

84

AIRE LIBRE



21 JUL 1925

AYUNTAMIENTO
MUNICIPAL
MADRID

Susana Lenglen, la invencible campeona del mundo de tennis,
durante una jugada del torneo de Wimbledon.

Ayuntamiento de Madrid.

REVISTA
ILUSTRADA
DE DEPORTES

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

En ese
pue-
cos que
prueba o
notables
Nuest

AIRE LIBRE

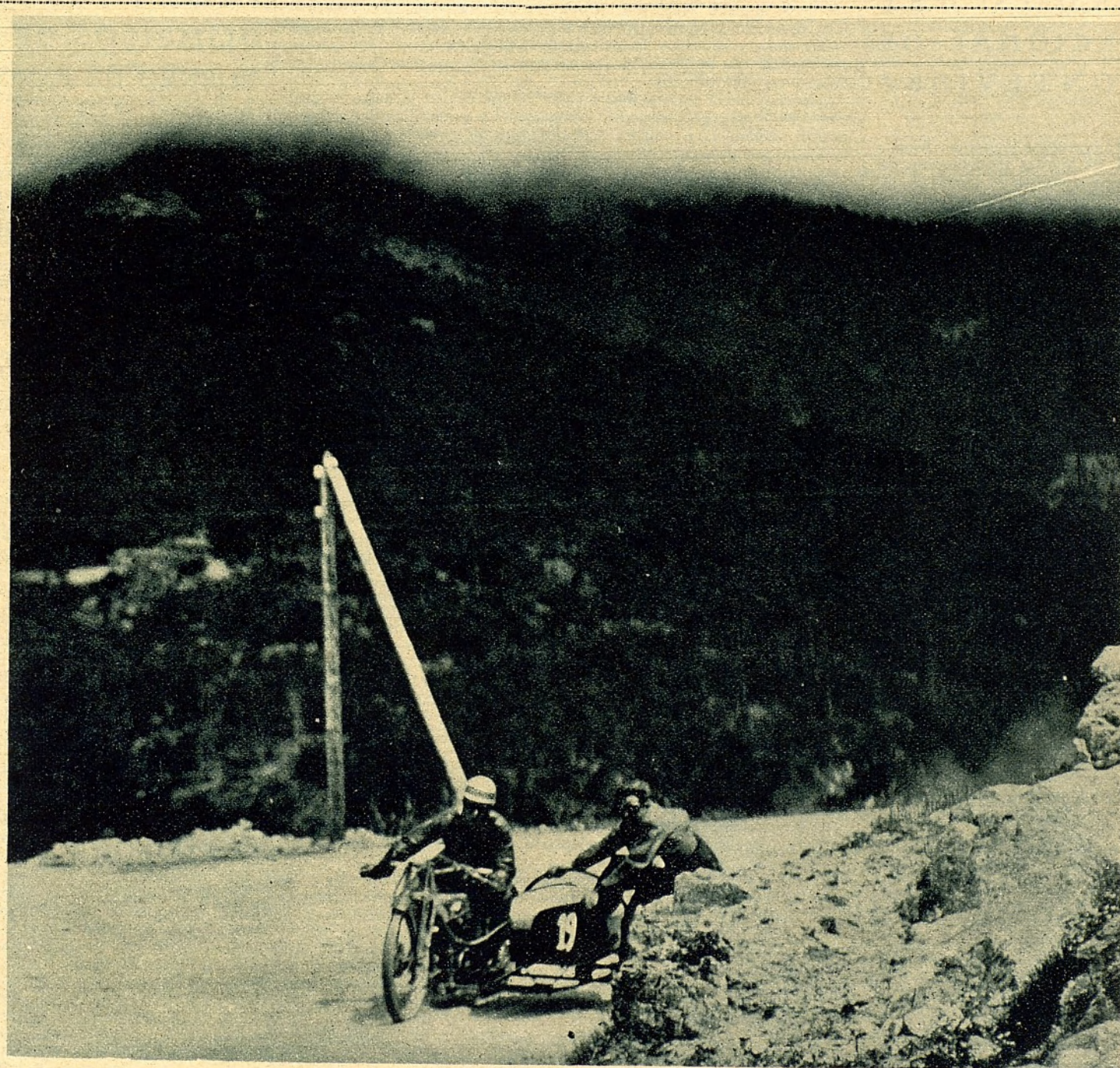
HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID



REVISTA SEMANAL
□ DEPORTIVA □



AÑO III □ NÚM. 84
21 de Julio de 1925



En ese circuito maravilloso de nuestros dos puertos, los «tours» españoles y británicos que dieron carácter de internacional á la prueba de las XII Horas, hicieron proezas notables, alardes de dominio extraordinarios. Nuestro compañero Díaz Casariego, que

LOS MAESTROS DE LA MOTOCICLETA CON SIDECAR EN LAS CURVAS MÁS DIFÍCILES DEL CIRCUITO DE GUADARRAMA-NAVACERRADA

Ayuntamiento de Madrid

fué llevando á la cámara los momentos culminantes de la carrera, tuvo un definitivo acierto al sorprender á Vicente Naure, el vencedor de las sidecars, en el instante preciso de tomar el viraje peligroso y difícil ante el Club Alpino Español.



CRÓNICAS DE "AIRE LIBRE"



ASPECTOS FUTBOLÍSTICOS

LA ODISEA DE LOS SELECCIONADOS DEL NACIONAL DE MONTEVIDEO

NUEVAMENTE andan por España las huestes trashumantes del equipo seleccionado uruguayo, algunos de cuyos jugadores formaron parte del once que conquistó en París el torneo de los Juegos Olímpicos.

Hay que prevenirse contra posibles posturas de estos pretenciosos del balón redondo.

Su éxito, un triunfo rotundo y sin precedentes, les sirvió para volver á Europa á dar lecciones de fútbol—fué la frase que rodó por muchos de sus periódicos—á los equipos que aquí practicaban el británico deporte hace muchos años.

Hicimos notar que el acogimiento que se les dispensó en su primera *tournee* no fué bien interpretado en América, donde, haciéndose eco de la insensatez de algunos de los equipistas, pudo sospecharse que determinados agasajos habían sido hechos para debilitar con caminatas ó emborrachar á los seleccionados.

Prevenidos contra aquella campaña, cuando al comienzo de su actual excursión desembarcaron, hubo de advertírseles que ni las manifestaciones podían ser tan calurosas, ante el temor de las calumniosas interpretaciones, ni tampoco podían esperar hallarse frente á los equipos que, desprevénidos, pudieran ser derrotados fácilmente.

Se sucedieron los fracasos de una á otra capital, y el grupo uruguayo se abstuvo de concertar matches en España, donde las glorias olímpicas podían frustrarse tan rápidamente.

En Francia, frente á los onces galos, y precisamente en la pista de Colombes, si les fueron propicios los días, y aun por *scores* que, cableografiados á Suramérica, contribuían á sostener el crédito cada vez más menguado en la realidad de los jugadores del Uruguay.

Fuera de la tierra francesa, nuevamente estos admirables *amateurs* (!!!) del esférico sufrieron nuevos percances, para los que, como es lógico, hallaron toda suerte de excusas: el cansancio por el exceso de partidos y de viajes; el estado del piso, ya húmedo, ya

HACIA UNA HIGIENE DEPORTIVA

EL DEPORTE Y EL HUMORISMO

MENUEDEAN de tal modo los anónimos, que siento la tentación de contestar á algunos. No me mueven rebeldías del amor propio, sino el convencimiento de que tras cada ataque existe trinchera de los enemigos de la Higiene. Hoy, por ejemplo, se me acusa, en carta áspera y rala, de «echar demasiada literatura al tema», de «abusar de las notas humoristas», y se llega á hacer esta hiperbólica afirmación: «contrastan sus chanzas con el hecho de que nadie haya escrito todavía contra el deporte en tono irónico».

No creo haber escrito nunca irónicamente contra el deporte; pero aun cuando así fuera, no podría atribuirse la paternidad del procedimiento. Abundan no sólo los artículos, sino las obras de este género. Vaya una prueba:

Roberto Dieudonné: *Manuels pour Adultes.*

LE PARFAIT SPORTIF

10^e Edition. París, 1924.

Entresacaremos algunos pasajes:

«Tengo un amigo que se inscribe de los primeros en todos los *cross-country*. Muestra unas piernas perfectas, saliendo de un pequeño *culotte* de tela blanca; abomba bajo el jersey impecable un pecho robusto; espera á los fotógrafos; á la mañana siguiente es fácil reconocerlo en la primera página de todos los periódicos deportivos. Pero no le busquéis entre los que llegan; abandona la carrera á los pocos minutos, entra en el cuarto de vestirse y se vuelve á su casa llevando al hombro el saquito que hace exclamar á los ingenuos: ¡Ese es un deportista!»

«Quiero hablar del público que sigue con pasión, cada día mayor, todas las manifestaciones deportivas.

«Además de lo que yo llamaría los aficionados, que no son innumerables, existe una considerable cantidad de espectadores que están en el secreto, teniendo puntos de vista muy claros y gusto depurado.

«Estos puntos de vista y este gusto no lo obtienen de un conocimiento más profundo de los deportes, á cuyo espectáculo asisten, sino de una lectura minuciosa de los diarios, que generalmente no se muestran de acuerdo entre sí.»

«No puede predecirse cuál es el porvenir reservado á la práctica de los deportes.

«Llegará quizá un momento en que todas las mañanas, al levantarse, se hará cultura física como se toma un baño. Pero es verosímil que los deportes más populares caigan poco á poco en el descrédito. Entiendo por esto que los empresarios no hallen espectadores con que llenar sus locales. ¡No blasfemo!

«Un buen día desaparecerá el boxeo, como han desaparecido los combates de gladiadores y los torneos que permitían á las damas elegir. «Se encontrará algo que no sea el tennis; quizá constituya la moda no hacer ningún esfuerzo.

«Las máquinas reemplazarán á los obreros, y los obreros no serán sino intelectuales, como los otros, que desdenarán los ejercicios físicos.

«En este momento las mujeres buscarán, yo no sé dónde, cuerpos tan bellos como los modelos transmitidos por las estatuas.

«Y no los encontrarán sino entre los carboneros que suben con paso alegre hasta el quinto piso, ó los harineros de piel blanca y riñones poderosos. Pero ¿qué digo?

«Uno y otro habrán sido reemplazados por los montacargas, y las mujeres jóvenes no tendrán más que á los poetas para consolarlas.»

Y así todo el libro. Un libro que ha alcanzado diez ediciones!

Precisamente lo que hace falta en nuestro país es la sátira deportiva.

A los humoristas que de él se ocupan les falta hiel. Son excesivamente bondadosos, periféricos. No abordan la psicología subjetiva de los deportistas. Para hacer reír no les hace falta pasar de la epidermis, y allí se quedan. De no tener esta conformidad, serían auxiliares valiosísimos para nuestra campaña.

Tres últimos botones de este libro gracioso que comentamos:

«Un *gimnasta*. ¡Peuh! Los suecos no me asombran. Son tipos que para agarrarse á la barra se dan resina, en vez de escupirse sencillamente en las manos.»

«Dos *nadadores*. Querían llevarme el domingo á tomar parte en el water-polo, pero no he ido.

«¿Por qué? Hubiera tenido que lavarme los pies.»

«El caballo tiene ideas, y el jinete algunas veces también.»

Vea, pues, mi anónimo flagelador cómo la ironía, aplicada á los deportes, no es ninguna novedad, y cómo cometió un pecado acusándome de irónico. ¿Qué más quisiera yo!—DOCTOR CÉSAR JUARROS

Ayuntamiento de Madrid

BOTONES DE MUESTRA

TODAVÍA EL TEMA DE LOS «AMATEURS» OLÍMPICOS DEL TORNEO DE PARÍS

seco; la dureza del juego; la falta de competencia de los árbitros...

Pero entretanto se iba prolongando la *tournee* de los endiosados jugadores; se ganaban ó se perdían partidos, y... se divertían los olímpicos.

En la propaganda por el Extranjero era de ver el celo con que se puntualizaba que entre estos equipistas existían algunos que habían logrado burlar á Samitier, y hasta hacer goals á Zamora; sin perjuicio de lo cual, para ellos, en las referencias para su prensa, ni uno ni otro español—pongamos por ejemplo escogido al azar—tenían valor apreciable, y, por de contado, por debajo de un centenar de figuras uruguayas que podían mencionarse..., pero que no se mencionaban.

Sin duda, como en Europa las horas no transcurren muy aburridas, especialmente cuando se dispone de alguna plata, los uruguayos no tienen prisa por regresar á su patria, y prefieren, antes de partir, iniciar á todos los pueblos del continente en el secreto que poseen del mágico arte del balón.

Nos parece muy bien, y hasta les deseamos que les lluevan contratas á buen precio, que subrayen en lo que queda su papel de *amateurs* perfectos, para que estén bien entrenados cuando llegue la Olimpiada próxima. Casi en el puesto de los empresarios que les acompañan, al objeto de garantizar el éxito del torneo de Amsterdam, lo indicado sería no abandonar ya el Viejo Mundo, y continuar de pueblo en feria hasta entonces exhibiendo su fútbol...

Ahora bien: lo importante sería que en la propaganda sucesiva fuera de España, como en esas ciudades donde van modestamente á contender, no hicieran notar entre sus éxitos los obtenidos por cuatro ó doce goals—que lo mismo da un resultado que otro—sobre el «San Feliu de Guixols F. C.» ó el «Villaverde de Abajo Sporting».

Y como la *tournee* está en todo su apogeo, bueno es que sepan en España y fuera de ella cómo las gastan estos olímpicos.

JUAN DEPORTISTA

LAS FIGURAS DEL SIGLO ANTE EL DEPORTE

UNA CHARLA CON EL DOCTOR ESPINA.

EL CORAZÓN EN EL DEPORTE

LAMENTÁBASE el doctor Juarros en uno de sus notables artículos con que se honra esta revista: «En el presente curso llevó el doctor Espina á la Sociedad Española de Higiene un tema del más alto interés para cuanto de lejos ó de cerca se relaciona con el deporte: «Cardiopatías de esfuerzo». Ni los redactores encargados de la sección de Deportes en la Prensa diaria, ni las revistas dedicadas exclusivamente á deportes, concedieron al trabajo, tan lleno de importancia, la menor atención.»

Tenia razón el ilustre cronista. En el instante hice propósito de visitar al doctor Espina, y por causas ajenas á mi voluntad fui demorando la entrevista.

—*Time is money*—opuso, enterado de mi embajada, ante los numerosos pacientes que esperaban en su consulta de la calle del Amor de Dios—. Y el tiempo es oro para mis enfermos. Luego, esta tarde, en mi casita de la carretera de Carabanchel, no le escatimaremos—observó—. No es emplazarle á que me visite esta misma tarde. Cuando usted quiera...

—Esta misma tarde, don Antonio.

El tranvía me dejó á la puerta de *La Casita*, un lindo hotel, apartado refugio del eminente académico de la Real de Medicina.

—Vamos á charlar de todo, don Antonio, sobre el tema que me trae á su casa: «Las cardiopatías en el deporte»; de cosas de su vida. ¿Usted ha sido aficionado á los deportes?

—Sin apasionarme por ellos, hice en mi mocedad gimnasia, equitación y esgrima. Soy, sobre todo, un enamorado del aire libre. Merced á él, entre otras atenciones de higiene, he llegado á esta serena vejez. Setenta y cinco años—confiesa con orgullo—sin un día de completo descanso, y, por fortuna, de enfermedad, pues á mi edad ignoro la situación de mis órganos señalada por un solo dolor, y el termómetro clínico no ha funcionado para mí ni un solo instante.

—Y esa privilegiada salud, ¿á qué lo atribuye usted?

—Lo ignoro—aduce modestamente, como si tropezara con el horizonte de su ciencia ante cualquier caso clínico indiscutible—; quizá únicamente puedo achacarla á tres factores: madrugué y madrugé mucho, comí poco, bebí sólo agua y no fumé.

Y la dulce expresión de su faz se ofrece como una flor inmarcesible, victoriosa de asechanzas mundanales...

—¿Quiere usted que hablemos del corazón, altar del músculo, á cuyo culto se debe todo deportista?

Comienza en estos términos:

El corazón se mueve constantemente desde el primer momento de su constitución—*primun movens*—hasta el último de la muerte—*ultimam moriens*—; pero este movimiento se sucede con regularidad y con espacios determinados, teniendo un momento de reposo absoluto para reconstituir su fuerza para el latido próximo. El corazón necesita, como la vida el agua pura, una sangre pura constituida normalmente; y todas aquellas sustancias que perturben la composición de la sangre son verdaderos venenos del corazón, que pueden engendrarse en el mismo cuerpo humano ó venir del exterior.

Una ligera pausa y expone:

—El más potente de estos venenos es el que se produce con los esfuerzos musculares exagerados. Le podríamos llamar vulgarmente el veneno de la fatiga, ó del esfuerzo, ó del cansancio. Y de tal grado nocivo, que llega algunas veces á dejar sentir su efecto de un modo fulminante. No son pocos los casos observados de este género de muerte en los grandes esfuerzos musculares, ya determinados por oficios que exigen estos grandes esfuerzos musculares, ó por el abuso de los depor-

tes llevados al fanatismo. Se intoxica también el corazón por los venenos del hacinamiento en espacios cerrados. Mas hay también otros venenos que voluntariamente ingiere el hombre; entre ellos, el alcohol y el tabaco. Estos dos son de tal acción letal sobre el músculo cardíaco, que han constituido ya dos capítulos de la Patología cardíaca.

—¿Y los estados emocionales?—apunto con natural timidez.

También originan graves trastornos. Conocidas las frases vulgares de «se me oprime el corazón», «tengo un peso sobre el corazón». Y hasta la Religión tiene su frase de «dolor de corazón», y que todas ellas traducen realmente la transformación en un hecho físico de una acción moral. Una noticia fuerte, bien de alegría ó de pesar, ha producido un síncope cardíaco seguido de muerte instantánea; la lectura de algunas cartas imprudentes, el espectáculo de un hecho impresionante, también modifican el juego de los frenos cardíacos; y desde la pequeña angustia que calma el llanto, hasta la muerte, todo es posible á quien no conoce las emociones que trastornan las funciones del corazón...

—¿Me concede algunas palabras más sobre el abuso de los deportes?

—Es preciso hacer un alto en la marcha vertiginosa de los deportes, volver los ojos hacia los inconvenientes que tuvo la gimnasia atlética de mediados del siglo pasado, época de enorme número de tuberculosos, y considerar que una cosa es el deporte como medio higiénico, y otra el deportismo continuo, exagerado, y llevado incluso á límites que provocan cuestiones de política y enemistan regiones entre sí y hasta naciones. Pero, además, si la generación pasada buscó en los medios físicos su salud huyendo de la tuberculosis, fácil es que la generación venidera reniegue del deportismo actual, que ha de dejar en pos de sí maltrechos muchos corazones y aneurismáticas muchas aortas.

—En mi especialidad—prosigue—ha habido un cambio notable de enfermos; por fortuna, han disminuído los tuberculosos; por desgracia, van apareciendo los cardíacos. Se apunta el mal, con caracteres irreparables, en alpinistas, corredores, asiduos de estadios, y en los que, á excepción de los menos, todavía es posible la involución hacia el corazón normal. Pero en muchos de ellos persisten por degeneraciones regresivas, es decir, por agotamiento de la fibra normal, constituyendo lo que llamamos bloqueo del corazón; y en los casos definitivos, es ya irremediable la muerte á no muy larga fecha por degeneración de la total substancia muscular del corazón, que, como los músculos apreciables á simple vista, pasa de la nutrición normal á la hipertrofia y á la degeneración grasienta.

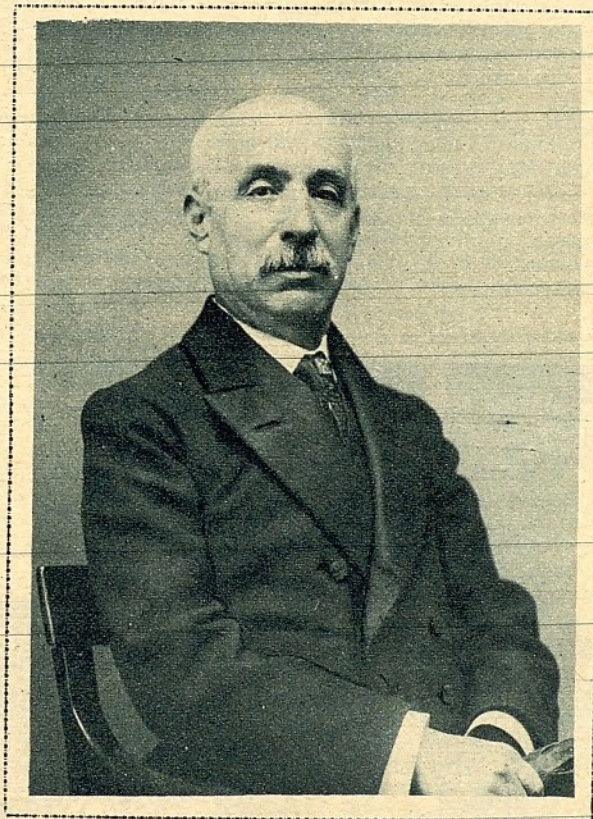
Tras otra pausa, termina:

—Así como de la contracción rítmica-fisiológica escultural nació el modelo de la escultura humana griega, y este hombre equilibrado marcha erguido, respira bien y su corazón late sin sentirle, del esfuerzo prolongado se va paso á paso al arrastre de los pies, á la caída de los brazos..., siendo las primeras víctimas los que recibieron los primeros laureos al transformar el ejercicio, de saludable y permanente recreo, en las dos ó tres horas de violencias reprobables.

—¿Unas palabras que resuman todo lo expuesto?...

—La vida al aire libre, la montaña, el ejercicio moderado, el procurar los baños populares, son los medios de regenerar las razas; pero cuidando de que la ilustración, la lectura, la música..., sirvan de freno al presente y exagerado culto del deporte. Tal como las velocidades máximas, en la moderna locomoción, son sus peores enemigos, por ser las que bordean la catástrofe en cada momento, así el deporte, en general, por la marcha que lleva actualmente, también bordea la catástrofe total del corazón...

LORENZO RODERO



El doctor D. Antonio Espina y Capo

ENSEÑANZAS Y CONCLUSIONES DE UNA PRUEBA INTERNACIONAL LO QUE SON Y LO QUE PUEDEN SER LAS XII HORAS DEL REAL MOTO CLUB DE ESPAÑA

Se nos arguye que constituye un defecto capital de nuestra gran carrera el que forzosamente haya de celebrarse en circuito abierto. Es absurdo pensar en una neutralización de tantos kilómetros de carreteras importantes. Las XII Horas madrileñas serán, pues, siempre lo que hasta ahora han sido en ese aspecto. Además, la presencia de obstáculos en la carretera es un factor más á contar sobre el coeficiente general del rendimiento deportivo de la carrera. Se ha obviado ya en gran parte el grave obstáculo que supone la aglomeración de vehículos en el recorrido, con la feliz decisión (que no sabemos si ha sido impuesta por las autoridades gubernativas) de celebrar la carrera en día no festivo. Además, de las primeras «doce horas» á las actuales han transcurrido ya años fructíferos en educación deportiva y en civilidad de los públicos. Todavía quedan algunos insensatos que, si son incapaces de inscribirse en una carrera, no vacilan en arrostrar el ridículo, corriendo inútilmente durante la prueba, como esos «globeros» pueblerinos que con su bicicleta-clavo se unen al pelotón ciclista que para en carrera. Pero hay que reconocer que son escasos. En cuanto á los compadres de bota y merienda que exhiben sus lamentables personalidades en las capotas de los taxímetros, no pueden ya venir en día de trabajo, y además los providenciales coscorriones con que la carretera les ha castigado (para regocijo de los sanguinarios cotidianos llamados «de información») les han servido de lección provechosa.

