

69

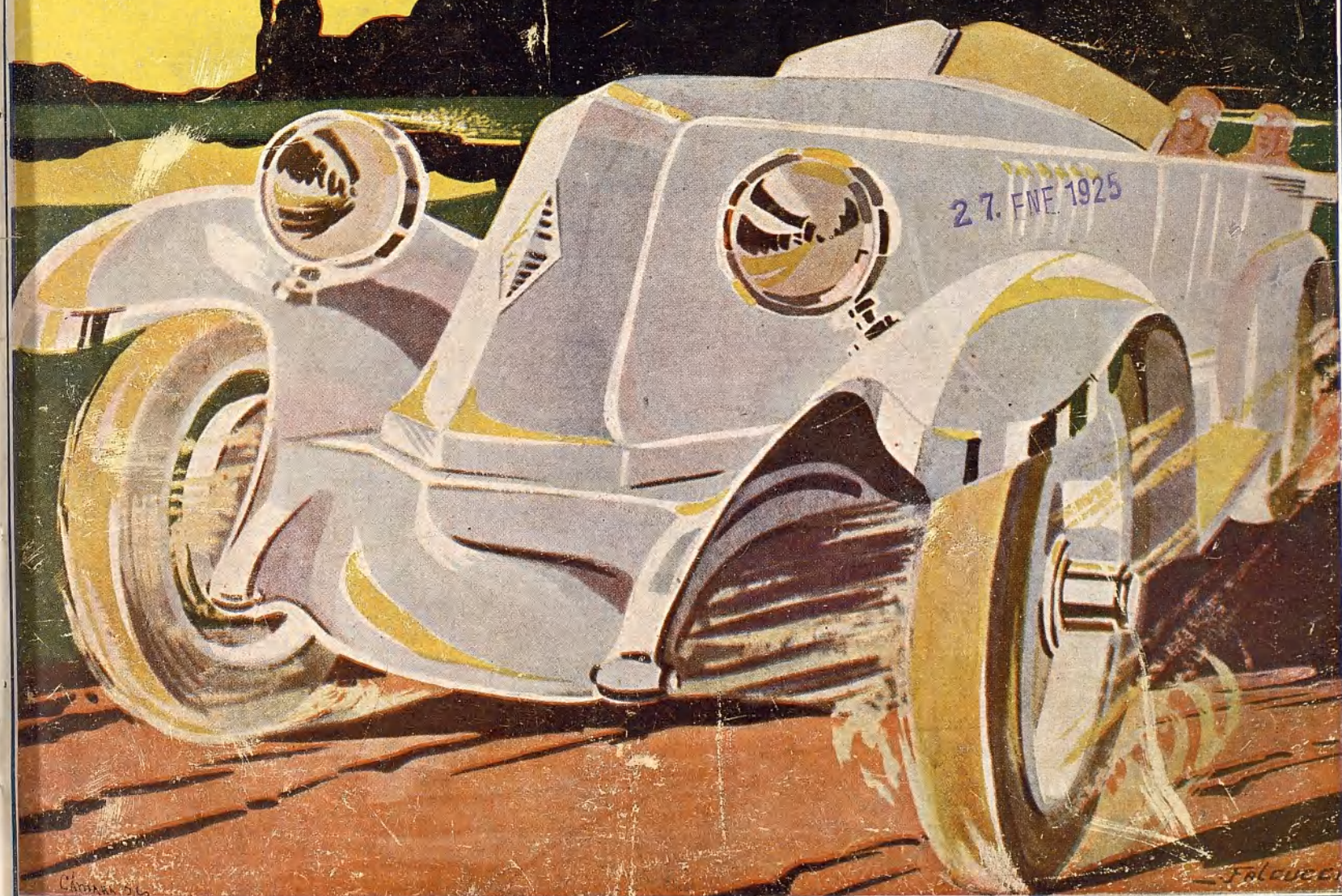
27. FNE 1925

Aire Libre

REVISTA DE DEPORTES

HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID

50 cts.



EL NUEVO 40 CV. RENAULT

Ayuntamiento de Madrid

LAS REVISTAS PREFERIDAS

EN MODAS

ELEGANCIAS



EN LITERATURA,
ARTE, CIENCIA Y
CRÓNICA SOCIAL

La Esfera



EN NOVELAS
BREVES

La Novela Semanal



EN INFORMACIÓN
DE ACTUALIDAD

MUNDO GRAFICO



EN DEPORTES

AIRE LIBRE

REVISTA
DE
DEPORTES



Se admiten subscrip-
ciones en todas las
librerías del mundo

AIRE LIBRE

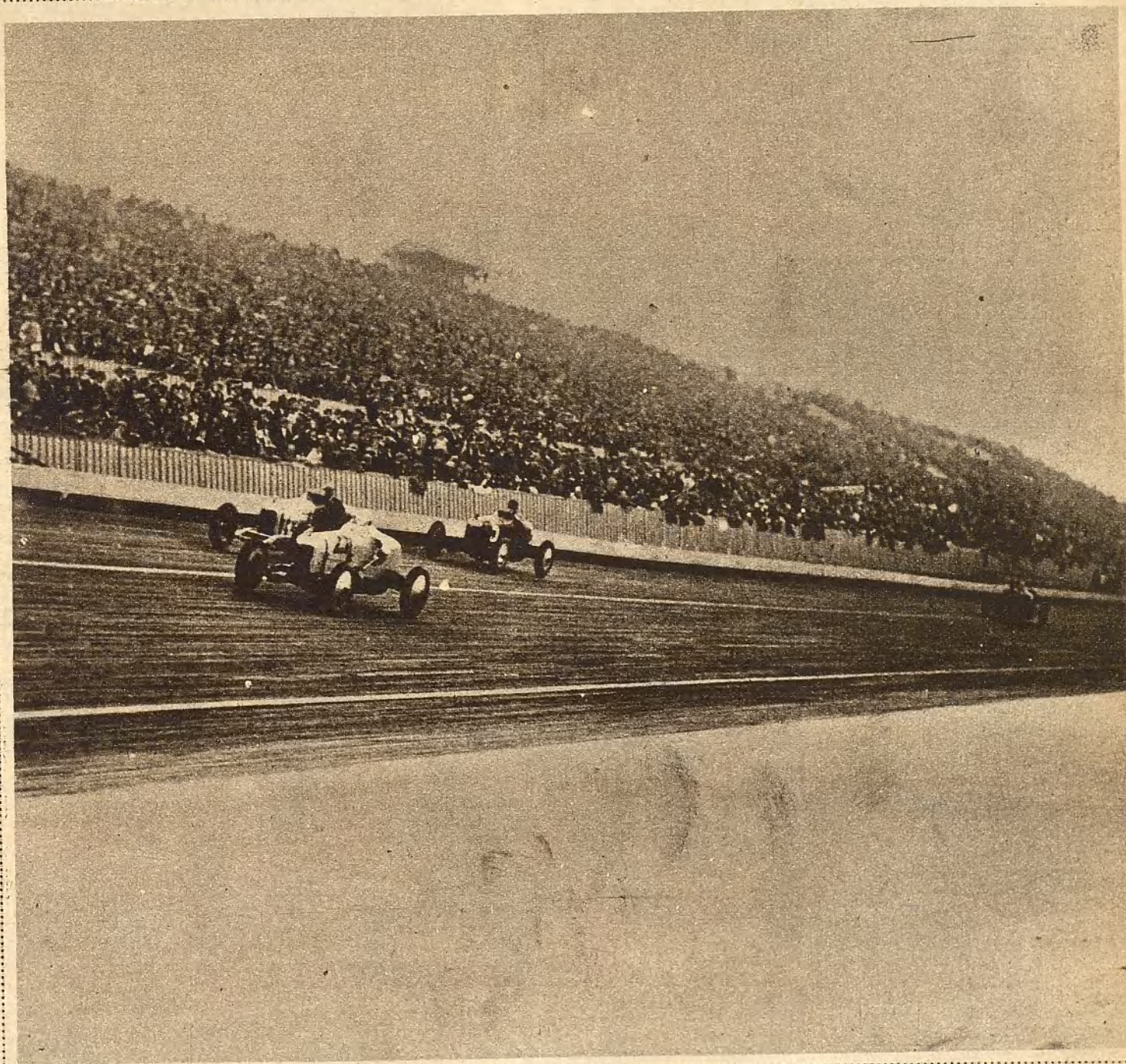
HEMEROTE
MUNICIPAL
MADRID



REVISTA SEMANAL
□ DEPORTIVA □



AÑO III □ NÚM. 59
27 de Enero de 1925



Si para el piloto que lleva la dirección es el automovilismo el «sport» de la hipersensibilidad, de la suma de emociones, de la totalidad de los entusiasmos y la atención, para los espectadores que en masa siguen la loca marcha de los «carros» sobre la tersa pista del autódromo, es la visión rauda de un duelo mecánico que tiene tantas alternativas de sensacional interés como vueltas den los conducto-

CARRERAS DE AUTOMÓVILES, DEPORTE DE LA SUPREMA EMOCIÓN, LUCHA DEL HOMBRE-MOTOR CONTRA LA DÉCIMA DE SEGUNDO...

res esforzados. He aquí una fotografía que expresa la importancia que tiene en Estados Unidos un deporte que en la vieja Europa también alcanza un grado de prosperidad extraordinario. Para presenciar las proezas de los reyes del volante, la gente, en las gradas inmensas, se agolpa ávida de sentir hasta las menores emociones de esa porfía loca...

FOT. VIDAL



CRÓNICAS DE "AIRE LIBRE"



HACIA UNA HIGIENE DEPORTIVA EDUCACIÓN Y DEPORTE

Los defensores del balompié infantil lo son, en general, por no haberse detenido á pensar que la educación es única, no existiendo modo lícito de invocar su prestigio cuando sólo se intenta en alguno de los sectores intelectual, moral, sexual ó físico.

Resulta corriente observar cómo se alza campeadora, en el magín de las gentes deficientemente informadas, la idea de que son la misma cosa educación é instrucción. Cuando se tiene decisión suficiente para dar de lado á la comodidad, no resulta difícil convencerse de que se trata de términos totalmente distintos.

Se puede tener sólida instrucción y estar pésimamente educado; como cabe estar perfectamente educado y poseer deficiente instrucción.

Educación es hacer al individuo dueño de sí mismo; enseñarle á obtener el máximo rendimiento con el mínimo esfuerzo; convertir en *automático* lo que en sus comienzos exige *deliberación*. Educación es freno, censura de sí mismo, tendencia á sobreponer los intereses colectivos á los personales. Educación es comportamiento, adaptación, sometimiento, siembra de nobles ideales.

Se dirá, de un hombre ó de una mujer, que están educados intelectualmente, cuando sean amos de sus pensamientos. Cuando tengan domados el orgullo, la ambición, la vanidad. Cuando un sentido panteísta informe los cauces de sus sentires.

Se hablará de educación ética cuando un individuo, sea el que sea el sexo, sepa someter su conveniencia, su placer, al bien ajeno.

Se podrá estimar á un ser bien educado sexualmente cuando acierte á subordinar su goce á las misiones de la especie.

Se afirmará que se halla educado físicamente quien sea amo de su organismo, susceptible de rendir todo el esfuerzo á que le permita aspirar la calidad fisiológica.

Pero sólo se considerará como educado al que lo esté, *idénticamente*, en el terreno físico, moral, intelectual y sexual.

Nada importa que un hombre sea fuerte como Hércules, si su moral es detestable ó su sexualidad se muestra corrompida ó no sabe encauzar normalmente la corriente de su pensamiento.

Por ello constituye axioma, acatado en todos los países, la necesidad de que educar á un niño sea obra de la colaboración de padres, médico y maestro.

O lo que es lo mismo: la educación ha de suponer un todo armónico, homogéneo, equilibrado.

Educación física no es sinónimo de deporte. Intentar substituir aquélla por éste equivaldrá, fatalmente, á no atender sino á tres aspectos, de los cuatro que integran la verdadera educación ó educación integral.

Se me preguntará:

—¿Son incompatibles educación física y deporte?

—En la infancia, sí!

El niño tiene un remanente de energía física disponible que no puede rebasar, sin grave detrimento para su salud. Empleándolo en deportes, quedará sin caudal que dedicar á la educación. Recuérdese, además, que el deporte único es siempre malsano, sea la que sea la edad del sujeto. Deporte único quiere decir especialización, desarrollo preferente de determinadas masas musculares, olvido de otras.

Especialización traduce, inevitablemente, deformidad. ¿Cómo alabar que se fomenta desde la infancia? ¿Cómo preferirla al equilibrio orgánico, perseguido y logrado por la buena educación física? ¿Qué trincheras quedarán á los paladines del balompié infantil?

—¿Que los niños hagan ejercicio al aire libre?

También lo hacen, con la ventaja de no ser nocivo el esfuerzo, los que reciben lecciones de educación física.

—¿Que se diviertan los niños?

Tanto ó más que con el balompié disfrutan con los juegos educativos que figuran en todos los programas de educación física. Nadie se opone á que los niños jueguen alborozados en pleno campo. Lo predicado es que lo hagan de modo que no se causen un daño y sí logren un beneficio.

En un artículo pasado hablamos de los males de la osificación precoz; en éste tratamos de los perjuicios ocasionados á la educación, *integral*, por el uso inoportuno del deporte; en otro abordaremos los males psicológicos y seguiremos aduciendo razones, como éstas, recia y científicamente cimentadas.

La resistencia pasiva de las gentes requiere, impone este esfuerzo. Esfuerzo de constancia solamente, ya que el de rebusca de argumentos no existe, pues la semilla de estas verdades encuéntrase á flor de tierra en todas las obras técnicas.—DOCTOR CÉSAR JUARROS

Falta una orientación motociclista que aune los esfuerzos dispersos y confeccione un programa nacional de pruebas

HAY unanimidad completa por lo que hace á los valores españoles que se refieren al motor. Conductores hábiles, pilotos expertos, hombres de corazón suficiente para realizar todas las proezas que, escritas en *extranjero*, nos maravillan todos los días.

¿Por qué aquí no hay frecuente ocasión de sentir tanta admiración como derrochamos para los de fuera?

Sencillamente porque la escasez de pruebas hace que sean contadas las oportunidades en que nuestros motoristas pueden hacer alarde de sus habilidades; las que, cada vez menos experimentadas, se enmohecen con este abrumador desuso del que apenas si las vienen á sacar las XII horas internacionales del circuito de Guadarrama y, desde hace dos años, las Grandes Pruebas donostiaras.

Salvemos, subrayándolas con el encarecimiento que se merecen excepciones meritísimas, las actividades del Real Moto Club de Cataluña y de la Peña Rhin, que dedican esfuerzos y actividades al desenvolvimiento deportivo del pequeño motor en su región.

Por lo demás, sin que este comentario quiera llegar á ser censura, hay que reconocer una falta de orientación, de criterio deportivo motociclista. Cristalizad los esfuerzos en un modesto programa nacional, y repartidas las pruebas más importantes entre las entidades de responsabilidad organizadora suficiente, daría por resultado una intensa campaña que serviría para intensificar un deporte importantísimo, divulgándolo por toda la Península y ganando adeptos en todos los rincones donde se oyeran los pistonazos de los motores.

Podrá afirmar algún *técnico* que la falta casi total de industria nacional es el mayor enemigo de estas competiciones. Sin embargo, aparte de que hay una modesta pero interesantísima fabricación española, no queda marca de crédito que no tenga múltiples representantes repartidos por las localidades todas; y ello quiere decir que si ahora, á despecho de las competiciones que tantos intereses mueven, logran hacer sus negocios, ¿qué no sería cuando en la carretera probaran con cierta frecuencia cuáles eran, de entre tantos, los mejores caballos de acero?

Nuestros corredores motociclistas son maestros consumados allí donde se presenten doctores con los títulos más preciados. Hemos tenido ocasión varia de comprobarlo en Madrid, en San Sebastián, en Barcelona.

Cuando se ha presentado la lucha frente al extranjero, al que por sus brillantes méritos se nos mostraba como una cosa extraordinaria, estos muchachos nuestros, hombres modestos, pero tan decididos como los demás, han mantenido sobre la carretera el prestigio de nuestro deporte, y con el triunfo han conquistado la más alta calificación motorista internacional.

En posesión de tan valiosos elementos, falta en nuestro ambiente tan sólo la obra organizadora que mantenga un sagrado fuego que en la carretera nada más, en la lucha de velocidades y tiempos de regularidad y consumo, halla motivo de existencia deportiva.

Creemos que la entidad oficial debería estudiar las posibilidades de nuevos temas de esfuerzo, de lucha, de carreras.

Por lo que á nosotros respecta, AIRE LIBRE quiere predicar con el ejemplo, y, consciente de la misión de una publicación deportiva de la índole de la nuestra, va á intentar, si no le faltan las colaboraciones oficiales indispensables, llevar estas actividades á la carretera.

Sea este el anuncio primero de un deseo que alentábamos desde el día primero: pero que no hemos querido ni hacer público, ni mucho menos escribir en letras de molde, hasta que, bien cumplida la mayoría de edad periodística, el público, con su favor creciente, nos ha probado que podemos contar con su asistencia de igual modo para leer estas páginas como para mirar con simpatía lo que fuera de ellas, en el orden práctico, podamos hacer por el engrandecimiento de los deportes mecánicos.—JUAN DEPORTISTA

SI ES USTED AFICIONADO AL CICLISMO, NO DEJE DE LEER EL PRÓXIMO NÚMERO DE
AIRE LIBRE
DEDICADO AL AÑO DEPORTIVO DEL PEDAL, CON NUMEROSAS FOTOGRAFÍAS DE LOS MÁS IMPORTANTES ACONTECIMIENTOS Y DOCUMENTADOS ESCRITOS DE LOS REDACTORES ESPECIALIZADOS

EL AUTOMOVILISMO EN ESPAÑA AL EMPEZAR EL AÑO

Si nos propusiéramos llevar á estas páginas un balance minucioso y detallado del movimiento automovilista español en sus diversos aspectos, durante el año cuyo cabo terminamos de doblar, ello nos llevaría un tiempo y un espacio del que no disponemos, y quizá de la exposición aglomerada de fechas y cifras el público no recibiría sino una muy confusa impresión.

