

AIRE LIBRE

7 JUL 1925

REVISTA
DE
DEPORTES

50 CTS



Ayuntamiento de Madrid

BON.

GIM. FERRER

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

HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID



REVISTA SEMANAL
□ DEPORTIVA □



AÑO III □ NÚM. 82
7 de Julio de 1925



VED una nueva y sencillísima embarcación que los expedicionarios de Mac Millán piensan llevar al Polo, donde puede tener especial importancia. Trátase de una envoltura neumática de ochenta centímetros por cincuenta, que se hincha en el momento de usarla en menos de cuatro minutos. En el sentido de su latitud va tendida una fuerte ban-

El ligero esquife neumático que utilizarán los próximos expedicionarios al Polo Norte

da impermeable, sobre la que se sienta el navegante provisto de dos pequeños remos. Semejante esquife puede ser utilísimo entre los hielos, por entre los cuales puede deslizarse fácilmente, y aun en caso de peligro aprovecharse de sus condiciones para tomar tierra y, deshinchándose, esperar favorable oportunidad para hacerse de nuevo al mar. FOT. A. G.

Ayuntamiento de Madrid



CRÓNICAS DE "AIRE LIBRE"



DESPUÉS DE LAS XII HORAS COMENTARIOS MOTORISTAS DE LA ACTUALIDAD

EN el clásico circuito del Guadarrama ha celebrado el motorismo español la carrera culminante del año. La única que hasta el presente fué incluida por la Internacional en su calendario.

A decir verdad, si el esfuerzo es gigantesco, si la puesta en marcha de una carrera de tal envergadura somete á los corredores y á las marcas que pretenden la hegemonía, á verdaderos sacrificios deportivos y económicos, ni los organizadores logran, pese á sus buenos intentos, llegar á la perfecta organización deseable, ni los resultados generales responden á lo que debiera significar esa prueba.

Cuando todavía están tan recientes los hechos extraordinarios de todo género del Tourist Trophy, sin quererlo siquiera nos vemos forzados al paralelismo...

Serenamente, ni establecemos comparaciones ni pretendemos buscar puntos de contacto entre Albion é Iberia. En todo caso, lo que nos parecería lógico, ahora que las embajadas extraordinarias de Cataluña y Castilla han conocido las organizaciones británicas de las distintas secciones del gran derby isleño, es que tales visitas sirvieran para algo más que para dolernos de la mala suerte que acompañó á nuestros bravos pilotos.

Terminadas las doce horas, es indudable que uno de los enemigos más fuertes de los corredores fué el estado deplorable de la pista en muchos trozos del amplio circuito. Ciertamente que del abandono de las carreteras por el Estado no es culpable el Real Moto Club; pero hay que pensar que una actividad más decidida y una multiplicación de movimientos de parte de los organizadores, dos meses antes de la carrera cuando menos, habrían obtenido los mismos resultados que quince días; esto es, el esfuerzo de Obras Públicas por mejorar el circuito, que llegado demasiado tarde, pese á todos sus buenos deseos, no ha sido suficiente á mejorar o.

No podía satisfacer á los corredores lo que á propósito de los premios dice el Real Club. Tratándo-

PROBLEMAS VITALES CÓMO VIVE MADRID

LA CASA SIN SOL.—CONVENIENCIA DE LOS ESTADIOS PÚBLICOS.—AIRE LIBRE, LUZ, SALUD

EN Madrid se vive mal, de espaldas á la higiene y al sol. La falta de fáciles comunicaciones con el extrarradio no ayuda tampoco á la construcción de habitaciones saludables en las afueras de la capital. Y en Madrid se vive, generalmente, en casas insanas, viejas, podridas, oscuras y ruinosas. Una severa revisión de fincas denunciaria, como funestas para la vida de sus habitantes, más de la mitad de las casas de los distritos del Hospital, Inclusa, Latina, Hospicio, Universidad y Chamberí. El mismo distrito del Centro alberga, en habitaciones como cavernas, á más de cinco mil personas, en sus calles de la Montera, Aduana, Jardines, Barcelona, Tetuán, Bolsa, Carretas... Y estamos nombrando vías de primer orden.

Destruir estas casas es imposible, más que nunca en estos tiempos de escasez de habitaciones. Podrá hacerse, quizá, el día en que Vallecas, Carabanchel, El Pardo y Tetuán de las Victorias cuenten con rápidos transportes hasta Madrid. Pero hasta entonces, y por imperativos de la salud pública, hay que buscar un lenitivo á la falta de higiene del hogar. ¿Cómo?

La instalación de una pista para deportes en los terrenos de la Exposición del Retiro fué una gran iniciativa del Ayuntamiento de Madrid. El campo de la Exposición hace pensar á casi todos nuestros futbolistas y atletas de hoy en sus primeros ensayos deportivos; ha sido pulmón de una generación de hombres fuertes y cuna de estos triunfos actuales del deporte en España. El equipo del Racing Club nació en el campo de la Exposición del Retiro.

Pero el Retiro es la expansión del distrito del Congreso y del de Buenavista, nada más; como el Parque del Oeste y la Moncloa sólo facilitan aire puro á los distritos de Palacio y de la Universidad.

Sin embargo, todo Madrid necesita aspirar oxígeno en horizontes amplios. Cada distrito, porque no podemos pedirlo para cada barrio, debe tener un estadio público, donde recoger las aficiones deportivas de la infancia. ¿Se protesta hoy porque un chiquillo *chuta* en la calle contra nuestro sombrero? Démosle un campo donde lo haga sin riesgo para el transeúnte. El niño necesita correr, jugar... Y ese estadio público le ofrecería terreno propicio. Muy difícil será que en cada distrito no tenga el Ayuntamiento un solar de las convenientes dimensiones que poder destinar á este proyecto.

Una población en la que las viviendas reúnan las condiciones que tienen las de Sevilla ó Granada—anchos patios, grandes ventanas, luz de sol, brisas de jardín—puede olvidar los paseos y parques, puede no interesarse por los campos de juegos y deportes. Pero Madrid, no. Porque cuando la Prensa, en detalladas informaciones literarias y gráficas, ha mostrado la triste realidad de cómo vive Madrid, ha puesto de relieve la negura de las casas hediondas en las callejuelas sombrías; el hacinamiento de las familias en alcobas sin ventilación; los techos bajos, los tabiques resquebrajados, los patios hondos y oscuros como pozos...

Tenemos proyectándose sobre Madrid la dramática sombra de la tuberculosis con rasgos más firmes que en ninguna otra capital europea, y luchamos contra ella por largos y confusos caminos. El más corto, el más eficaz sería dar á Madrid los medios de que viviese al aire libre, respirando en ambientes sanos y puros, especialmente los niños que llevan en ellos todo el futuro nacional.

Hay mucho que hacer en este sentido. Desde las excursiones colectivas al Guadarrama, por los colegios, institutos y asilos, hasta la creación de verdaderos parques de recreo y deportes para cada congregación infantil. Queda mucho por hacer...

Pero el principio puede ser este de los estadios públicos en los distritos madrileños.

Esta revista, que nació en nombre de la vida sana y con el lema de AIRE LIBRE, no podía permanecer indiferente contemplando cómo se frustran nuestros nombres en los albergues lóbregos de la ciudad.

Sol, aire libre, libertad, salud para el niño, que es salud de la Patria...

José ROMERO CUESTA

DESPUÉS DEL DERBY MOTORISTA NACIONAL DE LAS XII HORAS EN EL CIRCUITO DE GUADARRAMA... HAY QUE TOMAR NUEVOS RUMBOS PARA SALVAR EL DEPORTE MOTORISTA ESPAÑOL

se de la prueba más importante del calendario nacional, tienen vicio de pobreza los premios concedidos.

Para los organizadores no puede servir de justificante que determinadas casas concedan á sus pilotos excepcionales ventajas en caso de victoria. Antes al contrario, ello pudiera parecer la acusación de insuficiencia patente, y estimular el desce de quienes pueden hallar los premios cuya ausencia se hace notar en la lista, con las gestiones que seguramente por falta de tiempo no pudieron llevarse á cabo.

Reunidos esos trofeos y las decorosas cantidades para los primeros puestos de las categorías, buscando al objeto la cooperación de los deportistas aficionados y de los representantes reputados (que podrían entonces suprimir al particular esfuerzo), se podría llegar á la formación de una lista que respondiera á la importancia de la carrera, y así la participación extranjera sería casi segura.

Por este año, y salvados tantos obstáculos como hicieron peligrar la prueba internacional, démonos por satisfechos con estos resultados.

Ahora bien; creemos llegado el momento de intentar el esfuerzo decisivo para reorganizar el Real Moto Club de España, traer bajo sus banderas á todos los buenos aficionados y emprender un nuevo rumbo con la fuerza vivificadora de nuevos hombres.

La temporada de carreras próxima nos debe hacer olvidar de todas la vicisitudes pasadas.

Nadie afirmará ya, después del espectáculo luminoso de las XII horas, que hay falta de afición. Al contrario, todo el defecto es de crisis de dirección, que necesita imprescindiblemente no tanto de un cambio de personas cuyo entusiasmo y celo fueran indiscutibles, como de una esencial variación de normas que encaminen á la primera entidad motorista española por nuevos derroteros más en consonancia con la época.

JUAN DEPORTISTA



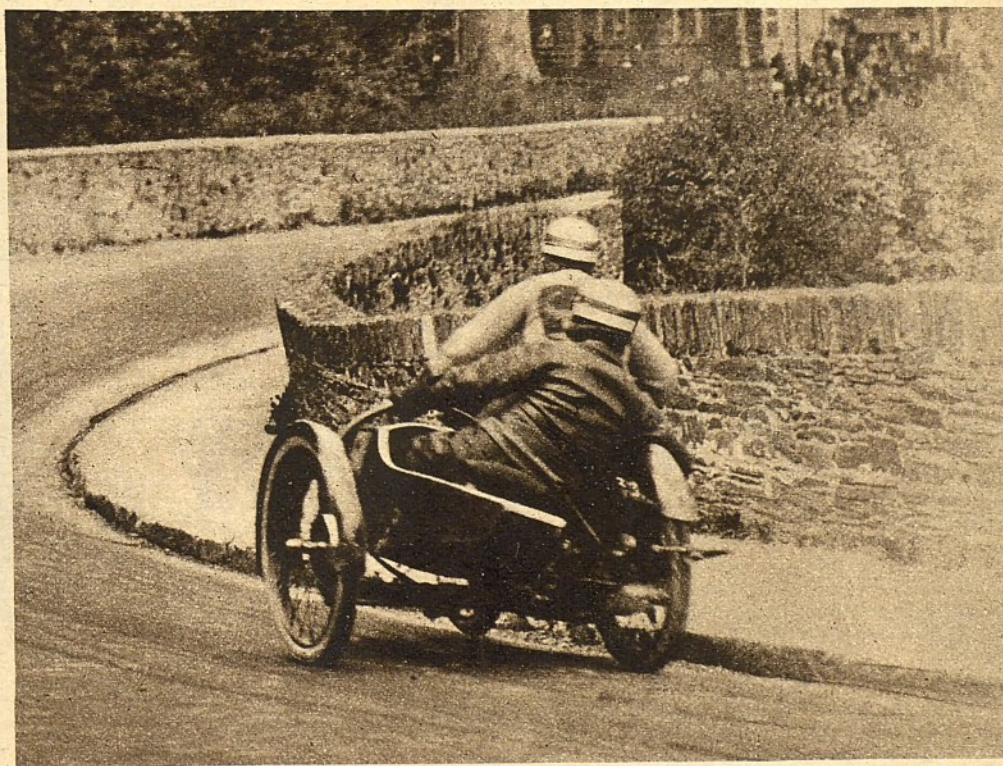
Baltasar Santos, uno de los españoles que participaron hace veinte días en el Tourist Trophy británico, saliendo vertiginosamente de la recta de Craig-Ny-Baa para virar fuertemente á la derecha y entrar en el Puente de Hilbery

DOS DOCUMENTOS GRÁFICO-
DEPORTIVOS, INÉDITOS

LA PARTICIPACIÓN ESPAÑOLA EN EL TOURIST TROPHY

Hoy, que es tema de actualidad palpitante el resultado de la clásica prueba de las XII horas, queremos reproducir en esta plana dos documentos gráficos interesantísimos del último Tourist Trophy, que se refieren precisamente á figuras conocidísimas de nuestra afición, que el sábado último han participado en la lucha del circuito de Guadarrama.

Baltasar Santos y Vicente Naure, que han llevado con otros positivos valores el nombre de España al duro combate de la Isla del Hombre, donde, aparte de las dificultades de la prueba, han sufrido los perjuicios de distintos percances fortuitos que les obligaron á abandonar, aparecen aquí en dos momentos culminantes, que prueban de qué modo, hasta su desplazamiento, «galoparon» con todo entusiasmo sobre los respectivos caballos de acero.



El brillante sidecarista español Vicente Naure, que fué largo plazo uno de los favoritos de la prueba de su categoría en la célebre prueba británica de la Isla del Hombre, tomando el viraje del Puente de Braddon

Ayuntamiento de Madrid

EL DEPORTE CINEGÉTICO

EN BUSCA DE LA PANTERA.—EL BARRANCO SOLITARIO.—DOS TIROS MORTALES.—¡SORPRENDIDOS!—DESPUÉS DE LA VICTORIA

QUEDAMOS en el anterior artículo en que eran las seis de la tarde de un hermoso y claro día de Abril.

El día había sido caluroso, y la brisa, en aquella hora, templaba los rayos del Sol, que, al dirigirse hacia su ocaso, bañaba con sus reflejos las crestas de los montes vecinos.

Alí y yo—continúa diciendo Bombonnel—íbamos montados en dos pequeños caballos árabes, negros como la pez, pero ligeros y graciosos. Yo llevaba á la grupa algunas provisiones, y en el arzón, las armas; Alí conducía, atados en la grupa, una cabra y un cabrito, que alborotaban los ecos con sus lastimeros balidos.

