidad y calidad de nuestros federativos puede y debe marcarles.

G o l f

Por RAUL DE MURGA.

El gran desconocimiento que de este deporte existe en nuestro país, como indiqué en mi anterior artículo, trae consigo el desconocimiento de



Angel de la Torre.

la pericia de nuestros profesores. De ahí que solamente un escaso número de jugadores sepamos apreciar la constancia y esfuerzos continuos que vienen desarrollando desde su ingreso como «caddies» para llegar a conseguir ese «swing» que tanto les caracteriza por su flexibilidad y



Joaquín Bernardino.

soltura. Contamos con gran número de profesionales que diariamente nos sorprenden con magníficos «scores», pero pocos son los preparados para las grandes pruebas internacionales. No cabe duda que si nuestros profesionales tuviesen tiempo y medios para practicar este deporte en distintos campos, sobre todo en el extranjero, más de uno de ellos se destacaría entre las primeras figuras mundiales del golf, pues su nivel medio se mantiene muy elevado a pe-



Francisco Alonso.

sar de que casi todo su tiempo lo emplean en el «tee» de lecciones. Entre los profesores de los clubs madrileños destacaremos, a **Angel de la Torre**, con verdadero conocimiento técnico del juego adquirido durante sus ocho años de estancia en U. S. **Joaquín Bernardino**, antiguo profesor en Bilbao y actualmente del Club

de Campo. **Emilio y Tomás Callarga**, este último campeón del Club de Puerta de Hierro en 1935. **Francisco Alonso**, jugador muy completo y ga-



Aquilino Sanz.

nador en 1933 del campeonato de C. de C. **Aquilino Sanz**, considerado como uno de los profesores que mejor juega el «explosion» en los «bunkers». **Mariano Provencio**, que siempre se distinguió por sus espléndidos recorridos, campeón en 1934. **Mauri-**



Mariano Provencio.



Julio Casaña.



Mauricio Esteban.

cio Esteban, que consiguió en el campeonato del Club de Campo de 1933 las magníficas vueltas de 67 y 67 en los primeros 36 agujeros. También teníamos en Puerta de Hierro a **Gabriel González**; actualmente, en Pedralbes (Barcelona) y a **Ernesto Céspedes**; hasta hace poco en el golf de Tablada (Sevilla); **Julio Casaña**, hoy día en el golf de Málaga, pasó temporadas en el golf particular del «Guadalperal», en la finca de los



Ernesto Céspedes.

Duques de Peñaranda, y por último tenemos en Lasarte (San Sebastián) a **Francisco Mujica** y **Nicasio Sagas-
día**, este último una de las figuras más importantes de la actualidad. Sería muy interesante y conveniente para el desarrollo de este juego y estímulo de nuestros profesionales, conseguir que todos los años se costeasen los gastos al ganador del campeonato de España, para que pudiese tomar parte en distintas pruebas internacionales.



Gabriel González.



Nicasio Sagas-
día.

MARY PEPA COLOMER,

la primera piloto en Cataluña



En el Aeródromo civil de Barcelona, efectúa diariamente sus vuelos de entrenamiento una gentil aviadora, cuyas ejercicios son seguidos con interés por sus compañeros pilotos, que se sienten orgullosos de la destreza de la aviadora. Preguntamos a algunos de ellos, que se encuentran agrupados contemplando las evoluciones de Mary Pepa, datos para anotar en nuestro reportaje.

—Mary Pepa—nos dicen—, con su carácter alegre y bondadoso, es para nosotros un excelente camarada, en el que hemos puesto un afecto fraternal. Entre nosotros se la quiere y respeta tanto, que estamos seguros

que en ningún sitio está ella más contenta. El dedicarse ella a la Aviación no ha sido motivado por afán de exhibicionismo, sino que, verdaderamente, siente y practica este deporte por vocación, siendo una satisfacción para todos el ir comprobando sus progresos constantes, y verla volar mucho más y mejor que muchos de nuestros aviadores.

Interrumpimos estas manifestaciones para contemplar una espléndida toma de tierra, clásica sobre los tres puntos, que ha efectuado la señorita Colomer. Desciende ágilmente del aparato, y a una seña de un compañero, se dirige hacia donde estamos reunidos. Puesta al corriente de nuestros deseos de hacer una información, accede a facilitarnos los datos pedidos, con la condición de que seamos breves, pues debe salir a volar de nuevo. Procuramos complacerla, y anotamos con rapidez.

Se llama María Josefa Colomer Luque; nació en Barcelona; cuenta actualmente veintidós años de edad y pasó las pruebas para obtener el título de piloto el 19 de enero de 1931. Sus profesores fueron CANUDAS, XUCLA y CARRERAS. Actualmente pasan de un centenar las horas de vuelos que lleva efectuadas. Casi nos atreveríamos a decir que es la señorita que mayor número de vuelos ha efectuado, habiendo volado, entre otros, los siguientes aparatos: Avro-Avian, De Havilland Moth, Luciole, Push Month, Stinson, Potez, Klemm, Eagle, Farman, etc. Ha efectuado estos vuelos por toda Cataluña y algunos por la Península, a Valencia, Zaragoza y Vitoria.

Mary Pepa, socio de honor del Aero Club de Cataluña y miembro del Consejo Directivo de esta entidad, ha formado una Sección Femenina para atraer a la Aviación a las señoritas deportistas, y es de esperar que su ejemplo sea seguido en breve por buen número de ellas, y que pronto podamos contar con un crecido número de pilotos del bello sexo, que contribuirán aun más a hacer de la Aviación el deporte preferido. Muy recientemente ha sido nombrada, en unión de Canudas y Xuclá, profesor de la Escuela de Aviación de La Cooperativa Aérea Catalana, por lo que le enviamos nuestra cordial felicitación.

Estrellas del cine español



Matilde Casañ—Mati Yoneyama — bellísima esperanza de nuestro cinema, protagonista del «sketch» de CIFESA «EL VENENO DEL CINE».



Sin ser piloto, Matilde Casañ, tiene en su haber cerca de las treinta horas de vuelo, realizadas sobre el Aeropuerto de Madrid y Norte de España.



Con mucho agrado, voy a escribir algunos consejos para los jóvenes aficionados al deporte hípico, lo que haré—aunque no estoy autorizada para ello—por si pudieran servir de algún estímulo, y en aras de la afición por el caballo, por quien siento un gran cariño.

La Equitación, como dice Hidalgo en su tratado, debe ser en sus principios tan exacta como las matemáticas en sus problemas. Esto es indudable porque no existe quien pueda trabajar con acierto sobre una cosa cuyo mecanismo no conoce.

Conociendo bien al caballo, puede el jinete dirigirle y evitar de este modo la mayor parte de las defensas



del animal; que son casi siempre por culpa del jinete.

El mayor perjuicio, es el error en que se encuentran un gran número de aficionados, al suponer que los picaderos no sirven para nada y que para montar a caballo, basta subir en él, armado de espuelas y de fusta. Esto, da lugar a abusos por parte de

los jinetes, que rara vez terminan bien, a pesar de que el caballo con su nobleza, obedece y aguanta lo indecible.

Una equivocación grande es creer que se aprende a montar con quince lecciones, ya que la equitación es una de las cosas que no se termina de aprender bien nunca. Sin querer hacer grandes filigranas, como saltar en concursos, jugar al Polo y tomar parte en carreras ¿qué menos para poderse valer por sí mismo que un año de práctica?

En resumen, todas las reglas en que se funda la equitación, tiene su razón de ser y no existe ninguna que pueda sujetarse a la moda o al capricho.

El aficionado que siga las instrucciones de un buen profesor, podrá disfrutar del caballo para su recreo.

Lo primero que debe aprender el que por primera vez se acerca a un caballo, son las precauciones que debe tomar para evitar algún percance. Ejemplo: No se debe pasar nunca por detrás de ellos, porque un extraño cualquiera del animal, puede originar una coz que de alcanzar al incauto, sería muy de lamentar.

Una vez hecha esta importante advertencia, voy a exponer la forma de subirse a un caballo, siguiendo las reglas de la Equitación.

Hay quien afirma, que no se debe subir por el estribo; pero teniendo en cuenta que no todo jinete tiene facultades para subir de salto, y que no siempre se tiene un palafrero para ayudar a montar, como puede suceder cuando está uno solo en el campo, creo que es muy conveniente conocer este método.

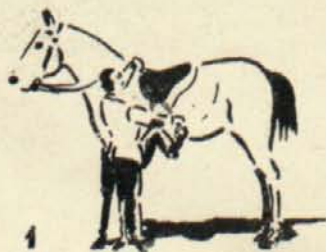
El jinete se acerca al caballo por el lado izquierdo hasta estar a la altura de la terminación del cuello, cerca de la espalda y mirando en dirección contraria a la del caballo, de tal modo que el hombro izquierdo del jinete, quede junto a la espalda de aquél. Con la mano izquierda se cogen las riendas igualadas, y si el caballo tiene la crin larga se coge a un mechón cercano a la silla, o bien a la parte anterior y superior de esta en el caso de que el caballo no tenga la crin larga. Se levanta la pierna izquierda, hasta la altura del estribo y cogiéndolo con la mano derecha por la parte en que se une a su correa, se calza de fuera a dentro. Una vez calzado el estribo se pone la mano derecha a la parte posterior y superior de la silla, y se da un ligero impulso con la pierna derecha hasta quedar de pie sobre el estribo; entonces se coloca la mano derecha



a la parte anterior de la silla, y se pasa la pierna derecha, con cuidado de no rozar la grupa del caballo dejándose caer suavemente y sin dar golpe sobre la silla. Figs. 1, 2 y 3.

En mi próximo artículo, y para facilitar estas explicaciones, hablaré sobre los nombres que han recibido las piezas de que se compone el equipo del caballo.

Margarita GOYOAGA.



Hand-



-ball

No hay nada como el baño de barro...

PRIMER PARTIDO DE LA TEMPORADA

C. F. D — F. U. E.

Desentrenamiento absoluto en las jugadoras. Falta de mano. Falta de fondo. Todo ello aumentado enormemente por el lamentable estado del campo, sobre el cual, el balón en lugar de botar de un modo normal se clava en el suelo.

Por esto el paso corto, sin botar apenas el balón, domina todo el tiempo, lo que restó vistosidad al partido, que fué presenciado por numerosísimo público (?).