Acerca del progreso comercial que el pasado año haya representado en nuestro automovilismo, serán las estadísticas oficiales, establecidas por los organismos encargados de llevar el alta y baja de nuestras im-

afirmaciones para que necesitemos entrar en detalles. Bueno es, sin embargo, darlas plasticidad de vez en cuando, para que no puedan alegar ignorancia quienes están obligados á conocerlas y á sacar de ellas las conclusiones que la prosperidad del país requiere.

El año que ha terminado no ha debido ser de menor progreso para el automovilismo que los precedentes. Cada vez es mayor la adaptación del automóvil como medio inigualable de transporte; crece cada día el número de adeptos al vehículo que ha venido á revolucionar la vida moderna; la industria, el comercio, requieren, cada vez con mayor

LAS GRANDES CARRERAS EN 1924



Las grandes pruebas del año. Salida de los corredores que participaron en las 200 millas de Brooklands

portaciones y exportaciones, las que nos digan, con la fría seguridad de los números, la verdadera importancia de ese movimiento. El articulista no está obligado más que á llevar al papel sus impresiones objetivas, reflejo fiel de su observación, con aquellas glosas ó comentarios que le sugiera cada hecho y cada momento.

Pasarán aún muchos años (¡quién sabría decir cuántos!) antes de que España deje de ser obligada tributaria del Extranjero en la casi absoluta totalidad de su consumo automovilista. Los ensayos de una industria verdaderamente nacional de construcción de automóviles nos han llevado, todo lo más, á un par de realizaciones gloriosas, de tan bello presente como de incalculable porvenir; pero que, debatiéndose entre dificultades de diversa índole, no bastan á ganar, en el mercado español, el inmenso terreno conquistado por el comercio extranjero. En cuanto á las industrias accesorias, podría decirse otro tanto: hay que registrar con orgullo la aparición de fabricaciones netamente nacionales de artículos complementarios del automovilismo, cuando no concepciones originales y realmente geniales de órganos accesorios; pero esas nacientes industrias no pueden nutrir la creciente demanda del país. En el ánimo de todos está la axiomática veracidad de estas

solicitud, á este poderoso auxiliar; se multiplican las líneas de servicios públicos urbanos y rurales, aseguradas por el rápido y confortable automóvil. El estampido de los motores rompe ya el silencio de todas las rutas españolas, ahuyentando para siempre de ellas á las clásicas reatas, á las lentas y apacibles yuntas, vestigios de unos tiempos que fueron...

Si ha de creerse á los que tienen motivos para conocer más prácticamente el estado de nuestro progreso automovilista (los propios comerciantes), ese progreso habrá alcanzado proporciones fantásticas. Todo el mundo vende mucho; todo el mundo vende más de lo que puede servir; todo el mundo, desde luego, vende... más que el vecino. Y nos inclinamos á creer que quienes tal dicen, dicen verdad, cuando contemplamos, con frecuencia verdaderamente asombrosa, la implantación de nuevas empresas comerciales, la introducción de marcas nuevas en el mercado, la consagración de un especial interés por parte de casas extranjeras á nuestro país. Se vende mucho; mejor dicho, se compra mucho. No sabemos si es que el automóvil es cada vez más asequible á las fortunas de los españoles, ó que éstas crecen en proporciones bastantes



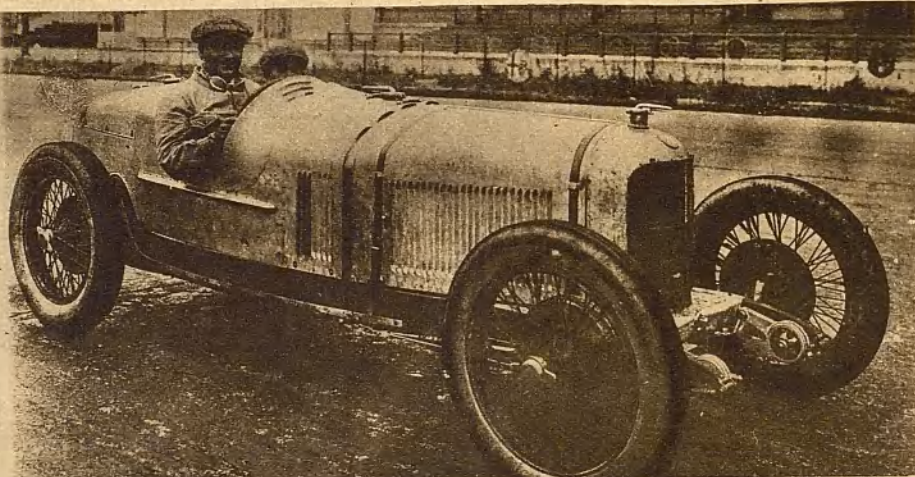
Campari, el corredor italiano, vencedor del Gran Premio de Europa

para hacerse automovilistas. Esto, por lo que se refiere al automovilismo que pudiéramos llamar privado, que en lo que no es sino substitución de procedimientos más antiguos y menos prácticos por el empleo del automóvil, antes ha de verse afán de bien comprendida economía que ánimo de dispendio.

De los acontecimientos más sensacionales que en el orden comercial se han producido durante el año, merece destacarse, por su importancia y por la que pueda tener su funcionamiento en lo futuro, la creación de una Comisión de Automovilismo. Nuestros lectores conocerán, sin duda, la antigua pugna existente entre las Cámaras Sindicales del Automovilismo y la Agrupación de Importadores de Automóviles. Intereses afines pudieron llegar á parecer encontrados, dando lugar á luchas que no vacilaríamos en calificar de fratricidas, si gustáramos de los adjetivos truculentos. Disputábanse ambas agrupaciones la hegemonía del control oficial del co-

mercio automovilista, y era el rayo jupiteresco que una contra otra esgrimía, la representación del famoso «Bureau Permanent», especie de poder universal é intangible. Una Real orden del Directorio—modificada en su primitiva redacción, por cierto—vino á poner fin á estas luchas, creando la Comisión de Automovilismo, en la que, junto á la representación del Estado, tuvieron acceso representaciones de uno y otro grupo, constituyéndose así el verdadero Poder automovilista español, con un carácter de oficialidad y *permanence* que difícilmente podría igualarse.

Durante 1924 se celebraron en España dos «Salones del Automóvil». Claro es que, por las razones que quedan apuntadas en los comienzos de este artículo, los «Salones» de Madrid y de Barcelona no pueden equipararse á los famosos salones de París, de Londres, de Berlín, de Milán. Pero, dentro de su obligada limitación, cumplen satisfactoriamente la misión para que fueron creados. Acerca de estas finalidades, y como no puede menos de suceder, también hay división de opiniones: hay quienes entienden que el «Salón» es una manifestación indispensable en el automovilismo de un país, y hay, por el contrario, quien estima que sus efectos son nulos, cuando no contraproducentes. Cada cual aduce sus



La llegada de un corredor del Gran Premio de Europa á la meta



El circuito de las eses, uno de los lugares más difíciles y pintorescos del duro recorrido donde se celebró, en Lyon, el Gran Premio de Europa

argumentos en apoyo de sus respectivas tesis; no hay que decir lo difícil que resulta pronunciarse en uno u otro sentido. Únicamente como elemento de comparación—si es admitido—citaremos el ejemplo de París. El Salón que anualmente se celebra en el hermosísimo Gran Palais de la Avenida de los Campos Elíseos tiene también sus detractores. Sin embargo, ante la imposibilidad de celebrarlo este año, porque el edificio está tomado en la fecha prevista para la Exposición de Artes Decorativas, las prensas... deportivas han gemido como si se tratara de una catástrofe nacional.

Volviendo á la realidad de nuestros modestos saloncillos, recordaremos que si la Feria madrileña, cobijada, no sin estrecheces, en las naves del Palacio de Hielo, tuvo un gran éxito de entrada de público, la «Exposición Internacional» del Palacio de Arte Moderno de Montjuich se vió menos frecuentada por los espectadores, y claro es que con ello no decimos que por los compradores auténticos.

El año que empieza se nos presenta lleno de dudas en lo que á la celebración de Salones se refiere. Por lo que á Madrid afecta, no tenemos otro apoyo de juicio que el que nos suministra el reciente acuerdo de la Asociación de Importadores de no organizar por sí esta clase de manifestaciones. En cambio, refiriéndonos á Barcelona y pecando de indiscretos, casi podríamos asegurar que, contra cuanto se había venido diciendo, habrá Salón.

El año pasado no se celebraron en Cataluña pruebas automovilistas de la importancia de las que, como el Gran Premio Peña Rhin y el Trofeo Armangué, los años anteriores dieron días de gloria al *sport* español. Pero el automóvil tuvo acceso á numerosas pruebas de *record*, y, desde luego, los coches pequeños tuvieron, tanto en Cataluña como en Castilla, sus categorías reservadas en las pruebas de diversa índole organizadas por los Moto-Clubs.

San Sebastián ofreció la segunda edición de su ya famoso *meeting* internacional, rebasando con mucho todos los límites del éxito obte-



Una de las curvas más difíciles del autódromo de Monza, durante el Gran Premio de Italia

nido el año anterior. Cuidó de la organización de tan interesante reunión el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, entidad verdaderamente deportiva, en la que se han agrupado los elementos que ya en 1923, por delegación de la Feria de Muestras, les dieron de su actividad y competencia.

El *meeting* donostiarra comprendió, además de la carrera motociclista, un gran Premio de Turismo, y el Gran Premio de San Sebastián, de velocidad. El Gran Premio de Turismo, con clasificaciones y recorridos distintos para cada categoría de vehículos, con arreglo á su cilindrada, tenía una clasificación general, establecida por una fórmula que el Real Automóvil Club de España facilitó. Y nos cupo el honor de que esta clasificación fuera ganada, dentro de una nutridísima participación extranjera, por un español: el ma-

drileño Oscar Leblanc, que pilotaba un Salmson de 1.100 c. c.

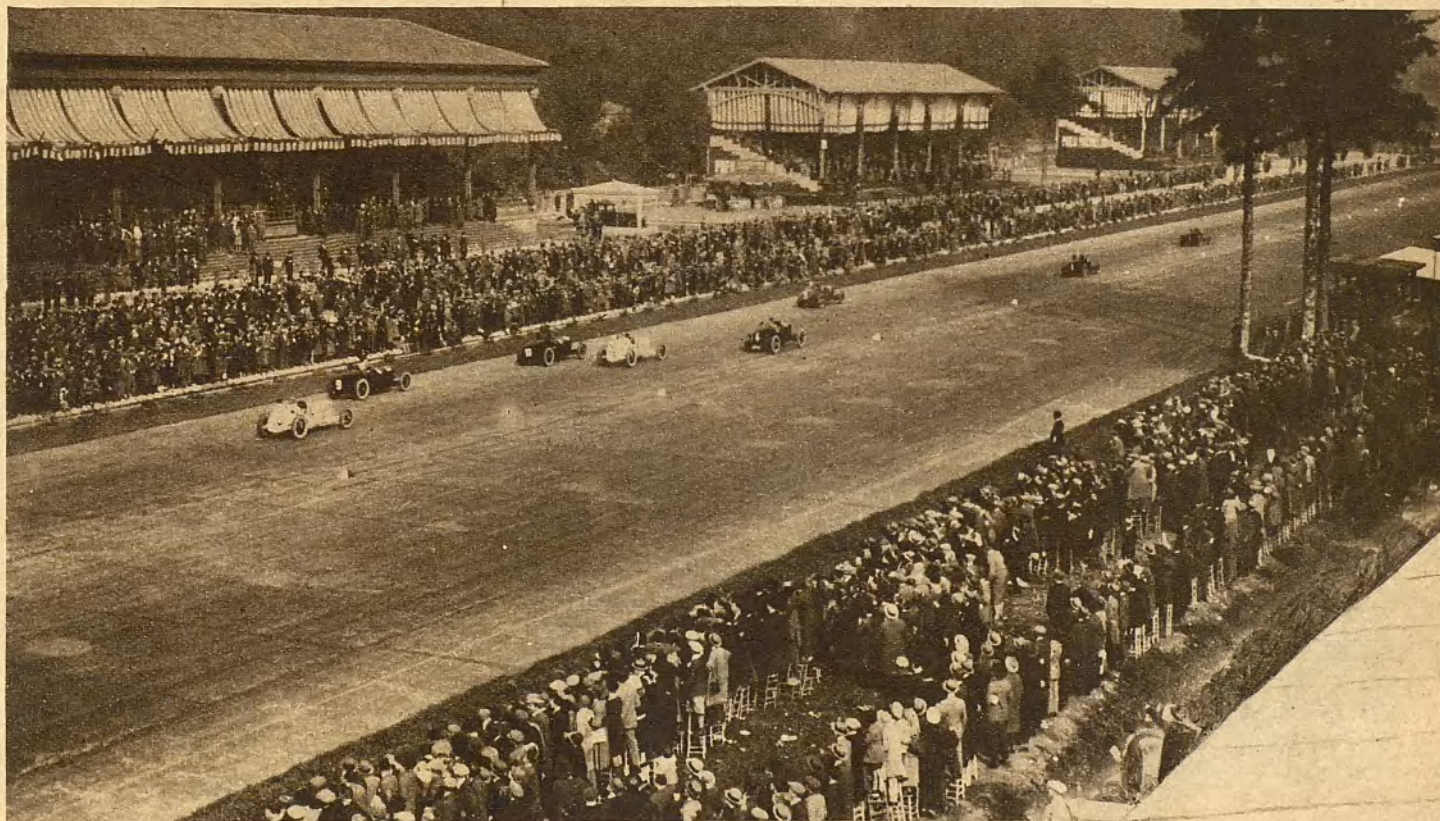
Todavía no se han extinguido los ecos de la espléndida carrera que constituyó el Gran Premio de Velocidad, una de las pruebas más bellas que se han visto en Europa, para que consideremos necesario entrar en detalles. La carrera fué ganada, después de emocionantes fases de lucha, por el inglés Seagraeve.

Terminó el año con los excelentes auspicios que representaba, en el orden deportivo, la atribución á España del Gran Premio de Europa 1926, que, como hemos expuesto en uno de nuestros últimos números, se verificará en el circuito de Lasarte.

Durante el año que corre «hemos» de prepararnos debidamente para acometer, con las máximas probabilidades de éxito, la honrosa cuanto difícil empresa que se nos ha conferido, reconociendo, al hacerlo, la tangibilidad de nuestro progreso deportivo.

Progreso que corresponde, sin duda, á un progreso todavía mayor en el automovilismo industrial y comercial del país, y que nosotros anhelamos ver alcanzar límites hiperbólicos para bien de nuestra Patria. Amén.

A. DIEZ DE LAS HERAS



La salida de los corredores ante las tribunas del autódromo de Monza. En primer término, Ascari, el ganador de la prueba

«DOUGLAS» CONQUISTA AL PÚBLICO ESPAÑOL

Uno de los hechos más resonantes del pasado año deportivo es, sin duda, la aclimatación decisiva de la motocicleta «Douglas», la conquista definitiva de nuestro público por la famosa marca inglesa.

La motocicleta «Douglas», en la que se encuentran resumidas todas las características ideales de la motocicleta (cilindrada limitada, mucha fuerza, estabilidad, facilidad de conducción y economía de entretenimiento) ha realizado durante el año en la Península pruebas concluyentes de sus cualidades inigualadas.

Sin insistir sobre los magníficos triunfos de las pruebas de regularidad y turismo obtenidas tanto sobre las carreteras catalanas como en Castilla, recordaremos su éxito en el *meeting* internacional de San Sebastián, donde el equipo «Douglas» triunfó en toda la línea, conquistando los primeros lugares con Zacarías Mateos, que cubrió el largo recorrido a una velocidad media de 83,700 por hora; con Austice, con Whalley (*recordman*, además, de la vuelta a 96 kilómetros por hora), con Naure y con Baltasar Santos.

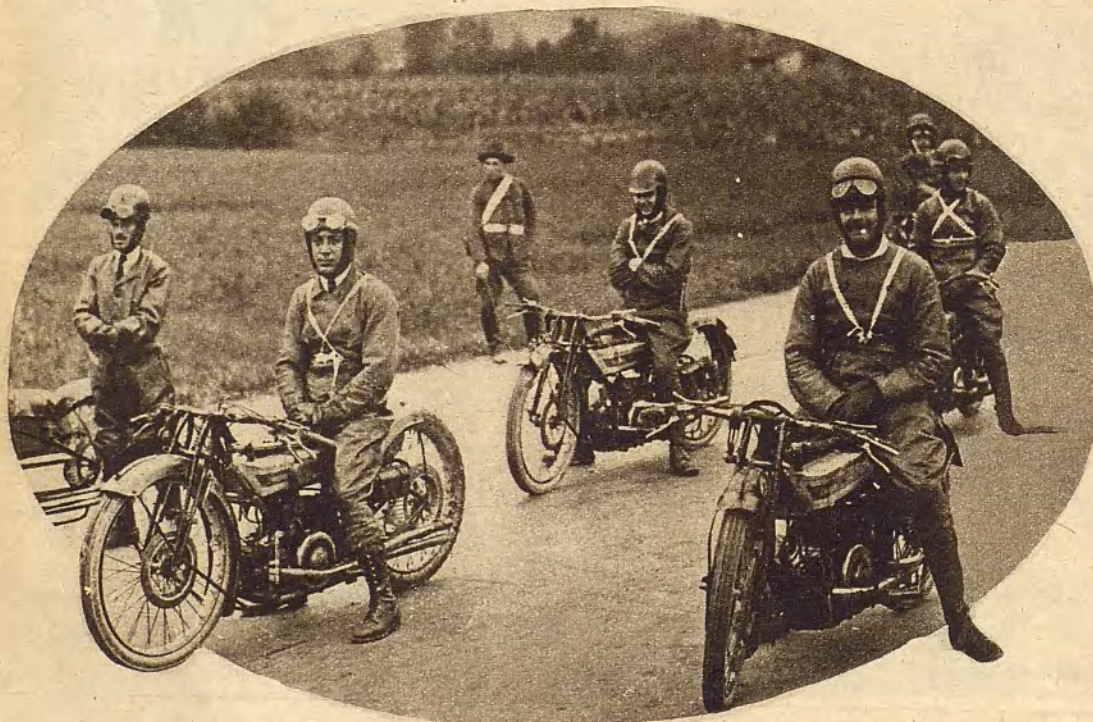
Este triunfo, en la más importante manifestación motociclista del año, dada la cantidad y calidad de los *ases* extranjeros que participaron en él, sería para «Douglas» la consagración definitiva, de no contar ya con los favores del público español, tanto por la resonancia de sus proezas en el terreno deportivo como por los constantes testimonios que de



Durante el Gran Premio de San Sebastián, S. A. R. el Príncipe de Asturias visita el «stand» «Douglas», conversando con el representante de la marca, señor Sánchez Quinones



El «as» madrileño Zacarías Mateos con su «Douglas», en un viraje del circuito de Lasarte



El equipo anglo-español de «Douglas», triunfador en el Gran Premio de San Sebastián

su fortaleza, estabilidad, velocidad y economía proporcionan quienes han adoptado la «Douglas» para el placer del turismo motociclista ó para su utilización en los negocios.

