

Redacción y Administración:
Alberto Aguilera, 11. Teléfono:
no: 25-72 J. Apartado 8.058

MADRID

RECORD

DEPORTES MECÁNICOS Y ATLÉTICOS

AEROSTACION-ALPINISMO-CAZA-HIPISMO-PATINACION-PESCA-TURISMO-VELA

Rotativo ilustrado de deportes.

Aparece los lunes y cuando
los acontecimientos de impor-
tancia lo requieran.

Año I.—Núm. 2.—Madrid.

10 CENTIMOS

Lunes 21 de septiembre de 1925.

Casse, sobre "Salmson", gana el Gran Premio de Autociclos de San Sebastián

Zubiaga ("Austin"), primero de la categoría 750. Oscar Leblanc realiza una carrera magnífica, pero lo elimina una caída.

(De nuestros enviados especiales)

A las diez y trece minutos de la mañana se da la salida a los 16 coches siguientes:

1. Senchal (J. Paul).
2. S. A. R. A. I (Segovia).
3. Amicar (Palacios).
4. Salmson I (O. Leblanc).
5. Hisparco I (Sierra).
6. S. A. I (Arche).
7. S. A. R. A. II (Marandet).
8. Salmson II (Casse).
9. Hisparco II (Manchón).
10. S. A. II (Erice).
11. Hisparco III (Urbesalgo).
12. Hisparco IV (Fuentes).

La salida
1.000 c. c.
1. Senchal (J. Paul).
2. S. A. R. A. I (Segovia).
3. Amicar (Palacios).
4. Salmson I (O. Leblanc).
5. Hisparco I (Sierra).
6. S. A. I (Arche).
7. S. A. R. A. II (Marandet).
8. Salmson II (Casse).
9. Hisparco II (Manchón).
10. S. A. II (Erice).
11. Hisparco III (Urbesalgo).
12. Hisparco IV (Fuentes).
750 c. c.
13. F. O. D. I (Benedetti).
14. Senchal II (Berthe).

Los coches declarados *forfait*, por tanto, los *Chenard Walker*, números 4 y 10; el *Amicar*, número 9, y el *F. O. D.*, número 20.

Pronto se despegan los *Salmson* de los restantes coches. El primer paso por delante de las tribunas se espera con vivo interés. Casse y Oscar, en plena lucha, son los primeros en aparecer. El orden de la llegada en esta primera vuelta es como sigue:

1. Casse (Salmson), en 19 minutos 35 segundos.
2. Leblanc (Salmson), 10 m. 35 segundos.
3. Palacios (Amicar), 11 m. 52 s.
4. Arche (S. A.), 12 m. 1 s.
5. Marandet (S. A. R. A.), 12 minutos 12 s.
6. Sierra (Hisparco), 12 m. 38 s.
7. Urbesalgo (Hisparco), 12 m. 39 s.
8. Zubiaga (Austin), 12 m. 39 segundos 2/5.

En la quinta vuelta Oscar continúa primero. Su media ha sido de 106,555 kilómetros por hora, con la cual establece el *record*.

Terminada la posición de los corredores es la siguiente:

1. O. Leblanc, en 51 minutos 33 segundos.
2. Casse, 51 m. 39 s.
3. Marandet, 59 m. 32 s.
4. Palacios, 59 m. 41 s.
5. Urbesalgo, 1 h. 0 m. 1 s.
6. Sierra, 1 h. 0 m. 58 s.
7. Paul (Senchal), 1 h. 1 m. 5 s.
8. Fuentes, 1 h. 8 m. 47 s.
9. Berthe, 1 h. 8 m. 55 s.
10. Zubiaga, 1 h. 9 m. 25 s.
11. Erice, 1 h. 13 m. 28 s.

Bover gana el campeonato de España

(DE NUESTRO CORRESPONSAL EN VITORIA)

VITORIA, 21.