El camino era abrupto y pedregoso; innumerables cactus é higueras silvestres brotaban en los linderos polvorientos y agostados por el sol.

Habían arrancado nuestras monturas un trote más que regular, y en breve tiempo recorrimos un buen trecho.

Anochece rápidamente cuando llegamos á una pequeña plazoleta rodeada de zarzamoras y espinos, y Alí paró el caballo.

—Hemos llegado al sitio donde debemos dejar los caballos—dijo el árabe.

Salté del caballo al mismo tiempo que Alí, y le entregué las riendas de mi montura.

La dificultad era hallar un árbol para atar á nuestros caballos, pues los arbustos y maderas que nos rodeaban ofrecían sólo follaje y ligerísimas ramas.

—No os apuréis—me dijo el árabe—; en las alforjas llevo una buena estaca, que clavaremos en el suelo.

El previsor Alí sacó una resistente estaca, terminada en punta, y cinco minutos después, sujetos ya los caballos, nos alejamos, llevando el árabe sobre sus espaldas la cabra y el cabrito, y yo las armas y algunas provisiones.

Ya era hora. Los últimos resplandores del ocaso alumbraban el camino y se confundían con los primeros reflejos del astro de la noche.

Alí iba delante, con paso seguro y ligero. Subimos una escarpada cuesta, bajamos rápida pendiente, y al cabo de media hora llegamos junto á un barranco, dispuesto á maravilla para el acecho.

El fondo del barranco estaba tapizado por abrojos y matorrales, ofreciendo seguros escondrijos.

La parte superior de aquel sitio abrupto estaba despejada; y á una distancia de unos 400 metros, y hasta llegar á los linderos de un frondoso bosque, sólo brotaba alguno que otro matorral.

En el fondo del barranco murmuraba plácidamente un arroyuelo poético é inocente; pero que debía trocarse en furioso y terrible cuando se abrían las cataratas del cielo y caían lluvias torrenciales en los montes vecinos.

La luna asomaba ya su disco por sobre las copas de los árboles de la selva vecina, cuando nos colocamos en acecho.

—La pantera no debe andar lejos—dijo el árabe—, y es menester guardar profundo silencio.

Ocultos tras del matorral y fijos los ojos en el borde del barranco, preparamos las armas.

La cabra se hallaba atada junto al borde superior del barranco. El cabrito, al lado de Alí, y al alcance de su mano.

Transcurrieron dos horas, no percibiéndose otros claros rumores que los aullidos del chacal y los balidos de la cabra y del cabrito, que alternativamente se contestaban.

Por fin, después de leve ráfaga de la brisa, notamos en el cabrito señales de extraño desasosiego, seguidas de quejumbrosos gemidos, contestados por otros, no menos lastimeros, lanzados por la cabra. Era,

pues, evidente que presentían algún cercano peligro. Redoblamos la atención, y al cabo de un breve instante vimos interponerse una sombra entre la cabra y nosotros. Era una gran pantera que destacaba su negra silueta.

No sin emoción, lo confieso, apunté. La pantera ofrecía magnífico blanco; hice fuego y, lleno de sobresalto, esperé que se hubiese desvanecido la humareda. Sonó un segundo tiro: era Alí, que acababa de disparar á la pantera.

La pantera era gruesa, hermosa, ricamente manchada.

La jornada parecía haber terminado felizmente y sin peripecias, cuando de repente Alí, poniéndome la mano sobre uno de mis hombros y acercando sus labios á mi oído, me dijo:

—Callad, por Alá, ó estamos perdidos.

Enmudecí, y un momento después oí sobre nuestras cabezas un leve rumor y el roce de un cuerpo que se arrastraba.

La luna continuaba iluminando espléndidamente el firmamento, y la brisa, suave y ligera, llevaba en sus alas los penetrantes olores del bosque.

De improviso una sombra apareció en lo alto del barranco: era una nueva pantera. Advertida, sin duda, por los quejidos exhalados por la otra pantera antes de morir, habíase acercado la fiera al sitio del acecho.

No había tiempo que perder, y tomando la carabina de manos de Alí hice fuego.

La fiera, herida sin duda, divisó á sus enemigos, y, dando un terrible salto, se lanzó sobre Alí.

El árabe, armado de un afilado cuchillo, hundió el acero en el pecho de la fiera, mientras que ésta clavaba sus garras en el cuello de su adversario.

Acudí velozmente y, apuntando la carabina á la cabeza del felino, solté el segundo tiro. El leopardo cayó herido como el rayo.

El pobre árabe, lleno de sangre, cayó exánime en mis brazos.

El día no podía tardar en venir, borrándose, lentamente, del cielo las estrellas; desapareció el disco de la luna y empezó á alborrear. Ya era tiempo.

Cogí al árabe en mis brazos, y sin preocuparme de las panteras, que yacían inertes, sin vida, una en el fondo y otra en lo alto del barranco, deposité al árabe sobre un mullo lecho de hojas; y después de lavar con el agua de un arroyuelo vecino las heridas, me convencí de que no eran mortales. Apliqué á los labios del indígena un frasco de aguardiente de caña superior, y viendo que había recobrado los sentidos, enderecé los pasos hacia el sitio donde se hallaba atado el caballo.

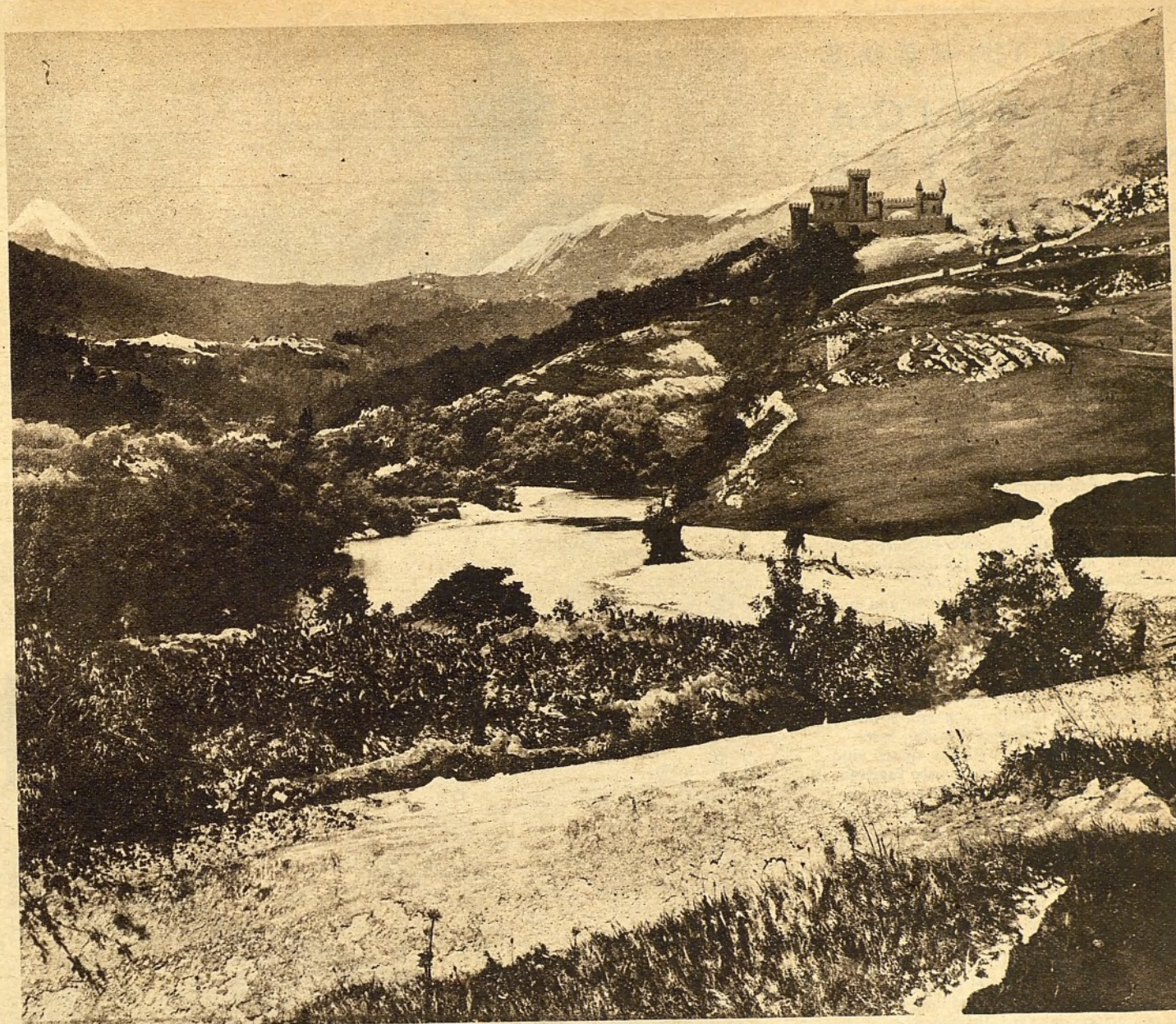
Para abreviar—termina Bombonnel—diré que regresamos al aduar llevando al pobre Alí sobre la cabalgadura. Paso por alto la emoción de los árabes y escenas que siguieron, limitándome á consignar que conservo las pieles de las dos panteras, macho y hembra, como un hermoso trofeo.

Hasta aquí Bombonnel. Ahora nosotros añadiremos que el león es el enemigo más irreconciliable que tiene la pantera, y que por ello este felino busca para guarecerse de tan terrible rival los sitios más inaccesibles al rey de las selvas. Las garras de la pantera, sobre todo de las patas traseras, son formidables. El ojo de la pantera es grande, redondo, ardiente y luminoso. Por rápidos que sean los movimientos de esta alimaña, no puede trepar por los árboles.

Por la transcripción,

FERNANDO LOPEZ MARTIN





Picos de Europa. Entrada á la Garganta de los Picos, en cuyo fondo se destacan las primeras casas del pueblecito de Panes: el río Deva discurre por entre aquellos peñascales, buscando ansioso la llanura para internarse en tierras de Guipúzcoa

RINCONES PINTORESCOS DE ESPAÑA LAS BELLAS PERSPECTIVAS DE LOS PICOS DE EUROPA

ESPAÑA, como Suiza, ofrece rincones de una maravillosa visualidad. Y así como la Confederación Helvética pregoná á los cuatro vientos las excelencias de su privilegiado clima y las bellezas verdaderamente sugestivas de sus llanuras y de sus montes, nosotros aún no sabemos apreciar en todo su valor la magestuosidad y el encanto de aquellos rincones que se llaman los Picos de Europa, los cuales, tanto en el crudo invierno, con la blancura algodonosa de sus puntiagudos picachos cubiertos de nieve, como en el rigor del verano, en que la pujanza de la lujuriosa vegetación convierte aquellos lugares en vergeles frondosos, ofrecen a nuestros ojos los más variados panoramas y los más ricos tesoros con que nos obsequia la madre Naturaleza.

Que no exagera nuestra imaginación lo demuestra la fotografía de esta página, donde puede apreciarse con asombrosa fidelidad las esplen-

dideces de ese soberbio panorama, tan exuberante en matices que se necesitaría el genio de un Murillo ó de un Velázquez para trasladar al lienzo algunas de las bellezas naturales de aquellos pintorescos rincones de la provincia de Santander.

Los precipicios que se abren, hundidos hasta donde la vista no acierta á descender; los ríos que discurren por las angostas cuestas, donde se precipitan raudas sus aguas, solicitadas hacia las llanuras, como si se asustasen de tantas prominencias y depresiones geológicas imponderables; los bosques, tupidos y cerrados, como mano de innumerables dedos surgiendo de las entrañas de la tierra, y saturando el ambiente de toda la gama de las más ricas esencias... Todo este conjunto maravilloso y tan español, bien podemos parangonarlo, orgulosamente, con los más renombrados rincones pintorescos del mundo...

COMENTARIOS LA RÚBRICA EN EL AIRE

HAN empezado los concursos de saltos sobre el mar; y aunque durante todo el invierno, sin interrupción, los nadadores se han entrenado, es ahora cuando la gloria les espera en forma de Copa de Honor, aplausos y algún banquete.

Se ha lanzado este año una idea nueva entre los más intrépidos. Se trata de dibujar con el cuerpo una rúbrica en el aire. Empieza el trazo en el trampolín y acaba en el agua.

He visto algunas muy interesantes.

Vea el lector los dos momentos de una rúbrica harto difícil que marcan dos enamorados del nuevo salto en las fotografías que acompañan a esta crónica, y se hará cargo hasta dónde llega el ingenio humano y cómo es cierto que el dominio del músculo da al hombre una semejante agilidad de pájaro intrépido.

En una de ellas la firma termina en una curva en c, que ya se marca por el cuerpo, que va cayendo pesadamente sobre el mar. Es esa firma clásica de los maestros de escuela ó señorita de cierta edad que han de firmar todos los días primeros una nómina ante un empleado del Estado que antes tenía gorro, mitones y gafas, y ahora pelo aceitoso, cuello de piqué y botines café.

Recuerde el lector que esas firmas tienen algo de mar proceloso, donde la paz existe fugitivamente entre dos prominencias de líneas que pueden ser, como decía antes, ces ó esqueletos de almohadones de moda.

El nadador ya ha trazado en el aire un esqueleto; quedó quieto horizontalmente un segundo—era el guiño de paz que va de lóbulo á lóbulo de la firma—, y la fotografía le ha sorprendido cuando se dedica á la madeja del segundo almohadón...