El C. F. D. se muestra superior y dominó durante la mayor parte traduciéndose este dominio en tres goles. Hay que destacar necesariamente la labor del delantero centro Carmen Prement y dos interiores: Anita Quesada y Amelia Abascal.

El equipo F. U. E. con tres jugado-



Un pequeño lío...

ras menos tuvo sin embargo alguna avanzada peligrosa, capitaneado siempre por Tagüeña.

Estas avanzadas fueron cortadas por María Teresa Montes y dieron ocasión a Amelia Abascal para lucirse.

Las mejores de la F. U. E. fueron Tagüeña y Angeles Mayo, magnífica medio centro.

Pronto comenzará el campeonato universitario de Hand-ball femenino. Entretanto sería algo formidable que acabase de llover pues de lo contrario la próxima reseña, va a ser de water-polo.

El equipo vencedor se alineó: Amelia Abascal, Carmencita, M^{ra} Teresa Montes, Fama, Zapico, M^{ra} Luisa Montes, Baldasano, Petrement, Quesada, Abascal, Aja.

Arbitró bien del Pino.

Pura ZAPICO.



Los equipos femeninos de Hand-ball del Club Femenino de Deportes, y de la F. U. E. Deportiva, que celebraron un interesante partido el domingo, 22. Pura Zapico, nuestra simpática colaboradora, la primera de rodillas, a la derecha, mira hacia el cielo con la esperanza de que terminará de llover pronto. (Fotos—Díaz Casariego)

(Abascal y Aja)

Hockey

Por PEDRO VAZQUEZ DE PUGA.

CAMPEONATO DE ESPAÑA FEMENINO

El domingo, 9, se celebraron en el Club de Campo de Vigo, dos sensacionales encuentros. Fué el primero entre los equipos femeninos «Artabro», de Coruña, y «Argos», local.

El «Argos», resultante de la fusión de los antiguos rivales «Atlántida» y «Club de Campo», quedó de este modo reforzado al componer sus filas con lo mejor de los anteriores. Días de gloria le aguardan al vencer netamente a sus rivales, considera los por los críticos como uno de los mejores cuadros españoles.

Con la victoria del domingo es el «Argos» uno de los favoritos del torneo. La internacional Gloria Tapias, Margarita del Río, Chicha Curbera, etc., son figuras ya destacadas que ponen al hockey vigués en un mismo plano con Madrid y Barcelona.

DESARROLLO DEL JUEGO.—«Argos», 3; «Artabro», 0. Arbitros: Abal y Obanza. «Argos»: Celita, Charo, Virucha, Tapias, Chicha Aymerich, Chicha Curbera, Minucha Mon, Tere Sanjurjo, Gloria Tapias, Margarita del Río, Tere Núñez, Lourdes Mondina.

«Artabro»: Mari Celi, Virucha, Alicia, Maruxa, Esclusa, Chicha Guimaraes, Elisa Obanza, Tere Molezun, Lourdes, Pilar, Maruca y Rosario Allones.

A las 11 y media se hace el bully; arranca la de-

lantera coruñesa sin consecuencias. En seguida el contraataque local inquieta la meta artabra por el gran juego de los medios del «Argos». A los diez minutos se hace el primer goal. Margarita del Río, con su juego exhibicionista, de un formidable tiro manda la bola al fondo de la red coruñesa. Gran ovación.

A los cinco minutos vuelve Margarita a marcar el segundo goal para su equipo. Esta haciendo su verdadero juego. Sigue este primer tiempo a gran tren por ambas partes, con peligrosas internadas al campo del «Artabro». Sin embargo, las de Coruña dejan ver de cuando en cuando su gran clase.

En la segunda parte y con el terreno encharcado por la lluvia torrencial, siguen batiéndose ambos equipos con bravura. En las azules se cambian algunos puestos acertadamente. Juegan además con ventaja por haberse lesionado Pilar, del «Artabro», quedando éste con diez jugadoras.

Unos contraataques forasteros sin eficacia, por la enorme oposición de las hermanas Tapias, que interceptan toda arrancada. Gloria disparó un penalty-córner que rozó el larguero.

Casi al final, se produce una «melee» en la portería de Mari Celi, que aprovecha Lourdes Mondina para marcar el tercero y último goal del partido, dándolo por terminado los árbitros.

MADRID H. C.—Pura Zapico, Elena Petrement, Bettina Miur, Justa Arroyo, Lolin Baldasano, Arsenia Arroyo, Dora Shilling, Susana Weisse, Pepa Chávarri, Judith Stoppelman y Pilar Carbajal.



(Foto. Albero y Segovia.)



ATHLETIC H. C.—Carmen Sánchez, Mary Bartolozzi, Charo Bergamín, Minuca Gutiérrez, Esperanza Fernández, Carmen Muñoz, Margot Moles, Mary Tere Castro, Margarita de Miguel, Matilde Díez y Clara Sáncha.
(Fotos—Albero y Segovia)

Los campeonatos de España continuaron en Vigo el domingo, 29, con los encuentros siguientes: El «Polo H. C.», de Barcelona, y el «Artabro», de La Coruña.

Tras los saludos, ramos y banderines de costumbre, empieza el match, alineadas como sigue:

Polo H. C.: Montserrat Pla, Isabel Maier, Angeles Baptista, Ursula Melán, Eppie Peassons, Susana F. de Castro, Mercedes Blasco, Ana María Stiegler, Buntz Nebler, Pilar Blasco, María Luisa Blasco.

Artabro: Maruca Allones, Virucha Torón, Alicia de la Rosa, Maruxa Esclusa, Chicha Guimaraes, Elisa F. Obanza, María Teresa Molezún, Isabel Badía, Raquel Bondín, Doris González y Rosario Allones.

Hecho el «bully», se lanzan los equipos con ímpetu al ataque; pero las fuerzas están equilibradas, sin notarse superioridad por ninguna parte. Más tarde empieza el Polo a imponerse por mejor juego, teniendo, a veces, que defender con energía el Artabro su meta por los ataques de las catalanas. Doris, resentida de su lesión de la pierna, no pudo dar todo el rendimiento de que es capaz. Así y todo, con Rosario Allones hizo peligrosas arrancadas, asustando a las chicas del Polo. Afortunadamente para éstas, no han tenido fatales consecuencias. Termina la primera parte sin jugadas de emoción.

Segunda parte. El dominio del Polo se hace sentir con más fuerza. Sus pases, de una precisión magnífica, desconcertaban a las del Artabro, que se veían imposibilitadas de marcar; poco después, y en una «melee» que se formó en la portería coruñesa, la aprovechan las catalanas para, con mayor naturalidad, empujar la

pelota a la red. El Artabro se lanza al ataque con furia, pero nada consigue. Se encuentra ante una clase superior, con una técnica todavía mejor. Termina el partido con el resultado de 1-0 a favor del Polo H. C.

El arbitraje, justo y de campeonato.

Por el Artabro, la portera Maruca Allones, que defendió brillantemente la meta herculina, evitando una mayor derrota de su equipo. Las defensas, bien; Doris González y Rosario Allones, las olímpicas, jugaron con recelo: sin duda, la categoría del Polo las retraía. Doris, que no se deje llevar del miedo a su pierna, y volverá a ser lo que fué siempre: verdadero interior internacional.

A continuación, el segundo partido, entre el Madrid y la Agrupación Deportiva de Gijón. Arbitran Satrústegui, catalán, y González Aparicio, gallego.

Sorprende del Gijón, por su resistencia y buen deseo de hacer juego vistoso. Alinean:

Madrid: Elena Petrement, Betina Miur, Dora Schilling, Pilar Carvajal, Pura Zapico, Justa Arroyo, Lolín Baldasano, Pepa Chavarri, Susana Weiss, Judith Stoppelman, Arsenia Arroyo.

Agrupación Deportiva Gijón: Lourdes Artime, María Jesús Sierra, Maruja Gutiérrez, Maruja Plaza, Angeles Busnago, Zoa Sierra, Pepita Zeñal, Duli Marquina, Marina Pardo, Sylvia González, Marina Delevil.

Destaca el Madrid por su mejor juego, tropezando con las debutantes del Gijón, que llevan un tren bastante enérgico. Pepa se quiere imponer, pero no tiene en esta ocasión su mejor tarde. Así y todo, nos mostró



«El Argos», de Vigo.



«El Artabro», de La Coruña.



«El Polo», de Barcelona.



La Agrupación Deportiva de Gijón.

(Fotos PACHECO)

su gran clase. Una arrancada, habábilmente llevada por la extrema derecha madrileña, da al equipo castellano el primer goal. Aplausos. El público, a pesar de todo, parece ponerse de parte del débil; ve con cierta simpatía las escapadas gijonesas, asustando a Elena Petrement. Termina el primer tiempo.

La segunda parte es del Madrid, que sigue dominando, no por juego, sino por bríos, lucidiéndose Pura Zapico, que entendemos es la mejor medio centro que puede tener el equipo nacional. Su regularidad es inigualable. Sigue atacando el Madrid, haciéndose el juego en campo asturiano durante un momento, que no desperdicia Stoppelman para colar, de un «chuta», la bola en la red contraria. La diferencia de dos a cero (2-0) a favor de las castellanas, no intimida las del Gijón, que quieren marcar, sin conseguirlo; la buena voluntad de éstas se estrella ante la veteranía de las blanqui-negras, internacionales. Termina el partido con el resultado reseñado. Arbitraje, muy bien.

Creímos encontrarnos, francamente, con un Madrid muy superior al que hemos visto. De ser así, la diferencia, hubiese tenido para las de la Agrupación Deportiva un resultado más desagradable. De todos modos, admiramos los ánimos de las asturianas, que no creíamos pudieran aguantar, a un tren movido, un partido de campeonato. Este conjunto, bien entrenado, puede ser un bravo adversario en el hockey español.

Si hay alguna jugadora del Madrid que merezca el título de internacional «honoris causa», ésa es Pura Zapico. Fuerte, animosa, conocedora del juego y, repetimos, de una regularidad sorprendente, ofrece una resistencia a la delantera rival, que diluye como un azucarillo todas las intenciones contrarias.

Día 30 (lunes)

ARGOS-MADRID

1.ª semifinal

Arbitros: Masip y Satrustegui.

