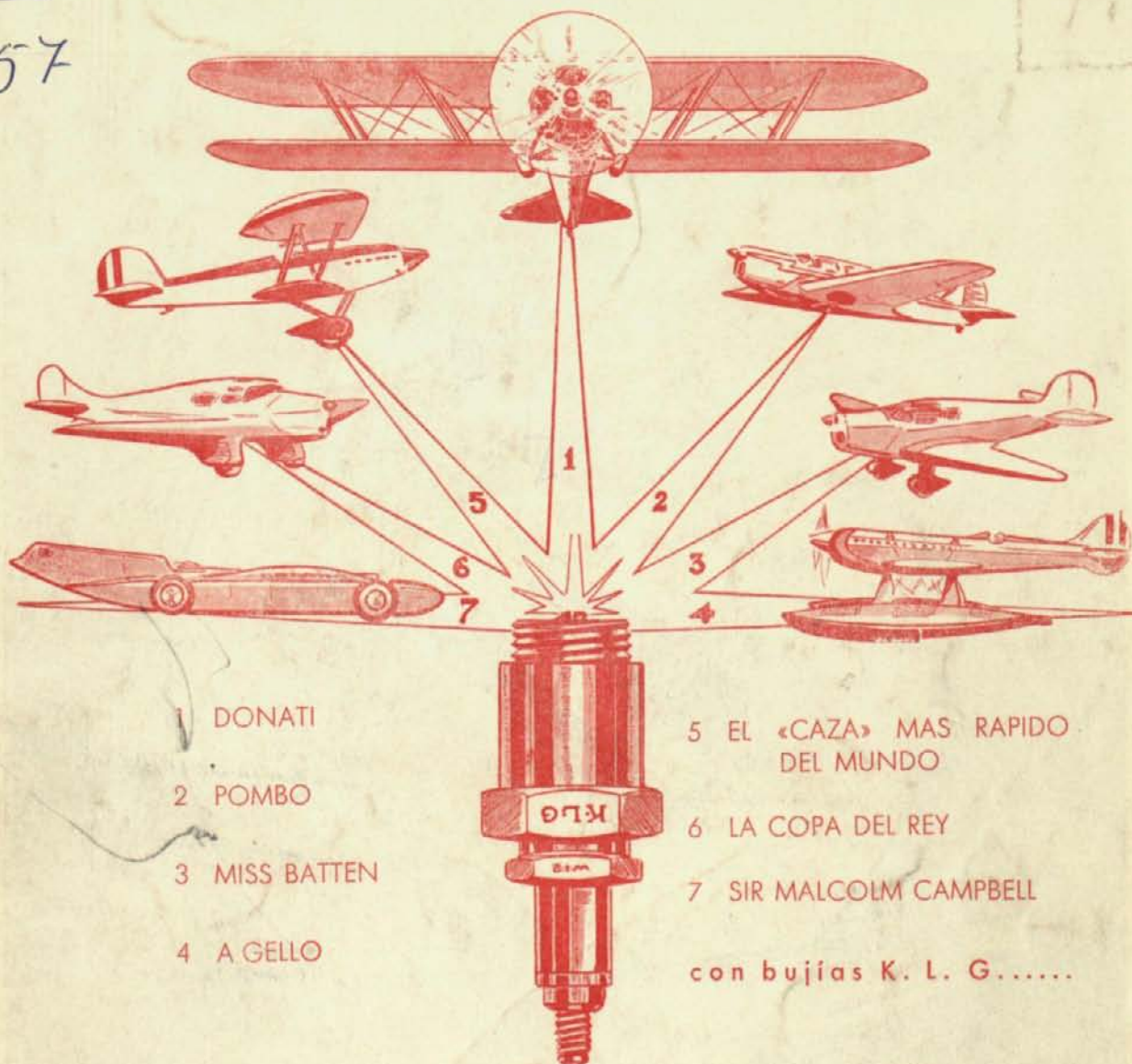


Z
857



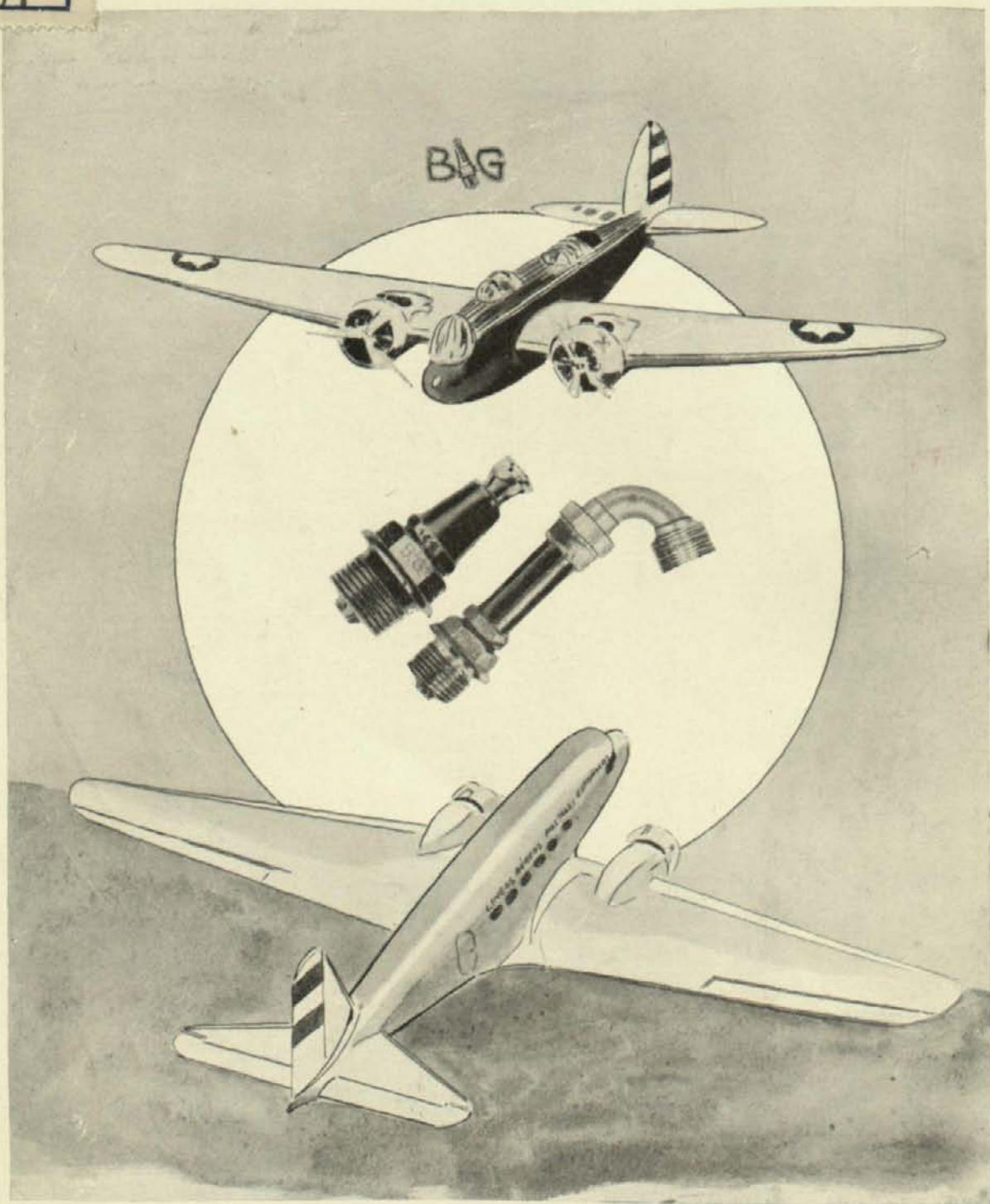
K.L.G.

Representación exclusiva:

Sociedad Anónima OLABOUR

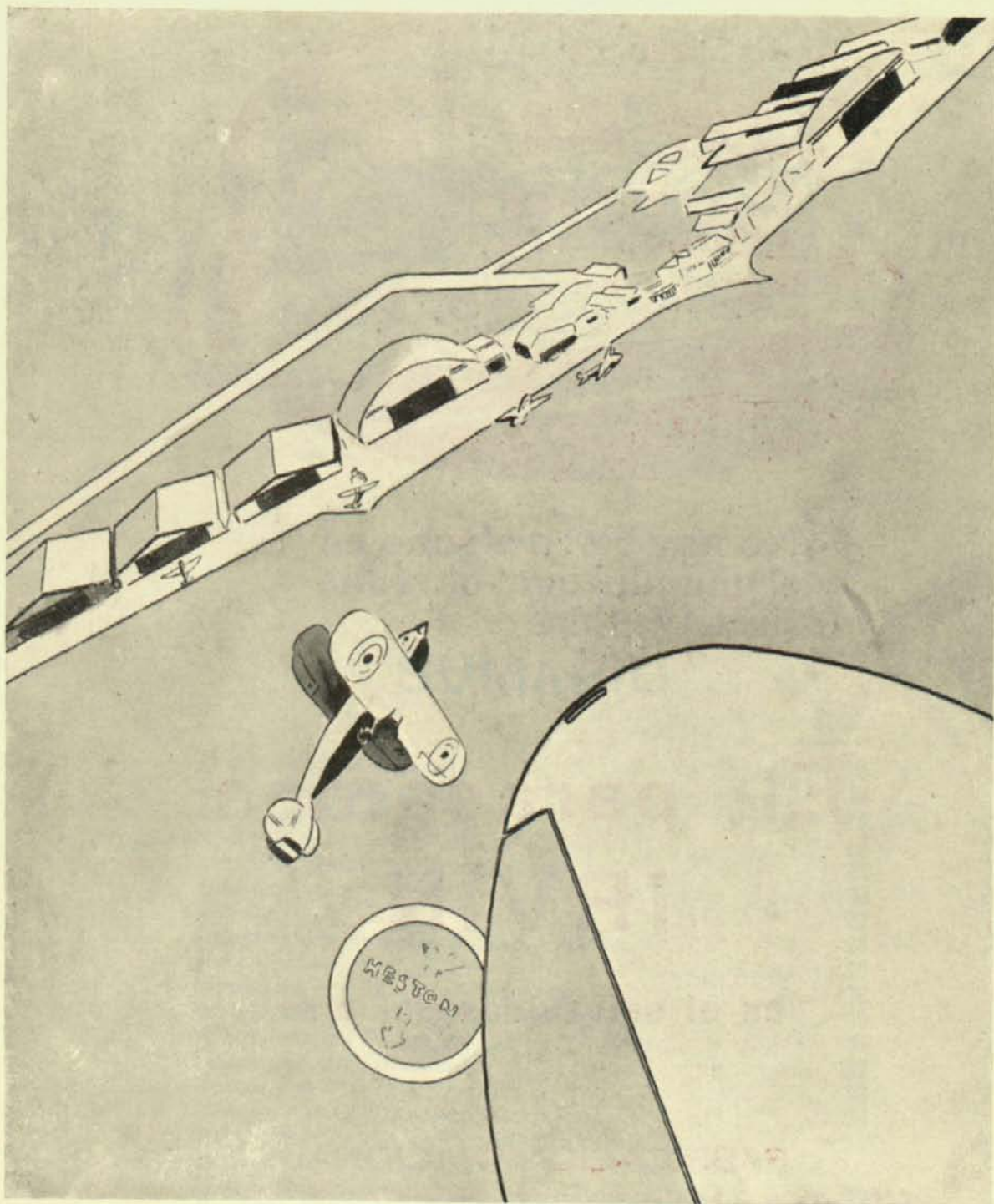
GERONA, 55.—BARCELONA
GOMEZ DE BAQUERO, 21.—MADRID
GRAN VIA, 36.—BILBAO

Z
857



La Aviación Militar y las Compañías Aéreas de Transporte han adoptado las
Bujías B. G.
para obtener el máximo rendimiento.

Representante para España **Acisclo KARAG** Cervantes, 7 - MADRID
Teléfono 22047



Malcolm y Farquharson, Ltd.

Heston Airport Middlesex Inglaterra

AEROPLANOS NUEVOS Y DE SEGUNDA MANO

MOTHS, MILES, PERCIVALS, MONOSPARS, ETC., ETC., desde SEIS MIL PESETAS, con certificado de navegabilidad y en perfecto estado y condiciones de vuelo. Instrumental para vuelo sin visibilidad. Radio-Compas, Brújulas, etc., etc.,

Agencia general para España:

BLÁZQUEZ

Plaza de las Cortes, 4
Madrid



No hay barco alguno en
el mundo que navegue
sin salvavidas

El paracaídas IRVIN

es el salvavidas del aire

FABRICACION NACIONAL
S. A. SANPERE - BARCELONA

CASA CENTRAL:
Oficinas: ROSELLON, 184
Exposición y venta:
ROSELLON, 192
Teléfs. 71400-71409
BARCELONA

AUTOCESORIOS
HARRY WALKER
SOCIEDAD ANONIMA

SUCURSALES:
FERNANDEZ DE LA HOZ, 17
Teléf. 31787.-MADRID
MAESTRO GOZALVO, 16
Teléfs. 34925-26 y 27
VALENCIA



Dirección,
Redacción y
Administración:
«VILLA SAN JOSE»,
CHAMARTIN
MADRID
Teléfono 26346

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

Año I

Febrero 1936

Núm. 2



SUMARIO

	Pág.
El vuelo Cuba-España	6
Margarita G. Goyoaga	14
Un viaje a Canarias	15
Vuelo sin motor, por Azul	17
Aviación popular, por Alfonso Abril	19
Aviación militar y naval	20
Hipismo, por P. C.	22
Una montería en Marruecos, por Robinsón	26
Hockey, por Solrac	28
Hand-ball, por Esperanza Fernández	29
Basket-Ball, por F. Manrique de Lara	30
Wings over the Pacific, por Jorge W. Luther	31
Notas de fútbol, por Irbal	32
Boxeo, por Alberto S. Hamilton	33
El vuelo Madrid-Bata, por Jenaro Ramos	34
Automovilismo, por José María Villapadierna	36
La IV Olimpiada de invierno, por R. Araquistain y Ramón de Rato	38
Deportes de mar, por Navy	41
Sección Canina, por Ospin	45

PRECIOS DE SUSCRIPCION

España e Hispanoamérica.	{ Un año 12,00 ptas. Un número suelto, 1,50 »	Extranjero	{ Un año 20,00 ptas. Un número suelto 2,00 »
--------------------------	--	------------------	---

PAGINAS DE AMERICA...

El oficial aviador cubano Don Antonio Menéndez Peláez, atraviesa brillantemente el Atlántico y es recibido triunfalmente en España.

MENENDEZ PELAEZ EMPRENDE LA TRAVESIA DEL ATLANTICO

Río Janeiro 10, 11 noche. La Compañía Air-France comunica que el aviador cubano Menéndez Peláez salió de Natal en dirección a Dakar, a las dos y seis minutos, hora de Greenwich, esperándose su llegada en dicho punto a las seis de la tarde.

Aterrizaje en Bathurst

Las Palmas (Urgente) 10, 11 noche. La estación de Transradio en esta población ha recogido un mensaje de Bathurst, en el que se anuncia que el aviador cubano Menéndez ha aterrizado en aquel punto a las veintiuna, hora del meridiano de Greenwich.

«El teniente aviador de la Marina cubana, Sr. Menéndez, cablegrafían hoy desde Bathurst al encargado de Negocios de Cuba, que mañana, miércoles, continuará su vuelo a Cabo Juby, y le avisará desde allí su llegada a Sevilla. Añade que su pequeña demora en Bathurst obedece a la necesidad de proveerse de gasolina antes de terminar su viaje aéreo».

Menéndez Peláez toma tierra en Cabo Juby

La estación de Transradio informa que el aviador cubano Menéndez ha llegado a Cabo Juby, a las tres y cincuenta minutos de la tarde, hora de Greenwich.

La salida para Sevilla

Las Palmas 14, 11 mañana. La estación de Transradio Española informa que el aviador Menéndez ha salido de Cabo Juby para Sevilla a las diez y treinta de esta mañana.—United Press.

En Sevilla se le prepara un gran recibimiento

Sevilla 13, 4 tarde. A la una de la tarde, el ministro de Estado celebró una conferencia telefónica con el ministro plenipotenciario de Cuba, Sr. Pichardo, dándole cuenta de que se había acordado invitar al piloto cubano Sr. Menéndez Peláez para que visite Madrid, después de celebradas las elecciones. Le anunció que el Gobierno había concedido al aviador las cruces del Mérito Naval y Militar.

El Sr. Pichardo informó al ministro de que el motivo de la suspensión del viaje en el día de hoy se debe a haberse originado enormes borrascas en aquella zona, imposibilitando el vuelo.

En un cable recibido este mediodía, se anuncia que llegará mañana en las primeras horas de la tarde a Sevilla, que le prepara un recibimiento extraordinario.

El cónsul de Cuba ha enviado un cable al presidente de la República cubana, dándole cuenta del aplazamiento hasta mañana de la llegada del aviador.

La noticia en Tablada

Sevilla, 14, 3 tarde. Este mediodía se recibió en la base aérea de Tablada un **radio** de Cabo Juby anunciando que a las diez y media de la mañana había levantado el vuelo, con rumbo a Sevilla, el piloto cubano Sr. Menéndez Peláez, que llegó a Tablada a las cuatro y media.

Seguidamente se le comunicó al ministro de Cuba, Sr. Pichardo, que se encuentra en Sevilla, que, a su vez, lo retransmitió a la Prensa, **radio**, Aero Club de Andalucía, etc.

Por la **radio** se comunicó a Sevilla la grata noticia.



Desfile de la tropa ante al avión del teniente Menéndez



Los soldados de la Base aérea de Cuatro Vientos llevan triunfalmente en hombros al aviador cubano

Llegada triunfal a Sevilla

Sevilla 14, 6 tarde. A las cinco y veintiocho de esta tarde tomó tierra en la base aérea de Tablada el piloto cubano Menéndez Peláez.

Una compañía de Aviación le rindió honores.

Asistió enorme público que ovacionó calurosamente al intrépido aviador.

Según noticias recibidas en este aeródromo, a las tres de la tarde había pasado el avión por Casablanca.

Inmediatamente de llegar a Tablada, el cónsul de Cuba dirigió un cable a su Gobierno, notificándole el feliz arribo a Sevilla del glorioso piloto.

Detalles de la llegada

Sevilla 14, 9 noche. Poco después de las tres se recibió un radio anunciando el paso del avión a dicha hora sobre Casablanca. Para entretener la espera, el alcalde, señor Contreras, ordenó que actuase la Banda Municipal de música, situada detrás de la compañía de honores. A las cinco y veinticinco se divisó el avión en la lejanía, y muy pronto estuvo sobre el aeródromo. La multitud prorrumpió en aplausos, saludando al piloto con los pañuelos, mientras la Banda ejecutaba el himno nacional de Cuba.

El «Cuatro de Septiembre» pasó sobre el campo, dirigiéndose a la ciudad para volver a poco a tomar tierra con singular pericia. Cuando el avión, después de rodar, llegó sobre la línea de vuelos, donde aguardaban las autoridades, se desbordó el entusiasmo. Las fuerzas de Aviación presentaron armas, mientras el piloto saltaba a tierra entre aclamaciones y vítores a Cuba y a España.

El ministro de Cuba, Sr. Pichardo, dió la bienvenida a su compatriota, y seguidamente hicieron lo propio el general Villa Abille, en nombre del ministro de la Guerra; el teniente de navío Sr. Solís Núñez de Prado, en nombre del ministro de Marina; el teniente coronel Rueda, en nombre de la Aviación militar; el gobernador civil, en nombre del Gobierno; el alcalde, señor Contreras, en nombre de Sevilla, y el presidente del Aero Club, en nombre de la Federación Aeronáutica Española.

Marchó después el Sr. Menéndez Peláez entre aclamaciones a la torreta de mando, donde presenció el desfile de las fuerzas que habían rendido honores.

Vino de honor ofrecido por la base aérea

Seguidamente, el intrépido aviador cubano, acompañado por todas las autoridades y rodeado de público, marchó a los jardines del pabellón de oficiales de la base, donde se le ofreció un vino de honor, al que estuvieron invitadas las personalidades de Sevilla.

En la mesa presidencia se sentó el Sr. Menéndez entre el alcalde y el general de la División.

Ofreció el agasajo el teniente coronel Sr. Rueda, jefe de la base, quien pronunció breves y sentidas frases de salutación.

Palabras del alcalde

Habló a continuación el alcalde, Sr. Contreras, quien rindió al Sr. Menéndez un expresivo saludo en nombre de Sevilla. Exaltó la hazaña en aquel punto terminada por el gran piloto cubano y dijo que la ciudad le recibía con lágrimas por la emoción, por la feliz llegada y por el recuerdo de los compatriotas que no volvieron. Traéis—añadió—un poco del alma de Barberán y Collar; por eso Sevilla os recibe con entusiasmo y emoción, y esto lo disputa como feliz augurio de vuestro porvenir. Sevilla, con mi abrazo efusivo, os abraza.

El alcalde fué muy aplaudido, mientras se abrazaba con Menéndez, quien brindó por Cuba y por Sevilla.

El Sr. Pichardo dirigió un saludo al aviador Menéndez Peláez, cantando el triunfo y la gloria de Barberán y Collar, Iglesias y Jiménez, Franco, Durán, Ruiz de Alda y Pombo.

Después dió las gracias a las autoridades sevillanas y al Gobierno por el recibimiento que han hecho al aviador cubano.

Una ovación premió el discurso del Sr. Pichardo.

Palabras del aviador Menéndez Peláez

El aviador Menéndez pronunció luego unas brevísimas palabras:

«La República de Cuba—dijo—tenía una deuda de gratitud con España y me cupo el honor de soldarla por designación de mi Gobierno. Eso es todo. Brindo por España y por Sevilla».

El «4 de Septiembre» rueda hacia los hangares del Aeródromo de Cuatro Vientos



Menéndez Peláez trae en el avión dos medallas de la Virgen

El avión «Cuatro de Septiembre» trae en la cabina dos medallas, una de la Virgen de la Caridad del Cobre, Patrona de Cuba, y otra de la Virgen de Regla. Ambas le fueron entregadas al aviador Menéndez por la esposa del jefe de la Aviación Naval de Cuba, coronel González.