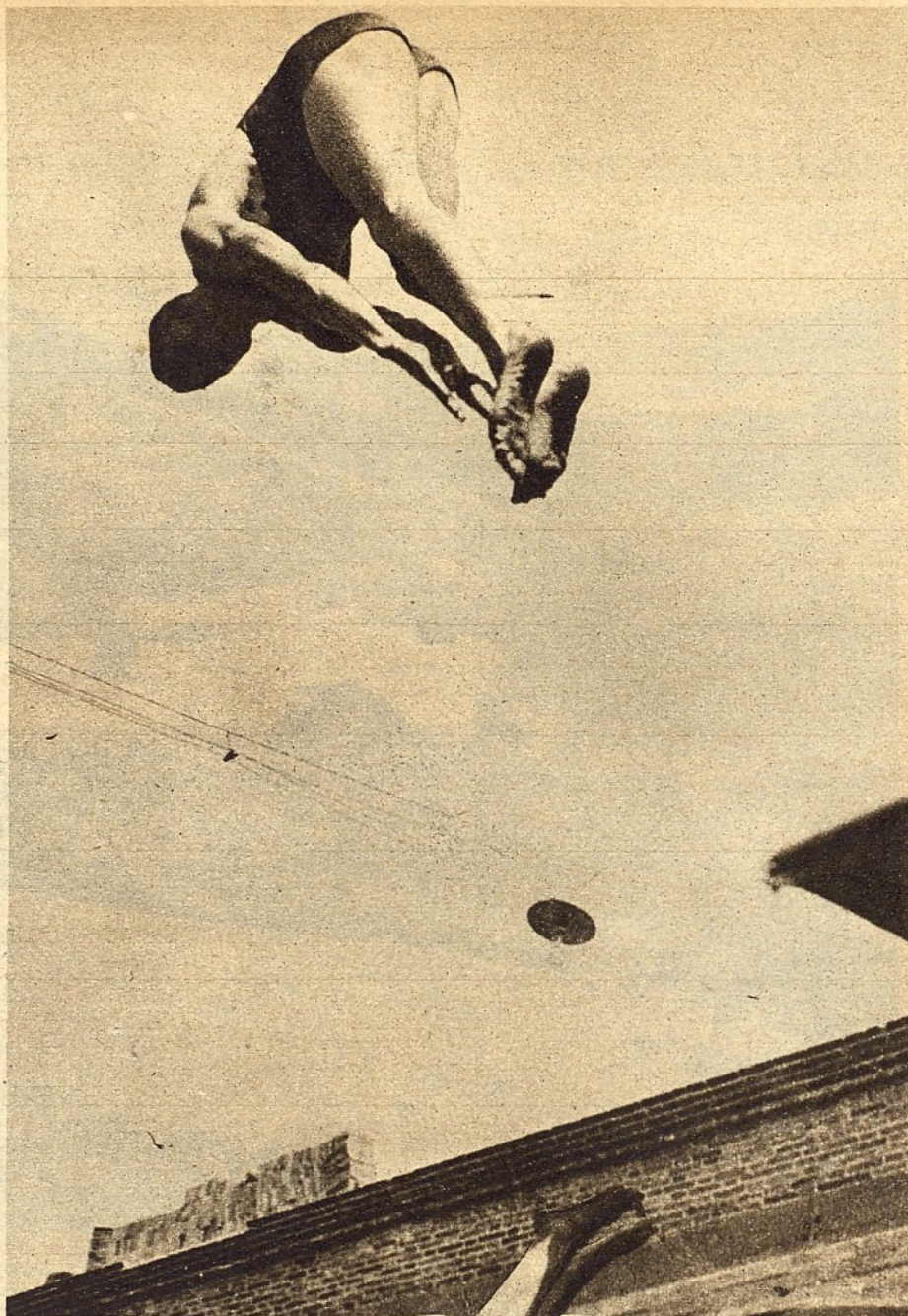
Sería curioso que el cubismo y el dadaísmo, arrojados, con santo acuerdo, del templo del Arte se refugiasen en el Deporte, olvidando que la primera condición de éste, físicamente, y la única razón de su vida, moralmente, es el perfecto equilibrio del cerebro.

VILA SAN-JUAN

Se trata de dibujar con el cuerpo una rúbrica en el aire...

FOTS. GASPAR

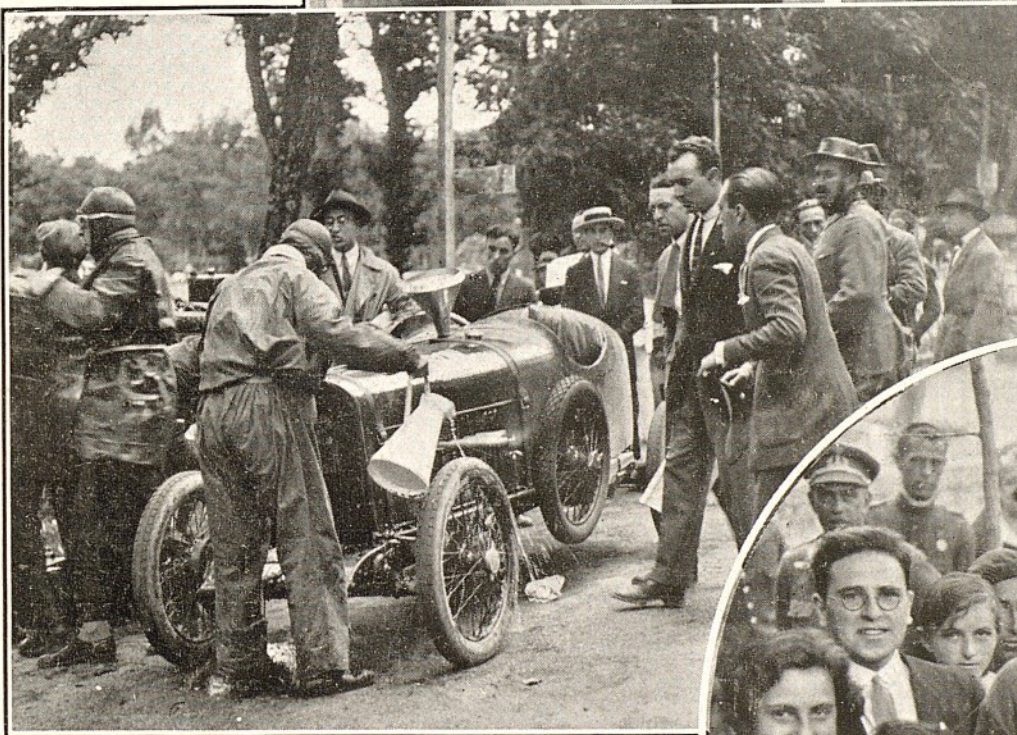
El nadador quedó quieto horizontalmente un segundo.



INFORMACIONES GRAFICAS DE AIRE LIBRE

FIGURAS Y MOMENTOS DE LAS XII HORAS

La tribuna del Jurado y de la Prensa en las XII Horas, instalada en la Alameda de Guadarrama

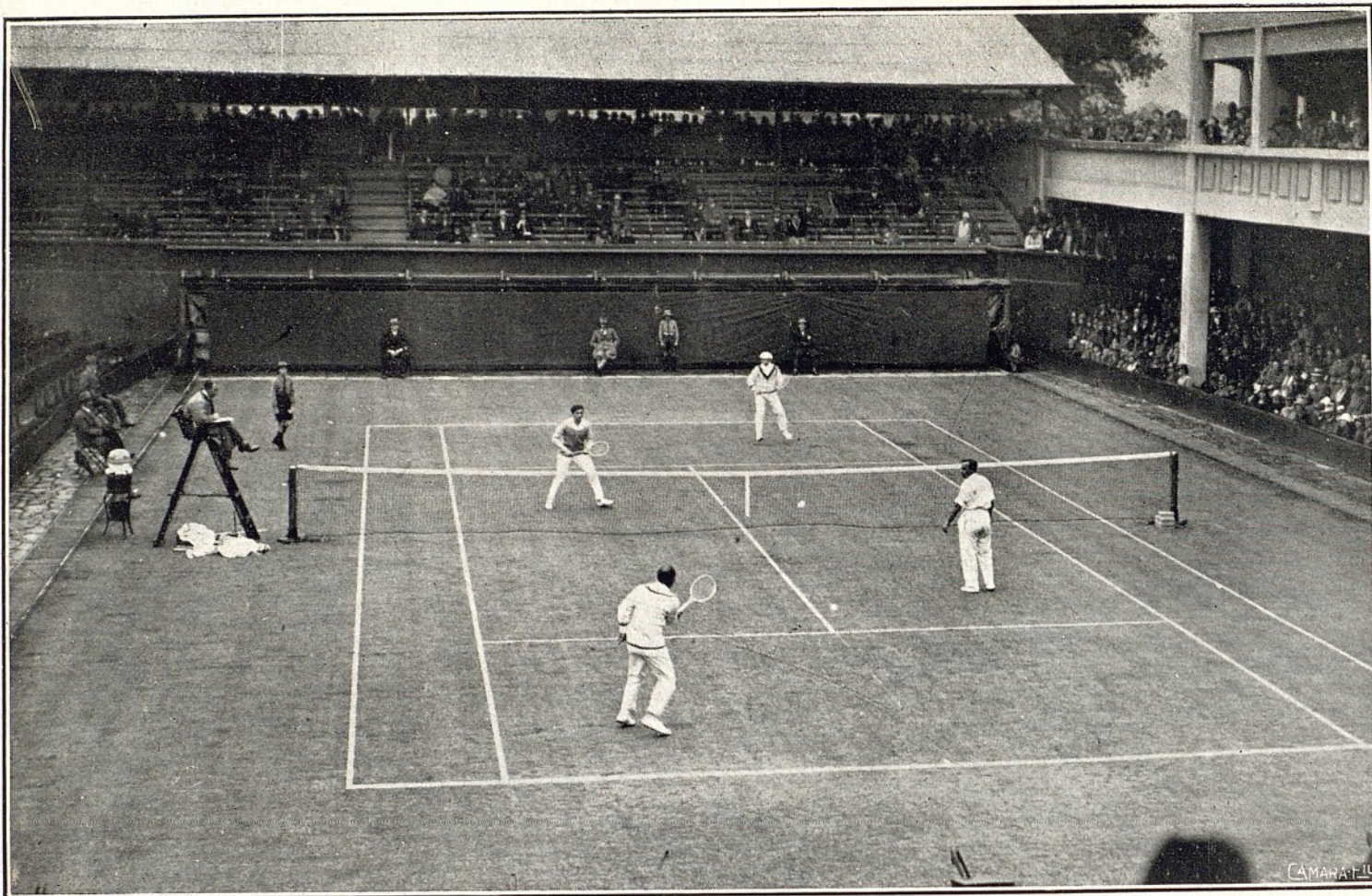


Oscar Leblanc, al terminar una de sus fantásticas vueltas, repone en el aprovisionamiento. Uno de los cuidados primeros es refrescar los neumáticos

Rota su máquina, el piloto más veloz se ve rodeado de las más bellas chicas de Guadarrama, que le felicitan por su buena estrella



En la recta de Otero, un conductor, lanzado á fondo, no es apenas sino una mancha de polvo en la carretera.—FOTS. DÍAZ CASARIEGO



Aspecto general de la pista central de Wimbledon durante el partido de dobles caballeros, entre Borotra y Lacoste, representantes de Francia, y A. H. Fyzel y Fagat Mohan Lal, jugadores seleccionados por la India

LOS GRANDES CONCURSOS DE TENNIS MUNDIALES LOS CAMPEONATOS INTERNACIONALES DE WIMBLEDON DISPUTADOS POR LAS FIGURAS MÁS DESTACADAS DEL TENNIS UNIVERSAL

WIMBLEDON es la Meca del tennis universal. Frente a los concursos internacionales británicos y a falta de un verdadero campeonato del mundo, sólo la Copa Davis, que los norteamericanos detentan hace varios años, conserva su prestigio indiscutible.

Pero el trofeo citado lleva casi siempre a los finalistas al Nuevo Mundo, porque la fórmula de organización obligará a ello, hasta que un equipo continental la gane, lo que no parece por el momento cosa probable.

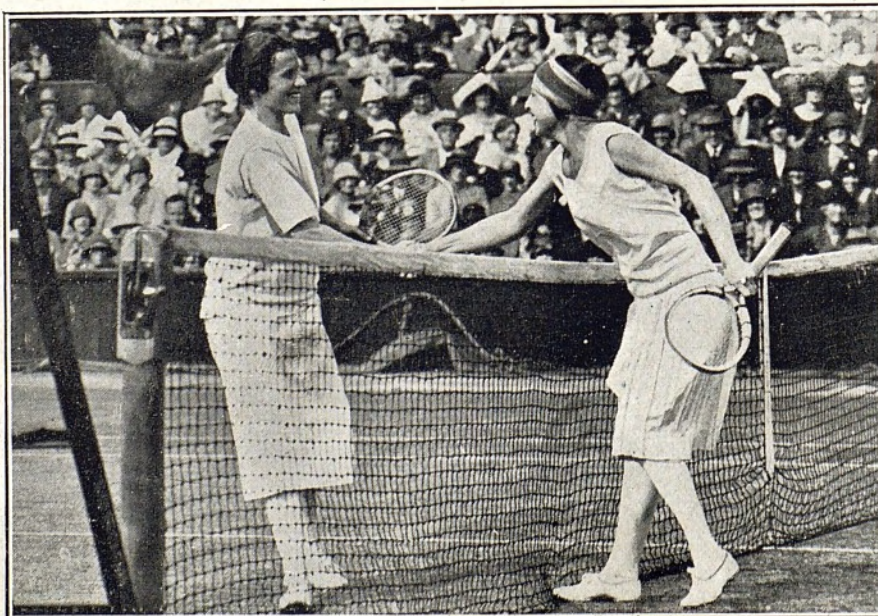
Entretanto, los concursos internacionales de Wimbledon tienen, desde el punto de vista continental, el más alto valor, la significación más destacada, puesto que a ellos acuden las mejores raquetas del Continente y aun algunas de otros muy alejados.