Argos: Celia Durán, Margarita Curbera, Virucha Tapias, Chicha Aimerich, Chicha Curbera, Tere Sanjurjo, Tere Núñez, Margarita del Río, Gloria Tapias, Lourdes Mondina.

Madrid: Elena Petrement, Betina Miur, Dora Shilling, Pilar Carvajal, Pura Zapico, Justa Arroyo, Lolín Baldasno, Pepa Chavarri, Susana Weisse, Judith Stoppelman, Arsenia Arroyo.

Comienza el partido muy movido y a gran tren. La marcha forzada de este encuentro parece no poder llevarse hasta el final, pero es así. Las madrileñas, si acaso más ligeras, atacan repetidas veces la meta de Celita Durán. En una de ellas, Pepa Chavarri, a pocos metros de la portería, «chuta», mandando la pelota a la red sin gran esfuerzo. Ovación de las «hinchas» madridistas. Las viguesas, que parece se crecen ante este goal, se lanzan a la ofensiva, llegando a imponerse por momentos al Madrid. Margarita del Río, la seleccionada olímpica, hace gala de su gran clase y desborda la defensa madrileña, pero no consigue el tanto del empate y le busca con verdadero empeño. Pepa Chavarri no las tiene todas consigo. Se está portando bravamente la delantera del equipo vigués. Muy bien también Virucha Tapias de defensa. Ataques del Argos son rechazados por Zapico, que los dirige, a su vez, a la meta contraria, recogiendo Pepa, que vuelve a marcar, desmoralizando a sus contrarias. Las viguesas nada pueden ante la técnica y rapidez de las del Madrid. Celia Durán, también un poco desafortunada, hizo que el equipo castellano marcara fácilmente. Con un poquito de suerte la portera, no sería tan fácil la victoria para las blanqui-negras. Termina el partido con el resultado de 2-0 a favor del Madrid.

Polo: La misma composición que en el partido del día anterior.

Athlétic: María Teresa Castro, Minuca Gutiérrez, Margot Moles, Matilde Díez, Mary Bartolozzi, Charo Bergamín, Yaya Muñoz, Carmina Sánchez, Margarita de Miguel, Clara Sancha, Esperanza Fernández.

En la primera parte, empieza el Polo con una arrancada que inquieta al Athlétic, sin consecuencias. Reaccionan éstas y llegan con la pelota hasta cerca de la portería nollista; chutan, parando Montserrat segura.

A un tren movido, la delantera del Athlétic se hace con la pelota que lleva Margarita de Miguel, rematando un extremo, que pára la portera. Se forma una «melée» peligrosísima en este momento para las catalanas, pero el tesón de Montserrat Pla, por un lado, y el nerviosismo, por otro, de las athléticas impiden marcar. Desde este momento se hace el juego en campo del Polo, presionando las rojas, que no marcan. Acto seguido se produce el primer goal del Athlétic, que origina comentarios. Abal lo da válido y pita el «bully» de salida.

Margot Moles, verdadero puntal del equipo en la defensa, no deja pasar una bola, restando ocasión de lucirse a María Teresa Castro, muy elegante con su ropaje encarnado. Termina el primer tiempo con fuerte dominio de las rojas, que acusa la portera polista interviniendo constantemente.

Segunda parte. Margarita de Miguel recoge la pelota, que pasa a Charo Bergamín, que la manda de nuevo a Margarita, y ésta «chuta» fuerte, intentando detener Montserrat; pero la bola sigue, rápida, hacia la red. Los consabidos abrazos de rigor a la heroína

Arbitros: Satrústegui y Masip.

Aparecen los equipos en el campo a las 3:16, empezando a las 3:20.

El partido, muy movido por el Athlétic, hace que las del Madrid se empleen a fondo, llegando a jugarse muy rápido. A veces, el tren es muy excesivo, pero lo aguantan perfectamente ambos equipos. Hay un «corner» del Madrid, que va fuera. Se produce un «penalty» al mismo, que tira Margot, mandando fuera; pero que se repite, según el árbitro. Va fuera. Otros «corners» más, sin importancia, para las blanqui-negras, que soportan por breves momentos la presión del Athlétic. Reacciona el Madrid, que ataca valientemente, no logrando marcar, a pesar del buen deseo y de sus pases peligrosos. Así lo comprenden las rojas, que imponen una velocidad al encuentro que admiran las espectadoras. El Madrid responde con una fuerte ofensiva, dominando a las rojas, que se defienden bravamente. Margot Moles, verdadera muralla, es una pesadilla para las de Chávarri, que, a su vez, no ceden un palmo de terreno, defendiendo muy bien Betina. Termina el primer tiempo.

El segundo tiempo es una reproducción del primero. Verdadero alarde de técnica, vemos un juego veloz, preciso y precioso. Uno y otro lado se dan cuenta de que es necesario marcar, y fuerzan todavía más el tren, que llega a hacerse formidable. En un momento, el Madrid recoge la pelota y, en pocos pases, llega hasta la meta athlética, poniéndola en peligro. Se presiente el goal que decidirá el partido, agravándose la situación con un «corner», que tira Pilar Carvajal sin consecuen-



y salida. Al momento, la delantera centro athlética, De Miguel, verdadera diablesa en el campo, tanto por el juego como por la indumentaria—más por ésta que por aquélla—, «dribla» segura y, ante la meta, dispara fuerte uno de esos «chuts» sobre la marcha, que ella conoce, y envía la pelota a la red, haciendo el tercer tanto para su equipo. Sigue después el partido sin importancia para el marcador, pero de gran vistosidad, llegando al final del encuentro, que dan por terminado los árbitros.

Un breve comentario. Margarita de Miguel, que, dicho sea de paso, tiene la virtud de hacerse «galería» en seguida, juega bien y «chuta» mejor; pero que se deje de la preocupación del «short» y de las tribunas: es un consejo. Ganaría mucho más si se dedicase por entero al juego.

María Teresa Castro, de espectadora debajo del marco, no tuvo ocasión de mostrar su clase; pero, en cambio, pudo darse cuenta de cómo paraba la portera del Polo. Qué rival más temible te salió, ¿verdad, María Teresa?

De Margot Moles, sería «recortar y pegar», como decimos en redacción. Siempre el mismo comentario: el alma del equipo.

Rechazan las rojas, pero el Madrid vuelve a presionar, tirándose dos «penalty-corner» por Pepa, que manda fuera. Sigue dominando el Madrid, en el que admiramos un juego depurado y vistoso. Verdadera final de campeonato, asistimos al choque de dos fuerzas muy iguales que quieren llevarse el codiciado título. Faltan cuatro minutos para terminar, y no han marcado todavía un tanto. Presiona el Athlétic, y los árbitros dan por terminado el encuentro.

Se prolonga el partido, jugándose una prórroga de veinte minutos en dos tiempos de diez. El Madrid no decae un momento y da sensación de no experimentar fatiga. Pepa Chávarri, Carvajal y Pura Zapico, magníficas. Todas, en conjunto, han dado un rendimiento superior al del otro partido.

Sigue el empate, y nueva prórroga de diez minutos en dos tiempos de cinco. Se origina un «penalty-corner» y un «corner» al Athlétic, que despejan las rojas rápidamente. Terminan los diez minutos sin conocerse todavía el goal. Tanto el Madrid como el Athlétic, son equipos de verdadera valía, no pudiendo decirse de ninguno que es superior al otro. ¡Lástima que no se puedan llevar ambos el título de campeón! ¡Hurra, Madrid! ¡Hurra, Athlétic!

Arbitra Barrios.

Esta vez los equipos han tenido más suerte con el terreno de juego que los días anteriores. La falta de lluvia dejó el campo en mejores condiciones para el partido, que fué muy lucido. El cansancio de los días precedentes pronto se dejó notar, no resultando el encuentro de la brillantez que se esperaba. Pocos minutos hicieron falta para que, así y todo, recobrasen su valor y nos mostrasen jugadas de alguna emoción. Un «penalty-corner» al Madrid, que despejan valientemente las blanqui-negras, fué lo único sobresaliente en la primera parte, dominando el Madrid constantemente. Una falta injusta le fué pitada sin motivo, originando las consabidas protestas de los «hinchas» madridistas.

La segunda parte, de continuo dominio madrileño, presenta un «penalty-corner», que saca Carvajal sin consecuencias. Una soberbia arrancada de Pepa Chávarri, que hace que todo el público se levante para ver el goal inevitable. Desde la primera final, fuá éste el

momento de mayor peligro para María Teresa Castro. Veloz, Pepa «chuta» fortísima, que pasa rozando el palo. Todos, en pie, tributan una formidable ovación a la capitana del Madrid por esta jugada. Sigue dominando el Madrid, que acusa al Athlétic con algunos fallos. Stoppelman repite la faena de Chávarri, mandando también fuera. Las defensas madrileñas se portan a gran altura, destacando especialmente Bettina Miur.

Prórroga

Nada de particular en todo este tiempo, sin dejar de presionar el Madrid, alternando, a veces, con el Athlétic. En general, se ha notado un dominio de las huestes de Pepa Chávarri, que se acentuó a última hora.

Destacan Pilar Carvajal, Bettina Miur, Pepa Chávarri, Pura Zapico y Arroyo, por el Madrid; Margot Moles, Chara Bergamin, Carmina Sánchez, Mary Bartolozzi y María Teresa Castro, por el Athlétic.

Vigo, marzo y abril de 1936.

LA SELECCION FEMENINA DE HOCKEY, EMBARCA EN VIGO CON RUMBO A ALEMANIA

De una de las cartas enviadas por nuestro Delegado en Galicia, autor de este interesante relato de los partidos celebrados en Vigo, transcribimos algunos párrafos por juzgarlos de interés para nuestros lectores:

«Con estos Campeonatos he visto verdadera cátedra de Hockey. Se juega mucho y bien en España y espero que en Berlín hagamos buen papel, como se merece la selección que salió de aquí el día 3...»

«La expectación por estos partidos ha sido enorme; por boca de Pura Zapico, Mari Tere Castro, Esperanza Fernández, Matilde Díez, etc., etc., pude notar que jamás tuvieron tanto público...»



