

# AIRE LIBRE



REVISTA  
ILUSTRADA  
DE DEPORTES

Dívo, el piloto vencedor de la carrera del Gran Premio de velocidad del tercer circuito automovilista donostiarra, haciendo una velocidad media de 123 kilómetros por hora

Ayuntamiento de Madrid

PRECIO:  
50 cts.



## 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



REVISTA SEMANAL  
□ DEPORTIVA □



AÑO III □ NÚM. 96  
13 de Octubre de 1925



**L**a fotografía ha sorprendido á estos tres atletas en el momento culminante del salto ejecutado al unísono, sobre una maroma, en el estadio de Charlestown.

Sonrientes miss Renee Adoree y miss Pauline Starke, y con el rostro contraído Fran Frannum, los tres demuestran una facilidad notable en el salto de altura.

Y esta participación mixta en la práctica de los ejercicios físicos, que tanto se va generali-

**UN SORPRENDENTE SALTO  
DE ALTURA EJECUTADO AL  
UNÍSONO POR DOS GIRLS  
Y UN CÉLEBRE ATLETA  
NORTEAMERICANOS**

zando en Norteamérica, nos parece de un efecto beneficioso para la causa deportiva, puesto que la presencia de la mujer ha de traer, como lógica consecuencia, un mayor esfuerzo en el hombre, que ha de procurar superarse á sí mismo para no desmerecer al lado de las féminas modernas, las cuales, valientes hasta la temeridad, hacen alarde de sus excepcionales facultades, sin arredrarse ante las marcas conocidas y prodigiosas de los más reputados campeones. **FOT. MARIN**





# CRÓNICAS DE "AIRE LIBRE"



## FUTBOL ESPECTACULAR

### HAY UN «NUEVO CASO» QUE PRUEBA LA NECESIDAD DE HABLAR ALTO DE PROFESIONALISMO

A medida que ha ido desarrollándose el fútbol, han crecido, como para cortarles los vuelos, múltiples organismos y comités, que hasta la fecha cumplen á maravilla su cometido.

Hagamos inmediatamente la declaración de que en algún instante han pasado por los puestos directivos hombres que momentáneamente significaron la excepción, que, en definitiva, confirma la regla general.

Aparte esos raros personajes, con una contumacia de que las actas que han ido quedando son el reflejo histórico, la herencia lamentable, se resiente nuestra organización de ese lastre insoportable de advenedizos titulados sportmen (?) que han querido sacrificar una y otra y otra vez.

La letra plúmbea que regula el deporte popular es algo que anónada, y todavía más la que vienen á añadirse con sus discursos y sus nuevos acuerdos los delegados que periódicamente se reúnen en asamblea deliberante.

Sorprenderíase el lector aficionado al deporte, sportman de acción tal vez, si cayera en sus manos el acta de la asamblea última. Es un volumen difícilmente manejable, que contiene el resumen de los debates de Madrid, y que ha necesitado de un índice meticoloso para que el infolio pueda servir de algo eficaz.

Por nuestra parte hemos renunciado á leerlo. Queremos conservarlo como obra de consulta de la burocracia futbolera, y en la espera de que un fuego salvador, al destruir los archivos agobiadores de la Federación Nacional (y conste que no deseamos un incendio en el hermoso edificio de la avenida de Pi y Margall), libre al deporte del lastre que arrastra y á nosotros nos indulte de tener que referirnos jamás á las actas y á los acuerdos-pesadillas.

Todo ello casi no es, en suma, más que el producto de múltiples intereses regionales, de egoísmos de clubs, hábilmente defendidos en su día por un hombre que actuó en bien del sport, cercenando cada vez más el libre ejercicio del deporte que se pretende defender y propagar.

Véase un botón de muestra

## HACIA UNA HIGIENE DEPORTIVA

### EL NUEVO LIBRO DE GEORGES HÉBERT

En el pequeño calvario que representa esta mi campaña de AIRE LIBRE, la mayoría de las espinas salieron de los zarzales de la incomprensión. Ni se ha entendido la actitud, ni acaso el desinterés de la empresa.

Se me ha acusado de enemigo del deporte. Se ha supuesto un propósito de singularización como determinante y alentador del esfuerzo. Se ha intentado recusarme por ser la Psiquiatría mi especialización profesional, y no ver los contradictores relación alguna entre el arte de curar vesánicos y el de luchar por la causa del buen deporte; cosa bien distinta de combatirlo. Se ha buscado pintarme como un caso esporádico.

En cierto anónimo, que conservo, se me decía:

«Ahora que, después de tenaz propaganda, se ha logrado aclimatar el deporte en España, viene usted á alzarse contra él? ¡Qué gracioso!»

Debo confesarte, lector, que comenzaba á sentirme cansado de lo inútil de mi gesto. No lograba ambiente. La tenacidad adolecía de infructuosa. ¿No sería más sensato aguardar tiempos menos difíciles?

Y cuando la voluntad era asaltada por el desaliento y los ojos principiaban á mirar con agrado la posibilidad de unas horas menos de lectura y escritura, y el espíritu acariciaba la ilusión de una temporada de descanso en la más romántica de mis tareas, los catálogos de París han venido á reanimarme, imponiéndome la obligación de persistir.

Nadie, por apasionado que sea, podrá negar beligerancia técnica en cuestiones de educación física al oficial de la Marina francesa Georges Hébert. No cabe, actualmente, asomarse al magno problema del desarrollo muscular suficiente y armónico, sin recordar sus libros:

*L'Education physique féminine.*

*Guide pratique d'Education physique* (á la venta la tercera edición).

*La Culture virile et les Devoirs de l'Officier combattant* (segunda edición).

*Le Code de la Force* (segunda edición).

*Leçon-type d'entraînement complet et utilitaire* (tercera edición).

*Leçon-type de natation.*

*Guide abrégé du Moniteur.*

*L'education physique.*

De Hébert y su método ha escrito Heckel: «Realiza el criterio fundamental de un método nacional; adecuado á las características psíquicas de la raza francesa: alegría, energía, emulación, adaptándose fácilmente á su tipo étnico medio, que obtiene de su empleo beneficios demostrados por la experiencia.»

Del doctor Lhermitte son estas palabras:

«Este método pone remedio al error á que nos conducía fatalmente el racionalismo analítico: la molice en el tedio. Evita el daño de la especialización deportiva sin caer en el estúpido caporalismo ni en la igualdad de rebaño. Es, en verdad, una nueva vía la que ofrece á la actividad física.»

Opina Valdeyron:

«El método del teniente Hébert tiende á formar hombres fuertes y diestros, desarrollados de una manera útil, y rechaza á segundo plano los juegos y deportes, excelentes por la atracción que ejercen sobre la juventud; pero sin utilidad práctica.»

No hay necesidad de multiplicar las citas. Aun éstas pecan de superfluas. Raro será el hombre de mediana cultura ignorante de que Hébert representa la más alta autoridad en materias de educación física en Francia y una de las más significadas del mundo.

Pues bien: Georges Hébert, el educador que ha hecho millares de atletas; el que, como dice el doctor Mauricio Boigey, dió á Francia á los inmortales fusileros de Dixmude; acaba de publicar un libro titulado

*Le Sport contre l'education physique.*  
(El deporte contra la educación física).

que hemos de analizar en artículos sucesivos.

Hoy sólo queremos llamar la atención de los contrarios de nuestras ideas, para que vean cómo no hay nada de esporádico en la orientación que seguimos, y cómo nuestras preocupaciones son compartidas aún por los grandes educadores físicos no médicos.

Esperamos que después de esto no se continúe negándonos el pan y el agua. Todo el que se asome al problema con alguna preparación técnica tendrá que coincidir. Afortunadamente, no puede darse mayor claridad en los términos del planteamiento.

DOCTOR CÉSAR JUARROS

## LOGRO Y NEGOCIO

### Y LA CONVENIENCIA DE ROMPER CON LA BUROCRACIA DIRECTIVA REGLAMENTADA

harto elocuente: es el caso en la región gallega y está dando mucho ruido, porque defensores y detractores del interesado (éstos escasos) llenan columnas de prensa ocupándose del tema desde los distintos puntos de vista. El jugador se llama Isidro, y actuó con el Club Celta.

Quiso un día dejar de jugar con este club, y se trasladó á Coruña, donde se le ofrecía más amplio porvenir á su calidad de trabajador. ¿Profesional? Probablemente sí, como tantos otros casos de Galicia y de las demás regiones. Nada, pues, por qué asustarse.

Los reglamentos, sin embargo, le invalidaron entonces como equipier oficial, y esperó. En el plazo mensual, cuando las ficherías están en todo su apogeo, firmó por el nuevo club; pero tampoco pudo jugar por falta de permiso del club de procedencia; y entonces esperó un año, ¡un año sin hacer deporte sancionado por el reglamento!; hasta que, transcurrido éste, creyóse, finalmente, capacitado para moverse á su antojo.

Sin embargo, también se equivocó esta vez, que las cosas bien previstas estaban por los no deportistas que hacen asambleas y pretenden poner vallas al campo, y el jugador que expresó su voluntad de dejar el Celta hace dos temporadas, será sacrificado estérilmente por un vengativo deseo de inutilizarle, si no retorna al equipo de donde se fué libremente.

¿Es así como entienden el deporte los directivos galaicos? ¿No es como convencidos absolutamente todos que de Vigo á Murcia y de Barcelona á Sevilla, el profesionalismo prosperó y se cultiva con parecida intensidad en unas y otras ciudades?

¿Por qué hacer esos aspavientos amparándose en un reglamento restrictivo? ¿Dónde está la autoridad nacional que autoriza este caso concreto?

Hay mucho articulado á arrumbar y una necesidad imperiosa de hablar de profesionalismo con decisión, como cumple á un deporte espectacular, del que se hizo logro y negocio en muchos rincones peninsulares.

J. D



## PERFILES DEL DEPORTE AUTOMOVILISTA CONSTANTINI, EL PILOTO ITALIANO MÁS VELOZ

CONSTANTINI? Un *as* auténtico... El continuador de la táctica del *sin par* Felice Nazzaro. Y ahora que no vive Antonio Ascari, el primer conductor de Italia, lo que equivale a decir del mundo entero...

Tal era, acerca del famoso piloto, la opinión de un buen amigo nuestro, autoridad notoria en el automovilismo mundial.

La celebración del V Gran Premio de Italia en Monza nos indujo a solicitar de nuevo el parecer de nuestro buen comentarista. Nos dijo:

—El día en que Ettore Bugatti se deje de originalidades, Constantini será invencible. Por orden de su patrono, Constantini corrió el Gran Premio de Francia con un coche sin sobrealimentar; ahora en Milán ha corrido con cilindrada inferior... Y a pesar de pilotar un coche de litro y medio, ha dejado atrás a super-campeones como De Paolo y Milton, que corrían con coches de dos litros... ¡Ah, el día en que Constantini pueda disputar las pruebas en igualdad de condiciones con sus adversarios!

Y convencido, afirmó:

—Ese día va a ser forzoso reconocer que Constantini es algo excepcional entre los grandes conductores de nuestra época.

Locuaz y pródigo en gestos expresivos, Constantini nos acogió con una efusividad mediterránea, latina, ó como quieran los lectores denominarla... Viéndole de cerca se adivina que los nervios deben jugar un importantísimo papel en las carreras del peritísimo piloto. Sus facciones, de rasgos enérgicos, parecen guardar en todo momento el crispamiento inevitable de las horas locas de ruta...

Y, no obstante, esa impresión que produce el Constantini *gentleman* no está de acuerdo con la que uno siente viendo en plena acción al Constantini bolido sobre un circuito cualquiera... Entonces, ó sea visto de lejos, el manejo de nervios también existe; pero está, indudablemente, subordinado al control sereno de un cerebro calculador. Es tal vez por esa magistral compenetración de cualidades que Constantini parece tener algo de aquel Nazzaro de cabellos blancos y corazón fogoso.

—Es, naturalmente, en mi país—empezó Constantini, al rogarle nos diera sus impresiones sobre el Gran Premio Italiano—donde disputo las pruebas más á gusto. Y no crea que ello obedezca á que yo halle más ventajas allí que acá en Francia; antes al contrario, ya que conozco mejor Montlhery que Monza, y estoy menos familiarizado con el circuito permanente de Brescia, pongo por caso, que con el de Strasburgo... Más que otra cosa es el ambiente lo que influye en mí. En Italia salgo á correr entusiasmado y me place oír las voces enardecidas de los míos alrededor de la pista milanesa ó de la ruta siciliana, clásicas. ¿No ha presenciado usted nunca una gran competición automovilista en nuestra península? Pues no puede imaginarse la fiebre de una multitud interesada en alto grado por las peripecias de la lucha deportiva... Cuando gané este año la Targa Florio, eran á millares los que enronquecían alentándome alrededor del circuito de Madonia; ahora, el día del Gran Premio, si usted hubiera visto el tráfico enorme, incalculable, que hacia el autódromo había en la puerta Venezia de Milán, hubiérase quedado atónito. A mí todo ese movimiento, toda esa agitación me ganan en el acto...

Intento llevar la conversación al terreno técnico:

—Usted, que en un intervalo de dos meses ha corrido en las pistas-circuitos de Montlhery y Monza, ¿cuál de ambos prefiere?

Constantini, muy serio, reflexiona. Inclina la cabeza como para reunir mejor sus pensamientos. Al fin dice:

—Siendo perfectas las dos obras, no es posible compararlas entre sí por ser diferentes en absoluto. Quien concibió Monza lo hizo en artista más que en ingeniero; por el contrario, quien ideó Montlhery limitóse á seguir las reglas científicas. Todo ello, bien entendido, en cuanto al conjunto, ya que técnicamente tan impecable es un autódromo como otro.

—Háblenos de la gran carrera...—pedimos.

—Mi mayor alegría fué haber dado una lección á los famosos *ases* americanos. El día anterior al Gran Premio, Tom Milton decía á cuantos querían oírle que «la carrera sería exclusivamente un duelo entre Duesenberg y Alfa Romeo». ¿Cómo iban á hacer caso de mí, por ejemplo, los reyes de las pistas transatlánticas sabiendo como sabían que yo pilotaría un coche de potencia inferior?... Venían á Europa tan convencidos de sus excepcionales cualidades que creían poco menos que inexistentes

los rivales de su talla. La victoria del malogrado Murphy sobre el circuito de Mans, en 1921, apoyaba, ciertamente, sus pretensiones de victoria; mas en su pretendida superioridad olvidaban los yanquis que de entonces hacia acá, los europeos hemos progresado no poco, no sólo mecánicamente, sino aun en el arte de conducir...

Constantini se detiene brevemente para proseguir:

—Cuando, en 1921, Murphy hizo con sus 126 kilómetros por hora el promedio más elevado conseguido hasta entonces sobre carreteras europeas, la industria y los pilotos de Norteamérica dedicaron á Europa una sonrisa compasiva. Al año siguiente, 1922, cuando Nazzaro, al hacer 127 kilómetros de promedio, reanimaba la esperanza en el viejo continente, los americanos salieron con su cifra excepcional de 151 kilómetros hora, conseguidos sobre los ladrillos de Indianópolis durante la celebración de sus tradicionales 500 millas en pista. Tenían, con razón, de qué enorgullecerse los americanos. Mas ahora, ante el promedio de 152 kilómetros conseguido por mi compatriota y amigo Brilli Peri, sobre un circuito mixto de autódromo y ruta, es forzoso reconocer que aquel tiempo famoso de los yanquis, conseguido exclusivamente sobre pista, hace un papel no muy airoso; sobre ser, además, elocuentísimo para definir hacia qué lado del Atlántico está la supremacía automovilista.

—No obstante—aventuramos—, los americanos no quieren dar su brazo á torcer, y alegan que su fracaso en Monza fué debido al empleo de coches concebidos para correr en pista y no sobre circuito...

—Nunca faltan disculpas cuando es adversa la suerte—observa Constantini con humor.

Luego añade seriamente:

—Durante los días de ensayo que precedieron á la carrera, los norte-

americanos modificaron el embrague de sus coches, así como las cajas de velocidades de los mismos; luego hicieron pruebas rudísimas, declarando, al fin, hallarse en condiciones inmejorables para correr... El propio Kreiss lo dijo ante mí. La verdad, la única verdad, es que los americanos creían dominar fácilmente el lote de conductores europeos, y éstos, entre los que tenía el honor de contarme, respondieron enérgicamente. Furiosos los yanquis, decidieron jugar el todo por el todo, y el resultado de esta decisión fué la fuga desesperada é infructuosa de Kreiss en la segunda vuelta...

—¿Qué impresión le causaron los pilotos estadounidenses en su manera de conducir?

—Le diré: las críticas que el estilo de Bordino despertó en América, habíanme inducido á creer en una gran diferencia de métodos entre los «pisteros» de allá y nosotros. Pues bien, esa imaginaria diferencia no existe. Milton, Kreiss y De Paolo manejan el volante como nosotros, ni mejor ni peor; en las rectas aceleran cuanto pueden; y si en las curvas parecen vacilar un poco, puede ello atribuirse á su falta de costumbre en cambiar la velocidad con la rapidez que exigen los virajes sin elevación de la ruta-circuito... Personalmente me parecieron hombres excesivamente impresionables. Así, vi á Kreiss dar un rabioso puntapié á su coche cuando éste, después del despiste sufrido en el viraje de Lesmo, quedó inservible; así vi á De Paolo deprimido á más no poder por un par de cambios consecutivos de bujías; así, fui testigo de la nerviosidad exagerada de Tom Milton

cuando, hacia el final de la carrera, le arrebaté, con mi coche de menor cubicación, el tercer puesto de la clasificación general.

La conversación ha durado ya mucho. Constantini se levanta como signo del inminente final de nuestra charla.

—¿Cómo se portó el vencedor de la carrera?—pedimos en última instancia:

La faz de Constantini ilumínase con una franca y cordial sonrisa:

—¿Brilli Peri?... Estuvo sublime, temerario, *indiafolato*... Corrió como un hombre resuelto á ganar, pese á quien pese. Brilli Peri es un hombre que disfruta de la doble reputación de salir como un loco y de no terminar. Cuando supo que Kreiss había cubierto una vuelta á 166 kilómetros, pidió si el americano había batido el record que el año pasado estableciera Ascari; como la respuesta fuese negativa, el conde Brilli Peri dijo simplemente: «Lo batiré yo.» Enteróse de esto el ingeniero Romeo, su patrono, y mandó decir á Brilli Peri que se dejase de locuras y procurase ganar la prueba. En la penúltima vuelta, alguien dijo al conde que su ventaja era de doce minutos sobre su más inmediato seguidor. «¿Tengo asegurada la victoria?», pidió. «Sí, si no hace usted imprudencias», le dijeron. Brilli Peri se rascó su cyranesca nariz y volvió á partir... La última vuelta la cubrió á 167,524 kilómetros-hora... El record caía, al mismo tiempo que era obtenido el triunfo...

... Hay quien dice que á Brilli Peri su patrón quería matarle. Hay quien dice que, á pesar de su fealdad, le besó...



Constantini, en traje de pista, preparado para tripular su bolido



# PERFILES DE LOS PÁJAROS ESPAÑOLES MÁS CARACTERIZADOS

## JOSÉ CANUDAS, EL PILOTO SPORTMAN DE CATALUÑA, UNA DE LAS FIGURAS QUE MÁS EFICAZMENTE IMPULSAN NUESTRA AVIACIÓN CIVIL

**I**NDISCUTIBLEMENTE, José Canudas es uno de los grandes leaders de la causa deportiva, uno de los que más ha hecho por la aviación y que tal vez haya alcanzado más bellos triunfos.

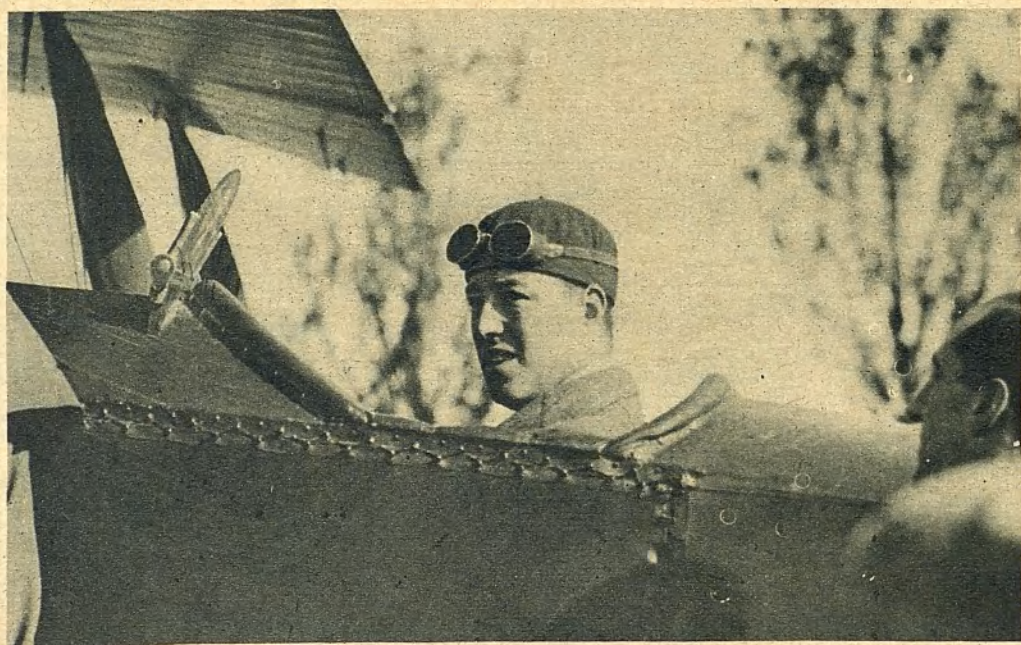
En aviación ha podido considerarse, hasta hace poco, como cosa harto difícil el sostener á fuerza de perseverancia lo constituido; pero ha sido enormemente más difícil el crear entidades aéreas y sobre todo sacarlas brillantemente á flote.

Y precisamente aquí queda demostrada la férrea voluntad de Canudas, fundador de las dos sociedades aéreas que han dado á luz en Barcelona: Real Aéreo Club y Peña del Aire.

Su aspecto aniñado, la envoltura frágil de su cuerpo, oculta el recio temple de su alma, sedienta de aventuras.

Incansable, tenaz, luchando porfiadamente, ha logrado crearse una situación en la aviación española.

Su carrera como aviador está llena de éxitos, que él oculta cuidadosamente; pero que nosotros estamos en la obligación de proclamar para que adquieran sus hazañas el relieve debido.