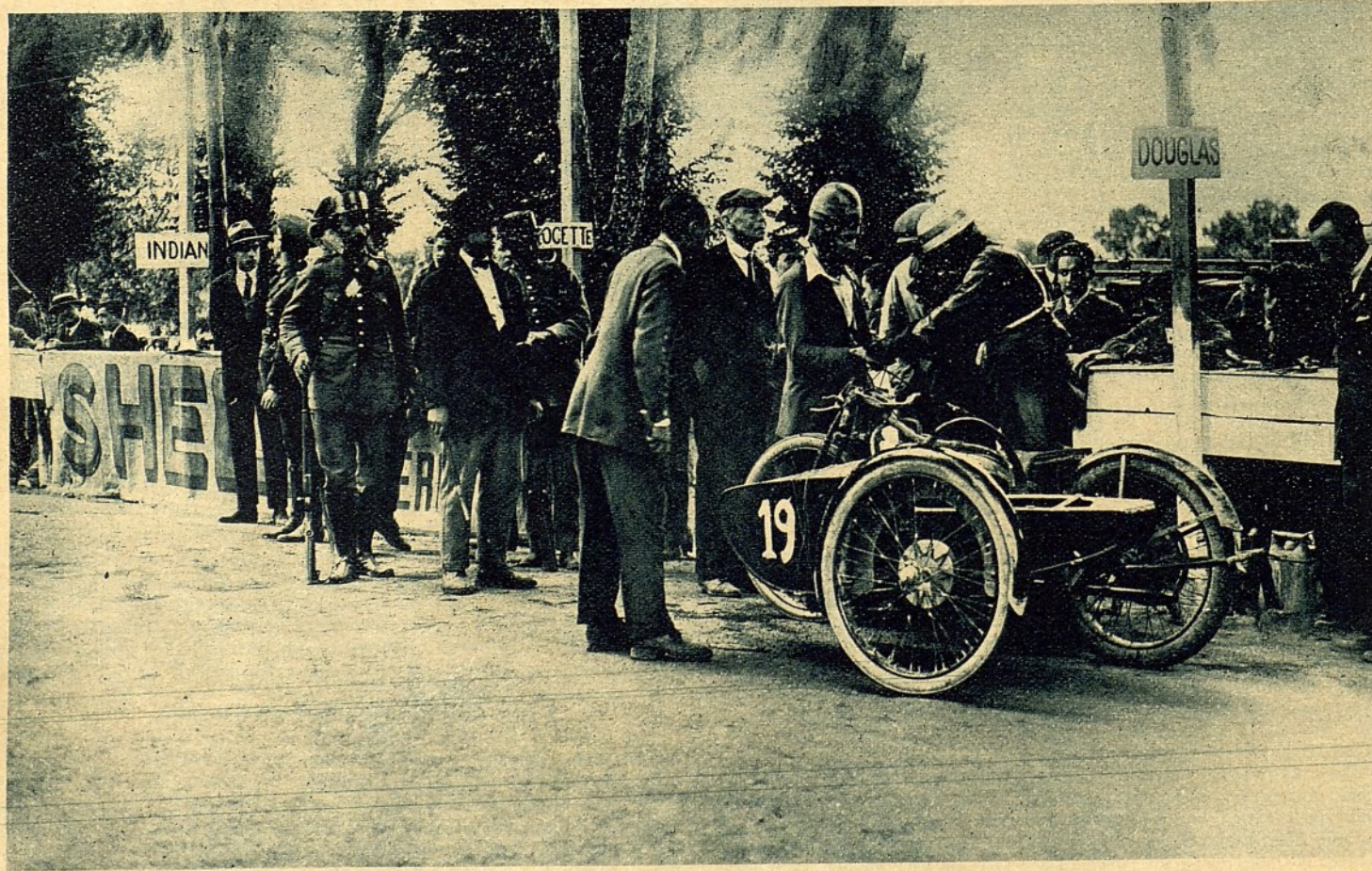
Decididamente, las XII Horas están muy bien como están, y cada año estarán mejor. Claro es que para los que no consideramos las carreras como un mero pasatiempo, el ideal sería que una prueba-tipo de tanta importancia y de tanta belleza realizara una finalidad más elevada que la que ahora cumple. Quisiéramos (y ahora vamos á soñar un poco) que hubiera unos constructores nacionales que acudieran cada año al circuito con sus últimas concepciones; que hubiera unos ingenieros á quienes aprovecharan las lecciones de cada jornada para corregir defectos, introducir innovaciones, aquilatar ventajas, modificar sistemas; que las XII Horas fueran el mejor laboratorio en que hacer los más concluyentes experimentos en la ciencia motorística, y que al finalizar cada una de estas cclósaes carreras anuales la industria de la construcción motorista española hubiera dado un paso adelante. Pero no hay,

por desgracia, que pensar en tal cosa. España no tiene industria motorística (y no nos referimos sólo á motocicletas, como comprenderá el lector) que merezca tal nombre.

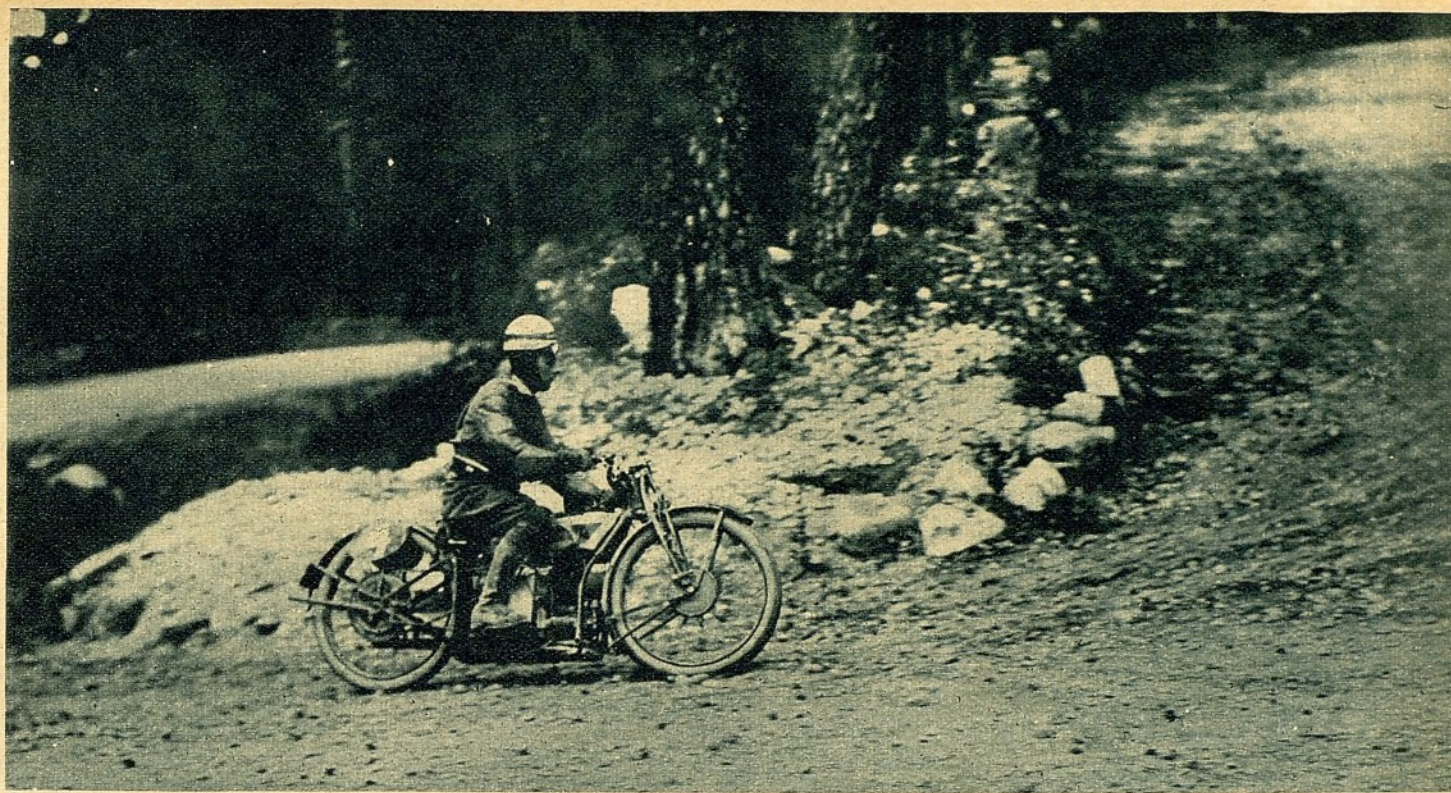
Las industrias americana, inglesa y francesa nutren con preferencia los contingentes de corredores que han desfilado, desde la institución de la prueba, por el mágico circuito de Guadarrama-Navacerrada. Tenemos hoy (como los hemos tenido en los primeros años) unos cuantos mecánicos inteligentes que al preparar sus máquinas en vista de las XII Horas han introducido modificaciones en motores y chasis, acoplando su estructura á las necesidades, á las duras exigencias de la prueba. De un año á otro, esos hombres estudiosos, amantes de su oficio, han sabido sacar provecho de las enseñanzas que con verdadera prodigalidad rinde, á quien quiera verlas, nuestra prueba-tipo. Pero si esas enseñanzas han quedado supeditadas al límite que la construcción, en su origen, impone, confesemos que por mucha voluntad que los aludidos hayan puesto en su trabajo, éste no ha podido rendir el máximo producto. Nosotros confiamos tanto en la eficacia de nuestras XII Horas y en los progresos de nuestro deporte, que estamos seguros de que llegará un momento en que adquieran un carácter de internacionalidad que no se limite á la participación de «corredores» extranjeros, sino que abarque á la participación directa de las industrias de otros países, que, preocupándose seriamente de la carrera, vengan á estudiar sobre el terreno y establezcan máquinas (coches ó motocicletas) pensando en las XII Horas españolas, como se piensa en los Grandes Premios mundiales, y que se llegue á aquilatar en la fórmula de la carrera, en los organismos deportivos internacionales, para que aquella cumpla cada vez más eficazmente su misión de progreso del motorismo.

Que nosotros recordemos, sólo ha habido un caso de estudio directo de la carrera y sus modalidades por un ingeniero constructor: el de M. de Margueritte, afecto á una marca que no mencionamos por evitar la sospecha de reclamo. Es de suponer que las enseñanzas recogidas por ese ingeniero no hayan dejado de dar fruto.

Entretanto hay que rendirse á la evidencia de que no puede admitirse á ciegas, por ejemplo, que un tipo de *moto* establecido para un Grand Prix en circuito cerrado y benigno (y no hablemos ya de los de autódro-



En el puesto de aprovisionamiento de la Alameda de Guadarrama, los corredores reponen fuerzas y reparan las máquinas, bajo las celosas miradas de los jurados y controles que no dejan acercarse á nadie, y vigilan, además, las maniobras del repuesto



El corredor inglés Austice, trepando por las siete revueltas. Nótese el deplorable estado de la carretera, más descarnada á medida que iban transcurriendo los minutos de la interminable prueba de las XII Horas

mos) son susceptibles de hacer en las XII Horas las mismas pruebas que en aquellas carreras para que fueron creados. Porque las XII Horas—y ahí está su mayor prestigio—son algo único é incomparable.

Holgaba la aclaración; pero aún habrá á quienes no les sobre: el establecer una máquina para las XII Horas, como para cualquier otra carrera, no quiere decir que sólo serán útiles los «improvements» introducidos á los efectos de la construcción de coches ó motos «de correr». Repitamos lo que ya hoy constituye una perogrullada: que las enseñanzas recogidas en las carreras se aplican luego á la construcción ordinaria «para el público» y que gracias á éstas han sido posibles los prodigiosos adelantos que hoy nos maravillan en la industria automóvil.

Esperemos ese buen momento que antes anunciábamos en que nuestra carrera «serrana» sea estímulo y acicate de las industrias extranjeras ó nacionales, y mientras llega afinemos nosotros la organización de la carrera para conducirla á la perfección posible. Pasaron ya los balbuceos de la iniciación (¡glorifiquemos como se merecen á los geniales crea-

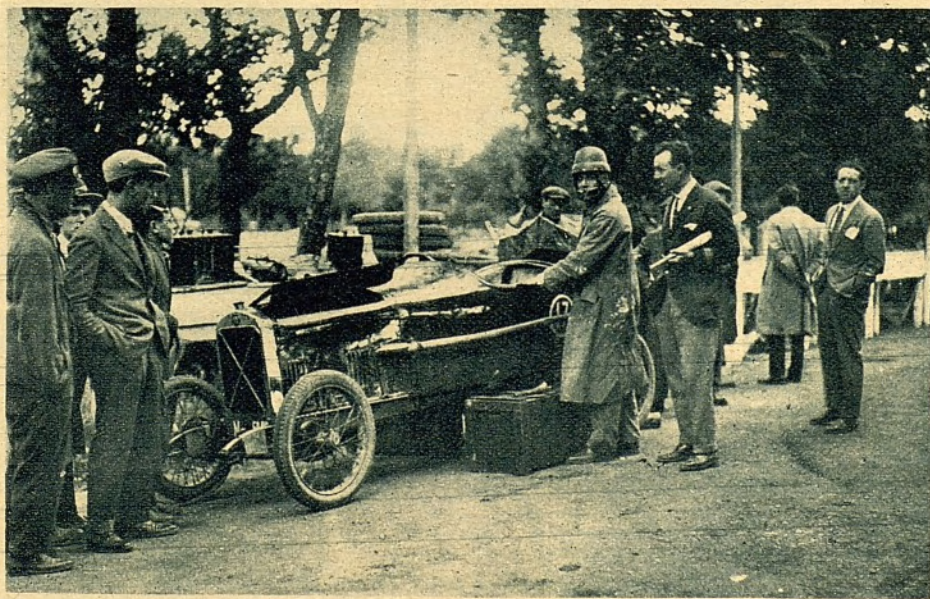
dores!), y ya es oportunidad de que las enseñanzas recogidas se vayan aplicando á modificar, á corregir aquellos defectos ó aquellos «excesos» que la experiencia haya puesto de relieve. Hay que tender á simplificar. Los resultados proclamados deben ser claros y concretos. El reglamento no prevé taxativamente la fórmula de clasificación. Se establece la atribución de premios, y de esta atribución se deducen las normas de clasificar; pero, lo repetimos, no se establecen de una manera explícita. Ello es, por otra parte, fácil. A nuestro entender debe haber—de hecho la hay ya—una clasificación general absoluta, sin distinción de clase de coche; una clasificación para cada grupo de máquinas (dos, tres, cuatro ruedas) y luego las clasificaciones por las distintas categorías establecidas con arreglo á la cilindrada. Existe y está bien el premio (un solo premio ¿no?) á la regularidad calculada por el tiempo invertido en cada una de las vueltas cubiertas.

Hablemos de las subclasificaciones y de los records. Hace dos años se intercaló, ignoramos con qué finalidad, una cronometración de subida al Puerto del León. Desechada desde el año siguiente, queda demostrado lo inútil y lo extemporáneo de la «carrera dentro de carrera».

Está bien que se establezca una clasificación á mitad de carrera, y está bien que, como en todas las carreras en circuito, se proclamen los records de la «vuelta más rápida». Sin embargo, entendemos que debe procurarse evitar que estas subclasificaciones (secundarias al fin y al cabo dentro de la gran clasificación de las XII Horas, finalidad primordial de la carrera) tientes demasiado el gusto de los concurrentes para obtenerlas. Estimularlos con exceso á conquistarlas, nos podría llevar á desastrosos resultados. El procedimiento, á nuestro juicio, sería disponer que esas subclasificaciones y esos records no tomaran estado oficial sino para aquellos que llegaran á la clasificación definitiva dentro de las condiciones reglamentarias. Con ello se evitaría (y no queremos decir que se haya producido el caso) que un concurrente pueda salir por el record de la vuelta, y nada más que por eso, ó que se conforme con ser el primero en las VI Horas.

Pero el Real Moto Club de España, cuando aún no ha terminado el trabajo de la última carrera, ya pone manos á la obra en la organización de la del año próximo. Y estamos seguros de que en ella realizará todas aquellas mejoras que requiere el progreso del sport y de esa prueba que constituye una de sus más justas glorias.

A. DIEZ DE LAS HERAS



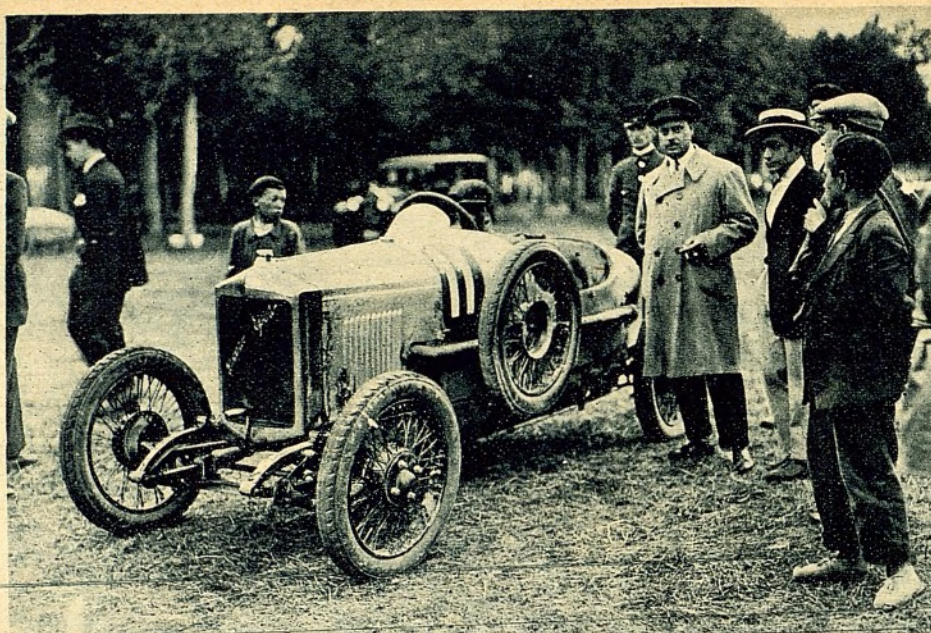
La más laboriosa reparación de las XII Horas. Sirvent, que al terminar la primera vuelta tuvo que cambiar el puente trasero de su cochecito, faena en la que invirtió más de dos horas

FOTS. MARÍN Y DÍAZ CASARIEGO

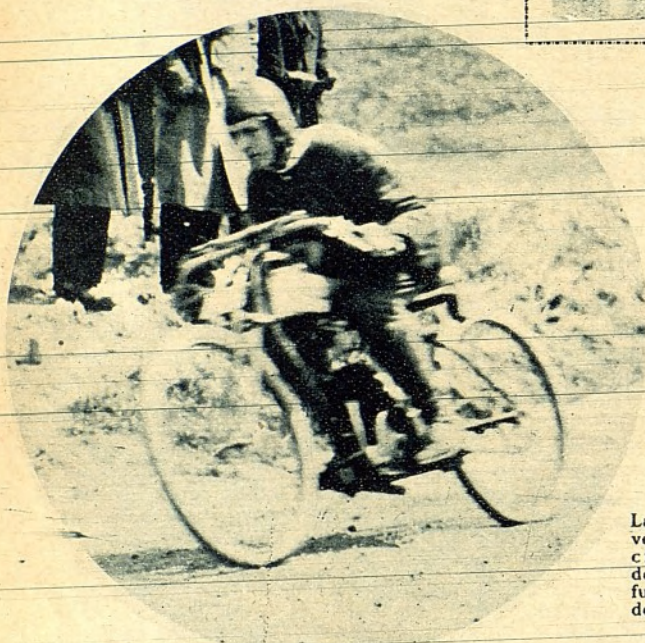
Ayuntamiento de Madrid

LOS TRIUNFADORES DE LAS XII HORAS

LOS ÉXITOS ROTUNDOS
DE LAS LIGERAS MOTO-
CICLETAS «ROVIN» Y DE
LOS RÁPIDOS COCHECITOS
«HISPARCO» EN LA PRUEBA
INTERNACIONAL DE LOS
PUERTOS DE GUADARRAMA-NAVACERRADA



He aquí el «Hisparco» al terminar su esfuerzo, encerrado en el parque de Guadarrama. El cochecito está como al comienzo de la carrera, sin que ninguna pieza del motor ni de la carrocería presenten señales de haber sido sometidos a la durísima prueba



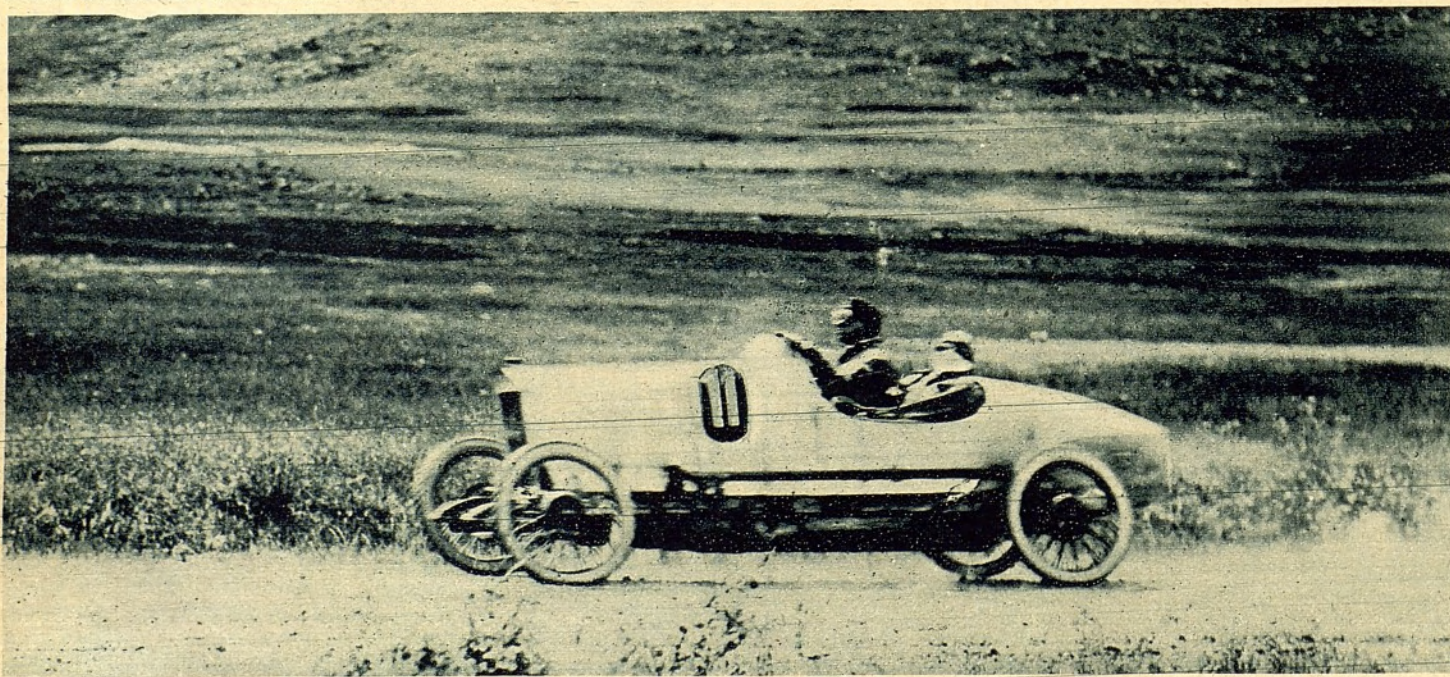
La pequeña «Rovin», una vez más vencedora de este circuito extraordinario, donde marcas afamadas fueron batidas por la que detenta el record del mundo de velocidad

Al destacar la actuación de los vencedores de la última carrera internacional de las XII Horas, no se ha hecho la justicia debida al único coche nacional y verdaderamente de serie que ha obtenido el éxito más definitivo.

El «Hisparco» que, conducido por José Manchón, se clasificó en el segundo lugar, hizo una brillantísima carrera y probó cumplidamente su crédito, bien cimentado en tantas otras pruebas triunfales. Demuéstranlo una vez más estas fotografías, y aun el hecho de derrotar á otros coches de marcas afamadas.

Muy digno de mención es también el éxito de las motocicletas ligeras «Rovin», que nuevamente conquistan los mejores lugares de la clasificación y los mayores laureos, batiendo para ello los tiempos pretéritos establecidos por la misma «Rovin» en el duro circuito, y recorriendo en esta ocasión 417 ktrs. 240 metros en las doce horas. Hagamos notar, porque es importante que el público sepa á qué atenerse á este respecto, que la «Rovin», que es la motocicleta ligera mejor construída y la que detenta el record del mundo de velocidad, merced á su extraordinaria producción, puede venderse á precios sin competencia con las restantes marcas.