Este año, el torneo ha sido especialmente importante, y las eliminatorias interesantísimas, seguidas de una apasionada muchedumbre de aficionados, ha llenado uno y otro día los

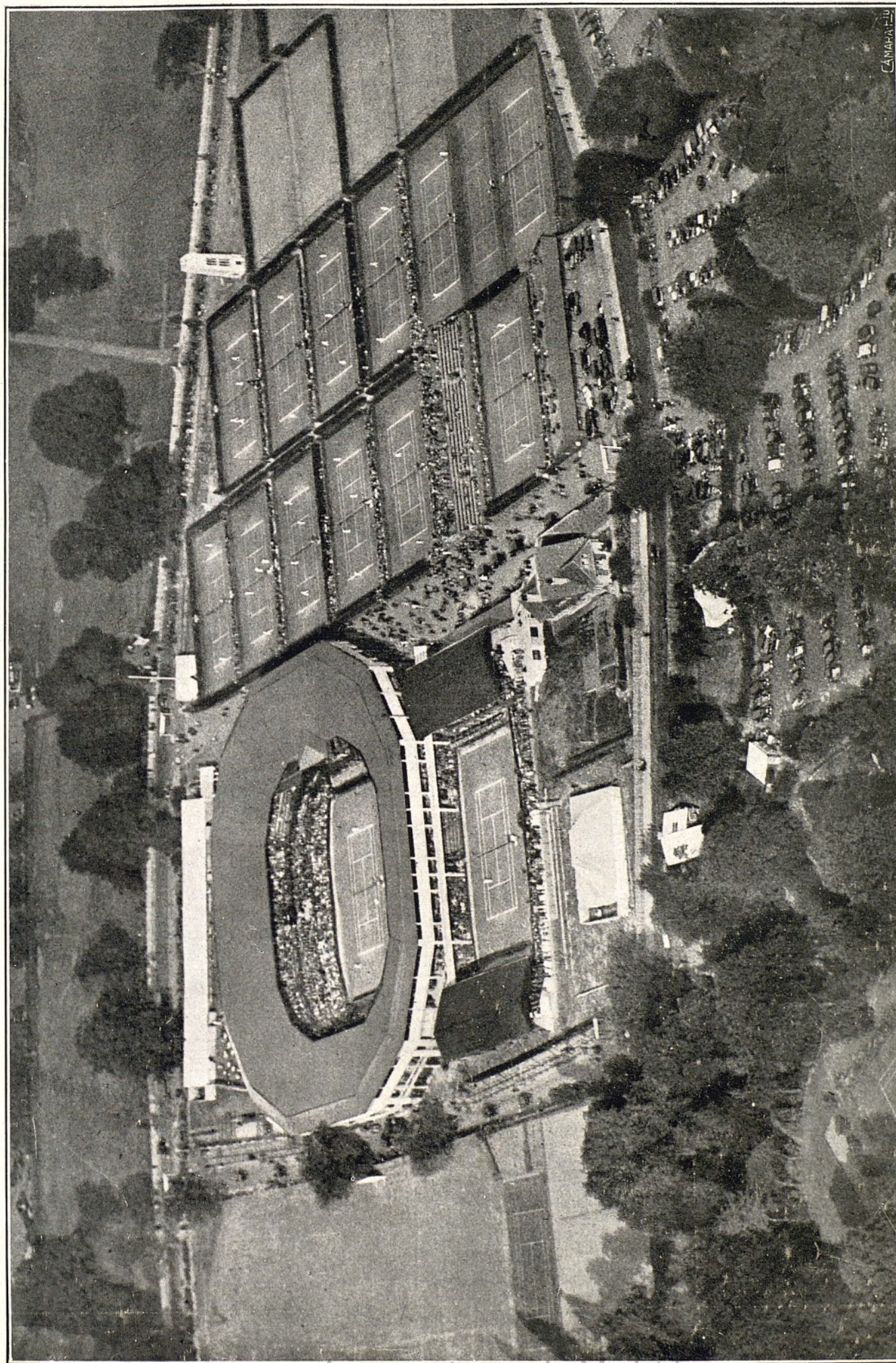
grandes que rodean a esos courts, donde cómodamente pueden alojarse hasta veinte mil espectadores. La reaparición de la Lenglen, que cuenta en Albión con un público extraordinario, ha puesto sobre el tapete de nuevo la cuestión de la rivalidad franco-británica que sostenía frente a la campeona francesa, la vencedora de todos los concursos ingleses, miss Ryan. Como es lógico, el público esperaba que después de la ausencia de Susana, que la brillante raqueta británica había aprovechado para mejorar su forma, la victoria sería para la representación del Reino Unido.

Los Reyes quisieron honrar con su presencia el emocionante encuentro que, sin embargo, tuvo escaso interés.

Desde los primeros saques la superioridad de la Lenglen se planteó indiscutible, y frente a la seguridad, al golpe de vista, a ese toque extraordinario de la invencible campeona gala, miss Ryan sólo pudo hacer una resistencia heroica.



Mademoiselle Lenglen, la campeona francesa, estrechando la mano de su rival en simples la inglesa miss Ryan, momentos antes de comenzar su match



Una vista general, á vuelo de avión, de los célebres campos de tennís donde se celebran los campeonatos en Wímbleton

P RUEBA incontestable de la extraordinaria aición de los ing'eses por el tennís, es la vista general que publicamos en esta plana de los courts de Wímbleton. Suman en total diez y seis magníficas pistas, y en ellas se celebran al mismo tiempo partidos de campeonato de la más grande importancia, asistidos de un público considerable. La gran pista, rodeada de grandes tribunas cubiertas—fotografiada durante uno de los recientes matches del torneo mundial—, es c paz para más de quince mil espectadores.

El conjunto no puede ser más impresionante, pero al propio tiempo bello y deportivo

FOT. AGENCIA GRÁFICA

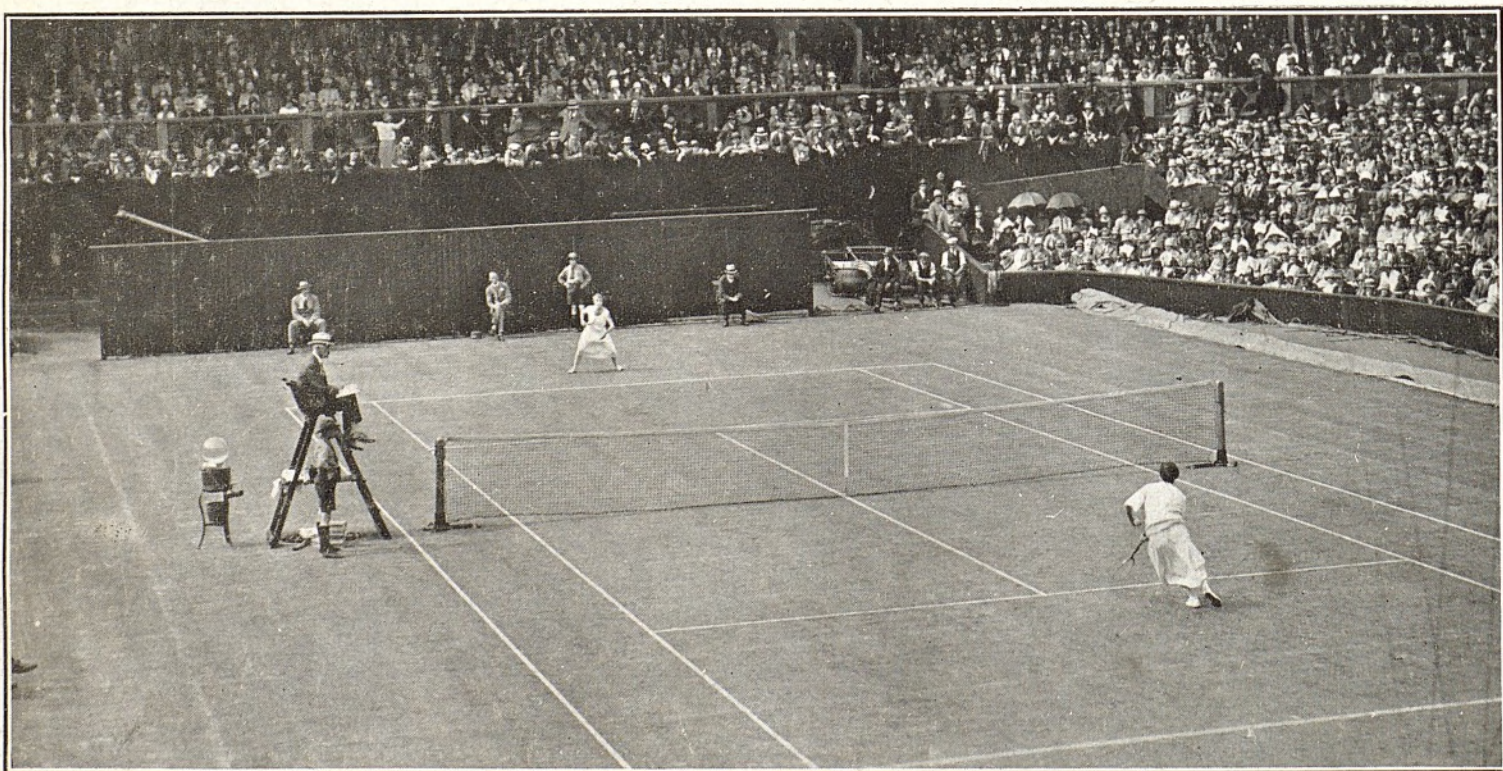
CANAPAT-10



Miss Mac Kane, la inglesa que fué vencida por la Lengien, durante el match de simples, frente a su compatriota miss R. Sterry, del que salió vencedora



La extraordinaria Susana, que ha quedado vencedora en Wimbledon, en un revés formidable durante su match contra miss Ryan, á la que derrotó decisivamente



Una escena del match presenciado por los Reyes de Inglaterra entre miss Ryan, inglesa, y mademoiselle Lenglen, francesa, que fué uno de los partidos culminantes del torneo de Wimbledon

Para llegar á la final de damas fueron difíciles las eliminatorias, y antes de que la Lenglen batiera á miss Ryan, hubo que vencer á raquetas tan diestras como miss Mac Kane, madame Blcut y miss Fry. ¡Qué lástima que el esperado duelo intercontinental Wills-Lenglen no viniera á resolverse á Wimbledon! ¡Quién sabe! Tal vez, á dar crédito á los que se titulan bien informados, la pelea será este mismo verano en los courts de la Costa Azul.

En los resultados de simples, caballeros, ha habido escasas sorpresas. El número crecido de participantes ha podido prolongar los matches; pero, en resumen, los ases se han impuesto, y á las finales han llegado, invariablemente, los que hace varias temporadas hay que reputar de invencibles.

El australiano Anderson, uno de los favoritos del gran público, logró un caso difícil sobre el francés Brougnon. Fué un match emocionantísimo, y en el que hubo muchos instantes de duda; tal vez fué la decisión y el acierto con que el gallo se produjo en la defensa heroica. Buena prueba de ello fué que Brougnon ganó los dos primeros sets, y aun mantuvo los dos que siguieron á su favor con 4 á 1 y 5 á 3. Finalmente, no pudo resistir la acometida de Anderson, y el marcador señaló 3-6, 7-9, 6-4, 7-5 y 6-2.

Cochet también encontró un fuerte rival en el inglés Hillvard, al que derrotó por 6-0, 6-3 y 6-1.

El mejor de los jugadores británicos, Gilbert, fué batido por el francés Borotra, otro de los favoritos del torneo, por 6-1, 7-5 y 6-3.

El italiano De Morpurgo, una de



las esperanzas latinas en el torneo, fué vencido por el inglés Sherwell por 6-1, 6-4 y 6-1.

En dobles, damas, llegaron á la final la pareja Lenglen-miss Ryan, que fácilmente batieron á sus rivales.

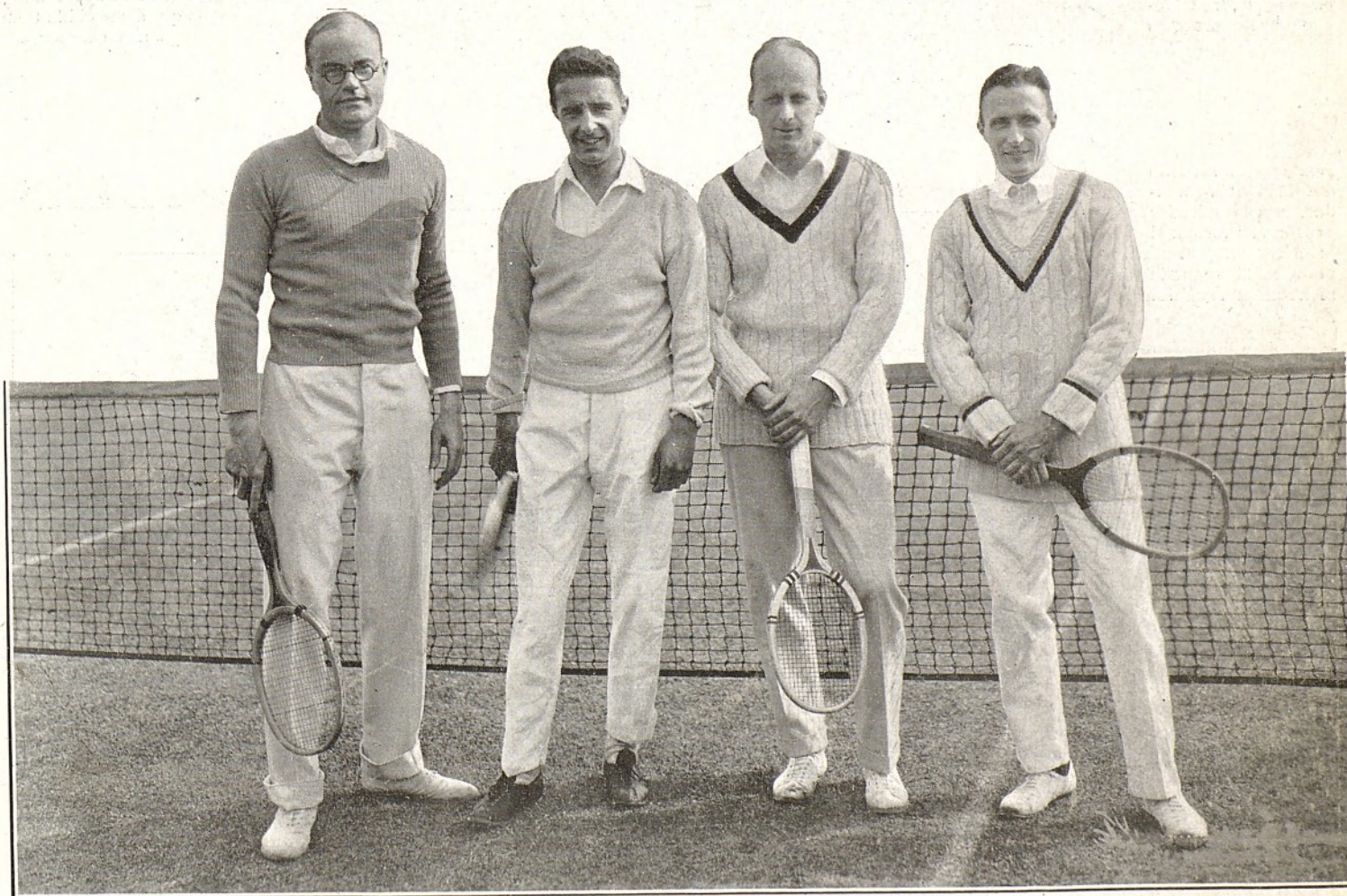
Los triunfos de la Lenglen, de miss Ryan y de los franceses Borotra y Lacoste no por esperados han sido menos resonantes. A los ingleses se les han escapado los triunfos en estos campeonatos, porque hay que reconocer que, á pesar del entusiasmo y el desarrollo enorme que el tennis alcanza en Inglaterra, sus primeros jugadores están muy por debajo de los franceses, por lo que respecta á las raquetas continentales, y más lejos todavía si se trata de compararles con los especialistas de Australia y Norteamérica.