El Sr. Menéndez, apenas llegó a Sevilla expidió un cable a su prometida, que reside en Habana, dándole cuenta de haber terminado felizmente su hazaña. Hoy marchará a la isla de San Fernando, donde será obsequiado con un banquete por los alumnos de la Escuela Naval. A su regreso de Sevilla visitará la capilla del Jesús del Gran Poder.

El aviador cubano Menéndez Peláez ha sido ascendido a primer teniente de Marina de su país.—Felicitaciones y agasajos

Sevilla 15, 4 tarde. El alcalde recibió esta madrugada un cablegrama de la colonia española de Camagüey, rogándole que felicitase al piloto cubano Menéndez por su vuelo a España.

A las diez de la mañana salió de Sevilla el Sr. Menéndez, acompañado del teniente de navío, ayudante del ministro de Marina, Sr. Solís, para visitar el arsenal de La Carraca de San Fernando, donde fué obsequiado con un banquete.

Como en su aparato lleva la imagen de la Virgen de Regla, ha sido invitado a visitar el santuario de dicha imagen en Chipiona y después pasará a Jerez, invitado a visitar varios bodegas. Regresará esta noche a Sevilla.

Visita a San Fernando

San Fernando 15, 1 tarde. Esta mañana llegó el aviador cubano D. Antonio Menéndez, acompañado de un ayudante del ministro de Marina y del jefe del aeródromo de Tablada. En la Capitanía general cumplimentó al almirante de la base y al alcalde. Visitó después los talleres de la Constructora. En la Escuela Naval fué obsequiado con un almuerzo por las autoridades de Marina, y más tarde fué recibido oficialmente en el Ayuntamiento, donde se sirvió un champán de honor. El alcalde le dirigió una salutación en nombre de la ciudad.

También se le ha concedido la Medalla del Mérito Naval

Habana 15, 12 noche. El aviador cubano Antonio Menéndez, que ha realizado el vuelo con pleno éxito desde Cuba a España, ha sido ascendido a primer teniente. Se le ha concedido, además, la medalla del Mérito Naval.—United Press.

El intrépido aviador dirige un saludo por «radio» a los españoles

Sevilla 16, 1 madrugada. El aviador cubano Menéndez Peláez regresó de visitar la base naval de San Fernando a las nueve y media de la noche. El Sr. Menéndez, acompañado del encargado de Negocios de Cuba, Sr. Pichardo, y de otros diplomáticos, estuvo anoche en la emisora de Unión Radio, donde dirigió un saludo a los españoles agradeciéndoles los agasajos de que es objeto.

Recepción en honor del aviador cubano Sr. Menéndez Peláez

Sevilla 17, 6 tarde. Esta tarde, a las cuatro, ha tenido lugar en el Ayuntamiento la recepción oficial del aviador cubano Sr. Menéndez Peláez.

El acto resultó magnífico, asistiendo las autoridades, comisiones de la guarnición, entidades, etc.

El aviador Menéndez visita los lugares colombinos

Sevilla 18, 4 tarde. En automóvil marcharon esta mañana a Madrid el encargado de Negocios extranjeros de Cuba en España, Sr. Pichardo, con el personal de la Legación y el teniente de navío Sr. Solís, ayudante del ministro de Marina, llegado a esta ciudad con motivo del arribo del piloto cubano Menéndez. Este marchó a mediodía a Huelva para visitar los lugares colombinos.

LLEGADA A MADRID DEL TENIENTE DE LA AVIACION NAVAL CUBANA, D. ANTONIO MENENDEZ PELAEZ

Salida de Sevilla. Entusiasta recibimiento en Cuatro Vientos. Recepciones y fiestas. Imposiciones de condecoraciones. Realizó el viaje desde Sevilla en dos horas

Para el día 20 estaba señalada la llegada del teniente de la Aviación Naval cubana D. Antonio Menéndez Peláez, que se encontraba en Sevilla en espera de que el tiempo le permitiera realizar la última etapa de su viaje. No se creía que pudiera el aviador cubano realizar su vuelo a Madrid, dada la persistencia del temporal, pero a las nueve y media de la mañana se recibió un telegrama en Cuatro Vientos dando cuenta que el aparato, que había salido de Sevilla a las nueve de la mañana, volaba sobre Córdoba.

Se dispusieron rápidamente en el aeródromo militar madrileño los preparativos para recibir al teniente de la Marina cubana y se cursaron varios telefonemas dando cuenta de la inmediata llegada.

Recibimiento triunfal en Cuatro Vientos

Empezaron a acudir a Cuatro Vientos los coches con las autoridades y representaciones designadas para recibir al intrépido aviador y antes de la llegada de éste se hallaban reunidos en el aeródromo: el ministro consejero de la Embajada de Cuba, Sr. Pichardo, con el personal de la Legación; el Sr. Aguinaga, en representación del ministro de Estado; el inspector general del Ejército, general Rodríguez del Barrio; director general de Aeronáutica, general Núñez de Prado; general jefe de la Aviación Naval; el jefe de la Aviación civil, Sr. Lecea; el comandante Fernández Mulero, jefe del aeródromo de Cuatro Vientos, con los jefes y oficiales de éste y una representación de la oficialidad del de Getafe, con su jefe, el teniente coronel Buruaga.

También se hallaban presente dos concejales del Ayuntamiento de Madrid y una representación del de Carabanchel, así como algunas personas pertenecientes a la colonia cubana de Madrid.

Poco después de las once hizo su aparición sobre el aeródromo el aparato del teniente Menéndez Peláez, a instantes después tomaba tierra sobre un terreno aparentemente encharcado, pero en excelentes condiciones, por su impermeabilidad, para el aterrizaje. Inmediatamente se acercó a saludarle el jefe del aeródromo, y el aviador, entre vivas a Cuba, a España y a la avia-



El Director general de Aeronáutica, Gral. D. Miguel Núñez de Prado, en representación del Gobierno, felicita al teniente Menéndez, acompañado del Embajador cubano Sr. Pichardo

ción cubana, abandonó el aparato para ser saludado efusivamente por las personas que rodearon al mismo.

El teniente Menéndez Peláez vestía un mono de cuero, y al salir del aparato cubrió su cabeza con una gorra blanca de su uniforme de marino.

El teniente Menéndez Peláez fué efusivamente felicitado por su brillante vuelo, que acababa de terminar con una felicísima etapa.

Una de las personas de quien recibió calurosamente felicitación fué el ilustre inventor del autogiro D. Juan de la Cierva.

Acompañando al brillante aparato del aviador cubano vino a Madrid desde Sevilla el trimotor de la compañía LAPE, conducido por su piloto Sr. Coterillo.

Un lunch. El heroico aviador devuelve en nombre de Cuba, el saludo de Barberán y Collar

Momentos después se reunieron en el hangar de la Escuadrilla de Observadores las personalidades que habían acudido a recibir al oficial de la Marina cubana, para ofrecer a éste un **lunch**, servido por Chicote. Con tal motivo, el jefe de la Aviación militar, general Núñez de Prado, dirigió un breve saludo al brillante aviador, en el que expresó la emoción con que los aviadores españoles y España entera recibía el mensaje que la República cubana dirigía por conducto del teniente Menéndez, como devolución al saludo que los heroicos Barberán y Collar llevaron a Cuba en nombre de la madre España.

También dirigió el comandante Fernández Mulero un saludo al recién llegado, con palabras en las que puso gran emoción el recuerdo de los gloriosos aviadores españoles, autores de una de las hazañas más gloriosas de la aviación.

El teniente Menéndez contestó para expresar, conmovido por las palabras de la salutación y por el entusiasmo recibimiento de que se le hacía objeto, su satisfacción por la amistad con que le honraban los aviadores españoles y que confirmaba el inolvidable recibimiento que se le había hecho en Sevilla.

Huésped de honor

Los concejales del Ayuntamiento de Madrid, que habían acudido a recibir al teniente Menéndez, notifica-

ron a éste que aquél había acordado nombrarle huésped de honor, y con tal motivo le ofrecieron un alojamiento en el Hotel Palace.

Durante los días que el aviador Menéndez permanezca en Madrid, estará a sus órdenes el teniente de navío Sr. Blanco, de Aviación naval. A su llegada al aeródromo de Cuatro Vientos, el aviador cubano pasó revista a una compañía de Aviación, en unión del ministro consejero de Cuba, del director de Aeronáutica y del jefe del Aeródromo.

A Madrid

Terminado el acto el teniente Menéndez se dirigió a Madrid en un coche de la Alcaldía, acompañado de la representación del Ayuntamiento y del representante diplomático de su país, dirigiéndose al Hotel Palace como queda indicado.

Un té en el ministerio de Estado

A las seis y media de la tarde se trasladó el aviador Menéndez al ministerio de Estado, donde le fué ofrecido un té.

El acto fué muy brillante, y al final del mismo el ministro de Estado, Sr. Barcia, impuso al glorioso aviador las insignias de caballero de la cruz de la República.

El Sr. Menéndez Peláez llevaba el uniforme de la Marina de Guerra de Cuba. Llegó al ministerio acompañado por el teniente de navío Sr. Blanco y fué recibido por el ministro, por el subsecretario, Sr. Aguinaga, y por los jefes del ministerio Sres. Aguilar, Presila, Arregui, Sevillano, Pan de Soraluce y otros diplomáticos.

En el despacho del ministerio se encontraban el ministro-consejero de Cuba, Sr. Pichardo; el ministro de la Guerra, general Masquelet; el de Marina, Sr. Giral; los generales Sres. Cabanellas (D. Virgili), Núñez de Prado, Bernal, Rodríguez y Cabrera; el general jefe de la Aviación Naval, Sr. Fontenla; el contraalmirante Cervera, el general de Ingenieros de la Armada Sr. Tamayo, el jefe del Estado Mayor de la Armada, vicealmirante Salas, el ilustre inventor del autogiro Don Juan de la Cierva; el aviador mejicano capitán Suárez y los Sres. Benlliure (D. Mariano), Dr. Marañón, marqués de Valdeiglesias, Cabrera (D. Blas), doctor Casares Gil, Castro (D. Américo), aviadores Sres. Gallarza, Jiménez, Ruiz de Alda y otras muchas figuras de

Las tropas rinden honores al aviador cubano



la Aviación española. Finalmente, entre los invitados, figuraba una brillante representación de la colonia cubana de Madrid.

Imposición de las insignias

El ministro de Estado impuso las insignias de la condecoración concedida al gran aviador cubano por el Gobierno español. El Sr. Barcia expresó a aquél el júbilo que le producía ostentar la representación de España y de su Gobierno en el acto de honrar en el heroico Sr. Menéndez las glorias de la Marina, del Ejército y de la Aviación cubana, ligada a España con lazos de amistad indestructibles. Se mostró admirado por la proeza realizada, que ha permitido traer a España el saludo directo de la hermosa isla de Cuba, al que España corresponde emocionada.

A estas palabras contestó el Sr. Pichardo con otras muy afectuosas y expresivas para España, diciendo que Menéndez era un símbolo, en estos momentos, de la fraternidad familiar que une a cubanos y españoles.

La condecoración entregada al Sr. Menéndez no fue la que corresponde al grado de oficial, pero fue utilizada por no tener el ministro, de momento, otra insignia disponible y será canjeada por la que corresponde al grado de caballero concedida por el Gobierno español.

El heroico aviador Menéndez fue recibido a las doce por el presidente de la República.

A la una de la tarde saludó al Sr. Azaña en su despacho oficial.

Y por la tarde visitó el Canal de Experiencia de El Pardo.

Recepción en el Ayuntamiento

A las seis de la tarde del domingo se celebró en el Ayuntamiento de Madrid una recepción en honor del aviador cubano señor Menéndez, que acudió a la Casa Consistorial acompañado del Encargado de Negocios de Cuba, Sr. Pichardo.

Asistieron al acto el alcalde, Sr. Rico; el director de Aeronáutica, Sr. Núñez de Prado; el jefe de Aviación Naval, contralmirante Maristany; el piloto civil Juan Ignacio Pombo, casi todos los concejales, el alto personal de la casa con el secretario, Sr. Berdejo, y otras muchas personalidades.

A la llegada del Sr. Menéndez, la Banda Municipal interpretó el himno cubano.

Después de servirse un refrigerio se reunieron todos en el patio de cristal, donde el alcalde, Sr. Rico, le saludó en nombre del Ayuntamiento y del pueblo de Madrid. Dedicó un canto a Cuba y a España y terminó abrazando al heroico aviador.

El Sr. Pichardo agradeció las frases del representante del pueblo madrileño, dedicadas a Menéndez y las pruebas de confraternidad que por este motivo se están poniendo de manifiesto.

La Banda Municipal interpretó los himnos de Cuba y España.

Homenaje de los Aero-Clubs españoles

En la noche del domingo y en los salones del Aéreo Club de España se celebró el homenaje que rinden al heroico aviador cubano, los Aero-Clubs de España.

Consistió el acto en un banquete que fue presidido por el ministro de la Guerra, general Masquelet, sentándose también en los puestos de la presidencia, el general Núñez de Prado; el ministro de Cuba Sr. Pichardo, el teniente coronel Riaño, ayudante del presidente de la

República, el jefe de aviación civil, Sr. Lecea, el presidente del Aero Club, Sr. Gastón; el presidente de la Federación Aeronáutica Española, comandante Mulero; el aviador civil, D. Juan Ignacio Pombo, y el capitán señor Jiménez.

Detrás de la presidencia figuraban las banderas de Cuba y España y los retratos de los heroicos aviadores españoles Barberán y Collar.

Se recibieron muchas adhesiones, entre las que figuraba la del ilustre ingeniero español D. Juan de la Cierba Codorniu.

Al final del banquete pronunció un breve discurso de ofrecimiento el presidente del Aero Club, Sr. Gastón, elogió el vuelo realizado por Menéndez y después de un sentido recuerdo a la memoria de Barberán y Collar brindó por Cuba y por España.

Hizo uso de la palabra a continuación el Sr. Fernández Mulero, quien después de elogiar la hazaña del señor Menéndez hizo una conmovedora evocación del vuelo del «Cuatro Vientos», tripulado por Barberán y Collar. Pide apoyo a todas las autoridades y organismos oficiales para llevar a cabo el pensamiento ya iniciado, de elevar un monumento que perpetúe la gloriosa hazaña de aquellos malogrados aviadores españoles.

Habló luego el teniente Menéndez brevemente, agradeciendo la hospitalidad de que es objeto en España y diciendo que viene a traer un mensaje de cariño de Cuba a la madre España.

Habló luego el Sr. Pichardo, que saludó a todos y agradeció las pruebas de cariño que se están dando hacia Cuba con motivo del viaje de Menéndez.

El ministro de la Guerra dedicó también elogios al heroico aviador cubano y recogió las palabras del señor Fernández Mulero referentes al monumento a Barberán y Collar, afirmando que hará cuantos esfuerzos sean necesarios para que sea pronto una realidad.

El ministro de Cuba se levantó nuevamente para adherirse a estas palabras y prometer que su país contribuirá a la realización de esa obra justísima.

Finalmente habló el director general de Aeronáutica, señor Núñez de Prado, y dijo que para la realización de ese monumento había recibido ya la oferta de apoyo del presidente de la República y del alcalde de Madrid. Asegura que el monumento será una realidad y que los héroes Barberán y Collar recibirán el debido homenaje.

Todas las oradores fueron ovacionados.

El Sr. Menéndez visita al jefe del Gobierno

A las ocho de la noche del mismo día llegó a la Presidencia del Consejo de Ministros el aviador cubano señor Menéndez para visitar al Sr. Azaña. Le acompañaba el señor Pichardo.

A la salida manifestó el representante de Cuba que la entrevista había sido cordialísima y que el Sr. Azaña había felicitado al teniente Menéndez por su magnífico vuelo, deseándole una gratísima estancia en España. El señor Pichardo contestó en unas breves frases, agradeciendo las palabras del jefe del Gobierno.

Recepción en la Embajada de Cuba

A las doce de la mañana de ayer se celebró en la Embajada de Cuba, sita en el paseo de la Castellana número 14, una recepción en honor del aviador Menéndez.

La concurrencia fue tan numerosa como distinguida y en ella figuraban el alcalde de Madrid, Sr. Rico, los sub-

secretarios de Estado, Guerra y Marina, el director general de Aeronáutica y numerosos jefes de la Aviación militar y de la Armada.

El ministro consejero de Cuba, Sr. Pichardo, y el personal de la Embajada, recibieron al heroico Menéndez, que fué objeto de las más efusivas felicitaciones por parte de sus compatriotas, reunidos en gran número en los salones de la Embajada. Se hicieron numerosas fotografías y el teniente Menéndez se vió asediado por bellísimas muchachas que solicitaron y obtuvieron de él autógrafos y relatos de su magnífico vuelo, que tanto ha contribuido a hacer más efusivos los lazos de amistad fraternal entre cubanos y españoles.

Fué servido un espléndido «lunch» y durante más de dos horas los invitados permanecieron en los espléndidos salones de la Embajada, donde fueron objeto de toda clase de atenciones, por parte del Sr. Pichardo y de los secretarios de la Embajada de Cuba.

IMPOSICION DE LA CRUZ DEL MERITO NAVAL AL AVIADOR CUBANO

Al día siguiente se celebró en el ministerio de Marina el solemne acto de imponer al glorioso aviador militar cubano D. Antonio Menéndez, la cruz blanca del Mérito Naval.

Asistieron el ministro de Marina y las autoridades de Aeronáutica.

A continuación, en el Museo Naval, le fué entregada al citado aviador una reproducción de tres me-

tros de la carabela «Santa María», construida expresamente para el intrépido aeronauta.

Obsequio de AVIACION Y DEPORTES al teniente Menéndez

Antes de la llegada a España del heroico aviador don Antonio Menéndez Peláez, nuestros dibujantes estaban dedicados a la confección de un original álbum, que una vez terminado, le será entregado al teniente Menéndez, en la Embajada de Cuba, por la insigne autora española Halma Angélico, acompañada de nuestro Consejero D. Alvaro Elices.

Este álbum, además de páginas dedicadas a las naciones americanas y con unas líneas del ministro de Estado contendrá:

Las firmas de todos los aviadores españoles, navales, militares y civiles, llevando páginas especialmente dedicadas a los vuelos efectuados por aviadores españoles a América, páginas dedicadas a D. Juan de la Cierva, a D. Emilio Herrera, a D. César Gómez Lucía, y otras personalidades de nuestra Aeronáutica.

Para realizar esto rápidamente, nuestros redactores de Aviación saldrán en avioneta hacia los distintos aeródromos militares para recoger firmas, encargándose de Cabo Juby y Villa Cisneros, nuestro compañero Rein Lóring. Se recogerán asimismo las firmas de las personalidades del periodismo, novela, teatro y cine.

También irán las firmas de los numerosos campeones de España, en todas las ramas del deporte y las firmas de todos los Presidentes de los Clubs, Sociedades y Agrupaciones de Aviación y Deportes españolas.

BANQUETE HOMENAJE DE LOS AERO-CLUBS ESPAÑOLES AL TENIENTE MENENDEZ

Sentados, de izquierda a derecha: El jefe de Aviación civil, comandante Lecea; el director general de Aeronáutica, general don Miguel Núñez de Prado; el teniente Menéndez; el ministro de la Guerra, general Masquelet; el ministro de Cuba, don Manuel Pichardo; el presidente del Aero-Club de España, señor Gastón, y el presidente de la Federación Aeronáutica española, comandante Mulero. En pie, los aviadores capitanes Jimenez y Pardo y Juan Ignacio Pombo





Esto, es algo de lo que la Prensa madrileña ha publicado, sobre la llegada a Madrid del heroico aviador cubano Teniente Don Antonio Menéndez Peláez, viendo nosotros con sorpresa, cómo la única revista oficial de Aviación, española, en su número de febrero, dedicó tan sólo breves palabras al vuelo CUBA - ESPAÑA.



B . A . E A G L E
British Aircraft Manufacturing, Co. Ltd.

Hanworth Aerodrome, FELTHAM

Middlesex; INGLATERRA

Agencia general para España:

ABRIL, Quintana, 12 — Teléfono 30556 — MADRID



Margarita G. Goyoaga, gentilísima amazona, que con sus diez y seis años ha ganado todos los primeros premios en las pruebas invernales organizadas por la Sociedad Hípica Española. A nuestro ruego, Margarita ha ingresado en la Redacción de AVIACION Y DEPORTES, desde cuyas páginas escribirá para sus pequeños amigos sobre el arte de montar.



UN VIAJE A CANARIAS

Con el fin de ensayar el enlace Madrid-Canarias con los nuevos aviones DOUGLAS, realizó LAPE el día 6 del actual, un interesantísimo viaje a nuestras islas.

Como viajeros figuraban el Excmo. Sr. D. Miguel Núñez de Prado, Director general de Aeronáutica; el Director de LAPE, Comandante de Aviación D. César Gómez Lucía; el Presidente del Consejo de Administración de LAPE, don Vicente Roa; los Consejeros de LAPE, D. Enrique Abellán, D. José María del Powil, D. Ciriaco Rojas, D. Rafael Villoslada y D. Senén Ordiales. El Delegado del Estado, Comandante Don Antonio Gudín; el Ayudante del General Núñez de Prado, Comandante Hidalgo de Cisneros.

LAPE había destinado como tripulación del «Douglas» a su primer equipo: Jefe de pilotos, D. José María Ansaldo; Jefe de «Radios», D. Juan Mónico, y Jefe de mecánicos, D. Mario García.

El viaje se inició en la mañana del 6, desde el Aeropuerto de Barajas, y los 850 kilómetros de la primera etapa Madrid-Casablanca, fueron cubiertos en 3 horas escasas.

En Casablanca, la Directiva del Aero-Club de Marruecos, obsequió a los viajeros con un refresco en honor del General, mientras el «Douglas» se aprovisionaba para la segunda etapa, Casablanca-Canarias.

Los viajeros almorzaron a bordo del «Douglas» en pleno vuelo, y encontraron la comida muy bien servida y la cantina excelente.

Se emprendió el vuelo nuevamente, y al volar sobre el territorio de Ifni, en el Sahara español, se tuvieron varias consultas con tierra por medio de la Radio. Se

preguntaron algunas cuestiones sobre el material DOUGLAS, a la casa FOKKER, en AMSTERDAN, preguntas que fueron contestadas en breves minutos, mientras el avión abandonaba las costas de Africa, sobre Cabo Juby, y volaba hacia las Islas.