En el Puerto de Vigo y en el Cap Norte, embarcó la selección que forma el equipo nacional de Hockey femenino, que representará a España en los Juegos Olímpicos de Berlín. De la gran clase de nuestras jugadoras y de su probado entusiasmo, es de esperar que España tenga un brillante papel en estas Olimpiadas. El equipo nacional está integrado por las siguientes jugadoras:

Mari Tere Castro; Gloria Tapias y Margot Moles; Pilar Carbajal, Pura Zapico y Mary Bartolozzi; Carmen Sánchez, Pepa Chávarri, Margarita del Río, Chara Bergamin, Maruca Allones, Minuca F. Carcuera, Margarita de Miguel y Lourdes Mondina.

Rugby

Por FERNANDO SERRA.

CAMPEONATO UNIVERSITARIO

El domingo 8 de marzo, en el campo del Parral y ante un público numeroso, dió comienzo la primera jornada de este interesante campeonato organizado por la F. U. E.

En primer lugar, contendieron los «quince» de la Escuela Industrial y el de Agricultura, siendo este último equipo, falto de entrenamiento, vencido por 14-10, pese a todos los pronósticos.

En el primer tiempo se marcaron 5

Durante el primer tiempo, Agosti marcó para Medicina y Resines para Industriales, terminando este tiempo empatados a 3 puntos.

En la segunda parte, Searle, Pereira y Agosti consiguieron tres ensayos más para Medicina, siendo todos ellos transformados por el primero de los jugadores citados. Por Industriales marcaron Kenneth y Ordóñez.

Se distinguieron por Medicina: Searle, Pereira, Marín y Morayta, que tuvo la desgracia de sufrir la fractura de una clavícula. De Industria-

En el segundo partido, el equipo de Derecho, que actuaba por primera vez en este campeonato, venció a Agricultura, por 6-0.

El primer tiempo terminó con 3-0 a favor de Derecho, cuyos puntos fueron conseguidos por Durán. Durante el segundo tiempo, Marín I, en un golpe de castigo, consiguió 3 puntos más para su equipo.

De derecho destacaron: Cabezas y Laffin. De Agricultura: C. San Miguel, Fallola y Rafa.

Gancedo hizo un magnífico arbitraje.



Jugadores que celebraron un partido de rugby, el domingo 22, en el campo del Parral, para facilitar la selección nacional que, ocho días más tarde, venció brillantemente a la selección portuguesa

puntos por ambos bandos, siendo los de Agricultura producto de una excelente jugada de Iglesias, bien aprovechada por Fallola y transformada por Jiménez. Por la Escuela Industrial marcó un ensayo O'Connor, cuya transformación fué efectuada por Blanco.

En el segundo tiempo, la Escuela Industrial obtuvo 9 puntos más, conseguidos por Iglesias II e Inclán en dos ensayos y por Blanco en un golpe de castigo. Por Agricultura, marcó Español, transformando Jiménez.

De Agricultura destacaron: San Miguel, Iglesias y Puga. Por los de la Escuela Industrial: Blanco, Del Caz y Jesús López.

El árbitro, Bourbon, regular.

A continuación contendieron el equipo de Medicina, campeón universitario de España, y el de Ingenieros Industriales, resultando vencedor el primero por la diferencia de 18-11.

les, los mejores fueron Resines y Kenneth.

El arbitraje, de Gancedo, satisfizo.

En la segunda jornada de este campeonato, que tuvo lugar el día 15, se celebraron los siguientes partidos: Escuela Industrial contra Ingenieros Industriales y Derecho contra Agricultura.

El primer partido fué ganado por la Escuela Industrial, por 9-0.

En la primera parte, Alberto consiguió un ensayo para la Escuela, siendo fallada la transformación. Durante el segundo tiempo, un golpe de castigo tirado por Blanco y un ensayo de Mangas, proporcionan 6 puntos más y, con ello, el triunfo para la Escuela Industrial.

Por la Escuela se distinguieron: Alberto, Pérez López y Blanco. Por los Ingenieros: Resines y Audivert.

Simón arbitró imparcialmente,

La puntuación de los equipos, después de efectuados estos cuatro partidos, es la siguiente:

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.
E. Industrial . . .	2	2	0	0	23	10	6
F. Medicina . . .	1	1	0	0	18	11	3
F. Derecho . . .	1	1	0	0	6	0	3
E. Agricultura . .	2	0	0	2	10	20	2
In Industriales .	2	0	0	2	11	27	2

PARTIDO DE SELECCIONES

Para designar los jugadores castellanos que formarán en el equipo que representará a España en el próximo partido contra Portugal, se celebró el domingo 22, en el campo del Parral, un interesante encuentro entre dos selecciones, en las que figuraban nuestros más destacados «ruggers» universitarios.

Los equipos formaron así:

Selección A (camiseta blanquine-

gra): Pérez López; Resines, Searle, Agosti, Sanz (L.); San Miguel Cabezas; Puga, Español, Iglesias, Durán, Ferreras, Marín, Isabelino, Del Caz.

Selección B (camiseta roja): Pare-

ras, Puga, Español, Pérez López, Iglesias, Audivert, Del Caz, San (L.) y Searle.

RUGBY INTERNACIONAL

España, 16; Portugal, 9

Gran jornada la del sábado para los aficionados a este deporte, que, al fin, parece se va afianzando en España. Un público numerosísimo, no corriente en esta clase de partidos, invadió el campo para presenciar la formidable exhibición de juego que desarrollaron los «ruggers» españoles.



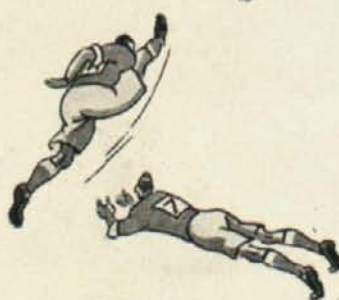
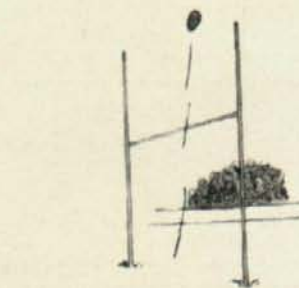
des; Eladio, Zabala, Piñera, Fajardo; Sanz (M. C.), Jover; Figueroa, Inclán, Colache, Martínez, Jiménez, Jesús, Audivert, Matamoros.

El equipo blanquinegro dominó intensamente durante todo el partido, efectuando magníficos avances, con perfectos y seguros pases de balón, aunque el mal estado del terreno dificultaba enormemente esta clase de juego.

En el primer tiempo, en un buen avance de la línea delantera, Marín perforó la defensa contraria y marcó un ensayo, cuya transformación fué efectuada por él mismo. En este tiempo se malograron numerosos avances de los tres cuartos blanquinegros, debido a la cerrada defensa de los rojos, entre los cuales Paredes fué el «back» ágil y seguro de siempre.

Durante el segundo tiempo, Eladio marcó para su equipo un ensayo, cuya transformación fué fallada, y, al final del partido, una buena internada de San Miguel, es aprovechada por Iglesias para marcar un nuevo ensayo para los blanquinegros, terminando el partido con el triunfo de la selección A, por 8-3.

Después de este encuentro, los jugadores que tienen más probabilidades de figurar en la selección española son los siguientes: San Miguel, Resines, Cabezas, Durán, Ferre-



En la primera parte se evidenció, de una manera clara, la superioridad de los rojos, que ejecutaron perfectos avances, que el público jaleaba con entusiasmo, aunque, por el juego demasiado individualista de algunos jugadores, se malograron varias ocasiones de marcar.

Fuó en el segundo tiempo cuando nuestro equipo, falto de entrena nien

to, desfondado, se dejó dominar por los portugueses, que entonces atacaron con entusiasmo, creando numerosas situaciones de peligro para el campo español.

El primer ensayo fué conseguido por Puga en una valiente estrada, siendo conseguida la transformación por Marín. Este mismo jugador internándose, marca, poco después, nuevamente. Más tarde se pierde una magnífica ocasión, en una inteligente jugada de San Miguel, bien secundada por sus compañeros.

Un arranque de Resines, rematado por Español, produce el tercer ensayo, terminando el primer tiempo con el tanteo 13-0 a favor de España.

Después del descanso, Marín, en un golpe de castigo, obtiene tres puntos más. Dominan los portugueses, destacándose Magallanes por sus peligrosos avances, y, al fin, consiguen nueve puntos por medio de un ensayo y un «drop-goal».

El arbitraje de Larrañaga, mereció unánimes elogios.

La única desgracia que lamentamos fué la nueva rotura de clavícula que sufrió Iglesias.

Los equipos se alinearon así:
Portugal. — Avillez, Vieira, Xavier, Magalhaes, Licino, Arauxo, Hermes, Santos, Jacinto, Rosendo, Silva Marques, Barcelo, Cesáreo, Meira, Silva y Dughas.



España. — Pérez López, Sanz, Resines, Searle, Agosti, San Miguel, Cabezas, Puga, Español, Iglesias, Durán, Ferreras, Isabelino, Marín y Del Caz.

En el próximo número leerá usted las secciones de Aviación popular, Por esos clubs, Canina, el artículo «El vuelo y la aventura» y el campeonato masculino de Hockey.

SUSCRIBASE A «AVIACION Y DEPORTES», Y OBTENDRA EN POCO TIEMPO LA MEJOR ENCICLOPEDIA DEPORTIVA DEL MUNDO

Boxeo y Catch

Por ALBERTO S. HAMILTON.



Sangchilli.

No podríamos dar ninguna noticia de boxeo sin pasar por alto a nuestro flamante e injustamente calumniado campeón mundial Sangchilli, al cual saludamos desde estas columnas y nos congratulamos de tenerle de nuevo entre nosotros, con su situación pecuniaria aclarada y con una nueva victoria en su «record», conseguida en su tierra natal—Valencia—, el día 21 del actual, sobre el inglés Butcher, al cual venció, por abandono, a principio del cuarto asalto.

A continuación doy un resumen de los combates más importantes celebrados en el presente mes de marzo:

Día 6.—En Nueva York, se celebró el anunciado combate entre Isidoro Gastañaga y Primo Carnera, siendo derrotado nuestro compatriota por «knock out» técnico en el quinto asalto. Por sospecharse que ambos boxeadores tenían el mismo «manager», Luis Soresi, se les retuvo la bolsa.

Día 11.—La Comisión Atlética del



Primo Carnera

Estado de Nueva York ha aplazado, hasta el día 27, la investigación referente a las irregularidades habidas en el combate Gastañaga-Carnera.