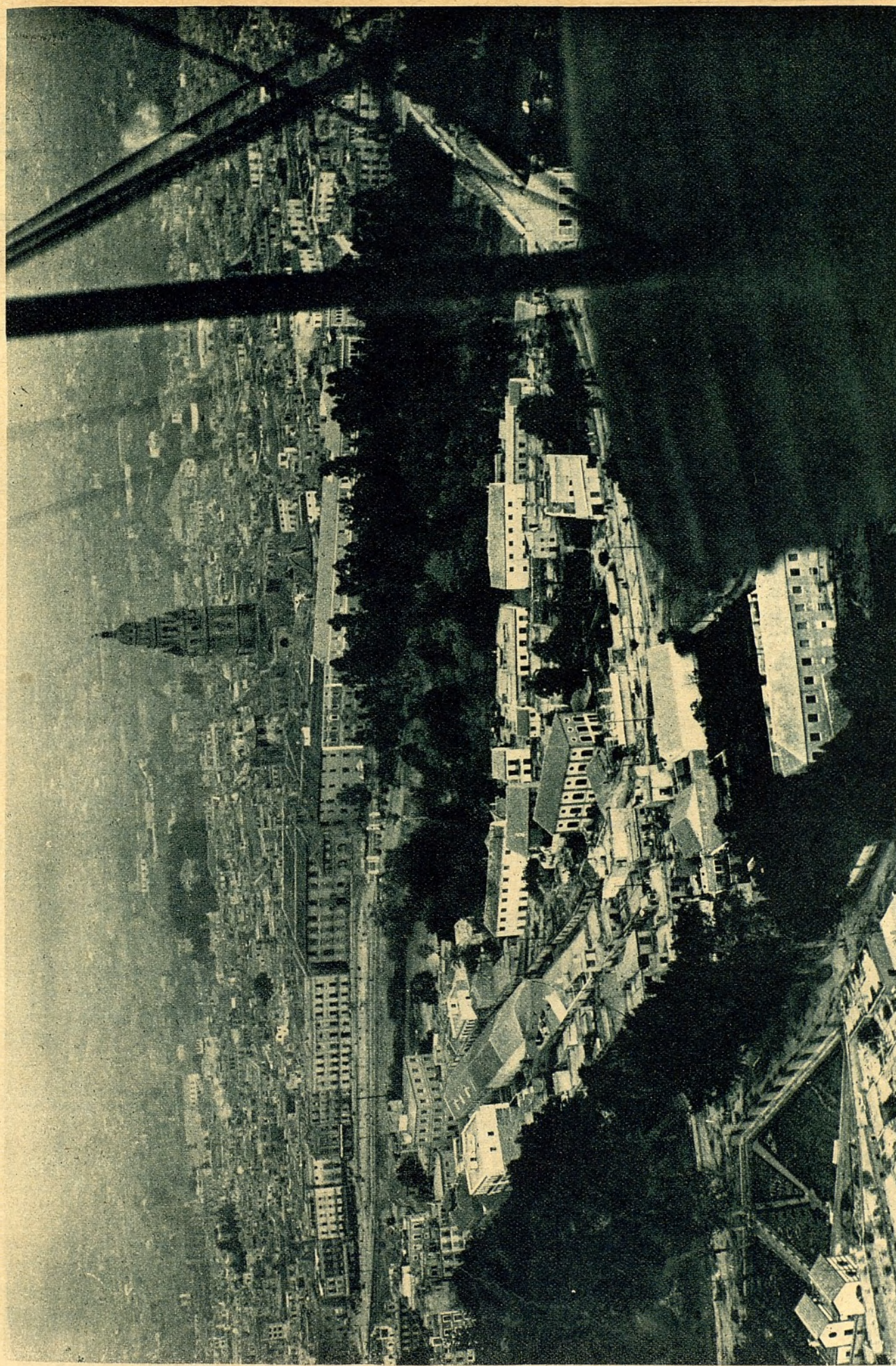
Tanto «Hisparco» como «Rovin» han conquistado un legítimo triunfo, del que puede sentirse orgulloso su representante, Sr. Pérez del Arco, en cuyos salones de exposición, calle de Núñez de Balboa, 3, se exponen unas y otros.



José Manchón pilotando el «Hisparco» que hizo el magnífico recorrido de los puertos de Guadarrama y Navacerrada, alcanzando el segundo lugar de la clasificación general en la carrera de las XII Horas

FOTS. DÍAZ CASARIEGO Y MARÍN

Ayuntamiento de Madrid



MURCIA, VISTA

DESDE UN AVIÓN

El Norte africano fué quedando atrás, y empezó á verse el mar latino, terso, sumiso, azul, muy azul... Y luego, la costa española, clara y risueña. Los panoramas levantinos pusieron en la cinta maravillosa que ante el avión iba desarrollándose, sus notas de color y de luz. Murcia presentó sus huertos floridos, sus vegas ubérrimas, brillantes por el sol del estío. Desde la altura, las ciudades parecen de juguete, parecen escenarios ingenuos. El tráfico, el vértigo que caracterizan á las ciudades de hoy, se apagan y desaparecen en la altura, desde donde las calles y los edificios están envueltos en un gran silencio. Ved en esta fotografía la ciudad de juguete que parece Murcia, agrupada á la sombra de su catedral, evocadora, en el trazado de su torre, de la gloriosa catedral sevillana....

C R Ó N I C A D E P A R Í S

DEL CANADÁ Á ROMA EN CANOA

HACE unas semanas que se encuentra en París el teniente canadiense George H. G. Smyth, llevando á cabo una empresa inaudita: el *raid* Canadá-Roma en canoa, con la sola limitación de atravesar en paquebote el Océano Atlántico, tras de salir de Sidney poseedor de un dólar por todo capital y habiéndose fijado el plazo de ciento quince días, deducidas las paradas en Nueva York, en Londres y aquí. Según comprenderéis, el móvil de todo ello es una apuesta que azuza el amor propio, al cual se añade una suma considerable. No requiere más la muchedumbre parisina para rendirse ante el extraño *sportsman*.

Tenemos, pues, por el momento á Smyth convertido en gran *vedette boulevardière*, y unas fechas atrás asombró á numeroso público arrojándose al Sena con su canoa á cuestas, aunque no pudo luego vaciar

deportes, sin escoger ninguno de preferencia, y así, ha jugado al *rugby* canadiense, al *hockey* sobre hielo, al *cricket*, al *basket-ball*, al *basse-ball*, mientras practicaba el remo, aun cuando no ha sobresalido nunca en el *golf* ni en el *tennis*, que no se adaptan, claro está, á su robustez, como tampoco á su concepto de la cultura física; se matriculó piloto aviador, afecto en 1916 á la cuarta escuadrilla de ataque inglesa, que operaba entre Dunkerque y Nieuport, y allí obtuvo el ascenso, después de derribar siete aviones enemigos; ha dado ya la vuelta al mundo, recorriendo Italia, Argelia, Túnez, Egipto, la India, Birmania, Cochinchina, Camboya, Japón; ha cubierto otra vez en canoa tres mil kilómetros, del lago de Témagami á la bahía de Hudson, con objeto de buscar minerales... En resumen, una existencia de bohemio enamorado del ejercicio á



El teniente norteamericano Jorge Smyth, que está llevando á cabo, sobre la lancha en que aparece fotografiado, el extraordinario *raid* Canadá-Roma-Canadá
FOT. AGENCIA GRÁFICA

su embarcación y subir á bordo; la revista *Le Miroir des Sports* empieza á deleitarnos con las peripecias del audaz navegante, contadas por él mismo; se le admira y se le respeta, porque Smyth, constreñido á ganarse la vida en el transcurso de su hazaña, lo efectúa dignamente, merced á su trabajo, sin mendigar ni colocar postales al transeunte. Entretanto sonríe, y su sonrisa acaba de conquistar el triunfo.



Por los periódicos sabemos la historia del *recordman*, historia que es un poema deportivo. Nació en el propio París el 9 de Marzo de 1891, hijo de padre inglés y de madre francesa; á la edad de diez años abandonó Francia, verificando sus estudios en la Universidad de Toronto y haciéndose ingeniero de Minas; su eclecticismo le arrastró á diversos

la intemperie y de la libertad. Smyth no acierta á estarse quieto, y necesita los recreos higiénicos que distraigan sus músculos á la vista de horizontes varios que sacien su mirada.



¡Simpática figura para la que no existen las lacras de la civilización, que moriría no bien se la encerrase en la atmósfera de una oficina ó de una tienda! Y por eso París, tan sedentario á la par que tan novelero, se extasia hoy, soñador, frente al *globe-trotter* de espíritu errabundo, como saluda el vuelo de esas cigüeñas misteriosas que retornan de comarcas lejanas...

GERMÁN GOMEZ DE LA MATA

París, Junio 1925

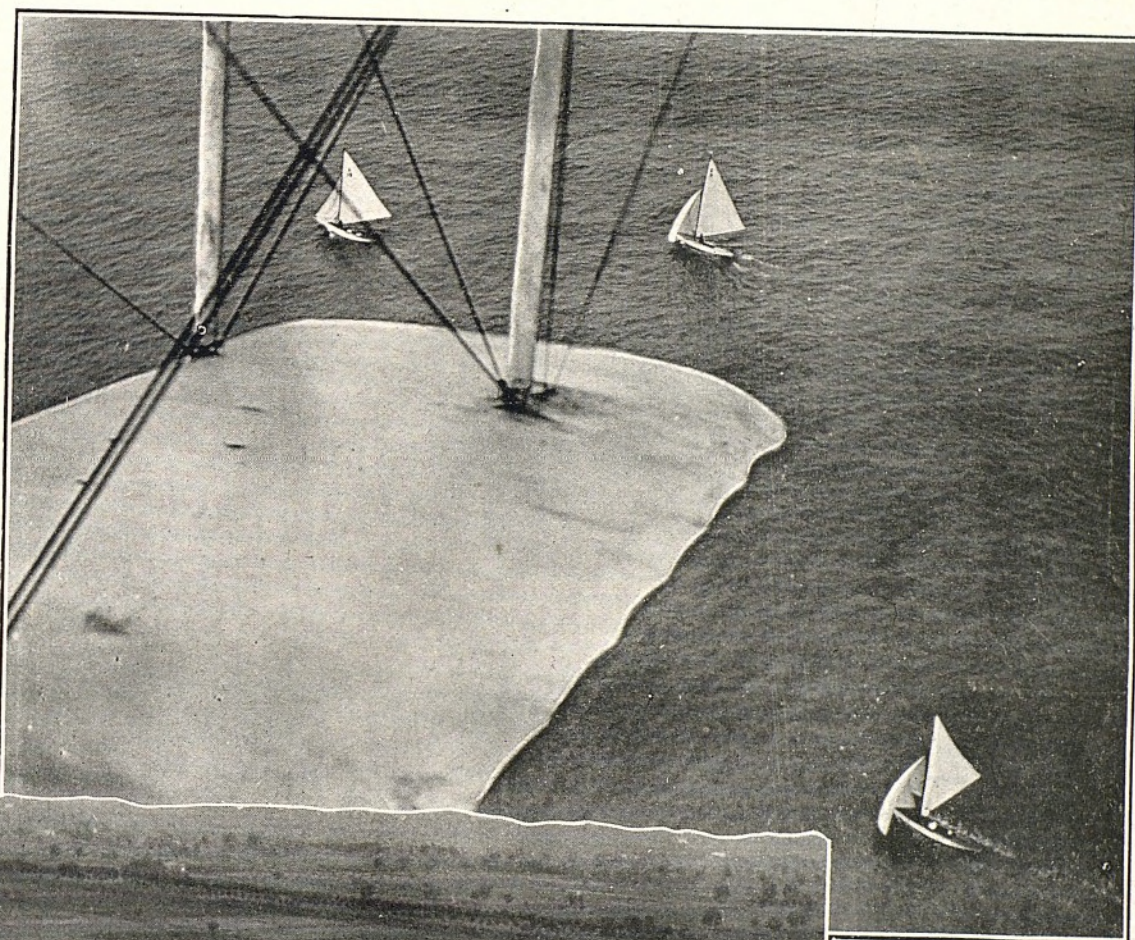


Informaciones gráficas de Aire Libre

LOS BELLOS DEPORTES DEL MAR

REGATAS DE BALANDROS EN EL PUER- TO DE LA CIUDAD CONDAL

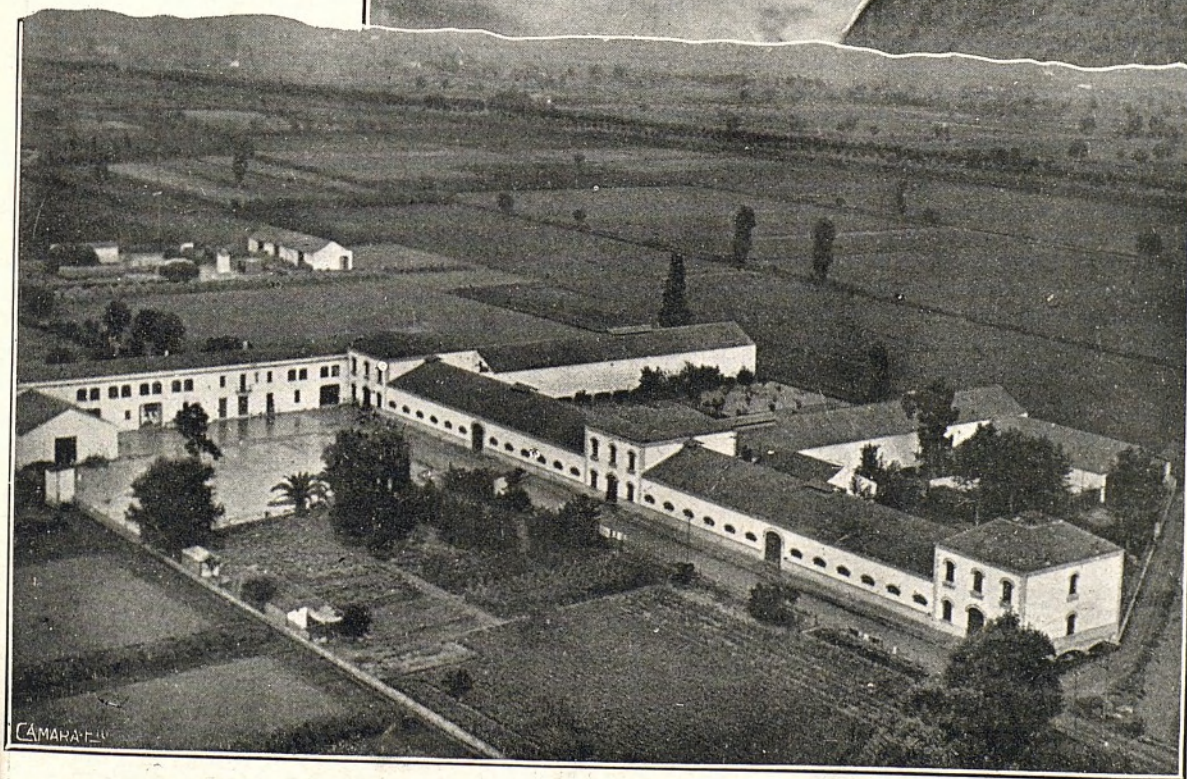
EN plena temporada esti-
val no hay ningún de-
porte tan bello, tan sugesti-
vo, como el de pilotar una
alada embarcación que na-
vega á favor del viento,
cerca del puerto acogedor,



Cómo es la regata desde lo
alto. El avión poderoso nada
en el azul del aire á su antojo,
siguiendo y persiguiendo las
evoluciones de los balandros
que, á impulsos de la brisa, sur-
can ligerísimos el otro azul del
Mediterráneo encalmado

recibiendo las caricias ruti-
lantes de un sol maravilloso
que perfuma el ambiente y
tonifica los músculos.

La información gráfica de
esta plana acusa una nove-
dad singular: la regata no
ha sido seguida desde el
puerto ó la montaña lejana.
El informador, á bordo del
avión, ha evolucionado so-
bre las aguas tranquilas en
persecución de las palomas
blanquísimas que semejan
los balandros desde el cielo,
y la regata así vista ha go-
zado de un nuevo aspecto
y tiene en la placa fotográ-
fica el realce de un tema
deportivo enteramente ori-
ginal.



La hermosa finca La Ricarda, propiedad del sportman señor Bertrand y Serra, meta terrestre donde se dieron cita los balandristas
que el último domingo cruzaron las aguas del puerto de Barcelona.—FOTS. GASPAR

Ayuntamiento de Madrid



Charlie Weinert, el último blanco que ha sido abatido por Harry Wills

PUGILISMO INTERNACIONAL LOS ÚLTIMOS GRANDES COMBATES DE BOXEO HAN ACLARADO EL PORVENIR DE ALGUNAS FIGURAS DESTACADAS

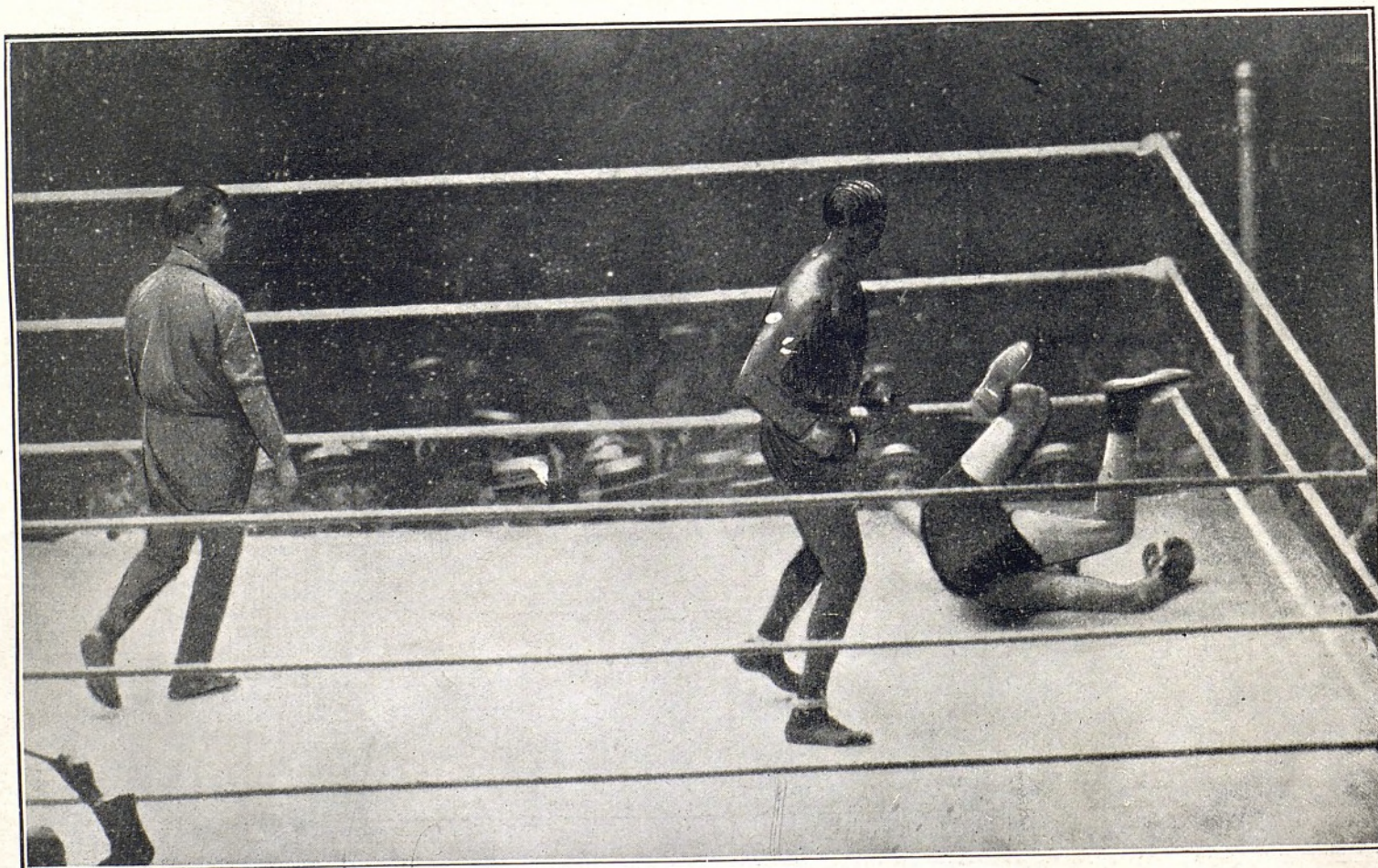
A medida que los organizadores serios han depurado más sus programas, el público español, siguiendo el ejemplo de otros espectáculos deportivos y aun de otros públicos extranjeros, se ha sentido atraído por la boxe que proporcionan los ases.

Era evidente que ello sucedería tan pronto como además á los buenos propósitos de organización se unieran los nombres de varios pugilistas nacionales que formaran ambiente y organizaran ese núcleo de partidarios que es tan indispensable cerca de los rings como al lado de los campos de fútbol.

La última velada, en que actuaron Paulino y Ruiz, fué á este propósito la mejor prueba de nuestro aserto, y el hecho se repetiría exactamente en cualquier ciudad donde al escenario de la boxe su-



Harry Wills, el formidable negro, que se dibuja como el más firme rival de Jack Dempsey



El golpe encasísimo de Wills tumbó á la última esperanza blanca, Charlie Weinert, á la conclusión del décimo quinto round. Véase á la izquierda de la fotografía el hombre del marullo, llevando presturoso la cuenta de los segundos

bieran hombres como el vasco y el madrileño.

Si en lo sucesivo, en la Corte, como en las grandes capitales, se organizan frecuentemente grandes combates que alejen en absoluto la idea de toda combinación, puede afirmarse que en plazo brevísimo nuestro público se sentirá atraído por el boxeo espectacular.

Algunos timoratos tildarán todavía de negada con el sentimiento de humanidad la *cruel* afición; pero, en el fondo, todo espectador de un match de boxeo es un hombre preparado para comprender las ventajas del noble arte, y hasta, si aun es tiempo en él, de adiestrarse en el difícil ejercicio.



Nuevamente, en Norteamérica, la pelea de Wills contra un blanco trae á discusión el viejo tema del color de las razas.

El formidable Harry Wills sigue impertérrito su carrera, que un día u otro tiene que llevarle frente al campeón mundial, Jack Dempsey. Inútilmente el as de la pantalla se



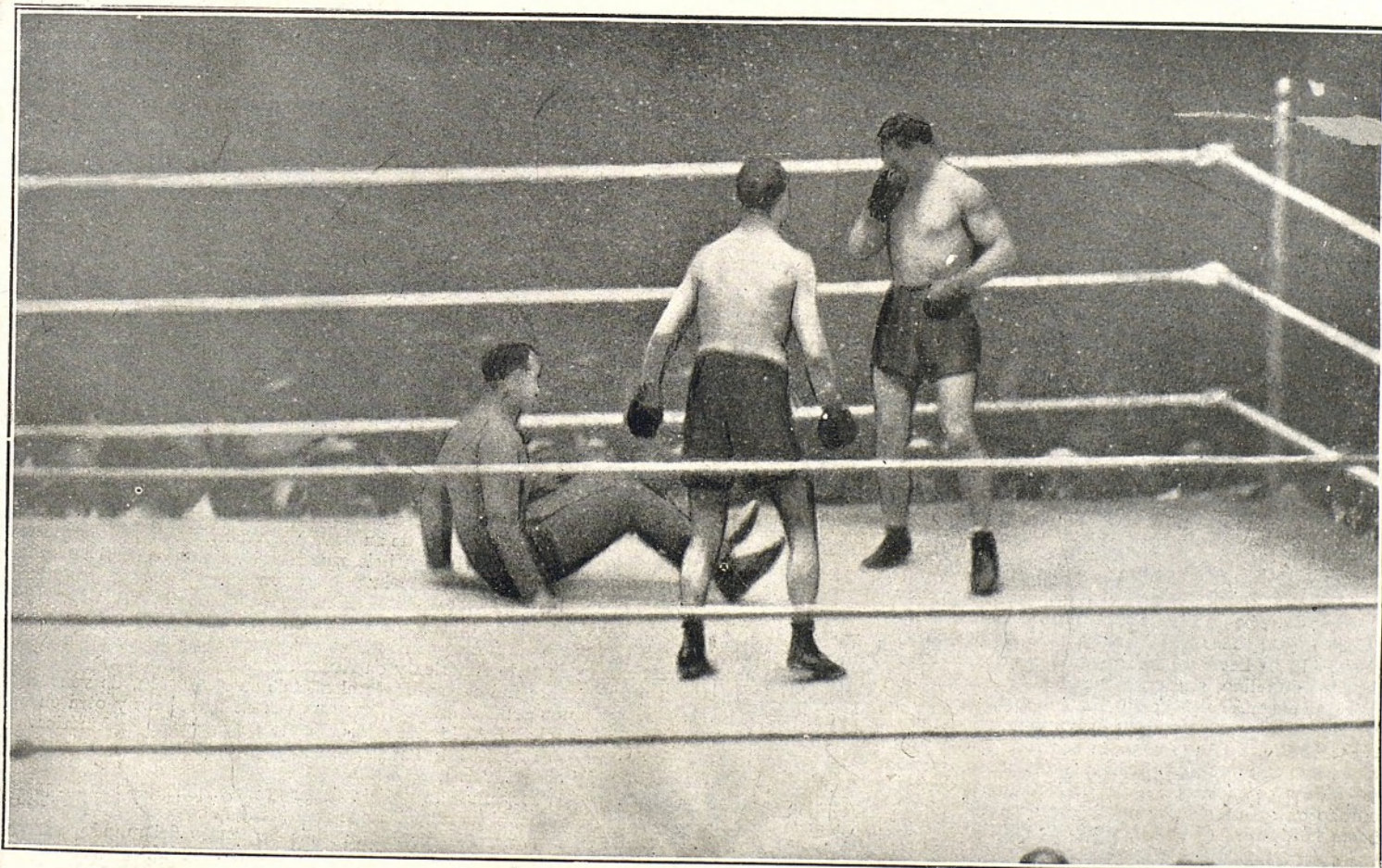
Mickey Walker, el nuevo campeón de los pesos medio-pesados, entrenándose activamente, en vísperas del combate con Greb, con su sparring-partner Levine

escudará en fútiles pretextos, porque la victoriosa marcha del hombre de caoba terminará por ser su obsesión, y á la postre le quitará el título preciadísimo en el despacho de la Asociación Internacional, si antes no se decide á defenderlo con los puños sobre el ring.

La última victoria de Harry Wills es concluyente. Nuestra foto es, además, el comentario más acabado que puede hallarse á ese *uppercut* formidable que da al traste con las últimas energías de Charlie Weinert, el hombre que había sumado mayor opinión como resultado de su triunfal record de victorias.

Los dos pesos medio-pesados más calificados de los Estados Unidos, Mickey Walker y Harry Greb, tuvieron ocasión de combatir para dirimir el título mundial de la categoría. El combate fué durísimo, y durante él uno de los hombres más castigados fué el árbitro, que sufrió á la salida de un cuerpo á cuerpo el puñetazo dirigido á Greb, que le alcanzó en plena mandíbula.