José Canudas, el joven piloto catalán, á bordo de su avión, dispuesto á emprender el vuelo

Y á tal efecto me presenté en el local que Peña del Aire tiene instalado con todo confort en un tercer piso de la calle de Pelayo, junto á la Plaza Cataluña.

Un corredor largo conduce á un coquetón saloncito, en el que encontramos á Canudas rodeado de entusiastas aviadores, casi todos ellos alumnos de él.

Estrecho la mano de Canudas y me invita á entrar á su despacho, y sentados junto á la mesa, amablemente, no deja sin pronta contestación las preguntas diversas que le voy haciendo; y cuidadoso, yo voy anotando algunos extremos que creo interesantes de la conversación, que ni por un instante decae.

—En primer término: ¿quiere usted contarme sus comienzos como aviador y la introducción de la aviación en Barcelona?

—En las postrimerías del año 1915 empezó á hablarse de que la casa Pujol, Comabella y Compañía, primera entidad mercantil que se había consagrado á la construcción de aeroplanos en España, había decidido fundar una Escuela de Aviación.

Poco tardó en realizarse lo que durante tantos años acariciaba como mi dorado sueño. Confiada la dirección de la Escuela al intrépido y famoso aviador montañés, el malogrado Hedilla, inaugurábase oficialmente la Escuela de Aviación el día 4 de Marzo de 1916, en los terrenos del Hipódromo de Casa Antúnez, después de unas sesiones de vuelos magníficos que realizó Hedilla durante los meses de Enero y Febrero.

La maestría de Hedilla se hizo pronto patente para los que aún no conocían su gloriosa historia de aviador, y mientras la Prensa pregona-ba á los cuatro vientos los triunfos del gran piloto santanderino, nos matriculábamos los primeros alumnos en la Escuela.

—¿Cuáles fueron sus profesores?

—Las primeras lecciones las recibí de Hedilla, alternando con él, Francisco Coterillo, joven bilbaíno, y se nos dieron en el Hipódromo de Casa Antúnez. En el aeródromo de la Volateria tuve como profesor al notabilísimo piloto cubano Domingo Rosillo, un gran «as». Obtuve mi brevet de piloto aviador en 29 de Junio de 1917.

—¿Y cuándo pasó usted á ser profesor de la Escuela?

—Poco tiempo después, y año y medio más tarde, fui ascendido á director. Fui profesor de pilotos tan excelentes como el malogrado Manuel Colomer, Cayón y otros.

—Después usted estuvo largo tiempo ausente de Barcelona.

—Es cierto. Primero efectué una campaña de divulgación y propaganda aérea por todo Cataluña y Mallorca, y después me trasladé á Alemania, donde permanecí largo tiempo en una fábrica de aeroplanos, á fin de perfeccionarme en la técnica de las construcciones aéreas, para que el aeroplano no tuviera para mí secreto alguno.

—¿Y cuándo actuó como aviador del ejército?

—Precisamente cuando me encontraba en Alemania fui movilizado por la Aeronáutica Militar. Estuve en Marruecos nueve meses, hasta que pude pedir y obtuve reintegrarme á la aviación civil. Ingresé en la línea aérea de Sevilla á Larache, hasta entonces servida únicamente por pilotos ingleses, y algún tiempo después regresé á Barcelona.

—¿Por cierto que su regreso fué muy notable?

—Logré efectuar el raid Madrid-Valencia-Barcelona en un solo vuelo, empleando en recorrer los 620 kilómetros del recorrido, 3 horas 7 minutos. En la última parte del viaje, y poco antes de llegar á Barcelona, se terminó la tinta del barógrafo registrador, y por lo tanto dejó de marcar. Como consecuencia, el record, aunque batido, no pudo ser declarado oficial.

—¿Y esta proeza, con qué aparato fué conseguida?

—Con un monoplaza de combate Ansaldo, tipo S. V. A., número 5, motor Spa de 220 HP.

—¿Cómo es que usted se dió de baja del Aéreo Club para fundar Peña del Aire?

—En el Real Aéreo Club, donde actué de secretario últimamente, en vista de la actuación poco deportiva y contraria á los intereses de la aviación, imposibles de evitar por los medios legales, dada la forma absurda de sus estatutos, tuve con el mayor sentimiento que darme de baja del Club del que había sido fundador. Muchos compañeros siguieron mi actitud, y para evitar la dispersión de estos valiosos elementos, fundé la nueva entidad «Peña del Aire», la cual, á pesar de la modestia de sus medios, ha ido prosperando poco á poco, y ha llevado y está llevando á cabo una labor constante de propaganda y difusión aeronáutica por todo Cataluña, de cuyos resultados, aunque lentos, estamos muy satisfechos.

—¿Encuentra usted peligros en la aviación?

—La aviación es hoy el sport más hermoso, más interesante y que mayores atractivos encierra, y en cuanto á peligros, tiene menos que otros



deportes que nuestros sportmen practican sin el más mínimo temor, dado, por supuesto, que no se cometan imprudencias y que no se usen aparatos ó motores en mal estado ó deficientes.

—¿Ha tenido usted percances?

—Sólo dos, y de poquísima importancia.

—¿Qué vuelo ha sido el que le ha causado mayor sensación?

—Un raid que efectué de Milán á Niza, y cuando me hallaba á 300 metros de altura sobre los abruptos Apeninos, se me paró en «seco» el motor y tuve que aterrizar á las orillas de un riachuelo: el Orva.

También puede anotar un vuelo de Zaragoza á Madrid bajo fuerte aguacero, volando constantemente á unos 50 metros del suelo.

—¿Qué porvenir aéreo tiene Barcelona?

—Un porvenir excelente, especialmente por tener privilegiada su situación geográfica. Es el paso obligado de una de las más importantes rutas aéreas del mundo, la de Europa á la América latina.

—¿Así, cree usted que se sostendría una línea de España á Buenos Aires?

—Ya lo creo. Existen dos proyectos: el de la casa Latécoère por medio de aviones y el del comandante Herrera con dirigibles.

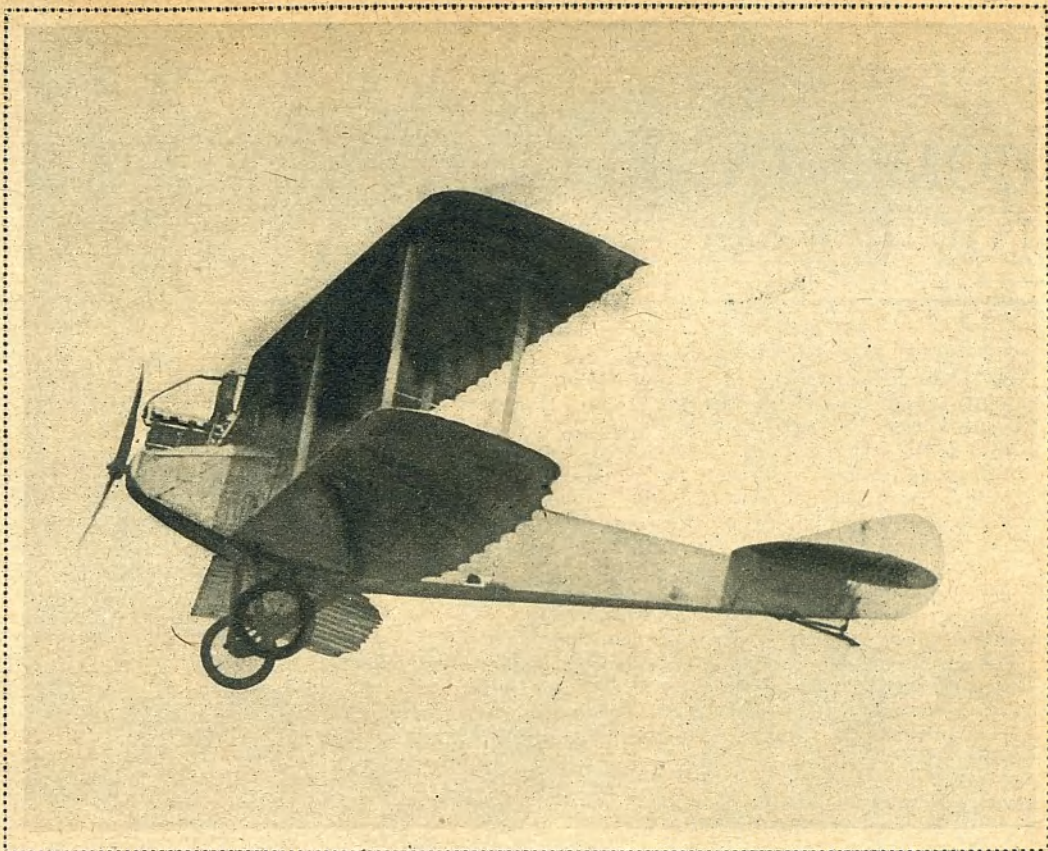
—¿Y el de Barcelona-Madrid-Lisboa?

—También está en proyecto, y de obtenerse las consignaciones necesarias, funcionará en la primavera próxima.

—¿Cree usted en el porvenir del helicóptero? ¿Substituirá á los aeroplanos actuales?

—Soy un convencido teórico del helicóptero; pero creo que su aplicación práctica tropezará con muchas dificultades, que más tarde ó más temprano serán vencidas. El aeroplano en su forma actual es transitoria.

—¿Para qué sirven esos equilibrios á 500 metros de altura, esos virajes tan ceñidos y esos vuelos en espiral á motor parado con que de ordinario se nos demuestra?

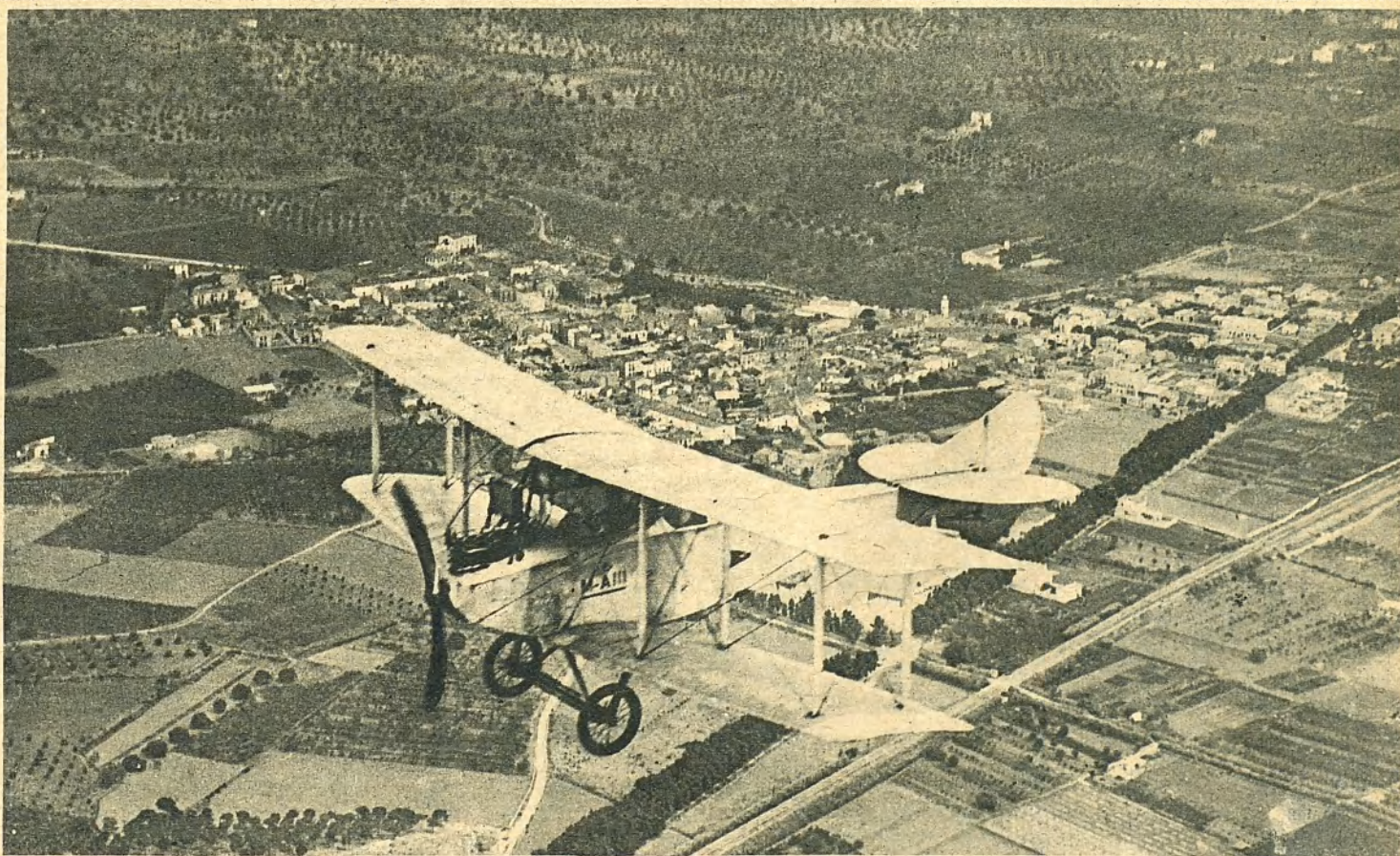


El aparato de Canudas sorprendido en pleno vuelo por otro avión, satélite que sigue fielmente la misma ruta

—¡Ay, amigo! Es un entrenamiento como otro cualquiera. Si no me ejercitara en ello, el día que por necesidad tuviera que hacerlo me costaría el pellejo. No siempre se vuela sobre campos donde poder tomar tierra cómodamente.

NARCISO MASFERRER ALFONSO

FOTS. GASPAR



Desde el otro pájaro que sigue al de Canudas, las verdes praderas catalanas ofrecen el cuadro maravilloso de su sonrisa. A la izquierda, los terrenos del aeródromo del Prat de Llobregat



# CURIOSIDADES DEPORTIVAS

## CÓMO JACK DEMPSEY GANÓ SU TÍTULO DE CAMPEÓN «MATANDO» GIGANTES

Con el título de *La vida de un campeón* viene publicando *El Mercurio*, de Santiago de Chile, una serie de folletines sobre la vida pugilística del actual campeón mundial de boxeo de todas las categorías. Sin excepción, todos los capítulos rebosan amenidad e interés; pero uno, el XVIII de la serie, prevalece sobre los demás; y es porque en él se relatan por boca del mismo protagonista ciertos detalles, hasta ahora desconocidos para la mayoría de los aficionados al deporte, del match que contra el gigante Jess Willard tuvo que sostener Dempsey para alcanzar el título de campeón del mundo, que todavía detenta.

Jack Dempsey dice que el punto álgido de su carrera pugilista fué el combate que mantuvo contra Carl Morris, celebrado en Buffalo en 1917. Morris era un gigante que medía 1,97 metros. Este encuentro estuvo á punto de no verificarse, pues, por la absurda diferencia de contextura física y peso entre los combatientes, se temía una desgracia por parte de Dempsey; pero al cabo el match se celebró, y el gigante fué abatido. Desde este match, la popularidad de Dempsey fué tan preponderante, que la imaginación popular le señaló desde entonces como el futuro campeón universal.

Jess Willard, y aquí viene lo interesante y ameno del relato de *La vida de un campeón*, era un gigante aun mayor. Cualquiera que lo haya visto en la calle sabe que era—es, pues vive—un gigante, en el sentido más literal de la palabra. Medía más de dos metros de altura.

Jack Dempsey era y es un pugilista de normales proporciones físicas. Peso máximo, 90 kilos.

Cuando se preparaba el encuentro que en la ciudad americana de Toledo le había de proporcionar á Dempsey el título de campeón sobre Willard, los amigos y partidarios de éste comenzaron á lanzar desde las columnas de la prensa una serie de «gl'bos», con el solo objeto de amilanar á Dempsey. Decían, entre otras cosas, que Willard había llegado á

matar á un hombre sin querer y en forma puramente casual, naturalmente, por un golpe dado discretamente con su puño enguantado, y que cuando entraba al ring se veía precisado á mostrarse cuidadoso para no emplear en sus golpes toda su fuerza, y evitar así la repetición de aquel desgraciado accidente».

«Luego—prosigue más adelante el relato el propio Dempsey—corría aquella historia de la facilidad con que dejaba knock-out, sin quererlo también, á sus sparrings-partners, en sucesión tan rápida, que los amigos del boxeador se veían obligados á buscar por todo el país á otros sparrings para reemplazar á aquéllos. Y luego vino otro «globo», que aparecía publicado en muchos diarios, esta vez firmado por el propio Willard, en que éste explicaba con qué energía iba á desempeñarse al enfrentarse, diciendo que iba á emplear conmigo un punch de la nuca, con el que puso knock-out á Goldier Stanton».

Hay aquí un inciso, en el que Dempsey afirma que estas bravatas le tuvieron muy sin cuidado, y que cuando Willard entró á combatir lo hizo con toda corrección y entereza, como pudiera hacerlo el que más, pese á sus bravuconerías anteriores.

Y sigue hablando Dempsey: «Antes de partir en dirección al ringside yo sabía que el público estaba apostando en la proporción de doble contra sencillo á favor de Willard. Era un cuatro de Julio, tan caluroso como las bisagras de las puertas del infierno (Dempsey es tan buen metafórico como boxeador). En el camino al ring, en pleno sol, vi un espléndido automóvil, grande, reluciente, en el que había colgado un cartel que decía: «Este automóvil contra 500 dólares á que gane Willard».

Describe Dempsey, tras de esto, pintorescamente, la impresión que le produjo la inmensa multitud abigarrada que se apretujaba en torno al ring, y cómo bajo aquel sol ardiente, canicular, aquella multitud expectante se apasionaba en favor de su contrincante Willard. Los hombres, en mangas de camisa; las mujeres, más atrás, en pabellones resguardados con toldos y dándose aire con incansables abanicos, y en el cielo azul, unos cuantos aeroplanos haciendo arriesgadas evoluciones.

Prosigue Dempsey su relato: «La multitud estaba por Willard. Yo simulaba, ya en el ring, no ver á éste; pero, créanme, lo veía. Y daba la impresión de un hombre de espléndida planta y de hallarse en la plenitud de su fuerza. Se hallaba sentado bajo un quitasol nuevo, de color marrón. Yo tenía, cuanto más, uno viejo y descolorido, todo emparchado con anuncios de refrescos. Pero esto era natural. El recibía por el combate 100.000 dólares, y á mí sólo me tocaban 27.000.

«Yo tenía la cabeza agachada—continúa diciendo Dempsey—mientras me hallaba sentado en mi rincón, simulando que no advertía nada de lo que ocurría á mi alrededor; pero tenía la vista algo inclinada, en forma que podía ver un poco á Willard, para juzgarlo por la talla. Se encontraba en buen estado físico, y me parecía más grande de lo que me lo habían descrito. Tenía las carnes ceñidas, y era evidente que se había entrenado escrupulosamente; pero de pronto advertí un detalle.

«Willard tenía una mano colocada sobre el estómago, en forma natural, por cierto; pero de pronto, al cambiar de posición y retirar la mano de donde se hallaba, noté que los tejidos de la región abdominal adquirían cierta fofedad, si bien casi imperceptible. Y por primera vez este día me sentí absolutamente tranquilo. Ahora tenía ya la sensación de que mister Willard «estaba conmigo».

«Los que hayan presenciado—termina diciendo Dempsey—aquel match, recordarán, sin duda, que él fué quien colocó el primer golpe: una izquierda á la cara. No me dolió. Las gentes han escrito mucho sobre el porrazo que le apliqué momentos después—un cross de derecha—á la mandíbula, que lo derribó por primera vez. Pero no es este golpe el que yo recuerdo mejor. Del que me acuerdo es de aquel primero que le coloqué en medio del cuerpo; Jess no cayó, pero se conmovió, y vibró como un árbol al golpe de un hacha en el tronco, y ya sabía que «lo tenía conmigo».

Y así fué—decimos nosotros—; Walter Monahan arrojaba poco después al ring la toalla de Willard, y éste se levantaba, intentando sonreír, para estrechar la diestra de su rival y vencerlo.

Hemos creído ameno é interesante ofrecer á los lectores de *AIRE LIBRE* estos datos del match en que Dempsey fué proclamado campeón, y, además de ameno é interesante, oportuno, ahora que tanto se habla—aunque ya la cosa parece que ha tomado el rumbo legal que tenía y debía tomar—sobre ciertas evasivas é incomprensibles obstáculos que el «machacador» de gigantes opone á la aulladora jauría de colosos que pretende arrebatarle el codiciado título de campeón de campeones.



También Jack, como Paulino, sabe cortar troncos de árboles á golpe de hacha

FERNANDO LOPEZ MARTIN



A S  
LO  
ES

l, natural-  
ado, y que  
so para no  
n de aquel

ey—corría  
n quererlo  
e los ami-  
s á otros  
, que apa-  
propio Wil-  
al enfren-  
ica, con el

ravatas le  
mbatir lo  
que más,

al ringside  
doble con  
caluroso  
buen me-  
sol, vi un  
colgado  
que gana

resión que  
en torno  
altitud ex-  
Los hom-  
lones res-  
s, y en el  
uciones.

illard. Yo  
Y daba la  
n la plen-  
de color  
aparchado  
or el com-

ey—mien-  
ría nada  
linada, en  
talla. Se  
lo que me  
se había  
lle.