Digno broche con que cerrar tan glorioso año ha sido para la «Douglas» la carrera de kilómetro lanzado, celebrada por la Peña Rhin de Barcelona. En ella, las «Douglas» que han tomado parte no sólo han vencido en sus respectivas categorías, sino que han derribado cuatro *records* españoles, á saber:

Motos turismo 350 c. c.: á 81,081 kilómetros por hora.
Motos sport 350 c. c.: á 113,207 kilómetros.
Motos carreras 350 c. c.: á 113,955 kilómetros.
Sidecars 350 c. c.: á 86,124 kilómetros.

Por cierto que, en esta prueba, la reclamación de un concurrente ha proporcionado á «Douglas» una nueva coyuntura de demostrar sus excepcionales cualidades. En efecto: después de estos estupendos resultados, alguien puso en duda la exactitud de la cubicación de la moto con que Baltasar Santos realizó, en carretera tan poco adecuada, sus tres estupendos recorridos. La peritación de un ingeniero, verificada ante la inspección oficial de las personalidades del motorismo español, ha demostrado que la declaración, hecha reglamentariamente para la carrera, correspondía con absoluta exactitud á las dimensiones de los cilindros.

He aquí cómo, sin duda en contra de lo que se deseaba, se ha procurado á «Douglas» pretexto para demostrar técnicamente que su pequeño cubicaje, determinante de la máxima economía, no es obstáculo para un rendimiento de velocidad mayor al de cilindradas superiores.

EL entusiasta automovilista Perico Cifuchi tenía en su historial de intrépido deportista hechos que le llenaban de orgullo más que si se los estuvieran vertiendo con una regadera sobre la cabeza todo el día. El fué quien estableció el *record* de la lentitud desde la Puerta del Sol á la Cuesta de las Perdices, pues saliendo un sábado, á las ocho de la noche, del centro de Madrid, no llegó á lo alto de la cuesta hasta el jueves á las tres de la tarde. Bien es verdad que había detenido el coche al pasar por su casa, y apeándose de él se metió en la cama á sudar un catarro durante cuatro días.

En marchas de retroceso había hecho verdaderos alardes. Por no atropellar á uno al pasar por junto á la Cibeles, dió marcha hacia atrás, y cuando se rehizo con el coche se hallaba en la plaza de Nicolás Salmerón y se veía entusiastamente felicitado por el héroe de Cascorro. El ha salido de Madrid con rumbo á Sevilla para ver la renombrada feria de Abril, y al llegar se ha encontrado con la sorprendente novedad de que todos los habitantes de la ciudad hablaban en catalán ó tenían un acento muy marcado. Cuando quiso enterarse del porqué de ese fenómeno, le respondieron que era natural que en Palafrugell ocurriera eso. Había batido el *record* de la equivocación, y se encontraba en Cataluña.

No hemos de citar detalladamente todos los estupendos hechos realizados por Perico Cifuchi, que, entre otros títulos, podía ostentar el de matador de gallinas hasta en pepitoria, ya que una vez atropelló á una cazuela en que había una de éstas guisada para que se la comiera un peón caminero que se hallaba sentado al borde de la cuneta, y que si no pereció también fué porque en aquel momento se había metido en la casilla á buscar el vino.

—Para mí, éste es el deporte favorito—solía decir—. No tiene violencias, ni fatigas, ni exageraciones, ni accidentes, ni sobresaltos.

Al terminar de decir esto, ¡zas!, iba á pegar un encontronazo con un árbol; pero inmediatamente se reponía, diciendo:

—Nada, no es nada; el deporte menos emocionante que se conoce.

Pero, á pesar de todas sus seguridades y certezas, los amigos, y sobre todo la familia, comprendieron que Perico concluiría por tener un disgusto gordo si continuaba en su intrepidez deportista, porque en cuanto hubiese acabado con todas las gallinas, cerdos y burros de la comarca, comenzaría con las personas, y ahí quizá no fuesen tan apreciadas sus condiciones para los *records* extraordinarios, y surgiese la catástrofe.

—Haces mal en ir de viaje con una sencilla gorra de tela—solían decirle—. ¿Por qué no te pones casco, y, si es posible, de acero?

—¿Por si tengo alguna caída?

—No, por si te dan un estacazo en la cabeza.

—¿A mí, que soy el automovilista más pacífico que circula por las carreteras?

Y el mismo día en que sentaba semejante afirmación, se veía precisado á pagar una cantidad como indemnización por el atropello y muerte de un borrico á quien sus amigos querían como si fuese de la familia.

¡Era estupendo el tal Perico Cifuchi! Su último alarde deportista ha sido el que le ha colocado en el pináculo de la gloria. A la vista tenemos periódicos franceses, ingleses y australianos que lo relatan con los honores debidos. Informado de que muchos *autos*, en el Extranjero, cuando van por las carreteras llevan instalados aparatos de telefonía sin hilos para que sus ocupantes puedan recibir durante el viaje emisiones radiotelefónicas, decidió hacer lo propio con su coche, y en él puso un aparato de esos que tan de moda están para escuchar los conciertos.

—Yo comprendo las delicias del *auto*—arguyó Perico—; pero no por eso he de olvidar á la música, de la que soy un entusiasta. Ahora hermano las dos cosas, y mientras corra por esos caminos, me colocó los auriculares y encantado.

Así fué. Para probar su doble condición de aficionado á ambas cosas escogió una tarde en que se celebraba concierto; leyó atentamente el programa, echó la ración de gasolina, se colocó el casco

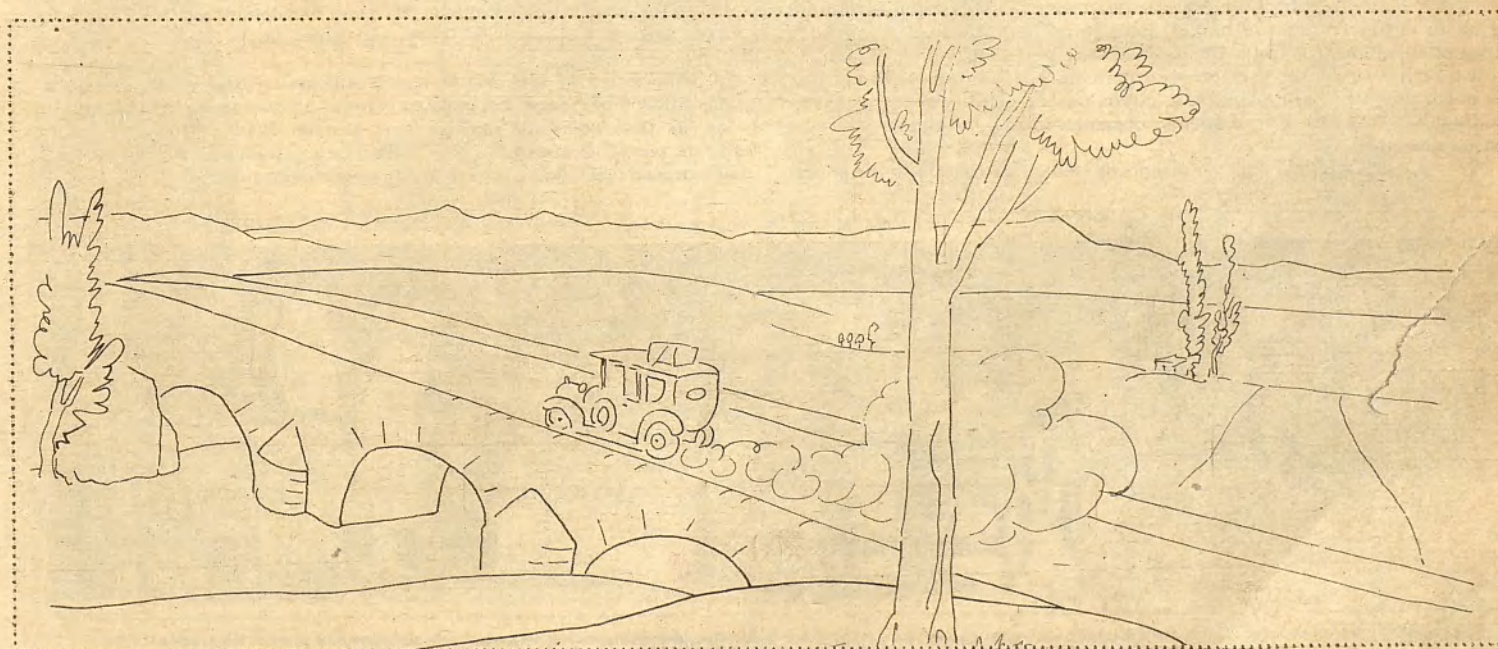
auditivo, empuñó el volante y á volar por esos caminos oyendo el *Sep-timino* de Beethoven.

También estaban en la sala del Teatro Real cientos de personas oyéndoles, cuando de pronto vino á turbar la melodía un ruido extraño y estrepitoso. ¿Qué era aquello? El maestro Arbós dejó un momento la batuta en alto y los músicos suspendieron la ejecución de la obra. Entre ruidos, gritos y polvareda enorme se vió avanzar por el pasillo de butacas al automóvil de Perico, guiado por éste. Había roto las puertas de entrada y, atropellándolo todo, seguía recto hacia la orquesta. A Cifuchi no le habían bastado los auriculares y la antena, é inconsciente se había dirigido hacia el sitio del concierto.

Así es como dejó establecido el *record* de oír música y viajar en *auto* al mismo tiempo.

PEPE DE-PORTES

DIBUJOS DE SANCHÁ



EL AÑO NUEVO DE «AMILCAR»

El cochecito que ganó las «XII Horas» españolas en 1923 y 1924, y resultó vencedor en 102 carreras durante el año 1924



Antonio Díaz, el popular corredor amilcarista bajando Navacerrada lanzado a toda velocidad, tomando ceñidísimo una de las más difíciles curvas. En el círculo, Díaz, el vencedor absoluto de las «XII Horas» de 1924, y Ruano, su pasajero, sobre coche «Amilcar» tipo Sport, rigurosamente de serie

NINGUNA marca de automóviles puede exhibir, al finalizar 1924, un «Libro de Oro» tan brillante y tan

significativo como el que «Amilcar» ofrece á los aficionados inteligentes. Su balance deportivo en esos doce meses, por lo que á su actuación en Europa se refiere, arroja la mayor cantidad de triunfos que se registran para una sola marca: 102 primeros premios, 9 segundos, 5 records, triunfos conseguidos siempre con coches catalogados, estrictamente de serie.

Por lo que á España se refiere, la hazaña de los «Amilcar» en la grandiosa carrera internacional de las XII horas, disputada sobre el durísimo circuito Guadarrama-Navacerrada, permanecerá imborrable en los anales del automovilismo español.

En aquella terrible carrera, corrida el 6 de Julio en Castilla, es decir, en condiciones climatológicas verdaderamente tórridas, «Amilcar» realizó la proeza, hasta entonces no realizada por ningún vehículo de cuatro ruedas, de vencer en la clasificación general; esto es, entrando primero, absoluto, sobre todas las clases y categorías de vehículos á que la misma está abierta. En esas condiciones se clasificaron, en efecto, los «Amilcar», que pilotaban Antonio Díaz y Juan Calvet; y en cuanto al de Juan Mauvais, obtuvo el cuarto lugar en esa clasificación general, que hasta entonces siempre habían ganado los «dos ruedas». Juan Calvet ganaba además la Copa de Regularidad por la cronométrica marcha á que fué su coche, y el premio instituido para equipos de marcas fué, naturalmente, para «Amilcar», cuyos cuatro conductores, A. Díaz, Calvet, J. Mauvais y F. Audenis, obtienen la más brillante clasificación de conjunto.

Pero es que «Amilcar» ha triunfado en todas las carreras en que en

España ha tomado parte. Así, le vemos ganar cuatro primeros premios con Marc d'Espine, Juan Mauvais, Antonio Díaz y F. Ruano, en la prueba de regularidad Madrid-Arenas de San Pedro-Madrid; vencer en su categoría en la carrera en cuesta de la Rabassada, con J. Cortés; obtener los tres primeros puestos de la subida á Navacerrada, con Mauvais, Díaz y F. Ruano, respectivamente; entrar primero y tercero en la carrera de la Cuesta de la Mata (Mataró), con Cortés y Sánchez, y, en fin, conquistar cuatro primeros premios con Vilá, con A. S., con Catalá y con M. F., en la gran carrera de regularidad del Real Moto Club de Cataluña, celebrada en Octubre.

Su palmarés más allá de las fronteras es verdaderamente deslumbrador. Le vemos primero en infinidad de carreras en cuesta, demostrando con ello que su motor y su construcción constituyen una especialidad para esa tarea, la más dura á que pueden someterse los coches. Le vemos vencer en pruebas de record sobre el kilómetro, sobresaliendo, entre ellas, su fantástica performance durante la jornada de los records de Arpajón, en que cubrió el kilómetro (promedio de los dos recorridos en direcciones contrarias) á 147 kilómetros 420 metros por hora, y la milla á 136 kilómetros 639 metros por hora. Le vemos ganar pruebas de gran fondo, como la Copa del Garda en Italia, con Arcangelé. Y pruebas de regularidad de la envergadura de un Paris-Niza, con Borzone.

Sus modelos de 1925, que ya pueden ser admirados en casa del representante general para España, M. Juan Mauvais (Serrano, 8), vienen á confirmar, á acrecentar, si cabe, ese prestigio y esa preferencia del público.

A todo esto hay que añadir que «Amilcar» ha bajado sus precios en 1925, únicamente para España; que tiene agencias concedidas en casi todas las provincias de España; que hay en Madrid un stock importante de piezas de recambio y un taller de reparaciones á cargo de operarios procedentes de la misma fábrica «Amilcar», de París.



Juan Mauvais, el representante para España del «Amilcar», y corredor extraordinario, bajándose con su coche á la entrada del pueblo de Guadarrama, durante la célebre carrera internacional de las «XII Horas» de 1924, en la que «Amilcar» logró un triunfo absoluto



Informaciones gráficas de Cine Libre

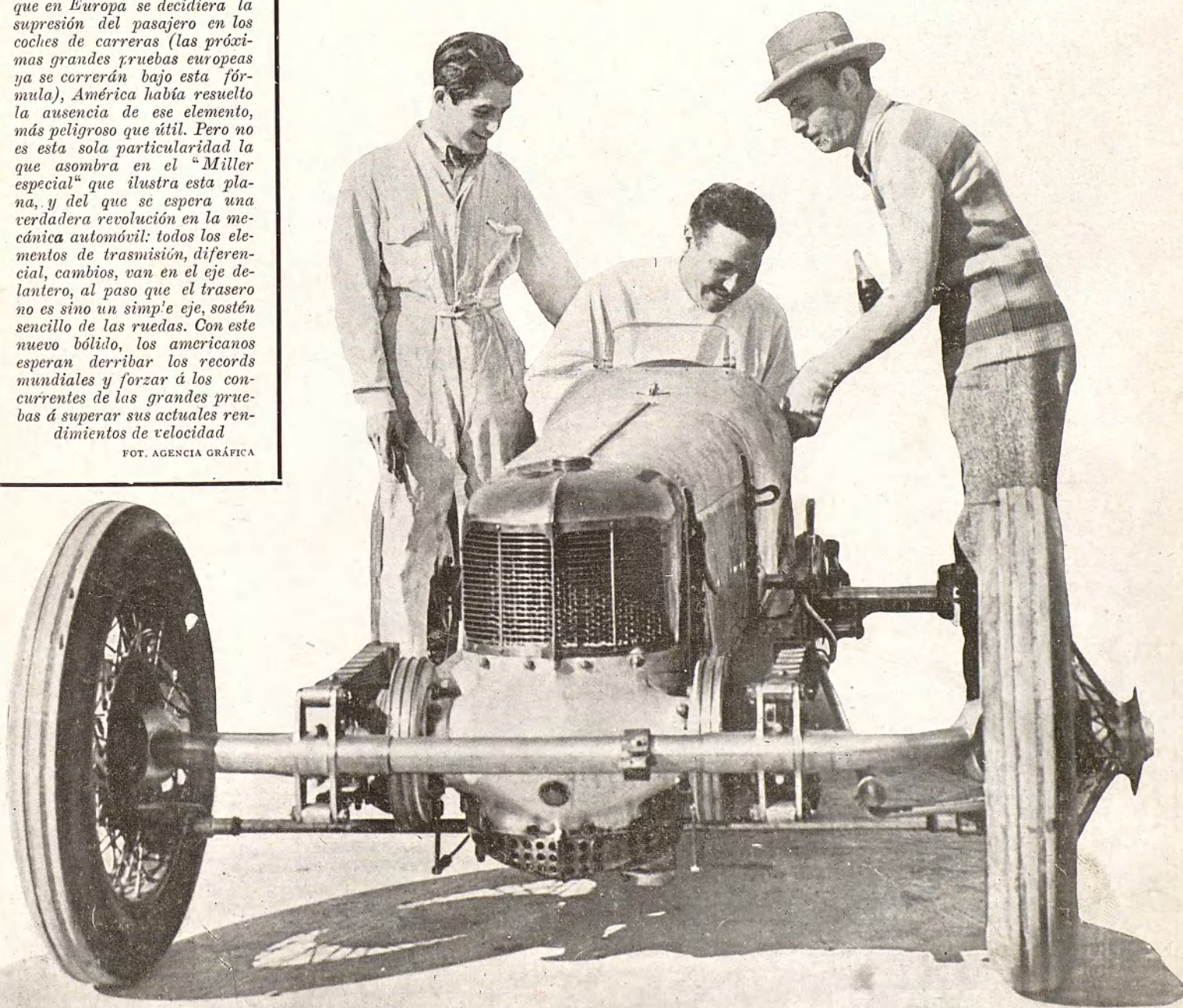
HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID

FIGURAS DE ACTUALIDAD

EL «SUPERBÓLIDO»

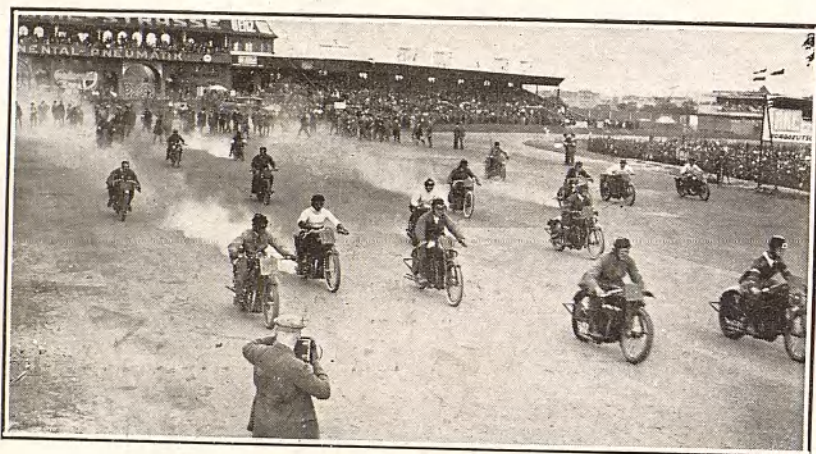
Los coches de carreras experimentan constantes modificaciones. Los ingenieros, los constructores, conciben cada año nuevas innovaciones en la conformación de los "châssis", en la disposición de los mecanismos, en el aprovechamiento de la potencia motora. Antes de que en Europa se decidiera la supresión del pasajero en los coches de carreras (las próximas grandes pruebas europeas ya se correrán bajo esta fórmula), América había resuelto la ausencia de ese elemento, más peligroso que útil. Pero no es esta sola particularidad la que asombra en el "Miller especial" que ilustra esta plana, y del que se espera una verdadera revolución en la mecánica automóvil: todos los elementos de transmisión, diferencial, cambios, van en el eje delantero, al paso que el trasero no es sino un simple eje, sostén sencillo de las ruedas. Con este nuevo bólido, los americanos esperan derribar los records mundiales y forzar a los concurrentes de las grandes pruebas a superar sus actuales rendimientos de velocidad.

FOT. AGENCIA GRÁFICA





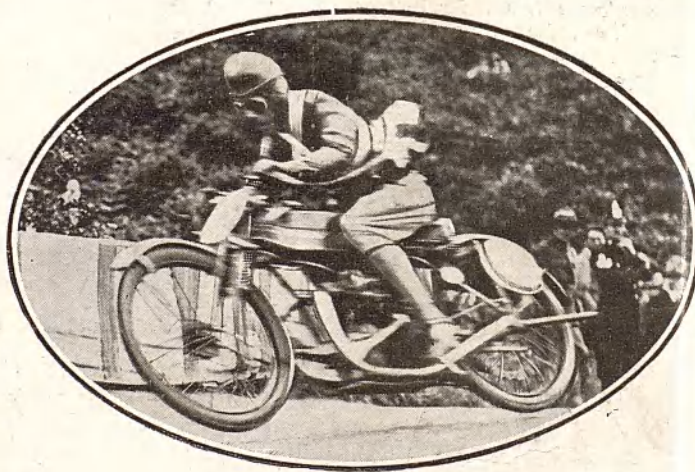
Campeonato de «sidecars» americano corrido en Siracusa (Nueva York). En primer término, Ralph Hepburn, ganador



Las carreras en Alemania.—Una salida en el autódromo de Avus

Una nota del Tourist Trophy inglés. J. W. Shaw, en el puente Ballig

NOTAS GRÁFICAS DEL MOTOCICLISMO INTERNACIONAL



FUERA de España, el deporte del pequeño motor tiene una importancia extraordinaria. En esta plana publicamos cuatro notas gráficas de los acontecimientos más señalados, entre los que el célebre trofeo inglés Tourist Trophy, de singular relieve, es la competición más tradicional del deporte motorista. Otro acontecimiento ha constituido en Francia la inauguración del autódromo de Monthléry, que eleva a la República vecina a la categoría de primera potencia motorista, puesto que cuenta ya con otra magnífica pista en Miramas (Marsella). Las carreras en Alemania y los vertiginosos esfuerzos de los norteamericanos, constituyen otro alarde de los pilotos del pequeño motor.



La carrera motorista de inauguración en el autódromo de Monthléry (Francia)

LAS CARRERAS EN ESPAÑA RECUERDOS DEL II MITIN INTERNACIONAL DE SAN SEBASTIÁN

LA reunión automovilista donostiarra, que tan feliz ensayo tuvo el año anterior, se repitió con inusitado esplendor, á pesar de que el tiempo no se mostró benigno. El Gran Premio de Turismo, que en las diversas categorías á que estaba abierto reunió una participación nutridísima y la demostración de los coches equipados en turismo, fué del mayor interés.

Pero donde la expectación culminó fué en el Gran Premio de Velocidad, que dió lugar á una de las más bellas luchas deportivas, jamás presenciadas en España, y de la



La salida de los coches pequeños para el Gran Premio de turismo, categoría de *voiturettes*.



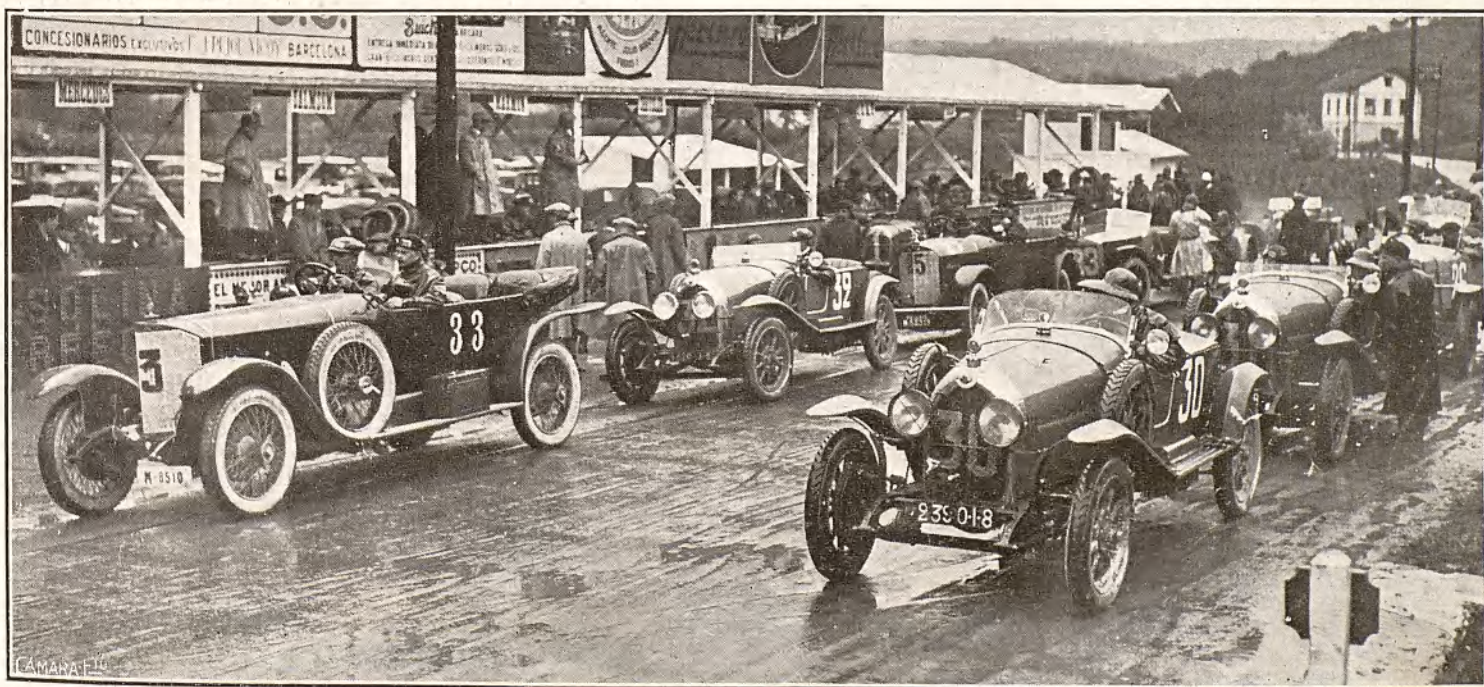
La hazaña del bidón. El mecánico Miralles, que sostuvo en alto el recipiente durante casi toda la carrera.

que resultó vencedor el británico Seagraeve, después de una carrera disputadísima, esmaltada de incidentes emocionantes y proezas magníficas.

Recuerdo de las dos sensacionales manifestaciones son las fotografías que ilustran esta página. Seagraeve, fotografiado al terminar su triunfal carrera, rodeado del *staff* de la marca que defendió; su gozo se ve nublado por el accidente de que ha sido víctima su compañero y compatriota Lee Guines. La salida de los coches y *voiturettes* matriculados en el Gran Premio de Turismo da idea de la grandiosidad de la participación. Nota originalísima de esta carrera fué la hazaña de Miralles, el mecánico de F. de Vizcaya, que por avería del depósito de esencia de su coche hubo de sostener durante toda la carrera un bidón con que proveer precariamente á la alimentación del motor.



Seagraeve, el piloto inglés vencedor de la categoría de los coches de turismo, cuando terminó su recorrido.



Los grandes coches de turismo alineados en la meta, momentos antes de la salida, para disputarse el Gran Premio de su categoría.



Vista general del terreno de la Unión, de Sans, durante el «match» del domingo frente al Deportivo Español, el once que marcha á la cabeza del campeonato, y que con el empate á un «goal» vuelve á hallarse en difícil situación en el torneo

EL DEPORTE EN CATALUÑA EL CAMPEONATO DE FUTBOL Y LA PRUEBA DE REGULARIDAD MOTORISTA



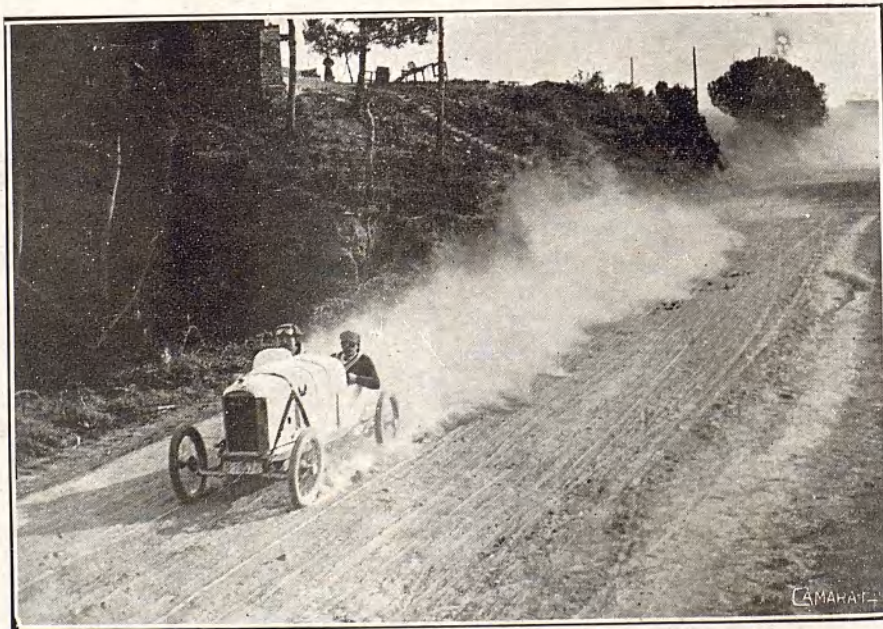
Una acrobática jugada de Samitier durante el «match» en que el Barcelona venció al Europa por tres «goals» á uno

PLATO fuerte de la jornada catalana eran los partidos del Barcelona frente al Europa y del Español contra la Unión, de Sans.

El club campeón ha vencido al grupo europeo por tres «goals» á uno, no sin que se produzcan algunos incidentes, mientras que al pretendido vencedor del torneo, el Real Club Deportivo Español, le ha salido al paso una nueva sorpresa en forma de equipo sansense. En manos de los unionistas la iniciativa, fueron ellos quienes lograron el «goal» primero, que hasta bien entrado el segundo tiempo no fué igualado, merced á un tiro certero de Zabala. Los mutuos esfuerzos fueron inútiles ya para conseguir la victoria, y el encuentro terminó con ese empate, que empaña un poco el porvenir por lo que se refiere á las seguridades de victoria de los realistas, que continúan, sin embargo, en la posición de «leaders».

Organizada por la delegación en Tarrasa del Real Moto Club de Cataluña, se corrió una magnífica Copa, premio de una prueba de regularidad, en la que participaron numerosos concursantes.

El circuito, Tarrasa-Monistrol-Vacaris-Tarrasa, al que debían dar dos vueltas, fué salvado por casi todos los motoristas, cuya clasificación definitiva dependerá de los datos que faciliten todos los controles establecidos.



Uno de los concurrentes á la prueba de regularidad organizada por la delegación tarrasense del Real Moto Club de Cataluña, en pleno recorrido

FOTS. SPORT Y GASPAR

LOS MÁRTIRES DEL VOLANTE



Joe Boyer



Darío Resta

El Tiempo, vencido, «atropellado» por los monstruos de la velocidad, gusta de tomar, de vez en vez, venganza cruel contra sus perseguidores. En el año que ha terminado, el dedo de la fatalidad ha señalado el fin de algunas vidas que, consagradas al automovilismo, habían contribuido, en proezas de epopeya, al progreso de la modernísima ciencia. ¡Son los mártires que todas las grandes causas han tenido en todo tiempo!

Joe Boyer, el famoso conduc-



Conde de Zborowsky



Jimmy Murphy

fatal, cuando atacaba los *records* él solo en la pista y sin obstáculo alguno.

Y el conde Zborowsky, el *amateur* popularísimo en España, por cuyas carreras mostró especial predilección, cerró la trágica racha en Monza, durante la carrera del Gran Premio de Italia.

Las gloriosas figuras de estos héroes, caídas en holocausto del progreso automovilista, permanecerán imborrablemente en la memoria de las generaciones deportivas.

ALVARO REAL

Ayuntamiento de Madrid

EL AMATEURISMO EN EL PEQUEÑO MOTOR MANOLO FUENTES

El motociclismo español no posee una clasificación bien definida de corredores, como en otros países existe, dentro de las dos grandes categorías que en todos los deportes se establecen: *amateurs* y profesionales. Claro es que *amateurs*, aficionados, si prefieren ustedes el vocablo



Manolo Fuentes ganó en 1924 el Trofeo castellano, a la memoria de su homónimo Florencio Fuentes, y el Gran Premio donostiarra de motos grandes

español, aunque no sea tan expresivo, lo son la gran mayoría de los turistas que suelen participar en las pruebas de índole exclusivamente turística. Pero no son estos a quienes nosotros queremos referirnos, sino a los verdaderos corredores, a los motociclistas de la velocidad, que merecidamente puedan poseer el título de *gentlemen riders* de la moto. Entre los dos o tres nombres que pudieran encontrarse para formar en el momento presente esa categoría de «no profesionales», destaca, sin duda alguna, el de Manolo Fuentes, el madrileño tantas veces triunfador en carreras de velocidad. Independiente, apasionado del *sport* por el *sport* mismo, sin concomitancias con marcas ni empresas, le vemos desde hace varios años participante con éxito en todas las pruebas de importancia. Tiene el prurito de preparar él solo sus carreras; por ello, la «responsabilidad» de sus frecuentes éxitos le corresponden por entero. Concienzudo conocedor del pequeño motor, sabe poner su máquina a punto, precisamente para las particularidades de cada carrera. Y corriendo es de una destreza sorprendente y de un arrojo ilimitado. De su estilo de corredor podría decirse que es la sencillez misma.

Desgraciadamente, ya lo hemos dicho, en España no abundan los motoristas de la clase de un Manolo Fuentes. El es, sin embargo, modesto, y al paso que otros falsos *amateurs* de otros deportes sostienen el bluff de su desapoderado orgullo con un mérito deportivo extraordinariamente inferior al suyo, Manolo Fuentes, sin bombo ni platillos, no desperdicia prueba de importancia en que demostrar sus altas cualidades de corredor; y en todas las regiones españolas donde el *sport* del motor tiene prosélitos, este madrileño, joven y *sportsman* auténtico, va tejiendo, con su arrojo y su inteligencia, la aureola de una fama deportiva muy merecida y muy brillante.

A.



Inevitablemente, las manos de los invencibles «All Backs» llegan antes al balón oval que las de sus rivales, lo mismo en Inglaterra que en Francia. Igualmente en Twickenham que en esta pista del Estadio de Colombes...

DEPORTISMO INTERNACIONAL

LA LECCIÓN DE RUGBY DADA EN EUROPA POR LOS «ALL BACKS». NURMI Y RITOLA.—FIRPO Y SUS ORIGINALIDADES

Es famoso equipo de rugby llegado de Nueva Zelandia para vencer á todos los equipos europeos que se le han puesto delante; ese terrible «All Back», ¿posee un secreto, una fórmula nueva, un método particular que explique la fidelidad con que le sigue la victoria?

No... Los neozelandeses no han inventado nada nuevo... Se han contentado con formar una selección de jugadores dotados de condiciones físicas excepcionales, explotadas hasta el límite merced á un trabajo intensivo y á un entrenamiento constante.