La victoria, por puntos, de Mickey Walker, al instituir un nuevo campeón, da al boxeo mundial una de las más firmes esperanzas de hallar un fuerte rival para Wills ó para Dempsey.



La extraordinaria escena del séptimo round. El árbitro Burdy, al intentar deshacer un cuerpo á cuerpo, interviene demasiado tarde y Walker que preparábase para la salida, manda su diestra contra Greb, encontrando en el camino la mandíbula del referee, que cae knock-down por unos instantes.—FORS. ORTIZ

UN PEQUEÑO GRAN CAMPEÓN DE BOXEO QUE DESAPARECE EL ENANITO PODEROSO PANCHITO VILLA, HA FALLECIDO

El telégrafo acaba de anunciarnos la muerte de uno de los campeones mundiales más populares: el pequeño Pancho Villa, detentor del título del peso mosca, que arrebató en un memorable match, en Junio del 23, á Jimmy Wilde, en el Polo Grounds de Nueva York.

¿Por qué poseen tan irresistible simpatía los boxeadores del peso mínimo? No sabríamos decirlo. Quizá su figura menuda, la proporción armónica de su contextura minúscula hace pensar en los muñecos, y al verlos luego boxear con fiera, batirse duramente, arrojar sangre «en serio», hay para ellos una piedad mayor que para los mayores, y también una mayor admiración.

El ideal del tipo «mosca» no es el «potrillo» joven que está en ese peso porque aún no ha empezado su crecimiento. No; entonces el boxeador, como todo joven animal, presenta un aspecto irregular, «descosido». Sus miembros están por desarrollarse, y ofrecen desproporciones y anomalías; puede ser un buen púgil de la categoría; pero es lo más fácil que no brille en ella, en la que, por otra parte, no puede quedar mucho tiempo. El auténtico «mosca» es el que, aun después de cierta edad, arroja todavía en la balanza por debajo de las 8 *stones*; entonces es señal de que está nacido para esa categoría, y que aunque frise el límite de los *bantam*, no le costará trabajo hacer el peso de *fly* en vísperas de un combate.

Nuestro campeón de esa categoría es el simpático Ferrand es ya un etc. etc. Está armoniosamente constituido. Sus miembros se corresponden magníficamente con la contextura del tronco y está musculado como una pequeña estatua. Ferrand, con su sombrerito, con su gabancito, tan formal, tan serio, es de una gran simpatía. Le creemos uno de nuestros campeones más inteligentes. Daría cien vueltas á los campeones de otras categorías, que sin duda no saben andar tan sueltos por el mundo. El pequeño Ferrand no necesita de manager; va á todos los rings y se encuentra con todos los enemigos. Algunas veces éstos son de más peso y de más malas intenciones que él, y el pobre muñeco es zarandeado ante un público hostil y cruel. Pero Ferrand «encaja» también esta contrariedad, y, sin arredrarse, coge su maletita, su sombrerito, y se va á otro ring, por esos mundos de Dios, á dejar en buen lugar su minúsculo cinturón de los colores nacionales.

Este Pancho Villa que acaba de morir era un pequeño salvaje. Nació en Ilo-Ilo (Islas Filipinas) en 1 de Agosto de 1901. Se crió en plena selva. Al ring llevó estas características de su vida silvestre: unos movimientos de felino, una agresividad montés. Pancho Villa no se llamaba así, sino Francisco Guilledo. Pancho familiarmente, el seudónimo le vendría de alguna comparación humorística con el caudillo revolucionario mejicano. Los que conocen sus fotografías verán en él el ejemplar magnífico de ese tipo «mosca» que antes hemos descrito. Su talla no pasaba de 1,51 metros; estaba perfectamente formado: de busto largo, amplio en las espaldas y en el tórax, se adelgazaba proporcionalmente hasta la cintura. El cuello, vigoroso; cabeza orientada, acusadora de sangre china. Los maxilares, prominentes y anchos; los ojos, oblicuos y muy negros, con una mirada viva, perforadora; la nariz, chaça; la boca, ancha, de labios finos; el mentón, acusado y redondo; la frente, relativamente estrecha; los cabellos, muy negros.

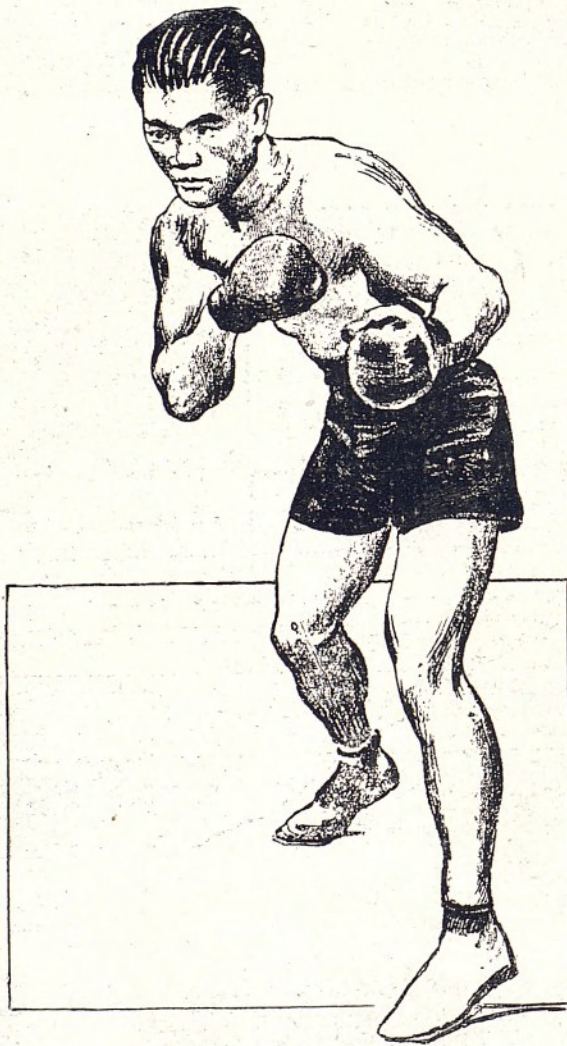
Pancho Villa empezó á boxear en 1919; de sus comienzos en el ring, en Filipinas, nos dicen algo los nombres pintorescos de sus adversarios, á la mayoría de los cuales batió: Terrible Pounding, Battling Bailarino, José de la Cruz, Salvador Santo Tomás, Kid Aguila... Su copioso record de iniciación no arroja más que una derrota por puntos y otra por descalificación.

Se trasladó á Norteamérica en 1922, empezando por disputar algunos «sin decisión» en Jersey City, especialmente contra Frankie Genaro. Sus excelentes combates fueron pronto pregoneros de su valía, y á pesar de que, sobre todo, las categorías de peso suelen atraer la atención de los públicos, pronto todo el mundo se fijó en el diminuto Pancho, considerándose como la revelación más importante del pugilismo en aquel año. El 11 de Septiembre disputaba el campeonato de América á Johnny Buff, un veterano del ring, que creía irse á desbarazar pronto del filipino. Pero lo cierto es que rara vez consiguió tocar con violencia á aquél, que se mantuvo muy cerca de él, esquivando todos los golpes con sólo apartar la cabeza de la trayectoria seguida por los puños de Buff, ó, cuando esto le era imposible, retrocediendo con ellos para contrarrestar su violencia. Inmediatamente después de verificar esta precisa esquivas, Villa se encontraba en posición de atacar, y antes de que el americano tuviera tiempo de reconstituir su guardia, ya había recibido una serie de golpes rapidísimos y violentos, que acabaron con sus energías, llevándolo en el undécimo asalto á un knock-out irremediable.

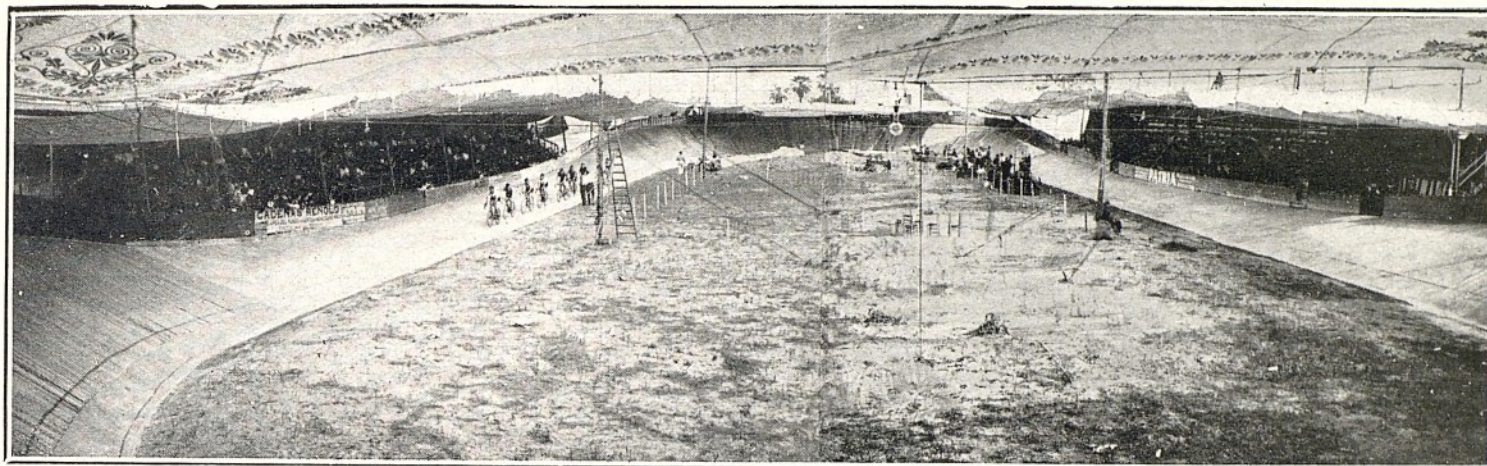
La fama del púgil filipino creció con aquel título. En 18 de Junio de 1923 disputaba el campeonato del mundo á Jimmy Wilde, que hasta entonces lo poseía. Todavía duró menos éste frente al velocísimo filipino. Aunque Wilde era un pegador rápido y seguro, se desconcertó ante la vivacidad extraordinaria de su enemigo, que, estando muy cerca de él, resultaba inasequible á los golpes, rápidamente esquivados. Por su fantástica velocidad batía á su enemigo dos y tres veces antes de que él pudiera darse cuenta. Además realizaba cosas extraordinarias, como era, por ejemplo, tocar en el estómago de fuerte *hook* de izquierda, y casi al mismo tiempo colocar la misma mano en *uppercut* ó *crochet* al mentón. Así, Wilde, á pesar de su costumbre del ring, si pudo esquivar ó bloquear el primer golpe, casi siempre recibió, sin encajar, el segundo. Y en el séptimo asalto, ante la admiración del público neoyorquino, cayó al suelo para no levantarse. El enano Pancho Villa había conquistado para las islas Filipinas el primer campeonato del mundo.

El pequeño Francisco continuó combatiendo sin conocer la derrota, disputando en todo América y en Australia más de cuarenta combates. Sólo un hombre fué capaz, desde el año de su revelación, de vencerlo, y esto por puntos: Frankie Genaro; una vez en 10 rounds y otra en 15 (1 Marzo 1923), donde le arrebató el título de campeón de América.

A principios de este mes sufrió el campeón otra derrota por puntos, por Jimmy Mac Carman. Ahora nos sorprende la noticia de su muerte. ¡El pobre muñequito de la selva isleña, el hombrecito que aprovechó la combatividad y la viveza de su raza para llevar á ésta un campeonato del mundo, ha sucumbido! Su ejemplo de valentía y de entereza quedará.



Pancho Villa, el ex-campeón del mundo del peso mosca, una de las figuras más populares del ring universal, cuyo fallecimiento ha anunciado el telégrafo



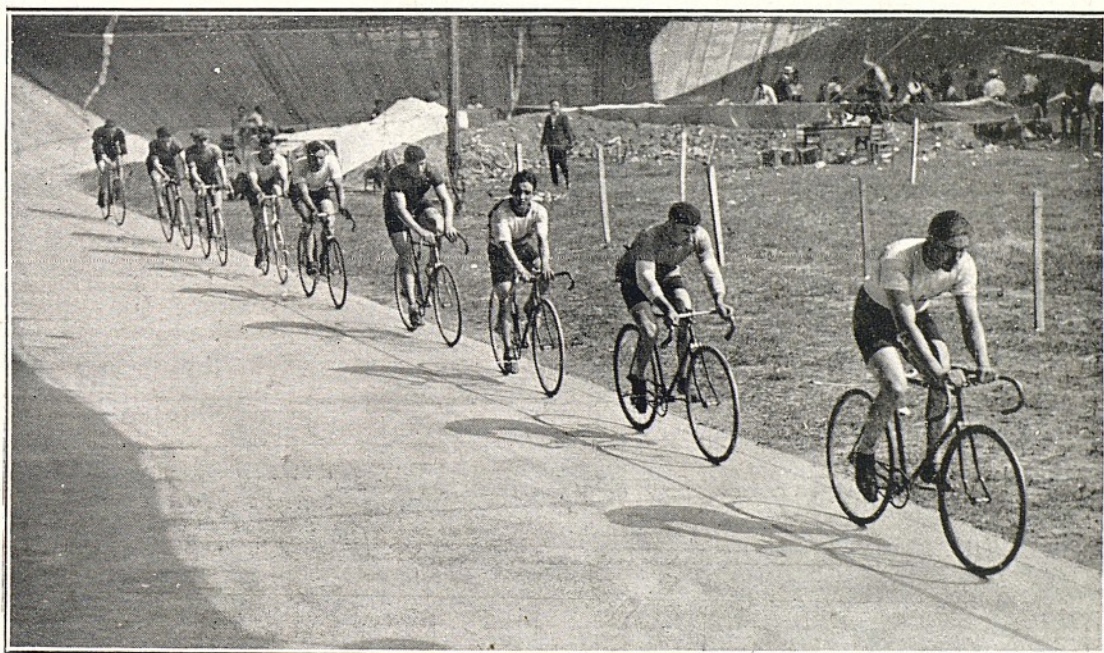
Vista general del velódromo de Sans durante la carrera internacional de las veinticuatro horas en pista

ACTUALIDAD CICLISTA

LA CARRERA INTERNACIONAL DE LAS XXIV HORAS EN PISTA, CELEBRADA EN EL VELÓDROMO DE SANS, EN BADALONA

ORGANIZADA por *El Mundo Deportivo*, se ha celebrado en la pista de Badalona la carrera de XXIV horas, por equipos, á la americana.

En ella se inscribieron elementos extranjeros de gran valía, tomando la salida once equipos,



Los corredores sorprendidos en plena carrera. Se advierte fácilmente que no hacen esfuerzos considerables para romper el pelotón



combinados en la siguiente forma: Marcot-Baron, Ocht-Sans, Llopis-Armengol, Janer-Louet, Bover-Ali Neffati, Español-Dinay, Caspi-Bachero, Dewolf-Stockelynck, Van Eltvelde-Thysman, Regnier-Mechant y Jousaume-Alegre.

Desde un principio, los equipos belgas se impusieron, venciendo netamente en los sprints, destacando Dewolf, Stockelynck y el francés Louet, compañero de Janer.

La clasificación fué la siguiente: 1.º Dewolf-Stockelynck, 2.º Marcot-Baron, 3.º Janer-Louet, 4.º Español-Dinay, 5.º Ali Neffati-Bover, y á continuación, Regnier-Van Eltvelde, Sans-Bachero y Jousaume-Armengol.

El público fué muy numeroso, y la carrera fué poco brillante. Tuvo que suspenderse en dos ocasiones por causa de la lluvia.

MASFERRER ALFONSO

La pareja extranjera vencedora de las XXIV horas sansenses, Dewolf y Stockelynck, belgas
FOTS, SPORT Y OASPAR



Peter de Paolo, el piloto vencedor de las 500 millas en el autódromo de Indianópolis

AUTOMOVILISMO INTERNACIONAL LAS ÚLTIMAS HAZAÑAS DE LOS PILOTOS AUTOMOVILISTAS DE NORTEAMÉRICA É INGLATERRA

SOBRE las pistas más importantes de América y Europa se han renovado las hazañas de los grandes maestros del volante.

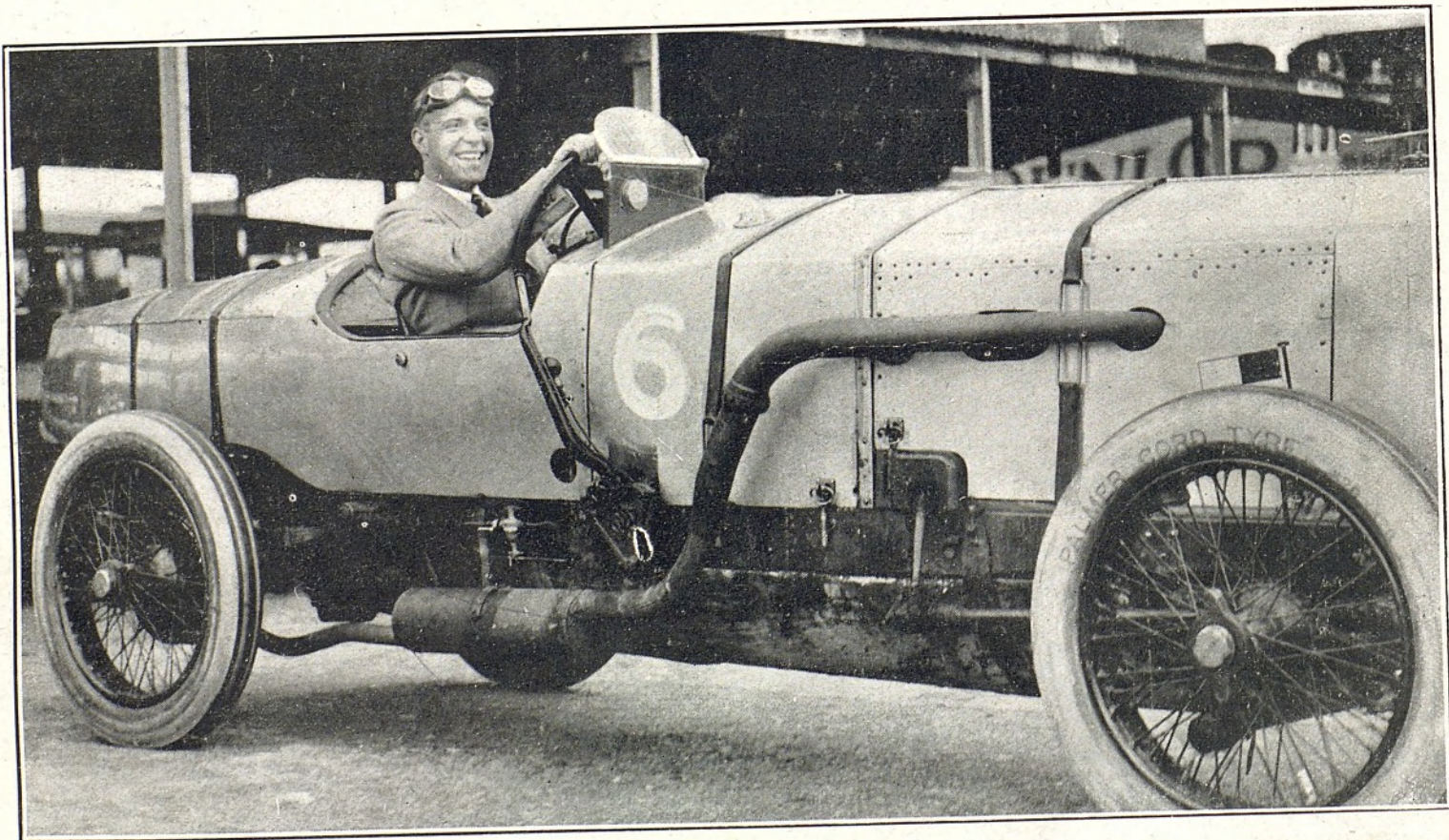
Después de los premios de Bélgica, estas performances en los tracks famosos de Indianópolis y Brooklands han venido á demostrar cómo el automovilismo espectacular tiene su más brillante porvenir en los autódromos preparadísimos, donde los accidentes son más raros que en la carretera, y los cuales, en todo caso, se producen por despiste del coche, en perjuicio sólo del conductor.

Peter de Paolo, el «driver» cuya fotografía publicamos en esta plana, ha batido recientemente en Indianópolis el record de las 500 millas, que han sido salvadas en 4 horas, 56 minutos, ante un público extraordinario, que aplaudió con entusiasmo la hazaña de Paolo.

En la pista de Brooklands, el afamado conductor mayor L. Ropner ha rematado brillantemente un esfuerzo notabilísimo.

En el track británico, días pasados varios corredores intentaron el record de las ciento y las noventa millas. Intentado el esfuerzo, entre todos los pilotos fué el mayor Ropner quien hizo los mejores recorridos, pero sin llegar, no obstante, á echar por tierra el viejo record, que quedó demostrado es difícilmente asequible.

Estas pruebas llevan cada vez más extraordinario público, entre el cual la sensación de la vertiginosa velocidad acusa una de las más fuertes emociones deportivas que pueden gozarse como espectáculo.



El mayor Ropner, conductor del coche vencedor en las cien millas de Brooklands, batiendo el record de velocidad sobre esa distancia en la pista británica

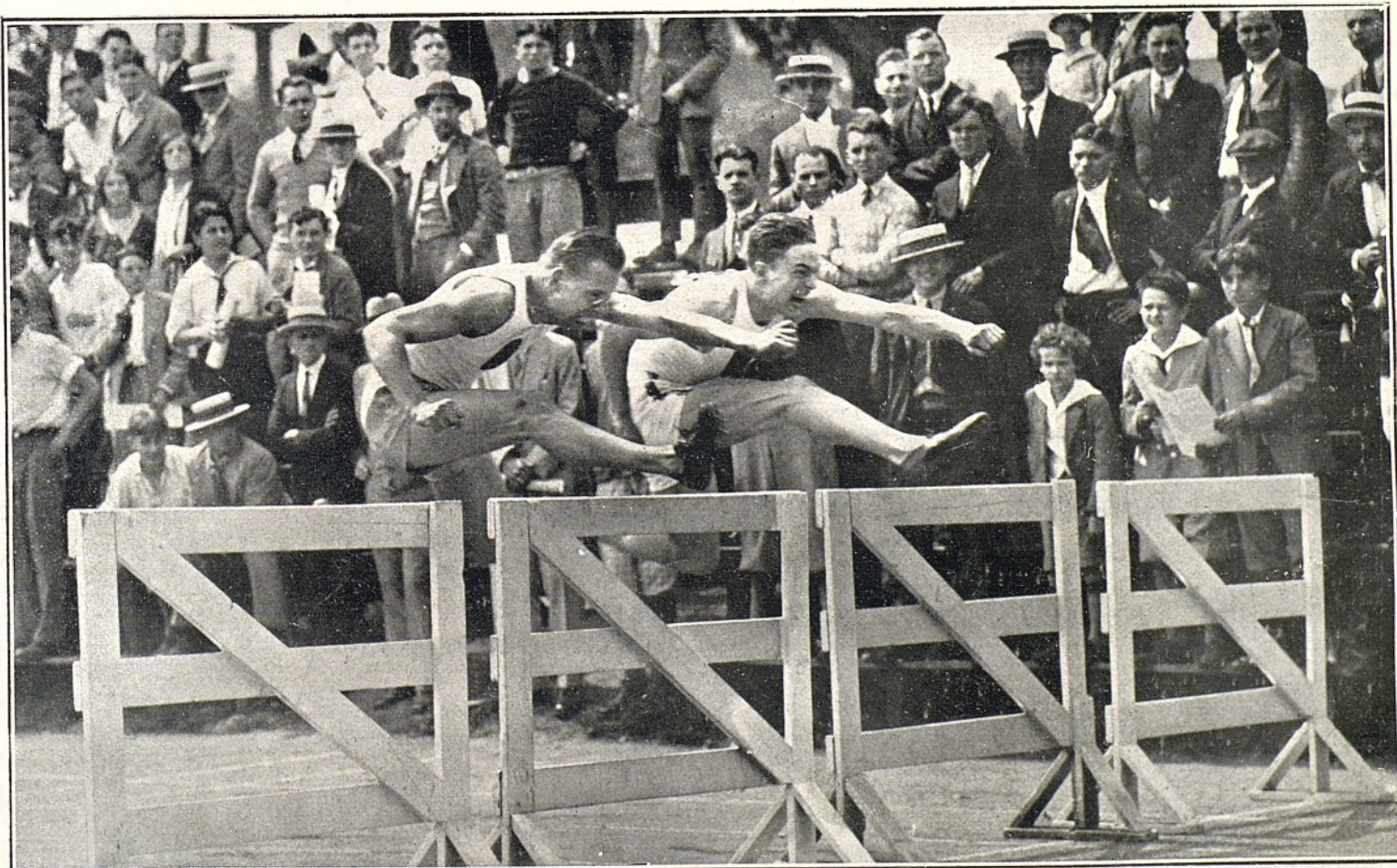


Una prueba de cuatrocientos metros disputada por las sportwomen aspirantes al campeonato de los Estados Unidos

CUALQUIERA de estas dos fotografías es toda una lección deportiva. Las muchachitas que se ejercitan en los deportes y que cuentan entre los más poderosos estímulos, el de llegar al campeonato femenino nacional, al que sólo concurren las seleccionadas de Colegios y Universidades. Abajo,

LAS GIRLS Y LOS BOYS QUE SE ESFUERZAN POR BATIR LOS RECORDS MUNDIALES

esa final de los ciento diez metros con obstáculos que presencia un gran público y en la que el rostro de las finalistas, la fiera contracción de los músculos, refleja el formidable esfuerzo de los campeones que riñen por una décima de segundo, que les dará con la ventaja el título preciadísimo.