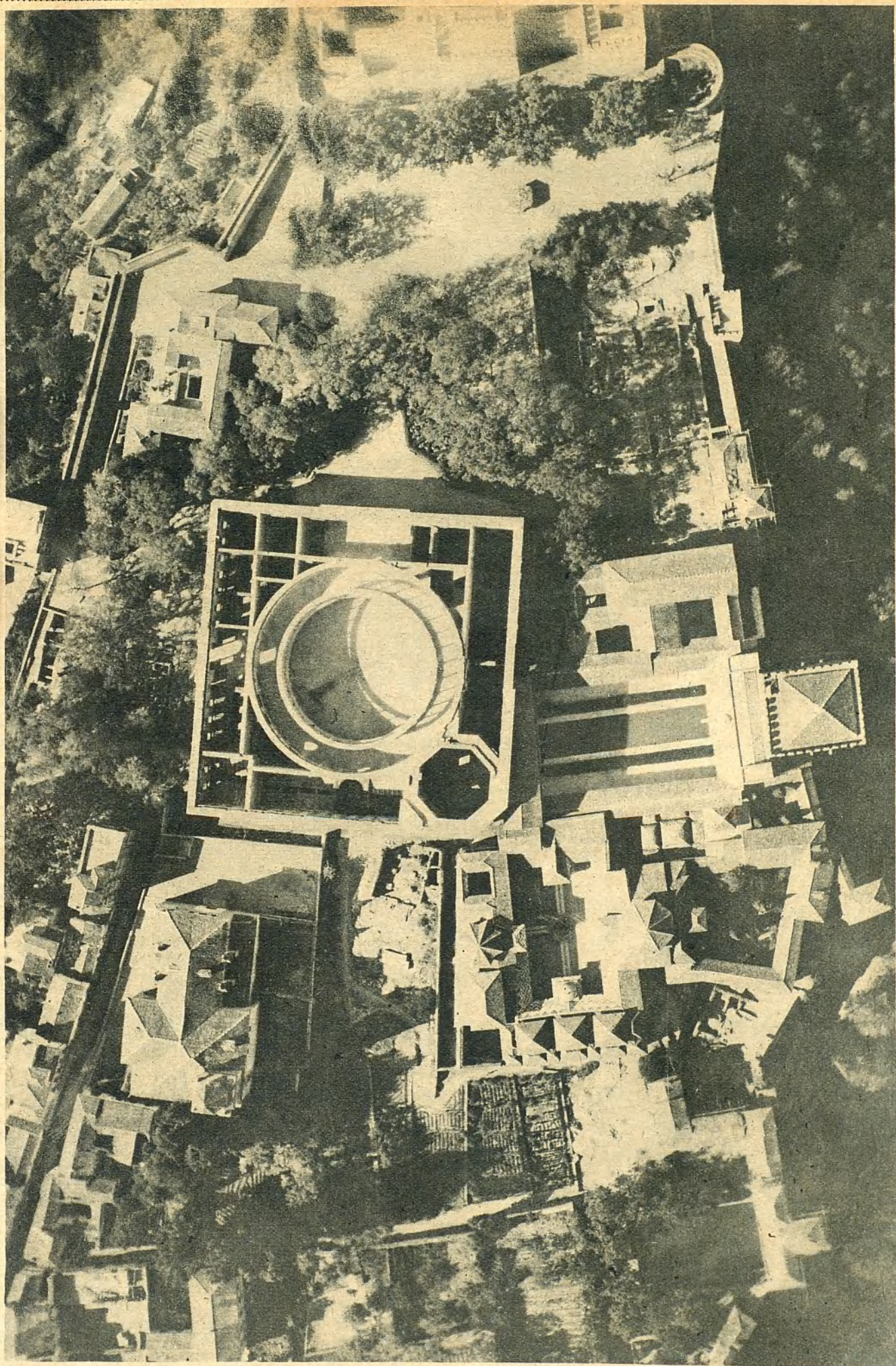
forma na-  
retirar la  
abdominal  
ómera vez  
sensación

ey—aquel  
er golpe  
mucho so-  
derecha—  
e golpe el  
ero que le  
ó, y vibró  
e tenía

poco des-  
e sonreír,

de AIRE  
campeón,  
se habla-  
e tenía y  
culos que  
losos que  
eones.

MARTIN



EN EL CIELO AZUL DE AN-  
DALUCÍA, GRANADA, CON  
SU ALHAMBRA LEGEN-  
DARIA Y EL HISTÓRICO  
PALACIO DE CARLOS V

En este álbum artístico, por cuyas páginas van desfilando las más bellas poblaciones de la Península Ibérica, no podía faltar la sugestiva y luminosa ciudad de los Cármenes, de la que fué el último baluarte de la dominación árabe en España. Tierras de ensueño, de glorias preteritas y de tradiciones legendarias, la gentil Granada, la prenda más querida de los famosos Abencerrajes, ofrece á la vista ansiosa del piloto los soberbios y poéticos jardines de su incomparable Alhambra, la severa silueta de su histórico Palacio de Carlos V, y su espléndida y lujuriosa Vega, palenque en otros tiempos de inolvidables justas, donde moros y cristianos, en abigarrado y vistoso conjunto, demostraban el temple indomable de la raza hispana



# UNA ENCUESTA ENTRE PROFESIONALES LA MUJER ¿DEBE CUL- TIVAR EL DEPORTE?



Según confirman estas ilustraciones, las mujeres de Alemania há tiempo que contestaron la pregunta, y son partidarias «activas» del deporte y la educación física

**C**UANDO el diablo nada tiene que hacer, con el rabo mata moscas.

Buscando tema para un artículo de esos que se dicen *escritos expresamente...*, sin que nadie se lo pida á uno, naturalmente, di con esa interrogante que les hará fruncir el entrecejo á muchos profesionales; y, sin embargo, es una posibilidad en ruta—según diría un francés—, acaso alarmante para los «del oficio», mas inevitable en estos tiempos en que la mujer ya se atreve á *todo* (me refiero, claro está, á las invasiones de los profesionalismos reservados al hombre); tan *d todo*, que aun no hace muchos días, una damita joven, pero, ¡ay!, fea, entró en la peluquería frecuentada por mí é hizo que la arreglasen el cabello, invadiendo el terreno varonil de un modo absurdo, aborrecible, en que la mujer pierde encanto y delicadeza.

Poco á poco, «el objeto de lujo y de placer», según algunos novelistas decadentes del último cuarto de siglo, se ha ido convirtiendo en un oficinista más, en un nuevo compañero que fuma y bebe, y hasta nos habla de mujeres con una desenvoltura tal que á los más *snoobs* ó degenerados molesta y conturba.

Entonces—pensé—, ¿qué le falta á la mujer por conquistar? En realidad, nada. Plenamente, el deporte.

Digo *plenamente*, porque las fotografías de los diarios y revistas nos muestran con frecuencia aspectos de la mujer deportista: el tennis, la natación, las luchas, gran parte de los juegos olímpicos. ¿Hay en esto

un retorno á lo clásico? Yo no lo sé, porque apenas vivo un poquitín más de este cuarto del siglo xx, y no me fio gran cosa de los historiadores. Nuestros padres los griegos—creo, sin embargo—estimaban que la mujer vivía algo más que para el amor (quizá me expreso mal); vivía para algo más que para el amor, ó también, que habían de vivir, las que no pudieran dedicarle al amor sus días y sus noches, su pensamiento y su fibra cordial y sensible.

«Pienso, luego vivo.» Lo que no han dicho los silogistas es que hay que pensar en vivir.

Me formulé esta interrogación: la mujer ¿debe cultivar el deporte?

En primer lugar, yo no estoy seguro de haber empleado bien el primer verbo en la oración precedente. ¿Qué verbo le corresponderá? ¿Deber, haber, poder, querer?... Que lo resuelva *Azorín*, que es académico de la que limpia, fija y da esplendor.

Segundo: ¿es justa (me sale otro verbo al paso) esa construcción gramatical? El deporte ¿se cultiva? El cultivador (de «cultura») del deporte ¿es el amateur, es el profesional? A mi juicio, el profesional ha hecho ya de esta cultura—estudio, preparación—un oficio. Ha dejado de cultivarse para explotarse.

Un maese Reparos surge espontáneo: «Sí, cultiva; cultiva su músculo, sobre todo.»

Yo opongo:

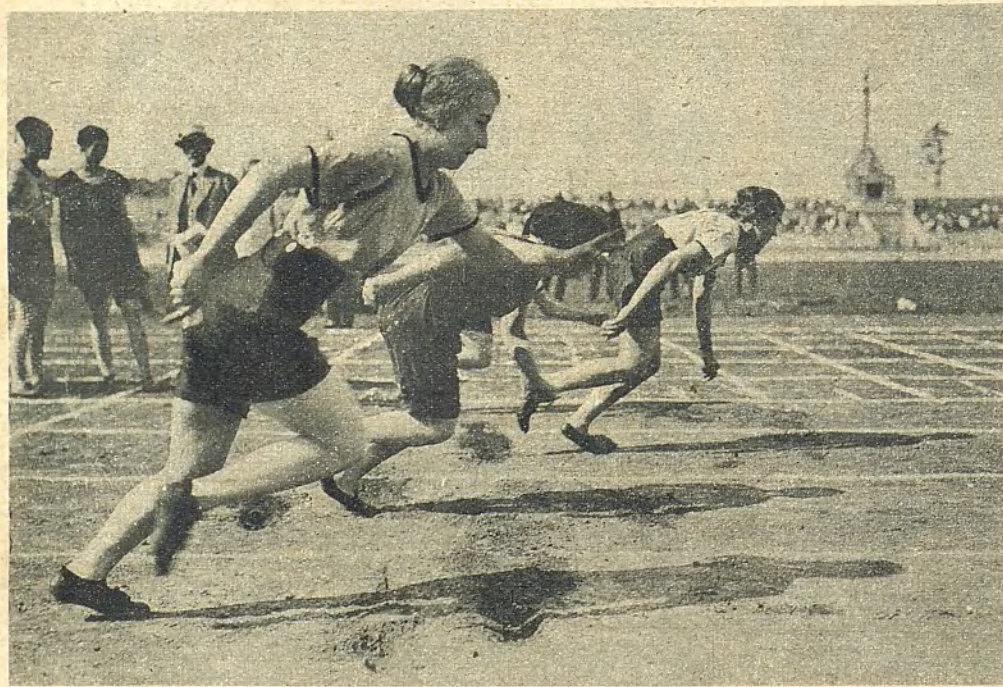
«Ya no existe ahí la cultura; lo que hace el profesional es *conservar*, por todos los medios, su músculo. Ha pasado al período de civilización, y hállese, por tanto, abocado al de decadencia.»

Pero derivó á una margen peligrosa en el curso de este río proceloso deportista español, que va saliendo de su estado embrionario á la anchurosa playa de una plenitud victoriosa.

La mujer ¿«debe» cultivar el deporte? No muevo el verbo de su sitio. Mantengo íntegra la interrogante titular.

Pero observo que llevo escritas bastantes cuartillas, y que este tema, iniciado con propósito humorístico, se tornó grave y peliagudo, como un teorema expuesto por un científico de esos que usan grandes gafas de concha y profesan la religión capilar de la caspa en toda reunión social, con más saña y tesón cuanto más civilizada (decadente, dicen los primitivos) y pulcra sea la tertulia tolerante.

Todo esto acaba en que «se sube el vino», según el dicho popular. Es decir, que quedando por transcribir aquí el resultado de mi «encuesta entre profesionales», me veo en la voluntaria obligación de escribir otro artículo para el número venidero.



Estas femeninas atletas se disputan ante el entrenador una prueba de cien metros, preparatoria de otras que se jugarán en el concurso oficial.—FOTIS, P. G.

EDUARDO M. DEL PORTILLO



# INFORMACIONES GRÁFICAS DE AIRE LIBRE



CON el último encuentro internacional, la salud futbolística de España, tan quebrantada á raíz del fracaso olímpico, ha quedado normalizada.

Las dos victorias seguidas, que acreditan una calidad superior del futbol latino, confirman el aserto.

Publicamos en este número una amplia información gráfica del match de Budapest, que puede dar al lector una idea muy aproximada de lo que fué, en las lejanas tierras, la última triunfal prueba de la furia española.



El equipo seleccionado húngaro momentos antes de empezar, en el terreno del F. T. C., de Budapest, el match contra España

Zamora, el artista inimitable, se lanza en plongeón rápido á salvar el goal que el propio Juanín le había lanzado para evitar el shot de un húngaro



El equipo nacional acompañado de los suplentes y directivos



# DEPORTISMO INTERNACIONAL

El balance de los grandes raids de aviación Tokio-París, y Roma-Melbourne-Tokio-Roma.—El raid París-Nueva York, suspendido.—Un hidroavión colonial.—La conferencia aérea internacional de Estocolmo.—Los aviones-skis del servicio Estocolmo-Reval, vía Helsingfors.—El meeting de los campeones en el Estadio de Colombes.—Carlos Hoff bate un record mundial.—Una victoria de Gene Tunney, candidato a campeonato del mundo.—Johnnie Myyra bate el record de jabalina en Nueva York.—Los combates de Paulino Uzcúndun antes de su viaje a América.—Noticias de todas partes

EL BALANCE DE LOS GRANDES RAIDS DE AVIACIÓN TOKIO-PARÍS, Y ROMA-MELBOURNE-TOKIO-ROMA

EN el mismo momento en que los aviadores japoneses Abé y Kawatchi daban término, en el aeródromo del Bourget, a su raid Tokio-París, el comandante italiano Pinedo llegaba a Tokio, después de realizar la mayor parte de su gigantesco itinerario Roma-Melbourne-Tokio-Roma.

Constituyen estas dos hazañas un formidable paso en el rápido y casi inverosímil progreso de la aviación moderna. He aquí, pues, acerca de tales vuelos, algunos datos que tienen valor histórico.

El raid Tokio-París, organizado por el diario japonés *Asahi*, comenzó el 25 de Julio. Ese día salieron de Tokio, a bordo de sus respectivos aviones Bréguet con motor Lorraine, los pilotos Abé y Kawatchi, con los mecánicos Shinohava y Katagishi. Entre tal fecha y la de llegada

al Bourget, el 28 de Septiembre, los japoneses realizaron diez y ocho vuelos, y recorrieron, en estas etapas, 13.300 kilómetros, distribuidos de la manera siguiente:  
Julio.—25, Tokio-Osaka, 450 kilómetros; 27, Osaka-Tachiarai, 520; 28, Tachiarai-Heidjo, 850.

Agosto.—2, Heidjo-Kharbin, 900 k.; 4, Kharbin-Tchita, 1.350; 7, Tchita-Onobiskja, 250; 8, Onobiskja-Irkustsk, 450; 10, Irkutsk-Krasnoyarsk, 950; 11, Krasnoyarsk-Atchinsk, 170; 14, Atchinsk-Berkiesk, 250; 14, Berkiesk-Novonikolaievsk, 280; 16, Novonikolaievsk-Kurgan, 1.180; 20, Kurgan-Kazan, 1.250; 23, Kazan-Moscú, 750.

Septiembre.—15, Moscú-Koenigsberg, 1.250; 18, Koenigsberg-Berlín, 1.150; 27, Berlín-Estrasburgo, 900; 28, Estrasburgo-París, 430.

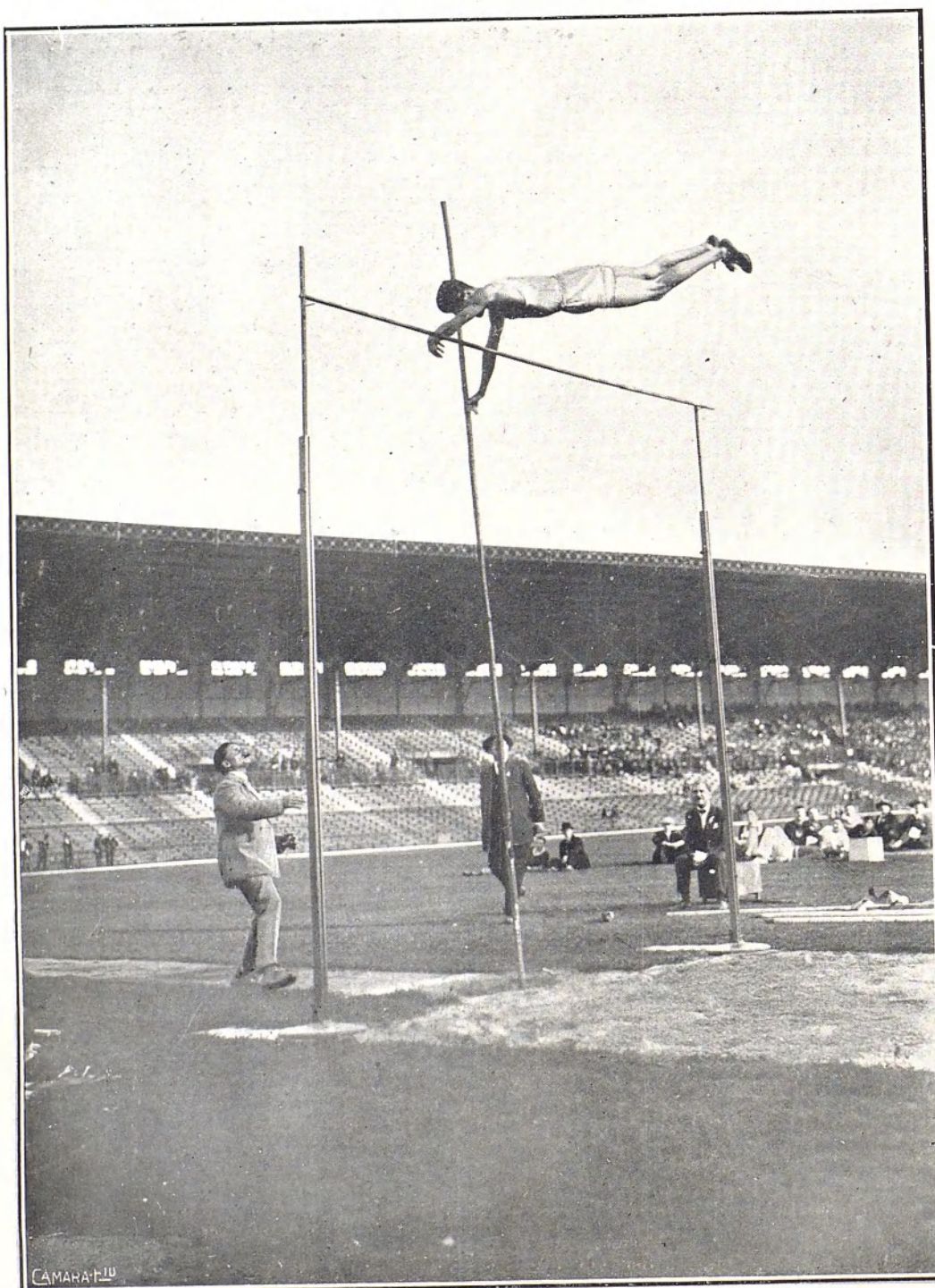
Los aviadores japoneses han llevado a cabo la expedición con fortuna y con acierto inmejorables, y han llegado a París con sus aviones intactos, sin haber sufrido el menor contratiempo y sin haber necesitado auxilio de ninguna clase durante el difícil trayecto.

Más accidentado y de itinerario más complejo, el raid del comandante italiano Pinedo va por los treinta y siete mil kilómetros. A estas fechas, De Pinedo es ya el aviador que ha volado mayor distancia en menor cantidad de tiempo. El diario de su expedición, a partir de Melbourne y en los 14.000 kilómetros que separan esta población de Tokio, se establece de esta manera:

Julio.—16, Melbourne-Sydney, 1.000 kilómetros.

Agosto.—6, Sydney-Brisbane, 820 k.; 7, Brisbane-Rockhampton, 600; 10, Rockhampton-Townsville, 700; 12, Townsville-Cooktown, 460; 13, Cooktown-Somerset, 600; 14, Somerset-Merauke (Nueva Guinea), 400; 15, Merauke-Dobo, 900; 16, Dobo-Amboine (Molucas), 800; 18, Amboine-Menado (Celebes), 800; 20, Menado-Zamboanga (Filipinas), 840; 22, Zamboanga-Cebú, 470; 23, Cebú-Antimonon, 500; 26, Antimonon-Manila, 150; 16, Manila-Apari, 850; Apari-Tam-Sui (Formosa), 900; 20, Tam-Sui-Changhaï (China), 800; 22, Changhaï-Mok-Po (Corea), 600; 27, Mok-Po-Kagosima, 600; 28, Kagosima-Tokio, 800.

De Pinedo y su mecánico Campanelli han tenido que luchar con dificultades que hubieran parecido insuperables a hombres menos resueltos. Desde la India hasta Melbourne, cruzando tormentas, sufriendo averías y salvándose en varias ocasiones milagrosamente, los aviadores italianos escribieron una de las páginas más bellas—por su voluntad, su bravura y su acierto—del deporte contemporáneo.



Charles Hoff, el noruego recordman mundial de la pértiga, en un admirable salto  
Ayuntamiento de Madrid



De Pinedo y Campanelli permanecerán en el Japón el tiempo necesario para las reparaciones del hidroavión, y emprenderán luego la última parte del gigantesco raid, volviendo á Roma en línea recta, volando sobre Asia y la Turquía asiática en itinerario de 18.000 kilómetros.

Estos dos grandes raids, llevados á cabo con motores franceses, suponen un triunfo indiscutible para la industria aeronáutica de nuestros vecinos y, en general, para el desarrollo de la aviación en el sentido de asegurar las comunicaciones sobre las grandes rutas del mundo, significan una prueba feliz, que permite todas las esperanzas.

#### EL RAID PARÍS-NUOVA YORK, SUSPENDIDO

Tarascón y Coli, los aviadores franceses que se proponían intentar el raid París-Nueva York, han desistido por este año de su temerario proyecto. El avión que habían preparado para el raid quedó destruido al caer é incendiarse durante una prueba, de la que, milagrosamente, escapó Tarascón sin daño grave. Y como ahora comienza sobre el Atlántico la época de los grandes vientos y de las lluvias, el constructor Potez no estima oportuno el raid en la temporada actual.

#### UN HIDROAVIÓN COLONIAL

La Marina británica ha hecho construir en serie un nuevo tipo de hidroavión, destinado á los grandes ríos de las colonias. Los flotadores tienen de 10 á 15 centímetros de calado; el aparato puede alcanzar una velocidad de 40 kilómetros por hora, con un motor de 200 caballos y un propulsor aéreo; tiene dos timones, uno aéreo y otro submarino, con lo que la maniobra resulta muy rápida y fácil. Este hidro lleva una cabina muy espaciosa, y es, según parece, el aparato ideal para los viajes por los grandes ríos de África y América.

#### LA CONFERENCIA AÉREA INTERNACIONAL DE ESTOCOLMO

Presidida por el señor Juhlin, director general de la aviación sueca, se ha celebrado en Estocolmo una conferencia internacional del aire. Asistieron á ella los representantes de Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Inglaterra, Hungría, Italia, Noruega, Holanda, Polonia, Suecia y Suiza.

Los temas que se estudiaron fueron los siguientes:

- 1.º Tráfico aéreo en tiempo de brumas y durante la noche, en invierno.
- 2.º Medios de obtener las mejores condiciones de seguridad y de regularidad.
- 3.º Creación de una oficina internacional de tráfico aéreo.
- 4.º Desarrollo de los transportes por avión.
- 5.º Intervención de las Sociedades de navegación aérea en las conferencias internacionales de los caminos de hierro para el establecimiento de los horarios.

#### LOS AVIONES-SKIS DEL SERVICIO ESTOCOLMO-REVAL, VÍA HELSINGFORS

Este invierno se inaugurará el servicio regular entre Estocolmo y Reval, vía Helsingfors, por medio de aviones dotados de skis, para resbalar sobre el hielo, á la manera de los hidros sobre el agua.

Este servicio comenzará en cuanto queden heladas las orillas del Báltico.