Los 1.100 kilómetros de la segunda etapa, Casablanca-Canarias, fueron cubiertos en 3 horas 45 minutos. Y poco después de posarse el avión en el Aerodromo de Gando, el Cabildo de la capital de Gran Canaria obsequiaba a los viajeros en el Hotel Santa Brígida, uno de los lugares más bellos de la isla.

Por deseo del General, se emprendió el vuelo de regreso a media noche, pues el «Douglas» despegó a las 3 de la madrugada, de la isla. De este modo se probaba la eficacia de la línea Madrid - Canarias en todos sus aspectos.

Sobre este vuelo, la Prensa de Casablanca ha hecho comentarios muy favorables, pues en la etapa Madrid - Casablanca, el «Douglas» voló sobre un mar de nubes, a algunos kilómetros de altura, haciéndose por «Gonio» una admirable recalada sobre el mismo centro del Aerodromo marroquí.

Al amanecer del día 7, el «Douglas» alcanzó nuevamente Casablanca. Enterado el General de que el Cónsul de Portugal en Casablanca tenía gravemente enferma a su madre, en Lisboa, invitó generosamente al Cónsul portugués, a realizar el viaje a Madrid y de allí a Lisboa con los demás viajeros, lo cual agradeció éste profundamente, y durante el vuelo de regreso, hizo grandes elogios de las líneas aéreas españolas.



EL EXCMO. SR. D. MIGUEL NÚÑEZ DE PRADO
General de División y Director general de Aeronáutica.

Foto Díaz.-CASARIEGO.

glas» alcanzó nuevamente Casablanca. Enterado el General de que el Cónsul de Portugal en Casablanca tenía gravemente enferma a su madre, en Lisboa, invitó generosamente al Cónsul portugués, a realizar el viaje a Madrid y de allí a Lisboa con los demás viajeros, lo cual agradeció éste profundamente, y durante el vuelo de regreso, hizo grandes elogios de las líneas aéreas españolas.

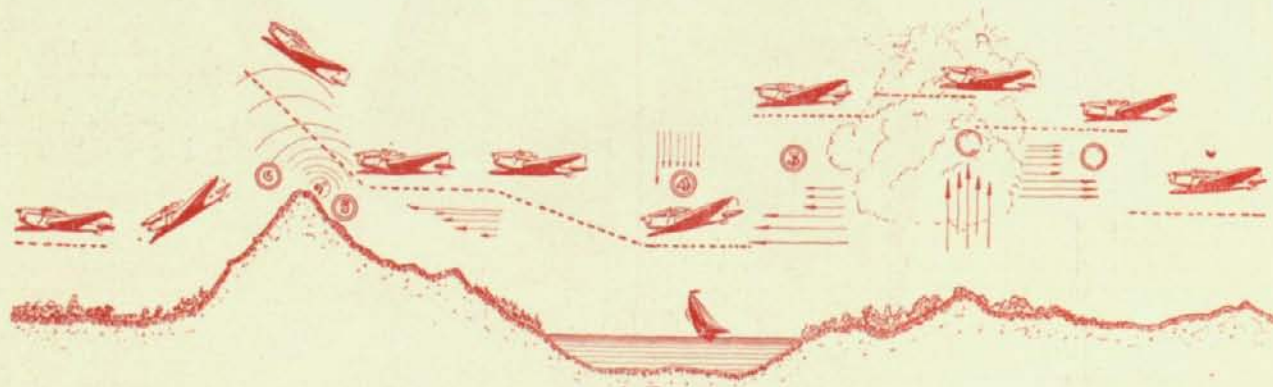
Importante

De interés extraordinario será, sin duda alguna, para todos los aviadores, ingenieros aeronáuticos, estudiantes y alumnos de las Escuelas de Aviación, la publicación que desde su primer número quincenal comienza nuestra revista.

Esta publicación es un DICCIONARIO DE AERONAUTICA escrito en Español, Inglés, Francés, Italiano y Alemán, con cada palabra acompañada de un dibujo explicativo, como la siguiente, que pu-

blicamos como ejemplo y que pertenece al tomo primero:

Meneo: Sacudida brusca que experimentan los aparatos en vuelo, debido a ráfagas de viento, o a corrientes de aire de distinta dirección, temperatura o intensidad, que producen cambios en la sustentación y dirección de la aeronave. **Meneo, bump, choc, raffiche, bock.**



1. Ráfaga de frente, o ascendente.
1. Rising gust or head gust.
1. Rafale ascendante.
1. Raffica ascendente.
1. Steigbo.
2. Corriente ascendente de calor.
2. Rising current of heat.
2. Courant ascendant de chaleur.
2. Corriente ascendente de calore.
2. Vertikalbo.
3. Ráfaga de espaldas, o descendente.
3. Down gust or back gust.
3. Raffale descendante.
3. Raffica discendente.
3. Luft boch

4. Bache o pozo de aire.
4. Air pocket.
4. Trou d'air.
4. Bucco nell aria.
4. Falbo.
5. Viento arrachado.
5. Gusty wind.
5. Air fortement agité.
5. Aria a raffiche.
5. Boige luft.
6. Zona de remolinos.
6. Zone of eddies.
6. Zone de remous.
6. Zone dei vortice.
6. Wirbel zone.

Es casi increíble la desorientación que existe en España e Hispano América sobre el vocabulario de Aeronáutica, aun en los medios oficiales. Al ilustre Director de la Escuela Superior Aerotécnica debemos que la situación se haya mejorado algo, gracias a la publicación de sus Conferencias Teóricas, porque el Diccionario de la Lengua no ha hecho otra cosa que empeorar más la situación, como por

ejemplo, al establecer en su última edición la palabra "Aterrar" por aterrizar; es cierto que hay aterrizajes que aterran; pero ¿por qué no eligió el Diccionario de la Lengua una palabra de más gusto que "Aterrar", si es que "Aterrizar", hoy generalmente empleada, no era de su agrado, por ser un galicismo?

Vuelo sin motor

Imposible hablar del Vuelo sin Motor, sin que inmediatamente aparezca la figura de José Luis Albarrán, el iniciador en España de este «arte y deporte de volar» como él lo llamaba, el hombre de férrea voluntad, que se propuso, y lo consiguió, despertar el interés por el Vuelo sin Motor, incluso en las Autoridades aeronáuticas. Debiéndose a él y a la comprensión del entonces Director de Aeronáutica Sr. Buyla—para quien siempre el V. s. M. tendrá un grato recuerdo—, que se le diera ayuda oficial, con la creación del Centro de Vuelos sin Motor. Desde entonces y a pesar de la labor de dicho Centro, no es gran cosa lo que se ha conseguido en esta materia. La incompreensión de los unos y la indiferencia de los más, hace que en España no se hayan obtenido los resultados tan admirables alcanzados en otras naciones, resultados que hacen prever a donde puede llegarse en tan interesante rama de la Aviación.

Como ejemplo de lo conseguido en Alemania tenemos: Rodolfo Oeltzschner con velero D. Leuna, ha hecho un recorrido de 504,2 km. en línea recta, desde la Wasserkuppe a Brun (Checoslovaquia). Rurt Schmidt sobre velero D-Loerzer del tipo Grunau Baby, ha permanecido en el aire durante 36 h. 35 m. volviendo al punto de partida, y por último H. Dittmar sobre velero «Condor», alcanzó una altura de 4.325 metros.

Realmente, en comparación con esto, los resultados obtenidos en España son muy pobres, pero confiamos en que, sin tardar mucho y merced a la labor que piensa desarrollar el Centro de Vuelos sin Motor, pronto habrá de alcanzar nuestra nación, el nivel que le corresponde entre las otras.

He aquí lo más importante hecho en el año que termina: AERO-POPULAR, fué la primera agrupación que en España se dedicó al Vuelo sin Motor, iniciando su labor el 3 de marzo de 1931, habiendo trabajado desde entonces con un entusiasmo digno de tal causa. En el año pasado realizó esta Sociedad 1.568 vuelos. El tiempo total realizado fué de 13 h. 11 minutos 49 segundos. Se hicieron 5 pilotos de clase «A» y 4 de clase «B». Posee dos aparatos elementales «Zogling» y otros dos de tipo C. Y. P. A., uno de los cuales ha sido «fuselado» por los mismos alumnos, que lo han convertido así en mixto, y por último, se está construyendo en los talleres de la misma un aparato velero del tipo «Grunau Baby», con el que aspiran a conseguir el record de España de permanencia en el aire.

La Agrupación de Vuelos sin Motor de la Escuela Central de Ingenieros Industriales, segunda que se dedicó al vuelo sin Motor, realizó el pasado curso 572 lanzamientos, con un tiempo total de 3 h. 46 m. 17 s. Se consiguieron 5 títulos de clase «A» 3 de clase «B» y uno de clase «C», este último, el Sr. Puig Presidente de la Agrupación, que es el número 13 de los españoles. Poseen un aparato «Zogling» uno C. Y. P. A., un mixto del tipo «Pruffling» y un velero—Ingeniero Industrial—,

construido por ellos mismos, con el que en las estribaciones de la Sierra—Mujer Muerta—consiguieron volar 1 h. 16 m. 34 s.

La Agrupación de Vuelos sin Motor Dé-dalo, organizó en el mes de marzo una competición entre los Clubs de Madrid, en los cerros de la Marañosa, en la que figuraban interesantes pruebas de duración, precisión en el aterrizaje, y otras. Los primeros premios fueron ran conseguidos por los alumnos de este Grupo.

Como manifestaciones importantes del Vuelo sin Motor, en España, durante el año, tenemos lo siguiente:

En abril, tuvo lugar la primera semana Nacional de Vuelo sin Motor en Huesca, organizada por el Huesca Aero Club, con la colaboración del Centro de Vuelos sin Motor, en la cual se consiguieron 8 títulos «B» y 13 «C», primeros que se conseguían en España.

En mayo, se hizo la Exposición de Trabajos de Vuelo a Vela, en el Círculo de Bellas Artes, organizada por el Centro de Vuelo sin Motor, la cual resultó muy interesante y en la que se pudieron apreciar notables trabajos de las Agrupaciones concurrentes a este certamen, que termina con la entrega de los títulos «C» a los que lo habían obtenido en Huesca.

Hubo premios de fotografía y de maquetas. Los primeros correspondieron por este orden a las siguientes Agrupaciones: Ingenieros Industriales, Huesca Aero Club, Ingenieros Aeronáuticos y Aero Popular y los segundos a Escuela de trabajo «Eolo» y Escuela de Trabajo de Tarragona.

El día 1 de diciembre, se bate el record nacional de permanencia en el aire, el piloto «C» del Huesca Aero Club, Valentín Izquierdo, consiguió permanecer en el aire durante 5 h. 13 m. 6 s. utilizando el aparato «Falks». El record anterior lo tenía el

Prof. del Centro de Vuelos sin Motor D. José Ordovás en 2 h. 7 m. con aparato «Proffessor».

Al finalizar el año, existen en España los siguientes pilotos de Vuelo sin Motor: 170 de clase «A»; 50 de clase «B» y 14 de «C».

Existen 35 Agrupaciones dedicadas a este incomparable deporte, de cuyas actividades daremos cuenta en números sucesivos.

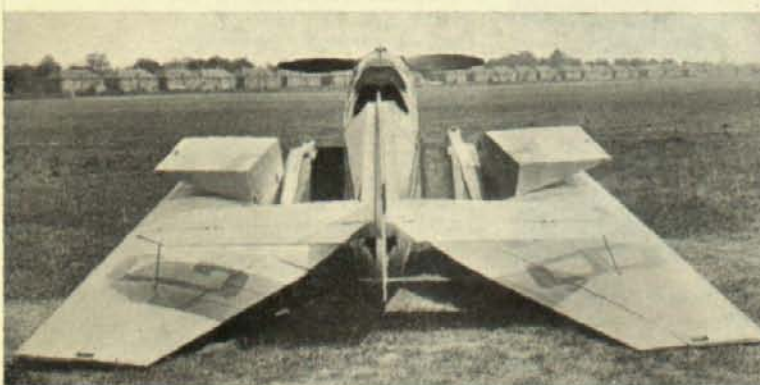
AZUL.



El velero «Proffessor» en un magnífico vuelo.



Admirable vuelo de un alumno de Aero Popular en los cerros de la Marañosa (Foto). J. Fernández L.



Aviación popular

AVION LIGERO B. A. «SWALLOW»

Como prometí en mi artículo anterior, comienzo hoy haciendo un resumen de los verdaderos «aviones de turismo» de poco coste de mantenimiento y que considero de interés para todos los aficionados a la aviación.

ALBATROS — B. A. SWALLOW — PRAGA — BABY

Había decidido comenzar con la descripción del interesante monoplano nacional «Albatros», de los Ingenieros españoles, Servet-Guinea, pero debido a no estar aún totalmente terminada su construcción, y no poder probarlo, dedico este artículo al avión ligero que goza de mayor popularidad en Inglaterra, del que poseo en España un ejemplar nuestro compañero de Bilbao, Fernando Lezcana Leguizamón.

El «B. A. Swallow», es uno de los aviones ligeros más seguro y de entretenimiento más económico. Todos los que hayan volado a la antigua Klemm, con motor de 40 C. V. recordarán su vuelo peculiar y lo agradable y fácil de su pilotaje.

El «Swallow», consume de gasolina y aceite, por kilómetro, doce centimos, y siendo de construcción total en madera, su reparación es a la vez sencilla y económica.

El «B. A. Swallow» es un acierto, pues conservando todas las características antiguas en lo referente a seguridad de vuelo, planeo, etc., mejora las principales —velocidad, radio de acción— y llega a superar con notable diferencia, características y performances de aparatos de precio más elevado. Como resultaría muy largo, detallar una por una sus características, haciendo a la vez un estudio comparativo respecto a los demás modelos, me limito a tomar nota de ellas, para que el lector interesado pueda entretenerse.

CARACTERISTICAS Y PERFORMANCES DEL «B. A. SWALLOW»

Monoplano de ala baja en voladizo, dos plazas en tandem, doble mando, construcción total en madera seleccionada de la mejor calidad. Alas plegables. Tren de aterrizaje de ruedas independientes de ancho de vía 1,90. Neumáticos Dunlop a baja presión. Frenos Bendix. Hélice Wood de madera. Motor «Pobjoy Cataract» 80-90 C. V. o «Salmson» 70-75 C. V. Consumo, 18 litros hora de vuelo. Duración del vuelo 5 horas, 5 minutos.

PERFORMANCES

Con motor:

	Pobjoy	Salmson
Velocidad máxima	180 kts.	163 kts.
Velocidad media	157 »	144 »
Velocidad mínima	44 »	44 »
Barrera de despegue	40 metros	40 metros
Techo	5.150 mts.	4.850 mts.
Radio de acción	670 kts.	670 kts.
Consumo de gasolina	18 litros	por hora
Precio	725 £	715 £

CARACTERÍSTICAS

Envergadura	13 metros
Idem con alas plegadas	4,60 »
Longitud	8,20 »
Altura	2,14 »
Peso en vacío	422 kilos
Peso total	682 »

Por experiencia sé lo que se puede planear con un «B. A. Swallow» y la seguridad de su vuelo; sirva de ejemplo lo que me sucedió con una antigua Klemm, en Valencia hace tres años. Despegué del aerodromo de Manises, hacia Valencia, con el objeto de hacer una publicidad sobre esa ciudad. Llevaba algunos minutos de vuelo, cuando el motor empezó a fallar y cuando me encontraba aproximadamente a unos ciento cincuenta metros de altura, de los nueve cilindros de que consta el motor 40 c. v. Salmson solo quemaban tres y el cuenta revoluciones descendió hasta marcar doscientas vueltas. En esta situación me encontraba volando sobre Paterna y vista la imposibilidad del aterrizaje en ese lugar, debido al exceso de aglomeración de viviendas (pues allí no se puede encontrar ni siquiera un campito de ochenta metros (y si se encuentra está rodeado de árboles), decidí tratar de llegar al aerodromo, ya que no me parecía muy apropiado para dar con mis huesos, el cauce desecado del río.

Sinceramente digo que en ningún momento y aún cuando lo intentaba, creí llegar al aerodromo, pues mi planeo lejos de ser un planeo estirado y rozando el límite de la mínima, era por el contrario un planeo sano (no he dicho que el aparato iba sobrecargado y que en estas condiciones, podía ser muy perjudicial para mí acercarme a la mínima velocidad). El aparato transportaba, sesenta kilos de papeles de publicidad, ochenta litros de gasolina, un conocido periodista y yo; desde luego si llegué al campo fué la Klemm la que me hizo llegar, y la suerte de que el motor respondiera en el último momento me permitió aterrizar como es debido.

Con otro aparato menos velero y en las mismas condiciones, esa semiparada de motor no me hubiera permitido tan largo planeo, y habría roto el aparato contra alguna casa del pueblo de Manises, o en último caso en el cauce del río. Con razón los ingleses llaman al «B. A. Swallow» «The safest aeroplane in the world» o sea, el aeroplano más seguro en el mundo.

Hoy este aparato, es más rápido que sus similares en coste, más rápido que algunos de mayor potencia de motor y por eso es por lo que le he elegido antes que otro modelo, y esto le sitúa como el primero de los aparatos ligeros de turismo en los que hemos de buscar: Seguridad. Facilidad de pilotaje, velocidad y sobre todo, economía.

Alfonso ABRIL.



EL «S. B. SWALLOW» EN VUELO

A NUESTROS LECTORES

Con agradecimiento para todos, hemos visto agotarse en Madrid la edición de nuestro primer número, destinada a España e Hispanoamérica. Atendiendo a numerosos requerimientos, hemos hecho una nueva edición de nuestro primer número, que enviaremos a nuestros suscriptores. Al mismo tiempo, canjearemos todos los ejemplares de la primera edición, por muy deteriorados que se encuentren, por otro de la segunda edición.

AVIACION MILITAR Y NAVAL

(Continuación)

Prestó el DEDALO grandes e importantes servicios y durante las acciones preparatorias para el desembarco de Alhucemas desarrolló una labor intensa. Recientemente ha sido dado de baja en la lista de los buques de la Armada en atención a su vejez y a sus antiguas características privando con ello a la Aviación Naval de un poderoso y eficaz auxiliar.

En el año 1930, se empezó la construcción de una Base Aeronaval en la orilla de Mar Menor, término de San Javier (Murcia), que bien pronto estuvo en condiciones de ser utilizada, aunque no por todos los efectivos asignados a ella en el proyecto, pues las dificultades en los créditos, dieron por resultado, el completar solamente lo necesario para el material disponible en aquel momento; está en la actualidad en período de completa terminación y es hoy día una de las primeras Bases de Europa.

Esta Base que cuenta con un gran aeródromo y puerto, tiene unas dimensiones de 1.700 metros por 1.400 y sus edificaciones espléndidas y modernas proyectadas con arreglo a las necesidades de una organización de esta clase, dan cabida a los múltiples servicios, en condiciones de perfecta utilización.

Los hangares de 80 por 30 m. en número de cuatro están colocados de manera que permiten la salida de aparatos bien por el lado del puerto o del aeródromo y el gran número de pistas o explanadas existentes en sus alrededores permiten un movimiento completo a la totalidad del material volante que constituye la dotación de la Base.

El puerto, de grandes dimensiones, es capaz de tener a flote dentro de él a todos los hidros;

y cuenta para su entretenimiento y necesidades, con un tren de dragado y gran número de embarcaciones menores necesarias para las faenas de los hidros en sus cotidianos ejercicios. Los aparatos se ponen a flote por medio de grandes rampas, capaces de arriar dos de ellos cada vez, lo cual permite una gran rapidez de utilización en momento dado.

Todas las instalaciones de esta Base son perfectas. Cuenta con una Sección Fotográfica

Aeronaval provista de los últimos adelantos y servida por personal documentado, Sección Radiotelegráfica con instalaciones para poner a punto el material; un pequeño taller de reparaciones, anejo a ella, permite tener en estado de máxima eficacia el material de radio disponible.

Cuenta asimismo la Base con almacenes de material, combustibles, aceites, paracaídas, etc., y, en general, todos los servicios auxiliares de



Los pilotos de la Aviación Naval Española, que hicieron un curso de pilotaje de autogiros en Hanworth (Inglaterra)

Escuadrilla de Hispanos E-30
de la Aviación naval española

ella como carpintería, herrería, albañilería, depuradora de aguas, etc., están montados de acuerdo con su importancia, permitiendo un mantenimiento, sanidad y limpieza en sus instalaciones que contribuye al inmejorable funcionamiento de dicha Base.

Existe en ella un taller de reparaciones, aún no completo en su totalidad, pero que hoy responde a las pequeñas reparaciones o cambios que hay que efectuar en material.

La enfermería de bella traza y construida con arreglo a las organizaciones modernas de esta clase, comprende todos los elementos necesarios para desempeñar su misión; y su quirófano, sala de rayos X, farmacia, etc., son dignos de admiración. Toda la parte alta de este edificio está destinada a salas de enfermos con grandes ventanales y terrazas solariums.

Los deportes tienen en esta Base especial atención y cuenta para ello con un espléndido estadio en donde recientemente se han desarrollado el V Campeonato de Deportes de la Marina. Todo el personal de la Base dedica especial atención a su educación física y de ello resulta el mínimo de enfermedades en este apartado lugar.

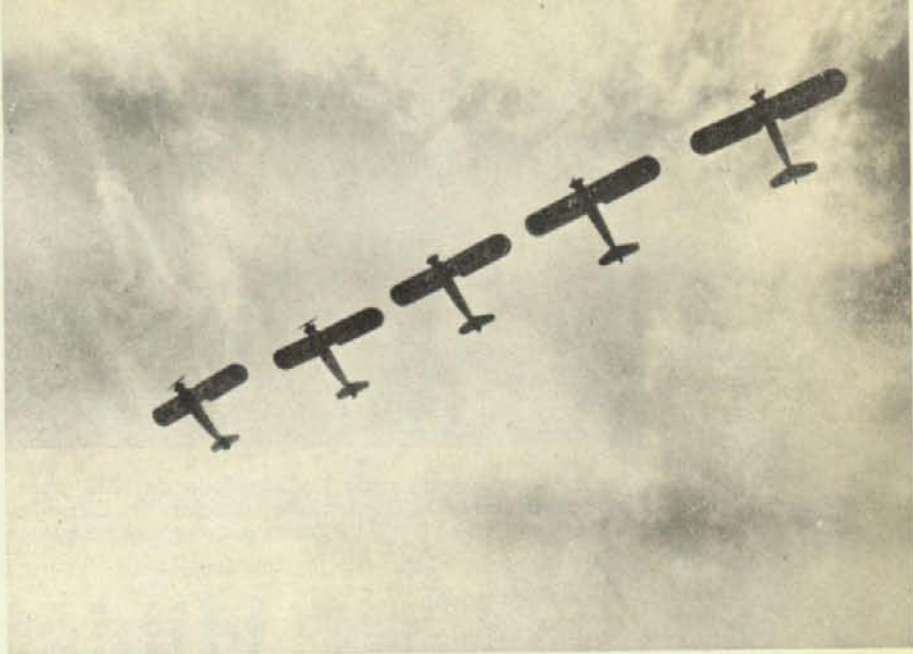
Las instalaciones restantes de la Base, propiamente dichas, para alojamiento del personal, han seguido las mismas normas en su concepción y por ello se han logrado unas inmejorables condiciones de habitabilidad en todos los órdenes.