Publicamos en esta plana una fotografía muy interesante de los jugadores que han disputado el último campeonato norteamericano. Entre ellos, y formando pareja con Watson Washburn, está nuestro compatriota Manuel Alonso, que ha conseguido catalogarse entre las estrellas de la gran república.

En el torneo celebrado en Nueva Jersey, Alonso llegó hasta la final de simples, caballeros, y con Washburn conquistó el campeonato nacional en los matches dobles.

Las tres grandes rivales de los courts de Wimbledon fraternizan después de los combates. De izquierda á derecha, miss Mac Kane, Susana Lenglen y miss Ryan



Una interesante fotografía de Norteamérica. Antes de celebrar un match de dobles para el campeonato de Norteamérica. De izquierda á derecha, Watson Washburn, que formó pareja con nuestro compatriota Manuel Alonso, y George King y Dean Mathey, que resultaron vencidos por aquéllos.—FOTS. A. G. Y ORTIZ

FUTBOL Y CICLISMO PARTIDOS INTER- NACIONALES EN MELILLA Y CARRE- RA CICLISTA DE FONDO EN EIBAR

NUESTROS soldados, alternando las duras faenas del Ejército con los saludables ejercicios del deporte, han constituido numerosos equipos de futbol, que están probando un entusiasmo y un conocimiento del juego notables.

Hace pocos días, la selección melillense, constituida de un modo completísimo, ha celebrado dos matches con el fuerte equipo de la Asociación Sportiva de la Marina de Orán.

El once galo tiene en su historial hechos tan importantes como su triunfo del año anterior sobre el Sevilla, y en la actualidad se halla en la más brillante forma. Nuestros seleccionados han hecho dos brillantes partidos, cuyos resultados prueban su forma: el primer día lograron empatar á tres goals; pero en la segunda tarde, los nuestros hicieron una exhibición notabilísima, y



MELILLA.—Una salida oportuna y decidida del guardameta melillense, bien protegido por la defensa, que salva el goal que había disparado el delantero oranés



MELILLA.—Los equipos que han contendido brillantemente en Melilla. Sentados, los jugadores de la Asociación Sportiva de la Marina de Orán. De pie, los seleccionados melillenses que vencieron por 2 á 0

no obstante la defensa del grupo oranés, los melillenses vencieron por dos goals á cero.

Estos resultados han elevado el entusiasmo, y se anuncian otros importantes partidos y distintos actos de sport, de los que á su debido tiempo nos ocuparemos.



Los ciclistas de Eibar han organizado una importantísima carrera, cuyo premio fué otorgado por el Excelentísimo Ayun-



EIBAR.—El pelotón de los ciclistas que disputaron la prueba del Ayuntamiento subiendo el duro cerro de Malnaga



La llegada á la meta. Pasada la cinta de la meta, Barroetabeña, el vencedor, y tras él, Cesáreo Sarduy, del Athletic de Bilbao, clasificado en segundo lugar.—FOTS. IRARCO, LITRÁN Y OJANGUREN

tamiento en forma de una valiosísima Copa. Tomaron parte los ases todos del ciclismo norteño, y la prueba fué una tenacísima lucha por la conquista de los primeros puestos, que fueron para Barroetabeña y Sarduy, quienes constantemente, durante los 112 kilómetros del recorrido, se fueron á los alcances.



Los coches presentados al concurso de enganches esperando el paso del jurado que ha de conceder los premios en orden al mérito y á la riqueza de cada uno de los presentados

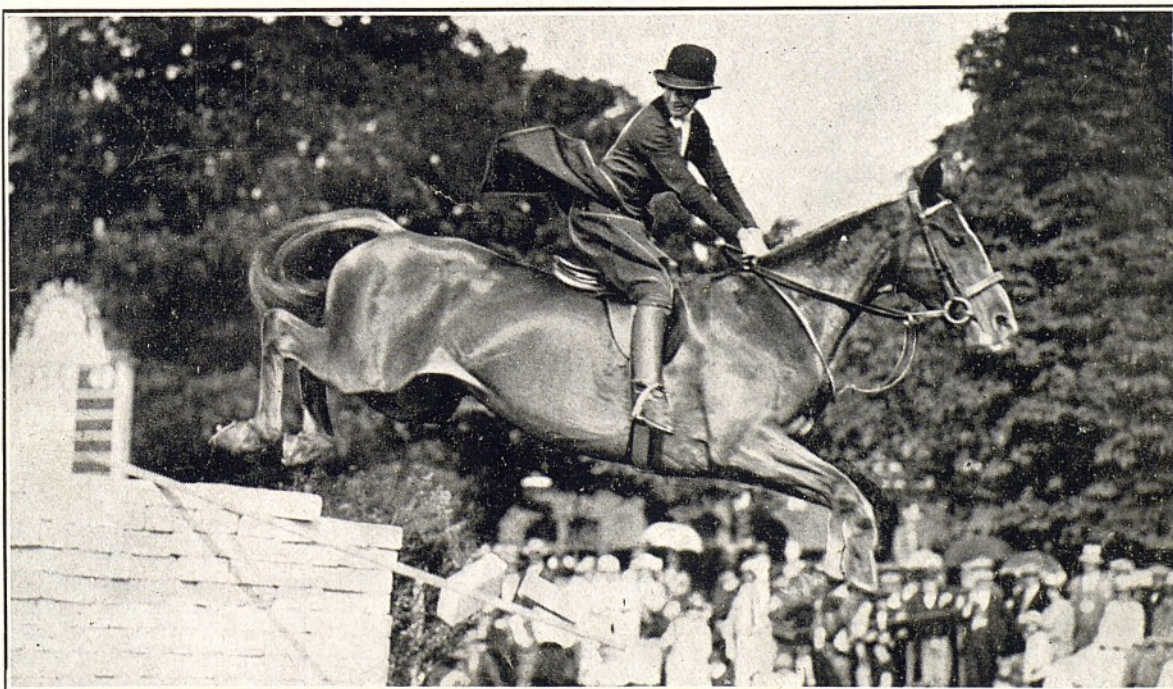
PRUEBAS HÍPICAS ARISTOCRÁTICAS EL REAL CONCURSO HÍPICO DE RICHMOND

ANUALMENTE se celebra en la verde y alegre pista del hódromo de Richmond un interesantísimo concurso hípico mixto, al que acuden todos los aristocráticos propietarios británicos.

Precede á las pruebas un torneo de enganches, del que la mejor demostración del lujo y la



Un grupo de pequeños jinetes que también hace oposiciones á los premios para caballos de silla, desfilando ante el jurado.



Una diestra amazona, en un salto de muro, durante el concurso de Richmond, del que sale después de cometer una pequeña falta

riqueza que le caracteriza, es la fotografía de la parte superior de la plana. Los próceres de Albión tienen un empeño especial en llevar ellos mismos sus coches, y el lacayo, al p.e de los nobles brutos, espera que el Jurado califique, que es ardua tarea, para volver á hacer compañía al señor.

Dos notas más, altamente simpáticas, completan el R al concurso de Richmond.

Las aristocráticas girls disputan un concurso hípico de fácil trazado, y finalmente, los jóvenes retoños de sangre blasonada, son estos aristócratas jockeys que cabalgan esbeltos potros, desfilando ante el jurado oficial que concede las distinciones según el mérito con que es dirigido el animal y el estilo del que lo monta.

El Real concurso hípico de Richmond, es una de las pruebas más señaladas por el sello especial de distinción y aristocracia.

FOTS, AGENCIA GRÁFICA



Los corredores de las motos de dos y tres cuartos, preparados en la meta de Guadarrama para tomar la salida a las seis de la mañana

Con la jornada del sábado último, el Real Moto Club de España ha logrado el más amplio desquite tras la temporada erizada de obstáculos, sembrada de dificultades.

Si los resultados deportivos son pobres, hay que culpar a la enemiga coincidente, que ha hecho víctimas a los ases de múltiples averías; pero los organizadores han salvado con esfuerzo definitivo el prestigio de la entidad y el nombre motorista internacional de España, que en las XII Horas es puesto en el más difícil trance.

Nadie podría decir, presenciando la prueba en la carretera, que atravesábamos el mes de julio. La temperatura, agradabilísima, vino en auxilio de los jinetes de la extraordinaria resistencia, que no pudieron quejarse nunca de calor, sino más bien de todo lo contrario.

Publicábamos hace una semana documentos numerosos del Tourist Trophy, invitando a nuestros directivos a observar, por los detalles gráficos, qué alarde de organización señalábase en el circuito británico de la isla del Hom-

bre. Por las muestras, aquellos gráficos han servido para despertar vivamente aquí el celo, y esta vez hay motivos para dar parabienes a granel. Lo mismo en la meta, situada en la alameda de Guadarrama, que en casi todo el circuito, sembrado tanto de jurados y controles como de fuerzas de la Guardia civil, el orden fué absoluto.

Bien es cierto que el público aficionado no fué este año demasiado numeroso, por ser día laborable; pero ello no obsta para que las salidas fueran puntualísimas, y por la carretera no pululasen esos curiosos, tan numerosos como fastidiosos, que rodean las máquinas, y quitan toda libertad de movimientos a pilotos y auxiliares.

La única fórmula exacta para darse cuenta de las dificultades como de las bellezas de este circuito, y no hacer un gesto de escepticismo cuando se habla del corredor que dió la vuelta en 1 hora 10 minutos, ó en menos

LAS GRANDES PRUEBAS DEL MOTORISMO ESPAÑOL
EN EL CIRCUITO CLÁSICO
GUADARRAMA-NAVACERRADA, LOS
PILOTOS INGLESES Y ESPAÑOLES
HICIERON EL ESFUERZO DE LAS
XII HORAS, SIN LOGRAR ECLIPSAR
LOS RESULTADOS DE OTROS AÑOS
MEMORABLES. LA DURA PRUEBA FUÉ
MODELO DE BUENA ORGANIZACIÓN



Su Alteza Real el Príncipe de Asturias en la tribuna del Jurado, conversando con los directivos del Real Moto Club de España, y con el corredor Zacarias Mateos después de haberse retirado por avería de la máquina

tiempo, es ponerse a caminar por el mismo sendero que ellos tienen que recorrer durante las doce largas horas.

Nosotros hemos ido al encuentro de los pilotos a media mañana, cuando algunos de ellos, los más veloces, habían terminado la segunda vuelta. Confortablemente acomodados en el Buick que la casa Abadal puso a nuestra disposición para seguir esta carrera, hemos remontado el puerto, hemos curvado las Siete Revueltas, corrido la recta ideal de Otero; hecho, en fin, los cerca de cien kilómetros del inigualable circuito por donde los artistas del pequeño motor volaban en lucha contra el cronómetro, hasta adquirir este convencimiento pleno, firmísimo, de que el recorrido de las XII Horas, además de ser uno de los trazados más difíciles, no ya de España, sino aun de Europa, es, por encima de ello, el más bello entre todos los del continente.

Ser corredor no es, sencillamente, ser valiente.

Aparte del conocimiento de la máquina, cuando llegan las pruebas de-

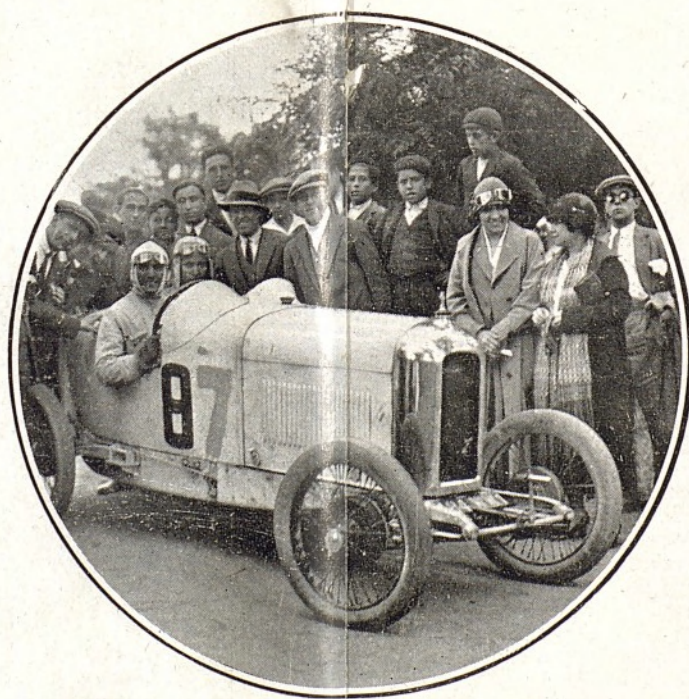
cisivas de la trascendencia de esta carrera internacional, es indispensable tener un temple especial.