El servicio postal de noche entre Berlín, Copenhague y Malmö continuará hasta el 1 de Diciembre.

El servicio de hidroaviones por el Elba, desde Dresde hasta Hamburgo-Altona, vía Magdeburgo, continuará diariamente, á excepción de los domingos, en tanto que los hielos no cubran el río.

La «Europa-Union» mantendrá durante el invierno los servicios siguientes:

Essen-Hamburgo-Malmö, Berlín-Malmö, Múnich-Viena, Essen-Berlín, Berlín-Gleiwitz, Essen-Amsterdam, Berlín-Dresde, Viena-Budapest, Berlín-Leipzig.

#### EL MEETING DE LOS CAMPEONES EN EL ESTADIO DE COLOMBES

Organizada por la U. A. I. y por el *Journal* de París, se ha celebrado en el estadio olímpico de Colombes una gran reunión de atletismo internacional. A ella concurrieron varios campeones del mundo, y los resultados de las pruebas, si bien no causaron revolución alguna en el deporte, fueron lo bastante interesantes para merecer ser consignadas.

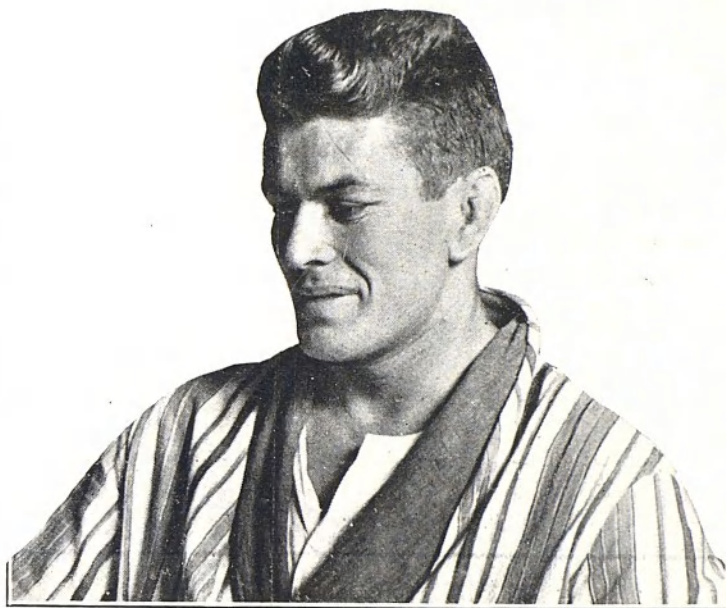
Los 800 metros quedaron en poder del suizo Martín, en 1 m. 55 s. 1/5. Los 100 metros correspondieron al holandés Van den Bergh, en 10 s. 3/5. De los 200 metros fué vencedor el norteamericano Evans, en 21 s. 2/5. En los 5.000 metros triunfó Berg, finlandés, en 15 m. 4 s. 4/5. Los 110 metros con vallas vieron el triunfo de Riley, el atleta yanqui, y los 400 metros en pista llana, el de Engdahl, sueco, en 49 s. 3/5.

El húngaro Gaspar venció en el concurso de salto de altura, con 1,85 metros. El finlandés Nittyanen lanzó el disco á 44,33 metros. El noruego Carlos Hoff saltó, con pértiga, 4,15 metros. El haitiano Cator saltó, en distancia, 7,61 metros. Y, por último, Petterson, sueco, corrió los 400 metros con obstáculos en 53 s. 4/5, estableciendo así el nuevo record de Suecia.

#### CARLOS HOFF BATE UN RECORD MUNDIAL

En una reunión de atletismo celebrada en Abo, el campeón noruego Carlos Hoff ha batido el record del mundo de salto con pértiga, marcando 4,25 metros.

Hoff era recordman, antes de ahora, con 4,21 metros.



Gene Tunney, el vencedor reciente por k. o. de Bartley Madden, y el candidato más calificado á recoger el título de Dempsey por sus victorias recientes

#### UNA VICTORIA DE GENE TUNNEY, CANDIDATO Á CAMPEONATO DEL MUNDO

Gene Tunney, el hombre que se propone disputar el campeonato del mundo de todas las categorías de boxeo á Jack Dempsey, Harry Wills y... quien se presente, ha vencido por k. o., en tres rounds y ocho minutos, á Bartley Madden, que luchó durante quince rounds contra Wills, en Newark.

El match tuvo lugar en Minneapolis, y es opinión de los críticos que le presenciaron que Gene Tunney es el único boxeador que puede, dignamente, recoger la sucesión de Dempsey.

Gene Tunney derrotó últimamente á Tom Gibbons, el adversario que hizo vacilar á Dempsey; y Harry Wills, que persigue á Dempsey con sus desafíos, no recoge los que constantemente le lanza Gene Tunney.

#### JOHNNIE MYRYA BATE EL RECORD DE JABALINA EN NUEVA YORK

El célebre finlandés Myrya ha batido el record del mundo de lanzamiento de jabalina con una distancia de 224 pies y 11 pulgadas, ó sea 68,553 metros. Con esta proeza, Myrya ha mejorado en dos metros el record establecido por él mismo en 1919, con 66,10 metros.

Myrya, campeón olímpico en Amberes en 1920, y en Colombes en 1924, sólo tenía un rival temible en el sueco Lindström, que en dos ocasiones, la última hace tres semanas, lanzó la jabalina á 67 metros. Pero lo hizo á favor del viento, muy fuerte, y por este motivo no pudo ser registrada oficialmente la prueba.

#### LOS COMBATES DE PAULINO UZCÚDUN ANTES DE SU VIAJE Á AMÉRICA

Paulino Uzcúndun aprovecha el tiempo. Después de su combate con Delarge, luchará, el 20 de Noviembre, contra Breitenstraetter, campeón alemán de todas categorías, en Berlín. Y el 7 de Diciembre, antes de embarcar, nuestro campeón combatirá en París contra Nilles, á quien su reciente victoria sobre Jack Taylor da categoría suficiente.

#### NOTICIAS DE TODAS PARTES

Paavo Nurmi, el gran corredor finlandés, se resiente mucho de los esfuerzos llevados á cabo durante sus exhibiciones en América. Por ello el «superhombre» necesitará de un largo período de descanso, antes de reanudar el entrenamiento.

—En Montreux, Frotzheim ha ganado el campeonato sencillo de tennis, y la señora Friedleben el de damas, sencillo.

—Según el *Daily Mail*, los aparatos británicos preparados para disputar la copa Schneider, de hidroaviones, y embarcados en el *Minnewaska*, alcanzarán probablemente la velocidad horaria de 400 kilómetros, que, según parece, es la de los aparatos norteamericanos.

—Los pilotos ingleses Wilson, Beard y Hinkler han marchado á América para representar á su país en la copa de aviación Schneider.

—El as francés de aviación, Fonck, marcha á los Estados Unidos para dar conferencias de propaganda.

—Carpentier acaba de aceptar un contrato para impresionar películas en América del Norte, y emprenderá el viaje hacia Hollywood así que termine sus exhibiciones con la «cuadra» de Descamps en varias ciudades de los Estados Unidos.

—Descamps, el manager de boxeo, embarcará á primeros de Noviembre próximo con rumbo á Nueva York, acompañado de Carpentier, Paulino Uzcúndun, Molina y Fritsch.

—La copa Scheider, de hidros, se disputará del 24 al 29 del actual, en Baltimore.

MAX BLAY



FÚTBOL GUIPUZCOANO

# LA REAL SOCIEDAD DE SAN SEBASTIÁN VENCE AL REAL UNIÓN EN EL TERRENO DE AMUTE, EN IRÚN



El once donostiarra que venció al Real Unión, de Irún, por 3 goals á 2



Un corner ante la puerta del Irún. Campos entra decidido á rematar con un fantástico salto; pero Valverde, de espaldas, rechaza con la cabeza, cuando acuden Recarte y René en su apoyo



**E**l primer match entre los rivales eternos del campeonato guipuzcoano en Amute.

Un día gris, que se mantuvo sin llover, favoreció el match, presenciado por numerosísimo público.

Durante el primer tiempo, la Real Sociedad marcó un goal. El Irún pudo empatar, porque después de una melée, cuando iba á marcar Galdós, dió una mano castigada con penalty. El castigo fué tirado dos veces, por haber salido el portero, y las dos salió fuera.

En la segunda parte, el marcador se movió con frecuencia. El donostiarra Urbina consiguió un tanto más y Portu otro, en tanto que los iruneses René y Errazquin lograban uno cada uno.

El match concluyó con el triunfo de la Real Sociedad por 3 goals á 2. Arbitró con gran acierto el catalán Lloveras.

El grupo irundarra, vencido en el terreno de Amute por la Real Sociedad  
FOTS. CARTE



## LA III VUELTA CICLISTA A GUIPÚZCOA Y LA CARRERA NACIONAL VALENCIA- CASTELLÓN-VALENCIA.-CAMPEONATO FUTBOLÍSTICO VALENCIANO

La tercera vuelta ciclista á Guipúzcoa ha resultado un gran éxito deportivo. Participaron 37 corredores: franceses, guipuzcoanos, vizcaínos y madrileños. La prueba fué en todo momento interesantísima, por el número considerable de primas á disputar en el recorrido.

Al regreso, por las cuestas de Astigarraga y Oyarzun, el pelotón de cabeza se disgregó, escapándose el bilbaíno Gutiérrez, que se destacó del resto del lote, logrando llegar á la meta con trescientos metros de ventaja sobre los franceses Fontan y Tequi.

En la ciudad del Turia se celebró la gran carrera nacional ciclista Valencia-Castellón-Valencia, en la que participaron los mejores routiers de Cataluña y Valencia. Venció Jaime Janer, que hizo una excelente carrera, perseguido por el alicantino Tomás, que se clasificó en segundo lugar. Se celebraron los dos primeros partidos de futbol de campeonato. El Club de Natación de Alicante fué derrotado por el Valencia por 2 á 0, y el Levante triunfó del España por 2 á 1.



SAN SEBASTIÁN.—El pelotón de cabeza de los ciclistas al entrar en Oñate. Al frente, Gutiérrez, Miner, Tequi, Alancourt, Robillar y Fontán



Gutiérrez, el notable ciclista bilbaíno, vencedor de la III vuelta á Guipúzcoa, celebrada el domingo



VALENCIA.—El defensa del Club de Natación, de Alicante, intercepta un avance del internacional Cubells, que jugó con decisión en la línea de ataque del Valencia, que ganó por dos á cero



Aspecto de la meta en el momento de la salida de los corredores que participaron en la prueba Valencia-Castellón-Valencia, en la que participaron notables corredores de toda España, y que fué ganada por el catalán Jaime Janer.—FOTS. CARTE Y VIDAL



## EL FUTBOL NACIONAL POR DENTRO EL ARTE DE HACER LA SELECCIÓN ESPAÑOLA

SE aproxima el momento de hacer la selección. Los seleccionadores viven cada uno en una punta de España. ¡Cualquiera se aventura en conversaciones telefónicas!

—Bueno, señores—nos decimos—; hay que hacer el equipo. Yo no he visto todavía jugar á nadie; pero por lo que recuerdo de la primavera pasada, ahí va mi opinión.

Hay quien se aventura á proponer modificaciones radicales en el ataque. Lo demás... Pero es preciso volver pronto á la primitiva situación.

Los tres seleccionadores han opinado substancialmente igual. Sin embargo, ha flotado un nombre, otro nombre...

Y por fin uno de mis admirados compañeros ha dicho: «Hemos vendido una parte de nuestro camino; tal vez la más espinosa...»

¿Serán los que hemos escogido los mejores? Pero ¿cómo vamos á saberlo si no ha habido tiempo de ver los valores?

Y entonces me parece escuchar la voz que acusa al Comité Nacional de haber organizado los partidos en esta época. E inmediatamente viene á mi memoria el recuerdo de la asamblea en que estaban todas las Regiones, y á la que fueron sometidas esas fechas. «¿No es posible en otra época?», se preguntó. Y ante las razones que Austria daba, se contestó: «Aceptado.»

Aceptemos, pues, todos, todas las regiones esa responsabilidad.

Ya están convocados los seleccionados. Y para que sepan cómo las vamos á gastar les enviamos una circular preñada de energía. La circular la reciben los clubs, la lee el secretario, la archiva, la desconocen los interesados... y es mucho mejor.

El día 14 deben estar todos en Bilbao. Quedo sorprendido el día 13 cuando me lo encuentro á Cubells. Creo en una asistencia en masa. ¡Los efectos de la circular! Horas después me llaman desde Madrid á conferencia. El presidente del Real Madrid nos suplica misericordia, que sus muchachos tienen que jugar en París, que están en Copenhague... Y pienso yo: mis compañeros no han llegado; ¿cómo le destrozo por mí solo la *tournee* á un Club? Me da lástima y le contesto: «Que sigan hasta que se les avise; pero el 18 ¡aquí!» «Sin falta; pierda cuidado»—me contesta.

Bueno; van llegando jugadores.

Hay retrasos; hay renunciaciones...

Las actuaciones privadas comienzan.

Cubells, Valderrama, Pedret (que ante el temor de encontrarnos sin portero ha sido traído), Samitier, Piera, Pellicer, Juanín, Polo...

Gamborena y Errazquin van y vienen. Los vizcaínos aquí están.

Faltan, sin embargo, varios á la cita.

Meana es el primero de quien sabemos deserta. ¿Motivos? Oficialmente, por falta de permiso. Privadamente, una razón de todo punto plausible deportivamente. No se encuentra aún en condiciones.

Zamora viene de Canarias. ¿Do está el trovador?

Los madrileñistas deben andar entre Copenhague y París. No les faltará entrenamiento. Son los que por eso menos nos preocupan.

Nos intriga la falta de permiso de Pasarín. No acaba de llegar. Y Vallana tropieza con grandísimas dificultades para desplazarse. ¡Oh, amenas interioridades de la selección!

Sagibarba no puede venir. Cuestiones particulares muy respetables.

Habíamos fijado nuestra atención en Balbino como suplente de medio. Pero Balbino se queda en Vigo. La *mourriña*...

Hay que empezar á operar, á acoplarlos. Los seleccionadores deliberan y deciden la celebración de unos partidos.

Debe dárseles un entrenamiento racional. Y es escogido como entrenador un bonito equipo, el Acero, un buen team sin excesivas pretensiones. Que una cosa es entrenar...

Para los seleccionadores hay un punto del equipo en que desean fijar su atención: el interior derecha.

Las circunstancias mandan y no hay posibilidad de los cambios ideados. Los justos y contentos. Porque Valderrama, que es uno de los que pueden alternar con Cubells, se ha creído resentido de una antigua lesión. Que al siguiente día se vió fué una falsa alarma.

Samitier en aquel puesto...

Nada; no hay posibilidad.

Lo he dicho privadamente y ahora lo digo públicamente.

Las naturales ansias internacionales de mis paisanos, los jugadores vizcaínos, tienen en mí un honrado é inconsciente adversario.

Es un desarrollo; en sus actuaciones he seguido y seguiré minuciosamente á estos muchachos. Conozco todos sus defectos. Y cuando dan sus nombres, los expongo, hago fuerza en ellos para oponerme. Tal vez quien les sustituya tengan aún mayores; pero... Es mi temor á que esos defectos destaquen en el match internacional, y entonces se les fustigue, se les rebaje. Nadie más que yo quisiera que los vizcaínos formasen en el equipo de España, y en él brillasen y en él triunfasen. Sus éxitos me llenarían de orgullo. Pero sus fracasos son más irremediables. Uno de éstos borra cuanto bueno se haya hecho.

No; en modo alguno; yo no soy conveniente para los intereses internacionales vizcaínos en el Comité de selección. No entra en mi carácter.

El caso es que el centro medio y el interior derecha estaban íntimamente relacionados.

La falta de tiempo para examinar valores me daba á mí cierta ventaja para opinar sobre el eje del equipo, ya que á los elementos en litigio era natural que conociese mejor que mis compañeros, los cuales en otras circunstancias, con su competencia, hubieran podido opinar mejor que yo. Meana, en su antigua forma, hubiera cambiado notoriamente la esencia del equipo. Pero Meana no estaba.

Y el nombre de Larraza sonaba con toda insistencia dentro del Comité de selección. Su actuación en Inglaterra era su mejor agente. Larraza en el centro, Gamborena á la derecha, Samitier en el ataque...

He de confesar que no tuvo en mí buena acogida esa combinación que nos privaba de un centro medio científico, que suelen decir sus detractores no tiene condiciones físicas, y es lo curioso que en todos los partidos (en Valencia jugó con alta fiebre) ha dado un rendimiento tan formidable como el primero y más científico... que el primero.

El eje del equipo...

Yo quiero, por lo mismo que le aprecio, que Larraza llegue á ese puesto, que puede llegar, sin miedo á tener un mal día, con un rendimiento semejante siempre, sin ese instante fatal en que puede echarse á perder un partido.

Pero en tal forma se presentaban las cosas, que para que no se creyese que era una oposición sistemática, accedí, y me brindé á solicitar el permiso para Larraza, que me fué negado porque, entre otras cosas, hacía muy pocos días que había regresado de la expedición á Inglaterra.

Al día siguiente se jugó un entrenamiento en San Mamés.

El público llevaba varios deseos que le salieron fallidos. El deseo de ver algo como un partido encarnizado, cuando era un entrenamiento del equipo nacional ¿Cómo íbamos á hacer el disparate de otra cosa? El deseo de ver cómo Travieso era mejor que Errazquin, creyendo á aquello un partido de probables y posibles, contra los que siempre se había alzado la afición vizcaína. El deseo, sobre todo, de ver cómo aplastaba el equipo vizcaíno, con Larraza en el centro, al team nacional en que había cinco vizcaínos!

El público vió por tierra sus deseos. Y el Comité de selección pasó por la amargura de ver cómo no acudían al campo, sin advertencia previa, los exinternacionales Larraza y Careaga.

En fin; se acercaba la fecha de la partida.

Ignorábamos el paradero de Zamora; por fin se había logrado el permiso de Pasarín, y Martínez y Quesada no habían acudido en el día esperado.

¿Partidos amistosos? ¡Librenos Dios de esas fraternales contiendas!

Era preciso impedirlo, y nos decidimos á prohibir que participasen. Vino en seguida la cadena. ¿Qué hace la Federación sin Clubs? ¿Qué los Clubs sin jugadores? ¡El tiempo en que se privaba á algunos Clubs de sus mejores elementos! ¡Los perjuicios en los anunciados partidos! ¡Las amables tolerancias!...

Bueno; nos sentimos enérgicos; nosotros prohibimos que se juegue. Nada más. Allá cada cual. Y por bajo cuerda les recomendamos, les suplicamos prudencia.

La fórmula foral vizcaína «se obedece, pero no se cumple», fué puesta en práctica.

El domingo jugaron nueve internacionales. Y después de uno de esos partidos nos dijeron Martínez y Quesada que no podían acudir á Austria por razones de todo punto justas. Era para desesperarse.

Pero ¡á Roma por todo! Ya había que marchar; todos estaban en Irún. Todos, no. Los catalanes, ¡maldita suertel, habían perdido el tren y se quedaron unos días en San Sebastián. Hasta que el grueso de la expedición partía, plena de entusiasmo, para Oriente...

Y cuando en sentido contrario viajaba yo hacia Occidente, hacia Bilbao, iba pensando: «No; no tienes carácter; no sirves para estas cosas. Te van á tirar á la cabeza repetidas veces la palabra «disciplina». Te van á repetir que habéis hecho una selección disparatada. Te atronarán los oídos preguntando por qué habéis puesto á Fulano y no á Zutano.» «¡No importa! ¡En piel!», me contestaba yo.

Pero entonces, una voz, que parecía indignada y me sonó á carcajada sarcástica, me dijo: «Te preguntarán si te gustan los viajesitos.»

Me dió horror. Era la bicha, la frase siempre temida. Y redacté mi dimisión.—JOSÉ MARÍA MATEOS



José María Mateos



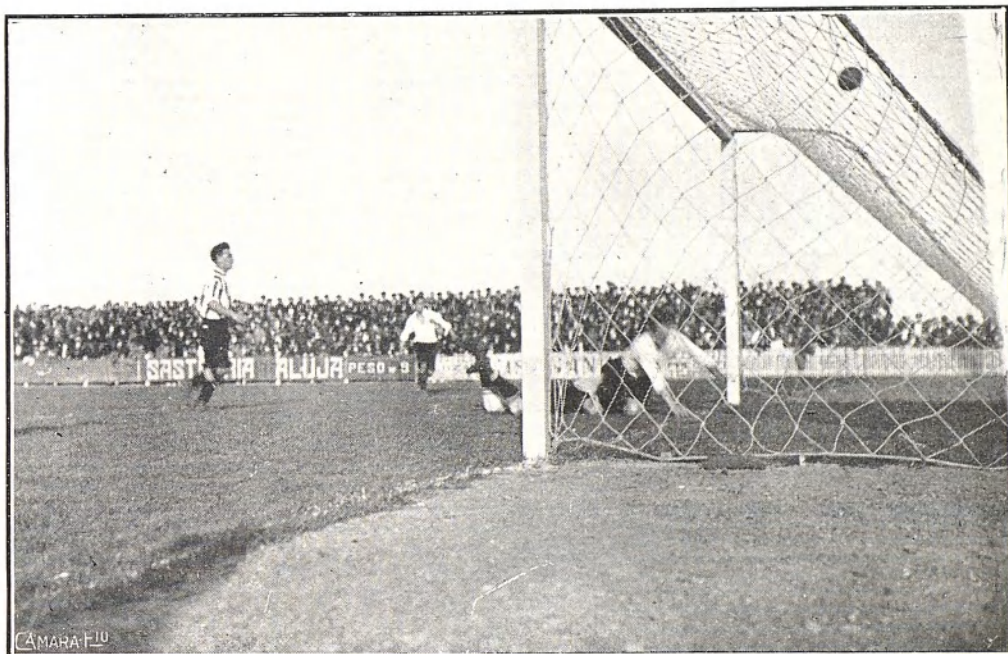


SANTANDER.—El defensa bilbaíno Careaga en un fuerte despeje ante la acometida de la línea delantera racinguista llevada por Oscar

## FUTBOL NACIONAL EL RACING, DE SANTANDER, TRIUNFÓ SOBRE EL ATHLETIC, DE BILBAO. EL CAMPEONATO EN LA REGIÓN CAS- TELLANO-LEONESA

EL match amistoso de revancha celebrado en Santander entre el Athletic, de Bilbao, y el Racing cántabro, fué una nueva victoria para el equipo santanderino, que triunfó por dos goals á uno.