La sola característica del juego en los «All Backs» es la rapidez: una impetuosidad que no admite descanso ni tregua, que transforma las ofensivas en avalanchas y convierte las defensivas en ofensivas...; todo esto no es sino la consecuencia de las dos cualidades que el equipo tiene, fuerza y educación elevadas al máximo.

LOS NEOZELANDESES ¿SON INVENCIBLES?

En Europa, al menos, la cosa está demostrada. Sólo podrían quedar dudas acerca de los jugadores norteamericanos y acerca de los africanos.

Desde el punto de vista atlético, los norteamericanos que ganaron en París la victoria olímpica allá se andan con los neozelandeses. Pero el rugby no es deporte americano, y en lo que hace á técnica, los boys de los Estados Unidos tendrían mucho que aprender de los «All Backs».

En cuanto á los sudafricanos, excelentes y fortísimos jugadores,



La dura pelea por la posesión de la pelota. Nepia, el más firme puntal de los sólidos neozelandeses, detiene á su rival y corta el avance contrario

Ayuntamiento de Madrid

lucharon con los neozelandeses en 1921 en tres matches. Venció Nueva Zelandia por 13 á 5 en el primero; en el segundo los sudafricanos se impusieron por 9 á 5, y en el tercero hubo empate.

Pero el equipo neozelandés de 1921 era muy inferior á este que ahora va por el viejo continente de triunfo en triunfo.

EL PRÓXIMO DUELO ENTRE NURMI Y RITOLA

Cuando Nurmi desembarcó del *Celtic* y puso pie en tierra americana, halló á un grupo de amigos que le aguardaba... Pero entre ellos no estaba Ritola, el carpintero finlandés establecido en New-York y el mejor corredor del mundo después del «superhombre» de los últimos Juegos Olímpicos.

Por la noche, en esa misma jornada, primera de Nurmi en los Estados Unidos, los dos compatriotas se encontraron en la casa de Hugo Quist, presidente del «Finnish American Athletic Club»... Nurmi y Ritola se estrecharon la mano sin cruzar la palabra.

Según parece, la enemistad entre los dos «ases» finlandeses procede de la prueba de los 5.000 metros en Colombes, prueba en la que Ritola llegó á la meta casi al mismo tiempo que Nurmi, y separado de él por una distancia menor de un metro. Nurmi asegura que entre Ritola y él existía el acuerdo de no luchar entre sí, para de este modo, asegurándose los primeros lugares de la clasificación, aportar á su bandera la mayor suma posible de puntos. Ritola faltó al convenio, y al término de

la carrera...
aprietó...
Nurmi...
na á...
dos r...
prueba...
existen...
LAS O...
Fin...
cia, al...
sus fuer...
peón I...

El equi...



Firpo, el boxeador argentino, visto por el caricaturista parisino Cabrol

la carrera hizo todo lo posible por vencer á Nurmi, poniéndole en grave aprieto.

Nurmi no perdonó la mala jugada... Ritola, por su parte, no perdona á Nurmi su actitud desafiadora... Y ahora en los Estados Unidos los dos rivales han de zanjar la cuestión luchando abiertamente en una prueba sensacional que decidirá, entre los dos mejores corredores que existen, la suerte del porvenir.

LAS OPINIONES DE LUIS FIRPO

Firpo, el gran boxeador argentino, ha concedido, á su paso por Francia, algunas *interviews*. Como se trata de un luchador que ha medido sus fuerzas con los mejores pugilistas del mundo, sin exceptuar al campeón Dempsey, las opiniones que este hombre se ha formado de los de-

más boxeadores tienen verdadero interés. He aquí algunas de ellas.

Dempsey no tiene por ahora rival posible, y el mismo Harry Wills no cuenta con probabilidades serias de vencerle mientras el campeón conserve sus facultades actuales.

Harry Wills es quizá más fuerte que Dempsey; pero no sabe utilizar su fuerza. Dempsey resiste los golpes de Wills, y éste no resiste los de Dempsey.

Después de Dempsey y de Wills, los boxeadores más temibles son Tom Gibbons y Jack Renault.

Spalla, á quien Firpo venció por k. o. en 13 *rounds*, no es luchador de gran categoría, y su desafío á Dempsey le parece á Firpo del todo grotesco.

Romero Rojas es, según Firpo, un pugilista de tercera categoría.

UN «MATCH» FIRPO-GIBBONS, EN LONDRES

En Marzo próximo tendrá lugar en Londres un *match* de boxeo en el que tomarán parte Luis Firpo y Tom Gibbons. Los dos grandes pugilistas combatirán por el honor y por una suma de 20.000 libras esterlinas que se repartirán, después de la lucha, como buenos hermanos del *ring*.

LOS FUTBOLISTAS URUGUAYOS Á EUROPA

Vienen los vencedores de los Juegos Olímpicos á pelear de nuevo en el mundo viejo.

El equipo es fundamentalmente el mismo; pero ha sido mejorado con algunas sustituciones.

Figuran en él Mazzali, Scarone, Petrone, Romano, Urdinarán (Santos) y Urdiarnán (Antonio), así como Zivechi, Varela, Naguil, Marroche, Barlocco, Miramontes, Castro y Marán.

EL «RAID» AÉREO PARÍS-LAGO TCHAD

Retardado por las brumas reinantes, el *raid* francés sobre el Sahara se verificará definitivamente en cuanto el tiempo lo permita; siendo París el punto de partida.

Bangui, punto más lejano del *raid*, se halla á 6.870 kilómetros de París.

NOTICIAS BREVES

— En Alemania se están realizando grandes esfuerzos para la preparación de atletas que lucharán en los próximos Juegos Olímpicos de 1928.

— Para celebrar la final de la Copa de Inglaterra, la Federación Inglesa de Football organiza grandes fiestas deportivas en Wembley. Estas fiestas tendrán lugar el 25 de Abril próximo.

— Se trabaja para organizar en 1926 una gran carrera de automóviles con itinerario á través de Austria, Baviera, Suiza é Italia.

— El próximo verano tendrá lugar en Suiza un concurso de tiro para el campeonato mundial.

— El 29 de Marzo tendrá lugar el *match* de football Holanda-Alemania.



Hart



Nicholls



Nepia



Dalley



El equipo uruguayo, campeón olímpico, que después de resuelto el pleito federativo nacional, vuelve á Europa reforzado con los mejores futbolistas de la República

Ayuntamiento de Madrid

MAX BLAY



El guardameta húngaro Zsak Karoly, con un salto prodigioso, logra desviar la pelota de un tiro de Armet, lanzándola por encima del larguero a «corner»



El saludo tradicional. Reunidos los dos equipos, antes de comenzar se cambian espléndidos ramos de flores con las frases ceremoniosas

FUTBOL INTERNACIONAL EN SEVILLA EN LA CAPITAL ANDALUZA, LA SELECCIÓN DE BUDAPEST EMPATA Á CERO «GOALS» CON EL ONCE DE ANDALUCÍA

Con la sola inclusión de un jugador del Betis, la selección andaluza que jugó el domingo frente a los futbolistas de Budapest, está formada por el Sevilla F. C.

El once que días antes había batido al equipo nacional de Italia, tuvo el enemigo primero en el extraño terreno que pisaron en la Alameda de la Reina Victoria, tan distinto a los que para ellos son habituales.

Nuestros jugadores cambiaron la táctica que tantos éxitos les ha proporcionado, y el quinteto delantero, apgado y sin cohesión, no tuvo en ningún instante esa compenetración admirable y virtuosa, que fué un tiempo peculiar de Armet y compañeros de ataque. Tras ellos, las líneas de medios y defensas supieron resistir y deshacer los ataques, todos sobre el patrón del pase corto con que Budapest pretendía marcar.

Afortunadamente, los húngaros, ante la meta, y salvo los raros instantes en que estuvieron a pocos metros del «goal», apenas si hubo riesgo para Andalucía, aunque tampoco lo hubiera con frecuencia para Budapest. Dominio incierto, juego equilibrado casi siempre, el primer tiempo fué más favorable a los húngaros que el segundo, durante cuyo transcurso algún tiro de Armet rápido y sin preparación y varios golpes francos, pusieron la nota emocionante, aunque brevísima, que tuvo el encuentro internacional.

Hay que hacer una distinción en honor de Sedeño, el «back» derecha, que cuando empieza a declinar Herminio, se muestra sobrio y

decidido, al par que segurísimo, constituyendo un baluarte, no ya para Andalucía, sino hasta para el grupo rojo, para el que el problema de los defensas continúa en pie. Inmediatamente después, Ocaña, el medio-centro, es el eje firmísimo de los sevillanos, aunque su labor varíe tanto del primer tiempo al segundo. Si no se marcaron tantos, fué más bien culpa de nuestros delanteros, reyes de la apatía, que en ningún momento tuvieron un ápice de entusiasmo. Fué, pues, la defensa andaluza la que evitó el fracaso temido, sobre todo durante el segundo tiempo. Andalucía-Budapest no llegó al interés culminante porque los sevillanos no quisieron mostrarnos las galanuras de un juego



En el dribling siguen siendo los sevillanos maestros perfectos. He aquí a Kinké jugueteando con el defensa Fogl, burlándole con un hábil regate sin perder terreno

que, en otras ocasiones de menor importancia, exhiben, y frente a ellas, los húngaros, mejor conjunto, pero con ausencia de tiradores, tampoco hallaron la oportunidad propicia para el buscado «goal».

JUAN DEPORTISTA



La jugada más emocionante de la tarde. Un «free-kick» a dos metros de la puerta, que Armet en combinación con Brau, tira con intención aviesa, rechazando el fuerte tiro del último en las espaldas de un «back» húngaro

EL AUTOMOVILISMO DENTRO Y FUERA DE ESPAÑA CARRERAS DE VELOCIDAD, PRUEBAS DE TURISMO, ASALTO Á LOS RECORDS; SIEMPRE EL ESFUERZO DE LA MÁQUINA EN LA LUCHA CONTRA EL TIEMPO...

QUEDA resumida en esta doble plana la actividad del deporte del motor durante el año que pasó. Entre todos los acontecimientos, la inauguración de la pista de Monthlery señala un paso en el deporte galo, que en plazo brevísimo ha construido dos autódromos: primero, el de Miramas, próximo á Marsella, y tras éste, que los técnicos no han vacilado en calificar como la pista más rápida del mundo.

Entre las figuras representativas, estas dos, de Oscar Leblanc y el corredor Eldridge, son las que se significan como reyes de la velocidad. Aquél, por su éxito en el circuito de Lasarte, donde queda vencedor. Este, cuyos éxitos en los intentos contra los records mundiales, en la



El automovilismo sobre hielo proporciona, en las regiones árticas y en Alemania, espectáculos verdaderamente sugestivos

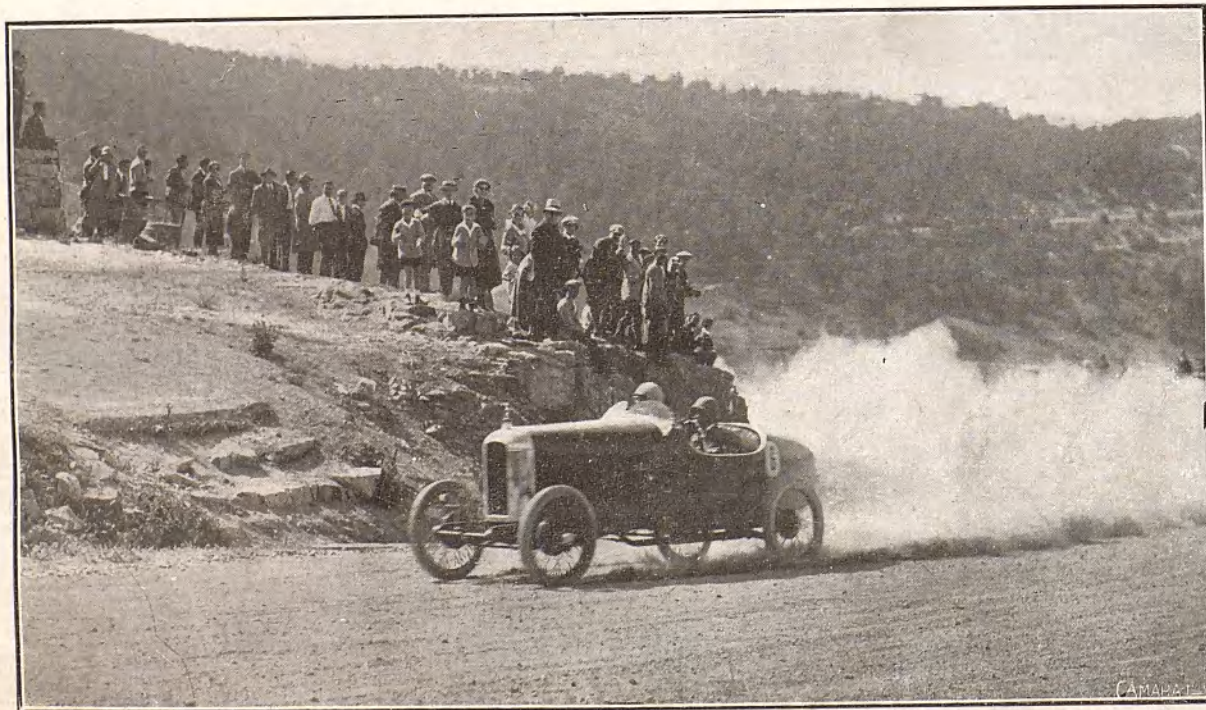


Sobre la pista del nuevo autódromo de Monthlery, considerada como la más rápida del mundo, el día

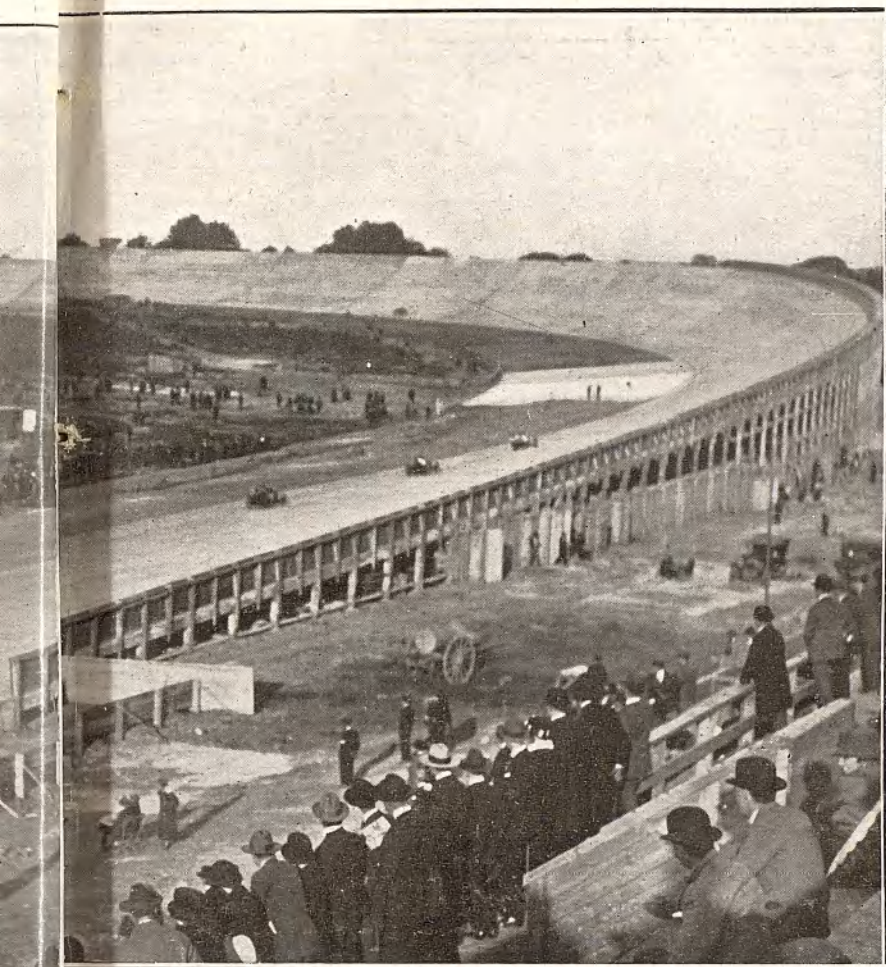
inauguración de la pista de Monthlery, lograron rebajar los números extraordinarios en que algunos se mantenían hasta entonces.

Llegan en España, durante ese plazo, á todo su apogeo determinadas pruebas entre las que la ca-

Oscar Leblanc, al terminar su victoriosa carrera de San Sebastián en lucha contra todos los elementos



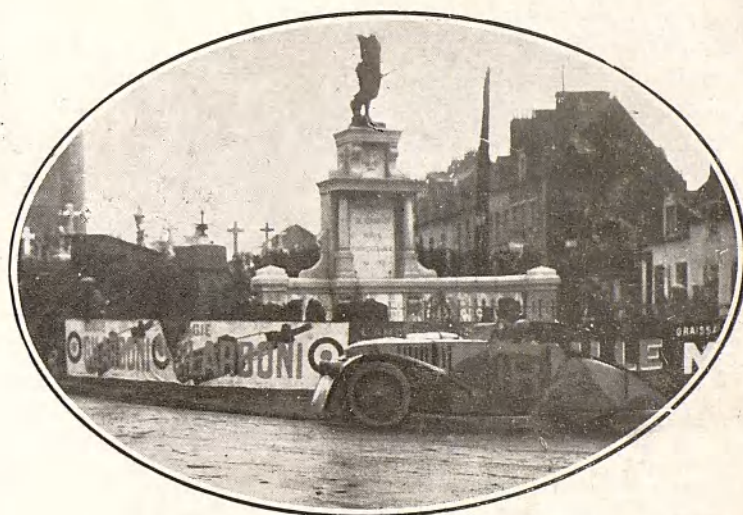
El automovilismo madrileño tuvo, durante la subida á Navacerrada, una muy reprotiva jornada. Jean Mauvais, vencedor de la categoría de carreras, en un pintoresco viraje



VARIAS NOTAS GRÁFICAS DE LA ACTUALIDAD DEL DEPORTE DEL VOLANTE SOBRE CIRCUITOS DE CARRETERAS, EN LA SATINADA PISTA, SOBRE EL HIELO Y EN LAS ESCARPADAS PENDIENTES, EL PILOTO FRENTE AL CRONÓMETRO...

no de esas interminables doce horas, con sus dos puertos durísimos, con pendientes difíciles, curvas peligrosas y cambios de temperatura notables. Cataluña tiene, inmediatamente después, la mayor actividad organizadora en las manos expertas de los directores de sus dos entidades deportivas del motor: Real Moto Club de Cataluña y Peña Rhin.