El esfuerzo de los campeones. Carl Cristiersen y Ray Wolf, finalistas de los ciento diez metros vallas, haciendo el último esfuerzo para distanciarse unos centímetros ante la meta de llegada

FOTS. VIDAL



Benoist y Frantr, dos ases del tour, descendiendo el Galibier en la etapa Brianson-Evian

LAS GRANDES PRUEBAS CICLISTAS INTERNACIONALES

EL ITALIANO OCTAVIO
BOTTECCHIA HA ENTRADO
VENCEDOR ABSOLUTO
DE LA VUELTA A FRANCIA,
EL DOMINGO ÚLTIMO,
EN EL PARQUE DE LOS
PRÍNCIPES, EN PARÍS



El descenso del Galibier. Dos «tours isolés» bajando rápidamente la gran pendiente

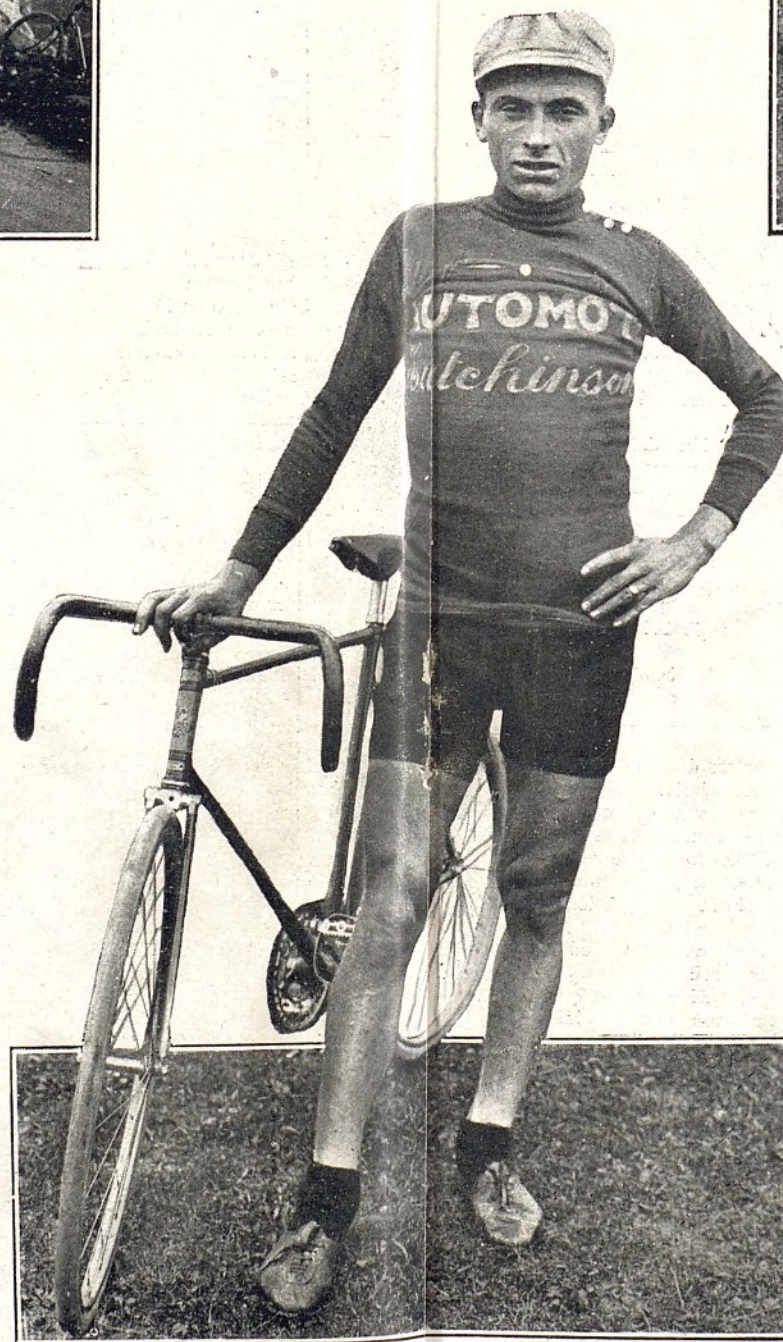
YA entraron en el Parque de los Príncipes, al regreso de ese circuito interminable que se titula la Vuelta a Francia, los supervivientes de la prueba colosal. La muchedumbre, contagiada de la *réclame* que los organizadores hacen del grandioso *Tour*, hizo objeto a los routiers de una manifestación de entusiasmo sin precedente; y Bottecchia, vencedor de esta última etapa de Dunquerque a París, y el triunfador absoluto, además, de la carrera, recibió, al aparecer en la pista clásica, el más cordial de todos los homenajes que se dispuso jamás a ciclista alguno.

Este año, la Vuelta a Francia ha tenido un mayor éxito deportivo que otras veces. La cuestión depende nada más que de la preparación de los corredores, porque esta prueba única—por lo que a las dificultades se refiere—es, desde el punto de vista del sport, un verdadero absurdo; y la prueba, al final, si algo demuestra, es la resistencia física de unos cuantos privilegiados, que, sin embargo, no tendrán nunca en la práctica imitador alguno.

El mejor ejemplo de ello está en la figura del vencedor. Octavio Bottecchia es un especialista del *tour*.

Puede afirmarse que a la magna vuelta a la República dedica todos sus esfuerzos, toda su profesión de corredor. Terminada la vuelta, difícilmente veréis a Bottecchia participando en pruebas de grandes dificultades. Cuando más, y esto para aparecer siempre en forma, sus exhibiciones se reducen a modestos torneos por los velódromos de su país, que si le proporcionan rendimientos apreciables, también le sirven para hacer una magnífica propaganda.

Algún mes antes de comenzar el *tour*, el intrépido italiano está ya en las carreteras más difíciles y duras dedicado al entrenamiento más tenaz. Su especialización es innegable. La ventaja sobre todos los rivales, evidente. ¿Dónde reside la



El vencedor absoluto de la carrera, que ha conquistado, además, el primer puesto en la etapa final Dunquerque-París

clave del éxito que hace que la hazaña de Bottecchia parezca tener escaso mérito? A nuestro juicio, en el estudio profundo que tiene de la carrera y de sus particularidades. Este hombre procura obtener su ventaja en las primeras etapas, distanciándose de los contrarios en tantos minutos, que luego, aunque sufra algún percance, para los otros routiers resulta ya imposible reducir al mínimo la distancia. Entonces, Bottecchia sólo tiene que conservarse en cabeza, ó, por mejor decir, a pocos minutos del primer clasificado en cada etapa, para llegar a la meta final con ese plazo extraordinario que le clasifica como vencedor absoluto. Pero este año hizo algo más. Se cuidó también de la ceremonia apoteósica que quiso para sí. Con ello, si alguien quedaba por convencer, ahora es indudable que pensará con la generalidad que el vencedor, además de un hombre invencible, es excepcional por lo que respecta al dominio de su voluntad. La última etapa, Dunquerque-París, no es de las más difíciles. Por ello, y porque al término espera la muchedumbre, congregada en el Parque de los Príncipes, para aclamar al vencedor de la jornada, el empeño por el puesto primero es una lucha más y tan tenaz como la otra, dentro de la gran carrera. Hay que tener en cuenta que el público, siempre infantil, aunque esté perfectamente documentado respecto de la marcha de la clasificación general, guarda todo su entusiasmo, los vítores más calurosos, para el primer hombre que entra en la pista del velódromo, mucho más si éste es francés. Luego, a medida que los restantes supervivientes van llegando, nunca los aplausos tienen la sonoridad que para el primero de los *tours* esforzados. Pues bien: este año, Octavio Bottecchia, que era vencedor absoluto de la carrera con sólo llegar a París en el pelotón, ha preferido hacer un esfuerzo más, sobre tantos, y, abandonando a todos los routiers, se ha adelantado vigorosamente para recibir el homenaje doble del vencedor de la etapa y el triunfante absoluto. ¡Y París, deportivo todo, se ha rendido ante el ciclista más extraordinario que jamás haya participado en el *Tour de France*!



Aymo, el más fiel seguidor de Bottecchia, que ha obtenido una brillante clasificación en la lista general



Aymo, el corredor de las brillantes llegadas entrando vencedor en Evian al término de la etapa

CONVERSACIONES DE "AIRE LIBRE"

Lo que dice el as de ases de la gran guerra René Fonck para nuestros lectores.—La aviación deportiva.—Una opinión acerca del autogiro de La Cierva.—El gesto del pájaro abatido

El ujier, fatigado aún por la rápida carrera peldaños arriba, entreabrió la puerta de la tribuna reservada á la Prensa extranjera y musitó en voz queda á mi oído:

—Baje usted inmediatamente. Le espera en el tercer pasillo. Creo que le dará *rendez-vous*...

Me levanté y salí, procurando no hacer ruido. Al cabo de cinco minutos, la escalera gruñía bajo la presión de mis pies, que la remontaban de nuevo. En mi bolsillo acababa de ingresar la pulida cartulina de una tarjeta, en la que podían leerse un nombre, unas señas y, rasgueada á mano, una cifra convencional: la hora determinada. Al entrar nuevamente en la tribuna, mi asiento acusó, irreverente, el peso, nada escaso de mi humanidad. Dos ó tres miradas fulminaron sus rayos sobre mí...

Abajo, en el centro del hemisiciclo—porque habíamos olvidado, lector querido, decirte que nos hallamos en el *Palais Bourbon*, la Cámara de diputados de Francia—, un señor, de aspecto grave y puntiaguda barbizuela, desgrana una perorata interminable, acompañada con unos gestos tan tremebundos, que ponen en conmoción hasta los inquietos faldones de su *chaquet*...

El ruido de unos pasos, no por apagado deja de elevar siscos entre la nacional Asamblea. Nos asomamos, y la sonrisa viene á nuestros labios. Se trata de René Fonck, que acaba de regresar á su escaño. Y recordamos que hace unos instantes, al pedirle nos excusase por haberle distraído en plena sesión, el aviador diputado sonrió mientras protestaba:

—*Mon Dieu...* ¿Quiere usted callar? Pero si este buen señor que habla lleva ya una hora diciendo barbaridades mezcladas con tonterías...

✠
Pascábamos á lo largo del famoso estanque de los Suizos, entre la decoración fastuosa de los inimitables jardines versallescos.

Porque René Fonck habita en la ciudad que fuera, en años lejanos, la corte florida de tres Luises, consecutivamente... Y, para pasear, en Versalles no es posible más que ir hacia el marco maravilloso de verdura y de flores, de mármoles y de líquidos cristales, que encuadra la mole venerable del palacio hoy desierto...

Hace media hora que dura nuestro paseo-charla. Hemos hablado ya de muchas cosas: política, arte, mecánica en general; de todo un poco. Y por cierto que este último tema fui yo quien le promovió al notar en el radiador del «seis cilindros» que hasta entonces nos llevara, unas letras doradas que, situadas encima de una alada y picuda cigüeña, decían: «René Fonck»

—¿Cómo?... ¿Además de aviador y diputado es usted fabricante de automóviles?...—exclamé:

La faz, habitualmente seria y apagada del celeberrimo piloto, se iluminó con una sonrisa:

—La vida es dura...—aclaró—. La política no da para vivir. Y el renombre adquirido allá arriba—y señalé el espacio—tampoco.

Prosiguió al cabo de unos pasos:

—Fué forzoso pensar en algo práctico cuando por fin acabó «aquello»...

¡También Fonck dice «aquello»! También la guerra monstruosa, cruel y absurda, parece quemarle los labios con su solo nombre. Y, no obstante, fué «aquello» lo que le dió fama; fué «allí» donde sus proezas nacieron, crecieron y culminaron...

Quisimos hacerle hablar de aquella pesadilla, ¡ay!, demasiado real. No quiso. Se encerró en un silencio hosco, impenetrable.

—Se batieron como unos bravos, como unos valientes...—murmuró al fin con sorda voz.

Dudé un segundo:

—¿Se refiere usted á «ellos»?...

—Sí.

Y la afirmación del hombre que al acabar la guerra ostentaba 75 palmas en el pecho—una por cada victoria aérea—sonó á manera de un homenaje, entre piadoso y admirativo.

✠
—Hablemos de aviación—hálala yo pedido.

Mi demanda había despertado á un Fonck fogoso, ardientemente comunicativo. Me había cogido del brazo:

—¿Le gustan á usted también las cosas del aire?... A mí me atraen, me seducen, me encantan y casi me turban el cerebro. No se ría, no. Siento por ellas una pasión tan intensa, que no dudo en proclamarla la gran pasión de mi vida.

—He aquí casi una confesión...—le advertí.

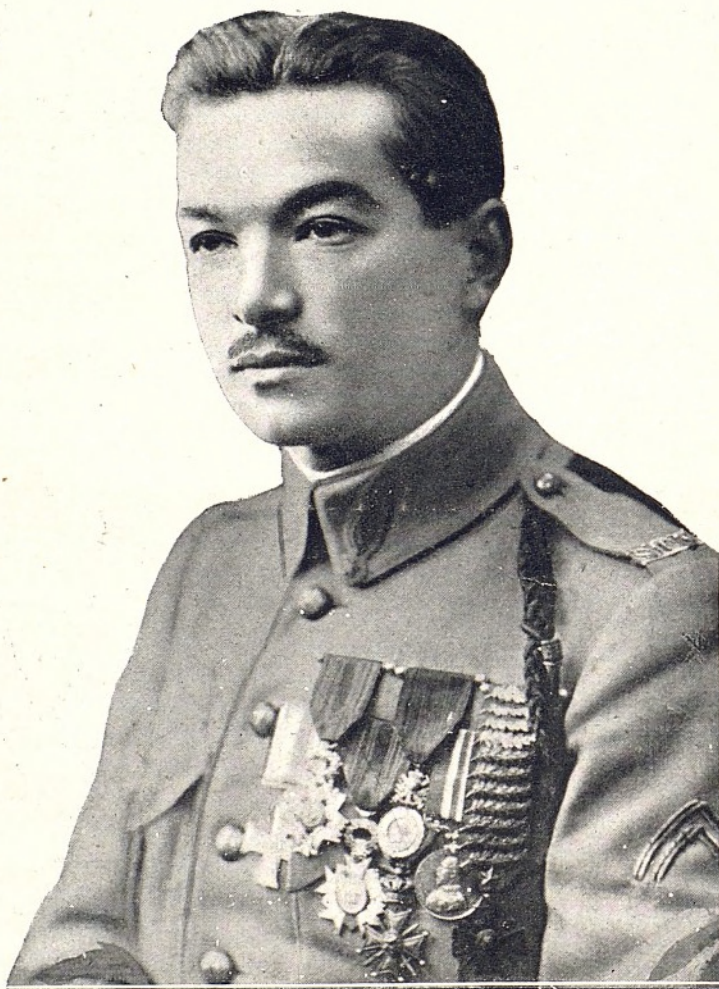
El as no me hizo caso.

—Durante los dos últimos años, ha sido tan extraordinaria la labor de perfeccionamiento, que es difícil imaginarse el esfuerzo desarrollado en los talleres, en los aeródromos, en las oficinas técnicas y en los laboratorios. Hay de qué entusiasmarse, créame.

Continuó:

—Que la aviación es el arte de elevar y dirigir á través de la atmósfera un cuerpo más pesado que el aire, utilizando la resistencia que presenta el elemento gaseoso al movimiento de los cuerpos que en él se sumergen, es una definición que la conoce todo el mundo. El hombre ha concebido y realizado, por su propia inteligencia, un movimiento que le ha permitido elevarse, inspirándose en el movimiento de los cuerpos celestes: la rotación. Por medio de ella se ha llegado á propulsar y á sostener en el aire esos aparatos voladores que llamamos aviones...

... Conseguido eso—añade—, resuelto el principio, quedaba la tarea de perfeccionar los medios. Y ha resultado, en verdad, una ardua tarea. La aviación es aún una ciencia joven; por consiguiente, todo lo hecho hasta hoy, aun siendo de excepcional importancia, no son más que tra-



René Fonck, el as de ases francés

bajos de orientación. Los aparatos tienden todos hacia una uniformidad absoluta de líneas; la construcción se estabiliza también en un sentido único; sea el metal el preferido, ó sea la madera; y en cuanto á los motores, los progresos son asimismo extraordinarios: se ha llegado á los 500 HP., habiendo obtenido un peso reducidísimo en relación á la potencia; véase si no: 850 gramos por HP., si la refrigeración es por aire; 1.100 gramos si la refrigeración es por agua. Y esa ligereza se ha conseguido sin perjudicar en absoluto la solidez del motor.

Detúvose. Me ofreció un cigarrillo. Encendimos.

—Cuando hablo de estas cosas—explicó con ironía—soy terrible; me enardeczo solo, y sé cómo empiezo, pero no sé acabar. Y me pongo pesado para con los que vienen conmigo. Excúseme, pues, el «arrebato», y pregúnteme lo que quiera, ya que usted venía en ese plan.

—¡Pero si con escucharle me ahorro este trabajo!

Fonck no pudo evitar un gesto:

—Bueno, pues continuaremos..., y dígame usted qué tema de aviación prefiere ahora.

En nuestro pasear sin rumbo habíamos llegado hasta el delicioso rincón de las Grutas de Apolo, pasando por la magnífica fuente de Diana. A nuestro alrededor, y á lo largo de la avenida, verdeaban los bronceos faunos juguetones y las ninfas indolentes... Habíamos cruzado entre su ambiente de poesía, y tras de nosotros el eco no guardaba más que palabras intrincadamente científicas y abominablemente prosaicas. ¡Perdón, mármles ilustres y bronceos venerables, que guardáis fielmente los secretos de no pocos madrigales!... Yo os juro que otra vez...



Un golpecito en el hombro nos volvió á la realidad.

—Bien ¿y qué?...—pidió Fonck.

—¡Ah, sí! Hablemos, si á usted le parece, de la aviación deportiva...

—La aviación deportiva es el pulso de la ciencia aérea. Sus soberbias performances marcan elocuentemente el grado de perfección á que hoy se ha llegado. Tanto el record de velocidad, detentado por Bonnet en 448 kilómetros por hora, como el de altura, por Callizo, en 12.066

metros; así el de duración sin escala, establecido por Coupet y Drohuin en treinta y ocho horas, como el de distancia, fijado por Lemaitre y Arrachard en 3.000 kilómetros, son unas proezas magníficas. En el aspecto deportivo podemos también incluir los ensayos de novedades en aviación. Desde Clemente Ader á los hermanos Wright, sin olvidar á Santos Dumont, los primeros pasos, los balbuceos iniciales de la ciencia del aire tuvieron siempre el carácter de un deporte. Y en los tiempos modernos tienen las nuevas concepciones también más de sport que de otra cosa, aunque cambien al consagrarse definitivamente; ejemplos: el helicóptero, no salido aún del dominio experimental, y el autogiro, la gran novedad española que conmueve en estos momentos todas las bases técnicas, tenidas, tal vez prematuramente, por definitivas.

—Su juicio acerca del invento de La Cierva.

—El sólo hecho—responde Fonck—de que con unas superficies sustentadoras móviles y giratorias haya una máquina voladora evolucionado lo mismo que otra provista de las clásicas superficies rígidas y fijas, es ya una cosa admirable, extraordinaria de veras.

El as de ases se detuvo un momento, y prosiguió con un gesto evocador:

—¡Quién sabe dónde iremos á parar! Ya le dije antes que la aviación es joven; y cuando una ciencia empieza, es imposible predecir dónde se detendrá. Si se produjese otra guerra, ¡y Dios no lo quiera!, los adelantos aéreos serían prodigiosos... No le extrañe, no; que lo que digo es la verdad. Los cuatro años que duró «aquello» valieron, desde el punto de vista de la navegación aérea, por cuarenta años de paz. Para hacer progresar algo que, como la aviación, luche contra las leyes y las fuerzas naturales, es forzoso arriesgar vidas humanas. Y en tiempos pacíficos se duda mil veces antes de provocar ese riesgo; en tiempos belicosos, por el contrario, una vida más ó menos no es gran cosa... Créame, se progresó enormemente mientras «aquello» duró. ¡Pero cuántos hombres se hicieron matar en provecho de la ciencia aérea y de su patria á un tiempo!...

Habíamos vuelto hacia el palacio ex real. Estábamos en aquel momento bajo las ventanas del *Salón des Gardes de la Reine*, estancia famosa por la muerte que en ella hallaron, en 1789, tres caballeros de la Guardia defendiendo á María Antonieta, la reina infeliz y bella...

René Fonck levantó la cabeza:

—Por la ciencia, por la patria ó por una mujer, sea ó no reina, es siempre bello caer...

Y añadió con una sonrisa:

—... Usted, que es español, opinará, sin duda, como yo...

J. ROSELL

Paris, Julio 1925.



René Fonck, el as intrépido durante la gran guerra, es ahora el piloto de la noche

DEPORTISMO INTERNACIONAL

Las tragedias del ring. Pancho Villa muere á consecuencia de un golpe recibido en su último combate contra Mac Karnan.—El Gran Premio automovilista de Bélgica. La carrera de la antorcha, desde la ciudadela de Verdún hasta el Arco de Triunfo, de París.—Donald Macmillán camino del Polo.—Paddock, Murchinson, Martín y Schaerer, en el meeting de atletismo de Colombes.—La vuelta á Francia ciclista.—Los españoles en el torneo con los mejicanos para la Copa Davis

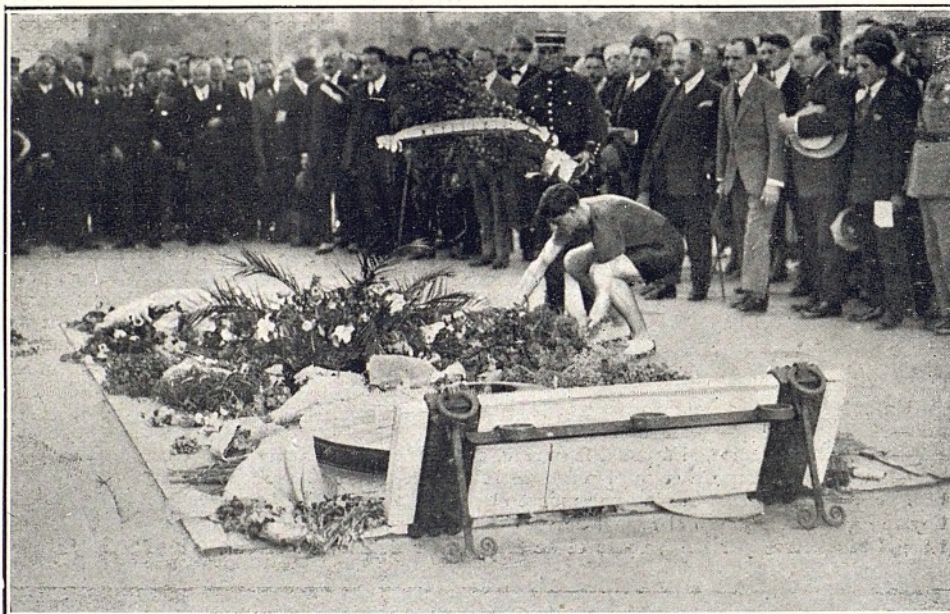
LAS TRAGEDIAS DEL RING. PANTHO VILLA MUERE Á CONSECUENCIA DE UN GOLPE RECIBIDO EN SU ÚLTIMO COMBATE CONTRA MAC KARNAN

EN crónica precedente dábamos cuenta de la derrota sufrida por el famoso boxeador filipino Pancho Villa, vencido en 10 rounds y por puntos, durante su combate contra Jimmy Mac Karnan, en Oakland (California).

A consecuencia de ese match, Villa tuvo que ingresar en un hospital de San Francisco, donde se juzgó necesaria una difícil operación de la mandíbula. El boxeador ha muerto durante esa operación.

Esta nueva tragedia del ring aporta un triste argumento más, sumado á los muchos y muy fundamentados que se oponen á la existencia del boxeo como espectáculo, y que demuestran su riesgo, su carácter salvaje y su profunda inhumanidad.

Pancho Villa (1), que no había cumplido aún los veinticinco años, era originario de Ilo-Ilo. Comenzó á boxear en 1919, y en el transcurso de este año venció en varios combates, tanto por puntos como por knockout. Rápidamente, Villa logró colocarse en primera fila. En Septiembre de 1922, el boxeador filipino ganó el título de campeón de América, al triunfar por k. o. de Johnny Buff, que en 1921 había vencido á Ledoux. Pancho Villa conservó ese título durante un año. En Marzo de 1923 fué derrotado, en un match de 15 rounds y por puntos, por Frankie Gennaro. Más tarde, en Junio del mismo año, Villa recuperó el campeonato de su categoría batiendo al inglés Jimmy Wilde, y defendió ese título contra todos los adversarios que le salieron al paso. El último de esos adversarios, Jimmy Mac Karnan, sólo pudo despo-



El corredor Bontemps, vencedor de la carrera de la antorcha entre Verdún y París, deposita un ramo de flores silvestres en la tumba del soldado desconocido

seer á Villa del campeonato merced al mal golpe que ha dado fin á la existencia del valiente luchador filipino.