Varias ausencias notables perjudicaron al once atlético, que puso, además, á varios de sus elementos, como prueba, en lugares que no acostumbran á defender, y



Ateca, entrando fuertemente al portero del Racing, que logró antes desviar la pelota por encima del larguero



el resultado fué que mientras los bilbaínos, dominando en acometidas vehementes no consiguieron la victoria, los santanderinos, en arrancadas bien llevadas, consiguieron los dos tantos que produjeron su considerable triunfo.

En el puesto de medio centro reapareció Belauste, que se mostró muy desentrenado, mientras Larraza, de delantero, no dió el rendimiento que se esperaba.



En León se jugó el primer partido de campeonato entre la Sociedad Cultural Deportiva local y el Real Unión, de Valladolid.

Aunque dominados los vallisoletanos casi siempre, supieron reaccionar oportunamente, logrando dos tantos á uno, con lo que decidieron á su favor el difícil partido.

LEÓN.—Una fase de la defensa del Real Unión, de Valladolid, durante el match que ganó frente á la Cultural Deportiva, de León. —FOTS. ARAUNA Y GRACIA





¡Goal! Mientras Tsak se lleva las manos a la cabeza con desesperación, Errazquin y Cubells, seguros de que aquel goal de Carmelo será el triunfo, prorrumpen en exclamaciones de júbilo.



La habilidad de Zamora. El shot fuerte y preciso es bloqueado siempre por nuestro guardameta con esta absoluta seguridad que constituye la garantía de su juego.



## Los grandes matches internacionales de España CÓMO EL ROJO EQUIPO NACIONAL SE APUNTÓ EN BUDAPEST UN NUEVO TRIUNFO, VENCiendo A HUNGRÍA POR UN GOAL A CERO

El palmarés del internacionalismo futbolístico hispano queda enriquecido brillantemente al remate de la excursión del equipo nacional por los países de la Europa central.

En adelante no se hablará más de árbitros parciales, campos duros y públicos apasionados. Faltando todos esos factores, que no eran, á lo que demostrado queda, factores tan decisivos, los seleccionados de España también saben vencer. Antes, en Berna por 3 á 0; ahora, en Viena y Budapest por el mínimo score, ante los equipos que oponían las máximas dificultades. En las numerosas oportunidades que nos permitieron presenciar en la Península el juego de los técnicos centro-europeos, sean los que fuesen en cada caso los resultados, escribimos, á modo de comentario, que por agradable y precisa que fuera aquella técnica, suponiéndola depurada al reunir en un once las mejores figuras de cada país, difícilmente llegaría el partido en que se demostrara la más mínima superioridad frente á la selección española.

Transcurrido algún tiempo, los hechos han venido á darnos la razón. En las capitales respectivas, preparados los equipos y bien dispuesto el ambiente, austriacos y húngaros han resultado vencidos en los duelsos que en definitiva debían decidir la superioridad del futbol latino sobre el centro-europeo.

Hemos resistido dos equipos formados en la misma escuela; el austriaco, enfrentándose á un grupo falto de preparación, pero bien provisto del entusiasmo peculiar, como único bagaje; el húngaro, contra el once de la moral elevada por el resultado precedente, aunque consciente de que debía reñir un match en las condiciones más difíciles, porque tenía para los rivales todos los caracteres de una revancha decisiva.

El arbitraje, más sensato que en Viena, permitió á los nuestros moverse con mayor libertad, más al estilo español, preñado de valentías.

Demostrándose que en partidos donde actúe íntegramente la selección reside el entrenamiento más eficaz, el último encuentro internacional muestra un grupo homogéneo, sin perjuicio de gozar de todas sus características peculiares, las que le dieron fama, esas condiciones de decisión y valor que añaden su calidad más destacada á la selección española. Toda una primera parte de dominio no sirvió ante la defensa heroica de los húngaros—lo mejor del equipo—para marcar la ventaja española.

Tsak, el guardameta, se vió sorprendido por el disparo de cañón que Carmelo le mandó al ángulo. Pudo pararlo, de no haber experimentado la sorpresa que hizo torpes sus movimientos, que dejó abierto el resquicio que perforó el esférico ante la estupefacción de los cincuenta mil espectadores que allí vieron frustradas definitivamente todas las esperanzas revanchistas...

En tanto que se gane, habrá que creer que es la mejor esta táctica de obtener una ventaja, por



Tsak y Zamora. Antes de comenzar, el guardameta húngaro ha querido retratarse cerca del nuestro, sin duda por si con ello se le contagiaban de improviso todas las facultades de éste...

La elasticidad de Zamora.—La pelota alta y cruzada al ángulo, tampoco ofrece serios peligros. Con un salto ágil, el balón viene á sus manos y el shot del rival carece de importancia.



Los rojos nacionales al ataque. El centro colocadísimo de Aguirrezabala cae ante la puerta húngara, donde la impetuosidad de Errazquin y Cubells choca valiente contra la heroica defensa rival, y las fuerzas iguales y contrarias se destruyen con gesto furioso, sin que el goal llegue.

pequeña que sea, y retirarse á defenderla á todo trance acto seguido.

Afirmar que eso puede hacerse porque contamos con una muralla en la zaga, es de una ingenuidad infantil. Esos hombres son, en el equipo nacional, las figuras representativas, y perdurarán largo tiempo en él, para la mayor gloria del deporte nacional.

Esta victoria más, es la reválida internacional, que recordando lo de París era indispensable á nuestro prestigio, mucho más después de las visitas de los equipos de selección suramericanos, batidos repetidamente por equipos de los clubs más calificados.

La selección nacional, con sus victorias últimas, ha confirmado ampliamente sus títulos de «furia española».

JUAN DEPORTISTA



Cuando la defensa agotó todos los recursos, Zamora, que ve levantarse del suelo al delantero que pretende rematar, abandona decidido su marco y busca la pelota para alejar rápidamente el peligro.





Los atletas de la delegación china en la última Olimpiada de Oriente, en la que han obtenido brillantes triunfos

## FUTBOL EXTRANJERO Y NACIONAL LA VII OLIMPIADA DE ORIENTE. INAUGURACIÓN DE UN CAMPO EN VILLAGRE (ASTURIAS)

EN Manila se ha celebrado la VII Olimpiada de los países orientales, á la que concurrieron los equipos seleccionados y preparadísimos de China, Japón y Filipinas.

Las manifestaciones atléticas fueron verdaderas batallas, pletóricas de interés y emoción.

El torneo futbolístico puso de relieve la técnica notable de los equipos orientales, que el público celebró muy justamente.



El equipo de futbol de China, vencedor en la VII Olimpiada de Oriente, con la hermosa Copa ganada en el torneo

Los chinos, de juego fuerte, pero homogéneo, se impusieron á los demás equipos y ganaron los Juegos Olímpicos, después de derrotar al Japón y á Filipinas. Los resultados de los tres matches olímpicos fueron:

China venció á Japón por 2 á 0.

Filipinas venció á Japón por 5 á 0.

China venció á Filipinas por 5 á 1.

Después de los ruidosos triunfos atléticos futbolísticos, la delegación china fué objeto de un homenaje de entusiasmo por parte de los compatriotas residentes en Manila, al que se sumaron numerosos deportistas.

VILLAGRE (Avilés).—  
Perspectiva del terreno recientemente inaugurado con un partido entre el Fortuna, de Gijón, y el propietario del campo



En Villalegre (Asturias), los aficionados al deporte del balón redondo han visto, después de laboriosos trabajos, como en tantos otros sitios, coronados de éxito sus esfuerzos.

El terreno de juego del Villalegre F. C. se inauguró recientemente con un partido interesantísimo contra el Fortuna, de Gijón, en el que los equipistas locales demostraron conocer la técnica del viril deporte.

El once del Villalegre F. C. formado, de izquierda á derecha, por Treguerres, Gijónes, Pedrín, Remeco, Lagar, Galao, Ferón, Alvera, Encinas, Goxero y Porfirio.—FOT. VILLAR



## ATLETISMO INTERNACIONAL EL MEETING ATLÉTICO ENTRE CAMPEONES NACIONALES EN EL ESTADIO DE COLOMBES

EN el famoso estadio de Colombes se ha celebrado una reunión internacional atlética, en la que participaron tan sólo campeones de varios países continentales, entre los que se disputan la hegemonía deportiva europea. Las jornadas fueron interesantísimas, y las marcas alcanzadas muy notables. He aquí algunas de ellas:

100 metros: 1, Van den Berg (holandés), 10 s. 4/5; 2, Theard (Haití), á 50 centímetros; 3, Gavois (Francia). 200 metros: 1, Murlon (Francia), en 21 s. 3/5; 2, Cerbonney (Francia), á 3 metros. 300 metros: 1, Engdahl (Suecia), en 35 s.; 2, Teneveau (Francia), en 35 s. 3/5. 1.000 metros: Baraton (Francia), en 2 m. 29 s. 3/5. Nuevo record de Francia. Antiguo: Wiriath, en 2 m. 30 s. 2/5; 2, Martín (Suiza). 3.000 metros: 1, Eckloff (Suecia) en 8 minutos 38 s.; 2, Berg (Finlandia); 3, Guillemont, en 8 m. 42 s. 2/5. En la prueba de pértiga, Charles Hoff saltó

fácilmente 3 metros 800, y cuando intentó los 4 metros se rompió la pértiga. En el disco, el finlandés Nittyma logró un tiro de 43 metros.



Un momento de la carrera de los 5.000 metros disputada entre campeones en el estadio de Colombes. Los atletas á su paso ante las tribunas



Los vencedores del meeting de los campeones nacionales de atletismo celebrado en Colombes: De izquierda á derecha, el holandés Van den Berg, vencedor de los cien metros; Baraton, francés, triunfador y recordman de los mil metros, y el saltador noruego Hoff, que alcanzó con la pértiga tres metros ochenta

FOTS. FERMA



# EL CAMPEONATO DE FUTBOL MADRILEÑO EL RACING CLUB Y EL REAL MADRID, RIVALES FIRMES, EMPATAN Á CERO EN SU PRIMER MATCH OFICIAL DE LA TEMPORADA

OTRO empate más, y van...

Cuanto á este último, hay que convenir que ha sido lo más justo que podía y debía suceder, como resultado de un match en el que ni blancos ni rojos merecieron la victoria.

Impresión del espectador que pretendía ver á ratos siquiera jugar al fútbol: decepción. Si la línea delantera blanca carece de coordinación; si no tiene un solo tirador discreto; y si en los extremos faltan los hombres rápidos y decididos, en cambio, la rojinegra carece de una figura que guíe la acción; brillan por su ausencia los shotadores (incluido el internacional Valderrama); y á los lados tampoco se hallan los jugadores veloces conscientes de que su papel es centrar, y de cuando en tarde sepan ejecutarlo.

Ahora, al comienzo de la temporada, la verdadera fotografía de estos enconados rivales de los contumaces empates, es esta de la falta de aptitud en las respectivas líneas de ataque, que lógicamente se modificará con algunas substituciones de nombres y los varios partidos en perspectiva. El esfuerzo desordenado de los atacantes chocó una y cien veces contra las líneas defensivas en uno y otro lado; las que equitativamente auxiliadas por la suerte, mantuvieron incólumes los marcos durante el transcurso del match.

Fué el esfuerzo más digno de subrayarse, el que los medios de uno y otro bando procuraron por el triunfo de los colores respectivos. Del lado del Racing, flojeando Caballero (todo voluntad, á pesar de ello), bien apoyado en Ortiz y Gonzalo; en las líneas blancas notándose, por fin, la presencia de un centro medio, Helguera, que, sin hablar de internacionalismos, ¡horror!, cubrió su puesto perfectamente, contando con Mejías, animoso, é Illera el medio revelación.

El Real Madrid ha cumplido ayer una deuda de gratitud para uno de sus equipistas más significados.

Antonio Sicilia ha jugado el match de su despedida formando en la línea media blanca, donde obtuvo tantos triunfos á fuerza de voluntad, alineándose contra el Athletic Club, el once que significó siempre en el ambiente regional la más noble rivalidad deportiva.

Este muchacho fuerte y recio, que deja el fútbol activo, merece bien de todos los aficionados. Su historia fué siempre la de un perfecto amateur que sabe sacrificarse por el club en todo momento. El Real Madrid le debe gran parte de sus triunfos, algunos en los instantes más difíciles, cuando quebrantadas las líneas, Sicilia salía, más que á cubrir un puesto, á llenarlos todos.

¡Loor á los deportistas como Sicilia! Que de él sepan tomar ejemplo los futbolistas que vengan.



Detengámonos un momento para hablar de este novel jugador, que al terminar la temporada anterior hizo su afortunado debut con el club blanco. Quieran dejarle los rebuscadores de ases tranquilo dos temporadas siquiera. Hay en el muchacho buena madera de futbolista, y en este partido ha evidenciado una clase meritoria que todavía admite gran mejoramiento. Tan sólo cuando un plazo prudencial haya pasado y la esperanza sea realidad completa, será ocasión de hablar de toda otra prueba, que por el pronto sería contraproducente y prematura.

Con la parquedad que impone el espacio, queda concluido el diseño del partido Racing - Madrid, con su correspondiente empate. Que en todos los matches del torneo actual, cualquiera que sean los resultados, podamos decir que el score fué tan exacto reflejo de la deportiva fiesta como, ciertamente, lo ha sido en la ocasión última.

Epílogo: el guipuzcoano Ezcurdia es, por el momento, el más aplaudido modelo del árbitro perfecto.

El tiro de Valderrama, que corre á rematar la jugada, es difícilmente detenido por Martínez, el guardameta madrileño

J. D.





Un corner emocionante ante la puerta del Racing, que Zubeldia, el guardameta de los roji-negros, acierta á sacar con el puño antes de que González, el delantero centro madrileño, sujetado por Castilla, alcance á dar el cabezazo de remate.—FOTS. CORTÉS



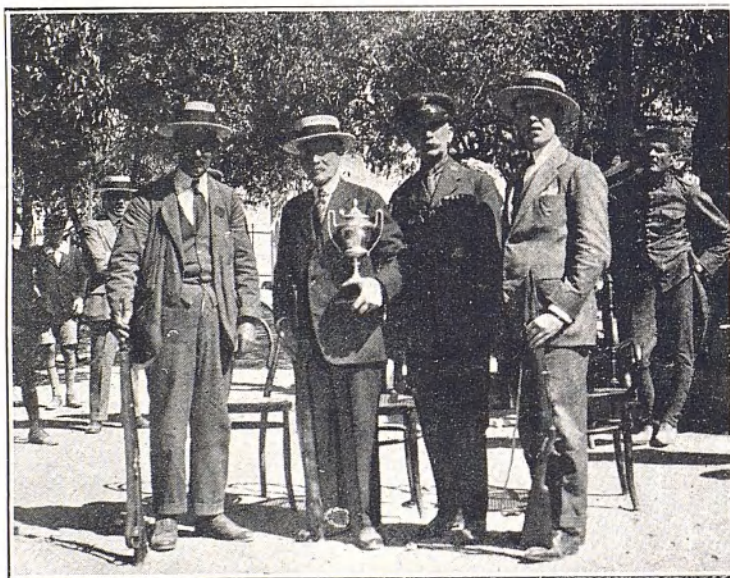
# TIRO NACIONAL. LAS ÚLTIMAS COMPETICIONES DE TIRO EN CÁDIZ Y EN SAN SEBASTIÁN



CÁDIZ.—El Jurado oficial del Concurso de tiro de los somatenes recientemente celebrado en Cádiz, con los tiradores que han participado en la competición

En la capital gaditana se ha celebrado un Concurso de tiro en el que han participado los somatenes, cuyos tiradores han conquistado rotundos éxitos.

La representación regional ha conseguido un triunfo con este certamen de los somatenes. En nuestra fotografía aparecen todos los directivos que forman la representación: D. Juan Donato, presidente de la Representación; don Carlos Guaza, presidente del Jurado; D. Rafael Fernández Llebret, vicepresidente del Jurado y coronel de los somatenes; D. Higinio Bejarano, secretario del Jurado; don Manuel Fernández Labrado, comandante y vocal; D. Pascual Carrera, comandante de Infantería y vocal; D. Paulino Jurbree, capitán de Infantería y vocal; D. Luis Calderón, vocal, y D. José Dorron-



Grupo de tiradores gaditanos del quinto distrito, ganador de la Copa de plata donada por la representación del Tiro Nacional



zoro, comandante auxiliar de los somatenes.

En las tiradas quedaron vencedores los del quinto grupo, cuyo retrato publicamos, formado de izquierda á derecha, por D. Manuel Reguera, D. Félix Quijada Ochoa, don Rafael Lebrón y don Félix Quijada Cárdenas.

Las tiradas han constituido interesantes competiciones, presenciadas por numeroso público.



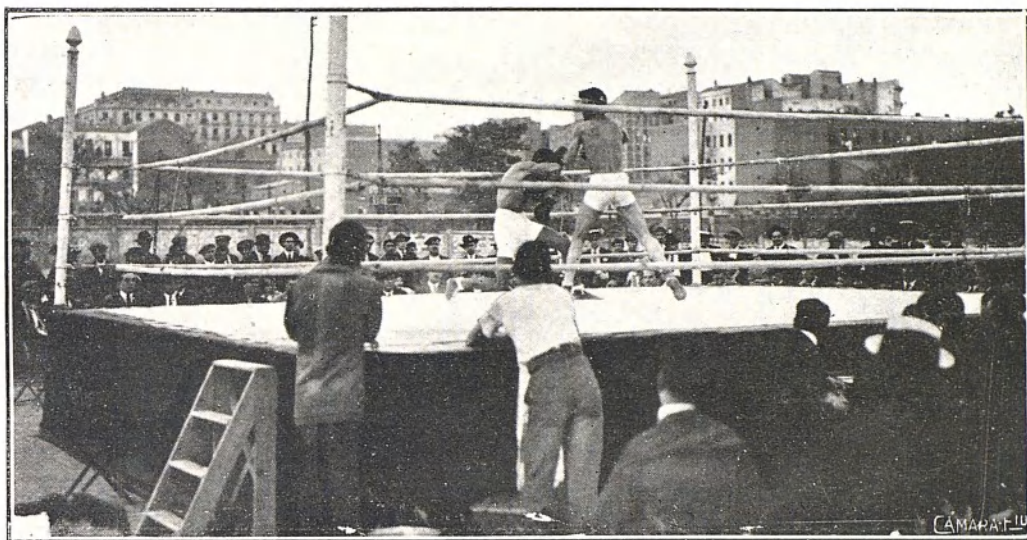
El Tiro Nacional donostiarra organizó un concurso reservado para los periodistas y reporters gráficos, y en él participaron numerosos compañeros de la Prensa local.

En nuestra fotografía aparecen los vencedores de la tirada: don Manuel Andrés, señalado en la fotografía con el núm. 1, ganador del primer premio; D. Manuel Alonso (número 2), ganador del segundo premio, y D. Ricardo Martín (número 3), nuestro redactor gráfico en Donostia, que obtuvo el tercer premio.

SAN SEBASTIÁN.—Grupo de periodistas y reporters gráficos que han participado en la tirada organizada para la Prensa por la Sociedad del Tiro Nacional



## PUGILISMO MADRILEÑO LAS ELIMINATORIAS PARA EL CINTURÓN DE MADRID, ORGA- NIZADO POR LA AGRUPACIÓN DEPOR- TIVA FERROVIARIA

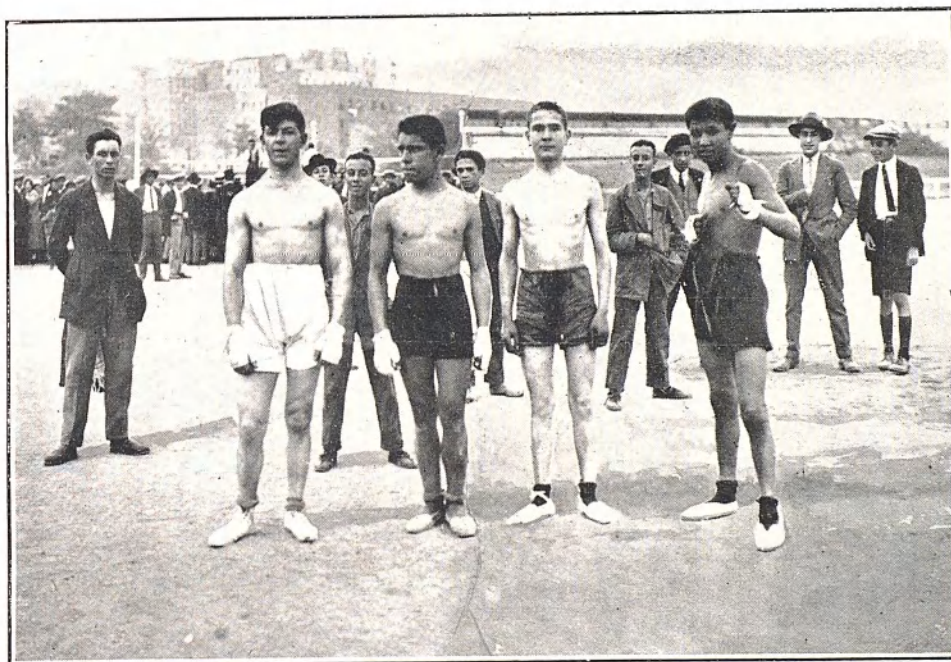


Un momento del combate entre Lozano y Ferrer, pesos ligeros, en el que se acusa la superioridad de Lozano que venció por puntos

EL torneo organiza-  
do por la Agrupa-  
ción Deportiva Ferro-  
viaria para la conquis-  
ta del cinturón de Ma-  
drid para aficionados,  
ha tenido la virtud de  
estimular la afición al  
noble arte, tanto como  
de atraer al ring del  
campo de la sociedad  
un numerosísimo pú-  
blico, que aun en los  
días laborables ha se-  
guido con profundo  
interés la marcha de  
los combates que com-  
prenden estas elimina-  
torias.

Los resultados de  
los últimos combates,  
al cerrar esta edición,  
son los que siguen:

F. Mayo (independiente),  
vence á Moreno (independiente),  
por abandono en el  
segundo asalto, pesos  
mosca. M. Vénez (independiente), á M. Tru-



Solana, John, Trujillos y Vénez, del peso mosca, que se han distinguido brillantemente en los combates para disputarse el Cinturón de Madrid

jillo (independiente),  
por k. o., en el prime-  
ro (moscas). L. Solana  
(A. D. F.), á E. John  
Sansoro (A. D. F.), por  
abandono, en el cuarto  
(moscas). A. Ríos  
(Real Sociedad Gim-  
nástica Española), á  
J. Zabala (independiente),  
por abandono  
en el primero (gallos).  
C. Calleja (R. S. G. E.),  
á M. Martín (Real So-  
ciedad Gimnástica Es-  
pañola), por puntos  
(plumas). F. Lázaro  
(A. D. F.), á A. Ferrer  
(A. D. F.), por k. o.,  
en el tercero (pesos  
ligeros).