Día 12.—En Barcelona se celebró el campeonato de España de los pesos «welter», entre Hilario Martínez y el «challenger» Miguel Tarré, a quince «rounds». Venció Tarré, adjudicándose, por tanto, el título de campeón.

Día 13.—En Liverpool, se celebró un combate entre el campeón mundial de peso gallo, Sangchilli, y el ídolo del País de Gales, Ronnie James. La victoria fué neta y por amplio margen de puntos del español.

Día 14.—En el Albert Hall, de Londres, el español José Micó fué puesto «k. o.» en el tercer asalto por el británico Harry Mizler.

Día 15.—En Madrid, se celebró el torneo entre los representantes «amateurs» de Castilla y Levante. Fué un gran triunfo de los castellanos, pues, de ocho combates celebrados, ganaron seis, empataron uno y perdieron otro. Los resultados fueron los siguientes:



Zúñiga.

Peso mosca. — Toledo (Levante), campeón de España, fué derrotado a los puntos por Cuervo (Castilla).

Peso gallo.—Librero (C.) fué vencedor de Mesas (L.), por puntos.

Peso pluma.—García Peralta (L.) y Rodríguez (C.) hicieron «match» nulo.

Peso ligero. — García Álvarez (L.) fué declarado vencedor de Alonso (C.), por puntos. La decisión fué protestada.

Peso «welter». — El campeón de España, Zúñiga (C.), ídolo del pueblo madrileño, venció fácilmente, por puntos, a Vinalxa (L.).

Peso medio. — Caballero (C.) venció, por «k. o.» técnico, a Cerbelló (L.).



Tarré.

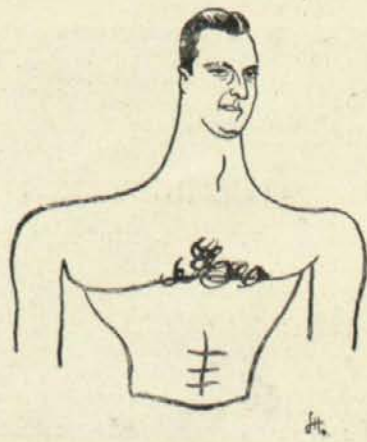
Peso semipesado. — Palero (C.) derrotó, por abandono, a Gironés (L.).

Peso pesado.—El campeón de España, Aguilar (L.), sufrió una derrota, por inferioridad, a manos de Fabián del Valle (C.).

Día 16.—En La Habana, Freddie Miller y Fillo Echevarría combatieron, sin poner en juego el título. La victoria fué, por puntos, del americano.

Día 17.—En Filadelfia, Carnera ha sido derrotado, por «k. o.» técnico, por el negro Lerroy Haynes. Carnera causó pobre impresión. Otra figura llamada a desaparecer. Con este fracaso del gigante italiano, el sucesor de Paulino (?) Gastañaga ha sufrido una nueva derrota, esta vez moral.

Día 25.—En Buenos Aires, Ignacio Ara y el campeón argentino de los pesos medios, Raúl Landini, hicieron «match» nulo, a pesar de haber quedado el argentino «k. d.» por cinco segundos en el sexto asalto y haber



Pablo Gardiazábal.
(El Tarzán vasco).



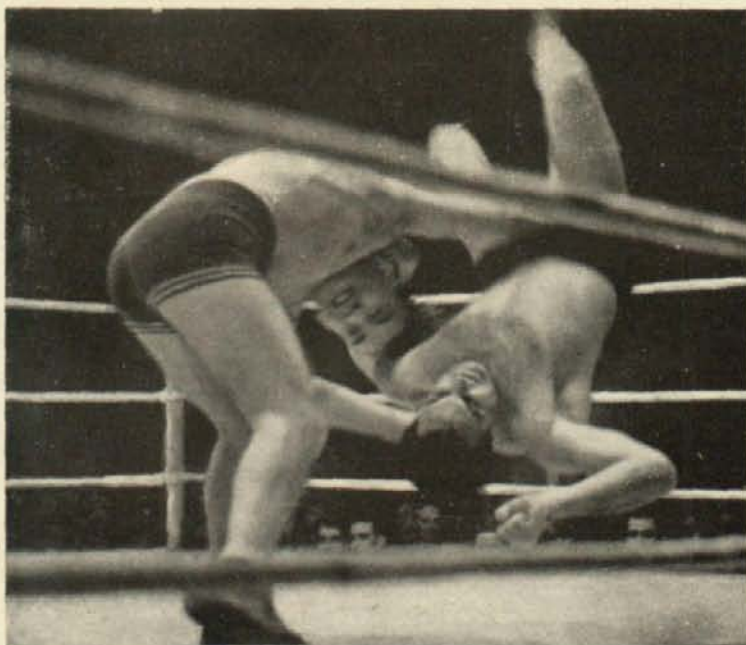
Karoli.

demostrado Ara una gran superioridad. La crítica argentina reconoce que el español mereció la victoria.

Día 28.—La Comisión Atlética del Estado de Nueva York ha dado por terminado el caso basado, en la acusación de Sally King, sobre que los boxeadores Gastañaga y Carnera tenían el mismo «manager», pues el acusador no compareció en la sesión celebrada para el esclarecimiento del asunto.

Catch

Sobre este tipo de lucha puede decirse que, dentro de lo bárbaro y violento que resulta en la forma de practicarse, no cabe duda que, como espectacular lo es. La lucha greco-romana ha quedado desbancada. Vivimos unos tiempos demasiado movidos para soportar pacientemente que un señor se entretenga en desasirse de una bonita presa que le haga su



Brendel, «jugando» con Gardiazábal.

adversario; nos resulta mucho más entretenido ver cómo sale proyectado uno de los luchadores por encima de las cuerdas y contemplar la cara «feroce» que le pone el verdugo que le ha lanzado y le espera con las peores intenciones del mundo.

En todos los espectáculos deportivos suele haber alguien que no cumple el reglamento como es debido, y esto origina las protestas del «respetable». Tal es el caso de Mike Brendel, «el Tigre Americano». Así, resulta ser una fiera, con aire de padre de familia, a su entrada al «ring», y echando espuma por la boca y entre guardias de Asalto, a la salida.

No cabe duda que el «público» se obtiene por varios procedimientos, y uno de ellos es el de ser «perverso»: Brendel; estética y belleza: Gardiazábal, menos cuando se enfa-

da, que adquiere aire de samurai japonés; Karoli, por su ciencia, y, por último, Busch, que ha ganado las simpatías del público por su aire infantil y bonachón, a pesar de su cara curtida en las luchas.

El día 27, se celebró una serie de combates interesantes, que culminaron con el «plato fuerte» del programa: Gardiazábal-Brendel. Como era sabido que no sería suficientemente espacioso el Circo de Price, donde se celebra el actual campeonato, tuvo que realizarse esta velada en el magnífico y amplio Frontón Recoletos. De antemano se sabía que, un combate como el de nuestro compatriota y «el Tigre», no podría terminar más que con escándalo, y así fué, en efecto.

La decisión de este combate no fué del agrado del público, y esto se debió al desconocimiento del Reglamento por parte del árbitro Almela, que



Brendel, rodeado de sus asiduos «amigos» los guardias de Asalto, que siempre le rodean a la salida.



Mike Brendel
(El tigre americano).

perdió toda su autoridad al marcharse del «ring», dando lugar con esto a que el «speaker» anunciase como vencedor al «Tarzán Vasco», cosa que no era cierta, como se demostró al subir Almela de nuevo al «plancher» y declarar vencedor a Brendel.

Esta última decisión fué la que dió origen a la protesta de los numero-

sísimos espectadores, protesta que obligó a los guardias a proteger a Brendel, para librarle de las iras de los admiradores de Gardiazábal.

Tanto es el interés que ha despertado en el público el «catch-as-catch-can», que otro promotor ha querido montar un torneo para el día 13 del actual, con visos de campeonato mundial, y, por esta causa precisa-

mente, es por lo que parece ser que la Federación Española de lucha ha puesto ciertas trabas y, con tal motivo, no ha comenzado aún.

Los tres mejores luchadores de este campeonato, y de los cuales ha de salir el campeón, son Brendel, Gardiazábal y Karoli.

En mi próximo artículo daré detalles de la terminación de este torneo.

(Caricaturas del autor).

Como educan los aviadores a sus hijos



Julio Camacho, a los 3 años de edad, antes de su bautismo de aire, en Getafe en 1932.

(Foto Aviación Militar)

Nuestro buen amigo y compañero don Julio Camacho y F. Cavadas, antiguo teniente aviador de la Escuadrilla de Bombardeo del Aerodromo de Getafe, encontrándose prestando servicio en aquella escuadrilla, dió a su primer hijo de tres años de edad, el bautismo del aire en un Sexquiplano «Breguet». Tres años más tarde, y ya adquirida la ofición al aire por el pequeño,

realiza éste en unión de su padre—Oficial del Tráfico del Aeropuerto de Madrid—todos los viajes por vía aérea. Esta es la mejor manera de que los pequeños—que son los primeros en entusiasmarse cuando ven un aeroplano en vuelo—vean realizados sus deseos de volar, y con ello la Aviación gana sus mejores pilotos de mañana.

3 años más tarde, antes de emprender un viaje a Barcelona en un «Douglas» de LAPE, acompañado de su padre don Julio Camacho F. Cavadas, en el Aeropuerto de Barajas.



C a z a

¡CUIDADO CON LOS NOVELES!

Mucho se ha escrito, más o menos en broma, a propósito de la primera vez que se sale de caza, pero ahora quiero hacer algunas advertencias a los noveles, para que no se malogren futuros cazadores.

Para fundamentar estas advertencias, no tengo más remedio que relatar las incidencias de mi primera cacería y así el lector podrá seguir mis razonamientos.



Paso por alto, la invitación que me hizo un amigo, los preparativos, la advertencia de la escopeta y demás chismes necesarios y por último la ilusión que consiguieron despertar en mí.

Llegó por fin el momento de emprender la marcha y fui presentado a un veterano cazador, que entre otros formaba parte de la expedición y quien al oír que yo era novel, hizo un gesto que a mí me pareció de desagrado y exclamó ¡Hay que tener cuidado con los noveles! Ante tal gesto y tal exclamación, me encogí en el asiento y empecé a desaparecer mi optimismo.