El material volante de que dispone la Marina está construido por el siguiente:

Hidroavión escuela MACCHI - 18 con motor ASSO 250 CV, construido en los Talleres de Aviación Naval de Barcelona.

Hidroavión de reconocimiento SAVOIA - 62 con motor HISPANO-SUIZA 600 CV, construido en los mismos y utilizados para transformación de pilotos en la Escuela y con los cua-

Torpedero «Vickers», de la Aviación naval española, en la base de SAN JAVIER



les se han dotado las tres escuadrillas de esta clase destinadas en la Base Aeronaval de San Javier.

Avión de combate y acompañamiento MARTIN-SYDE con motor HISPANO-SUIZA 300 CV, construido asimismo en los Talleres de Barcelona y que forman parte de la escuadrilla destinada en dicha Base.

Hidroavión DORNIER WALL con 2 motores HISPANO-SUIZA de 600 CV, construido en Cádiz en la factoría de Construcciones Aeronáuticas S. A., y que constituyen la escuadrilla de reconocimiento y bombardeo de San Javier.

En esta Base y para el adiestramiento del personal, hay una escuadrilla HISPANO E-30 con Motor Wrigth-Hispano 250 CV, construido enteramente en España en los Talleres de Guadalajara. (Concluirá)





Equipo seleccionado para la Olimpiada de 1936, para la prueba denominada «Concurso completo de Equitación».—De izquierda a derecha: G. Campillo, Jefe del equipo; Tenientes De Luis, Gavilán y Torres y Capitanes Nogueras y Héctor Vázquez

Hipismo

La proximidad de los Juegos Olímpicos de Berlín ha despertado una actividad desconocida hasta ahora, en todos los países donde el deporte es algo. Los Comités Olímpicos de las 32 naciones que tienen anunciada su participación, ponen el mayor entusiasmo en la selección y preparación de los equipos que han de representarlas en el asombroso stadium de la Ciudad Olímpica.

No creemos que todos los países participantes lleven a Berlín representación hípica. En agosto de 1928 solamente presentaron caballos en Amsterdam: España, Polonia, Suecia, Francia, Portugal, Italia, Alemania, Suiza, Estados Unidos, Holanda, Noruega, Argentina, Hungría, Bélgica, Checoslovaquia y Japón; quedando clasificados por este orden en la «Prueba de obstáculos por equipos», salvo las dos últimas que no lograron terminarla.

Difícil es vaticinar los resultados de las duras jornadas hípicas que se han de celebrar en Alemania en la primera quincena del próximo mes de agosto.

En la prueba del «Doma de Alta Escuela», la representación de **Saumur**, (Francia), no se dejará fácilmente vencer; su fama legendaria y su sólido prestigio en esta modalidad del deporte hípico, hará que la actuación de los profesores del «Cuadro negro» de la Escuela de Equitación de Saumur sea difícilmente superada. Creemos que su mayor enemigo puede ser Alemania. España probablemente no participa-

rá en esta prueba, ni el Comité Olímpico, ni el Ministerio de la Guerra han designado equipo. No obstante la Sociedad Hípica Española, en su Concurso Internacional de primavera, tenemos noticias de su propósito de incluir en su programa, una prueba de «Doma de Alta Escuela»; muy de alabar es el buen deseo de esta Sociedad, pero si lo hace con miras a que de allí salga un equipo que nos represente en Berlín, nos parece un poco tarde para empezar la preparación y acoplamiento de jinetes y caballos. Para esta prueba, únicamente hemos visto actuar en público al teniente Kirpatrick con su caballo «Jabea», al cual por momentos se le ve confirmarse, más y más en ella.

En la prueba de obstáculos por equipos, España es «Campeón Olímpico», título ganado para nuestra patria en Amsterdam, por los jinetes Marqués de los Trujillos, Navarro Morenes, y García Fernández montando respectivamente los caballos «Zalamero», «Zapatazo» y «Revis-tada», siendo el único equipo que consiguió hacer los recorridos con solo cuatro faltas, venciendo de tan brillante manera a los equipos de 15 naciones.

Dentro de pocos días será pre-seleccionado el equipo que nos ha de representar en la próxima Olimpiada. De los tres campeones; Navarro, apartado temporalmente por un gravísimo accidente del cual afortunadamente se encuentra restablecido, y Trujillos, retirado del Ejército, solamente a García Fernández hemos visto en

estos últimos años por las pistas montando siempre con esa maestría y seguridad que corresponde a quien consiguió para España, tan preciado título. Su yegua «Revistada», aunque «gana premios», ha perdido la elasticidad que tenía cuando la afición hípica mundial, la consideraba como uno de los primeros caballos.

Jinetes hay muchos y muy buenos donde elegir; España tiene, y es reconocido por todos, un plantel de concursistas de primera clase, muy superior a sus necesidades internacionales. Caballos de categoría internacional no tiene hoy muchos pero no los ha tenido nunca; con poco

más de media docena de caballos de bandera, nuestros jinetes han hecho pesar siempre el valor de España en los Concursos Hípicos extranjeros en que tomaron parte. Si la selección se hace con el acierto que es de esperar, hay que dar por descontado la actuación brillante de nuestros jinetes en Berlín. Hay tiempo suficiente para la preparación minuciosa y si jinetes y caballos asisten a varios Concursos Internacionales antes de ir a Berlín, como se hizo en 1928,

podemos ser en 1936 enemigos de mucho cuidado. Nuestros jinetes en esta modalidad hípica tienen una unidad de doctrina, en concepción, preparación y ejecución que permite un intercambio y un acoplamiento rápido de caballos y jinetes; labor meritisima que se debe a la Escuela de Equitación Militar.

Francia no tiene designado el equipo que en la prueba de obstáculos ha de representarla; parece que piensan hacerlo después del Concurso Hípico de París; si en Doma, Francia es sobre el papel la primera, no la vemos mucha **chance** en esta prueba; más de temer son Alemania e Italia. En Portugal está el teniente Bel-

trao que figuró brillantemente en todos los Concursos Internacionales en que tomó parte el año pasado, en una prueba individual sería jinete de mucho cuidado, pero en prueba por equipos no esperamos que mejoren mucho su quinto lugar en que quedó Portugal en 1928.

La prueba Campeonato del Caballo de Armas es, para el aficionado al caballo la más interesante y la que puede tener mayores sorpresas, luchan la clase del caballo, la preparación detallada y la «cabeza» del jinete para sacar todo lo que puede dar aquél pero sin querer ganar indebidamente ni un centímetro de terreno ni un

segundo de tiempo, porque irían al fracaso más ruidoso.

La preparación tiene una importancia capital; si en ninguna prueba se debe pensar en improvisaciones en ésta menos y así lo ha comprendido el Comité Olímpico y el Ministerio de la Guerra al llevar ya caballos y jinetes más de dos meses de preparación.

La dirección la lleva el comandante G. Campillo expresamente nombrado por el Ministerio para ello por su competencia, por su espíritu deportista y por su ex-

periencia es de esperar un éxito en esta delicada preparación.

De los diez caballos seleccionados para esta prueba, todos magníficos, no podemos dejar de señalar dos, que son orgullo de nuestra cría nacional «Merabé» y «Petrarca», el primero hijo de «Premontré» criado en la yeguada de Yuenga por el Conde de la Cimera y que al terminar su brillante vida de Hipódromo fué adquirido por el Estado. «Petrarca» es hijo de «Choix de Roi» criado en la yeguada Militar de Marquina; por las venas de estos dos ejemplares, además de la sangre de sus antepasados parece corre esa otra, que sólo la dá el sol de España.—P. C.



Equipón Campeón Olímpico 1928.
De izquierda a derecha: Capitán G. Fernández con «Revistada»; Capitán Trujillo con «Zalamero», y Capitán Navarro con «Zapatazo».



VUELOS DE BAUTISMO

AVIACION Y DEPORTES, celebrará todos los domingos y días festivos, vuelos de bautismo en el Aeropuerto de Madrid (BARAJAS), entre sus suscriptores desde las 10 de la mañana hasta las 6 de la tarde. Los autobuses contratados por AVIACION Y DEPORTES, son los de las empresas Galiano y Brea, los cuales transportarán a nuestros suscriptores desde la plaza de Manuel Becerra al Aeropuerto, al precio de 1,50, ida y vuelta comprendido.



AERO ESCUELA

AVIACION DEPORTES

DIRECTOR

FERNANDO REIN LORING
Piloto aviador de LAPE

PROFESORES

ALFONSO ABRIL, Piloto aviador.
FRANCISCO BLAZQUEZ, Piloto aviador.
DANIEL GIL DELGADO, Piloto aviador.
JOAQUIN CORONADO, Piloto aviador.
CARLOS HEREDIA, Piloto aviador.
ENRIQUE MUNAIZ, Piloto aviador.

JEFE DE MECANICOS

Luis Obregón de Pedro
Avioneta D. H. Moth, de «Aviación y Deportes» que pilotada por el Redactor Jefe de la sección «Por esos clubs», obtuvo el segundo premio y Copa de la Diputación de Barcelona en el primer Rally Aéreo de Cataluña. Enero 1936.

MATERIAL

Avión ligero nacional «ALBATROS», de los Ingenieros Sres. Servet y Guinea.

Avión ligero B. A. «SWALLOW».

Avión de turismo B. A. EAGLE.

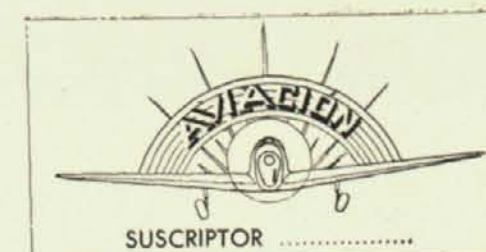
Planeador a motor A. B. C. DRONE.

Avión ligero D. H. MOTH.

Avión ligero AVRO AVIAN.

PARA EL PROXIMO JUNIO LA ESCUELA
DISPONDRA DE UN AUTOGIRO C. 30 Y
UN APARATO DE ALTA ACROBACIA

Estos aparatos no podrán ser alquilados ni se podrá volar en ellos los bonos de horas de vuelo de la Dirección General de Aeronáutica.



CURSOS GRATUITOS DE PILOTAJE

AVIACION Y DEPORTES celebrará cada seis meses, a partir del 1º de mayo próximo, un sorteo, ante notario, para elegir entre sus suscriptores, dos alumnos que obtendrán gratuitamente el título de piloto de nuestra Aero-Escuela. Será necesario ser mayor de 16 años y menor de 25, tener el consentimiento paterno y ser declarado apto por la Dirección General de Aeronáutica.





Nos alojamos en casa del Kaid...

Una montería en Marruecos

Al escribir sobre caza, parece que viste más, empezar por el escalofriante relato de una cacería de tigres, por ejemplo, que por el de la caza de la perdiz. Pero es el caso, que no he encontrado en mi vida, más tigres que los de los Parques Zoológicos y los de los circos, y sus dueños o guardas, con una unanimidad extraña, se han opuesto siempre a que los cazara.

Dejaremos, pues, el de los tigres, y empezaré estos artículos con el relato de una cacería de jabalíes en Marruecos, por creer que encontrarán en él alguna novedad, aun los aficionados a montar en España.

Para aprovechar bien el día y como de costumbre, pernoctamos la víspera, en las inmediaciones del lugar de la cacería. Esta vez tenemos más suerte, pues nos toca hacerlo en casa del Kaid de la Kabila, buen amigo nuestro; otras veces es una acogedora jaima, en la que dormimos mezclados con alguna cabra, gallinas y algún burro de los auténticos.

Antes del amanecer, alrededor de una buena hoguera y mientras tomamos el caliente café, da sus instrucciones el director de la cacería, interrumpido constantemente por comentarios y chistes relativos al acto que se avecina y a veces por las reclamaciones del sibarita, a quien durante la noche, se le vino abajo el improvisado camastro, al tirón que de unas cuerdas amarradas al mismo, dieron sus compañeros de cacería.

Quien más quien menos, cuenta con las docenas de jabalíes que se le pondrán a tiro, se los imagina rodando gracias a sus certeros disparos y cuenta de antemano con las felicitaciones de los demás cazadores. Este es uno de los momentos más simpáticos de la cacería.

Abandonamos el poblado, antes de que el sol asome, y nos dirigimos hacia el monte, ocupando poco después nuestros puestos. Aquí empieza a sorprenderse el aficionado que acude a estas monterías marroquíes, por primera vez.

Colocado en su puesto se ve inmediatamente rodeado por diez, veinte o más moros, que acuden a presenciar el espectáculo; pretender que estos guarden silencio es algo que se sale de lo posible, comentan, chillan, cambian a grandes voces sus impresiones con los mirones de otros puestos y forman entre todos una formidable algarrabía. El cazador, que recuerda lo corriente en estas cacerías; no hablar, no fumar, que el viento venga de la res al cazador, etc., piensa: ¡Así no hay modo de que me entre ningún jabalí!



Se dispara desde todos sitios...

Sin embargo, nada de esto en el caso que nos ocupa es necesario. El moro nos ha dejado la afición al bullicio, tracas, cohetes y demás ruidos de esta especie, y al anuncio de que se organiza una montería, todos los hombres y chiquillos de los poblados inmediatos, hacen su presentación, colocándose al lado de los puestos sumándose voluntariamente a los ojeadores contratados.

El barranco que vamos a ojear está pues materialmente rodeado de moros que vociferan, como demonios, siendo esta la razón por la cual los jabalíes entran en los puestos, aun cuando no haya silencio. Como se grita por todas partes y se dispara desde todos sitios, el jabalí sigue sus caminos habituales, sin titubear y rápidamente, mientras que en España, la res, entra despacio, y se oye como avanzando cautelosamente, se aproxima y luego procura alejarse de los ojeadores, percibiéndose claramente sus gruñidos y el chocar de sus colmillos.

Al cazador que tiene la suerte de que le entre de este modo un animal, se le llenan los ojos de jabalí, escaje el sitio y dispara a su placer.

En las monterías marroquíes, por el contrario, rara vez he podido tirar así, como el ruido en las cumbres donde hemos situado esta vez los puestos comienza



Abandonamos el poblado al amanecer...

al mismo tiempo con el que hacen los ojeadores—éstos llevan fusiles, petardos y bidones vacíos que golpean con estacas—el jabalí desconcertado, tarda en levantarse y cuando lo hace, mete a fondo los gases, porque apenas aparece entre las matas y chumberas, es saludado con una lluvia de balas.

Esperar a que llegue a los puestos. ¿Para qué? Al moro no hay quien lo contenga.

Desde lo alto de las crestas, allá abajo, en el fondo del barranco, a más de mil metros de distancia, se advina al jabalí. A esta distancia no hay quien precise un tiro, pero se ve como las balas hacen saltar la tierra alrededor del animal.

Los ojeadores corren peligro. ¡No importa! Quedan muchos. Se sigue por los impactos, el camino del jabalí. Aunque a veces está oculto para algunos tiradores por lo espeso del monte, para otros no lo está, y en



Nuestro compañero ROBINSON contempla alegremente la cabeza de uno de los jabalíes tumbado por sus certeros disparos.

su carrera loca, va siempre acompañado por la tierra que a su alrededor levantan las balas. ¡Tocad! ¡Rodó el jabalí! ¡no! es que ha resbalado al pasar por una loja mientras se aproxima a los puestos. ¡Al fin! Alcanzado por algunas balas, cae el animal, y a este le siguen varios más.

Declina el día, se termina la cacería, la contemplación del botín... los comentarios... ¡lo que encierra esta palabra para todo cazador!

Para el que cace en estas condiciones, no creo que haya emoción mayor, que ver al jabalí dirigiéndose

hacia él; porque el bicho no viene solo—que ya sería bastante—es que viene acompañado de las balas que desde las cumbres opuestas del barranco, continúan disparándole. Hace falta tener un ánimo muy sereno, para con este acompañamiento tumbar al jabalí.

Pero si garantizo, que el cazar en estas condiciones, es algo maravilloso y que jamás se olvida.

ROBINSON.

(Fotografías inéditas del mismo.)

HOCKEY

Dado el rápido e inesperado cese que mi colaboración en «La Voz» tuvo, no pude, cual corresponde a educados modales, dedicar mi último artículo a despedirme de mis lectores, de esos pocos lectores que todo el que escribe de algo suele tener, y que en el hockey da la casualidad que son generalmente amigos.

Más tarde, en la soledad de mis pensamientos, y aceptando los agravios de los demás como propios, hice el propósito de no volver a escribir. Mis comienzos fueron por amistad y únicamente ésta era la razón por la que yo escribía.

Cruz y Martín, magnífico como persona, ejemplar como periodista, fué el que me inició en mis balbuceos. Desaparecido él de «La Voz», yo nada tenía que hacer; y ahora, cuando la amistad vuelve a permitir que mis comentarios asomen a las páginas de «AVIACION Y DEPORTES», es justo que dedique mis primeras frases de gratitud y elogio al que me inició en esta difícil labor del periodismo.

Al no despedirme, dispensado estoy ahora de tener que saludar; así pues, mis campañas en favor del «hockey» verán en estas páginas su continuidad. El programa será el

mismo, los comentarios procuraré que sean otros para no aburrir, y recojo gustoso la idea de contestar a cuantas preguntas se me hagan, siempre que mis conocimientos y archivo me lo permitan.

* * *

En estos momentos, está el hockey en plena actividad. Tres campeonatos de España van a dar comienzo, llenos todos de interés por su competencia y de trascendencia sus resultados.

El femenino se jugará durante los días 29, 30 y 31 de marzo, en Vigo, y el título se disputará entre cuatro regiones, faltando en este mo-



Equipo nacional femenino que el año pasado hizo su debut internacional y que con muy pocas variantes representará a España en el Torneo Internacional de Berlín.

mento la contestación del Norte, aunque, según dicen las noticias que de allí llegan, los partidos amistosos entre vizcaínos y guipuzcoanos tienen todo el ardor de la sempiterna rivalidad.

Las regiones inscritas y sus probables clubs clasificados son:

Castilla: Athletic y Madrid F. C.

Galicia: Atlántida de Vigo y Artabro, de la Coruña.

Cataluña: Polo J. C.

Asturias: Agrupación femenina de Gijón.

* * *

Cualquier aficionado que se pase durante un día laborable por un campo de entrenamiento femenino, podrá ver a un crecido número de chicas que, con todo ardor y entusiasmo, se dedican a pegar a la bolita. Pero no crea el observador ingenuo, que este entusiasmo es para la conquista de un título regional, ni siquiera nacional; las miras son más elevadas y la razón más poderosa. En el mes de abril



Una fotografía simbólica. La sonrisa diplomática del seleccionador nacional femenino Sr. del Barrio, entre las miradas expectantes de las jugadoras señoritas Chávare y Moles.—¿Iré yo a Berlín? Esta es la pregunta que la generalidad de las jugadoras españolas dirigen en estos momentos a esa figura casi legendaria que es el seleccionador nacional.

se jugará un Torneo Internacional en Berlín, a él concurrirá España,

y, como es lógico, hay un agradable desplazamiento, recepciones y fiestas oficiales, un mes alejados de la vida cotidiana, monótona y aburrida, y hasta puede ser que un agradable «flirt» con algún uniformado «nazi».

Conviene, pues, que el entusiasmo que despiertan estas bellas perspectivas sea aprovechado por el seleccionador nacional, para lograr un constante y bien dirigido entrenamiento que permita acudir a las seleccionadas españolas en las debidas condiciones físicas y de acoplamiento en el conjunto, condiciones que son imprescindibles para lograr un airoso papel frente a los potentes equipos extranjeros.

* * *

Por falta de espacio, dejamos para nuestro número próximo el Campeonato de España Universitario, que tendrá lugar en Madrid los días 23 y 24 de febrero, y el de España, que dará comienzo el día 8 del próximo mes de marzo.

SOLRAC

ALGO SOBRE HAND - BALL

Nos prometemos en una serie de artículos iniciar al lector en este deporte, nuevo en España, pero que por razones que más adelante indico, parece adquirirá pronto carta de naturaleza en nuestra nación.

En primer lugar, es un deporte falto de complejidad técnica, se aprende pronto y la calidad del juego depende ya casi exclusivamente de la «clase» del que lo practica.

Un campo de fútbol, un balón del número cuatro, once jugadores (o jugadoras) por equipo, un árbitro con buena intención y un reglamento y ya tenemos todo dispuesto para empezar.

La colocación en el campo de los jugadores es idéntica a la del fútbol: un portero, dos defensas, tres medios y cinco delanteros.

Esencialmente se diferencia de este último deporte en que el Hand-ball se juega exclusivamente con las manos, de ahí su rapidez y precisión.

Antes de continuar con sus reglas, lo que sería motivo de otro artículo, haremos un poco de historia. En Alemania se practica mucho y bien, y de allí se va

extendiendo con bastante rapidez, jugándose ya en todo el centro de Europa. Para el próximo torneo olímpico se han inscrito hasta la fecha seis naciones.

En España lo han practicado los alemanes, que lo importaron, y la Escuela Central de Gimnasia de Toledo en cuanto se refiere a los chicos, y la F. U. E. Deportiva en su aspecto femenino. Los primeros lo han jugado con poca intensidad, pero nosotras hemos sido las que lo hemos llevado de una manera oficial al público, incluyéndolo entre los deportes universitarios y jugando el primer campeonato de Castilla.