J. García y L. Fer-  
nández (moscas); G.  
Sierra, E. Aroca y M.  
Ubeda (gallos); M. Mu-  
ñoz (pluma) y J. Gon-  
zález y J. Heredia (li-  
geros), fueron declara-

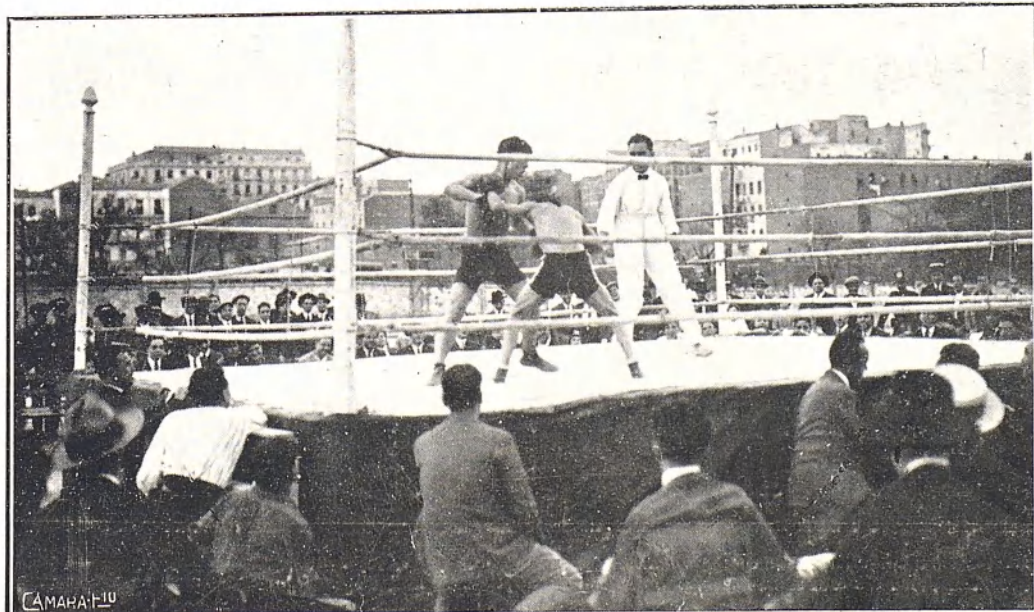
dos vencedores por incomperecencia de  
sus contrarios, L. Alvarez, J. Carballo,  
A. Morán, A. Herrero, J. Moderuelo,  
A. Pérez, V. Martín y R. García Redri-  
guez, respectivamente.

El juez, señor Riroto, salvo ligeros  
lunares, arbitró á gusto de todos, pug-  
listas y espectadores.

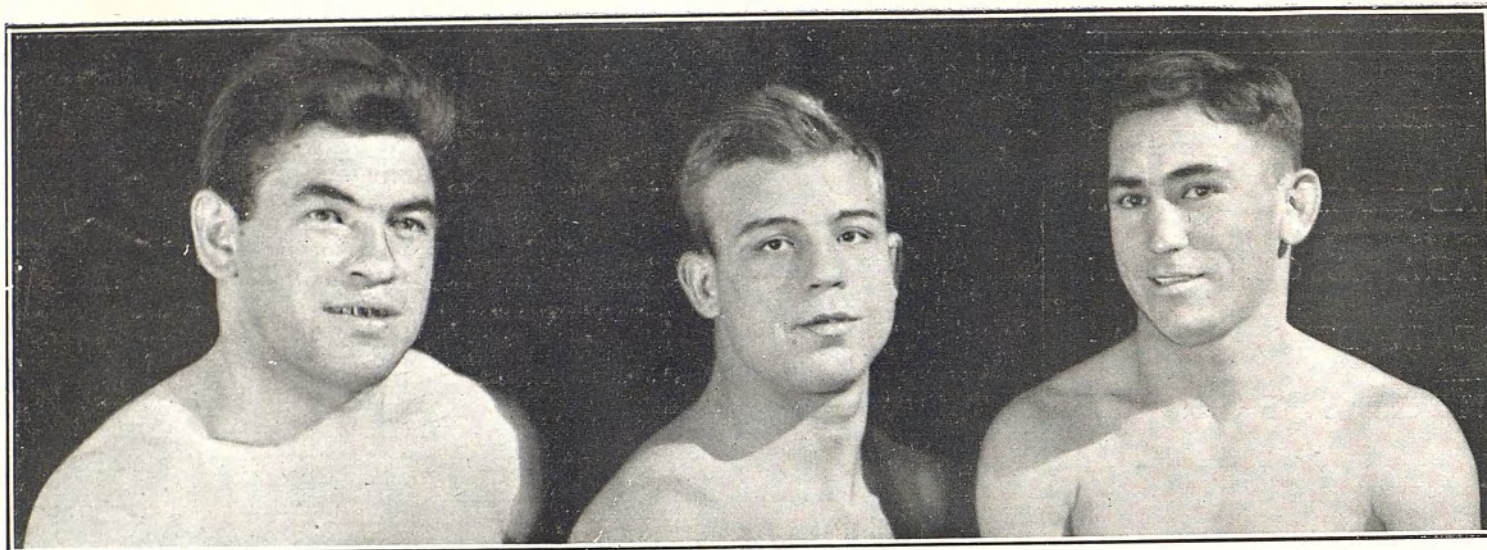
Las eliminatorias para el cinturón de  
Madrid han constituido un rotundo éxito  
que se apunta la entusiasta Agrupación  
Deportiva Ferroviaria.



Los pesos moscas Moreno y Mayo  
durante el match en que aquél se  
impuso, obligando á abandonar  
á Mayo.—FOTS. CORTÉS







Las tres figuras del pugilismo nacional. Paulino Uzcúndun, que ha vencido fácilmente á Delarge; Ricardo Alís, nuevo campeón de España del peso medio, y Antonio Ruiz, vencedor de Gironés, el aspirante al título nacional del peso pluma

## PUGILISMO NACIONAL Y EXTRANJERO LOS ÚLTIMOS IMPORTANTES COMBATES DE BOXEO DENTRO Y FUERA DE LA PENÍNSULA

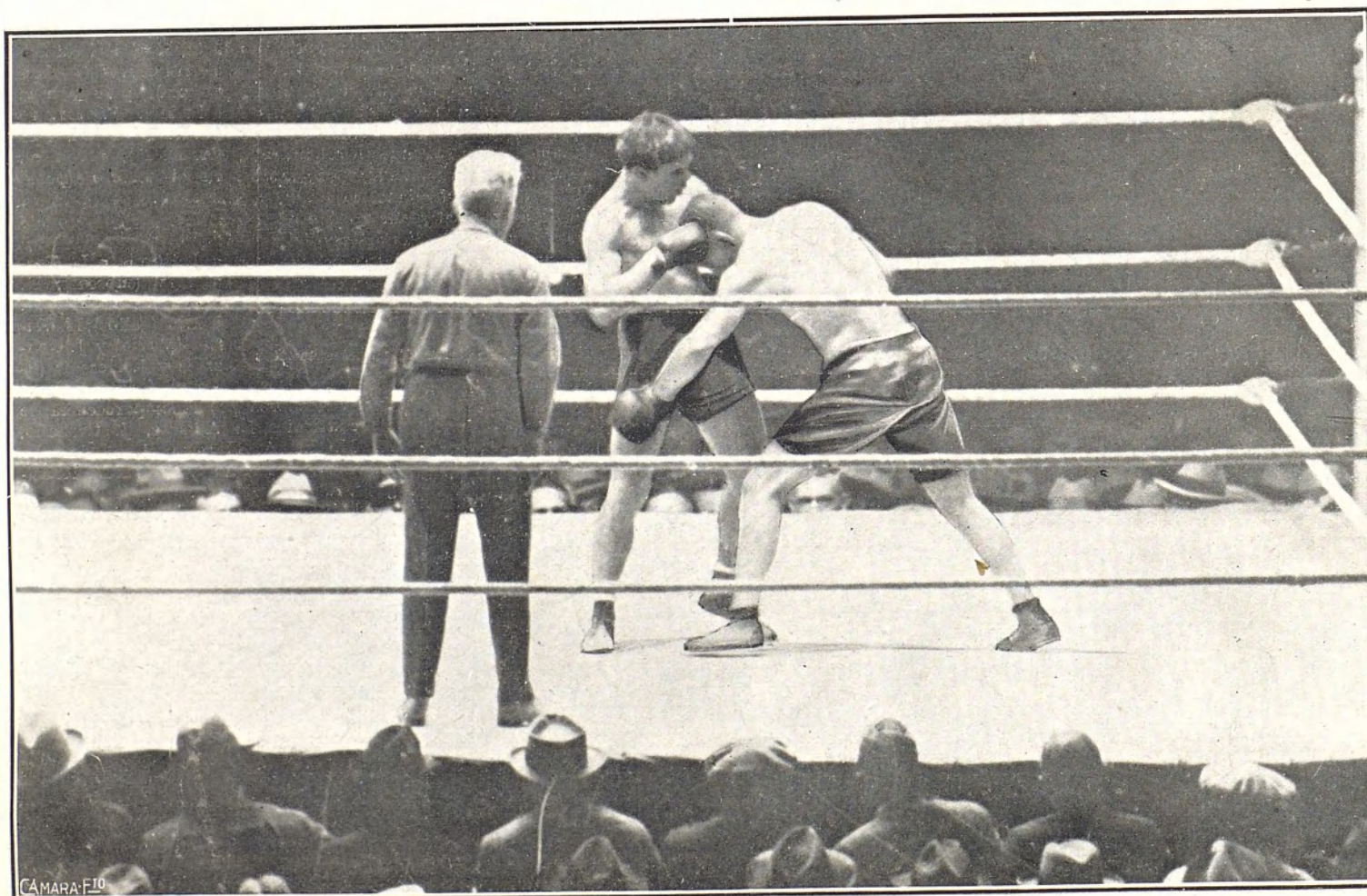
**P**AULINO, que pronto marchará á Norteamérica formando parte de la *cuadra* de Descamps, ha celebrado un combate en la ciudad conal frente á Delarge, el belga que, como era esperado, no le opuso ninguna resistencia.

Antonio Ruiz, el vallecano desposeído del título nacional de los pesos pluma por Ciclone, se ha enfrentado con Gironés, el challenger de la categoría más calificado. Duro el match, que tuvo distintas fases, favorables á uno y otro, el madrileño se impuso netamente en los últimos

asaltos, y la victoria por puntos le fué concedida con el asentimiento de la mayor parte del público. Es indudable que la revancha frente á Ciclone debè ser acordada antes ó después del combate contra Hebrans, el campeón de Europa, cuyo encuentro frente á Ruiz parece concertado.

En Norteamérica, dos combates interesantísimos han tenido lugar: Paul Berlenbach ha vencido á Jimmy Slattery, después de dominarle netamente desde el segundo asalto. Berlenbach es un hombre que posiblemente será rival de Paulino durante la excursión de éste á los Estados Unidos.

Otro encuentro importantísimo ha sido el de Mickey Walker, campeón del mundo de los pesos medios, que ha derrotado á Dave Shade, el aspirante que llevaba una brillante carrera pugilística, y de cuyo combate publicamos en esta plana una fotografía muy interesante.



Un momento del combate entre Mickey Walker, campeón del mundo del peso welter, y Dave Shade, el californiano que resultó vencido. La fotografía reproduce el instante de salir de un cuerpo á cuerpo aprovechado por Walker (á la izquierda), para propinar á Shade un buen crochet de derecha.— FOTS. SPORT Y VIDAL



## Las grandes manifestaciones de la industria del automóvil

DENTRO de breves días abrirá sus puertas, en la amplia y aristocrática pista del hipódromo cortesano, la Feria-Exposición del automóvil.

Certamen interesantísimo, llamado á obtener un ruidoso triunfo, el hacerle coincidir con los festejos que prepara el Excelentísimo Ayuntamiento, en una época tan apropiada en la capital como es el otoño, le da todas las garantías que se requieren para el éxito más rotundo.

Para el gran público, tanto como para los industriales, la Feria-Exposición se organiza bajo los auspicios altamente simpáticos de la Cruz Roja Española, cuyos serán todos los beneficios que se obtengan, á los fines nunca bastante ponderados de la humanitaria institución.

La Feria-Exposición del Automóvil se celebrará en el hipódromo de la Castellana durante los días del 20 de Octubre al 5 de Noviembre del año actual, y á beneficio de la Cruz Roja Española, como ya es sabido.

Podrán concurrir á la Feria-Exposición todos los automóviles en venta, nuevos ó usados, así como las bicicletas, motos, camiones, camionetas y accesorios para automóviles que lo soliciten. También podrán concurrir todos aquellos industriales que, á juicio de la Comisión organizadora, puedan ser aceptados.

Las dos secciones de automóviles, nuevos y usados, estarán perfecta y visiblemente separadas, así como la sección de accesorios, y será fácil el acceso á todos los stands.

Se concederán premios á las mejores instalaciones, así como al automóvil más antiguo y mejor conservado, para lo cual se formará un jurado, en el que intervendrán los expositores.

Los automóviles deberán exponerse sin gasolina, adquiriendo en el local de la Feria la indispensable para las pruebas.

La estancia de los automóviles y de todos los artículos que se expongan será por cuenta y riesgo de los propietarios, y la guardería estará á cargo de la Feria-Exposición.

La Comisión organizadora no intervendrá en las transacciones, para evitar así una elevación en los precios, por pequeña que fuera.

La inscripción se sujetará á las siguientes tarifas por los días que este abierta la Feria-Exposición:

	Usados	Nuevos	Suplemento por stand
	PESETAS	PESETAS	PESETAS
Bicicletas .....	5	10	10
Motos .....	10	15	15
Motos con side-car .....	15	20	25
Automóviles .....	75	150	100
Camionetas .....	75	100	150
Camiones .....	100	150	200

Stands cubiertos para accesorios y exposiciones en general, á 10 pesetas metro cuadrado.

Se concederán rebajas prudenciales al que presente más de cinco coches.

Los stands de automóviles tendrán 3 por 6 metros cuadrados.

Todos los automóviles usados deberán colocarse perpendicularmente á las vallas, con el radiador hacia el centro de la Feria, y dispondrá de un espacio de 3 por 5 metros longitudinales.

Los gastos de ornamentación será á gusto y cuenta de los expositores, pero sujetándose al plan general de embellecimiento del conjunto.

La Comisión organizadora está formada por los siguientes señores:

D. Francisco Lombardero, presidente.

D. Alfredo García Ramos, vicepresidente.

D. Julio Torija, tesorero.

D. Luis García San Miguel, vocal por la Asamblea de la Cruz Roja.

D. Juan Antonio Landaluce, vocal por los Representantes de Marcas.

D. Carlos Resines, vocal por el Real Automóvil Club de España.

D. Francisco Aritio Gómez, vocal por la Cámara de Productores.

D. Joaquín Reixa y García del Busto, secretario.

El plazo de admisión de ciclos, motos y autos usados termina el 15 del actual, y el de nuevos el 10. La inscripción de camionetas y camiones, nuevos y usados, se verificará solamente del 16 al 19 del presente, y la inauguración solemne se celebrará el día 20.

La Comisión organizadora procurará atraer el mayor número posible de visitantes, mediante la organización de festejos, subastas, ó el regalo de automóviles nuevos ó usados, etc., etc.; celebrado todo dentro del recinto de la Feria-Exposición.

La inauguración oficial se celebrará el 20 de Octubre, á las diez de la mañana.

La Feria-Exposición estará diariamente abierta de ocho de la mañana á seis de la tarde; fuera de cuyas horas no se permitirá la entrada ó salida de ningún coche, como tampoco á persona no autorizada expresamente por la Comisión.

Numerosos industriales, representantes de marcas que gozan de grandes prestigios en el mercado, atendiendo la importancia que está llamado á tener el certamen, tanto como á los laudables fines benéficos, se han apresurado á formalizar su inscripción.

Por su parte, la Comisión organizadora de la Feria-Exposición del Automóvil, cuyo domicilio está instalado en la calle de Alcalá, número 44, entresuelo (teléfono 3.586 M.), labora activamente para lograr que el certamen industrial sea digno de la Corte; á cuyo objeto tiene el propósito de regalar á diario un automóvil entre los visitantes de la Feria, cuyas entradas irán provistas de un número para el sorteo que se celebrará públicamente, ante notario y con las mayores formalidades, al terminar las cotidianas jornadas.

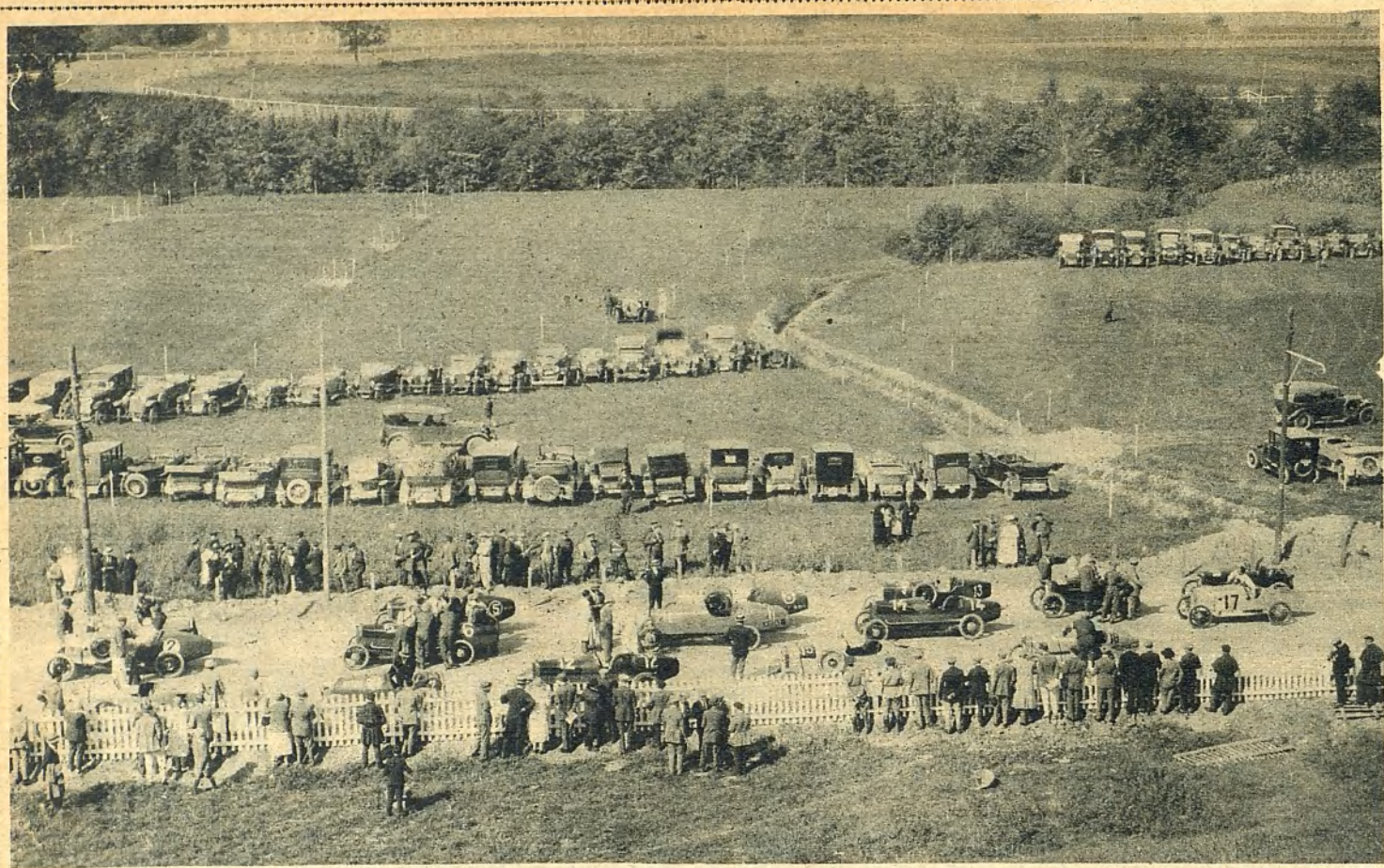
No será éste el único atractivo, sino que en los amplios lugares destinados á fiestas se organizarán originales concursos y festejos, dotados de agradables premios en pesetas y objetos que llamarán profundamente la atención de los forasteros que visiten la Corte durante esos días, y de los madrileños, que no podrán substraerse á las atracciones de la Feria-Exposición del Automóvil, que será, por otra parte, oportunidad la más propicia á los industriales para ensanchar sus negocios, acreditando las marcas que concurren al visitadísimo certamen, y multiplicando, en fin, las ventas de coches y accesorios.

Tales son las perspectivas que ofrece la inmediata Feria-Exposición del Automóvil, á beneficio de la Cruz Roja, que aunque no gozará de otros méritos que este último el de pretender llevar consuelo y alivio á nuestros hermanos heridos de África con lo que se obtenga, ya lo tendría todo ganado en el corazón de todos los españoles buenos patriotas.