Durante el viaje no cesó el veterano cazador de aconsejarme y hacerme toda clase de recomendaciones. Me explicó que íbamos a cazar en mano y en qué consistía; debía tener muchísimo cuidado con la escopeta; no tirar hacia los lados ni hacia atrás, sólo hacia adelante; poner el seguro



al pasar por sitios resbaladizos o peligrosos, etc., etc. Y noveles para arriba, noveles para abajo, continué en tal forma todo el camino.

Cada vez iba yo más encogido y empecé a sentirme pesados de haber aceptado la invitación. Miraba la escopeta como a algo infernal que iba a empezar a disparar a diestro y siniestro de un momento a otro y hasta me imaginé estar tras los barrotes de una cárcel, pues después de todo lo

oído, no dudaba que algún cazador caería a mis disparos.

Llegamos al coto y en seguida comenzó la cacería. Como no estaba dispuesto a tener sobre mi conciencia el haber quitado la vida a un semejante, no cargué la escopeta. ¡Todo menos la cárcel!

Llevábamos andando un buen rato, tras los perros, cuando me fijé en uno de ellos que se había quedado parado delante de mí. Me extrañó la postura, me acerqué a ver que le pasaba y lo ví inmóvil, temblando ligeramente, con el rabo muy fijo y una mano en el aire.



Sin duda—pensé—se ha clavado alguna espina. Pero no tenía ninguna, en vista de lo cual, lo empujé un poco para animarle a seguir y avanzó algo, quedando en igual posición. ¡Qué cosa más rara! Entonces me fijé en que tenía la vista en una mata que había a pocos pasos. ¿Qué vería? Impulsado por la curiosidad me acerqué al matorral y... ¡Brrrrr! sale de él una perdiz. Di un respingo y con cara de verdadero asombro me quedé contemplando como volaba el pájaro.

No duró la contemplación un segundo, porque detrás de mí sonó un disparo y salió mi sombrero en pos de la perdiz. Esta vez el respingo fué mayor y me volví dispuesto a increpar duramente al que por poco me asesina, pero me gritaron ¡Si me descuido le hago polvo! ¡Por qué se pone usted en medio! Di mis excusas, recogí el sombrero y continuamos sin antes volver a oír ¡Cuidado con los noveles!

No había transcurrido mucho tiempo cuando a un tiro siguieron unos escalofriantes aullidos. Un perro había sido alcanzado por una perdigonada y noté cómo todos me miraba

a mí y comentaban. Puedo asegurar que yo no fui, porque mi escopeta continuaba sin cargar.

Más adelante, salió un bando, se organizó un nutrido tiroteo y al mismo tiempo de sentir una perdigonada en la pierna, oigo exclamar con júbilo: ¡Qué estupendo doblete!

¡No ha sido un doblete—grité yo, rascándome con furia la pantorrilla—, ha sido un trío. Afortunadamente un espeso chaparro paró la perdigonada, y sólo dos perdigones se incrustaron en mi pierna.

Entonces empezó a hacerse luz en mi cerebro. ¿No tendría un sentido protector y paternal la frase que tanto me había molestado, ¡cuidado con los noveles! ¿No sería un aviso a los veteranos para que velasen por mí?

Sí. Indudablemente, yo no había sabido darle el sentido que, sin duda, tenía.

Empezó a renacer en mí el optimismo y ya dispuesto a todo, cargué la escopeta, y aunque cojeando continué la cacería. Había visto como muchas veces las continuaban felizmente sus vuelos, a pesar de los tiros con que las obsequiaban, y perdí mi temor a hacer el ridículo.

La primera, que a partir de entonces, salió cerca de mí, se fué, como es natural, no obstante mis dos disparos, y oí comentar, ¡Que lástima! si llego a estar yo ahí; sale muerta, etcétera, etc...

—¿Pero a ustedes no se les van otras?

—Sí, pero es distinto.



Efectivamente, cada vez que a alguno se le marchaba una pieza, explicaba el porqué, y todos los demás asentían.

Pensando entonces con calma en todos estos incidentes, saqué las conclusiones, que os brindo.

No confeséis jamás que sois noveles, y así, aunque no le déis a un cerro, siempre habrá alguna razón, que justifique vuestra mala puntería.

Procurar que no os «mechen» en las primeras cacerías, para que podáis llegar a veteranos.

Y, por último, recordar siempre el sentido paternal, que aunque no os lo parezca, debe tener la exclamación: ¡Cuidado con los noveles!

ROBINSON.

Sección Taurina

EN MÉJICO

Cagancho, que fué a México con un contrato por cinco corridas, lleva toreadas veintiuna y le quedan por torear aún cuatro más, o sea que ha batido el «record» de todos los matadores mejicanos y españoles. En la plaza de El Toreo ha actuado doce veces, y en la última, que fué su beneficio, estoqueó él solo seis buenos

vitores, gritos: ¡Hasta el año próximo! ¡Eres el mejor! Coméntase alarde Cagancho, derrochando arte, valor, toda tarde. Martes obséquiaselo banquete popular.»

Cagancho se trae para España un contrato firmado, por ocho corridas, para la próxima temporada y una envidiable cantidad. Su regreso será en los últimos días del próximo abril.

Lorenzo Garza, el formidable matador de toros mejicano, ha sido el otro héroe de la temporada taurina de Méjico, habiendo toreado, hasta ahora, veintitres corridas en aquella República, siendo su actuación en la plaza de la capital de una docena de corridas, y las restantes, en los Estados. Sus éxitos han resonado de tal manera, que también ha sido contratado de nuevo para el año próximo. Ha cortado infinidad de orejas y rabos y ovacionado con frenesí por sus paisanos en todas las corridas.

EN MADRID

Se celebró la primera novillada en la plaza Monumental, el día 8 de marzo, como inauguración de la temporada, lidiándose seis novillos de Cruz del Castillo por los novilleros Niño de la Estrella, Niño del Barrio y Morateño, que cumplieron en general. El Niño del Barrio sufrió una



Cagancho, con su estilo inimitable, con la muleta

cornada en la cara, de carácter menos grave.

El domingo, día 15, se celebró la segunda novillada, con seis novillos de Melgar, para los matadores Félix Almagro, El Judío y Arturo Alvarez. Estuvo bien Almagro, siendo ovacionado; El Judío, bien a secas, y regular Arturo Alvarez.

El domingo, 29, con novillos de don Celso Cruz del Castillo, que resultaron muy bravos, se celebró la última novillada del mes, con Andrés Mérida, Martín Bilbao y Agustín Quintana, los cuales fueron volteados por los bichos a pesar de la nobleza de éstos y de sus probadas buenas intenciones.



Cagancho en un pase de muleta

mozos de «La Punta», cortando ocho orejas y dos rabos.

Reseñamos a continuación uno de los «cables» enviados a la Prensa madrileña por sus corresponsales, sobre esta corrida:

«Méjico. Beneficio Cagancho, agotáronse localidades. La Punta, bravos. Cagancho, éxito sin precedente. Ovaciones sucediéronse. Realizó capote, muleta, cosas inverosímiles, enloquecieron público. Seis faenas muleta monumentales, exclusivas, especialmente tres que fueron grandiosas, recordaránse siempre. Matando, demostró que es el mejor y más clásico estoqueador, empleando tres pinchazos, seis volapiés colosalísimos, cortando ocho orejas, tres rabos. Multitud sacóle en hombros, entre



Cagancho en una apoteosis final, el día de su beneficio en Méjico, en la plaza El Toreo



Lorenzo Garza en la plaza de El Toreo, de Méjico

Andrés Mérida toreó muy bien a su primer bicho; en su segundo fué volteado por éste en un lance, terminando con el animal con un pinchazo, media estocada y un descabello, aplaudiéndose al toro, y pasando el torero a la enfermería.

Martín Bilbao sostuvo la nota de valor, recibiendo a su primer enemigo con un cambio de rodillas, siendo poco más tarde volteado aparatadamente, sin que tuviera consecuencias milagrosamente esta volteada.

Lanceando al quinto, en un quite por chicuelinas, fué ovacionado, volviendo a ser volteado en la faena de muleta, pero sufriendo esta vez una cornada al entrar a matar por segunda vez. Pasó a la enfermería.

Agustín Quintana concluyó con el novillo, y después no hizo nada digno de mención, demostrando su falta de entrenamiento.

Brindó al público la muerte del último novillo, y al iniciar el tercer pase de muleta, fué volteado de mala manera, pasando a la enfermería.

Ya había dado el presidente la señal de terminar la corrida, cuando Quintana se desasía de los mozos, requirió los avíos y se fué al toro, al que pasaportó de media estocada en lo alto. Fué muy aplaudido. Así terminó esta accidentada y última novillada del mes.

EN PROVINCIAS

En Barcelona, se inauguró la temporada, celebrándose el día 8 de marzo una corrida de toros con Domingo Ortega y La Serna, que cumplieron.

El día 15 se celebró una novillada, con novillos de Trespalacios, para los novilleros Pascual Márquez, Andalúz y Cruz. Estuvo bien Márquez, superior el Andalúz y regular Cruz.

En Castellón de la Plana, se efectuó la afamada corrida de toros de la Magdalena, el día 15 de marzo, con seis toros de Villamarta, para las dos finuras del toreo Domingo Ortega y Rafaelillo, mano a mano. El resultado fué que los toros fueron buenos y que Ortega cortó una oreja, y Rafaelillo dos, estando superior y constantemente ovacionado. De las cuadrillas, sobresalió el gran peón y banderillero Rafael Valera (Rafaelillo); picando, el gran Artillero.

LAS FALLAS DE VALENCIA

Se celebraron tres corridas de toros en los días 17, 18 y 19 de marzo. Esta última se suspendió por el tem-



Un pase de muleta

poral, celebrándose el día 21. Tomaron parte en dichas corridas los matadores de toros Domingo Ortega, Rafaelillo, El Soldado, Pericás y Venturita. Sobresalió en primer lugar Rafaelillo que toreó dos corridas y cortó dos orejas en cada una siendo aclamadísimo. Después Venturita que cortó una oreja, estando muy bien Ortega, El Soldado y Pericás. Como nota sobresaliente de las tres corridas, merece mencionarse la valentía sin igual de Rafaelillo y su arte, toreando con la mano izquierda. Después, el sublime arte del gran peón y soberbio banderillero Rafaelillo, que, especialmente en la tercera corrida, fué constantemente ovacionado, teniendo que saludar y recorrer el anillo con la montera en la mano,

y después, la gran forma de picar del famoso picador Artillero.