El campeonato universitario se inició el año pasado con siete equipos, resultando campeón el Instituto Escuela, seguido en la clasificación por el Instituto Velázquez.

El campeonato de Castilla, jugado a continuación, dió su primer título al equipo del Nacional, siendo finalista el Madrid F. C.

Esperanzo FERNANDEZ.

BASKET-BALL

Con motivo del merecido homenaje al equipo nacional de basket-ball, que tan brillantemente alcanzó en Ginebra el título de Subcampeón de Europa, me trasladé a Chamartín recordando un nombre que, en vez de recoger su premio, fruto de multitud de sacrificios en pro del basket, recibe el mayor y más incomprensible olvido de los organismos federativos: el ex seleccionador don Angel Cabrera.

A ti, querido Angel, alma del Basket-Ball castellano y modelo de deportistas, dedico éstas líneas, pobre homenaje a tu magnífica labor, que llevó tantas veces al triunfo el pabellón de España.

La primera victoria de España fué alcanzada en Madrid sobre Portugal con el rotundo tanteo de 32-12, fiel reflejo de la neta superioridad española en todo momento; este triunfo animó a los entonces directivos de la nacional, entre los que se contaba el señor Cabrera, a llevar nuestros colores al Campeonato de Europa. Actividad en las gestiones, y, como contrapartida, retraso en la entrega de la exigua subvención económica conseguida, que obliga al equipo español a viajar en tercera y jugar su primer encuentro a las seis horas de llegar a Ginebra.

Forman la expedición los siguientes jugadores: Carbonell, Maunier y Muscat, catalanes; y P. Alonso, E. Alonso, Martín, Ortega y Ruano, castellanos, con el delegado de la Nacional, señor Jorquera. Los encuentros fueron eliminatorios y por el orden siguiente:

1.º España - Bélgica, jugado, como queda dicho, seis horas después del agotador viaje y llevando ventaja en todo momento España, que terminó el primer tiempo con



D. Angel Cabrera, a quien el Basket-ball español debe, en su mayor parte la magnífica hazaña de Ginebra.

14-7 a su favor y concluyó con nuestro triunfo por 25-17.

2.º España - Checoslovaquia. Los gigantes acababan de batir al no menos gigantesco y fuerte equipo francés. Terminó el primer tiempo con empate a 10 puntos; el segundo fué memorable, gracias a la «furia española», que salió a relucir emulando las gestas de Am-

beres, desconcertando a sus contrarios e inclinando el marcador de nuestra parte con el tanteo de 21-17. Destacó el diminuto Martín, que con sus magníficos «driblings» adquirió una gran popularidad, mereciendo el calificativo de «Zamorita del basket».

3.º España - Letonia, final del Campeonato de Europa. Nuestros jugadores vieron mermadas sus facultades por los duros encuentros anteriores, celebrados todos con escasas horas de diferencia unos de otros, y esto, unido al cansancio del desastroso viaje, hizo que tuvieran que sucumbir por escaso margen, no sin oponer gran resistencia y llevar la iniciativa en muchas ocasiones, por 24-18, conquistando, sin embargo, el título de Subcampeón de Europa y quedando la clasificación como sigue: Primero, Letonia; segundo, España; tercero, Checoslovaquia; cuarto, Suiza; quinto, Francia; sexto, Bélgica; séptimo, Italia; octavo, Bulgaria; noveno, Hungría, y décimo, Rumanía.

F. MANRIQUE DE LARA.



La selección nacional momentos antes de su partido contra la de Bélgica, a la que venció brillantemente.



Por una curiosa coincidencia, el B. A. Eagle de Juan Ignacio Pombo, fué fotografiado bajo el ala gigante de un Sikorsky de la Pan American Airways, en Pará (Brasil). Como es sabido, el Sikorsky se construye en Inglaterra por la misma Compañía constructora del B. A. Eagle, British Aircraft Manufacturing Co. Ltd.

Wings over the Pacific

On November 23, 1935, with a triumphant roar of her four, eighth hundred horse power engines, the giant amphibian CHINA CLIPPER skimmed the waters of San Francisco Bay, lifted her gross weight of fifty tons gracefully into the air, and nosed into the West.

Exactly twenty one hours later, escorted by sixty United States Army and Navy planes, the great all metal water bird dipped a courtesy to the city of Honolulu and dropped gently onto the placid surface of Pearl Harbour, Uncle Sam's Naval Base in the Hawaiian Islands. She brought with her, the first official airmail ever to leave the coast of the United States with destination in the Pacific Ocean.

A few minutes after the giant ship had touched the water, Captain Musick, smiling chief pilot, and his crew stepped onto the pier to receive the greeting and congratulations of the Honoluluans gathered to extend the welcome and hospitality traditional to the Islands.

A short five months before, after years of quiet planning and experimenting at an expense of millions of dollars, the PAN AMERICAN AIRWAYS, announced to the world their readiness to establish a regular airmail passenger service over the Pacific Ocean forging another link in the chain intended to bind the East and the West more closely together, commercially and culturally.

Last summer, in accordance with this announcement, the PAN AMERICA CLIPPER, a huge SIKORSKY amphibian, took off from San Francisco for the Hawaiian Islands where the first base of the proposed

route was to be established. At the completion of that 2,400 mile flight, the Sikorsky returned to San Francisco. Within the next few months, the plane made three more exploration flights into the Pacific.

The second of her flights took her to Midway Island, 1,380 miles from Honolulu the third, to Wake Island, still another 1,248 miles; and the fourth, and last exploration flight was extended to Guam, last base to be established in the route before the one at Manila, Philippine Islands. From Guam to Manila is 1,450 miles. On those experimental flights, all sort of data were taken, so that when the China Clipper lifted out of San Francisco Bay, she was, in reality, following a well-brazed trail.

The trip from California to Hawaii is the only part of the route covered at night. At Honolulu, Midway, Wake and Guam, the ship stopped overnight and continued on the next day, following the schedule that will be consistently followed by the Clippers on the regular flights. The China Clipper came to rest at her base in Manila, exactly six days after her take-off from San Francisco. When treaties are arranged and she can continue on to the China Coast, she will have an easy hop of 700 miles for her seventh day, bringing the Orient within seven easy days of the United States.

So the East extends its arms over the broad expanse of ocean separating it from the West, clasping hands with the Occident, the Orient.

José W. LUTHER.

Alas sobre el Pacífico

El 23 de noviembre de 1935, al rugir triunfante de sus cuatro motores de 800 caballos cada uno, el ambibio gigante CHINA CLIPPER se elevaba de la bahía de San Francisco con rumbo a Oeste, levantando graciosamente en el aire sus cincuenta toneladas.

Exactamente veintuna horas más tarde y rodeado de setenta aeroplanos de la Aviación Naval de los Estados Unidos de América, el gigantesco avión saludaba a la ciudad de Honolulu, posándose gentilmente en las quietas aguas de la bahía de las Perlas, base naval del Tío Sam en las islas Hawaii. EL CHINA CLIPPER traía en vuelo, el primer correo aéreo oficial que con destino al Pacífico llevaba desde las costas de América.

A los pocos minutos de su llegada, el capitán Musick, jefe de pilotos y la tripulación del China Clipper, pisaban el muelle de la ciudad recibiendo la tradicional ofrenda de collares de flores, que los nativos de las islas con su proverbial hospitalidad les entregaban.

Al cabo de varios años de experimentación, de proyectos, y después de haber gastado millones de dólares, la PAN AMERICAN AIRWAYS anunciaba al mundo la inauguración de su nuevo servicio de transporte aéreo—correo, pasajeros y carga—a través del Océano Pacífico, forjando otro eslabón en la cadena destinada a unir cultural y comercialmente el Este con el Oeste.

De acuerdo con estos planes, el verano último, el PAN AMERICAN CLIPPER—un gigantesco SIKORSKY—en vuelo directo desde San Francisco establecía en las Islas Hawaii, la primera base de la línea proyectada.

Al final de su vuelo el SIKORSKY, volvía a San Francisco, después de cubrir esta primera etapa de 2,400 millas.

En un segundo vuelo, el mismo aparato llegaba a las islas Midway, en el mismo corazón del Pacífico y a 1,380 millas, al otro lado de Honolulu. En un tercer vuelo de 1,248 millas más, el SIKORSKY, establecía una nueva base en las islas Wake, y por último después de posarse en el archipiélago Guam—que una vez fué de España—, estableciendo otra base, el PAN AMERICAN CLIPPER, se posaba en las azules aguas de la bella bahía de Manila, finalizando la unión del archipiélago filipino con los Estados Unidos de América del Norte.

De Guam a Manila hay 1,500 millas, que se prolongarán en 700 millas al unir las Islas Filipinas con China.

Con estos vuelos experimentales, realizados por el SIKORSKY, se consiguieron todos los datos necesarios para que el CHINE CLIPPER al salir de San Francisco, siguiera una ruta bien establecida. En seis días se realiza este trayecto a través del mayor de los Océanos, en vuelo nocturno, la primera etapa, y durante el día las demás. Los gigantes CLIPPERS, llevan 42 pasajeros durante el día, y 18 durante la noche en sendas camas confortables. Además como tripulación, dos pilotos, un navegante, un radio y tres mecánicos.

José W. LUTHER.

Representante-corresponsal de AVIACION Y DEPORTES en las Islas Hawaii.

Notas de fútbol

Al iniciar esta sección a la que llegamos con retraso por causas no imputables a nuestra voluntad—¿verdad herr Direktor?—nos complacemos antes de nada en enviar nuestro muy modesto pero muy cordial saludo a todos los compañeros en la crítica futbolística nacional y especialmente al «internacional indiscutible» de las crónicas, eterno buscador del «goal colocado», cronometrador incansable de los innumerables saludos a la afición de Sanquchili y jular excelso de las glorias del Santoña F. C., Jacinto Miquelarena, del que ingenuamente nos confesamos incondicionales «hinchas» y profundos admiradores.

Decididamente los dioses futbolísticos no nos quieren ser propicios este bisieto y rezumante año de 1936. A la derrota de Austria hemos de añadir esta otra nueva de Alemania que afirma y ratifica nuestro indudable descenso de forma y la crisis por que está pasando nuestro fútbol.

Siquiera contra Austria salvamos el honor con el espléndido juego de aquella línea delantera—la misma de contra Alemania—que solita se servía balones, se los llevaba hasta la meta contraria y marcaba los tantos suficientes para—de no haber sido por el fracaso rotundo de las demás líneas—ella sola conseguir una victoria sensacional que se malogró estúpidamente.

Ahora no. Contra los germanos no han jugado como debían, y aparte los interiores, los demás componentes de esa línea—la mejor de España de todos los tiempos según muchos entendidos—han flojeado destacándose la inexperiencia de Emilín, buen centrador pero no el jugador eficaz en su puesto que sabe aprovechar todas las ocasiones para internarse y tirar a goal como habría sido necesario.

Sequimos sin medio centro y casi sin medios también. Salvemos a Lecué y los demás que hemos visto en los dos partidos internacionales se pueden llamar de tú con cualquiera por su mediocridad. Hay que salvar también a García pero a este no para encomiarle como a Lecué sino para todo lo contrario porque jamás hemos visto «flotar» de forma parecida a jugador alguno en partidos de esa importancia.

En las líneas defensivas Zamora a pesar de sus años sigue siendo el indiscutible y se acusa en los defensas de más relieve españoles esa baja de forma que señalamos como «epidemia» reinante entre nuestros jugadores.

¡Y pensar que para reivindicar nuestro fútbol no tenía Don Amadeo más que haber traído a los búlgaros a

Barcelona y aprovechando la fecha del partido haberles disfrazado de alemanes y nadie lo habría notado! El sábado se lo dijimos y no quiso.

También hay otro procedimiento pero nos lo callamos. Pregúnteselo el Sr. García Salazar a sus compañeros de Austria, Italia, Alemania y tantas otras naciones y lo averiguará fácilmente. Pregúnteles también qué hacen con los jugadores seleccionados bastante tiempo antes de cada partido. ¡Ah! y después imíteles.

En el ámbito nacional la Liga sigue acaparando la atención de todos y como siempre la emoción anda alrededor de tres puestos: el de cabeza y los dos últimos.

Parecen con más probabilidades para el primero el Madrid o el Atlético de Bilbao y nuestro candidato, sobre todo si la línea delantera sigue rindiendo como en los últimos partidos, es el Madrid pero no hay que olvidar que apenas está empezando la segunda vuelta y que en los cuatro primeros lugares los puntos que separan a los contendientes son escasos.

Para los últimos, si no lo remedia alguien—sabemos que el Sevilla ha empezado una novena a «Santa Asamblea» y el Atlético de Madrid, Español, Osasuna y Valencia la han ofrendado velas—uno de ellos lo ocupará el hasta ahora campeón de España con lo que se daría por primera vez el caso de descender a Segunda División un Club con dicho título y el otro puesto lo ocupará casi seguramente por desgracia para él un Club que por su desgracia reiterada pasará al martirio de la Liga. ¡Y ojalá nos equivoquemos!

En las demás líneas—Oviedo, Hércules, Betis—zafarrancho de combate todos los días y preparados para al menor descuido saltar al abordaje sobre los privilegiados, aunque no siempre en éste se cubran de gloria como el día del Madrid-Hércules a pesar del «trío internacional» del último.

En la segunda división se combate encarnizadamente en todos los frentes de la fase final, sin vislumbrarse todavía candidato con más probabilidades que otro aunque el triunfo todos se lo merezcan por su entusiasmo, y a todos se lo deseamos.

Y por hoy terminamos tristes, mojados y dispuestos a ofrecer sacrificios y hacer penitencia para que en lo que queda de año se salve el prestigio de nuestro fútbol, que en este momento se bambolea atacado por furioso temporal de derrotas, sin duda, producto del tiempo reinante.

24 febrero 1936.

IRBAL.

BOXEO

yendo al de color de chocolate, que estamos seguros recibió, no solamente la trompada más grande del siglo, sino también la sorpresa más grande de su vida.

Jamás habíamos visto cosa más espectacular. El ruido de la trompada y la caída del negro impresionaron tanto a la multitud que, estamos seguros, recordarán la escena para siempre...; después de esta lucha le «echaron» primero al mastodonte negro Godfrey; más tarde al mastodonte blanco Primo Carnera, y no hace muchos años, nuestro Paulino venció en la ciudad del divorcio fácil—Reno—, en un combate a veinte asaltos de distancia, al que fué idolo de las damas y ex campeón mundial Máx Baer. Estos combates y otros muchos, como los que sostuvo con Delaney, Maloney, Risko, Schmelling, etcétera, etc., fueron gastando la admirable fortaleza física del noble boxeador vasco, que ya en el declive de su carrera pugilística y en desiguales condiciones de entrenamiento y de edad se encontró con la nueva maravilla negra, Joe Louis, el cual, en la plenitud de su vida, arrolló por vez primera al boxeador español, pero no sin haber antes demostrado Paulino que él, como vasco y español, no corre, ni ha corrido, ni correrá por el «ring», ofreciendo la espalda a los golpes de su contrincante, como tantos otros boxeadores del mundo entero a quienes hemos visto en las pantallas de los noticiarios cinematográficos actuar, más que como gladiadores del siglo XX, como bailarinas de un conjunto coreográfico.

Ahora voy a relatar brevemente la velada que tuvo lugar en Price el 31 de enero del actual y a la que asistí, entre una inmensa humareda y un calor asfixiante, atmósfera muy grata y sana para boxeadores.

Primeramente: Gran combate fué el efectuado por Martínez de Alfara y el portugués Rodrigues. Venció la espectacular agresividad de Alfara, que, a pesar de estar algo desentrenado por falta de combates, sigue mereciendo el título de «Tigre».

Rodrigues volvió a demostrar que es un boxeador de gran clase, y su táctica fué menos lucida que la del español, pero quizás más eficaz, y de haber durado el combate quince asaltos, el resultado hubiese sido otro. Un «match» nulo, por ejemplo.

El combate anterior, a cargo del vasco Pinedo y del catalán Santandreu, defraudó un poco a la opinión, debido a la curiosidad despertada por Pinedo, que, no sabemos si de-

bido a la emoción producida por su presentación en Madrid o por tener las manos lesionadas, no encontró en todo el combate el golpe definitivo. Boxeador demasiado frío, pero con una pegada fuerte y corta muy potente, Santandreu, que había sido elegido de víctima propiciatoria, reaccionó valientemente después de los primeros asaltos. La decisión a favor de Pinedo fué protestada por parte del público; sin embargo, nos pareció justa.

El galleguito Tavares tuvo que vérselas con el madrileño Las Heras, que por su envergadura y mejor clase hizo abandonar a aquél en el octavo asalto, aunque Tavares alegó estar resentido de un hombro.

De los otros combates, nada de particular.

Dos combates nulos por completo. Resultados:

Caballero (68,800 kilos) y Sancho (69,200 kilos), «match» nulo a cinco asaltos de dos minutos.



Alpañés (57,200 kilos) y Sosa (58 kilos), «match» nulo a ocho asaltos de dos minutos.

Las Heras (52,300 kilos) venció a Tavares (52 kilos), por abandono en el octavo asalto.

Pinedo (73,400 kilos) venció a Santandreu (72 kilos), por puntos en 10 asaltos de tres minutos.

Martínez de Alfara (74,400 kilos), venció a Rodrigues (75,900 kilos) por puntos en 10 asaltos de tres minutos.

Alberto S. HAMILTON

(Caricatura del mismo)



Paulino Uzcudun—tan injustamente atacado ahora, como suele hacerse con los ídolos caídos, que ha sido y quedará para siempre como una de las figuras más importantes del pugilismo mundial—nos viene a recordar con su reciente llegada a España las diferentes etapas de su vida y la tarea ardua que ha tenido con irse «pegando» con los «cocos» que han ido poniendo a su paso, para no dejarle alcanzar el codiciado cinturón de campeón mundial de peso pesado, que, a no ser por estas enormes dificultades y desventajas, hubiera, sin duda, obtenido.

Venció en un combate memorable a la «Pantera Negra, Harry Wills—con quien Dempsey había hecho todo lo posible para evitar el encuentro—, y sobre este hecho tan importante en la historia del boxeo, me limito a transcribir unas líneas publicadas en una revista americana de septiembre de 1927, que tengo ante mí: «...en el «match» espeluznante que hemos tenido anoche, el español Paulino Uzcudun suministró la trompada más grande del siglo, la que fué precisamente a parar a la barbilla de Harry Wills, derribando al gigante de color de chocolate como podía haber derribado una columna de las que mandó al suelo el mismo Sansón, en presencia de unos veinte mil testigos, que se quedaron estupefactos ante la hazaña, inclu-



Avioneta Nacional G. P. 1.

El vuelo Madrid-Bata

El día 11 de los corrientes, a las dos y diez de la tarde, desde el Aeropuerto Nacional de Madrid (Barajas), inició nuestro querido compañero Lorenzo Richi su vuelo a Bata (Guinea española).

La personalidad de Richi, perfectamente conocida; el prestigio auténtico de que goza en nuestros medios aeronáuticos y el objeto y la finalidad del viaje, tan felizmente realizado, prestan a este vuelo a nuestra posesión africana un interés relevante.

Lorenzo Richi cuenta en la actualidad treinta y tres años y obtuvo su «carnet» de Piloto en 1926, estando en posesión del título de Transportes Públicos con más de mil quinientas horas de vuelo.

Entre los servicios prestados por Richi a nuestra Aviación, merecen destacarse los realizados como Piloto militar desde 1927 a 1931 y como profesor de las Escuelas de Aviación Estremera y L. E. P. C. A. Fué nombrado por concurso-oposición Oficial de Tráfico del Aeropuerto Nacional de Madrid (Barajas), cargo que abandonó, con sentimiento de todos, para ocupar el puesto de Piloto del Servicio de Fotografía Aérea del Ministerio de Hacienda que actualmente desempeña. Elegido piloto probador para el Concurso Nacional de prototipos celebrado recientemente en el aeródromo de Cuatro Vientos, resultó clasificado en tercer lugar tripulando la avioneta construida por el ingeniero don Julio de Adaro, socio de la L. E. P. C. A.

El aparato empleado por nuestro compañero en su magnífico vuelo, es un G. P. especial, monoplano de ala baja y monoplaça, de construcción nacional, derivación del G. P. 1 ganador del Concurso de Aviación Militar antes citado, donde obtuvo el primer premio, con motor Gipsy Major 130 C. V., modelo concebido por los ingenieros españoles Sres. González Gil y Pazó.

Sus características principales son: largo, 8 metros; ancho, 11,60 metros; alto (en posición de vuelo), 2 metros; peso en vacío, 550 kilogramos; peso de combustible, 424.800 kilogramos; peso de aceite, 25 kilogramos; capacidad de gasolina, 550 litros; capacidad de aceite, 25 litros; carga máxima comercial, 550 kilogramos; velocidad de crucero, 200 kilómetros hora.

Como ya hemos dicho, la finalidad del vuelo realizado por nuestro compañero Lorenzo Richi, tiene importancia extraordinaria.

Conocido es el interés prestado por los diferentes países que se precian de poseer una Aviación comercial organizada por los vuelos de carácter particular efectuados a sus colonias, con el fin de estudiar la posibilidad de establecer comunicación rápida con la metrópoli. Estos viajes han sido, precisamente, la base de las líneas aéreas existentes: Francia-Madagascar; Francia-Congo francés; Francia-Indochina; Inglaterra-El Cabo; Inglaterra-Australia; Bélgica-Congo belga; Holanda-Indias holandesas, etc., etc.

El objeto del vuelo efectuado por nuestro compañero a Bata—llevando por primera vez correo aéreo a nuestra posesión africana—ha sido el de estudiar la posibilidad de establecer una línea aérea española semejante a la S. A. B. E. N. A. belga, a la Regie Alger-Congo y a la Transsaharienne.

Conocedor, sin embargo, Lorenzo Richi de las dificultades económicas existentes para realizar un proyecto de tal naturaleza, estima factible la comunicación regular entre Santa Isabel (Fernando Póo) y Bata (Guinea española), y la unión de esta última capital con Brazaville (Congo francés) y Leopoldville (Congo belga), término de las líneas Regie Alger-Congo y S. A. B. E. N. A., francesa y belga, respectivamente, antes citadas.