Portada del lujosísimo catálogo de la Feria-Exposición del Automóvil que edita Central de Publicidad





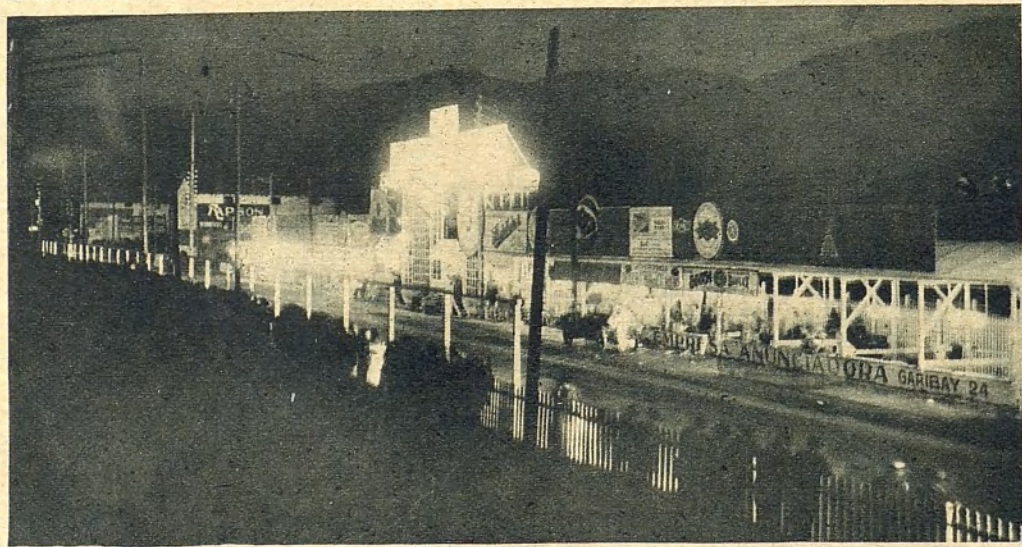
Vista panorámica de la pista cerca de las tribunas y sus alrededores el día del Gran Premio de autociclos. En la carretera, preparados para la salida, todos los cochecitos con sus pilotos preparados para la prueba

## ALREDEDOR DE LAS GRANDES PRUEBAS CONTINENTALES DEL MOTOR MONTHLERY, MONZA Y SAN SEBASTIÁN, LAS PISTAS DONDE SE HAN CELEBRADO EN BREVE PLAZO LOS GRANDES PREMIOS AUTOMOVILISTAS DE LA TEMPORADA

Se han desarrollado en tan breve plazo los tres grandes premios de Francia, Italia y España, que por fuerza se nos viene á la pluma el comentario tendente á establecer el paralelismo entre las tres grandes pruebas.

Monthlery fué la pista de la emoción, allí donde el duelo Alfa-Romeo-Delage revistió los más agudos caracteres, llevando al espectador esa impresión de rivalidad mortal precursora de la gran tragedia.

Ascari, el mejor piloto de nuestros tiempos, fué la víc-



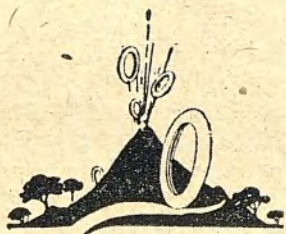
Aspecto que ofrecía el cuadro de afichaje y los stands de aprovisionamiento durante la noche correspondiente al día del Gran Premio de turismo, cuando la soberbia iluminación prestaba un carácter fantástico á la carrera así disputada

tima inmolada al dios del Sport y de la Velocidad; y allí, en el rincón donde diera con su coche la voltereta de la muerte, quedaron las flores que los compañeros triunfantes le ofrecieron al concluir la carrera.

Pero ésta, inmediatamente desde que el altavoz hizo pública la noticia (al revés que en San Sebastián, que se silenció hasta el término de la prueba), careció de importancia. Los franceses quedaron solos en la pista, y su éxito no fue ya sino la consecuencia de la constancia



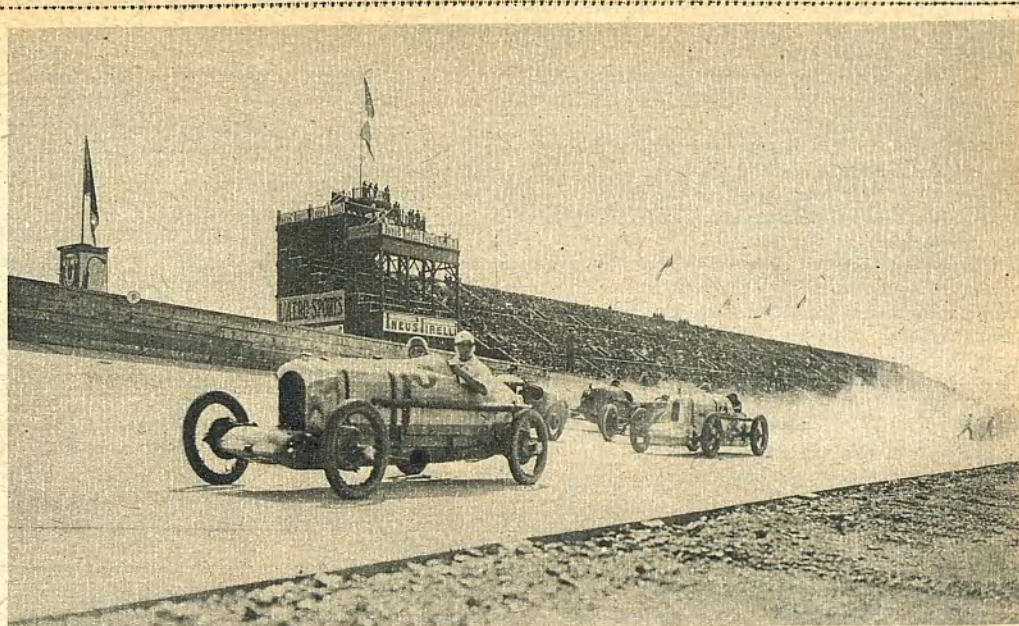
desplegada. Por la gradería, la noticia infortunada, que puso término con la retirada de los italianos, en señal de duelo, á la batalla contra el cronómetro, corrió una vaharada de tragedia; y el sport no tuvo ya en aquellos millares de espectadores, que podrían creerse un poco cómplices de la catástrofe, ningún defensor de momento, aparte los interesados por patriotismo ó intereses de marca.



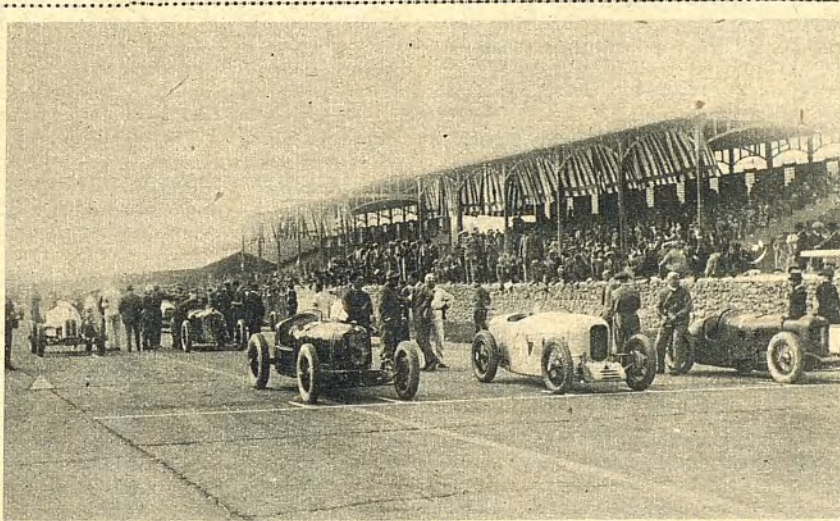
En Monthlery, donde deportivamente hubo un instante en que estuvo el mayor interés, el sacrificio de la vida de Ascarí puso la nota dolorosísima, que fué, tras unas jornadas de éxito escaso; el remate angustioso de un mal año automovilístico para el A. C. de Francia.

Juzgando por todos los valiosos elementos de juicio que aportan testigos presenciales, crónicas periodísticas y documentos gráficos, que son el reflejo más exacto, Monza, la pista italiana donde se ha corrido el Gran Premio de Italia, que contaba para el campeonato del mundo, ha visto el triunfo deportivo más ruidoso, que ninguna prueba continental del motor tuvo hasta el presente.

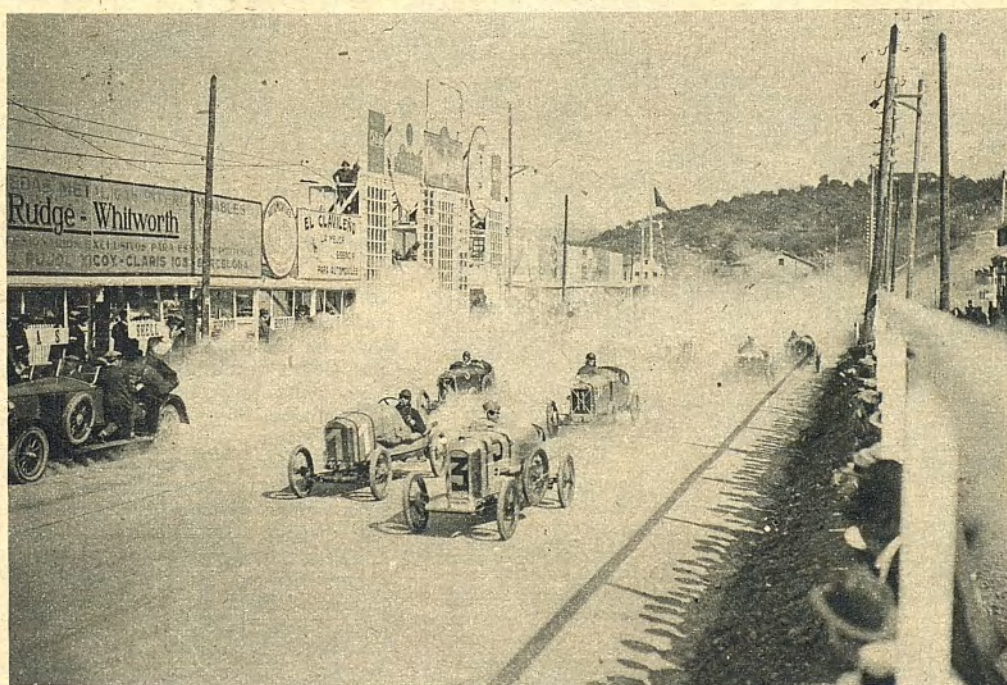
La pista milanese ha batido largamente todos los records europeos de público, y el hecho de atraer al espectáculo más de cien mil



La salida de los bólidos, en la pista de Monthlery, el día del Gran Premio del Automóvil Club de Francia



Preparados para la salida, en el autódromo de Monza, el día del Gran Premio de Italia



Momento de la salida de los cochecitos en el Gran Premio de motociclismo de San Sebastián

aficionados, prueba hasta qué punto la organización logró con su propaganda hacer popular un programa de carreras que, sin embargo, adolecía de la misma falta que en San Sebastián: escasez de combatividad.

Pero el hombre que dirige los destinos del autódromo de Monza, il signore Mercanti, antes de arriesgarse á ver entrar en la pista á los bólidos de la industria nacional exclusivamente, trajo de Norteamérica á los pilotos cuya fama de veloces nos había llegado múltiples veces.

Milton, Kreis y De Paolo, con los Duesenberg, reputadísimos vencedores contumaces en la pista de Indianópolis, llegaron á Milán.

El último cambio de modo de pensar, y cuando llegó el día señalado, su máquina era una en el equipo italiano, cuyos directores habían preferido sumar aquel elemento, á tenerle como rival en pista.

Así, aun quedando contrincantes, la lucha podía prejuzgarse, y el triunfo de Alfa-Romeo, aunque rotundo, era tan lógico como después lo fuera en San Sebastián el de Delage.

El verdadero, el definitivo éxito en Milán fué el del público, que, al responder con unanimidad á la llamada de los organizadores, no sólo dió carácter á la prueba italiana más importante por sus títulos, sino que se apropió el calificativo del público más sportivo entre los sportivi.



San Sebastián tuvo, ante todo, el mérito de ser cosa nuestra, para orgullo de las organizaciones patrias que pueden sostener parangón con las extranjeras.



Deportivamente (seguimos refiriéndonos siempre á las pruebas de velocidad que dan el carácter) tuvo, á pesar de todo, menos interés que Monthlery y que Monza.

Viendo la *mise en scene* del equipo francés la víspera de la jornada, cerca del edificio del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, estaba pre-juzgada la carrera.

Para los primeros puestos, los bólidos de Constantini y los hermanos Vizcaya no podían ser enemigos peligrosos. La diferencia de cubicación y el hecho de no ir provistos de sobrealimentación, les colocaba en condiciones de inferioridad, á la que iban voluntariamente por altas razones industriales.

Cuanto á Massetti, el formidable italiano que defendía la industria inglesa, el hecho mismo de traer un solo coche á la prueba, frente á los cuatro sabiamente preparados de los franceses, indicaba ya, con su aislamiento, la poca fe que le animaba para el triunfo. Fué la suya una carta jugada contra demasiadas probabilidades desfavorables, que se perdió antes de media carrera, porque eso era lo lógico.

Sin grandes rivales en la pista, y hasta ausente Constantini, ileso milagrosamente, el piloto, que sin las dificultades de las primeras vueltas pudo ser el más serio rival de Delage, éstos, para vencer, sólo tuvieron que mantener el tren que sus máquinas les permitían, y ello sin necesidad de emplearse á fondo.

Divo, el vencedor de la carrera, tuvo un gesto de enfado cuando, al concluir la prueba, le afirmaron que el record de la vuelta había quedado en poder de Constantini; y dijo, muy seguro de sí mismo, que había sido un error de la dirección técnica no haberlo dicho cuando en la pista les faltaban todavía varias vueltas. Su confianza era tal, que creía seguro haber batido aquel record, única hazaña que habían dejado en manos ajenas, porque contaban con tres coches en los primeros lugares, y el esfuerzo bien valía la pena de ser intentado antes que dejarlo en poder de quienes podían esgrimir y celebrar el hecho con tanto más entusiasmo cuanto que sus máquinas, normalmente inferiores, no parecían capacitadas para semejante proeza. Pero Constantini es así...

¿Qué hubiera quedado de la carrera de los bólidos si los franceses hubieran sentido el sport al modo italiano?

Cuando llegó á las tribunas la noticia de la muerte de Torchy, minutos después del accidente, á pesar del silencio del speaker, hubo quien creyó que la carrera estaba á punto de terminar.

Como en Monthlery, M. Louis Delage daría orden inmediata á su equipo de retirarse en señal de duelo por el trágico sino del compañero. Pero, sin duda, el director de la casa francesa lo pensó mejor, y optó por quedarse en carrera, que al fin *era más práctico*.

Los espectadores podíamos agradecerse; pero nuestro sentimentalismo á la española se lamentó íntimamente al ver que en Francia no se piensa como en Italia ni se procede como en España.



Para el lector que conoce los resultados técnicos de las grandes pruebas de este año en San Sebastián, será curioso recordar los hechos de los años anteriores, para así formar la historia modernísima del automovilismo español.

He aquí los palmarés del primero y segundo circuito donostiarra:

1923.—*Gran Carrera de Motocicletas*. Clasificación general: 1.º, Eduardo Landa, 450 kilómetros en 3 h. 59 m. 16 s. (velocidad media por hora, 90 km.); 2.º, Riganti, en 4 h. 19 m. 34 s.-2; 3.º, Gremont (Pean), en 4 h. 33 m. 32 s.-2. (Primero en su categoría). La vuelta más rápida la estableció Eduardo Landa, cubriendo los 17 km. 750 m. en 10 m. 20 s.

*Premio de Sidecars*.—Clasificación general: 1.º, Vicente Naurer, 270 km. en 2 h. 53 m. 57 s.-2. (Media 73 km. 800 m. por h.); 2.º, Villar, en 3 h. 50 m. 45 s.-6; 3.º, P. Pi, en 3 h. 56 m. 25 s.-2. La vuelta más rápida, Vicente Naurer, (km. 17,750 m. en 12 m. 25 s.)

*Gran Premio de Turismo*.—1.ª categoría: 1.º, Satrustegui (Bugatti), 106 km. 500 m. en 1 h. 14 m. (Media 86 km. 667 m. por h.); 2.º, Espée (Bugatti), en 1 h. 16 m. 4 s.; 3.º, Pruner (Citroen) en 1 h. 29 m. 35 s.; 2.ª categoría: 1.º, Martín (Bignan) 177 km. 500 m. en 1 h. 57 m. 34 s. (Media 91 km. 358 m. por h.); 2.º, Belven (Delage) en 1 h. 58 m. 6 s.; 3.ª categoría: No se clasificó ningún corredor. 4.ª categoría: 1.º, Dubon-

## Los éxitos de la marca nacional en San Sebastián HISPARCO ha sido uno de los triunfadores de mayor mérito

**H**ISPARCO es una demostración de las cualidades de la raza. Un día y otro nos lamentamos de la falta de verdadera industria nacional que nos haga defender en estas competiciones de la clase extranjera.

«Hisparco» es la única marca nacional que ha participado en San Sebastián, corriendo en el Gran Premio de autociclos; y como antes en las internacionales XII Horas de nuestra vecina sierra, y siempre en todas las pruebas á las que acudió, «Hisparco» ha llegado á la meta á todo honor, venciendo á otras marcas de renombre, y conquistando un triunfo tanto más

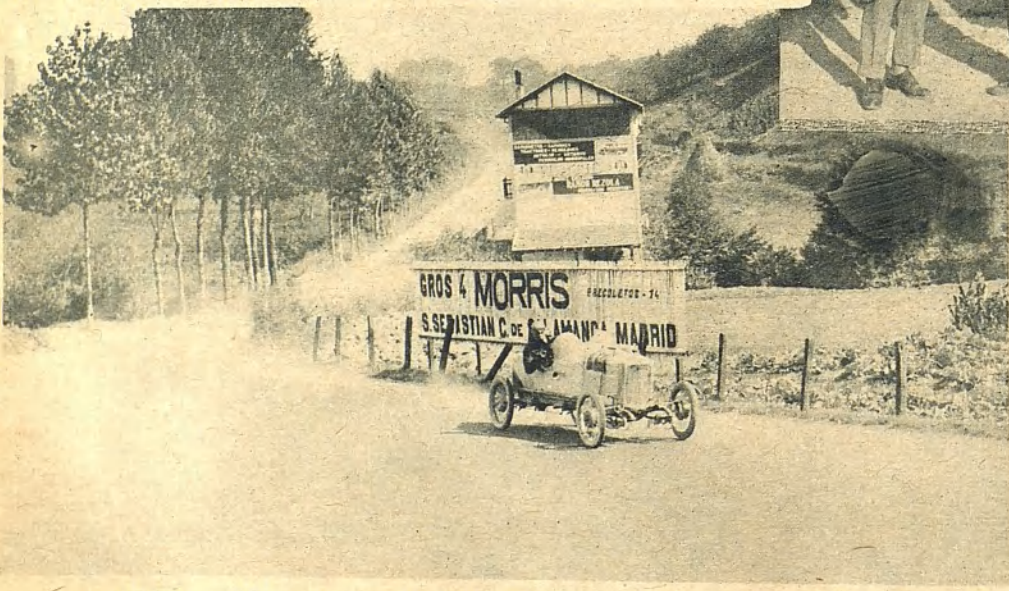


El director de la casa «Hisparco», señor Pérez del Arco, con el presidente del Real Automóvil Club, señor Rezola, felicitando á Urbisalgo (en el centro) después de terminar ésta su brillante carrera

apreciado cuanto que viene á probar cumplidamente el valor como máquina perfecta del «Hisparco» y la pericia como pilotos de los decididos muchachos que han llevado el volante del cochecito.

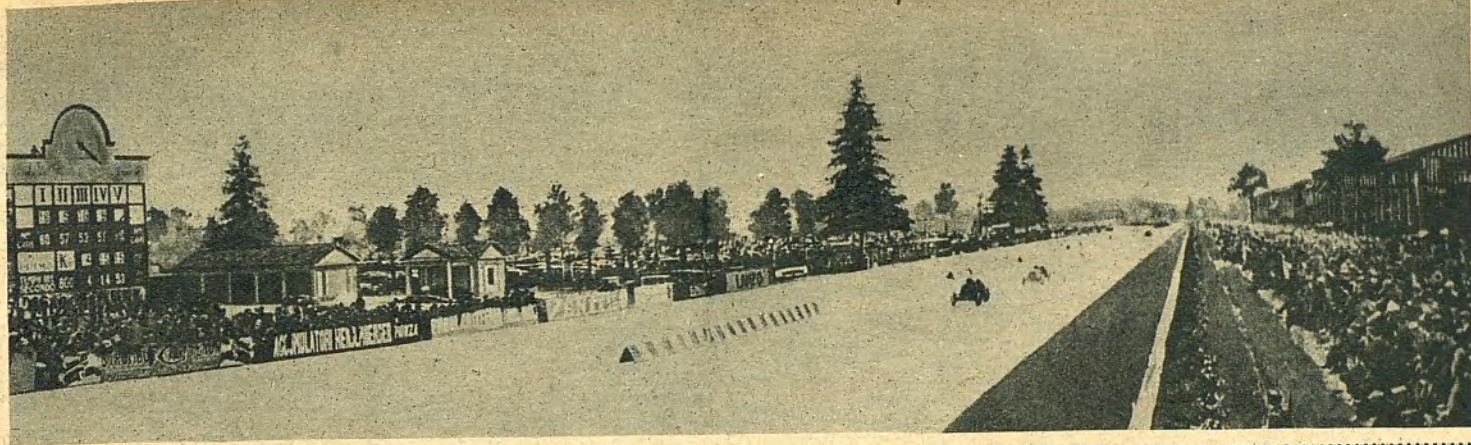
«Hisparco» es una firma reconocida, y para España es la marca nacional que sabe triunfar, frente á los nombres caracterizados, allí en las pistas donde se ventilan las más difíciles pruebas.

El director y concesionario general, señor Pérez del Arco, cuyas oficinas están domiciliadas en Madrid, calle de Núñez de Balboa, 3, puede sentirse orgulloso de regentar la marca que ha llevado al éxito los colores nacionales, y con la que al acreditar un negocio se labora por el crédito industrial de España.



La curva de Recalde, uno de los virajes más difíciles y peligrosos del circuito, era siempre tomado por «Hisparco» con la absoluta seguridad que ofrece este vehículo, cuyas magníficas condiciones han quedado bien probadas en el Gran Premio de autociclos donostiarra





Aspecto del autódromo de Monza en el trozo de recta ante las tribunas, donde la pista ancha se une con el circuito. A la izquierda, el cuadro de afichaje, y más lejos las instalaciones complementarias

net (Hispano-Suiza), 443 km. 750 m. en 4 h. 52 m. 52 s. (Media 91 km. 650 m. por h.); 2.º, Garnier (Hispano-Suiza) en 4 h. 59 m. 2. s.; 3.º, Boyriven (Hispano-Suiza) en 5 h. 13 m. 25 s. La vuelta más rápida (Record del circuito), Dubonnet en 9 m. 26 s. (Media 113 km. 310 m. por h.)

**Prueba de Autociclos.**—Categoría 1.100 c. c.: 1.º, Bueno (Salmson), 461 km. 500 m. en 5 h. 39 m. 14 s.-6. (Media 82 km. por h.); 2.º, Benoist (Salmson), en 5 h. 30 m. 15 s.; 3.º, Mauve (Mauve) en 6 h. 10 m. 43 s.-8. Este tiempo lo invirtió en dar 19 vueltas, obligándole el Jurado a parar. Categoría 750 c. c.: 1.º, Palazón (Senechal) en 6 h. 00 m. 50 s. (Media 76 km. 350 m. por h.); 2.º, Sierra (B. N. C.) en 6 h. 20 m. 26 s. (Sólo dió 23 vueltas al circuito).