En suma: el movimiento nacional del deporte del motor acusa un evidente mejoramiento, y por el camino trazado de entusiasmos y actividades, habrá que perseverar para lograr un puesto privilegiado con carácter definitivo. Una clasificación que coloque a España entre los primeros lugares, por lo que se refiere a las naciones continentales deportivas.

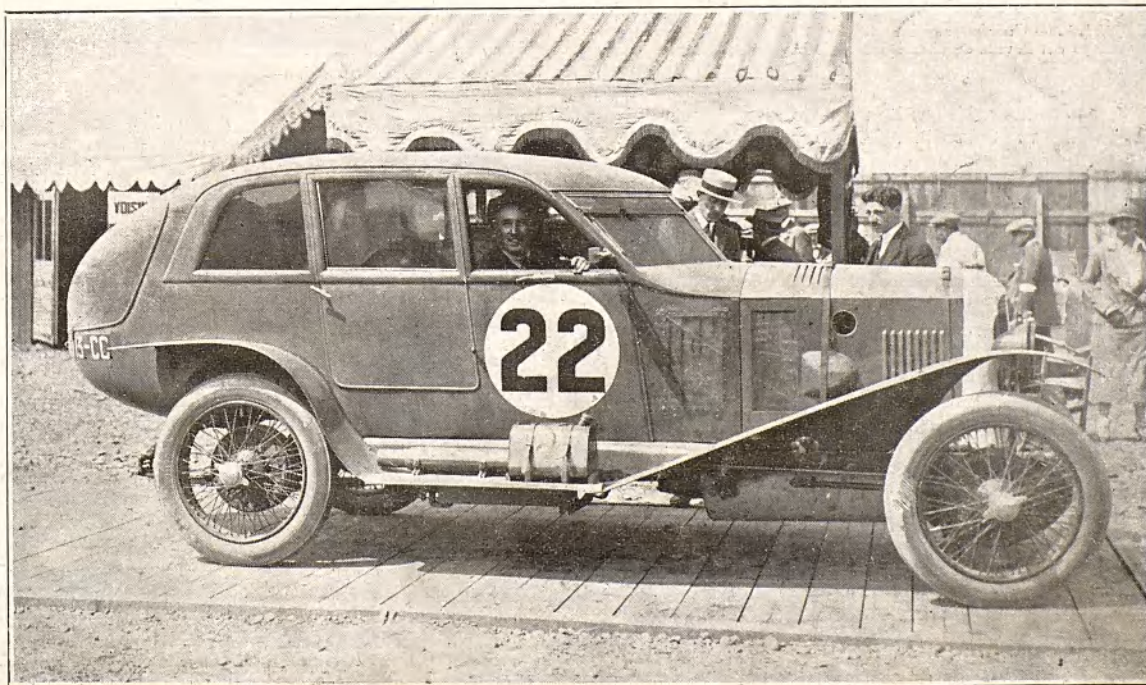


Durante el circuito de Boulogne-sur-Mer. Un coche en el viraje de San Martín, establecido en los alrededores de la población

inaugural se lanzan los «autos» de carrera a fantásticas velocidades

rrera internacional de las XII Horas resalta por las dificultades extraordinarias que rodean a la participación, en la que los pilotos tienen que demostrar condiciones excepcionales, no sólo de decisión, sino de pericia y técnica. Sólo así puede llegarse al térmi-

Eldridge, durante sus ensayos en la pista de Monthléry, batió varios récords mundiales



Una caprichosa concepción del coche de turismo durante el pesaje del Gran Premio de esta clase de automóviles, organizada por el Automóvil Ayuntamiento Club de Francia, en Lyon



BARCELONA.—Dos motoristas preparados para la salida de la prueba de regularidad organizada por la delegación de Tarrasa del R. M. C. C.

RESUMEN GRÁFICO DE- PORTIVO DE LA JORNADA EN TODA ESPAÑA



BARCELONA.—Un momento interesantísimo del match de campeonato de Cataluña entre el Barcelona y el Real Polo Jockey Club

CORRESPONDE la más intensa actividad a Cataluña, donde además de los partidos de fútbol se juega un interesantísimo match del campeonato regional de hockey, en el que resulta el Barcelona vencedor del Polo por dos goals á cero. Tal resultado eleva extraordinariamente el interés del torneo, al que probablemente llegarán empatados estos equipos que ostentan la hegemonía del deporte en la región.

La prueba de regularidad de la delegación del Real Moto Club de

Cataluña en Tarrasa, llevó buen número de aficionados al circuito de Monistrol-Vacarisas, cuyo recorrido salvaron dos veces los participantes.

El match internacional entre seleccionados húngaros y andaluces, llevó al terreno toda la afición sevillana al popular deporte. Quedaron fuera, sin embargo, los capitalistas, que en su empeño de buscar localidades estrátegicas subieron á las ramas de los árboles que rodean el campo de la Avenida Reina Victoria que ofrecía el curioso espectáculo fotografiado.



SEVILLA.—Curioso aspecto de los árboles alrededor del campo del Sevilla durante el match Budapest-Andalucía

Las pruebas atléticas han tenido importancia evidente en San Sebastián, Bilbao y Madrid. De la primera publicamos en esta plana una fotografía del momento de la salida de los «crossmen» que lucieron un brillante recorrido. El corredor Campos, de Bilbao, y Acebal, del Lagun Artea fueron los clasificados en primero y segundo lugar respectivamente.



VIGO.—El equipo del Celta de Vigo que batió al Deportivo de La Coruña por 3 goals á 0, modificando la situación del torneo galaico



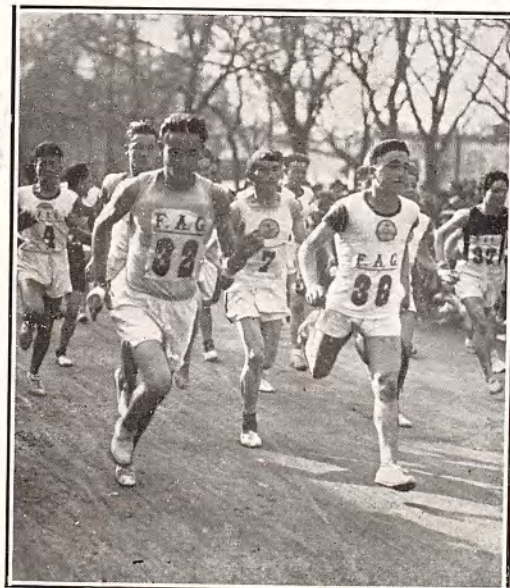
Arnet, el delantero del Club Gimnástico, cuyo «caso» ha provocado la intervención del Comité Nacional, cuyo fallo es esperado con gran interés

FOTS. GASPAS, SERRANO, PHOTO-CARTE, DESFILIS, PACHECO Y AMADO

Nuevamente el interés del campeonato gallego de fútbol sube de punto. El Club Celta ha surgido frente al Deportivo de La Coruña con nuevos bríos y le derrotó por tres goals á cero en el campo de Coya, con lo cual el título de vencedor aparece muy dudoso. Tienen los vagueses muchas probabilidades si triunfan en los matches que les restan, pero, ¿después de tantas irregularidades cabe esperar que hayan recobrado enteramente la forma? Hay que esperar que venga el que reúna los mejores títulos para ello.

En Bilbao, el torneo sigue su marcha absolutamente normal. Triunfa el Arenas sobre el Sestao y será en definitiva la pelea entre atléticos y areneros la que decida la posesión del título de campeones vizcaínos.

El caso Arnet, que aunque no sea oficialmente, ha dado lugar á una reunión entre el Comité Nacional y los delegados de los clubs Valencia y Gimnástico tiene pendientes de su resolución á los aficionados le- vantinos. En uno ú otro sentido, la rivalidad en-



SAN SEBASTIAN.—Los corredores que participaron en el «cross» organizado por la Federación Atlética guipuzcoana saliendo en tropel de la meta

tre los dos grupos valencianos ha dado siempre muy parecidos resultados y la pasión juega en este pleito federativo un gran papel.

Antes de fallar el «caso» Arnet, los directivos nacionales deberán medir y pesar las razones que aducen una y otra parte para dictar una solución diáfana que sea absolutamente justa y equitativa.



BILBAO.—Una enérgica defensa del portero del Sestao, frente á un fuerte ataque de los areneros, en el match de campeonato entre estos equipos, del que salió vencedor el club de Guecho

UNA MARCA
QUE ES UNA
GARANTÍA

B U I C K

CONSULTE
USTED AL QUE
POSEA UNO
EXPOSICIÓN
ALCALÁ, 62. MADRID

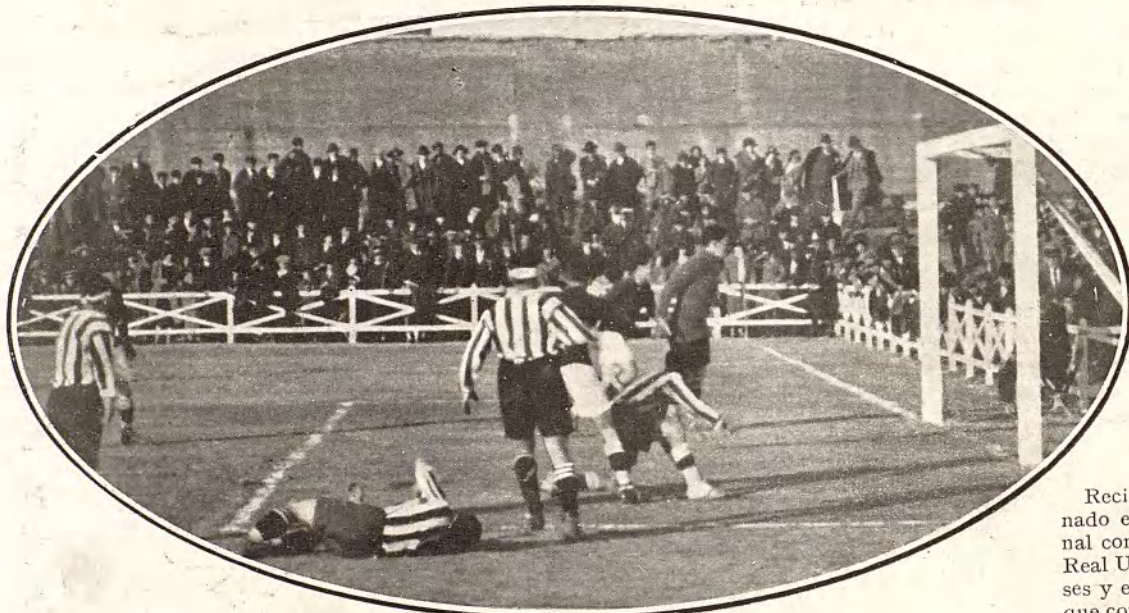
FUTBOL REGIONAL

LOS NUEVOS VALORES DE LA REGIÓN CASTE- LLANO-LEONESA Y DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO

EN la nueva región futbolística castellano-leonesa, el deporte popular ha adquirido un rápido prestigio que ha permitido la construcción de campos magníficos y la formación de grupos notables, que es llegado el momento de que desfilen frente a los grupos de más viejo historial para iniciar un intercambio, mil veces preferible a esos viajes de turismo con que nos obsequian tan frecuentemente los onces extranjeros.



VALLADOLID. — Equipo del Club Deportivo Español, vencedor del campeonato regional de la región castellano-leonesa, después de ganar al once de la Real Unión Deportiva Luises



VALLADOLID.—Araoz, del Deportivo Español, marca el único tanto para su Club de un magnífico shot, y con él logra la victoria en el campeonato regional



LAS PALMAS.—El primer once del Marino F. C., de Las Palmas, campeón de Canarias y grupo de brillante historial que actualmente tiene en construcción un magnífico campo de deportes
FOTS. NAVARRO

Recientemente ha terminado el campeonato regional con el «match» entre la Real Unión Deportiva Luises y el Deportivo Español, que concluyó con el triunfo por uno a cero de este último, adjudicándose con ese goal el título regional

los notables jugadores del Deportivo. En esta plana publicamos dos notas gráficas de este encuentro. Arriba, el grupo campeón el día de su triunfo. En el óvalo, la jugada culminante del «match»: el instante en que Araoz, del Deportivo, aprovechando la confusión que produce el dominio de su grupo, lanza el tiro imparabable que da el triunfo a su equipo.

En las Islas Canarias ha conseguido también el deporte del balón redondó una preponderancia insospechable. Ostenta el título de campeón el Marino F. C., de Las Palmas, que aun no teniendo ases—para su fortuna—cuenta con un once homogéneo y entrenadísimo que causaría impresión frente a cualquier grupo peninsular.

Tras él, el Club Deportivo Tenerife, el Iberia y el Real Hespérides forman el bloque de las sociedades del archipiélago que van a solicitar del Comité Nacional la creación de la Federación regional Canaria, que en no lejano plazo causaría grandes sorpresas en el campeonato de España.

Buena prueba de la calidad del grupo campeón canario es la victoria que logró sobre el equipo del Club de Natación de Alicante, reforzado por los «ases» españoles, por dos goals a cero, en su célebre excursión.



«GIRLS» PARISINAS QUE EN
NUEVA YORK SE SIENTEN
FUERTEMENTE DEPORTIVAS

EN la urbe de los rascacielos están haciendo furor las tiples del Folies Bergere, de París, que han sentado allá sus reales con la presentación de los últimos «sucosos» teatrales de la Ville Lumière. En las horas que el teatro las deja en libertad, las alegres chicas de París van á Sadow Park ó á Madison Square Garden, para buscar el aire oxigenado y el sol benefactor. En este último jardín las sorprendió el fotógrafo no hace muchos días, cuando se entregaban jovialmente al ejercicio del tiro á la cuerda, para el que demostraron las mejores condiciones. El final del deportivo entretenimiento fué que las «girls» de adopción lograron arrastrar un pesado automóvil, no obstante la resistencia que trató de hacer el chófer para probarles la fuerza

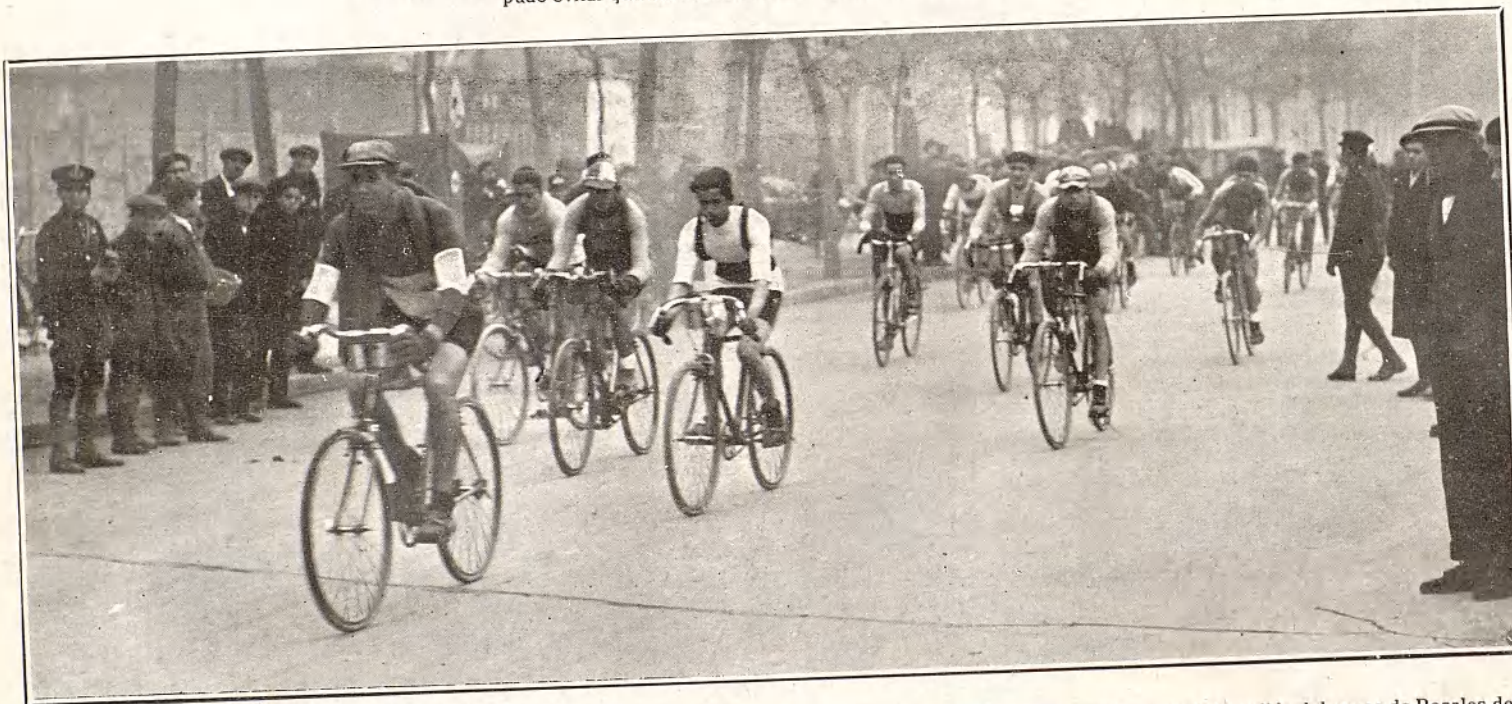
FOT. AGENCIA GRÁFICA

NOTAS GRÁFICAS DEL DOMINGO DEPORTIVO EN MADRID



Una salida del portero unionista, que frente al decidido ataque de la Real Sociedad, no pudo evitar que su meta fuera forzada en seis ocasiones