El comercialismo, que ha envilecido la existencia moderna, está privando á muchos deportes de toda nobleza. El boxeo, tal como se practica, es uno de los espectáculos más repugnantes y menos deportivos que existen, y quizá sea también el que ofrece estas dos taras en grado máximo.

EL GRAN PREMIO AUTOMOVILISTA DE BÉLGICA

El primer Gran Premio de Bélgica se corrió en 1922, y fué una carrera de velocidad, disputada sobre un recorrido de 800 kilómetros por coches de turismo. En 1923, el Gran Premio de Bélgica no pudo celebrarse por falta de concurrentes. En 1924 reapareció con la fórmula de las veinticuatro horas, y así se ha organizado este año.

Se han clasificado primeros los coches y corredores siguientes:

Categoría de más de tres litros: Chenard-Walcker, conducido por Lagache y Leonard.

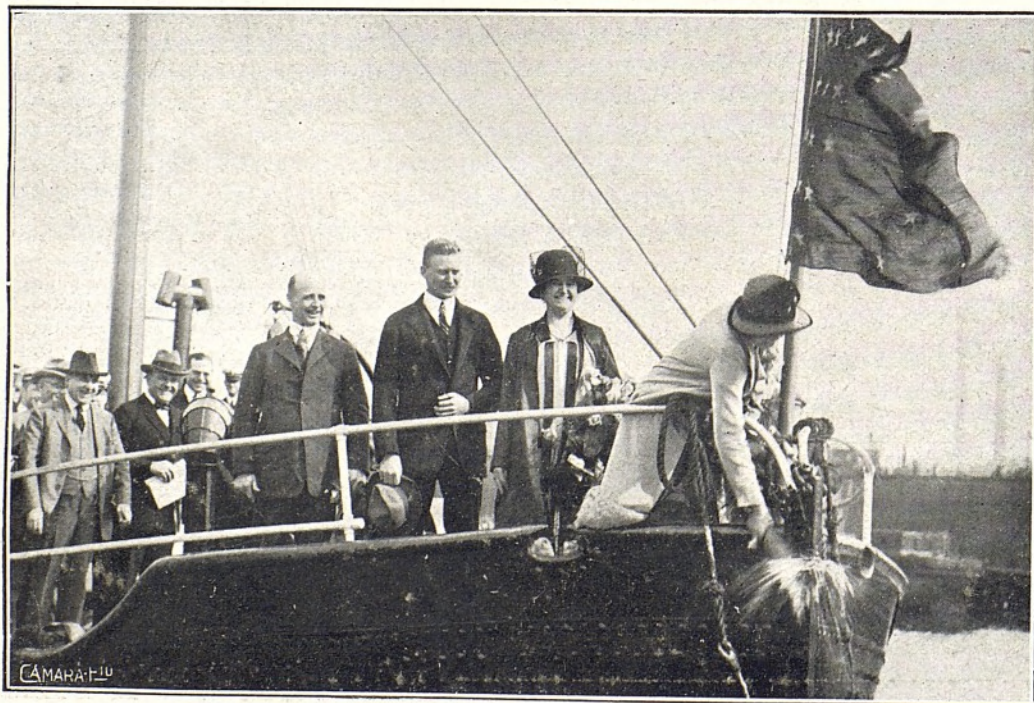
Categoría de tres litros: Nagant, conducido por Thozée y Cheville.

Categoría de dos litros: Bignan, conducido por Martín y Matthys.

Categoría de litro y medio: F. N., conducido por Kervyn y Lecomte.

Categoría de un litro 100: Imperia, conducido por Dorcy y Blaise.

Categoría de 750 cm.: Sénéchal, conducido por Doré y Chauvierre.



El capitán Donald Mac Millán, jefe de la expedición que se dirige al Polo Norte, presenciando la ceremonia de bautizar su barco explorador, que recibió el nombre de Peary

(1) En otra plana publicamos una extensa información acerca de la carrera pugilística del ex campeón del mundo prematuramente desaparecido.

LA CARRERA DE LA ANTORCHA, DESDE LA CIUDADELA DE VERDÚN HASTA EL ARCO DE TRIUNFO, DE PARÍS

Tomó el diario parisien *Le Journal* la iniciativa de organizar una carrera á pie, con relevos muy cortos, para llevar desde la ciudadela de Verdún hasta el Arco de Triunfo de París una antorcha cuyo fuego había de reanimar la llama que arde perpetuamente sobre la tumba del Soldado Desconocido. Los corredores habían de salir de la fortaleza invicta en la noche del 13 al 14, pasadas las doce, para llegar al Arco de Triunfo entre cuatro y seis de la tarde. Se constituyeron, con los representantes de las distintas regiones, seis equipos de cincuenta corredores. Cada equipo escalonó sus hombres en los cincuenta puntos de relevo, y los automóviles del *Journal* se encargaron de esta distribución, así como de recoger, más tarde, á los corredores que habiendo terminado su carrera, aún debían tomar parte en el desfile de París.

A las doce y treinta salieron de la ciudadela de Verdún los seis primeros competidores; cada uno de ellos transmitió la antorcha al compañero de equipo que aguardaba en el primer relevo, á tres kilómetros y medio; y la carrera continuó así, en la noche, en la madrugada, en la mañana, por el itinerario de las grandes batallas de 1914 á 1918: Varenne, el Bosque de la Crurie, el Four de París, las Argonas, Champaña, Massige, Perthes-lès-Hurlus, Reims, Epernay, Château-Thierry, Meaux, el Bosque de Vincennes... Ganó la carrera el primer equipo de París, y á su último relevo, el corredor Bontemps, correspondió el honor del gesto simbólico

DONALD MACMILLIAN CAMINO DEL POLO

En un radiograma enviado desde Hopedale (Labrador), el capitán Donald Macmillian da cuenta de que la expedición polar dirigida por él ha emprendido su ruta en excelentes condiciones.

PADDOCK, MURCHINSON, MARTIN Y SCHAE- RER, EN EL MEETING DE ATLETISMO DE COLOMBES

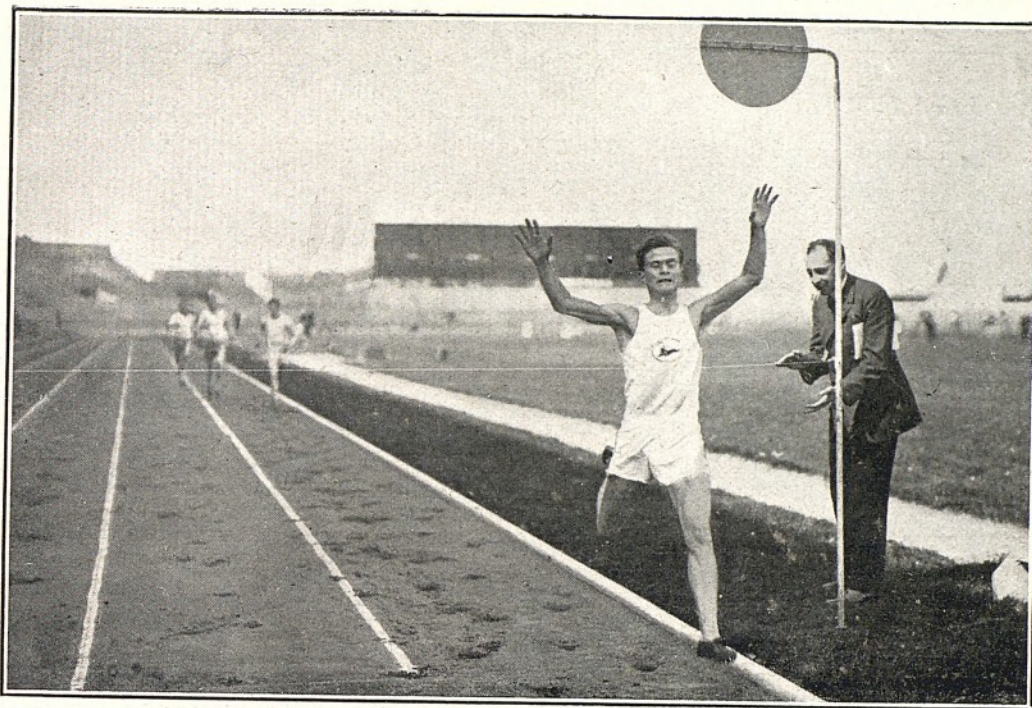
En el Estadio parisien de Colombes se ha celebrado un meeting internacional de atletismo, cuyo interés consistía en la presencia de los atletas olímpicos Paddock, Murchinson, Paulen, Martín y Schae-
rer.

Componían el programa varias pruebas internacionales de importancia, y entre ellas el Premio del Estadio, para la carrera de 183 metros, y el Premio de la República, para la carrera de 800 metros.

Paddock y Murchinson, que á su llegada de los Estados Unidos y durante las primeras pruebas corridas en Alemania no hicieron gran papel, reaccionaron últimamente en el meeting de Bochum, donde cubrieron los 200 metros en menos de 22 segundos. Se esperaba de ellos una exhibición interesante en Colombes, y esta esperanza no quedó defraudada.

Los vencedores de las pruebas internacionales fueron los siguientes:

100 metros: Paddock, en 10 s. 4/5.
100 yardas: Murchinson, en 10 s. 1/5.
400 metros: Paulen, en 49 s. 1/5.
400 metros con obstáculos: Resal, en 56 s.
1.000 metros: Martín, en 2 m. 28 s. 4/5.



El suizo Martín gana la carrera de 800 metros, en el meeting internacional de atletismo celebrado en Colombes

La jornada fué, pues, para los americanos Paddock y Murchinson, para el holandés Paulen y para el suizo Martín. El premio del Estadio correspondió á Murchinson, y el de la República, á Martín, que sólo por un quinto de segundo no igualó el record del mundo de los mil metros.

LA VUELTA Á FRANCIA CICLISTA

A la hora de cerrar esta crónica, las últimas etapas han dado los resultados siguientes:

13.^a, ganada por Aymo, en 13 h. 5 m. 3 s., entre Niza y Briançon (275 k.).
14.^a, ganada por Martín, en 11 h. 63 m. 15 s., entre Briançon y Evian (303 k.).
15.^a, ganada por Frantz, en 15 h. 42 m. 45 s., entre Evian y Mulhouse (373 k.).
16.^a, ganada por Martín, en 13 h. 24 m. 39 s., entre Mulhouse y Metz (334 k.).

Sigue en cabeza de lista Bottecchia, con Buysse en segundo lugar y Frantz en tercero.

LOS ESPAÑOLES EN EL TORNEO CON LOS MEJICANOS PARA LA COPA DAVIS

Recibimos noticias interesantísimas respecto de la actuación de nuestro equipo representativo en el torneo para la Copa Davis, cuya publicación no queremos demorar.

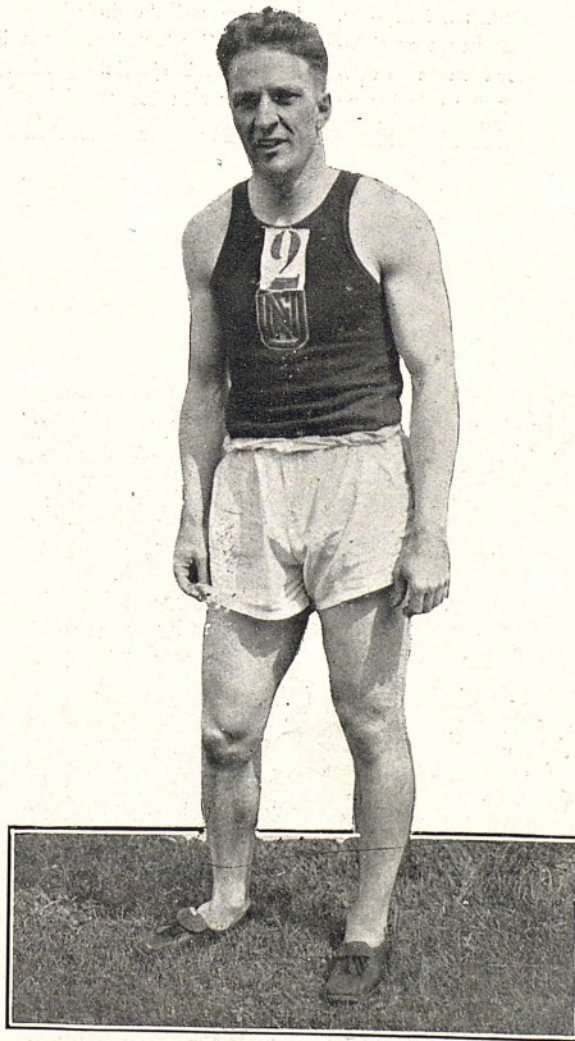
Después del espléndido triunfo sobre Cuba, Flaquer y los hermanos Alonso se trasladaron á Méjico para jugar los partidos semifinales contra el fuerte equipo designado.

Su despedida fué, después de los homenajes de que les hicieron objeto durante su estancia en la Isla, algo emocionante que los españoles jamás podrán olvidar.

Pocos días después de desembarcar han comenzado los partidos eliminatorios que hasta el presente nos han sido enteramente favorables. Los dos partidos simples han sido ganados por Flaquer y Alonso (M.), quienes brillantemente han batido á sus rivales. Hay que hacer constar que el enemigo de Manolo Alonso ha sido Borbollo, el mejor jugador mejicano, y el único hombre que el año pasado puso en peligro la invencibilidad de Tilden en match contra Norteamérica.

Falta, para que España quede clasificada, el match de dobles, que debe haberse jugado á la hora de publicarse este número.

MAX BLAY



Murchinson, el norteamericano vencedor de las cien yardas en Colombes, en 10 segundos 1/5

FOTS. MENRUSE-LINARES, AGENCIA GRÁFICA Y FOTOMONTAJE

Ayuntamiento de Madrid

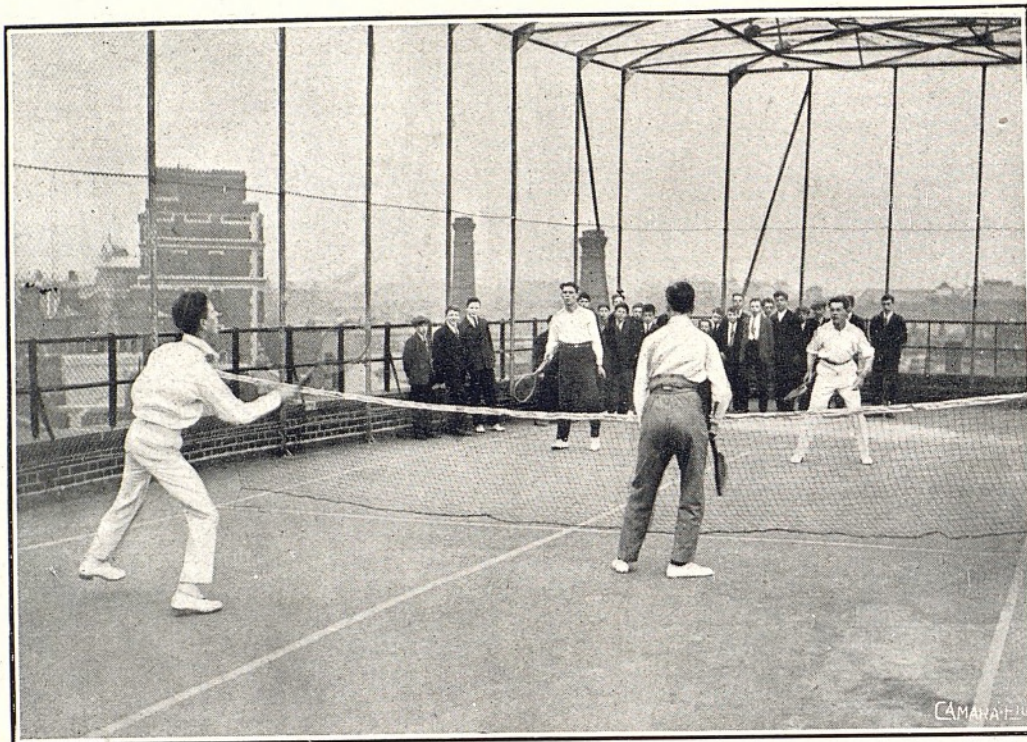
ORIGINALIDADES NORTEAMERICANAS

LAS PISTAS DE SPORTS EN LAS TERRAZAS DE LAS GRANDES EDIFICACIONES, SOLUCIONAN UN GRAN PROBLEMA DE TIEMPO

GENTES prácticas, los americanos, para ganar los minutos que tendrían que emplear en trasladarse desde la ciudad á los campos de deportes de los alrededores, han ideado esta fórmula de habilitar los terrados de los rascacielos y grandes edificios industriales para ejercitarse en los sports favoritos.

Después de terminar el trabajo oficioso habitual, un sportman yankee no puede prescindir de hacer un rato de sport, y para lograrlo, ni el metropolitano ni los rápidos tranvías lograban abreviar la impaciencia de estos entusiastas del deporte.

La transformación de las terrazas, convertida rápidamente en sistemática por casi todos los arquitectos neoyorquinos, lleva trazas de convertir las alturas de la populosa urbe en un inmenso campo de juegos



El «campo» de tennis en la terraza de los rascacielos, donde pueden celebrarse partidos como en los courts preparadísimos

sportivos. Nuestras fotografías reflejan exactamente este práctico propósito de los americanos, que habrán conseguido en breve plazo tener en las alturas de la ciudad, donde el aire no puede estar tan viciado como en las calles transitadísimas, los «campos» para esa hora y media diaria de saludable ejercicio que hasta hace poco quedaba reducida á treinta ó cuarenta minutos por el inevitable desplazamiento hasta el club.



El terrado de las casas neoyorkinas convertido en pistas de sports donde puede hacerse tennis, boxeo y otros ejercicios durante las horas de asueto, evitando á los muchachos los largos desplazamientos hasta las afueras

FOTS. AGENCIA GRÁFICA

CICLISMO Y FUTBOL

LOS ÚLTIMOS ACONTECIMIENTOS DE LA ACTUALIDAD DEPORTIVA EN PROVINCIAS

ORGANIZADA por el Munguía Club, en un circuito de 26 kilómetros, que era preciso recorrer tres veces, se celebró días pasados en la capital vasca una prueba en la que participaron todos los ases del ciclismo norteño. Toda la carrera fué disputada á un tren durísimo, menudeando las retiradas ocasionadas por una criminal siembra de tachuelas. Hasta 150 metros antes de la meta no se rompió el pelotón de los corredores, entrando primero, luego de un fulminante sprint, Segundo Barruetabeña, seguido de Cesáreo Sarduy, Gutiérrez, Loroño, etc.

Agradecido el Club Celta y la afición viguesa al esfuerzo desinteresado que supuso la reintegración de Ruiz al marco céltico para defender el honor deportivo, terminada la temporada ha sido objeto el notable guardameta de un homenaje, durante el cual los directivos hicieron entrega á Ruiz de un magnífico automóvil, adquirido por suscripción popular.

En la provincia cántabra, en la bella ciudad de Cabezón de la



VIGO.—El guardameta del Club Celta en el automóvil que la Sociedad le ha regalado como premio á su gestión deportiva



BLBAO.—Segundo Barruetabeña y Cesáreo Sarduy, que llegaron, respectivamente, primero y segundo en la gran carrera ciclista de Munguía



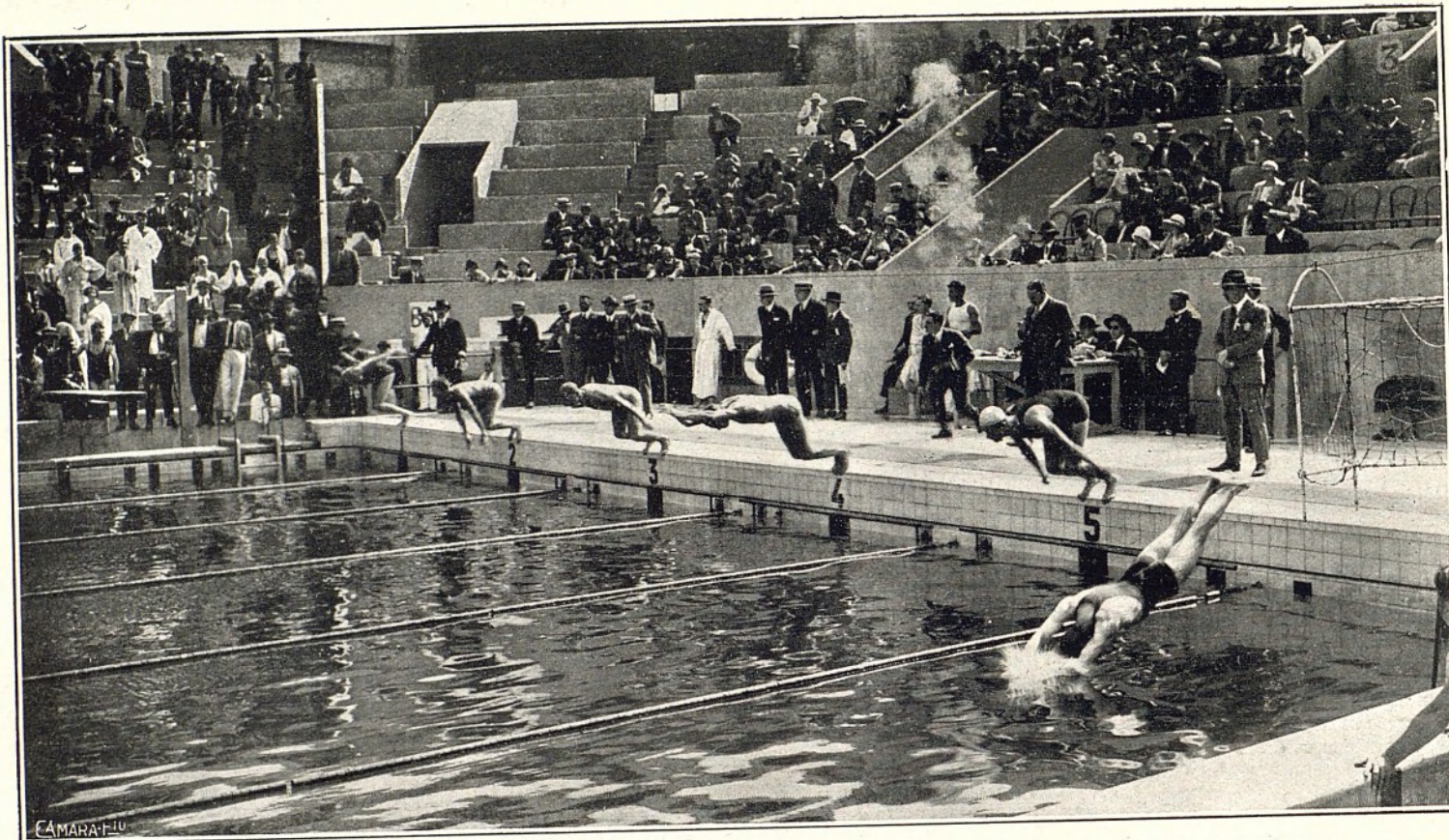
VIGO.—Una magnífica parada del guardameta del Racing de Madrid en el match jugado y perdido por este Club frente al Celta galaico



SANTANDER.—Una arriesgada salida del portero del Racing cántabro, que evita un goal del delantero de la Gimnástica de Torrelavega.—FOTS. AMADO, FACHECO Y ARAUNA



SANTANDER.—Acto de la bendición del nuevo campo de deportes del equipo de Cabezón de la Sal



Momento de lanzarse al agua los nadadores que se disputaron, en la piscina de Tourelles, la prueba final del Gran Premio de París, de natación

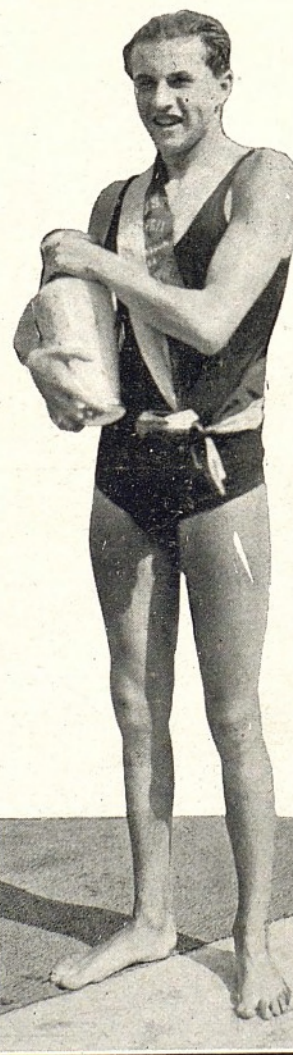
FIESTAS DEPORTIVAS EXTRANJERAS ACUÁTICAS

El Gran Premio de París de natación y la travesía de París á nado

DESDE el puente Nacional al del Viaducto de Auteuil, una distancia de once kilómetros, recorrieron los veinte nadadores inscritos para la travesía de París, entre los cuales figuraba una bella náyade, mademoiselle Gardelle. Debajo del puente Nuevo, próximamente la mitad de la travesía, era la primera mademoiselle Gardelle, seguida de Duvanel, Szubota y Bacigalupo, pero á partir de este momento, este último se empleó á fondo y bien pronto se distanció de sus rivales para llegar fácilmente á la meta en primer lugar, empleando en el recorrido 2 horas, 38 minutos y 14 segundos. Tras él, y con dos minutos de intervalo, llegó Jean Vos, seguido de Duvanel, Oreille, Szubota, señorita Gardelle y hasta catorce clasificados.