Los toros de las tres corridas fueron de Antonio Pérez Tabernero, Villamarta y María Montalvo, sobresaliendo los de Villamarta.

En Sevilla se dió el dos veces suspendido festival a beneficio de la vejez del torero, siendo lidiados novillos de diferentes ganaderías, y la nota sobresaliente fué, sobre todo, la forma de torear con el capote y la muleta del sin igual matador de toros Gitanillo de Triana, que cortó las orejas de su toro y fué conducido en hombros hasta su domicilio en Triana. Por su excelente actuación, ha sido contratado para la feria de abril. Torearon, además, Perlacia, los hermanos Bienvenida, Diego de los Reyes y Pascual Márquez, que estuvieron bien.

En Valladolid se celebró el festival a beneficio de los damnificados por las inundaciones, organizado por el Ayuntamiento, que delegó, a su vez, en el gran empresario D. Eduardo Pagés. Torearon varios matadores de toros, sobresaliendo primeramente Antonio Márquez, que reaparece de nuevo esta temporada, siendo sublime lo que ejecutó toreando con la muleta y especialmente con el capote, siendo una cosa cumbre un quite rematado con media verónica, de una factura inimitable; banderilleó también enormemente al cambio y al cuarteo. Después estuvo superior Marcial Lalanda, que cortó una oreja, siguiéndole Manolo Bienvenida, que estuvo muy bien y fué ovacionadísimo. Domínguez estuvo también muy afortunado toreando y fué asimismo ovacionado. Los demás, muy bien. Los toros cumplieron.

«T.»

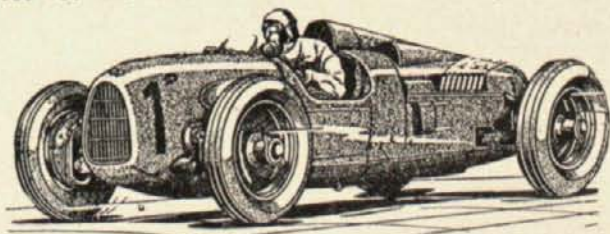


Lorenzo Garza entrando a matar con perfecto estilo

"Cóctel Deportivo"

AUTOMOVILISMO

El día 24 del actual, el formidable «driver» germano Von Stuck consiguió batir cinco «records» del Mundo en la pista de Franckfort, sobre el nuevo Auto-Union, de 8 litros de cilindrada y 500 caballos de potencia. Los «records» batidos son los de 10, 50 y 100 millas y los de 50 y 100 kilómetros. Los 100 kilómetros fueron



cubiertos en 22 minutos, 30 segundos y 251 décimas, lo que representa una velocidad media de 262, kilómetros por hora, 965; el «record» anterior estaba homologado en 259 kilómetros por hora, que fueron cubiertos sobre Eyston Special, por el conocido corredor inglés Eyston.

MOTORISMO

La prueba de regularidad, celebrada el domingo 15, por el Moto Club de España, en honor del campeón social Sr. Cantó, fué ganada por don Alberto Morales en motocicleta y por don José Antonio de Olano en coche. Tenemos el gusto de anunciar a nuestros lectores que José Antonio Olano—una de las primeras figuras del motorismo español—colaborará con nuestra revista desde el próximo número.

NATACION

El miércoles 25, en las piscinas de la Isla, se celebró el V Trofeo Masses, con gran éxito de público, organización y participantes.

El vencedor absoluto fué Carlos Piernavieja, a quien el instaurador del Trofeo, don Ernesto Masses, hizo entrega del mismo.

En los 100 metros braza, el vencedor fué Gardoqui, a quien también don Ernesto Masses entregó el premio establecido, como a numerosos participantes que tomaron parte en el festival.

REMO

El domingo 15, en el lago de la Casa de Campo, dieron comienzo las regatas de selección para las pruebas de primavera.

En el intervalo, la bella nadadora del Canoe señorita Gloria Torres, elegida «Miss Deportes 1936» en el baile de la Peña Aguaisol, hizo entrega al ganador del «cross» de invierno, organizado por Aguaisol, de la Copa de esta Asociación. El corredor vencedor en este «cross» fué Macario Meneses.

Entre los numerosísimos premios concedidos, figuraban Copas del

cuito de 1.800 metros, que los corredores debían cubrir 54 veces.

El vencedor absoluto fué el mallorquín Bartolomé Flaquer, que recibió un ramo de flores de la bella madrina de la prueba, la actriz Selica Pérez Carpio.

NIEVE Y MONTAÑA

EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ESQUÍ

Carrera de fondo sobre 18 kilómetros.

Vencedor: Jesús Suárez, en 1 hora, 36 minutos, 8 segundos; de la Federación Asturiana de Esquí.

2.º Tomás Velasco, en 1 hora 47 minutos 21 segundos; de la Federación Centro de Esquí.

3.º Enrique Millán, en 1 hora, 27 minutos 27 segundos; de la Federación Centro. Los tres del equipo olímpico español.

Descenso y «slalom».

Por equipos, fué el vencedor absoluto el catalán, pues de 37 esquiadores, entre los 20 primeros se colocó todo el equipo catalán.

Vencedor: C. Bertrán (Cataluña), 2 minutos 17 segundos 2/5.

2.º Oriol Canals (Cataluña), 2 minutos 19 segundos.

3.º Luis Ricart (Cataluña), 2 minutos 22 segundos.

4.º Roberto Cuñat (Cataluña), 2 minutos 25 segundos 3/5.

5.º Luis Pedrerol (Cataluña), 2 minutos 28 segundos.

6.º Ricardo Suárez (Asturias), 2

CICLISMO

I Criterium Nacional de Ases.

El domingo 29 se inauguró la temporada ciclista con la gran carrera organizada por el diario madrileño «La Voz», celebrada con extraordinario éxito en el Paseo de Coches del Retiro.

La carrera tuvo lugar en un cir-

Equipo femenino de remo del «Canoe».





La bella nadadora del Canoe, «Miss Deportes 1936», hace entrega al vencedor del «cross» de invierno, organizado por «Aguaisol», Macario Meneses, de la Copa de esta Sociedad

minutos 31 segundos.

7.º M. Jiménez (Castilla), 2 minutos total de 100 kilómetros aproximadamente.

tos 36 segundos.

8.º Carlos Moles (Castilla), 2 minutos 37 segundos.

En la prueba de señoritas, el primer puesto lo obtuvo Margot Moles y el segundo Ernestina Herreros.

Salto

Vencedor: Oriol Canals (Cataluña).

2.º Bertrán (Cataluña).

3.º Manuel Pina (Castilla).

4.º Luis Pigart (Cataluña).

5.º Félix Candelas (Castilla).

Participantes en las pruebas de desque fueron organizadas por el Grupo Alpino de «Salud y Cultura»



- 6.º Boix (Cataluña).
- 7.º Muñoz (Castilla).
- 8.º Urgoiti (Castilla).
- 9.º C. Moles, y 10 Aybar, de Granada.

En Montserrat, José Costa, el ágil montañero catalán, ha escalado la cumbre hasta ahora inaccesible del «Cavall Bernat». El «Cavall Bernat» es un gigantesco monolito que la tradición consideraba inaccesible.

ESGRIMA

En el Casino Militar dió comienzo el Torneo de selección nacional para el preolímpico nacional, que tendrá lugar en Valencia, para determinar el equipo que representará a España en Berlín el próximo verano.

Este Torneo, organizado por la Federación Centro de Esgrima, se desarrolló en medio de un gran entusiasmo deportivo.

La clasificación fué la siguiente:

Florete

- 1.º Don Pablo Arandilla (hijo).
- 2.º D. Emilio Sobejano.
- 3.º D. Miguel Barahona.
- 4.º D. Fernando Chávarri.
- 5.º D. Luis Gutiérrez.
- 6.º D. Pedro Niembro.

Espada.

- 1.º D. Miguel Pérez Caballero, de la Escuela Militar de Gimnasio de Toledo.
- 2.º D. Mariano Tortosa, de ídem.
- 3.º D. Carlos García Rivera, de ídem, ídem.
- 4.º D. Angel Barahona, de la Sociedad Gimnástica Española.
- 5.º D. Andrés Rabenet, del Casino de Madrid.
- 6.º D. Pablo Arandilla, del Casino Militar.
- 7.º D. Emilio Sobejano, del Casino Militar.
- 8.º D. Ignacio Corujo, de la Sala Afrodísio.
- 9.º D. Federico Ingles, de la E. M. de G. de Toledo.
- 10 Nicolás Alonso, de ídem.
- 11 D. Luis Revuelta, de ídem.

Sable

- 1.º D. Isidro G. Mendoza.
- 2.º D. Rafael Yagüe.
- 3.º D. Manuel Sobrino.

TIRO DE PICHON

En Valencia se inauguraron el día 17, en el «Chalet» de Levante, las tiradas extraordinarias de la Sociedad del Tiro de Pichón de Valencia.

El primer premio del programa, Copa de las Sociedades, fué adjudicado al tirador valenciano don Alberto Sanmartín, con 9-9; el premio del Presidente honorario fué ganado por el Presidente actual, vizconde de Valdesota, con 7-7.

En el Campeonato valenciano, resultó vencedor el gran tirador internacional D. Eduardo Bellver, matando pichones sin cero.

La Copa de la Federación fué ganada por don Juan Gómez Trenor; el premio de señoras lo obtuvo el señor Albarat con 12-12, y el regalo de la bellísima señora marquesa de Fuentehermosa.

El premio de R. Santonja fué ganado por el tirador madrileño señor Cabanyes, con 10-10, llevándose además el premio de señoras.

El Campeonato de España, en el que tomaron parte sesenta y cinco escopetas, fué ganado por el tirador valenciano don Vicente Moreno.

Por último, el premio de la Sociedad fué ganado por el tirador madrileño señor Valiente.