Es decir, que si para ir a la lucha con probabilidades de éxito, se requiere una máquina excelentemente construida y mejor preparada, también la máquina humana tiene que estar provista de un corazón tan decidido como de una inteligencia despierta, privilegiada.

Después de haber sido espectadores que buscamos distintos balcones estratégicos, podemos afirmarlo: hay una ciencia de conducir a propósito de la que casi todo está por decir, y en la que, sin embargo, tenemos algunos cate-dráticos. Podrá no haber material que resista sus impulsos de correr; pero cuando la máquina dé esa elasticidad insospechada que Oscar necesita para lanzarse a fondo, y sobre todo cuando la suerte le acompañe, el espectáculo más impresionante que podrá presenciarse será el de ver tomar los virajes a este piloto excepcional, que puede ceñir la corona de rey de la velocidad cuando tenga máquina que le resista como coraje le sobra para lanzarse.



El cochecito de Oscar Leblanc, lanzado a toda velocidad, es un pequeño bólido que devora los kilómetros. Aquí está pocos metros antes de entrar en la recta de Otero



Antonio Díaz, el vencedor absoluto de las XII Horas, momentos después de la llegada a la meta de Guadarrama

Ayuntamiento de Madrid



El cuadro de afiche situado en la alameda de Guadarrama, detrás de la tribuna del Jurado. El público leyendo los tiempos invertidos por los corredores en cada vuelta

FOTS. DÍAZ CASARIEGO



Imponente aspecto del Estadio de Praga durante los grandes juegos atléticos nacionales, que han reunido en la pista más de cinco mil atletas con motivo de los ejercicios de conjunto

LOS GRANDES CONCURSOS ATLÉTICOS EXTRANJEROS LAS PRUEBAS MIXTAS NACIONALES CELEBRADAS EN EL ESTADIO DE PRAGA



Dos beldades atléticas checoslovacas que tomaron parte en los concursos de saltos durante las fiestas deportivas celebradas en el Estadio

ANUALMENTE se celebran en la capital de Checoslovaquia grandes fiestas conmemorativas, uno de cuyos acontecimientos es, sin duda, la reunión atlética en el gran Estadio, donde caben perfectamente cien mil espectadores.

El enorme edificio es una de las construcciones más atrevidas que se han levantado en los últimos años en Praga, y las dependencias anejas hacen del Estadio uno de los establecimientos más completos del mundo en su clase.

En los concursos recientemente celebrados participaron más de cinco mil atletas, quienes evolucionaron matemáticamente en la amplia pista. Estos hombres fueron previamente seleccionados, porque todos los colegios y Universidades de la nación pretendían que fueran sus alumnos los designados.

Detalle importantísimo de la gran fiesta atlética fué la participación femenina. Los organizadores impusieron para las muchachas un programa de saltos y carreras, atendiendo, más que al deseo de batir records y hacer extraordinarios esfuerzos, á la belleza de estilo y á la plasticidad del ejercicio.

El grabado que publicamos del salto de las muchachas checoslovacas, prueba qué criterio impera en los directores de estas organizaciones. Son saltos y carreras que no requieren trabajos forzosísimos de músculos y vísceras, pero que favorecen el desarrollo muscular completo y armónico en las participantes que se atienen al plan de educación física declarado de conveniencia nacional.

FOTS. MARIN



Las distintas posiciones de estas fotografías son un verdadero curso del arte del salto, realizado con maestría insuperable, de la extraordinaria olímpica norteamericana Aileen Riggan, que ya en Europa, en la piscina de Tournelles, asombró al mundo deportivo por su dominio de la natación. La gentil silueta de esta extraordinaria nadadora, con las esplendideces de su fuerte y angulosa musculatura, nos hace recordar á las mitológicas ondinas que tienen su morada en el fondo de los mares: la Riggan, después de sumergir su cuerpo en el agua, tal como aparece en la última de estas instantáneas, vuelve á resurgir á poco, sonriente y satisfecha del éxito conseguido, nadando vigorosamente, sin cansancio y sin demostrar la menor alteración en su semblante.

El trampolín que arriba figura, la arroja al espacio con ímpetu ciego, y el agua del mar, con cariño, amorosa, la recoge y la cubre cariñosamente.

En estas cinco instantáneas de Aileen Riggan se advierte la elasticidad de movimientos, el dominio del arte, la seguridad de acción en todo momento, dotes que han hecho de la Riggan una de las campeonas más afamadas del globo,

FOT. MARIN

UN CURSO DE SALTO DE NATACIÓN
 POR LA SUPER ESTRELLA OLÍMPICA
 AILEEN RIGGIN, COMPENDIADO POR
 LA CÁMARA FOTOGRÁFICA EN CINCO
 INSTANTÁNEAS INTERESANTÍSIMAS

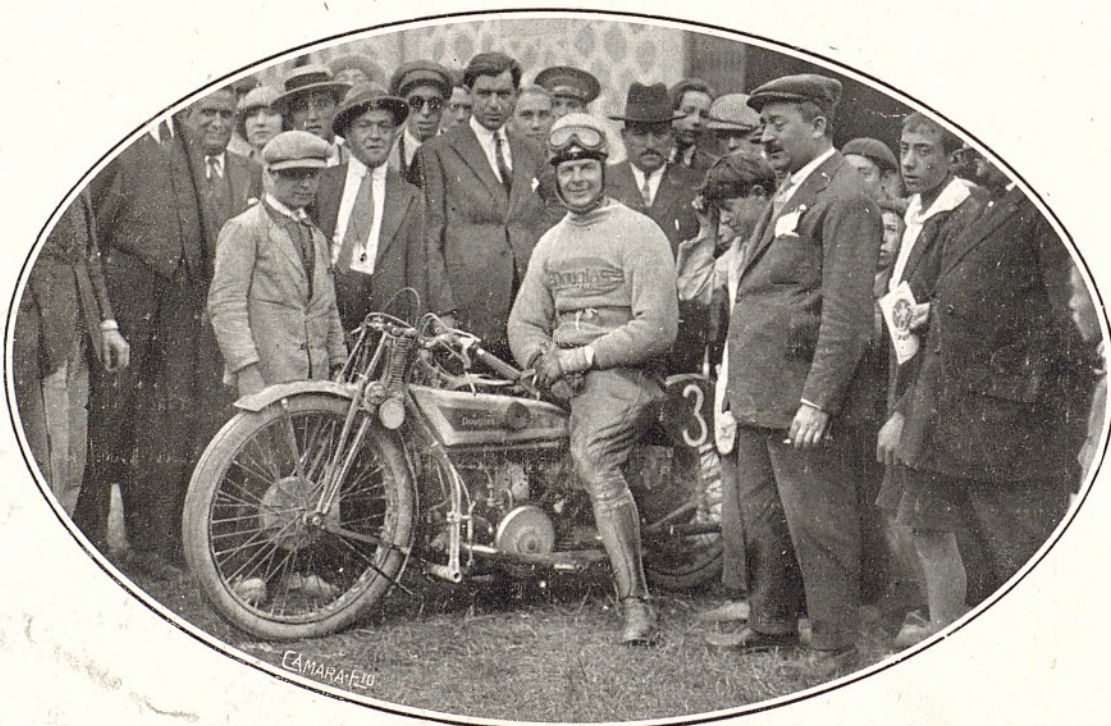


El brillante sidecarista Vicente Naure, sobre motocicleta «Douglas», tomando el viraje del Club Alpino Español con la destreza y el valor que le caracterizan

LAS DEFINITIVAS VICTORIAS DE LAS «DOUGLAS» EN LA CARRERA INTER- NACIONAL DE LAS XII HORAS ESPAÑOLAS

Las XII Horas, si han registrado el éxito más brillante de organización, no han logrado eclipsar los sucesos de otras temporadas.

Para seguir la inveterada costumbre, los triunfos más precia-



J. Whalley, el as británico de la moto «Douglas», sale vencedor en nuestro clásico circuito después de efectuar una carrera notabilísima



dos han sido para la «Douglas», que ha acaparado los premios de las categorías de 500 c. c. y el de sidecars.

Nuevamente los corredores ingleses han probado su conocimiento extraordinario de la máquina y de las carreras. Whalley y Austice, los esforzados británicos, han ganado los dos primeros puestos de su categoría, y por su parte, Vicente Naure, el sidecarista más experto de España, ha logrado triunfar en su categoría, de la que queda campeón, batiendo el record con 614 k. 640 m.

Hombre como Zacarías Mateos, que es siempre una garantía de triunfo en todas las carreras en que toma parte, sufre la rotura del guía al llegar a La Granja en su segunda vuelta y se ve forzado a abandonar. ¡Antes había batido el record de la vuelta más rápida al circuito en 1 hora 8 minutos, á 82 kilómetros de velocidad media!

Un «Douglas» en el aprovisionamiento. El corredor, despojado del casco, atiende él solo á todas las urgentes necesidades de la máquina para continuar rápido la prueba

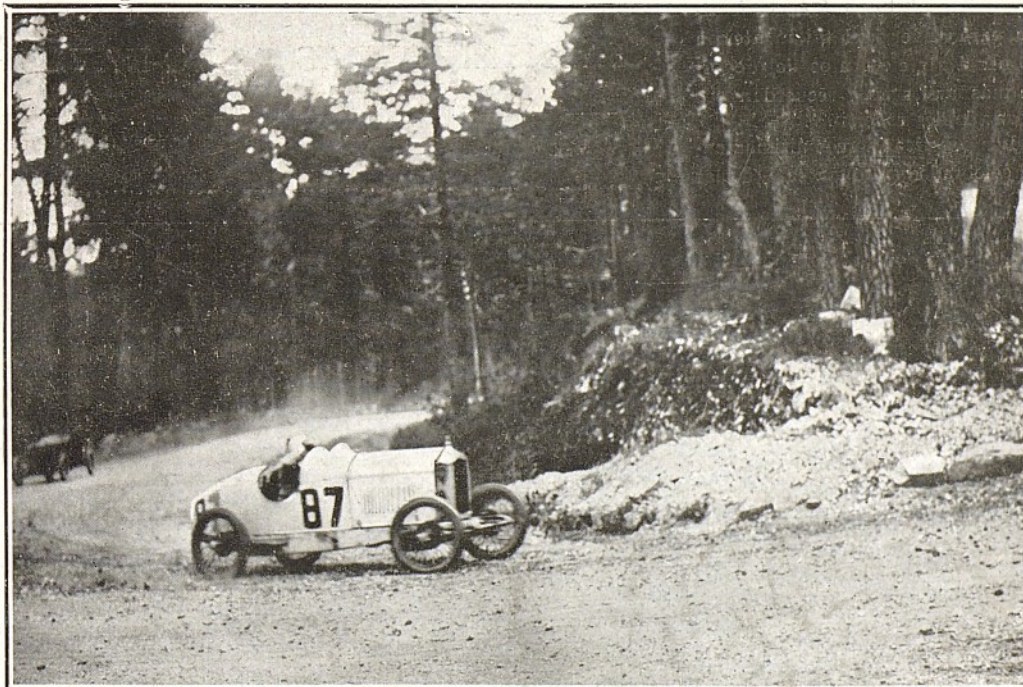
FOTS. BIAZ CASARIEGO

Con tales pruebas, la «Douglas» no obstante la indudable jetatura, salva todas las dificultades y obtiene un año más los más preciados galardones de la carrera internacional de las XII Horas.

CLASIFICACIÓN OFICIAL

Núm.	CORREDORES	MARCA	Total de kilómetros recorridos	OBSERVACIONES
MOTOCICLETAS HASTA 500 C. C., CATEGORÍA C.				
1	D. J. Whalley.....	Douglas	752,083	} Primero de la clasificación de dos ruedas y segundo de la clasificación general.
2	D. V. Austice.....	"	705,960	
3	D. Federico Sagrario.....	"	666,730	} Tercero de la clasificación general
	D. Zacarías Mateos.....	"		
AUTOCICLOS HASTA 1.100 C. C., CATEGORÍA H.				
1	D. Antonio Díaz.....	Amilcar	814,543	} Primero de la clasificación general y de la de cuatro ruedas.
2	D. José Manchón.....	Hisparco	655,334	
3	D. Fernando Sirvent.....	Salmson	612,003	} Clasificados sin derecho á premio.
4	D. Antonio González Vall.....	"	599,775	
	D. Oscar Leblanc.....	"		} Retirado en la séptima vuelta; premio de la clasificación de las seis horas con 474,690 kilómetros.
MOTOCICLETAS CON COCHE LATERAL HASTA 600 C. C., CATEGORÍA F.				
1	D. Vicente Naure.....	Douglas	614,640	} Record y primero de la clasificación de vehículos de tres ruedas.
MOTOCICLETAS HASTA 350 C. C., CATEGORÍA B.				
1	D. Manuel Ulloa.....	X. X.	649,940	
2	D. Francisco Sainz de la Maza.....	"	641,133	
3	D. Francisco Almeida.....	B. S. A.	574,449	
MOTOCICLETAS HASTA 250 C. C., CATEGORÍA A.				
1	D. José Alafont.....	Velocette	660,831	Record.
BICICLETAS CON MOTOR HASTA 175 C. C., CATEGORÍA Y.				
1	D. Florentino Esteban.....	Rovin	417,240	Record.
	D. Alfredo Hortelano.....	"	Retirado	
BICICLETAS CON MOTOR HASTA 125 C. C., CATEGORÍA Z.				
1	D. Miguel García.....	Alleluia	414,600	Record.
	D. Emiliano Sanz.....	Rovin	Retirado	

EL TRIUNFO DE AMILCAR EN LAS XII HORAS



El AMILCAR, gran sport, de serie, con frenos á las cuatro ruedas, que, pilotado por Antonio Díaz, ha resultado vencedor en la carrera internacional de las XII Horas, ganando la Copa Príncipe de Asturias, la Copa Omnia y la Copa de regularidad.