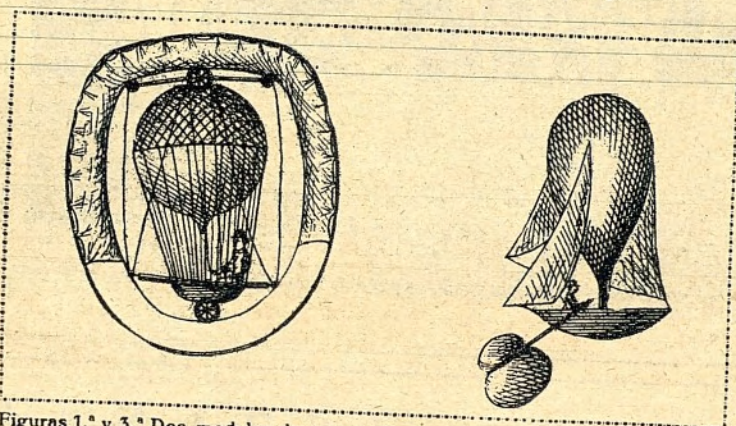
Los nadadores de la travesía de París en el instante de comenzar la prueba, saltando al Sena



El húngaro Barany con el trofeo de vencedor del Gran Premio de París que ganó en Tourelles

LOS PRECURSORES DE LA AEROSTACIÓN CÓMO PENSARON VOLAR ALGUNOS LOCOS

Hoy, que cada progreso de la navegación aérea resulta de un estudio detenido y de infinidad de cálculos matemáticos previamente hechos, causa espanto pasar lista á la mayoría de los medios ideados para bogar por la atmósfera, hasta hace pocos años relativamente. Y tengo para mí que, así como los libros de caballerías eran la única materia respecto de la cual desatinaba el inmortal manchego, mostrándose, cuando otro cualquier punto se tocaba, hombre de claro y sereno juicio, así la cuestión de la navegación aérea ha sido, para multitud de cerebros mejor ó peor organizados, piedra de toque y escollo de la locura. ¡Con tamaña tranquilidad han desbarrado en tratándose de ella muchos y muy delicados ingenios de trescientos años á esta parte!



Figuras 1.ª y 3.ª Dos modelos de naves aéreas con remos, según las ideas de hace trescientos años

Es innegable que la ciencia ha favorecido la navegación aérea de manera prodigiosa, dando con sus adelantos y fórmulas modernas base bastante para que, en menos de cinco lustros, se haya pasado del globo, de forma cualquiera, pero siempre más ligero que el aire, al aeroplano, también de forma y estructura varia, pero siempre más pesado que el aire, y dotado siempre de un medio autónomo de movimiento de traslación, no supeditado á las corrientes aéreas. No es lógico, por lo tanto, sonreirnos de los antiguos aeronautas porque el estado de la ciencia en sus tiempos no les permitiese anticiparse á ellos; demasiado hicieron al luchar con la rutina, el fanatismo y la ignorancia; y el historiador, al enjuiciar de acontecimientos pretéritos, debe, en lo posible, retrotraer su espíritu, y adaptarlo en lo posible á los tiempos en que aquéllos sucedieron. Charles, Montgolfier, Blanchard, Pilatre y tantos otros más serán eternamente recordados por haber realizado lo que era posible realizar en las épocas en que vivieron; los Blériot, los Farman, los Wright, los Santos-Dumont serán igualmente recordados, sin que disminuya la gloria de los primeros, los triunfos que alcanzaron los segundos, que si aplauso merece el discípulo aventajado, el maestro que dirigió sus primeros pasos es digno de respeto.

Considerando ahora el camino recorrido por la historia de la navegación aérea, y conforme á lo expuesto anteriormente, no nos puede extrañar la lentitud de sus principios, debida, más que á los hombres, á los tiempos. Pero tampoco es posible dejar de asombrarse por los desvaríos que, aun aceptando el atraso de una época, cuajaban algunas veces en el cerebro de alguno de sus contemporáneos. Dos y dos son, han sido y serán cuatro, hace siglos, en la actualidad y cuando el mundo se acabe. De igual modo hay «cosas» que ahora, antes de hoy y dentro de siglos son, han sido y serán locuras, sin que sea parte á salvar la memoria de sus inventores el atraso científico de los tiempos en que vivieron. Y de estas «cosas», las hay á montones en la historia de la navegación aérea; y vamos á tener el gusto de presentar algunas al lector.

Una de las creencias más generalmente extendidas hace trescientos años era la de que, siendo el aire un fluido, de densidad distinta de la del agua, pero fluido al fin, podría obtenerse buen resultado del empleo de remos ó velas acertadamente dispuestos. Teoría que es absolutamente falsa, ya que los barcos, de velas ó de remos, se mueven sobre un fluido de cierta densidad, porque «éste les sirve de punto de apoyo» y sobre él se deslizan, impulsados por una fuerza. Para que en el aire pudiera realizarse lo mismo, sería preciso encontrar en él corrientes de gases, como el hidrógeno y el helio, de densidades muy inferiores á las del mismo

aire; cosa que no sucede, á lo menos en las regiones atmosféricas á que ha podido llegar el hombre. Y esto, que hoy es una verdad, lo era también en 1784, fecha del proyecto reproducido en la figura 1.ª.

El marco en cuyo centro coloca su globo el autor (anónimo), no es sino el sostén de una vela, y corre sobre unas ruedas colocadas á modo de polos. El movimiento se consigue por un juego de cuerdas y poleas, lográndose aumentar ó disminuir la superficie de trapo expuesta al viento.

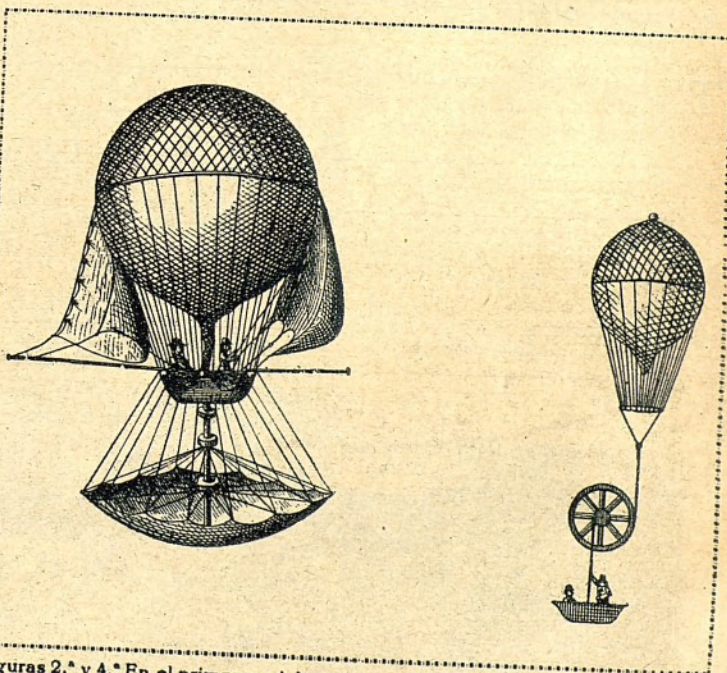
Otra combinación ingeniosa, y que muestra con cuánta facilidad yerran algunas mentes, es la de Henin (fig. 2.ª). El autor pensaba amen- guar el poder ascensional de su globo empleando un paracaídas invertido, y gracias á este freno, poder utilizar sus velas.

Otro autor ideó algo más ingenioso aún (fig. 3.ª). No utilizaría velas, pero sí remos, y ya en este camino, nada mejor que substituir la parte plana del remo por globos pequeñitos. No dice la crónica si el inventor de tan magno proyecto terminó sus días en un manicomio.

La invención de un ruso es también muy notable. La barquilla va suspendida á un globo de forma anular, como un cojín de cau- cho, á cuyo centro se adapta un segundo aeróstato de forma esférica. Este va sujeto por un cable que se arrolla en un torno colocado en la barquilla. La maniobra es muy sencilla; para subir se larga el cable, el globo central asciende, y cuando ha llegado á la altura deseada, se uti- liza el torno para enrollar el cable, y el globo circular y la barquilla su- ben hasta el otro. No hay sino repetir la maniobra cuantas veces se quiera, y el procedimiento no puede ser más sencillo.

En el mismo orden de ideas se inspiró el inventor del aparato que reproducimos en la figura 4.ª: el globo va sujeto á una polea, haciendo contrapeso la barquilla.

Como verá el lector, han existido inventores (?) cuyos proyectos adolecían de capital defecto, la total ausencia de sentido común y de discernimiento. Porque, por ejemplo: ¿cabe mayor despropósito que el re- presentado en la figura 4.ª? ¿Cómo su autor pudo creer que globo, polea y barquilla iban á guardar en el espacio las posiciones respectivas que él les asignaba en su proyecto? ¿Dónde estaba el eje de la polea, impres- cindible para su funcionamiento?



Figuras 2.ª y 4.ª En el primer modelo, un paracaídas invertido pretende servir de freno para el velamen, y en el segundo puede verse el globo-polea

No es maravilla que la navegación aérea haya dado tan lentamente sus primeros pasos. A cambio de alguna idea verdaderamente práctica, que de vez en cuando salía á luz, ¡cuántas verdaderamente impractica- bles se publicaron y defendieron como definitivas soluciones del gran problema! Hemos expuesto algunas al lector; pero aun quedan muchí- simas, tan originales como las descritas hoy. De ellas nos ocuparemos otro día.

MODESTO CURIOSO



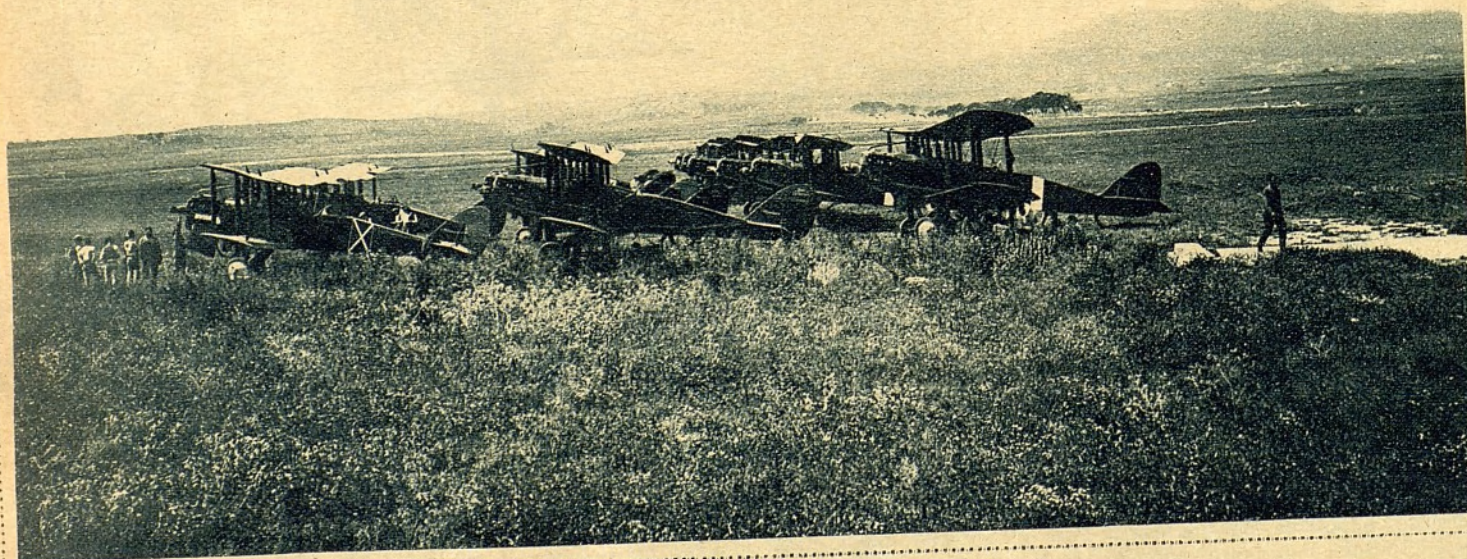
Grupo de jefes y oficiales de la Escuela de Aeronáutica Militar de Lisboa, con los aviadores españoles que, dirigidos por el marqués de Borja, efectuaron el raid á la capital lusitana

LAS RUTAS AÉREAS HISPANAS

La visita de nuestros aviadores á Lisboa

TAN acostumbrados estamos á que pasen inadvertidos estos acontecimientos aeronáuticos para nuestra Prensa, y, por consecuencia, para nuestro público, que ninguna sorpresa nos ha causado ver que

mientras los periódicos portugueses dedicaban columnas y columnas á la llegada y estancia de nuestros aviadores militares en Lisboa, en los diarios españoles sólo aparecían tímidos y apagados telegramas dando



Los aparatos españoles que efectuaron el raid Madrid-Lisboa, en el Aeródromo de Cintra

Ayuntamiento de Madrid

cuenta de este viaje de instrucción del Grupo de escuadrillas que manda el veterano marqués de Borja.

Bien es cierto que lo mismo y aun menos hicieron con la llegada y estancia en Madrid de los intrépidos pilotos lusitanos que realizaron el *raid* Lisboa-Macao.

Aviadores españoles y portugueses tienen igual imperdonable defecto. Aman la profesión locamente; este amar los impulsa á realizar las más grandes empresas...; pero más allá de él no hay nada ni está nadie. Falta, para dar relieve á sus hazañas, la experta figura del industrial ó comerciante, que oculta, hace vibrar los hilos del telégrafo, mueve las plumas de los escritores, alza el estrépito del *jazz-band* de la publicidad.

Son los nuestros, como nuestros vecinos, solitarios románticos, que se lanzan (cuando los dejan lanzarse) á las conquistas aéreas, sin más fin que satisfacer sus ansias de ideal. ¡Menguado fin para estos tiempos!

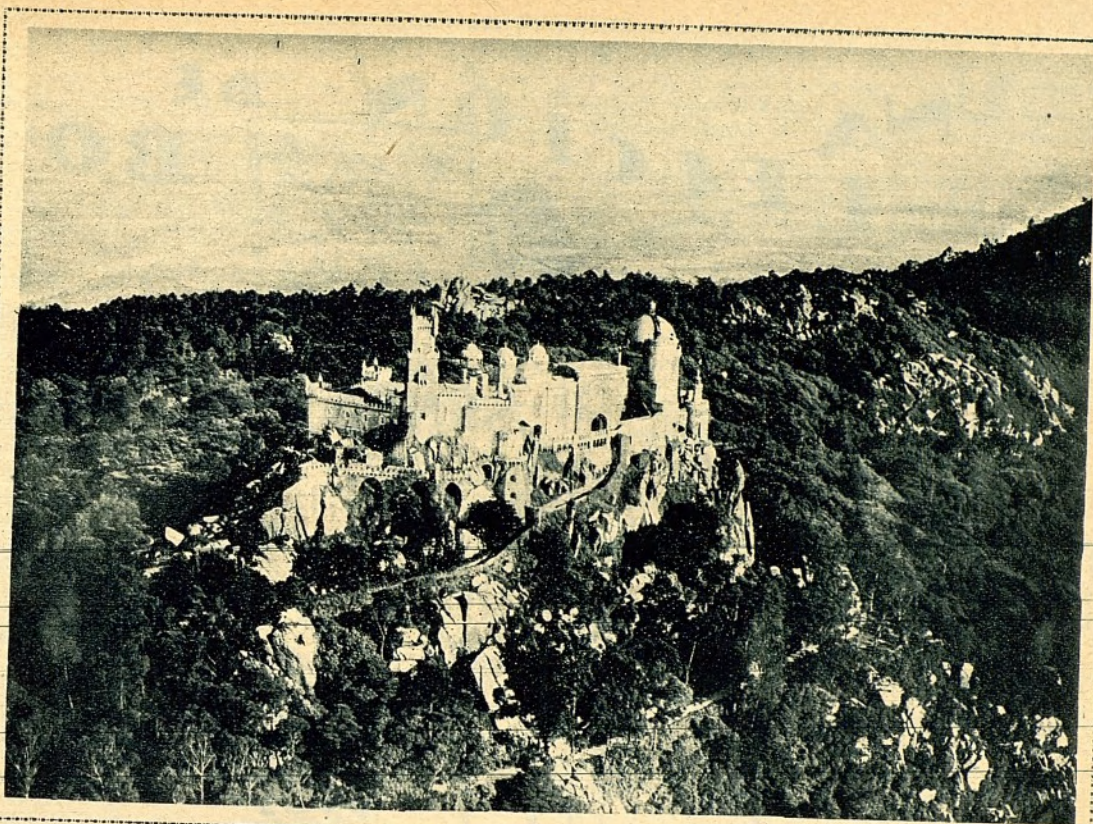
Aún nuestros vecinos tienen el calor de su pueblo y de su prensa, que los anima, los aplaude y hasta llega á proporcionarles medios económicos para el logro de sus empresas.

Aquí, lo mejor que pueden desear es el silencio, mil veces preferible á los espeluznantes relatos de catástrofes (únicas que por acá interesan), describiendo con detalles de una crueldad inconcebible, para las familias de los que mueren cumpliendo su deber, el trágico accidente, cómo quedaron los cuerpos, dónde fueron á parar algunas vísceras de los infortunados tripulantes...

Es un feroz ensañamiento que no se comprende en personas de mediana sensibilidad y cultura...

Perdón, lector. Invariablemente nos llevan á estas dolorosas consideraciones el desolado panorama de nuestro ambiente nacional.

Afortunadamente, los alegres caballeros del aire se resignan á todo (incluso á la injuria) con tal de volar; y cuando su buena suerte les depara un viajecillo como este que acaban de realizar á Lisboa, gozan y



El maravilloso castillo da Pena, fotografiado desde el aire por el capitán Abad

se desquitan de la amargura que necesariamente ha de causarles el desvío de sus compatriotas, al sentir el cariño, el entusiasmo con que son recibidos por los hermanos de raza, que les tributan sus aplausos, que les agasajan con banquetes, excursiones, espectáculos; que les demuestran su afecto en los pequeños y conmovedores detalles de hallar pagado, sin saber por quién, el consumo que se ha hecho en el café, la cajetilla que se pidió en el estanco...

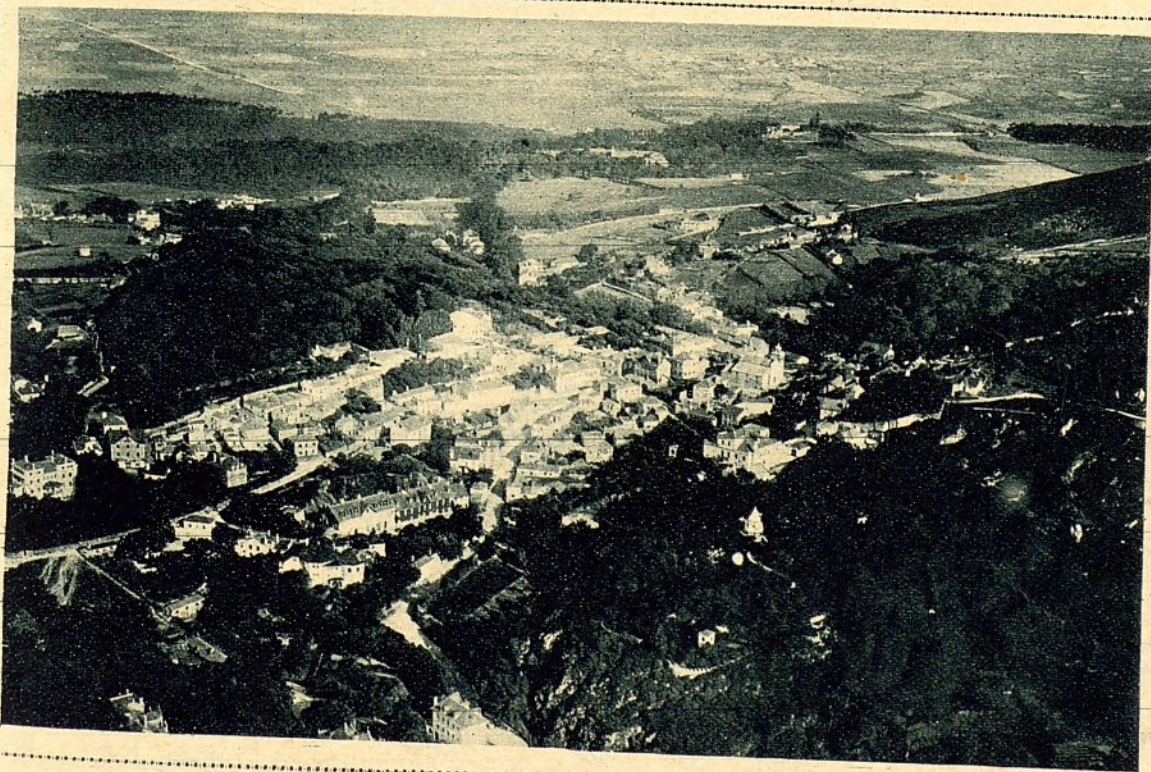
Todo ello ha de impresionarles con esa emoción inefable, tan á flor de alma en los corazones jóvenes, de sentirse queridos, halagados por un pueblo que comprende y hace justicia á su labor.

Y Portugal lo ha demostrado.

Desde que tomaron tierra en el aeródromo de Cintra nuestros aviadores, siendo recibidos por la más alta autoridad aeronáutica del vecino país, y abrazados con efusión por los oficiales aviadores portugueses, los festejos, las invitaciones y obsequios se suceden sin interrupción en los cuatro días que allí permanecen; y no son solamente los compañeros de profesión lusitanos los que se desviven por atenderlos: el Presidente de la República, el ministro de la Guerra, todas las clases sociales les demuestran su afecto y simpatía, y el pueblo, por dondequiera que van, les tributa sus aplausos.

Todo esto debiera ser, y lo es sin duda, hondamente halagador para todos los españoles, que, de haberse enterado, seguramente hubieran correspondido acogiendo con iguales muestras de cariño á los dos pilotos portugueses que han venido acompañando á los nuestros á su regreso.

Pero los españoles no lo saben, nadie se lo ha dicho.



El panorama espléndido de Cintra, visto por nuestros aviadores á mil metros de altura

UNA LECCIÓN DE BOXEO...



En libertad, por fin, dedicóse á pintar rótulos y carteles. Por la maldita ortografía, tan antiestética con su rigidez, el éxito no le fué propicio. Desilusionado encontrábase ya, dispuesto á sentarse bajo el Viaducto, por si, como anunciaban los periódicos, el puente se hundía sobre él; pero, ¡escrito que Pepe Artigas no debía morir aplastado por la mole del Viaducto!..., en la cuarta plana de un diario matinal leyó: «Quien se crea capaz de cobrar una factura de tres mil pesetas, que deseo hacer efectivas, se ganará quinientas.»

—¡Ya!—murmuró el bohemio—. ¡Cien duros por una factura de abrigo!... ¡Que el que ose cobrarla, cobrará!... Pero como yo estoy tan hecho á perder, que el ganar me ruboriza, y como lo mismo me da treinta que treinta y una, entre matarme cobardemente ó que me maten con dignidad..., ¡pch...!, ¡voy á que me den la puntilla!...

—¿Sabe á lo que viene?—á carcajada tendida, al ver la raquítica persona del hampón, preguntó el del anuncio—. ¡Vamos, hombre!... ¡Ni que yo estuviese loco para creer que usted, un infelice pigmeo, iba á cobrar las tres mil pesetas al boxeador Tompson, el gigante que de un mamporro deja sin campanario la torre de Santa Cruz!...

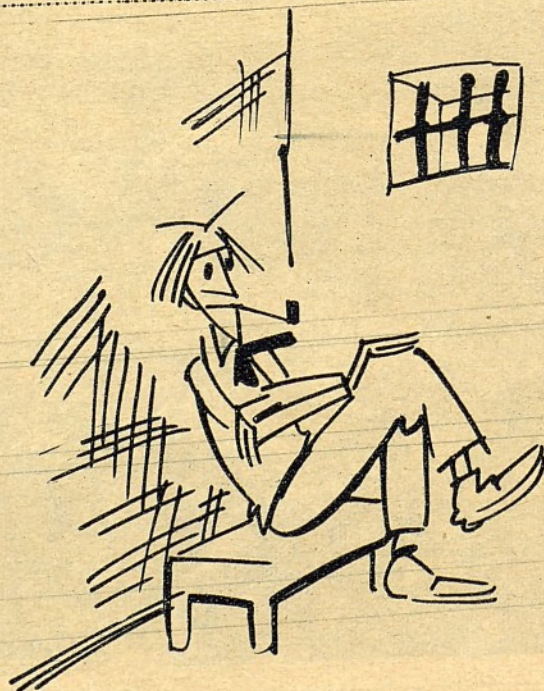
En efecto: Mr. Tompson, un boxeador yanqui descalificado en todo el haz de la tierra por desacreditar el crédito de los Estados de la Unión y dedicarse á fomentar la población inglesa con sus deudas en el orbe entero, instaló en la calle de... una Academia de Cultura Física. Hombre práctico, gustaba de cobrar á tocateja sus lecciones, y sentía algo de repugnancia á lo que tenía que pagar. Y de aquesa suerte, aparte las malas ó buenas cuentas que tuviese con otros dignísimos ciudadanos, debía á don Toribio Mochales el ajuar y mobiliario de la Academia. Tantas veces cuantas intentaron cobrar la factura de don Toribio Mochales—¡el acreedor sabíalo por experiencia propia!..., tantas cuan-

La gente que gira sobre una órbita fija, la que está sujeta á las leyes de la mecánica social, jamás puede comprender á un bohemio. Un bohemio es un pez que ahogábase en la pecera pueblerina: sintióse ballenato del Atlántico y, liado el portamantas, flaca y escuálida la escarcela y un mundo de ilusiones por toda impedimenta y rico tesoro, ¡otro don Quijote con el yermo atrabiliario de Mambrín!..., púsose en Madrid.