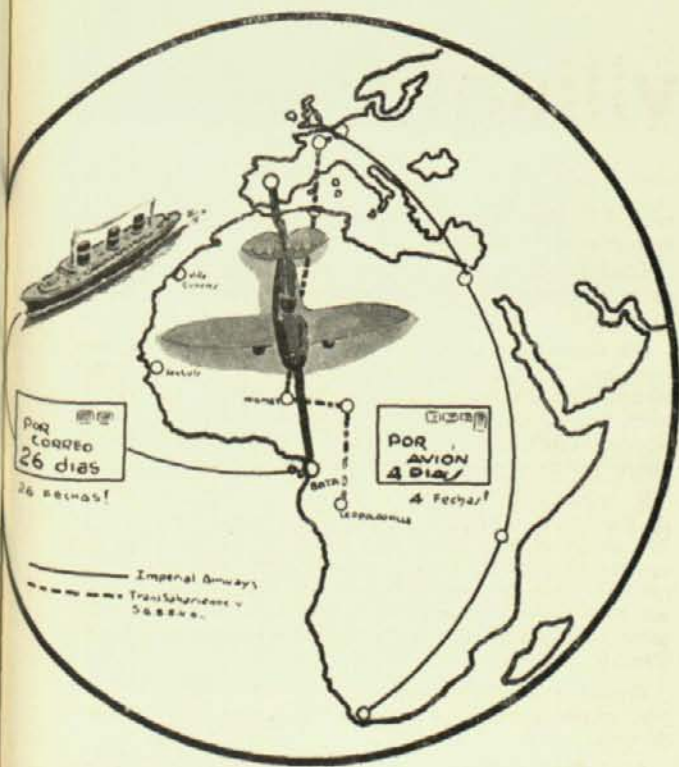
En esta forma, fácil y económica, se lograría una comunicación mucho más rápida entre España y las posesiones de África, invirtiendo seis días en vez de veinticinco y transportando el correo dos veces al mes en vez de una, como se hace en la actualidad.

Es preciso considerar, como dato interesante, que este enlace estudiado por Lorenzo Richi representa un recorrido de 1.200 kilómetros únicamente y que su rendimiento económico sería excelente, ya que la subvención que por esta pequeña línea aérea facilitara el Estado se cubriría con el servicio de correo.

Estima, además, Lorenzo Richi la posibilidad de unir Bata con Santa Isabel y enlazar este último punto con Niamey, con lo que ganaría dos días la comunicación de nuestras colonias con la Península, ya que, evitando el recorrido entre Brazaville o Leopoldville y Niamey, se efectuaría el viaje en cuatro días.

De acuerdo con lo anteriormente indicado, Lorenzo Richi, con plan previamente trazado, efectuará diversos vuelos por la Guinea, haciendo viajes desde Bata a

INDICACIONES DEL SERVICIO	PORTE GRATUITO	ESTADO	NÚMERO
PARIS 15 FEB 1932 RECEPTEUR	TELEGRAMA	AFRO	2162
RAMOS CAPITOLE HOTEL MADRID		LA NACIONAL	
Para		palabras depositado el a las	
1-193 NIAMEY 58 17 14 1600 V PSE			
ATERRICADO 122 KMS NIAMEY ROTURA DEPOSITO ACEITE REPARO AVERIA OPERATO			
SIN DADOS - RICHÍ			



Lorenzo Richi

Santa Isabel, Brazaville y Leopoldville, con el fin de estudiar sobre el terreno las posibilidades indicadas.

A consecuencia del mal estado del terreno del Aeropuerto de Madrid (Barajas), nuestro compañero se ha visto precisado a demorar la salida fijada para el día 8, y a variar el itinerario, que es el siguiente:

Madrid-Melilla; Melilla-Niamey; Niamey-Bata (5.000), 2.250 kms.—Bata-Niamey-Mopt.; Mopt.—San Luis; San Luis-Villa Cisneros, 2.350 kms.—Villa Cisneros-Madrid, 2.400.

Deseamos hacer constar, como una prueba más de la afición y el desinterés de nuestro compañero, que este vuelo ha sido costeado exclusivamente por Lorenzo Richi, sin apoyo oficial económico de ninguna clase. Justo es añadir que, por parte de la Dirección general de Aeronáutica, le han sido dispensadas toda clase de facilidades, lo cual no resta, por supuesto, importancia alguna al sacrificio personal del experto piloto, que abordó desde el primer momento todas las dificultades.

Jenaro RAMOS.

Todos hubiéramos querido escribir sobre el vuelo de Lorenzo Richi, una de las figuras de mayor simpatía de la aviación española, pero como sabíamos, que nadie mejor que Jenaro Ramos—íntimo de Richi—podría relatar con más exactitud la finalidad del vuelo a nuestras colonias del África ecuatorial, solicitamos de Ramos unas cuartillas en las que el lector habrá comprendido fácilmente la extraordinaria importancia del viaje a la Guinea de Lorenzo Richi, sobre todo desde el punto de vista colonial.

Muy pocos sabían a qué era debido el estudio minucioso de mapas y planos que, en la Liga Española de Pilotos, efectuaban en silencio Richi y Ramos, estudio que llevaban realizando desde hace varios meses.

Se había fijado como fecha de salida de Madrid, el día 8 del actual, pero el temporal de lluvias, retrasó la salida hasta el día once. La noche anterior se reunieron en el Aeropuerto de Barajas, autoridades, compañeros,

familiares y amigos de Lorenzo Richi, que deseaban despedirlo. Entre los numerosísimos concurrentes recordamos al Jefe de Aeronáutica civil Comandante Lecea, al Presidente de la Federación Aeronáutica Española, los Ingenieros constructores de la avioneta Capitanes González Gil y Pazo, los Ingenieros Aeronáuticos D. Julio Adaro y D. José Luis Servet, el consejero de nuestra revista D. Alvaro Elices, el Jefe del Aeropuerto de Barajas D. Jacobo Armijo y los Oficiales del mismo pilotos Camacho y Gil Delgado, los compañeros de Richi en Fotogrametría pilotos Pérez Porro y Corrochano, los pilotos de L. A. P. E., nuestro compañero Rein Loring, que se encontraba con los siempre presentes en estos actos Vilaseca y Contreras, Pepe Laguna de la Compañía Española de Aviación, los redactores de nuestra revista, pilotos de la L. E. P. C. A., compañeros de Lorenzo Richi, y numerosos amigos.

Al fin con tiempo dudoso, el 11 del actual a las dos y cuarto de la tarde, Lorenzo Richi, despegó del Aeropuerto de Barajas, con rumbo a Melilla, donde aterrizó en las primeras horas de la noche. Antes del amanecer del día siguiente, a las 3,10, despegó nuevamente desde Melilla, nuestro querido compañero, con rumbo a Niamey. Se controló su paso por Colomb-Bechar a las 7,30, por Adrar a las 10,45 y a las 11,45 por Regan. Desde entonces no se tuvieron más noticias de Richi, hasta el día 15 en que un radio enviado a la Dirección de Aeronáutica, comunicó que aviador Richi, había aterrizado entre Gao y Niamey, por avería en el «depósito» del aceite.

Como anunciaba Lorenzo Richi en su cablegrama, a Ramos, la avería sufrida en el tubo del aceite, fué reparada en poco tiempo y cinco días más tarde, emprendió Richi, nuevamente el vuelo, aterrizando el día 22 del presente mes en Bata, capital de la Guinea Española, desde donde emprenderá nuevos vuelos para estudiar en la práctica los enlaces con las Líneas Aéreas que cruzan el Continente Negro, no habiéndose malogrado en lo más mínimo, a pesar de la avería sufrida, la importancia del vuelo, ni su fin práctico.

Automovilismo



TAZIO NUVOLARI, jefe de equipo de la Scuderia FERRARI.



Vamos a tratar en el presente artículo de la temporada que se avecina, que si en grandes premios no va a ser numerosa, si lo será en «carreras de sport», pues la fórmula dada por los periódicos franceses «L'Auto», «Journal» y aceptada por L'ACF ha sido muy bien acogida entre aficionados, constructores y organizadores.

La fórmula del «L'Auto-Journal» permite ver unido lo que tienen las carreras de espectaculares y al mismo tiempo, el rendimiento de un coche de serie lo mismo que el que se vende al público, cosa que agrada siempre al aficionado que al tener un coche igual al de los demás, sabe puede tomar parte en alguna carrera haciendo un lucido papel y siendo los gastos más reducidos que para las carreras de bólidos.

Las bases principales de esta fórmula son: peso mínimo 680 kilos, prohibida la sobrealimentación (compresor), carrocería de dos plazas como minimum, ancho de carrocería 85 centímetros, equipo completo de faros, guardabarros, parabrisas, capota, arranque eléctrico, claxon, ruedas de repuesto, etc., etc., y por último para demostrar que no es un coche construido especialmente, es necesario que desde el 1º de enero al 1º de junio de 1936, hayan salido de fábrica por lo menos una serie de 20 coches. El carburante será el corriente, vendido en cualquier puesto de gasolina, como Esso (Standard), Dynamin (Shell), Azur, etc.

Confirmando lo dicho anteriormente sobre los constructores, los principales, han ofrecido su concurso, especialmente los franceses y han formado sus equipos respectivos que más adelante veremos. Hasta ahora parece segura la participación de «Talbot», «Hotchkiss», «Delahaye», «Bugatti», «Amilcar», «Bentley», «Laonda», «Aston-Martin», «Frazer Nash», «Alfa Romeo» y probablemente «Mercedes-Benz».

En cuanto a los organizadores, parece ser, que la primera y principal carrera que se celebrará bajo dicha fórmula, será el Gran Premio de Francia en el Autódromo de Linas de Montheleury organizado por L'ACF y que hasta ahora había siendo siempre una carrera de velocidad, incluida entre los Grandes Premios con el

recorrido clásico de 500 Kms. y que este año será aumentado a 1.000 Kms.

También piensan organizar carreras de «sport», bajo esta fórmula, los organizadores de los circuitos de Reims, Albi, Cominges, Niza (probable) y algunos otros.

Los Grandes Premios, como digo anteriormente, parecen muy limitados este año debido a varias causas, siendo una de las principales, los enormes gastos que ocasiona su organización, así como el contratar a los equipos oficiales y corredores independientes, teniendo luego pocas compensaciones en los ingresos.

El primero de los Grandes Premios será este año el de Pau, que se correrá el día 19 de marzo en el bonito Parque de dicha capital con recorrido de 280 kms., cien vueltas al circuito. Esta prueba organizada por el Automóvil Club Basque-Bearnes será de fórmula libre y no han aplicado la fórmula del «L'Auto Journal» por estar muy próxima la fecha y ser precipitada su organización.

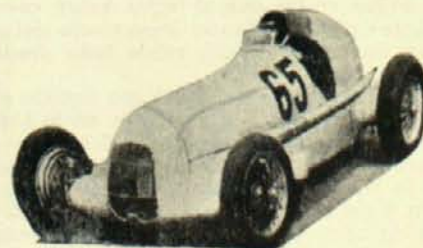
Vamos a dar la composición de los principales equipos oficiales con sus montas, así como los independientes.

SCUDERIA FERRARI: Seguirá teniendo como jefe de equipo al gran «Tazio Nuvolari», siguiéndole por este orden Antonio Bribio, Mario Tadini, Guisepe Farina y Carlos Pintacuda. Como podrá verse todos son italianos y quiero hacer constar que Ferrari no es que haya prescindido de ningún corredor francés, sino que no ha llegado a un acuerdo con ellos. Como material dispondrá de cuatro coches de 4 litros de cilindrada con ruedas independientes (iguales al que corrió Nuvolari en el último Gran Premio de España con ligeras modificaciones), cuatro de doce cilindros y dos monopostos de 3.200 c. c. para carreras nacionales. Además tendrá varios coches de «sport» sin compresor.

MERCEDES-BENZ: Seguirá con el mismo equipo del año pasado, «Rodolfo Caracciola», jefe de filas, Luigi Fagioli, Von Brauschist y Lang. Como innovación existe la incorporación de Luis Chiron al equipo alemán.



RODOLFO CARACCIOLA, jefe de equipo de MERCEDES.



AUTO-UNION: Forma dos equipos, el primero igual que el año pasado, como jefe del mismo Von Stuck, Achilles Varzi, Rosemeyer y Piestch. El segundo equipo lo forman Heyder, Hasse, Dellus y el Príncipe de Leiningen.

SCUDERIA DE TORINO (antes Subalpina): Parece que ni Etancelin ni Zehender defenderán este año sus colores y en cambio lo harán Siena, Gherzi y Dusio.

BUGATTI: Parece que este año se prepara en firme. Al frente del equipo irá «Robert Benoist», segundo Jean Pierre Wimille, Williams irá de tercero volviendo al «racing» después de dos años de ausencia y por último Pierre Veyron completará el equipo.

ERA: la marca inglesa estará capitaneada por Raymond Mays, Seaman y el Príncipe Bira.

Los equipos para las carreras de sport «L'Auto Journal» estarán formados por Delahaye, Alberto Perrot y Alberto Divo el ex corredor de Delahage y Bugatti que vuelve al «racing». Talbot, con Andrés Morel y René Dreyfus el expiloto de Ferrari y por último Amilcar con Maurice Mestivier.

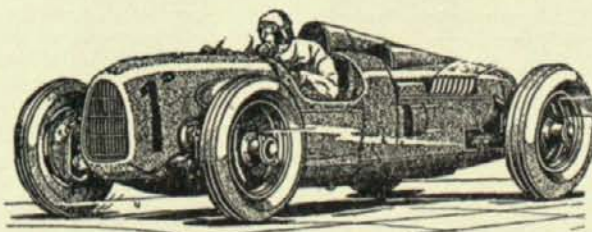
INDEPENDIENTES: Raymond Sommer (Alfa Romeo), Ralph (Alfa Romeo), José de Villapadierna (Alfa Romeo), Genaro Leoz (Bugatti), Lord Howe (Bugatti), Brian Lewis (Bugatti). Phillip Etancelin (Maserati). Robert



BUGATTI, tendrá como jefe de equipo al veterano Robert Benoist.



HANS VON STUCK, jefe de equipo de AUTO-UNION.



Brunet (Maserati), Gigi Sofietti (Maserati), Carlo Felice Trossi (Trossi Monaco) coche construido por él.

Como participación femenina tenemos a Madame Rose Ytier (Bugatti), Mlle. Helle Nice (Alfa Romeo), Madame Schell (Delahage). Estos son los principales datos para la próxima temporada y ahora esperar los resultados...

José María VILLAPADIERNA.

El día 20 del actual, marchó a Francia, nuestro buen amigo y compañero Villapadierna, donde con su «Alfa-Romeo» especial, tomará parte en el GRAN PREMIO de PAU. Por España, por él y por nuestra revista le deseamos suerte infinita.

PRINCIPALES CARRERAS DEL CALENDARIO INTERNACIONAL PARA 1936

ENERO

25-30: Rally de Montecarlo. (Turismo.)

FEBRERO

23: Gran Premio de Invierno de Suecia. (Carrera.)

MARZO

1.º Gran Premio de velocidad de Pau. (Carrera.)

ABRIL

4-9: Criterium Internacional de Turismo Paris-Niza. (Turismo.)
5: Copa de las Mil Millas Italianas. (Sport.)
11: Copa del Príncipe Raniero de Monaco. (Carrera 1.500 c. c.)
13: Gran Premio de Monaco. (Carrera.)
26: Targa Florio. (Carrera.)

MAYO

3 ó 10: Gran Premio de Trípoli. (Carrera.)
17: Gran Premio de Túnez. (Carrera.)
24: Gran Premio de Masaryk. (Carrera.)
29: Maning Race en la Isla de Man. (Carrera.)
31: Gran Premio del Automóvil de Ginebra. (Carrera.)

JUNIO

7: Gran Premio de Peña Rhin. 4.ª Copa Barcelona. (Carrera.)
14: Gran Premio del Eiffel (Nurburgring). (Carrera.)
13-14: Veinticuatro horas de Le Mans Gran Premio de Resistencia. (Sport.)
14: Gran Premio de Argel. (Carrera.)
28: Gran Premio de l'ACF de coches de sport (Montherley. (Sport.)

JULIO

5: Gran Premio de la Marne. (Carrera y turismo.)
12: Gran Premio de Bélgica. (Carrera.)
26: Gran Premio de Alemania. (Carrera.)

AGOSTO

2: Gran Premio del Automóvil Club de Niza. (Carrera.)
9: Gran Premio de Comings. (Carrera.)
9: Targa Abruzzos. Veinticuatro Horas de Pescara. (Sport.)
15: Copa Acerbo. (Carrera.)
23: Gran Premio de Suiza. (Carrera.)
23: Gran Premio de velocidad de Biarritz. (Carrera.)

SEPTIEMBRE

5: Tourist Trophy de Belfast. (Turismo.)
13: Gran Premio de Italia. (Carrera.)
19: 500 Millas de Brooklands. (Carrera.)
27: Gran Premio de España. (Carrera.)

Nieve y Montaña

La IV Olimpiada de invierno

El día 6 de febrero comenzará la IV Olimpiada de invierno, que este año tiene lugar en Garmisch-Partenkirchen (Baviera). De todos es conocido, por la intensa propaganda que se ha llevado a cabo, lo que será dicha Olimpiada; los mejores skidores, jugadores de hockey sobre hielo, patinadores de figuras, corredores de «bob», etc., del mundo entero estarán reunidos en el magnífico valle a la falda de la Zugspitze.

Dado el avance formidable que todos los países han experimentado en los deportes de invierno, es difícil y expuesto hacer pronósticos sobre los futuros vencedores; sin embargo, es casi seguro que las pruebas de fondo en «skis» sean ganadas por skidores nórdicos, probablemente los 50 kilómetros y las pruebas de patrullas.

Los 18 kilómetros serán mucho más disputados; Italia presenta buenos skidores en esta especialidad. Las pruebas de descenso casi me atrevo a asegurar que serán ganadas por los alemanes, austriacos y suizos, entre los que tenemos corredores de gran categoría, como son Willi Steuri, Lantschner, Otto Furre, Borgna, Rudolf Cronz, Walter Prager, Anton Seelos (el mejor especialista de «slalom» que existe actualmente), etc., etcétera.

Los saltos serán, sin duda alguna, para los noruegos. El vencedor pasará seguramente de los 100 metros. ¿Quién será el héroe? Puede serlo cualquier saltador noruego, Birgó, Sigmund Ruud, Sorensen, Gutormsen, Eriksson, Kobersstas, etc.

Sonja Henie volverá a maravillar al mundo en sus bailes sobre hielo, llevándose el triunfo. Lo mismo digo de Karl Schffae, el patinador vienés.

La final de hockey sobre hielo será disputada entre Norteamérica y Canadá, con muchas probabilidades para este último país.

En las pruebas de «bob» es difícil predecir el vencedor; los alemanes están muy preparados, pero los italianos llevan pilotos de la envergadura de Tazio Nuvolari, y para terminar esta breve nota de la Olimpiada sólo nos queda recordar a nuestro equipo español. Después de

los mil inconvenientes con que se ha tropezado, es casi segura la participación española en las pruebas de fondo.

Ante competencia tan formidable como la que habrá en Garmisch, el papel de la selección española se divide claro en el horizonte; pero al fin y al cabo en el deporte lo importante no es ganar o perder, sino tener espíritu deportivo, es saber ganar y saber perder, cualidades que, por fortuna, no faltan a nuestros representantes olímpicos.

Ramón ARAQUISTAIN

Enero, 1936.



Las juventudes del mundo en los deportes de invierno

Toda comunicación con el público está rodeada de dificultades sin número, pues no solamente consiste en hacer las cosas bien, procurando la mayor perfección posible, sino que, además y como norma principal, es preciso agradecerle. Y esto es lo único que vamos nosotros a procurar realizar hoy. No podemos, además, aspirar a ninguna otra cosa. Este artículo va a salir a la luz de la calle justamente la víspera de terminarse el concurso olímpico y cuando ya por los diarios se conocerán los resultados exactos de las pruebas de estos deportes, que los no iniciados creen privativos de las montañas y países nevados, pero que los profesores saben muy bien que comienzan a practicarse en las estaciones del ferrocarril.

Cuando sus adeptos se deciden a ir a las pistas enfundados en sus calzones de proletario y calzados con botas de barrendero en día de trabajo, saben por una larga y jocosa experiencia que es menester pasar antes de deslizarse agradablemente por la nieve por la prueba del fuego, que en este caso es el hollín del tren y los encontronazos con los otros viajeros.

Todos estos inconvenientes y molestias no sirven para restar un solo aficionado a este deporte, que tiene su mayor agrado en las salas de los hoteles o clubs, donde acuden después de la jornada las bellas muchachas, luciendo arreos de labrador y trajes de colorines.

El amor, entonces, les parece fácil de conseguir.

Por esto la Olimpiada que actualmente estamos viendo desenlazarse en Garmisch-Partenkirchen tiene tanta importancia como la veraniega de Berlín. Multitudes sin número la observan a distancia. Piensan y meditan sobre ella con fervor de deseo. Miles y miles de gentes que no saben de la técnica del deslizamiento, pero sí del agrado del deporte, velan y leen cuanto de ella se escribe. Y esta es, volvemos a repetir, la gran dificultad de este artículo, que saldrá a la calle la víspera de terminarse la Olimpiada pequeña y cuando las gentes se conozcan ya de memoria todo cuanto en ella aconteció.

Cosa que en realidad, además, no exige ningún cerebro extraordinario. Todo fué perfectamente normal y calculado. Desde la organización de las pruebas, en las cuales los alemanes han dado un ejemplo a seguir al mundo entero, hasta el resultado de las mismas.

En el momento de escribir estas líneas, en estas dos hermanas siamesas que son Ga y Pa se han proclamado dos campeones olímpicos y las dos eran favoritas. Qué más puede decirse sino que los alemanes son unos superorganizadores. Todo al minuto y como estaba previsto.

Este es el lema de Germania, y el nuestro hoy. Todo al minuto. El minuto de lectura pasó; cerremos, pues, la espita de las palabras y despedámonos hasta el próximo artículo, en el cual haremos un juicio crítico de esta hermosa Olimpiada, por lo que en ella se divertieron las gentes.

Ramón DE RATO

Partenkirchen, 10 de febrero, 1936.