FOT. RAGEL

AMILCAR ha vuelto á ganar las XII Horas sobre el formidable Guadarrama-Navacerrada. El excelente coche, que inauguró en 1923 su serie de triunfos en esta prueba, continuada el año pasado, con un record decisivo, ha vuelto á adjudicarse en 1925 el triunfo en la difícilísima carrera. Antonio Díaz clasificase en primer lugar de la categoría

de autociclos, ganando también el primer puesto de la clasificación general por ser el vehículo que recorrió mayor número de kilómetros en las XII Horas. Le corresponden a AMILCAR, en razón de su brillante performance, la Copa de S. A. R. el Príncipe de Asturias, la Copa Omnia y la Copa de regularidad.

Ayuntamiento de Madrid



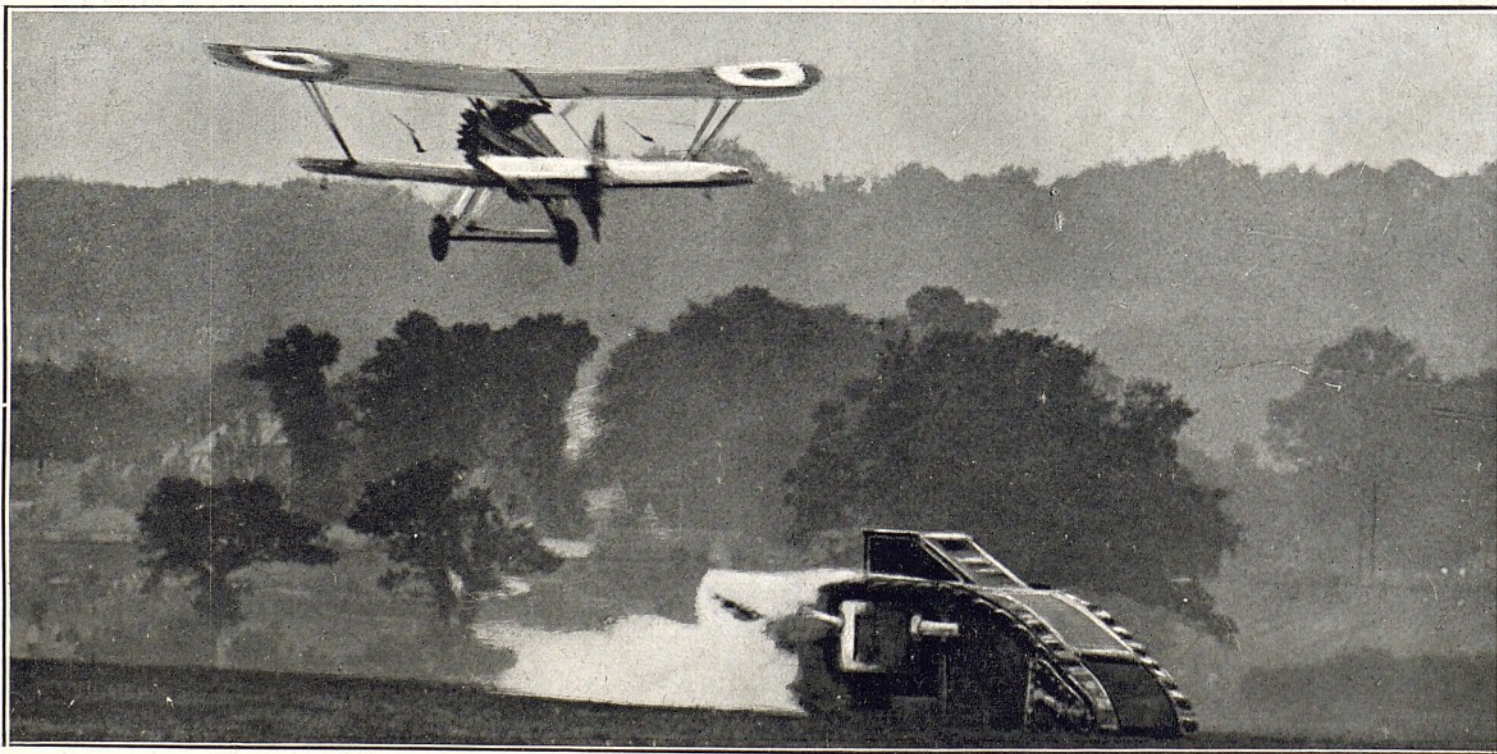
Un supuesto táctico aéreo-naval. Una sección de aeroplanos de caza rodeando un fingido navío de guerra, que se defiende con sus cañones antiaéreos

De tiempo en tiempo, los elementos de combate que durante la Gran Guerra desarrollaron prodigiosamente su fuerza ofensiva, para volver paulatinamente con la paz á ser elementos del deporte más arriesgado, recuerdan sus horas de desrucción.

Las prácticas aéreas últimamente celebradas en Inglaterra, de las

LOS PÁJAROS HUMANOS EN LA GUERRA LAS MANIOBRAS AERO-NAVALES CELEBRADAS EN INGLATERRA

cuales publicamos estas notas gráficas, han probado el estado de adelanto de la Quinta arma, que si en el aspecto sportivo llega á límites inconcebibles, por lo que hace á su eficacia guerrera, sólo cuando llegara un nuevo é indeseado conflicto guerrero sentiríamos todo el horror de su poder exterminador.



Los aeroplanos de combate dando caza á los carros de asalto, que se defienden con sus cañones aéreos



MARQUE DÉPOSÉE

**Está Vd. de mal
humor porque su piel
está irritada. Cese Vd.
de rascar.
El Ungüento Cadum le
aliviara inmediatamente**

DEPORTISMO INTERNACIONAL

Pelletier Doisy gana la Copa Michelin de Aviación. Dos victorias de miss Helen Wills.—Para volar á 12.000 metros.—La prueba ciclista de la Vuelta á Francia.—Noticias de todas partes

PELLETIER DOISY GANA LA COPA MICHELIN DE AVIACIÓN

LA Copa Michelin de Aviación, para la vuelta de Francia en vuelo sobre un itinerario de 2.835 kilómetros, con aterrizajes obligatorios en las quince escalas del círculo Valenciennes-Mourmelon-Metz-Estrasburgo-Dijon-Avord-Clermont-Ferrand-Lyon-Nîmes-Tolosa-Pau-Burdeos-Angers-Le Bourget-Saint Inglevert-Valenciennes, había sido adjudicada provisionalmente al capitán Arrachart, que llevó á cabo la prueba en un tiempo total de 18 h. 29 m. 21 s., á velocidad media de 152 kilómetros por hora. Pero veinticuatro horas más tarde, y en la última jornada del plazo, Pelletier Doisy, el hombre de París-Tokio, salió al amanecer de Valenciennes para regresar al anochecer, después de cubrir el itinerario de la copa en un tiempo total de 15 h. 9 m., á una media de 188 kilómetros por hora, y de cerca de 220 si se descuenta el tiempo perdido en los aterrizajes.

Pelletier ha ganado el trofeo y los 20.000 francos del período 1924-1925, con una ventaja de 3 h. 21 m. sobre su contrincante Arrachart.

DOS VICTORIAS DE MISS HELEN WILLS

Miss Helen Wills, ganadora del campeonato olímpico femenino de lawn-tennis, acaba de adjudicarse el campeonato de las pruebas sencillas para señoras, campeonato llamado de la Costa del Pacífico, y jugado en Berkeley (California). Miss Wills venció en el match final á miss Hosmer, dueña anterior del título, por 6-4 y 6-0.

PARA VOLAR Á 12.000 METROS

Parece ser que los ingenieros británicos han resuelto el problema del vuelo á grandes alturas y en atmósfera rarificada.

Con los nuevos dispositivos, los aeroplanos podrán alcanzar alturas de 11 á 12.000 metros, y marchar, en ellas, sin perder nada de su velocidad. Hasta ahora, el record del vuelo de altura pertenece al aviador Callizo, con 12.066 metros.

LA PRUEBA CICLISTA DE LA VUELTA Á FRANCIA

Hagamos balance de la carrera hasta la fecha en que estas líneas entran en máquina:

Primera etapa: París-Le Havre (340 k.), 21 de Junio, ganada por Bottecchia, en 12 h. 19 m. 2 s.

Segunda etapa: Le Havre-Cherbourg (371 k.), 23 de Junio, ganada por Bellenger, en 15 h. 6 m.

Tercera etapa: Cherbourg-Brest (405 k.), 25 de Junio, ganada por Mottiat, en 16 h. 22 m. 30 s.

Cuarta etapa: Brest-Vannes (208 k.), 26 de Junio, ganada por Frantz, en 8 h. 22 m. 30 s.

Quinta etapa: Vannes-Les Sables (204 k.), 27 de Junio, ganada por Frantz, en 7 h. 25 m. 42 s.

Sexta etapa: Les Sables-Burdeos (293 k.), 28 de Junio, ganada por Bottecchia, en 11 h. 6 m. 51 s.

Séptima etapa: Burdeos-Bayona (189 k.), 29 de Junio, ganada por Bottecchia, en 6 h. 35 m. 31 s.

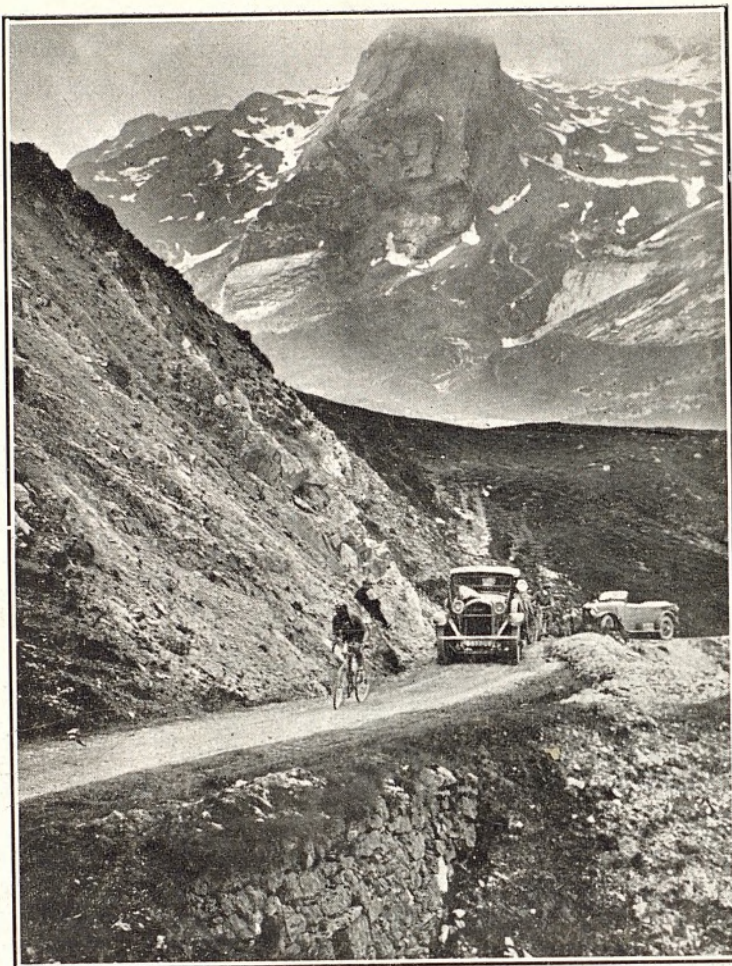
Octava etapa: Bayona-Luchon (326 k.), 1.º de Julio, ganada por Benoit, en 15 h. 18 m. 56 s.

Novena etapa: Luchon-Perpignan (383 k.), 3 de Julio, ganada por Frantz, en 13 h. 8 m. 51 s.

La octava etapa, Bayona-Luchon, llamada por los corredores «eta-



Un pelotón de corredores, dirigidos por Lacolle, tiene que llegar á pie hasta la cima del monte



Bottecchia, el presunto ganador de la Vuelta á Francia, en la subida del Col d'Aubisque

pa de los cinco jueces», suele ser la de la verdad. Los «jueces» son los cinco puertos pirenaicos de Aubisque (1.748 m.), Tortes (1.650 m.), Le Tourmalet (2.122 m.), Aspin (1.487 m.) y de Peyresourde (1.545 m.), que entre Eaux Bonnes y Luchon exigen un esfuerzo formidable, y en los que van quedándose atrás y estableciendo en contra suya diferencias de tiempo irremediables, los corredores que en las primeras etapas por llano parecen ir tras de la victoria.

En la «etapa de los jueces» se ha derrumbado ahora el belga Benoit, que venía siendo, durante las siete primeras etapas, la revelación del «Tour»; y en cambio, el veterano Bottecchia ha vuelto á colocarse en el primer puesto de la clasificación general, con trece minutos de ventaja sobre Frantz, que va segundo.

NOTICIAS DE TODAS PARTES

El campeón olímpico de carrera á pie Eric Liddell ha marchado á China como misionero.

—En Viena, el equipo nacional de futbol de Montevideo ha batido por 2 á 1 al «Rapid» austriaco.

—Miss Gertrude Ederlé ha llegado á Inglaterra, donde prosigue su entrenamiento para intentar la travesía del Canal de la Mancha.

—El australiano Goodsell, campeón de skiff profesional, ha defendido victoriosamente su título contra el neozelandés Hannan, recorriendo 5 kilómetros sobre el río Tarametta, en 21 m. 31 s. Goodsell sigue, siendo campeón del mundo.

—El aviador italiano De Pinedo, que se detuvo en Melbourne para revisar su aparato, proseguirá en esta semana su itinerario hacia el Japón.