Pepe Artigas, muchacho pintor que sentó sus reales en la capital de las Españas, es un bohemio de olímpica estirpe. Dijérase que la diosa pagana de la Trapisonda rindióse en los brazos amantes del dios Trápala, y que de *La rendición de Breda*, tomado aqueste como cuadro simbólico del *sablazo*!, surgió nuestro heroico personaje y... ¡ah!..., ¡oh!..., puede que todo el mundo lo creyera como artículo de fe. En el concierto de la actividad humana, á fuer de veraces, diremos que nada pinta el pintor Pepe Artigas. Por un error de óptica, cuando dibuja un hombre, la pintura representa un borrico; y si, presa de la indignación por su fracaso, lárgase á la Casa de Fieras para trazar el apunte de un mono, resúltale la figura de un hombre el dibujo. En cierta ocasión, la revista literaria *Pavo* encargóle una portada, á tres tintas, que representase á este torpe volátil; Pepe Artigas, con la mejor buena fe, dibujó maravillosa y estupendamente al insípido alado de corral, y le colocó por *jeta*—¡vulgo rostro!...—la faz de un ministro de Hacienda. Al director de la revista literaria *Pavo*, tomando por una genialidad lo que fué una equivocación, hízole tanta gracia el dibujo, que, sin ser lo encargado precisamente, diólo á la estampa, para que... el conspicuo dibujante *die- ra* con sus huesos en la cárcel.

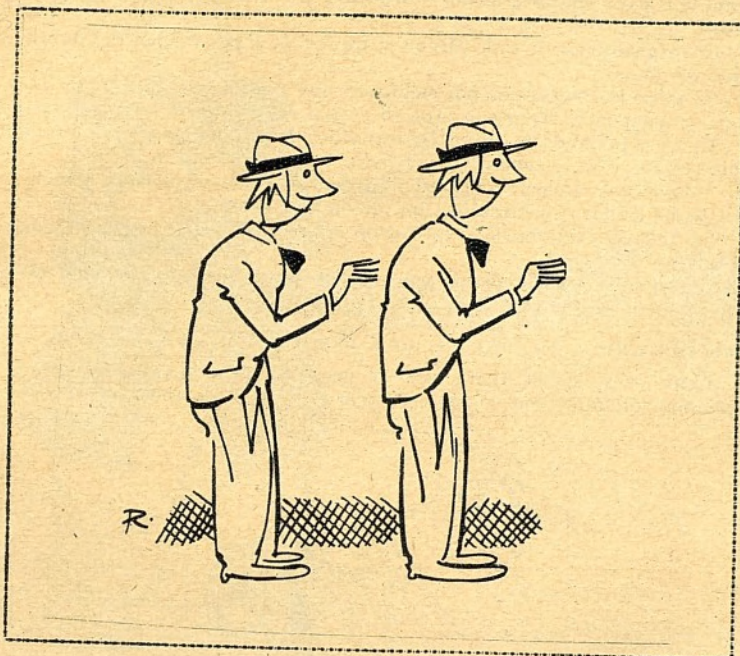
—¡Gajes del oficio!...—*pavonedándose* con los que le solían visitar en la cárcel, exclamaba el pintor.

Empero, consciente con la realidad, vueltos los ojos hacia adentro, jurábase solemnemente no reincidir ni volver á malandanzas pictóricas y libros de caballería si de tal lance con bien salía.



tas el gigante Thompson había mandado á la Casa de socorro al vesánico cobrador. Pepe Artigas, sin pestañear, limitóse á inquirir del señor Mochales:

—¿Dónde está la Academia?



—¿Y para qué?—perplejo, como si el saber la calle en que se hallara la Academia fuese una cosa temeraria, interrogó don Toribio.

—¡Para dar á Mr. Thompson una lección de boxeo!...

El señor Mochales, aficionado á los espectáculos emocionantes, presintiendo una pintoresca y desternillante escena de *boxeo cómico*, con cierta seriedad externa y como *invi* irónico entregó á Pepe Artigas un revólver.

—No sirve para nada, ¿sabe?... ¡El armero, al no poder arrancarle una cápsula que desde la época de mi abuelo tiene ese arma mohosa, me recomendó que la vendiera como hierro viejo!... ¡Encomiéndese á su ángel custodio, y luego de tomar café y media, que le invito, por si el médico se entretiene mucho en encolarle los huesos, vamos á la calle de...!

En el preciso instante en que Mr. Thompson, por entretener sus ocios, dedicábase con las bolas de sus puños á convertir en astillas varios postes telegráficos, hicieron irrupción en la academia Pepe Artigas y don Toribio Mochales.

—¿Qué hace usted?—estupefacto, preguntó á Thompson su acreedor. —Los alumnos se hielan, mi amigo, y para alimentar la estufa parto un poquito de leña...—Y mostrando unos dientes de caníbal, preguntó á su vez:—¿Y usted?... ¿Se puede saber á lo que viene?

—Yo, amigo Thompson, á nada; aquí el pollo... Una terquedad... —Si—agregó Pepe Artigas—, que vengo á darle una lección de boxeo, ó si no quiere usted que me moleste, á que me pague esta factura...

—Y, apuntándole con el armatoste mohoso de Mochales, le gritó:—¡Quietos, mister Thompson!... ¡Que estoy dispuesto, antes de que usted se revuelva, á matarle!... Acabo de avisar la policía... Usted tiene en su *debe* los hombres que lesionó; si yo le mato por ese *descubierto*, ese *déficit* en que usted se topa, ¡no se puede ser guapo impunemente!..., nada me pasará... ¡Elija!...

—Mire, amigazo...

—¡Estoy ciego!... ¡No veo nada!

—Es que yo puedo matar á usted...

—Me iba á suicidar, y me haría un favor... Pero como el que da primero da dos veces, ¡y que no se le olvide este ardid para el boxeo!..., voy á cazarle como un ratón...

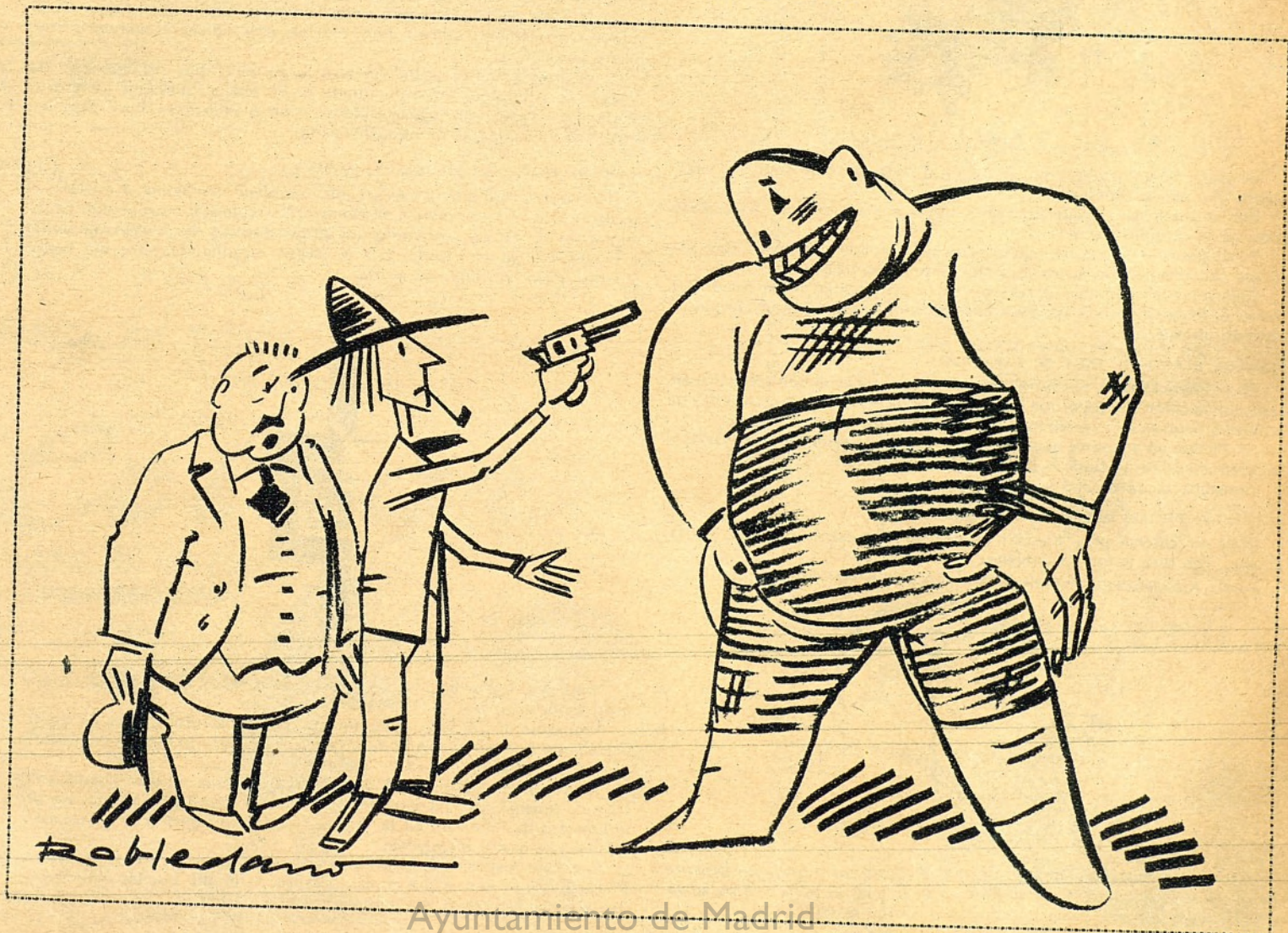
Sin parar mientes en la inutilidad del pedazo de hierro que le entregara Mochales, Pepe Artigas apretó el gatillo. El mohoso cañón rugió colérico, y el proyectil silbó cerca de la *testa* de Thompson, el yanqui... ¡Quien, petrificado de pavor por la actitud del Artigas, hizo efectiva la factura!

—¿Qué?...—en el colmo del alborozo, preguntaba en la calle Mochales—. ¿Cuánto le debo?

—¡Quinientas pesetas y... el arreglo del revólver!

VICENTE DEL OLMO

DIBUJOS DE ROBLADANO



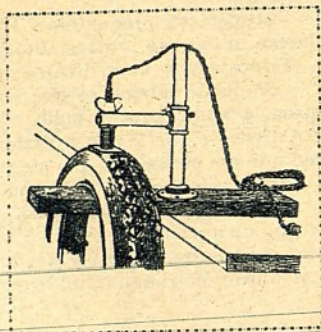
Ayuntamiento de Madrid

DE AUTOMOVILISMO

Consejos prácticos para los motoristas

UN VULCANIZADOR MUY PRÁCTICO

EL vulcanizador resulta siempre de utilidad para los automovilistas, cuya mayor preocupación es la pinchadura de sus gomas.



Se ha inventado uno, cuyo croquis ofrecemos a nuestros lectores, que sirve para arreglar las cubiertas de llantas neumáticas sin necesidad de quitarlas de las ruedas.

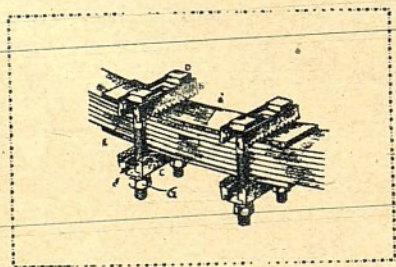
Sirve igualmente para remendar cámaras de aire y otros artículos de caucho.

Consiste este vulcanizador en un elemento calorífero, que se activa mediante corriente directa ó corriente alternada de 110 voltios.

Está sujeto por un soporte que puede subirse ó bajarse en la barra que lo sostiene.

PARA REPARAR LOS RESORTES DETERIORADOS

He aquí un aparato ingeniosísimo para reparar los resortes deteriorados durante una excursión.



Se trata de un sistema que se ajusta a toda clase de resortes, cualquiera que sea su espesor.

Por consiguiente, puede aplicarse tanto a los extremos del resorte como en el propio centro.

El dispositivo consta de cuatro planchas y cuatro bulones ó tuercas, piezas construidas con acero perfectamente galvanizado.

Colocadas las planchas superiores en la proximidad de la rotura, se cierra el dispositivo con las planchas interiores y se ajustan las piezas girando las tuercas.

SECADOR ELÉCTRICO PARA EL PARABRISAS

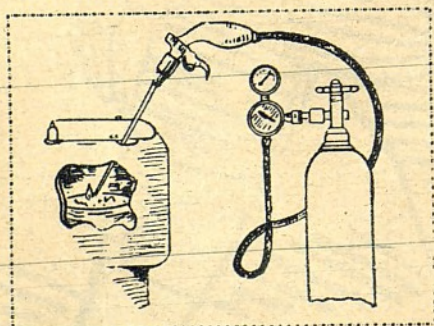
Hace poco tiempo, los fabricantes norteamericanos lanzaron al mercado un secador eléctrico que sirve para mantener el parabrisa libre de humedad, nieve, etc., mediante la aplicación de calor al vidrio.

Se instala en la parte superior de la mitad inferior del parabrisas y se controla desde el tablero de instrumentos.

Consumo cerca de seis amperes.

EXPULSIÓN DE LOS DEPÓSITOS DE CARBÓN

Hay un sistema para quemar el carbón que existe sobre el émbolo, etc., con una llama de oxígeno.



Se pone en marcha el motor y se le hace girar hasta que esté caliente; entonces se cierra la llave de la nafta, con lo cual al poco tiempo se vaciará completamente el carburador y el motor se parará.

Se quitan entonces los cables del encendido y se sacan los tapones de las válvulas, colocándose el émbolo que se va a operar en punto muerto superior y con las dos válvulas cerradas.

El aparato consiste en un tubo de oxígeno que tiene un aparato de reducción para limitarla a uno ó dos kilogramos, según el tipo de aparato.

El oxígeno pasa de esta válvula a un inyector por intermedio de un caño de goma.

Se inicia la combustión por medio de una mecha con cera ó con estopa empapada en kerosene, que se coloca en el interior del cilindro.

Una vez prendida la estopa, se introduce dentro del cilindro la punta del inyector y se le suministra oxígeno.

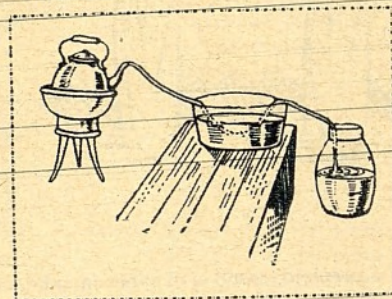
A los pocos momentos el carbón arderá con una viva llama blanca, y sale del cilindro en forma de una lluvia de chispas.

Se considera terminada la operación una vez que no se producen más chispas.

Luego se sacan las costras que pueden haber quedado con una estopa mojada en kerosene.

PROCEDIMIENTO PARA OBTENER AGUA DESTILADA

Como se ve en la figura, sólo se necesitan utensilios caseros muy sencillos, y lo único que se debe comprar es un tubo de goma algo largo.



Se enchufará este tubo de goma en el pico de la pava, colocando ésta sobre el fuego y con poca agua; y al hervir ésta, el vapor pasará por el tubo de goma, enfriándose y condensándose en el recipiente de agua fría, cayendo luego en la botella.

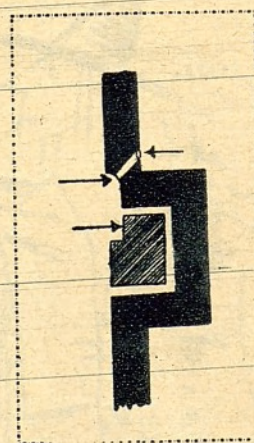
A medida que el agua de la pava se va gastando, se la repondrá, cuidando de no echar demasiada; si no el vapor saldrá por la tapa.

Si, a pesar de esto, el vapor tiene tendencia a salir por la tapa, se la sujetará fuertemente con un hilo, ó si no se le colocará encima un pequeño peso.

Este procedimiento es tal vez algo largo; pero que, sin embargo, da magníficos resultados en sitios donde no se pueda conseguir agua destilada para verter en el acumulador; y en último caso sirve también para beber en lugares de agua malsana.

MODO DE EVITAR LA SUBIDA DEL ACEITE

En ciertos automóviles existe una marcada tendencia a escapar el aceite por los aros y subir a la cámara de explosión, ensuciando continuamente las bujías, formando una gran cantidad de residuos de hollín y expulsando mucho humo por el escape; originando esto, por consiguiente, gran consumo de aceite.



Para evitar esto hay varios métodos eficaces, y que generalmente se usan todos a la vez.

Empezaremos a bajar una tercera parte del último aro de abajo, haciéndolo quedar en forma de una canaleta, para lo cual se colocará el aro en un torno y se hará la operación.

Igualmente en el pistón habrá que hacerle una ranura pequeña debajo del mismo aro, haciéndole luego ocho ó diez perforaciones de dos milímetros de diámetro en la misma canaleta del pistón, y estas perforaciones se harán inclinadas.

Con este dispositivo, el aceite en demasía que haya entre el pistón y el cilindro se depositará en esta ranura, y de allí, por los agujeros, se descargará al interior del émbolo.—ZADI JERICO

EL CAMPEÓN DE
LA VELOCIDAD...



en la curación de la
BLENORRAGIA
(Vías urinarias)
es el SOY

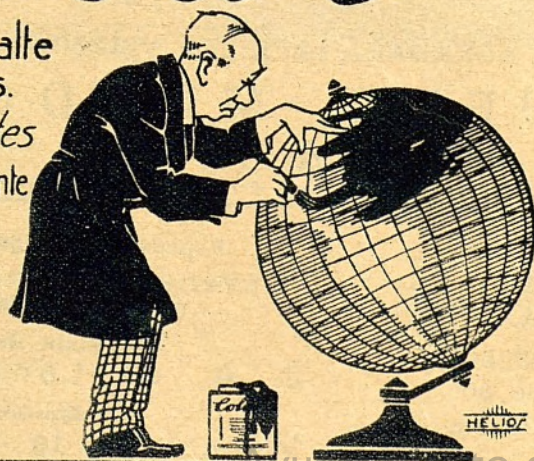
Un tubo de comprimidos, 250 pías.
en todas las buenas farmacias y
en la de Gayoso,
Arenal, núm. 2.—Madrid.
Si no lo encuentra, pídale a
BESOT.—Apartado núm. 1
CÓRDOBA

F. S.

LA ESFERA GRAN REVISTA DE LUJO.
IMPRESIÓN ESMERADA.
PORTADA Y DIBUJOS EN TRICOLOR
SE PUBLICA TODOS LOS SÁBADOS
UNA PESETA EL EJEMPLAR
DE VENTA EN TODOS LOS QUIOSCOS Y PUESTOS
DE PERIÓDICOS

Colour

Pintura de esmalte
para interiores.
44 tonos diferentes
Seca instantáneamente



Anuncios PUBLICITAS

HERNIAS
Bragueros cien-
tíficamente.
J. Campos
único MEDICO
ORTOPEDICO
de MADRID
Augusto Figueroa 8

ROLDAN

Camisería Encajes
Ropa blanca
Equipos para novias
Bordados
Canastillas

FUENCARRAL, 85

Teléfono 35-90 M.

MADRID

Smoking

"GEORGIA"

Es un engrase
de alta calidad

Dpto. de España
S.A.E. Georgia-Oil, Málaga

Lea el MUNDO GRÁFICO

D I A Z

FOTOGRAFÍA
DE ARTE

Ampliaciones, reproducciones y
todo cuanto se relaciona con
el arte fotográfico.

Un retrato elegante y de buen
gusto es el obsequio más esti-
mado para los seres queridos.

FERNANDO VI, 5
MADRID

DEBILIDAD SEXUAL

Curada en el acto por nuevo aparato. Escribid con sello de
35 céntimos para recibir folleto. Aparato completo, 25 pesetas.
Giro postal ó billete. W. HEILMANN. París, 205.—BARCELONA





Instantáneas deportivas interesantes

son las fotografías que debe usted hacer, si quiere aumentar los motivos de satisfacción y conservar recuerdos emocionantes, con lo cual obtendrá además un material instructivo de primera clase para los deportistas metódicos y aplicados. Pero para ello no puede usarse más que material negativo de superior calidad. Los

Rollfilms y Filmpacks Agfa

son sumamente sensibles, fáciles de manipular, pueden cargarse á la luz del día y permiten tener el aparato SIEMPRE dispuesto para el uso.

Pida usted el COMPENDIO de Fotografía A. 3, que contiene muchas nociones prácticas y sólo cuesta UNA peseta. De venta en las tiendas de artículos fotográficos. Para más detalles, diríjase á la dirección abajo indicada:



COMPRA-VENTA ANÓNIMA LLUCH
Paseo de Gracia, 51. BARCELONA

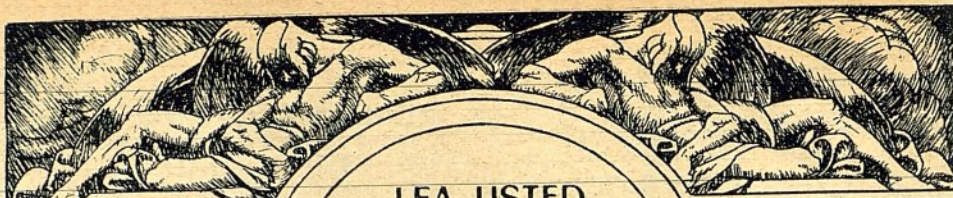
RADIÓGENO

Medicamento tónico
RECONSTITUYENTE
Lo más activo.
Laboratorio Marín
Gondomar, 2.—CÓRDOBA
Venta en Farmacias

ALFONSO

FOTÓGRAFO

FUENCARRAL, 6
MADRID



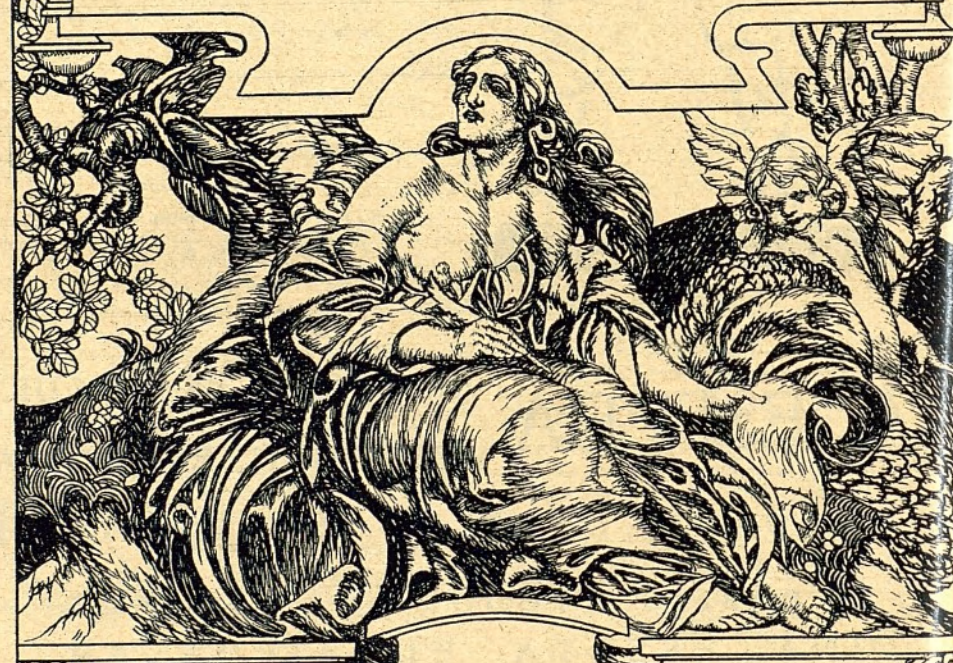
LEA USTED

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 EMANA

LA TRAGEDIA DEL CABALLERO DE SANTIAGO

POR

V. GARCÍA MARTÍ

LE AGRADARÁ LEER LOS VIERNES

NUEVO MUNDO

50 CÉNTIMOS

SE VENDEN

los clichés usados en esta
Revista. Pedidos: Hermo
silla, 57


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



¿Por qué no vende usted en América?

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

Escriba usted á

“Publicitas”
Avenida Conde de Peñ 1/2r, 13
MADRID

Ronda de San Pedro, 11
BARCELONA

ESPAÑA

HELIO



Artículos
de sport.

Pida esta marca