FUTBOL,
CICLISMO Y
PEDESTRISMO,
ACONTECI-
MIENTOS IM-
PORTANTES



Momento de la salida del paseo de Rosales de los corredores ciclistas que participaron en la prueba de inauguración, organizada por la Unión Velocipédica Española

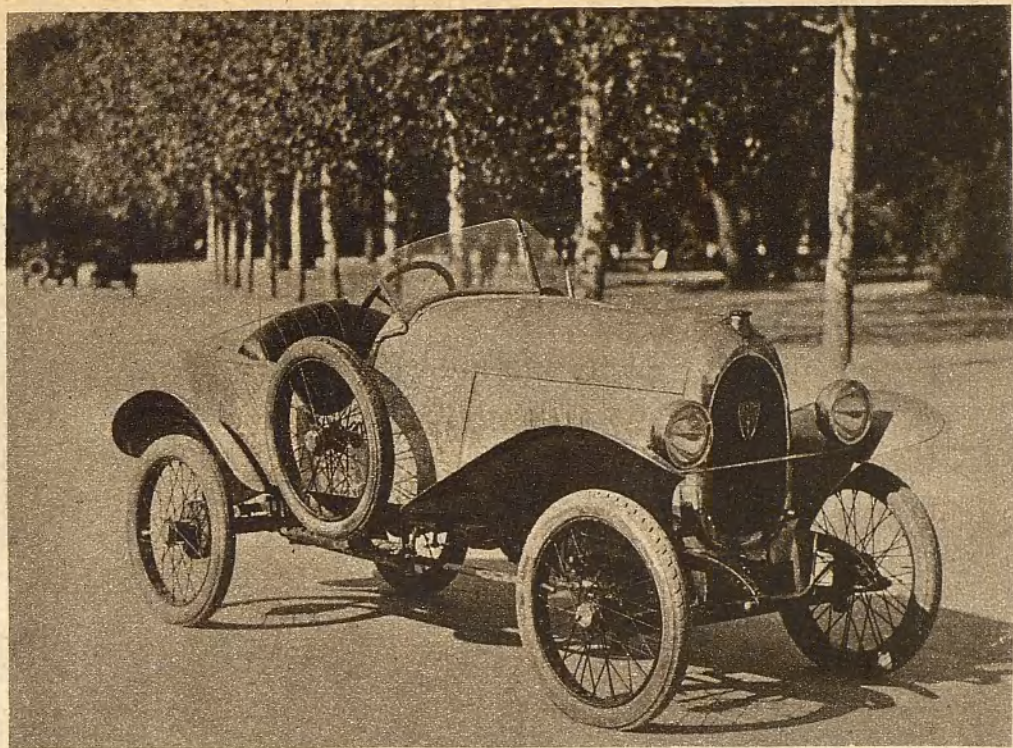


El pelotón de «crossmen» participantes en la carrera Copa Emilio González, con que la Real Sociedad Gimnástica Española contribuye al entrenamiento de los corredores castellanos

La impetuosidad gimnástica no halló en el once unionista ese obstáculo donde primero tropezó el Madrid y después el Athletic. En el terreno de la Real Sociedad, el Unión Sporting fué vencido por seis goals á uno, sin que en ningún momento los blanquinegros dieran impresión de emplearse á fondo. Con ello siguen situados «estratégicamente» para optar al campeonato regional. La Unión Velocipédica Española inauguró su campaña deportiva con una interesante carrera de ochenta kilómetros, desde el paseo de Rosales á Galapagar y regreso por Villalba. El triunfo de Telmo García y Miguel Serrano, que invirtieron dos horas 50 y 51 minutos respectivamente, demuestra la forma que desde el principio de la temporada acusan estos dos bravos routiers, á los que siguieron en la clasificación Toledano, Ruiz, Fernández, Manzano, etc. Ante el cross nacional, nuestras sociedades organizan pruebas de preparación, de entre las cuales la Copa Emilio González fué el domingo último el acontecimiento atlético de la jornada.

LA CASA PÉREZ DEL ARCO Y COMPAÑÍA

LAS GRANDES
INDUSTRIAS DEL
AUTOMOVILISMO
HISPANO



El rapidísimo **B. N. C.**, tipo Sport, 6 HP., motor Ruby, preferido de los «sportsmen» por su línea depurada y su magnífico rendimiento en velocidad.

Pocas industrias podrán exhibir un historial tan admirable de legítima prosperidad como la Casa P. del Arco y Compañía, que representa en España marcas de tanta fama y de tan gran crédito en el mercado como los automóviles **D. F. P.**, que, para el uso del particular como para el servicio público, son hoy ya populares en Madrid; los pequeños, rápidos y elegantes **B. N. C.**, tantas veces vencedores en carreras de velocidad y en, certámenes de gran resistencia y regularidad; las motocicletas ligeras **ROVIN**, verdadera maravilla provista de un motor minúsculo, y las bicicletas **ALLELUIA**, famosas ya en nuestro ciclismo por ser, como reza su «escudo», creadora de campeones.

Pero la Casa P. del Arco, además de poseer tan privilegiadas representaciones, quiere dotar a Madrid de una industria propia, que sea, al propio tiempo, honra de la producción española, y el coche **HISPARCO** constituye la realización de ese ideal.

Para dar a su próspero negocio la amplitud que requiere, la Casa P. del Arco y Compañía ha erigido en la calle Núñez de Balboa, 4, un magnífico edificio de nueva planta, en el que han quedado instalados sus talleres y exposición de automóviles, sin perjuicio de que todo lo relacionado con motos y bicicletas continúe funcionando en los locales de Valverde, 34.



El diez caballos **D. F. P.**, confortable, robusto y de gran economía de consumo, es el preferido por el gran público para todos los servicios de población y turismo.

LA ACTIVIDAD MOTOCICLISTA EN ESPAÑA

RESUMEN DE LA TEMPORADA DEPORTIVA DEL PEQUEÑO MOTOR

El programa total del motociclismo deportivo en España, y en general el de todos los países, puede definirse en la siguiente clasificación de carreras:

De *record*, sobre distancias tipos determinadas ó sobre subidas.

De velocidad y fondo, en autódromos ó circuitos de carretera.

Pruebas de regularidad y resistencia.

Acerca de las dos primeras clases no hace falta entrar en explicaciones. Acerca de la tercera, sí; las pruebas de regularidad pura y simplemente, en las que no se tiene en cuenta apenas el factor resistencia, y claro es que el de velocidad juega papel por demás secundario, tienen un valor tan escasamente deportivo que casi se apartan por completo de este carácter. No hay que confundir la prueba de regularidad, de cuyos resultados (tal es la finalidad de toda organización deportiva) se van á extraer enseñanzas y se van á deducir consecuencias de índole técnica, con el simple *rally*, con la expedición tranquila y sosegada de especulaciones simplemente turísticas. Y esa confusión se produce tan pronto como se dulcifican excesivamente las condiciones de la carrera, dándola un recorrido limitado y benigno y concediendo un margen de velocidad media demasiado amplio. Si la finalidad de las «pruebas» motorísticas es precisamente que los vehículos «prueben» su capacidad en

un determinado sentido, claro es que esa finalidad queda desvirtuada al establecerse unas condiciones tan livianas, que son fácilmente asequibles á la gran mayoría de los motores modernos. Estas consideraciones nos parecen de oportunidad ahora que el gusto de los organizadores motociclistas parece orientarse hacia los concursos de regularidad que con tan laudable constancia ha venido incorporando Cataluña á nuestras prácticas deportivas.

Durante el año último, las más importantes pruebas de esta categoría fueron, sin duda, la Vuelta á Cataluña, celebrada por quinta vez bajo los auspicios del Real Club regional, y en la que la lluvia aumentó las dificultades naturales del recorrido; la que celebró en primavera el Real Moto Club de España en recorrido tan accidentado y pintoresco como el siguiente: Perdices, Campamento, Navalcarnero, Villa del Prado, Escarabajosa, Casas Viejas, Arenas de San Pedro, Puerto del Pico, Menga, Avila, Villamartín, Guadarrama, Torrelodones y Perdices (330 kilómetros). Y la gran prueba, también organizada por la deportiva agrupación motorística de Barcelona, desde la capital catalana á Madrid, en dos días y tres etapas: Barcelona-Lérida (162 kilómetros), Lérida-Alhama (256 kilómetros) y Alhama-Madrid (215 kilómetros).

Las pruebas en cuesta se inauguraron con la subida á Montserrat,

EL MOTORISMO EN CATALUÑA



Arriba, un control del Real Moto Club de Cataluña en una prueba de Regularidad. A la derecha, la señorita Lili Alvarez, encantadora participante en los concursos motoristas barceloneses. A la izquierda, grupo de corredores en una prueba de records de Peña Rhin, disponiéndose para la salida

Ayuntamiento de Madrid

por Mo
Bruchs.
madrile

LAS

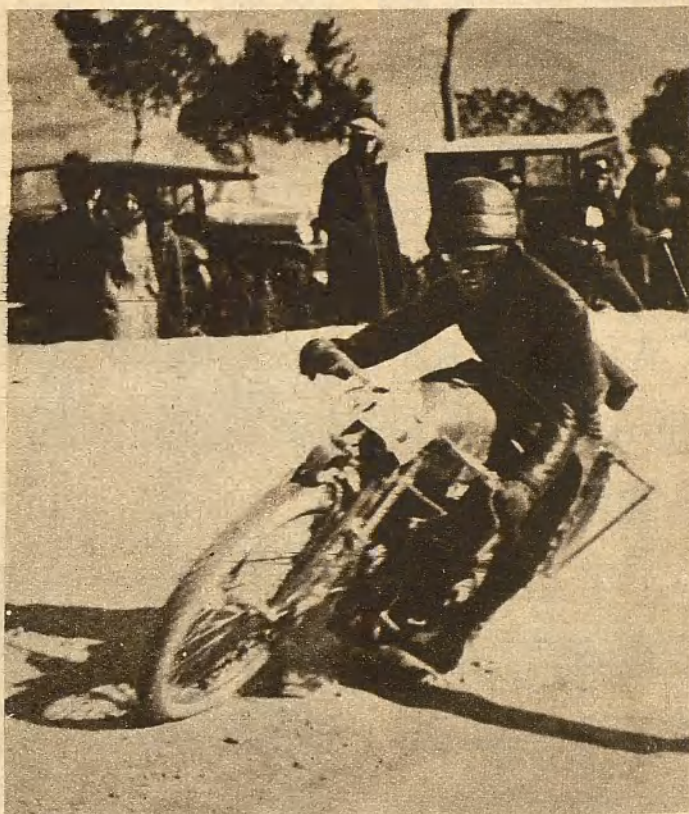
1:—Ign

Navacer
retera.
organiza

por Monistrol, con que se substituyó la antigua competición de los Bruchs. Peña Rhin celebró su ya clásica subida á la Rabassada, y los madrileños reeditaron, con menor lucimiento del apetecido, la subida á

Dos pruebas de *record* han tenido efecto durante el año sobre el kilómetro: una, bajo la organización del R. M. C. E., á principios de temporada, en las proximidades de Madrid; otra, en las postrimerías del

LAS CUATRO GRANDES FIGURAS DEL MOTOCICLISMO ESPAÑOL



1:—Ignacio Macaya, ganador del campeonato de España de 1924.—2:—Joaquín Vidal, vencedor de las «XII Horas madrileñas».—3:—Zacarías Mateos, que triunfó en el Gran Premio de San Sebastián.—4:—Baltasar Santos, que ha rebajado varios records nacionales de velocidad

Navacerrada, contrariada por el mal tiempo y el mal estado de la carretera. Durante el verano se celebró la subida á la cuesta de La Mata, organizada por los elementos deportivos de Mataró.

año, bajo el control de la Peña Rhin, cerca de Barcelona. Ambas han luchado con la enorme dificultad de no contarse con trozos de carretera no ya ideales, sino ni medianamente adecuados. Ello no obstante, to-

das las antiguas «marcas» establecidas en España para la distancia han sido superadas en proporción fantástica.

Tres grandes carreras internacionales de velocidad y fondo tuvieron lugar en el año, descollando, como siempre, por su colosal magnitud, las madrileñas XII Horas, sobre el incomparable circuito guadarramesco. Vencedor absoluto de la carrera lo fué Antonio Díaz, que con su pequeño coche «Amilcar» cubrió, en las doce horas, 831 kilómetros 826. El Gran Premio Internacional del Real Moto Club de Cataluña, corrido en el autódromo de Sitges, llevaba incluido, para los corredores españoles que participaban, la reinstauración del Campeonato Nacional, que fué conquistado por Ignacio Macaya. El Gran Premio Motociclista de San Sebastián, que inauguraba las actividades del *meeting* de Lasarte, dió lugar á una interesantísima competición internacional, en la que hay que apuntar un señalado triunfo á la clase francesa. Zacarías Ma-

teos, con «Douglas», y Manolo Fuentes, con «Harley», se encargaron de dejar el pabellón hispano á envidiable altura.

Merece una mención de simpatía el gesto del Moto Club de Castilla, organizando una rápida prueba en la planísima carretera de Valladolid á Palencia, á la memoria del llorado campeón Florencio Fuentes, y en la que Manolo Fuentes y Baltasar Santos realizaron un emocionante *dead-heat*.

Al iniciarse 1925, contamos ya con la seguridad de un programa deportivo establecido por el Real Moto Club de Cataluña. Las XII Horas madrileñas tendrán también lugar en su habitual escenario, pese á los temores de supresión que la institución de una prueba análoga en Cataluña hizo concebir.

ANGELO

NOTAS GRÁFICAS DE LAS GRANDES CARRERAS MOTOCICLISTAS NACIONALES



La salida del Gran Premio de San Sebastián

En estas cuatro notas gráficas quedan condensados los acontecimientos deportivos del pequeño motor durante el año que pasó. En la capital donostiarra, sobre el circuito de Lasarte, sonaron triunfalmente para los corredores españoles los pistonzos de las máquinas, y después, en las carreteras de Guadarrama-Navacerrada, durante las XII horas internacionales, los valores españoles quedaron de nuevo bien probados.



La salida de los cyclecars en las XII Horas madrileñas. En los círculos: un velomotor y una moto sola en el circuito Guadarrama-Navacerrada

Ayuntamiento de Madrid

DIVAGACIONES DE TÉCNICA AUTOMOVILISTA

EL CAMBIO DE VELOCIDADES

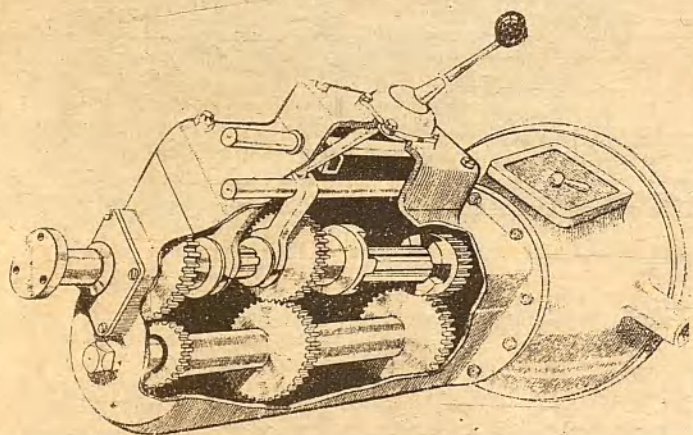
El uso de algunos motores llega á dar la sensación de que el cambio de velocidades es inútil. Por ejemplo, en algunos coches, la primera de las velocidades no sirve más que exclusivamente para *arrancar*, y aún no es una cosa imposible arrancar en directa al primer impulso.

Las enormes *motos* americanas, aun las que tienen *sidecar*, suben fácilmente en directa todas las cuestas. Y antes de la guerra, muchas de ellas, sin cambio de velocidad, las subían sin esfuerzo alguno y solamente con llevar el impulso inicial necesario. Y aun más: ha habido *cyclecars* también sin cambio de velocidades. Por eso hay algunos motoristas que consideran el cambio de velocidades como una complicación, y recuerdan todavía el anticuado pero buen procedimiento de la transmisión directa de correa.

¿ES NECESARIO EL CAMBIO DE VELOCIDADES?

Debemos dar una respuesta categórica: sí ó no. Sí, si el motor es de régimen elevado; no, si el motor es de régimen lento, y, sobre todo, si funciona según el ciclo de dos tiempos.

La propiedad de un motor de régimen elevado es la de una curva poderosa que sumerge rápidamente y á medida que su régimen disminuya. Cuando se presenta una cuesta que hace disminuir la marcha á la máquina, la potencia de que se dispone se halla reducidísima. No se podrá



Cómo funciona una caja de velocidades. Posición de los piñones en primera

equilibrar el esfuerzo necesario para subir la cuesta y la potencia acumulada por el motor; este último se aploma. Por consiguiente, es preciso acrecentar el régimen del motor con relación á la velocidad de la máquina, ó sea desmultiplicar aún más, si no resulta en exceso flojo el motor. Este, cuyo esfuerzo se hace mucho mejor cuanto más despacio gira (dentro, naturalmente, de determinados límites), tiene una curva de potencia casi plana que se extiende sobre diferentes regímenes. Aquí, un acortamiento de velocidad no podría traducirse en una pérdida de potencia. Sería inútil cambiar de velocidad. Así, pues, si el motor es de pequeña cilindrada rápida, capaz de resistir una gran potencia, es de esperar que haya que cambiar con frecuencia de velocidad, á menos que el motor esté lo suficientemente desmultiplicado. Es frequentísimo emplear, erróneamente, con tales motores multiplicaciones muy exageradas, en la equivocada esperanza de obtener un excedente de velocidad.