Inauguración de la IV Olimpiada Blanca de Garmisch

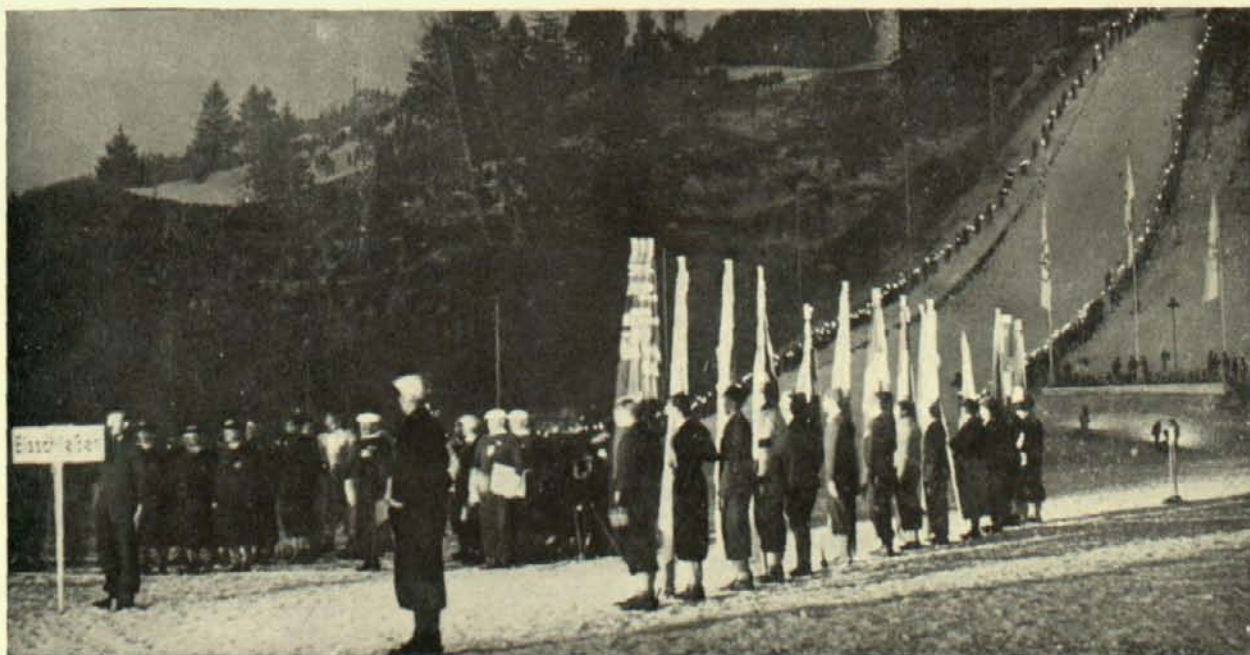
En medio de una gran nevada tuvo lugar el día 6 de febrero la solemne inauguración de la IV Olimpiada Blanca, maravilloso espectáculo, ante más de 50.000 espectadores, que presenciaron el desfile de los 1.593 atletas que representaban a 28 naciones participantes.

Inició el desfile la representación griega; el equipo español llevaba como abanderado a su capitán, el asturiano Jesús Suárez, al que seguían las dos únicas participantes femeninas españolas, Margot Moles y Ernestina Herreros, cerrando la marcha Oriols Canals, de la Federación Catalana de Esquí, y Tomás Velasco y Enrique Millán, de la Federación Centro.

A pesar de que algún periódico deportivo (?) ha publicado la noticia de que la actuación del equipo español no ha sido satisfactoria, España debe sentirse orgullosa de su representación olímpica. Todos sin excepción en nuestro equipo han hecho más de lo que les ha sido posible, actuando llenos de entusiasmo. Margot Moles, felicitada efusivamente por la campeona alemana, Ernestina Herreros, llegando agotada a la meta, después de sufrir una caída y con ella la luxación del hombro. Si bien ninguno ha podido clasificarse, esto no debe importarnos, pues España no es país de nieve como Noruega, Finlandia o Suiza, sino país de sol; sin embargo, es de esperar

que la labor privada será premiada y las juventudes españolas quedarán clasificadas en los primeros puestos cuando los Gobiernos que en España se suceden cumplan con la obligación sagrada de velar por la Patria, estimulando la afición deportiva y creando campos de deportes y pistas de hielo y nieve artificial, en vez de emplear los Stadiums para «meetings» y gastar millones, millones y millones en propaganda, enviando a su representación olímpica a un país extranjero en condiciones económicas que apenas les permitan instalarse en una alejada pensión del Centro Olímpico.

M A R Y





Margot Moles

DESCENSO Y «SLALOM»

- 1º Alemania. Franz Pfnuer.
- 2º Alemania. Guzzi Lantschener.
- 3º Francia. Emile Allais.
- 4º Noruega. Birger Ruud.
- 5º Alemania. Roman Waerndle.
- 6º Alemania. Rudi Cranz.
- 7º Italia. Serterolli.
- 8º Noruega. Alf Konningen.
- 9º Noruega. Per Fossum.
10. América. Richard Durante.

RELEVOS POR 4 POR 10 KM.

- 1º Finlandia. Nurmela, Karppinen, Lahde, Jalkanen, en 2 horas, 41 minutos, 33 segundos.
- 2º Noruega. Hagen, Hoffsbakken, Brodhal, Iversen, en 2 horas, 43 minutos, 3 segundos.
- 3º Suecia. Bergar, Larsson, Haggbad, Matsbo.
- 4º Italia.
- 5º Checoslovaquia.
- 6º Alemania.
- 7º Polonia.
- 8º Austria.
- 9º Francia.
10. Yugoslavia.

PATINAJE DE VELOCIDAD

- 1º Noruega. Iván Ballangrud, 500 metros en 43,4 segundos.
- 2º Noruega. Krog, 500 metros en 43,5 segundos.
- 3º Norteamérica. reisinger, 500 metros en 44 segundos.
- 4º Japón. Ishihara, 500 metros en 44,1 segundos.
- 5º Norteamérica. Lamb.
- 6º Bélgica. Deligme.
- 7º Austria. Levan.
- 8º Norteamérica. Und Post.
- 9º Finlandia. Wasenius.
10. Finlandia. Ojala.

Nieve y montaña

IV OLIMPIADA DE INVIERNO CELEBRADA EN GARMISH, ALEMANIA

RESULTADOS

SALTOS

- 1º Noruega. Hagen.
- 2º Noruega. Hoffsbake.
- 3º Noruega. Brodhal.
- 4º Finlandia. Valonen.
- 5º Checoslovaquia. Simunek.
- 6º Noruega. Oester.
- 7º Polonia. Marusz.
- 8º Finlandia. Murama.
- 9º Checoslovaquia. Lahr.
10. Finlandia. Nikunem.

PATINAJE ARTISTICO

(Damas)

- 1º Noruega. Sonja Henie.
- 2º Inglaterra. Magdalena Colledge.
- 3º Suecia. Ana Hulton.

(Hombres)

- 1º Austria. Schafer.
- 2º Alemania. Baier.
- 3º Inglaterra. Casper.

PATINAJE SOBRE 500 METROS

- 1º Noruega. Mathisemn.
- 2º Noruega. Ballangrud.
- 3º Finlandia. Vasenius.
- 4º Norteamérica. Preisinger.
- 5º Austria. Stiepl.
- 6º Austria. Vazulek.

PATINAJE SOBRE 10.000 METROS

- 1º Noruega. Iván Ballangrud, 17 minutos, 24,3 segundos.
- 2º Finlandia. Wasenius.
- 3º Austria. Stiepl.
- 4º Noruega. Mathissen.
- 5º Finlandia. Bloemkuist.
- 6º Holanda. Langendijk.
- 7º Finlandia. Ojala.
- 8º Norteamérica. Shoeder.
- 9º Polonia. Kalbarozik.
10. Stakrub.

CARRERA DE FONDO, 50 METROS PARA ESQUIADORES

- 1º Suecia. Viklund. Campeón olímpico.
- 2º Suecia. Wieck.
- 3º Suecia. Englund.
- 4º Suecia. Bergstroem.
- 5º Finlandia. Karlinnen.



Ernestina Herreros

CARRERAS DE «BOB» A DOS PLAZAS

- 1º Estados Unidos. Brown y Wasibond. Campeones olímpicos.
- 2º Suiza. eierabend y Beerli.
- 3º Estados Unidos. Colgate y Lawrence.
- 4º Inglaterra.
- 5º Alemania.
- 6º Alemania.
- 7º Suiza.
- 8º Bélgica.

CARRERAS DE «BOB» A CUATRO PLAZAS

- 1º Suiza. Pilato Pierre Musy.
- 2º Suiza. Reto Capadrutt.
- 3º Inglaterra. Mc. Avoy.
- 4º América. Hubert Stevens.
- 5º Bélgica.
- 6º América.
- 7º Alemania.
- 8º Bélgica.
- 9º Francia.
10. Italia.

CARRERAS DE FONDO. 10 KILOMETROS

- 1º Suecia. Larsson, 1 hora, 14 minutos, 38 segundos.
- 2º Noruega. Hagen, 1 hora, 15 minutos, 35 segundos.
- 3º Finlandia. Niemi, 1 hora 17 minutos.
- 4º Noruega. Matzbo.
- 5º Noruega. Brodhal.
- 6º Noruega. Rustadstuen.
- 7º Finlandia. Nurmela.
- 8º Suecia. Haeggblad.
- 9º Noruega. Iversen.
10. Checoslovaquia. Mihaler.

HOCKEY SOBRE HIELO

- 1º Inglaterra. Campeón olímpico.
- 2º Canadá.
- 3º Norteamérica.



«El navegante solitario»,
Alain Gerbault.

Deportes de mar

NAVEGANDO EN POPA — SISTEMA ALAIN GERBAULT

Para los que hacen grandes distancias solos a bordo, es muy interesante poder abandonar el timón, sin que varíe por esto el barco su rumbo o si lo varía que vuelva automáticamente a él sin intervención del tripulante, que puede dedicarse así a otros menesteres. En casi todos los balandros de crucero, es relativamente fácil, el obtener que el barco se autogobierne a un rumbo dado, todo consiste en buscar el equilibrio entre las velas de proa y popa compensando una pequeña diferencia con el timón y amarrarlo.

A veces se facilita la operación, corriendo el lastre o sencillamente anclas y cadenas a popa, para favorecer la arribada y a proa, para ayudar la orzada. Pero navegando en popa, no sucede lo mismo con el aparejo normal, pues la tracción resultante de tener la botavara (1) completamente fuera del banco será sobre una sola banda del mismo haciéndolo orzar si no se arriba constantemente con el timón, el cual no debe ser amarrado en esta posición por el peligro de tomar por la lúa (2). Y si se arma un tangón y larga un **Spinaker** tampoco obtendremos el autogobierno y subsiste el peligro de la transluchada (3). Con una vela cuadra armada sobre una verga cruzada, se consigue el equilibrio, pero una vez perdido el rumbo no lo recupera. Todos estos inconvenientes desaparecen con el sistema que ha empleado Alain Gerbault, en su nuevo barco y que lleva su nombre. El aparejo en resumen es lo siguiente (figura 1): dos velas triangulares y simétricas, izadas a cada lado y a lo largo del palo y cuyos puños de escota están separados del mismo—como en el Spinaker corriente—por unos tangones colocados a proa de los obenques (figura 2) y que forman cada uno con el barco, un ángulo superior siempre a 90°. (Medido por la popa, claro está). Se iza cada una con una sola driza, dos escotas a popa y dos cabos ligeros a proa completan el aparejo, que como se ve es sencillísimo.

El funcionamiento no lo es menos, mientras el barco guarde su rumbo las velas trabajan por igual arras-trándolo en la misma dirección del viento. Si el barco se desvía por cualquier causa, ola, corriente, etc., la vela que corres-ponda a sotavento, toma menos viento llegando incluso a flamear, mientras tanto la de barlovento trabajará sola y con más fuerza, volviendo el barco a su posición primitiva. Antes de volver a ella por completo, la vela de sotavento empieza a trabajar con intensidad progresiva, igualándose las dos en el momento en que el barco vuelva a colocarse en línea con el viento. Es mejor dejar el timón suelto o con mucho juego

para facilitar la vuelta a rumbo. Las ventajas de este aparejo, en resumen, son las siguientes:

En primer lugar responde plenamente a su objeto; conservar automáticamente al barco en popa.

En segundo lugar no es nada peligroso, pues en caso de un golpe repentino de viento, unos segundos le bastan a un solo hombre para recogerlo todo sin necesidad de aproar el barco. Puede ser usado con vientos duros pues con arriar un poco las escotas disminuye la resistencia al viento. Es muy difícil la transluchada, pues aun variando el viento en varios grados su dirección, el barco instantáneamente se orienta con respecto al cambio sufrido.

En tercer lugar este aparejo permite colocar las velas al ángulo más favorable para la epopada, es decir, más de 90° con respecto al casco. De lo que es este aparejo en la práctica, puede dar idea el saber que usándolo Alain Gerbault recorrió las 1.100 millas que separan a Fuerteventura (Canarias), de San Vicente (Isla de Cabo Verde), en siete días y medio cuando con el aparejo corriendo de su barco anterior, el **Firecrest** hubiera tardado dieciséis días con el mismo viento, según datos del propio Gerbault. Esto quiere decir que el aparejo en cuestión vino a hacer una media de seis nudos durante siete días y medio... que no es mala marcha para un barco que solo mide 31 pies en la línea de flotación. ¡Siete días navegando a vela sin tocar nada y sin perder el rumbo! ¡Qué dirían los antiguos! Para terminar diremos que como se puede ver en los dibujos se trata de una cosa sencilla y barata de construir.

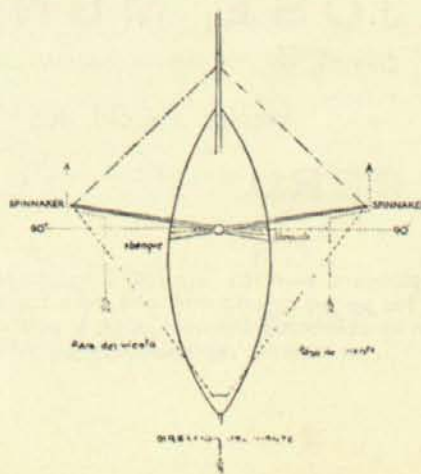
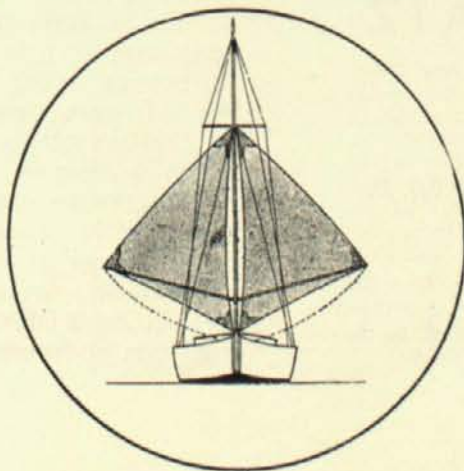
Como se comprenderá, el rendimiento máximo de este aparejo, se obtiene en travesías largas y en zonas de vientos constantes.

NAVY

(1) Botavara: Palo que mantiene extendida la vela mayor, por su costado inferior: a él van sujetas las escotas.

(2) Tomar por la lúa: Recibir el viento por la cara anterior de las velas.

(3) Transluchada: Cambio repentino de lado que hace la vela por haber tomado por la lúa. Es peligroso pues la botavara puede romper los cables y el palo, romperse ella misma, lesionar o lanzar al agua a los tripulantes y en los barcos pequeños volcarlos.



Boda de Juan Ignacio Pombo con Elena Rivero

En la iglesia de San Marcos, el 11 de febrero y a las once de la mañana, contrajo matrimonio con la bellísima señorita Elena Rivero, nuestro querido compañero Juan Ignacio Pombo. De la boda—celebrada en la intimidad por el reciente luto de la desposada—fueron padrinos la distinguida dama doña Consuelo de Pombo, madre del aviador, y don Jenaro Olivé, prestigioso Jefe de la Aviación Militar Española, quien desde un principio dió a Juan Ignacio toda la ayuda técnica y moral que necesitaba. Fueron testigos de la ceremonia el ilustre abogado don Ignacio de Careaga y Urquijo, don Emilio Herrera, Director de la Escuela Superior Aerotécnica; don Federico Santander, el Marqués de Almenara, el Marqués de Alonso Pesquera, don Rafael de Bierna y Urquijo, don Enrique Ansaldo y don Rafael

Pombo, hermano del novio. Asistieron las representaciones del Cuerpo diplomático de las naciones americanas, el Excmo. Sr. García Mansilla, Embajador de la República Argentina; los Ministros y Cónsules de México, Cuba, Uruguay, Chile, Puerto Rico, Venezuela, etcétera; el Director de Líneas Aéreas Postales Españolas, don César Gómez Lucía; el Director de Aeronáutica Civil, Comandante Lecea; don Vicente Roa, del Consejo de Administración de LAPE; el padre del novio, don Juan Pombo Ibarra, primer piloto que en España unió en vuelo a una capital de provincia—Santander—con Madrid; el Doctor Elices, don José María Ansaldo, don Fernando Rein Lóring, Teodosio Pombo y otros pilotos de LAPE, compañeros de Juan Ignacio Pombo.



REPRESENTANTE GENERAL
DE AVIACION Y DEPORTES EN
HISPANO - AMERICA

JOSE MUNAIZ

Director de The International Machinery Co.

Avenida Piérola, 405

PERU LIMA

Rogamos a nuestros lectores, suscriptores y anunciantes de los países americanos, que para todo lo relacionado con la colaboración, suscripción y publicidad, se dirijan a nuestro representante en AMERICA.

El monumento a Barberán y Collar

Recogemos de la Prensa madrileña, la noticia de que nuestro colega «Heraldo Deportivo», va a activar la suscripción, que desde hace tiempo parece se abrió para que todos los españoles contribuyeran a la construcción de un monumento, que ya debía estar erigido en el centro de Madrid, para conmemorar la gloriosa hazaña de nuestros malogrados aviadores Mariano Barberán y Joaquín Collar. Convendría encauzar esa suscripción, bien en la Dirección de Aeronáutica o en la Federación Aeronáutica Española, para que en breve plazo pudiera alcanzar la importancia necesaria. Para esa suscripción AVIACION Y DEPORTES, entregará 100 pesetas y 25 más cada uno de sus veintidós redactores.



Rogamos en el editorial de nuestro primer número, y nuevamente solicitamos, la colaboración y consejos de todos, estableciendo, para ello, las siguientes normas, a seguir por nuestros colaboradores:

1º Los artículos de colaboración y las preguntas deben ir dirigidos a los redactores de las secciones respectivas, enviándolos a nuestra dirección postal (apartado 12.224, Madrid).

Los redactores jefes de sección son:

AUTOMOVILISMO: Villapadierna.
NATACION: Valdés.
HIPISMO: Margarita Goyoaga y P. C.
TENNIS: Pepa Chávarri.
GOLF: Raúl de Murga.
NIEVE Y MONTAÑA: Mary.
CAZA Y PESCA: Robinsón.
CANINAS: Ospin.
HOCKEY: Solrac.
FUTBOL: Irbal.
PAGINAS DE LA MUJER: Alma Angélico y Arivel.
FOTOGRAFIA: Díaz Casariego.
DEPORTES DE MAR: Navy.
BOXEO: Alberto S. Hamilton.
ATLETISMO: Shroon.
BASKET-BALL: F. Manrique de Lara.
EL DEPORTE Y EL NIÑO: Pereira.
RUGBY: Augusto y Fernando Serra.

RESPUESTAS

Don José Aguilar, Secretario
del Aéreo Club de Teruel.

Es la suya la primera pregunta que recibimos en nuestra redacción, y por esto y a pesar de la falta de tiempo de que dispongo, ya que recibo su carta la víspera de mi viaje a Inglaterra—que efectuo para traer una de las avionetas de nuestra Aéro-Escuela—, le contesto lo más detalladamente que me ha sido posible.

Primero: El B. A. G. DRONE puede adquirirse en Inglaterra, en la Compañía B. A. G. DRONE LTD., del Aeródromo de Hanworth London Air Park, Middlesex. Esta compañía tiene como Director técnico al conocido y renombrado mundialmente, recordman de vuelo a la vela Roberto Kronfeld. El Representante en España de esta firma, es «Drone», quien me ha dado los datos que aquí le envío. Su dirección postal es: Apartado de Correos 12.223, Madrid, y con gusto le enviaré a usted, caso que le interese, catálogos detallados.

Segundo: El precio es en libras esterlinas 275 y en pesetas, aproximadamente, 10.000. En el caso de que ese aparato fuera para la escuela de ese Club, no pagaría derechos de Aduana. En cuanto al transporte

HISTORIAS BREVES: ...
PARA NOSOTROS: Esquire.
DEPORTES VARIOS: ...

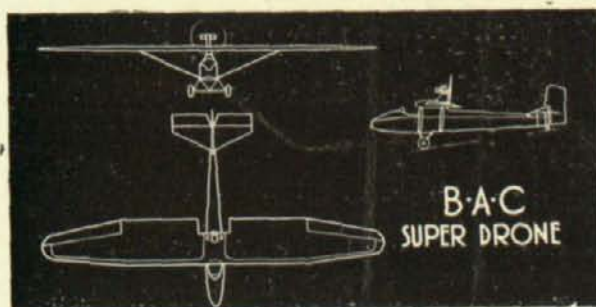
AVIACION

AVIACION POPULAR: Abril.
POR ESOS CLUBS...: Coronado.
MEDICAS: Alvaro Elices.
AVIACION MILITAR Y NAVAL: ...
AVIACION COMERCIAL: Rein-Loring.
INFORMACION EXTRANJERA: Blázquez.
VUELOS SIN MOTOR: Azul.
AUTOGIROS: Munaiz.

2º Los artículos deberán ser escritos a máquina, y sólo se publicarán aquéllos cuyos autores hayan practicado el deporte sobre el cual escriban y sean socios de cualquier Agrupación deportiva, de España o del Extranjero.

3º Los colaboradores recibirán, por cada artículo o fotografía publicado, una suscripción anual gratuita de nuestra Revista y una tarjeta para efectuar un vuelo en el aeropuerto de Madrid.

La tarjeta de suscriptor, que los serán entregadas, les dará derecho a tomar parte en los concursos para la obtención del título de piloto en nuestra aero-escuela y vuelos de bautismo, que se celebrarán en el aeropuerto de Madrid los días festivos.



a España, el Representante del aparato se encarga del mismo, gratuitamente.