FUTBOL

A fin de marzo la clasificación de la Liga era la siguiente:

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.
1. A. Bilbao.	19	12	2	5	50	29	26
2. Madrid . . .	19	12	1	6	55	31	25
3. Oviedo . . .	19	10	4	5	54	37	24
4. Racing . . .	19	12	0	7	52	44	24
5. Hércules . .	19	10	1	8	29	32	21
6. Barcelona.	19	10	1	8	34	25	21
7. Valencia.	19	7	4	8	30	34	18
8. Betis	19	8	1	10	27	43	17
9. Osasuna . .	19	7	0	12	41	44	14
10. Español.	19	7	0	12	32	48	14
11. A. Madrid .	19	5	2	12	38	46	12
12. Sevilla. . .	19	4	4	11	21	44	12

El Athlétic de Bilbao a la cabeza, parece ser que quedará campeón una vez más, y si no ocurre un milagro el Athlétic de Madrid pasará a la segunda división.



Un goal de Emilín

LA CRUZ DE BENEFICENCIA, PARA NUESTRO COMPAÑERO DIAZ CASARIEGO

Por su heroica actuación en un incendio ocurrido en Madrid el pasado mes, incendio al que fué llevado por su labor informativa, la Prensa madrileña ha solicitado del Gobierno la concesión de la Cruz de Beneficencia para nuestro compañero Díaz Casariego.

Unimos nuestro ruego al de la Prensa madrileña y esperamos ver concedida a Díaz Casariego esta justa recompensa.

CORRESPONDENCIA

Don Víctor Gómez, Presidente del Aero-Club de Teruel.

La fórmula del barniz que me pide es la siguiente:

Acetato de celulosa . . .	34 kilos
Acetona	272,6 »
Tri - fenil - fosfato . . .	6,8 »
Metil - etil - cetona . . .	45,4 litros
Alcohol	63,6 »
Benceno	63,6 »
Alcohol bencílico	9,0 »

He tratado de enviarle la fórmula más sencilla que he encontrado, cuya preparación y aplicación no es nada fácil, como me dice en su carta, sino muy delicada, como todo lo que entra en el campo de la Química Orgánica. Si sobre la preparación y aplicación de la «NOVAVIA»—barniz o laca es más español—tienen alguna duda, trataré de resolverlas encantado, pero creo que, según la cantidad, tal vez resultará más económico comprarla ya preparada.

E. M.

Los suscriptores y lectores de AVIACION Y DEPORTES, pueden emplear las páginas de la revista para escribir a todos nuestros colaboradores. Sobre las cuestiones de la Sección Canina, dirijase toda la correspondencia a OSPIN, y sobre la Aviación y el Deporte en general dirijase toda la correspondencia al Director.

“AVIACION Y DEPORTES”

Dirección y Administración:

GENERAL PORLIER, 13

Teléfono 54990

Dirección postal:

APARTADO 12224

Dirección telegráfica:

AVIATES

A NUESTROS SUSCRIPTORES Y LECTORES

Por diversas causas ajenas a nuestra voluntad, se ha retrasado la salida de nuestro tercer número en más de dos semanas.

Somos nosotros los primeros en lamentar este retraso y esperamos recuperar el tiempo perdido en el próximo mes, para poder ofrecer a nuestros lectores, cada día 5, la información completa de las actividades aeronáuticas y deportivas ocurridas en el mes anterior.

En nuestro número anterior publicamos el proyecto de nuestra Aero-Escuela, y encabezábamos la lista del material a adquirir con la avio-

neta de construcción nacional «Albatros», de los Ingenieros españoles señores Servet, Guinea y Sánchez. Hemos hablado con el señor Servet sobre la adquisición de la avioneta y actualmente se espera la llegada del motor. En cuanto al material extranjero que iba a adquirirse, será cambiado por material de construcción nacional.

La única avioneta de que dispone Aviación y Deportes se empleará desde primeros del próximo mayo para dar vuelos a los suscriptores de nuestra revista, los jueves y sábados por la tarde, en el Aeropuerto de Madrid. Para esto pueden solicitar turno, por teléfono, de 11 a 1 y de 4 a 6, al número de AVIACION Y DEPORTES: 54.990, o bien personalmente en la Administración, General Porlier, 13, a las mismas horas y desde el día 1 de mayo.

Todas las personas, sin distinción de edad, ideas políticas, etc., etc., pueden colaborar con nuestra revista, que no sólo mantendrá correspondencia con los colaboradores, sino que además éstos recibirán por cada artículo publicado una suscripción gratuita de la revista.

Los artículos deberán ser breves, sin tecnicismos, y como única condición se exige, para colaborar en Aviación, ser piloto, y para colaborar en Deportes, haber practicado el deporte sobre el cual se escriba. Asimismo se deberá pertenecer a cualquier Agrupación deportiva, como Peñalara o Club Alpino, Aero-Popular, Club de Natación Atlético o Canoe, Natación Club, Boy Scouts españoles, Atlético, Madrid F. C., etcétera, etc.

AVIACION Y DEPORTES es una revista independiente y no es órgano de ninguna Sociedad, Liga, Club o

Nuestros compañeros, pilotos Joaquín Coronado y Manuel Sáenz, que obtuvieron el segundo puesto y copa de la Diputación de Barcelona, en el «rally» aéreo organizado por el Aero Club de Cataluña



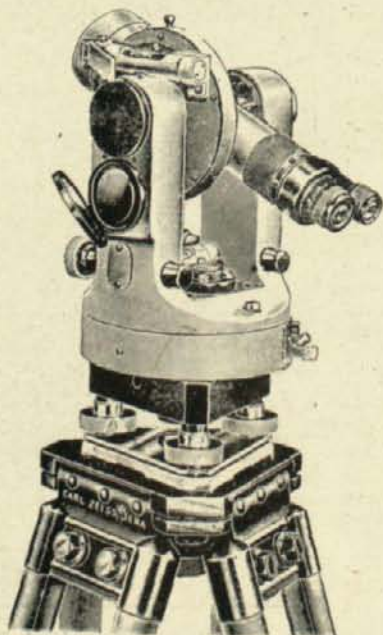
La bella madrina del I Criterium Nacional de Ases, organizado por «La Voz», Selica Pérez Carpio, hace entrega al vencedor, Bartolomé Flaquer, de un ramo de flores

Anrupación aeronáutica o deportiva, y su único fin es procurar el desarrollo en España del deporte y de la Aviación en general, y por tanto el desarrollo de las Sociedades y Anrupaciones que dedican sus esfuerzos a la formación deportiva de la juventud.

Hasta hoy, todos los anunciantes de AVIACION Y DEPORTES lo son por antigua amistad con el Director de nuestra revista, excepto el anuncio de las bujías K. L. G., que fué obtenido por intermediarios, gracias a un dibujo original del Director.

Si simpatizáis con los fines de AVIACION Y DEPORTES, suscribiros y recibiréis todos los meses la revista, pudiendo volar con frecuencia. El precio de la suscripción es, al año, 12 pesetas, pero los muchachos, estudiantes y damas pueden suscribirse por semestres. Las suscripciones pueden hacerse personalmente en la Administración de la Revista de 11 a 1 y de 4 a 6, General Porlier, 13, o bien por teléfono a las mismas horas, y al precio 54.990.

Material para oficinas — Artículos de
dibujo — Aparatos de topografía —
Imprenta — Papelería — Encuadernación
Timbrados en relieve — Litografía



PAPELERIA ALEMANA GUILLERMO KOEHLER

Tienda:

ESPARTEROS, 1

Teléfono 11663

Talleres:

PACIFICO, 35

Teléfono 73300

APARTADO DE CORREOS 7007

M A D R I D



F. GARAY OPTICO

DESPACHO RAPIDO Y CORRECTO DE RECETAS

Gafas para aviación, motorismo,
natación y nieve

Carrera de San Jerónimo, 1

TEL. 15817

MADRID



B. A. EAGLE

British Aircraft Manufacturing, Co. Ltd.

Hanworth Aerodrome, FELTHAM-Middlesex; INGLATERRA

Compañía inglesa constructora de monoplanos de ala baja

B. A. "SWALLOW"

(Pronúciase SUALOU)

Avión de escuela y turismo, dos plazas en «tandem»,
motor Pobjov 75/80 c. v.

B. A. "CUPID"

(Pronúciase QUIUPID)

Avión de turismo, dos plazas, una al lado de la otra, cabina.
Motor Gipsy 130 c. v.

B. A. "EAGLE"

(Pronúciase IGUEL)

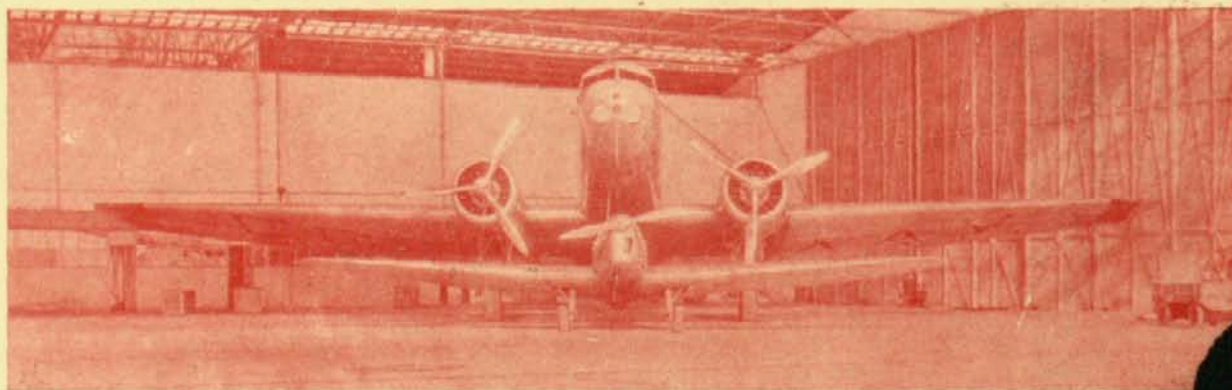
Avión de gran turismo, tres plazas, motor Gipsy 130 c. v.

B. A. "DOUBLE EAGLE"

Bimotor seis plazas, dos Gipsy Majov 130 c. v., o dos Gipsy
Six 200 c. v.

Agencia general para España:

BLAZABRIL, Quintana, 12-Tel. 30556-Madrid



Se ruega a nuestros lectores mencionen AVIACION Y DEPORTES al dirigirse a nuestros



126 vueltas a la tierra
sin ningún accidente

NEAS AEREAS POSTALES ESPAÑOLAS