**Gran Premio de San Sebastián.**—1.º, Guyot (Rolland Pilain) 443 km. 750 m. en 4 h. 45 m. 57 s. (Media 93 km. 773 m. por h.); 2.º, Delalande (Rolland Pilain) en 5 h. 19 m. 12 s.; 3.º, Hamovich (Ballot) en 5 h. 37 m. 16 s. La vuelta más rápida, Guyot en 10 m. 9 s. (Media de 105 km. 300 m. á la h.)

**Gran Premio de Voiturettes.**—1.º, Barón de L'Épée (Bugatti), 587 km. 895 m. 6 h. 54 m. 22 s. (Media de 85 km. 58 m. por h.); 2.º, De Vizcaya (Elizalde) en 7 h. 25 m. 46 s.; 3.º, Satrustegui (Elizalde) en 7 h. 25 m. 46 s.-1. La vuelta más rápida, Benoits (Salmson), con 11 m. 6 s. (Media de 96 km. 297 m. á la h.)

1924.—**Gran Premio de Motocicletas.** Categoría A: 1.º, Marc (Alcyon), 266,250 km. en 3 h. 4 m. 24 s.-2. (Media de 87,020 km. por h.); 2.º, Jolly (Alcyon), en 3 h. 16 m. 5 s.-6; 3.º, Cantó (Velocette), en 3 h. 43 m. 17 s. La vuelta más rápida, Marc, en 11 m. 17 s.-8. Categoría B: 1.º, Mateos (Douglas), 355 km. en 4 h. 14 m. 32 s.-8 (Media de 84,055 km. por h.); 2.º, Anstice (Douglas), en 4 h. 41 m. 27 s.-2; 3.º, Whalley (Douglas), en 4 h. 44 m. 51 s. La vuelta más rápida, Whalley, en 11 m. 4 s.-2. Categoría C: 1.º, Fuentes (Harley), 443,750 km. en 5 h. 53 m. 34 s.-6 (Media de 75,629 km. por h.); 2.º, Arteche (Harley), en 5 h. 53 m. 44 s. La vuelta más rápida, Fuentes, en 11 m. 31 s.-2.

**Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa.**—1.ª Categoría: 1.º, Leblanc (Salmson), 177,750 km. en 2 h. 8 m. 55 s.-4 (Media de 82,600 km. por h.); 2.º, Rigal (Aries), en 2 h. 9 m. 33 s.-4; 3.º, Bloch (Amilcar), en 2 h. 19 minutos 21 s.-8. 2.ª Categoría: 1.º, Sailer (Mercedes), 213 km. en 2 h. 38 minutos 27 s.-8 (Media de 80,650 km. por h.); 2.º, Peris (Aurea), en 2 horas 43 m. 51 s.-6. 3.ª Categoría: 1.º, Matthis (Bignan), 319,300 km. en 3 horas 41 m. 17 s.-2 (Media de 86,631 km. por h.); 2.º, Springuel (Bignan), en 3 h. 51 m. 48 s.; 3.º, Maseratti (Diatto), en 4 h. 37 m. 15 s. 4.ª Categoría: 1.º, Laly (Aries), 355 km. en 4 h. 13 m. 9 s.-2. (Media de 84,130 km. por h.) 5.ª Categoría: 1.º, Courcelles (Lorraine-Dietrich), 408,250 km. en 4 h. 43 m. 19 s. (Media de 86,460 km. por h.); 2.º, Brissou (Lorraine-Dietrich), en 5 h. 0 m. 51 s.-4. 6.ª Categoría: 1.º, Gartner (Mercedes), 443,750 km. Clasificación general: 1.º, Leblanc (Salmson); 2.º, Matthis (Bignan).

**Gran Premio de San Sebastián.**—1.º, Segrave (Sunbeam), 621,250 km. (35 vueltas) en 6 h. 1 m. 19 s.-6 (Media de 103,190 km. por h.); 2.º, Constantini (Bugatti), en 6 h. 2 m. 44 s.-4; 3.º, Morel (Delage), en 6 h. 3 m. 49 s.; 4.º, Divo (Delage), en 6 h. 11 m. 10 s.-8; 5.º, De Vizcaya (Bugatti), en 6 h. 29 m. 9 s.-4; 6.º, Chassagne (Bugatti), en 6 h. 46 m. 29 s.-8. La vuelta más rápida, Constantini (Bugatti), en 9 m. 15 s. 2/5.

Es momento ya de prepararse para el certamen del año próximo, hasta conseguir que el Gran Premio de Europa sea en el continente la más importante prueba que se haya de celebrar.

No podemos ser nosotros consejeros de quienes saben cuidar de la *mise en scene* tan escrupulosamente como en este año y los anteriores lo han hecho los directivos del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Hay que recordar, sin embargo, que por unos días San Sebastián deberá ser la Meca del mundo del motor; y que si el Gran Premio de Europa necesita de una atención preferente, las pruebas que constituyen el programa alrededor de la organización cumbre no deben ser tratadas como una cosa baladí, sino que, antes por el contrario, en su aspecto debe tenderse á que resulten de la alta categoría que hay que asignar por anticipado al meeting donostiarra.

A trueque de ser tildados de apasionados, no queremos cerrar estas líneas sin señalar la conveniencia de que en ese programa tenga cabida un gran premio motorista, que en lo posible quede unido al calendario como la gran prueba clásica española del pequeño motor. Harán un bien al deporte mecánico y contribuirán á fomentar un sector sportivo que en nuestro país tiene un porvenir indudable.

AIRE LIBRE se congratula del éxito que ha cerrado el meeting donostiarra de 1925, y por su parte seguirá aportando su modesto grano de arena para que en el año próximo el éxito más rotundo corone los esfuerzos de los organizadores del Gran Premio de Europa.

JUAN DEPORTISTA

# Douglas



He aquí un nombre  
de absoluto crédito.

Una máquina de  
garantía completa.

Y la marca de las  
victorias más resonantes.

MOTOCICLETAS INGLESAS

## DOUGLAS

REPRESENTANTE GENERAL PARA ESPAÑA

S. SÁNCHEZ QUIÑONES

Proveedor de la Aeronáutica Militar

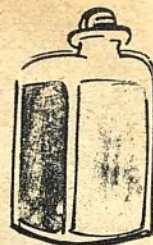
## M A D R I D

Teléfono núm. 13.427 / / Alberto Aguilera, 14





# EL DEPORTE EN BROMA



## PORQUÉ SE CASÓ BAUTISTA

**C**UANDO, después de mucho tiempo, me encontré con Bautista Pica-vea, querido camarada durante buena parte de mi juventud en los juegos deportivos, no pude menos de llevarme una sorpresa, que hubiese sido un éxito en un rascón de Reyes.

¡A mi amigo le faltaba el ojo derecho!

Le estreché á preguntas, y no tardó en contestarme. No en balde nos queríamos mucho y habíamos jugado juntos en casi todos los torneos deportivos. Recuerdo que el último año, entre diplomas, copas y accésits, habíamos, entre los dos, reunido unos cuarenta premios. Veinte yo en diplomas y él veinte en copas. Unase á esto el que siempre habíamos pertenecido á los mismos equipos, pues únicamente cuando contrajimos matrimonio fué diferente nuestro equipo, ya que, si mal no recuerdo, yo llevaba tres juegos de camisetas rayadas más que él.

La causa de su desgracia habían sido sus ojos. Mi amigo había presumido siempre de ellos, enorgulleciéndose de su tamaño, sobre todo desde que una Empresa ferroviaria había querido comprárselos para montar un puente sobre el Duero. Y sabía también que tenía unas niñas con las que hubiera podido montar un cabaret. Júzguese, pues, mi asombro cuando vi que una de ellas le había desaparecido. En el primer momento no pude menos que tomarlo como una extravagancia de Bautista, que siempre era muy exagerado por seguir las modas; pero cuando me contó que lo había perdido, y que lo había perdido jugando, no pude por menos de compadecerle.

Una súbita uruguaya, á quien había conocido en el campeonato de la vuelta al mundo á la pata coja, se había enamorado perdidamente de él, y se le declaró en la primera ocasión que tuvo. Pero á mi amigo la uruguaya le gustaba menos que la tortilla con cebolla, que era la cosa que más le repugnaba en el mundo. Así, pues, le dió una contestación ecléctica, y pasó algún tiempo. Sin embargo, la americana le apretaba, porque era de abrigo. Bautista aprovechó la primera ocasión que se le presentó y huyó á Ginebra, pretextando que iba á tomar parte en la prueba del kilómetro lanzado para *patinettes* sin bocina. Pero cuando mi amigo ganó la copa de este campeonato, la primera que acudió á felicitarle fué la aludida uruguaya. Como era muy orgulloso, no aguantó más. La copa de Ginebra se le subió á la cabeza, y la largó unas calabazas como para aventurarse por el Océano Atlántico en bicicleta. Ella las recibió serenamente; pero en su fuero interno juró casarse con Bautista, por la sangre de un tío suyo que había sido sanguíneo. El tiempo siguió pasando; hasta que un día...

Un día, estando en París entrenándose para el campeonato de *tennis*, se encontró de manos á boca con la uruguaya. Su sorpresa no tuvo lími-

tes cuando vió que la joven de marras, en vez de hablarle amorosamente, le proponía jugarse á un partido de cincuenta tantos un bocadillo de mojama. Mi amigo aceptó en el acto; quería, en primer lugar, borrar la mala impresión que le había causado en Ginebra, y negarse, por otra parte, hubiese sido una grosería indigna de un muchacho tan educado como Bautista, de cuya fineza pueden ustedes darse cuenta cuando les diga que desde que nació no había dejado ni una sola noche de peinarse antes de sumergirse en el lecho, por si soñaba que iba de visita. Aceptó, pues, sin pensar en la trampa que se le tendía.



Comenzó el partido. Al poco tiempo Bautista comprendió que tenía enfrente una gran jugadora, de una precisión tremenda. Cuando menos lo esperaba, la uruguaya le mandó un pelotazo, que si se lo mandan en valores declarados no llega más seguro, y que le alcanzó en pleno rostro, á pesar de todo lo que hizo por impedirlo. Rápidamente se echó mano á la parte dolorida; pero era ya tarde. La pelota acababa de saltarle el ojo derecho, que había ido á metérsele en un calcetín.

¡Mi infeliz amigo se había quedado tuerto!

Comprenderán ustedes su desgracia. Encima de quedarse tuerto, todo el mundo le decía lo mismo: «No tienes más remedio que casarte con esa mujer.» Estuvo á punto de volverse loco. La americana redobló sus ataques; pero mi amigo se puso en relaciones con la hija de un fabricante de ralladores de pan, y se casó rápidamente con ella. Cuando la americana lo supo, se suicidó.

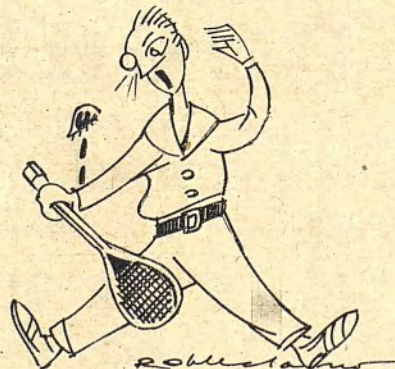
Es lo que me dijo mi amigo comentando su muerte:

—Era horriblemente fea, y, con franqueza, para casarme con una mujer así, hubiera tenido que dejarme no tuerto, sino ¡ciego!!

Y tenía razón. Era una sentencia digna de Sócrates, y de que la confirmase el Tribunal Supremo.

MANUEL LAZARO

DIBUJOS DE ROBLADANO





LOS MÉTODOS DE FABRICACIÓN SEGUIDOS POR  
**STUDEBAKER**

son en extremo costosos, y solamente asequibles por marcas de gran precio. Pero STUDEBAKER tiene por norma producir coches de alta categoría al coste puramente intrínseco

Representación general para España:  
**Stevenson, Romagosa y Compañía**  
VALENCIA, 295. BARCELONA

Agencia Región Centro:  
**J. A. de Landaluce.—Madrid**

Distribuidor Región Sur:  
**Vicente de la Aceña.—Sevilla**

**TRIUMPH**

LA MEJOR  
MOTO  
INGLESA

Nuevo modelo de 494 cc., con tres velocidades, embrague, puesta en marcha y transmisión por cadenas. Precio muy económico.  
**BICICLETAS A PLAZOS**  
**PASEO DE RECOLETOS, 14.—MADRID**

**Bicicleta elástica "SINTESI"**

DE FABRICACIÓN NACIONAL.

PIDA CATALOGO AL

**APARTADO 2. EIBAR**

**TINTAS**  
LITOGRAFICAS Y TIPOGRAFICA de  
**Pedro Closas**

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

**Lea el MUNDO GRÁFICO**  
Revista ilustrada  
**30 ctms. ejemplar**



**EN VENTA**  
**CASA SCHILLING**

MADRID BARCELONA VALENCIA  
GRAN VÍA, 8 FERNANDO, 23 PAZ, 13

y todas las principales Armerías de  
España y América.  
Catálogos gratis.

**ROLDAN**

Camisería Encajes  
Ropa blanca  
Equipos para novias  
Bordados  
Canastillas

**FUENCARRAL, 85**

Teléfono 35-80 M.

**MADRID**



**ALFONSO**

FOTÓGRAFO

**FUENCARRAL, 6**  
**MADRID**



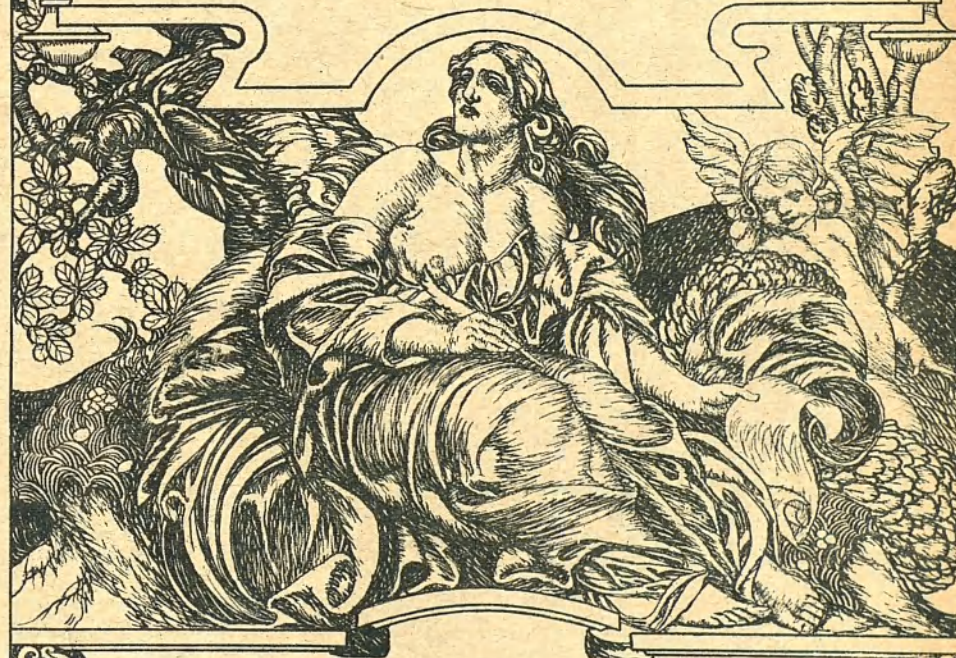
LEA USTED

**LA NOVELA SEMANAL**

REVISTA LITERARIA

que publica todos los sábados  
una novela original é inédita de  
los primeros autores españoles  
é hispanoamericanos.

Precio del número: 30 CÉNTIMOS



LEA USTED ESTA SEMANA

**AVES DE PASO**

POR

**LUCIANO ZUCCOLI**

**¡DEPORTISTAS!**

Si queréis curar vuestras lesiones, fracturas, luxaciones, esguinces, artritis, etc., acudid con la prescripción del médico al  
**GABINETE DE MASAJE TERAPÉUTICO**  
Calle de las Huertas, número 37

Tarifa especial económica á los deportistas. —HUERTAS, 37



# PRESUPUESTOS

PARA SU PRÓXIMA  
TEMPORADA

## Estudios y planes de publicidad

Para aumentar sus ventas, no ha de gastar más; ha de gastar bien

### ESTÉ USTED SEGURO

de que por proceder sin análisis, ó por bondad de carácter que hace aceptar ofertas sin compulsar su posible eficacia, se despilfarran en anuncios sumas considerables. El hombre de negocios, agobiado por sus múltiples ocupaciones, no tiene tiempo para estudiar á fondo cómo anunciar bien sus productos y marcas. Procede por intuición y paga su inexperiencia en dinero.

Si preocupan á usted de modo absorbente sus problemas de producción, de compras y ventas, cambio, etc., no es necesario que distraiga su atención en los problemas de propaganda, siempre que tenga quien, con conocimiento de causa, piense y trabaje por usted.

Le ofrecemos nuestra experiencia de muchos años.

Numerosas casas muy importantes ponen fe en nuestros planes de publicidad, seguras de que sólo proponemos aquellos medios y aquella distribución que pueda producir rendimiento, según el artículo y el público que lo consuma.

Le aconsejaremos y le prepararemos su presupuesto GRATIS y sin compromiso alguno de su parte.

## “PUBLICITAS”

AGENCIA INTERNACIONAL DE ANUNCIOS

### MADRID:

Avenida Conde Peñalver, 13, entl.º

Apartado 911. — Teléfono 61-46 M.

Estudio «HELIOS»

### BARCELONA:

Ronda de San Pedro, 11, principal

Apartado 228. — Teléfono 14-79 A.

Estudio «FAMA»

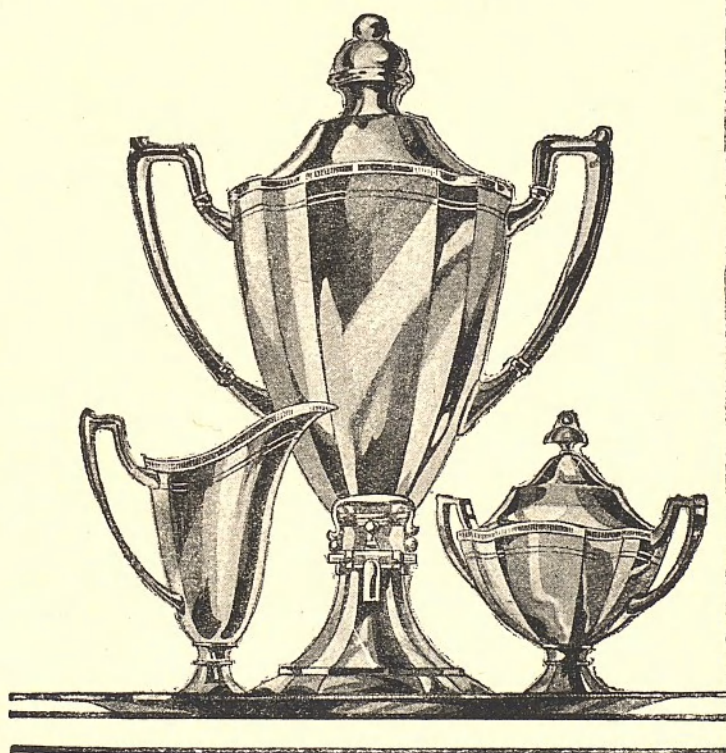




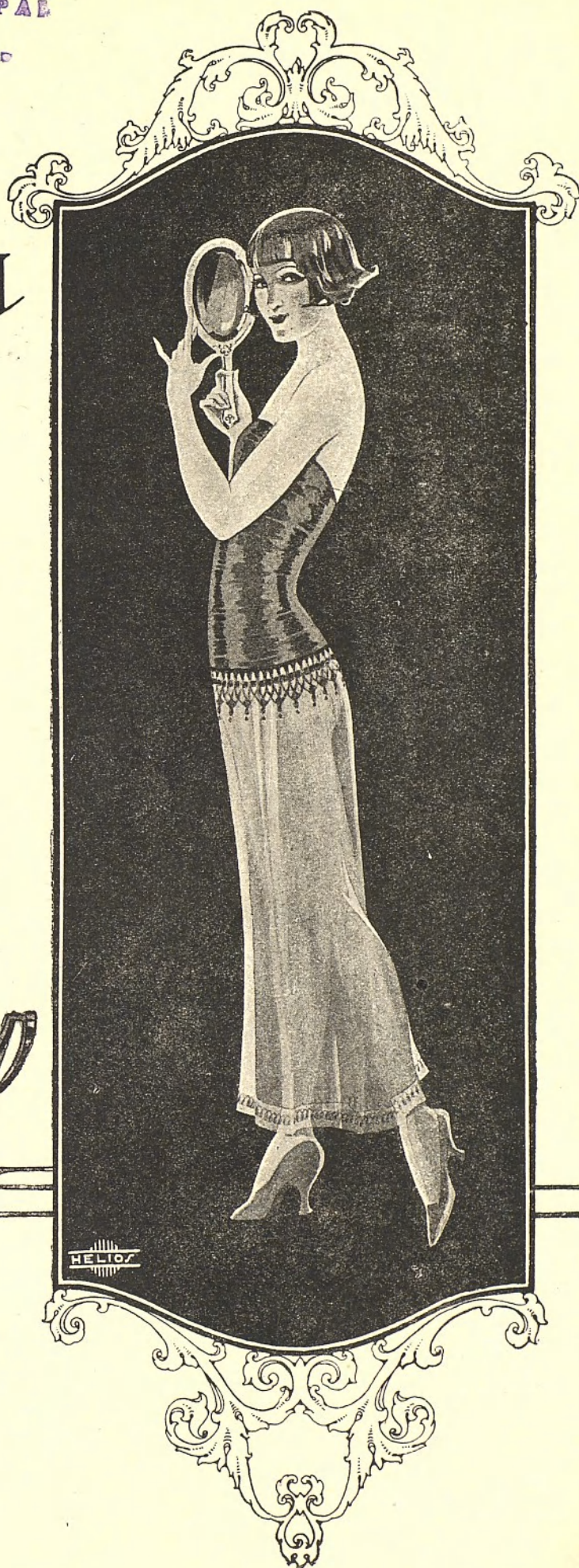
HEMEROTECA  
MUNICIPAL  
MADRID

# Argentea

Orfebrería  
Platería



Objetos  
de arte  
finamente  
cincelados







HELIOS

# My Dear

## Exquisitos cigarrillos