Tercero: Este aparato, que ha despertado enorme interés, especialmente entre la gente joven, no ha sido autorizado ni se autoriza a construir, a pesar de que la Compañía ha recibido numerosos ofrecimientos en este sentido. La Compañía, no quiere hacerse cargo, según me ha manifestado su Representante, de ningún accidente que pudiera empañar el buen nombre de su aparato, como por ejemplo, lo que ha sucedido con el «Pou de Ciel» en varios países y aun en España, donde debido al último accidente de Málaga, parece ser que la Dirección de Aeronáutica no permite los vuelos con ese aparato.

Francisco BLAZQUEZ,
Redactor Jefe de la Sección Extranjera.

Para nosotros...

¿SOIS TIMIDOS?

Hace tiempo leí en no sé dónde, algo que me llamó profundamente la atención y que aunque extractadamente, tuve el buen acuerdo de copiar. He creído que tal vez pudiera interesar a los jóvenes lectores de nuestra revista y para ellos traduzco estas líneas.

Existe un procedimiento fácil, para comprobar la confianza en uno mismo, la timidez, a veces absurda o ridícula, que en múltiples ocasiones de la vida nos invade, y frecuentemente y a unos más que a otros, nos sitúa en situaciones verdaderamente embarazosas. Es innegable que cuanto mayor sea la confianza en nosotros mismos, la seguridad de nuestras acciones, las decisiones rápidas, etc., etc., el éxito en todas nuestras empresas será mayor.

Pues bien, creo sinceramente que con la contestación que vosotros mismos os hagáis al leer el breve cuestionario, que os doy a continuación, podréis saber, si sois personas tímidas, o personas de decisión firme a las que indudablemente siempre acompaña el éxito.

AUTO-EXAMEN

1.º ¿Temo encontrarme con personas importantes de quienes he oído hablar?

2.º Temo o me encuentro embarazoso en fiestas, bailes o reuniones?

3.º ¿A pesar de saber bailar, temo solicitar de las muchachas, un baile?

4.º ¿Temo pedir favores?

5.º ¿Temo solicitar un aumento de sueldo si me lo merezco?

6.º ¿Temo preguntar la dirección si me encuentro extraviado?

7.º ¿Siento envidia al ver a un grupo de muchachos y muchachas que charlan y ríen?

8.º ¿Se me traba la lengua y no encuentro la palabra oportuna si me encuentro en un grupo de esos?

9.º ¿Temo devolver artículos que haya comprado en las tiendas, cuando estos artículos son malos, defectuosos o no eran los por mí solicitados?

10. ¿Temo a los policías, guardias o autoridades?

11. ¿Me importa lo que el peluquero o el camarero puedan pensar de mí?

12. ¿Cuando expreso una opinión y me es combatida, me callo a pesar de que estoy seguro de tener razón?

13. ¿Cometo equivocaciones o faltas, jugando a las cartas, al billar o al «golf», etc., cuando sé que varias personas me están contemplando?

14. ¿Me encuentro embarazado cuando me presentan a las altas personalidades?

15. ¿Temería decir algo o declararme a la muchacha que me gustase?

Aquel que a todas las preguntas conteste NO, posee, desde luego, una autoconfianza digna de admirar, y tiene abiertas las puertas del éxito; aquel que conteste NO a la mayoría de las preguntas, tiene dominio y confianza sobre sí mismo, suficiente para encontrarse bien, en circunstancias apuradas, y por último aquel que a todas las preguntas conteste SI, es una persona excesivamente tímida y nunca, a no ser que se corrija—lo cual con voluntad es muy posible—llegará a triunfar en lo que se proponga.

Ahora bien, si una timidez exagerada es perjudicial un atrevimiento también exagerado no es de buen gusto y pudiera llevar consigo situaciones molestas.

El siempre ponderado «término medio» y la mayor naturalidad es lo verdaderamente acertado.

ESQUIRE.





«Donna de Fuentes», perra Berger alemán.
Propiedad de D. Ives Redón Lebeau

SECCION CANINA

CONSEJOS PRACTICOS PRELIMINARES

Si el perro ha sido siempre el amigo del hombre, también ha constituido en todo momento para él, un auxiliar precioso e irremplazable. El perro se presta a todo: animal de tiro en las nevadas estepas del Norte; protector y guía de los caminantes en las cimas de los Alpes; guardián de rebaños en los valles y montañas y como ha dicho Degoutte, sus funciones no pueden ser más variadas y extensas. Y siempre, instintivamente, dispuesto a defender a su amo, y a afrontar, por él, toda clase de sacrificios. ¿Por qué, pues, desdeñar esta cualidad maestra, innata en él? ¿No es de desear que se fomenten las razas nobles, y no constituye una íntima satisfacción tener un perro capaz de proteger a su dueño, de defenderle, y aun de vengarle?

Ello es bien sencillo, a condición de ayudar a la naturaleza, desarrollando su instinto mediante un apropiado adiestramiento. Porque es indudable que el perro debe ser algo más que una máquina de ladrar y de olfatear.

Pero un buen perro defensor y de policía no puede ser elegido al azar. Debe uno atenerse a conocidos antecedentes físicos e intelectuales. Para ello, por de pronto, es necesario el perro de talla media. Los perros de mucho cuerpo y alzada son demasiado lentos y pesados. Y perro inteligente. Con un perro pasivo y tardo de comprensión los resultados serán casi nulos, y sorprendentes, en cambio, los que se obtienen con animales vivos y despiertos.

Pero, ¿en cuál raza deberá uno fijar su elección? Ante todo, para estos menesteres—unanimidad absoluta en teóricos y prácticos—incuestionable la superioridad de una raza pura. Tomándola como base, llegarán a desarrollarse en las sucesivas generaciones los progresos de la educación combinados con los influjos del atavismo, facilitando de modo notorio la tarea de los adiestradores, profesionales y aficionados.

Y ello supuesto, apartemos, para este fin, los perros de caza, cuya utilidad se ciñe a la misión instintiva que los hace exclusivamente propios para este deporte. Ni hablar de los llamados de lujo: perros de aguas; enanos; malteses, etc., cuya vida habitual de molición es incompatible con los esfuerzos que les hemos de exigir. Descartados también los de talla pequeña: raposeros; loulous, etc., carentes de la suficiente fuerza. Tampoco son convenientes, en principio, los dogos alemanes; daneses; perros de San Bernardo, colosos de la raza canina, cuyas cualidades, por otra parte, notables, se ven capitis-disminuidas por la pesadez inherente a su potente estructura. Razas éstas, además, que forzosamente degeneran en España, por razones climatológicas.

Aprovechémonos, pues de la experiencia ya consagrada por el tiempo y por los resultados obtenidos en aquellos países que se han preocupado más que el nuestro de formar perros de defensa personal y de policía, consiguiendo, mediante la selección y metódico adiestramiento, el desarrollo casi perfecto de sus cuali-

dades físicas y morales, transmisibles, como hemos ya dicho, a las generaciones venideras, lo cual jamás podrá lograrse con ejemplares que provengan de cruzamientos defectuosos, y mucho menos de bastardos.

En Alemania y en Suiza, las tres razas universalmente empleadas son: el Airedale-terrier, que es un griffon inglés; el Berger alemán y el Doberman.

En Bélgica, nación en la que buen número de sus poblaciones cuentan con criaderos municipales de perros, emplean, además, dos excelentes razas indígenas: el Malinois o Berger de Maline, y el Groenedaël.

En Francia cuentan también con dos razas propias: el Berger de la Beauce y el de Brie.

Las razas húngaras, y la escocesa de los Collies son más aptas para guarda de ganado.

Que elijan, pues, los aficionados españoles, de entre la variadísima gama de los bergers y terriers, cuyo cruzamiento entre sí, por cierto, creó, hace unos nueve lustros, en la región alemana de Thüringen, la magnífica raza, ya citada, de los Doberman-Pinscher.

Adquirido el perro, procedamos a alojarlo. ¡Cuestión compleja y delicada, mal comprendida, generalmente, y peor interpretada! Limitémonos aquí a dar consejos generales. El perro necesita imprescindiblemente espacio, aire y luz: higiene, en suma, lo mismo que las personas. Concedámosle, pues, el mayor espacio de que podamos disponer. En realidad, unos cuantos metros cuadrados serán suficientes, dentro de los cuales podrá recrearse a sus anchas, y desarrollar, a su guisa, toda su actividad.

Nada de atar a los perros, habitualmente. ¡Fuera cadenas! Cerremos, simplemente, este pequeño espacio, propiedad exclusiva de nuestro animal, con un enrejado, a través del cual circulará el aire y penetrará la luz. Coloquemos en cualquier rincón una caseta, recubriendo el suelo de paja, que se renovará a menudo, en la que el huésped de tales dominios podrá ponerse al abrigo del viento y de la lluvia. Un simple tonel—en Francia los usan frecuentemente—servirá para ello, en defecto de un mejor inmueble.

Y no nos cansaremos de recomendar la más escrupulosa limpieza, tanto de los locales, como personalmente del perro. Unas pasadas con el peine, después del lavado; unos cuantos recorridos con el cepillo, siempra contrapelo, y no habrá que temer el desarrollo de los repugnantes parásitos que tanto dañan a los perros mal tenidos. Claro es que los de pelo largo requieren especiales cuidados.

OSPIN.



Berger
Malinois

DEPORTES VARIOS

HIPISMO

Las pruebas de la Sociedad Hípica Española

El día 6 se celebraron, en la pista de la Asociación general de Ganaderos, las pruebas del concurso de la Sociedad Hípica Española, que fueron presenciadas por un considerable número de aficionados.

En la primera, civil-militar, tomaron parte nueve caballos, clasificándose primero «Kurdo», montado por don José Cavanillas, con un tiempo de 50 segundos; segundo, «Egalité», montado por don Diego Torres, en 51 segundos, y tercero, «Listo», de don José Cedrún, en 53 segundos y 3/5.

Obtuvieron lazos «Indianeca», de don José María Esquivias; «Cordón», de don Joaquín Nogueras, y «Serranito», de don José Cedrún.

En la prueba siguiente, reservada a amazonas, se clasificó primera Margarita G. Goyoaga, con «Honey»; segunda, Estrella Ponte, con «Pacíficadora», y obtuvo lazo Margarita García Goyoaga, con «Solong II».

Finalmente, don Ildefonso Cuadrado realizó con «Supinación» unos magistrales trabajos de alta escuela, que merecieron los unánimes aplausos de la selecta concurrencia.

HOCKEY

CAMPEONATO FEMENINO

Madrid (A), 4; Madrid (B), 0; Atlétic Club, 1; Club Femenino, 0

En la mañana del domingo 16, y en el campo del Club Femenino, se celebraron estos dos partidos ante bastante público, a pesar del mal tiempo.

En primer lugar se enfrentaron los dos equipos del Madrid F. C., venciendo fácilmente, como era natural, el equipo A. A causa de las lluvias, el campo se encontraba en muy malas condiciones para jugar; pero las muchachas se opusieron a que los encuentros fueran suspendidos.

El «match» fué un constante dominio de las vencedoras, cuya línea de ataque jugó mucho y no marcó más gracias a la magnífica defensa de sus adversarias, especialmente de M. C. Iturriaga, que paró mucho. Marcaron los tantos L. Baldasano (2), P. Chávarri y B. Miur.

Destacaron, por las vencedoras, P. Chávarri, P. Mora, L. Baldasano y P. Carvajal; por las vencidas, M. C. Iturriaga, como ya hemos dicho; D. Schilling y M. Padura. Arbitraron bien Barrio (V.) y Calvo.

Equipos.—Madrid A: Dinkyn; Petrement, Mora, Miur, Carvajal, Baldasano, Mora, Chávarri y Stoppelman.

Madrid B: Iturriaga, Schilling, Spay, D. Aguado, Padura, Collado, Aguado, Petrement y Baldasano.

RUGBY

La temporada de rugby en 1935, se ha distinguido por un gran incremento de la afición, hasta el punto de contar hoy en día la Región Centro con diecinueve equipos. Entre ellos destacó el novel equipo de Aviación, ganador del Campeonato Junior, y uno de los «quinces» que más prometen, dado el entusiasmo y buena calidad de juego de sus componentes, entre los que merecen citarse a Zabala, Jiménez y Fajardo.

En el Trofeo Chicheri quedó vencedor la Gimnástica, y este mismo equipo se adjudicó el título de campeón

de España después de vencer a la F. U. E. de Valencia, y demostrando con su actuación a lo largo de la temporada, que la Sociedad que lleva su nombre es la que más directamente ha cooperado a la difusión de este noble deporte, que goza de tanta popularidad entre las juventudes de nuestro país.

En fecha próxima empezará a disputarse el Campeonato Universitario, en el cual se hallan inscritos los siguientes «teams»: Medicina, actual campeón; Agricultura, que cuenta esta temporada con la ayuda de uno de nuestros mejores y más populares «ruggers», Carlos San Miguel; Derecho, Escuela Industrial e Ingenieros Industriales, en cuyas filas se alinearán elementos tan destacados como Resines, Audivert, Jaime Pérez, Kenneth y Blanco Rabadán.

A juzgar por la valía de todos los equipos, la lucha promete ser reñidísima y creemos que a Medicina le costará un gran esfuerzo retener el título que tan mercedosamente ostenta.

F. SERRA.

BASKET-BALL

Campeonato castellano

Resultado de los partidos celebrados el día 9:

Primera categoría: Rayo Club, 28; Standard, 7. Canal, 11; Madrid, 18. América, s.; C. U. M., s. Regimiento 31, 19; Gimnástica, 15.

Segunda categoría: Tamayo, s.; F. D. U., s. Antiaéreo, 44; Rovers, 5. Zapadores, 2; Halcones, 0. H. E. Correos, s.; B. Amistad, s.

MOTORISMO

Prueba del Circuito Desconocido

Para la mañana del domingo 24 había anunciado el Moto Club de España el concurso del circuito desconocido, para el que contaba con veintidós inscripciones, entre «motos» y automóviles.

El mal tiempo prodigó los «forfaits», y de esta manera tomaban la salida once motocicletas y cinco automóviles únicamente.

El circuito, ya no desconocido en el momento de la salida, era de 169 kilómetros, sobre el siguiente trazado: Madrid, San Martín, Barajas, Paracuellos, Aljardil, Daganzo, Torrelaguna, El Molar, Guadalix de la Sierra, Colmenar Viejo, Hoyo del Manzanares, Torrelodones, hasta el «chalet» del M. C. de E., en la Cuesta de las Perdices.

El temporal de agua fué causa de que menudearan los abandonos y que numerosos participantes llegasen a la meta después de consumido el tiempo reglamentario para puntuar.

La clasificación fué la siguiente:

«Motos»: A. Huertas, 82 puntos; diferencia, 1 hora, 23 minutos, 37 segundos.

«Motos»: 1º A. Huertas, 82 pntos; diferencia 1 hora, 23 minutos, 37 segundos.

2º Jesús Malacueva, 130 puntos; diferencia, 2 horas, 11 minutos, 50 segundos.

Los nueve restantes participantes no pudieron puntuar.

Coches: 1º Fernando, 12 puntos; diferencia, 6 m. 37 s.

2º A. Quintana, 36 puntos; diferencia, 19 m. 7 s.

3º J. A. de Olano, 116 puntos; diferencia, 58 „ 47 s.

Los otros dos participantes de coches no puntuaron.

TENNIS

El sorteo de las pruebas de la Copa Davis

El día 4 del actual se celebró, en Londres, el sorteo para los partidos que se jugarán este año para la Copa Davis. El sorteo ha sido hecho por el alcalde de Londres, en vez de celebrarse, como otras veces, en el ministerio de Relaciones Exteriores.

Los resultados fueron los siguientes: para la zona europea, España se enfrentará con Alemania, China con Francia y Mónaco con Holanda. Para los semifinales han quedado Noruega, Bélgica, Austria, Polonia, Yugoslavia, Checoslovaquia, así como también Hungría, Grecia, Argentina, Suecia, Irlanda, Dinamarca y Suiza. En la zona americana, Cuba se enfrentará con Australia y Méjico con los Estados Unidos.

La primera vuelta de la zona europea debe haberse jugado para el 5 de mayo; la segunda, para el 7 de mayo; la tercera, para el 9 de junio; los semifinales, para el día 19 de ese mes, y los finales, para el 30 de julio. Los finales de las interzonas se jugarán en Wimbledon, del 18 al 21 de julio, y los «matches» finales, entre el 26 y 28 de julio.

Rumania se retiró antes de terminarse el sorteo, por razones económicas, e Italia, como se anunció ya hace unas semanas, se ha negado a participar en el torneo, de acuerdo con su política de protesta contra las sanciones decretadas por la Sociedad de Naciones.—United Press.

Lili Alvarez se ha casado con un «as» de la aviación francesa

SAINT MAURICE, 5 (12 noche).—La tenista española Lili Alvarez ha anunciado su matrimonio, contraído hace tres meses, con el «as» de la Aviación de la Gran Guerra conde Jean de Gaillard de la Valdene.

El matrimonio de Lili Alvarez significa la pérdida para España de la más destacada tenista, ya que desde ahora en adelante se presentará en los concursos como francesa.—United Press.

BOXEO

Dos victorias de Ignacio Ara en Buenos Aires

BUENOS AIRES, 9.—El boxeador español Ignacio Ara

venció por puntos al argentino Félix Expósito, en un combate de doce asaltos.

BUENOS AIRES, 17.—El boxeador español Ignacio Ara ha vencido por puntos al argentino Jacinto Invierno, en un combate de doce asaltos, ante un público de 25.000 personas, en el Luna Park. En su próximo combate se enfrentará con Jorge Azar.

NATACION

«Record» mundial batido

COPENHAGUE, 4 (10 mañana).—La nadadora danesa Ragnhild Nvegers, de quince años, ha batido el «record» mundial de las 440 yardas, nado libre, en 5 minutos, 29 segundos 9/10.

Jack Medica bate un «record» mundial

VICTORIA (Colombia británica), 10.—Jack Medica, de la Universidad de Washington, ha batido el «record» mundial de los 300 metros a nado, cubriendo esta distancia en 3 minutos, 37 segundos y 4/10, en un concurso internacional, superando el «record» anterior en 3 segundos y 6/10.

La nadadora Hoelzer bate un «record» mundial

HALLE, 18 (10 mañana).—La nadadora alemana Hoelzer ha batido el «record» del Mundo de 100 metros braza, en 1 minuto, 20 segundos y 4/10.

El anterior «record», que lo poseía la misma nadadora, era de 1 minuto, 24 segundos y 5/10.

ALPINISMO

Los españoles, en Chamonix

Invitado por la Federación Francesa de Esquí, el equipo español que participó en la Olimpiada de Garmisch ha corrido ya en dos pruebas de los concursos internacionales de Chamonix, con el resultado siguiente:

Fondo, 18 kilómetros, con 89 inscriptos, en cuya carrera venció el equipo noruego, se clasificaron: Jesús Suárez, con el número 27, en 1 hora, 32 minutos y 55 segundos; Tomás Velasco, con el número 29, en 1 hora, 33 minutos y 59 segundos; Oriol Canal, con el número 33, en 1 h., 37 m. y 16 s.; Enrique Millán, con el 37, en 1 h., 41 m. y 58 s., con ventaja este último de 25 minutos y 15 segundos sobre el postrer clasificado en función del tiempo marcado por el vencedor Laarsen.

Febrero 3.—Un avión postal de la línea Tenesval-Bucarest, volando sobre la región montañosa de Roschitz (Rumanía), en un día de fuerte viento, a causa de un remolino, se parte en el aire, perdiendo la vida en el accidente, el piloto capitán Ivanovici, uno de los pilotos rumanos más conocidos, un radiotelegrafista y un mecánico. El último mensaje enviado por el radiotelegrafista, y captado por las estaciones receptoras decía: «Caemos..., el avión se ha partido en dos...»

Febrero 7.—El «As» de la aviación soviética Neromen, pierde la vida en un accidente de aviación en Rusia.

Febrero 7.—Un Oficial del portaaviones inglés «Furious», desaparece con su aparato, en aguas de Gibraltar—cuando apenas había despegado de la cubierta del portaaviones—, por desprendimiento de un ala, en su avión de reconocimiento.

Febrero 11.—El correo aéreo «Ciudad de Buenos Aires», que volaba en viaje nocturno de Natal a Dakar,

no llega a su destino desapareciendo en el mar y perdiendo la vida los cinco hombres de su tripulación. El drama que hemos visto llevado a la pantalla en la admirable película «Vuelo nocturno», vuelve a repetirse en la realidad. Hasta la fecha y a pesar de los prolongados vuelos de exploración del hidroavión «Santos Dumont», no se han encontrado vestigios del «Ciudad de Buenos Aires».

Febrero 12.—Un avión militar francés, cae desde 2.000 metros de altura, por desprendimiento de un ala, perdiendo la vida los dos oficiales que tripulaban el aparato.

Febrero 19.—Un avión militar inglés, que tomaba parte en las maniobras que recientemente se celebraron alrededor de Londres cae en el Canal de la Mancha. Los tripulantes de una embarcación, que se encontraba en las inmediaciones del accidente, pudieron recoger a uno de los pilotos, pero cuando volvieron, se encontraron con que el aparato y los otros tres aviadores habían desaparecido.

DESCANSEN EN PAZ.

VULCAIN

EL RELOJ de fama mundial

FABRICADO CON LA PRECISION

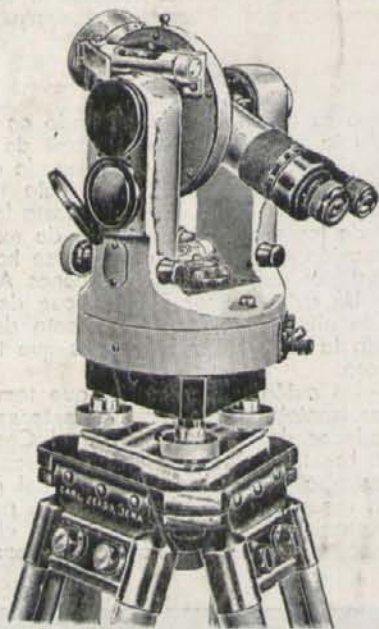
INVEROSIMIL DE 1/400 c. DE MILIMETRO

DEPOSITO EXCLUSIVO PARA ESPAÑA:

COPPEL, S. A.

**Mayor, 6 - Fuencarral, 15
M A D R I D**

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