—En Tolón, y durante las pruebas femeninas de los campeonatos de Provenza, mademoiselle Alauze consiguió batir el record del mundo de los 83 metros de carrera con obstáculos; record establecido hace un año en París por mademoiselle Lalo, con 13 s. 3/5. La señorita Alauze hizo el recorrido en 13 s. 1/5.

—Los dos grandes sprinters americanos Paddock y Murchinson, que actualmente se hallan en Alemania, tomarán parte en dos reuniones internacionales que se celebrarán en París y en el estadio de Colombes, en las fechas 12 y 14 del corriente.

—La Comisión de boxeo del Estado de Nueva York se ha opuesto al proyectado combate entre Mascart y Kid Kaplan, en tanto que el boxeador francés no luche con el comingman Babé Hermann.

—Francis Charles ha desafiado á Carpentier y á Uzcudun.

MAX BLAY

Ayuntamiento de Madrid

SOBRE EL TERRENO UNA HISTORIA INTERESANTE

VENGO á que me cuente usted algo para AIRE LIBRE.

—¡Yo!

—El señor don Graciano Atienza, Redactor jefe de *El Imparcial*.

—¿Y tiene que ser ahora mismo?

—Esta tarde han de estar las cuartillas en manos del regente.

—Pues... tire usted de estilo gráfica.

—Ya está.

El suceso ocurrió en Sevilla hace bastante tiempo.

Un periodista, famoso por su mordacidad, publicó una crónica en cierto diario burlándose despiadadamente de un joven marqués muy conocido en aquella capital andaluza. Como era lógico, el ofendido desafió al ofensor; pero los padrinos de éste, contra lo que todos esperábamos, pues el escritorzuelo gozaba fama grande de espadachín, se negaron á que el asunto terminara de la manera que es costumbre entre personas distinguidas.

—¿Y en qué se fundaban para proceder de tal forma?

—Decían que no estaba probado poco ni mucho que en el escrito titulado *Felipe el Hermoso* se aludiese al aristócrata sevillano, aunque tan distinguido joven se llamara como el marido de la Reina loca, fuese hombre de arrogante figura y disfrutara de extraordinario predicamento entre las bellas. No comprendemos—manifestaron é hicieron constar en acta—que nadie medianamente juicioso se querelle por un artículo destinado á ridiculizar á esos tenorios de guardarropía que, por desgracia, tanto abundan en nuestra sociedad.

—¿Con esa nueva burla aumentaría de punto la indignación del aristócrata?

—Naturalmente.

—¿Y cómo terminó el asunto?

—El ofendido buscó al foliculario y le abrió con un bastón la cabeza. Total, que hubo duelo; pero fué en las condiciones dictadas por el ofensor, convertido en agraviado por la falta de calma del marquesito.

—Es, mi querido Atienza, que ciertas cosas son muy difíciles de aguantar.

—No digo lo contrario. Batiéronse á sable con punta, filo y contrafil, y, á causa de haber llegado tarde á una parada de tercera, el pobre don Felipe tuvo que guardar cama cerca de mes y medio.

—¿Y qué más? Porque la historia resultaría demasiado insulsa si terminara así.

—No termina sino como deberían terminar esa clase de historias: con el castigo del culpable.

—Perfectamente de acuerdo con la moral y la justicia; siga usted contando.

—Nuestro compañero en la prensa, animado por el brillante éxito obtenido, continuó metiéndose con unos y con otros.

—Me parece muy bien. En algo se había de entretener el hombre.

—Los infortunios conyugales de varias personas conocidas; los pequeños escándalos de los Círculos donde se jugaba al *baccará* y al *español*; los chanchullejos de algún digno concejal hispalense; las modestas habilidades de cualquier poetilla, imitador del grajo de la fábula, y hasta las inocentes chismeras de bastidores suministraron á nuestro escritorzuelo repetidas ocasiones de lucirse.

—Y los individuos á quienes ponía en berlina, como si no hubiesen tenido sangre en las venas, ¿verdad?

—Algunos, y por aquello de que tratándose de ciertas cosas «peor es manejarlo»; pero otros—Sevilla es el país de la guapeza—buscaban á su ultrajador y vengaban insultos, cachetes y garrotazos donde se encontraban con él, y á las pocas horas vayan entrevistas de representantes, discusiones sin fin y consultas al Código del duelo para ver á quién correspondía la calidad de ofensor.

—¿Tenía un servicio permanente de padrinos...

—Dos amigos á quienes él llamaba sus mozos de estoque, y que se sabían el «Cabriñana» de memoria.

Así continuó cortando el bacalao hasta que un buen día tropezó con cierto prójimo que, recordando los tiempos de Rinconete y Cortadillo, cuando en Sevilla se compraba una venganza sangrienta como otro cualquier artículo de primera necesidad, buscó á cierto Chiquiznaque que firmara unos renglones poniendo de oro y azul al travieso publicista, cuyas andanzas, alguna poco edificante, refería, aunque sin nombrar al sujeto claramente. Daba la casualidad de que el testafarro era un formidable tirador de pistola, arma poco conocida del plumífero, pero como los amigos de éste no dejaban de azuzarle para que peleara, á la postre no tuvo más remedio que enviar sus padrinos al Chiquiznaque.

La contestación del perdulario fué la que era de esperar:

—Me parece—dijo—que el señor X se hace poquísimo favor viéndose retratado en un artículo de costumbres destinado á pintar un tipo despreciable que, por desgracia, abunda en nuestra sociedad; pero yo nada tengo que ver con eso.

—Bien jugado. ¿Sabe, amigo Atienza, que su historia es interesantísima?

—Como tal se la cuento á usted. En resumen: que el periodista, comprendiendo que iba á perder su fama de hombre terrible si no daba la cara, resolvió cobrarse de igual forma que el marquesito.

—Es decir, que hubo golpes...

—Y duelo también. Efectuóse á pistola, á veinte metros de distancia y disparando simultáneamente los dos adversarios...

—¿Y cuál fué el resultado del encuentro?

—Que el escritor recibió tal balazo en una pierna, que se la tuvieron que amputar á los pocos días.

—¡Demonio! Ya no volvería á meterse con nadie.

—Figúrese usted...

JOSÉ FERNÁNDEZ AMADOR DE LOS RÍOS



Graciano Atienza, subdirector de «El Imparcial» y distinguido esgrimidor
FOT. ALFONSO

EL MODERNO Y EXTRAÑO BARCO ROTATORIO DEL ALEMÁN FLETTNER, QUE HA VENCIDO, CON SUS PROPIOS MEDIOS, A ÁGILES BALANDROS Y VELOCES CANOAS AUTOMÓVILES

A principios de Enero del corriente año circuló por la prensa mundial una información asaz curiosa.

Un físico alemán, Herr Antón Flettner, muy conocido en el mundo de los transportes marítimos por el timón que lleva su nombre, había inventado un ingeniosísimo sistema para hacer funcionar un barco de vela sin el tradicional aparejo; utilizando para ello, sin embargo, la fuerza del viento como indispensable propulsor.

La noticia causó cierta sensación en los círculos científicos, que sin desechar por completo la nueva y atrevida teoría del físico alemán, sí reservaban su opinión hasta tanto pasara el período de pruebas, que fueron de resultados satisfactorios en su aspecto técnico, aun cuando con los defectos propios de todo invento.

Pero el doctor Flettner, como buen alemán, y seguro además de las creaciones de su cerebro, ha pulimentado pacienzudamente aquellas primeras deficiencias, y, al fin, su barco sin velas navega raudo por las revueltas aguas, en curiosa competición con varios yates, á los cuales ha vencido en una regata completamente nueva y original.

Como se puede apreciar por las fotografías que ofrecemos á nuestros lectores en esta información, el curioso barco sin velas desplaza, aproximadamente, seiscientos toneladas, y presenta, como rasgo característico y esencial, un alto tubo metálico emplazado en el lugar destinado á los mástiles en el barco de vela, y que, á decir verdad, no dan un aspecto de cosa moderna á este invento, por cuanto tiene algún parecido con los primitivos barcos de vapor, que se caracterizaron por sus enormes chimeneas.

Y, sin querer, se nos viene á la imaginación esos tubos que se colocan en los braseros para que el aire, en su constante flujo y reflujo, ejerza su influencia sobre los combustibles que después nos han de proporcionar el vivificante calor en las noches invernales.

¿Tendrán alguna relación los efectos de los tubos de nuestros braseros con el resultado del invento del doctor alemán?

Tal vez; las leyes físicas, como todo lo que emana de la Naturaleza, tan desconocida aun para nosotros, son tan inmutables como asombrosamente infinitas, y no tienen nada de extraño estas coincidencias, que no son las primeras que registra la historia de los inventos humanos.

Herr Antón Flettner ha denominado *rotor* á su curioso barco, á causa del funcionamiento giratorio ó rotatorio de sus principales elementos propulsores; y, según la revista norteamericana *Science and Invention*, es sólo una aplicación ingeniosa y práctica de la teoría de otro químico alemán, Magno, expuesta á mediados del siglo anterior.

Según esa teoría, todo cilindro que gira en una corriente de aire ejerce presiones en ángulos rectos, y Flettner ha montado su tubo, de 16 metros de altura por tres de diámetro, sobre el correspondiente cilindro giratorio ó rotativo.

El tubo metálico exterior, llamado por el inventor *rotor*, es puesto en movimiento giratorio por un motor eléctrico de nueve caballos, instalado en la base del tubo.



El barco sin velas del doctor alemán Antón Flettner, visto de cerca, navegando á toda marcha en competencia con dos canoas automóviles, á las cuales alcanza sin gran dificultad

Con las revoluciones de los cilindros se aumenta el movimiento del aire en una parte, disminuyéndola en otra, formando ángulos rectos con la dirección del viento.

El movimiento de un buque no se verifica, según los técnicos, sino muy pocas veces, en las condiciones usuales que se requieren; la fuerza que le hace mover no obra siempre en el sentido del movimiento que se le quiere dar; y esto tiene lugar, la mayor parte de las veces, cuando la acción del viento, la marejada, las resacas, y tantas y tantas causas como se desarrollan en el mar, vienen á complicar las maniobras de la dirección de un buque.

La velocidad propia del líquido en el que el barco se mueve, independientemente de éste, y la dirección de dicho movimiento, que puede ser diferente de la que la nave desee tomar, hacen también que la resistencia que el agua opone á la navegación no siga la dirección del eje del buque; y si éste no tuviese entonces timón, se desviaría y no tomaría nunca el rumbo que debe seguir; pero por medio del timón, y utilizando estas mismas fuerzas, se le hace volver á uno y otro lado, desarrollando una nueva fuerza que nace de la primera que sufre aquél por parte del líquido, y esta fuerza se dispone de modo que, combinándola con todas las demás, da al buque el movimiento que se le quiere hacer tomar.

Sabido es que el timón de un barco no es otra cosa que la imitación de la cola de los peces, así como el barco tiene una forma semejante á la de la mayor parte de éstos; y, en efecto, la cola en los

peces es el timón de que se valen para dirigir su marcha, desviándola á derecha ó izquierda, para ir ellos del mismo lado.

Pues bien: el doctor Flettner, audaz en su invento, ha substituído el timón por unos cilindros especiales; los cuales, al girar en direcciones opuestas ó inmovilizando uno de ellos durante el tiempo necesario, imprimen al barco *rotor* la dirección deseada con suma facilidad, y sin el riesgo, muy frecuente con las antiguas hélices, de que la furia de las olas deje al barco sin gobierno y convertido en un pontón.

Como se ve por lo expuesto, el físico alemán, inventor de un timón que lleva su nombre, ha ido mucho más allá en sus investigaciones, hasta conseguir anular de los barcos el medio de dirección antiguo, para substituirlo por una ingeniosa serie de cilindros, que con sus constantes evoluciones, sabiamente combinadas, han de imprimir á los buques el rumbo conveniente.

Y avanzando en nuestras apreciaciones sobre esta nueva forma de propulsión y de dirección de los futuros barcos, podemos presumir la revolución que esto ha de originar en la mecánica de las construcciones marítimas del porvenir, las cuales, provistas en gran escala del ingenioso



El rotaotrio de Flettner también da popa á dos balandros que, á un viento favorable, son dejados atrás por la nueva extraña embarcación FOTS. MARIN

funcionamiento de Herr Antón Flettner, seguramente que han de proporcionar una gran reducción de tiempo y de dinero, no sólo en el coste total de la obra, sino también en los precios de los transportes, ya que la economía en los combustibles, como igualmente en la disminución, muy considerable, de la multitud de maquinistas, paleros, fogoneros y engrasadores que ahora pululan en el fondo de los barcos, redundaría todo ello en beneficio de los pasajeros y en el transporte de mercancías.

Estos son los principales datos técnicos del barco sin velas del doctor Flettner, que ha demostrado suficientemente, de forma práctica y teórica, que su invento está verdaderamente perfeccionado.

Y esto nos sugiere algunas consideraciones, que debemos exteriorizar.

La carestía y aun la escasez de los medios que se emplean hoy para los transportes marítimos á vapor, es asunto que preocupa grandemente á todos los Estados, y tanto el carbón como el petróleo alcanzan tari-

fas fabulosas que hacen subir á precios exorbitantes los fletes de las mercancías, pudiéndose asegurar que muchas de las guerras mundiales que de vez en cuando asolan á la Humanidad tienen su origen por la posesión de unas cuencas mineras ó de unos pozos petrolíferos.

¡Son dos factores tan necesarios para la vida, que los hombres se convierten en fieras para conquistarlos!

Pues bien: ¿constituirá una solución para estos conflictos la adaptación del invento del doctor Flettner para toda clase de barcos?

El porvenir y los hombres de ciencia se encargarán de contestar á esta pregunta.

En tanto, concedamos un homenaje de admiración al físico alemán, porque haciendo honor á la pujanza de su raza nos ha asombrado con un invento que puede redundar en beneficio de la Humanidad.

J. R. D.

Argentea

Orfebrería
Platería



Objetos
de arte
finamente
cincelados



Ayuntamiento de Madrid