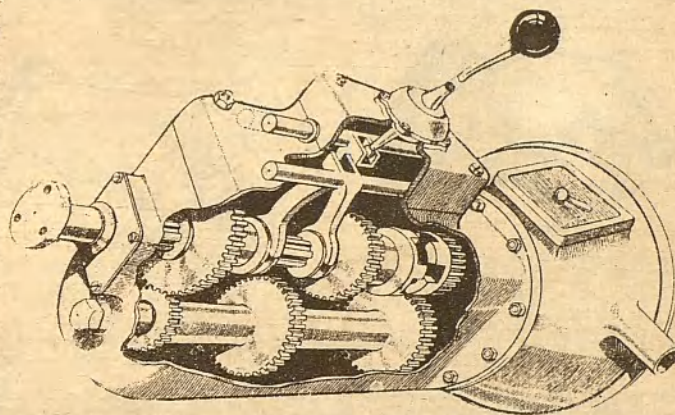
Un motor grande, de compresión floja y régimen poco elevado, se presta mucho mejor á multiplicaciones más fuertes.

Algunos motores grandes, de 1.000 centímetros de cilindrada, pueden dar un rendimiento aproximado de $3 \frac{1}{4}$ á 1. No es de aconsejar el descender, con un motor moderno, de esta cilindrada y régimen elevado abajo de $4 \text{ ó } 4 \frac{1}{4}$ á 1.

¿QUÉ VELOCIDAD?

Cuantas más revoluciones da un motor, más rápidamente se su-

merge la curva de potencia y tiene más necesidad de un rendimiento mucho mayor, si se quiere que en cualquier circunstancia se mantenga el motor á régimen (óptimo) excelente. El cambio de velocidad progresivo sería ideal para un motor de esta índole, y con las tendencias moder-



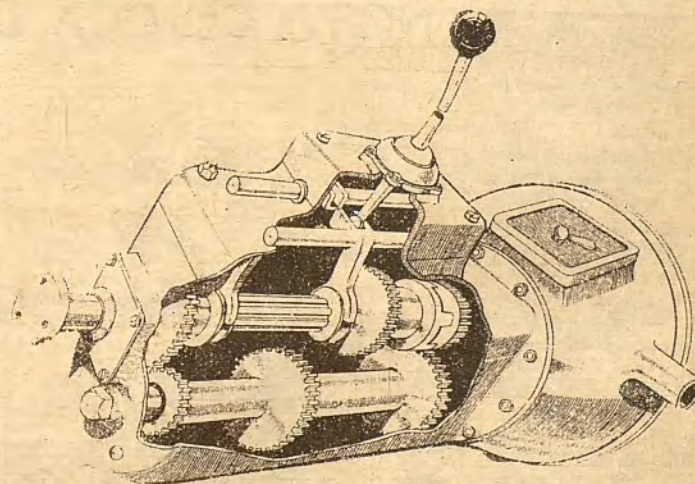
Posición de los piñones en segunda

nas en la construcción de motores de explosión no se puede desear más que la difusión de los cambios de velocidad.

Están perfectamente justificados los constructores de coches, *cyclecars* y motocicletas, que emplean para los motores de gran rendimiento cajas de cuatro velocidades.

Es cierto que con tres velocidades se puede uno arreglar bien, incluso con motores de gran revolución y de cilindrada floja (débil); pero nunca se podrá obtener la misma velocidad que pudiendo manejar cambio de velocidad para mantener el régimen del motor en cualquier circunstancia.

En cuanto al cambio de velocidad progresivo, del que se puede tener grato recuerdo, merece párrafo aparte. Desgraciadamente, muchos motoristas la empleaban tan mal, que únicamente conocían los dos extremos, y de la velocidad más exagerada pasaban bruscamente á una



Posición de los piñones en directa

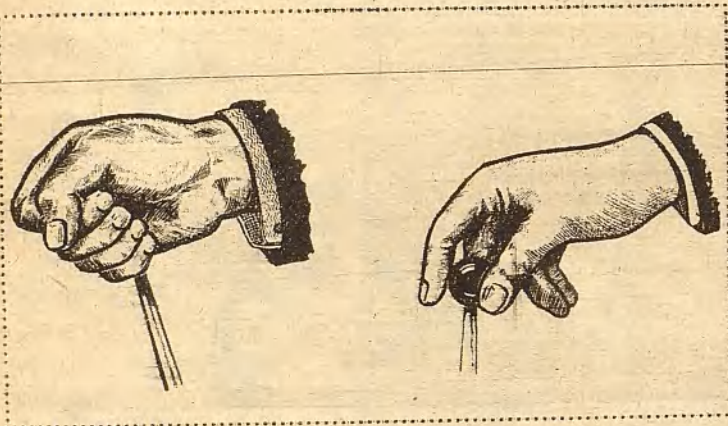
pequeñísima. De este modo no había correas que resistiesen mucho tiempo á un trato tan rudo.

Con un motor de curva potente, casi plana, no es preciso obtener mucho rendimiento. Hay aún máquinas que durante mucho tiempo no

han tenido más que dos velocidades. El tipo de tres velocidades no ha reemplazado, sin embargo, al de dos. Un *cyclecar* de 500 centímetros, de dos tiempos, no necesita más de dos velocidades.

En cambio, si es mucho el peso con relación á la potencia, el ahogo al subir una cuesta será tal que el motor no podrá girar lo suficientemente de prisa, no obstante todo esfuerzo, para producir la potencia necesaria. Y cuanto más elevado sea el peso, más floja resultará la cuesta que produzca este ahogo. Por consiguiente, es preciso un segundo *refuerzo* para las cuestas un poco más fuertes y un tercero para las muy fuertes. Si no hubiera más que dos *refuerzos* muy espaciados, mientras se pasase á la pequeña multiplicación, el motor giraría bien en su régimen é incluso arrancaría sin que la potencia por él acumulada se utilizase.

Así, pues, un motor de gran revolución, de curva potente, de rápido ascenso, ó bien un motor cuya potencia sea débil con relación al peso transportado, necesitará tres ó cuatro *refuerzos*.



Para cambiar de velocidad no hay que coger la palanca con toda la mano. Basta con tomarla con los dedos índice y pulgar, y con rapidez, pero sin brusquedad, pasarla al lugar que corresponda.

Un motor *muelle*, de cilindrada grande, fuerte, y remontando poco peso, no necesitará casi *refuerzos*.

MANIOBRA DEL CAMBIO DE VELOCIDAD

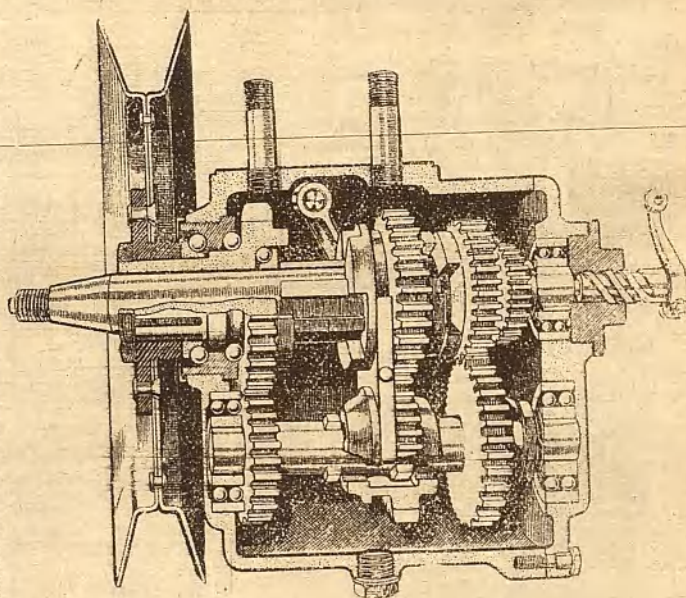
Por muy absurdo que parezca, hay un buen número de *chauffeurs* que no saben cambiar de velocidad como es debido. Es cierto que en los coches muy antiguos, en los que los engranajes están usadisimos y los mandos no *hacen juego*, es imposible cambiar sin producir una serie de chirridos espantosos. Pero con una máquina nueva, un cambio de velocidad debe hacerse sin ruido y sin esfuerzos. El único secreto es saber bien lo que se hace y tener la calma necesaria para maniobrar sin apresuramiento. Hay que cambiar netamente, con precisión, pero sin brusquedad. Manejando á tiempo la palanca de cambio de velocidad, parece que los piñones entran por sí solos, sin choque y sin esfuerzo alguno.

La velocidad de los piñones en su circunferencia debe ser la misma. Lo esencial para verificar un cambio bien hecho es tener en cuenta que es preciso dar á la periferia de los piñones que deben trabajar una velocidad lo más igual posible. Si los piñones tienen el mismo diámetro, debe hacerseles dar también el mismo número de vueltas. Un piñón que sea tres veces más pequeño que otro deberá, para que la *toma* se haga fácilmente, girar tres veces más de prisa. Naturalmente, es imposible saber con exactitud al régimen que giran los piñones;

pero se puede apreciar, para el segundo *tren*, por la velocidad de la máquina, y para el primero, por la del motor. Por tanto, cuando se cambia de velocidad, es preciso, ó bien modificar la marcha del motor, ó bien aislar el motor del *tren* primario, desembragando, para dejar á este *tren* frenado por el aceite de la caja de acortamiento de marcha.

PASAR DE UNA VELOCIDAD PRIMERA PEQUEÑA Á UNA GRANDE DIRECTA

En este caso hay que reducir la velocidad del árbol primario, siendo el piñón de este árbol que se va á hacer trabajar mayor que el que está en juego. Por esto es preciso desembragar, marcar un tiempo de pa-



Caja de velocidades de una moto, en punto muerto

rada, durante el cual el árbol primario afloja, siendo entonces facilísimo emprender la velocidad. No hay que acelerarse cuando se va subiendo en la gama de velocidades, y, sobre todo, hay que desembragar á fondo. Con algunos tipos de embrague que funcionan mal, el cambio de velocidad puede resultar dificultoso.

PASAR DE UNA VELOCIDAD GRANDE Á UNA PEQUEÑA

Aquí, por el contrario, es preciso acelerar la velocidad del árbol primario; desembragar, por lo tanto, muy ligeramente, y únicamente con objeto de permitir al motor acelerar un poco y, cuando ya es suficiente el régimen del motor, poner en su lugar la palanca.

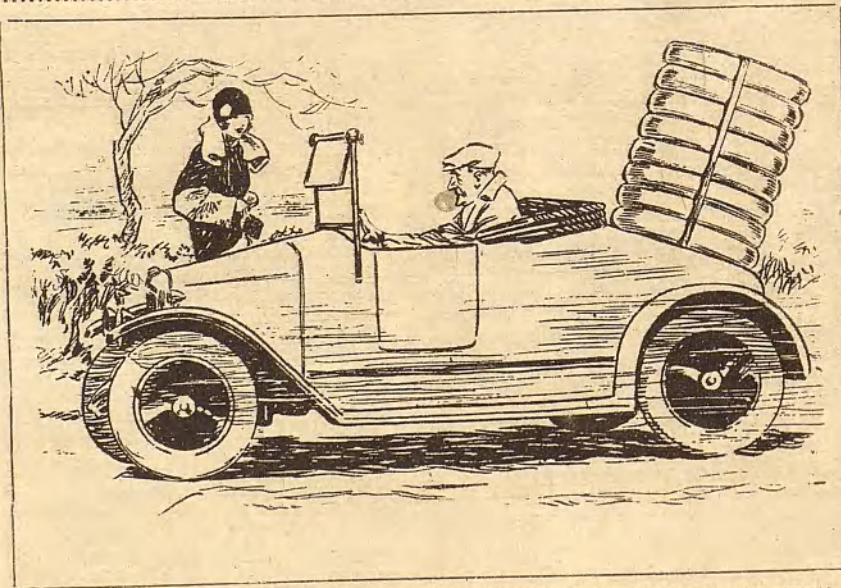
Con un poco de práctica se da una perfecta cuenta, sólo por el ruido del motor, del régimen á que gira. Naturalmente, hay que acelerar el motor, no *embalarle*.

DOBLE DESEMBRAGUE

Esta maniobra es útil con algunas cajas para pasar de una gran velocidad á una pequeña. Consiste en desembragar á fondo, con objeto de permitir al motor acelerar, y al mismo tiempo de emplear la velocidad tomada. Se embraga en seguida para que el motor arrastre el árbol primario y acelere su rotación. Hecho todo, se desembraga y se corre á su *lugar* la palanca de velocidad.

MOTORMAN

NOTA CÓMICA DE AUTOMOVILISTAS



El pesimista cuando sale á dar un breve paseo por la carretera

El precio

de cada cuadro es de

15 pesetas al mes.

GUÍA DE GARAGES Y TALLERES RECOMENDADOS

Se publica dos veces al mes en "AIRE LIBRE"

Contratos para:

6 meses 10% de descuento.

Un año 20 %

GARAGE ARTUR

Carretera Villaviciosa
OVIEDO

GARAGE RENAULT

Avenida Plaza de Toros
MADRID

GRAN GARAGE PLA

Martín Cansado y Zurbarán
BADAJOZ

GARAGE DEL CARMEN

Plaza del Carmen
OVIEDO

Compañía Española de Colonización

MALAGA

FERNANDEZ Y GONZALEZ

MURCIA

INTERNACIONAL

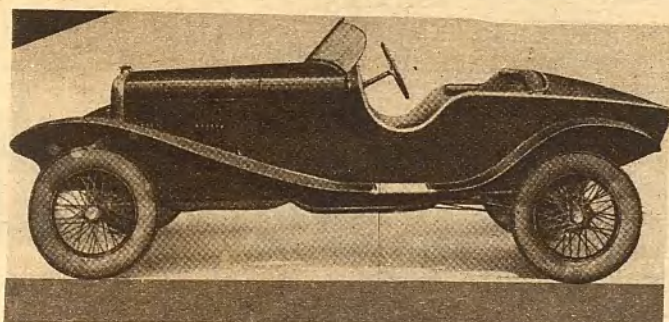
San Dimas, núm. 3
CADIZ

SAN RAFAEL

Avenida Estación
CORDOBA

"SALMSON"

vencedor absoluto del GRAN PREMIO
DE TURISMO DE SAN SEBASTIÁN



VENCEDOR de la categoría de "voiturettes"

GANADOR del Premio de la Regularidad.

RECORDMAN de la vuelta al famoso circuito Guadarrama-Navacerrada.

EL MAS SÓLIDO • EL MAS RÁPIDO • EL MAS ECONÓMICO

Representante **ALVARO UREÑA**
general para España: Prim, 1, Madrid.-Teléfono M. 90

UNA INVESTIGACIÓN Y UN PASEO DE PRUEBA
EN UN COCHE DE LOS NUEVOS MODELOS
STUDEBAKER

serán para usted las razones más convincentes de que es el
automóvil que más satisfacción puede proporcionarle

Representación general para España:

Stevenson, Romagosa y Compañía
VALENCIA, 295. BARCELONA

Agencia Región Centro:

J. A. de Landaluce.—Madrid

Distribuidor Región Sud:


Vicente de la Aceña.—Sevilla

Se venden los clichés usados en esta Revista. Pedidos: Hermosilla, 57

Ayuntamiento de Madrid

EN BREVE SE PONDRÁ Á LA VENTA EL NÚMERO DE FEBRERO DE E L E G A N C I A S

Toda mujer distinguida que quiera tener una orientación exacta de la moda en todos sus aspectos, debe tener en su gabinete esta gran Revista, la más lujosa y la más documentada de cuantas se publican en Europa.




PARA ADELGAZAR
EL MEJOR REMEDIO
DELGADOSE
PESQUI

No perjudica á la salud. Sin yodo, ni derivados del yodo, ni thyroidina.

Composición nueva, desaparición de la gordura superflua.

Venta en todas las farmacias, al precio de 8 pesetas frasco, y en el Laboratorio «PESQUI». Por correo, 8,50. Alameda, 17, San Sebastián (Guipúzcoa, España)





Solicítense catálogos, que se remitirán gratis, mencionando esta Revista

ALFONSO
FOTÓGRAFO
FUENCARRAL, 6
MADRID



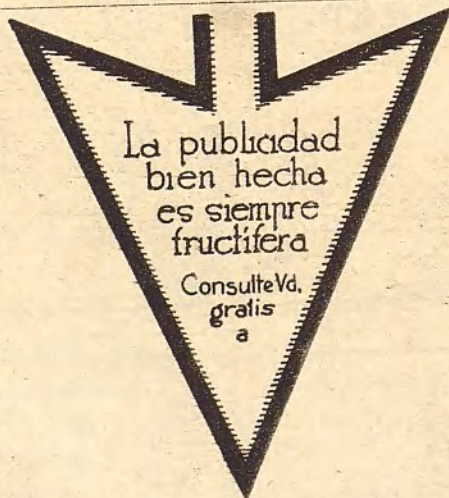
HERNIAS
Bragueros científicamente.
J. Campos
único MEDICO
ORTOPEDICO
de MADRID
Augusto Figueras 8

ROLDAN
Camisería Encajes
Ropa blanca
Equipos para novias
Bordados
Canastillas
FUENCARRAL, 85
Teléfono 35-80 M.
MADRID

TINTAS
LITOGRAFICAS Y TIPOGRAFICA de
Pedro Closas

ARTICULOS PARA LAS
ARTES GRAFICAS

Fábrica: Carretas, 66 al 70
Despacho: Unión 21, Barcelona



PUBLICITAS

MADRID
GRAN VIA. 13
SECCIÓN TÉCNICA

HELIOS

BARCELONA
RONDASAN PEDRO. 11
SECCIÓN TÉCNICA

Ayuntamiento de Madrid

LE AGRADARÁ LEER LOS VIERNES
NUEVO MUNDO
50 CÉNTIMOS

**LA NOVELA
SEMANAL**

QUE APARECERÁ EL
31 DEL PRESENTE
MES, PUBLICA

El pájaro verde

DEL INSIGNE
NOVELISTA

JUAN VALERA

(Ilustraciones de MANUEL BUJADOS)



**LA NOVELA
SEMANAL**

SE VENDE EN
TODA ESPAÑA Á
30 CÉNTIMOS
EJEMPLAR



¿Por qué no vende usted en América?

Aquel mercado es propicio á comprar los artículos españoles. Consulte su caso á «PUBLICITAS», que le informará gratuitamente de lo más conveniente para una campaña de propaganda que garantice la fácil introducción de sus artículos en América.

Escriba usted á

“Publicitas”

Avenida Conde de Peñ 17er. 13
MADRID

Ronda de San Pedro, 11
BARCELONA

ESPAÑA

HELIO



My Dear
Exquisitos
cigarrillos