Celebróse con menor concurrencia de ciclistas que la esperada, la II Fiesta Vasca del Pedal. El Bihao, San Sebastián, Oñate, Mondragón, Vergara, Eibar, etc., no proporcionaron a la reunión buen número de ciclistas. En total unos 300. Los ciclistas vitorianos salieron a recibir a los expedicionarios. Más de 150 vitorianos fueron hasta los límites de la provincia de Alava, con las de Guipúzcoa y Vizcaya.

A las once de la mañana se celebró en el Parque del Prado un mitin ciclista, en el que el señor Gervais, presidente del Comité regional vasco de la U. V. E., y el señor Ormazabal, secretario de dicha entidad, hicieron uso de la palabra, dando cuenta de la labor realizada por la U. V. E., durante el pasado ejercicio, balance de cuentas, etcétera, etc.

La próxima Fiesta del Pedal se celebrará en Ondárroa, el segundo domingo del próximo junio. Así se acordó unánimemente.

Terminada la asamblea, los concurrentes se dirigieron a visitar el soberbio velódromo que el Club Deportivo Alavés ha construido en el Stadium de Mendizorrosa, inaugurado hace un mes.

En la séptima vuelta se registran algunos incidentes: la retirada del *Senchal*, de J. Paul, y un pinchazo sufrido por Marandet. Urbesalgo y Sierra se detienen para aprovisionarse.

El duelo Casse-Oscar continúa emocionante. El triunfo de Salmson se da por descontado, pues su ventaja es enorme.

En la novena vuelta Casse logra ponerse nuevamente en cabeza; pero ambos siguen pegados, Urbesalgo va a continuación, aunque algo retrasado.

Manchón abandona
El *speaker* anuncia que Palacios ha sufrido quemaduras en los pies, y es sustituido en el volante por Fernández. También da cuenta de la retirada de Manchón por avería. A Urbesalgo le sigue Marandet.

La situación de los corredores al terminar la décima vuelta es como sigue:

1. Casse, en 1 hora 42 minutos 43 segundos.
2. O. Leblanc, 1 h. 42 m. 44 s.
3. Urbesalgo, 1 h. 58 m. 59 s.
4. Marandet, 2 h. 4 m. 57 s.
5. Zubiaga, 2 h. 16 m. 49 s.
6. Berthe, 2 h. 19 m. 6 s.
7. Fuentes, 2 h. 21 m. 5 s.
8. Arche, 2 h. 21 m. 17 s.
9. Segovia, 2 h. 20 m. 40 s.
10. Erice, 2 h. 27 m. 35 s.
11. Palacios, 2 h. 47 m. 5 s.

Casse ha cubierto las diez primeras vueltas a una velocidad media de 103,391 kilómetros.

El accidente de Leblanc
En la vuelta undécima, Oscar desaparece. Un accidente, fortuadamente sin importancia, le aleja de un triunfo brillante. En la curva de Oria, kilómetro 11 del circuito y cuando intentaba ganar la primera posición, encontró en su camino al *Austin* de Zubiaga. Para evitar un mayor accidente, hubo de desviarse hacia la cuneta, y al llegar a ésta tropezó contra un poste, y el coche voló. Oscar sólo se produjo leves erosiones en la cara, brazos y manos.

Interés de la carrera decae, y Casse es considerado como indiscutible vencedor. No hay sensibles alteraciones en el orden de los corredores. Terminada la decimocuarta vuelta, la situación es como sigue:

1. Casse, en 2 horas 42 minutos 36 segundos.
2. Urbesalgo, 3 h. 4 m. 24 s.
3. Marandet, 3 h. 15 m. 5 s.
4. Zubiaga, 3 h. 16 m. 49 s.
5. Fuentes.
6. Segovia, 3 h. 43 m. 48 s.
7. Arche, 3 h. 44 m. 5 s.
8. Berthe, 3 h. 44 m. 10 s.
9. Palacios, 3 h. 48 m. 56 s.

En la vuelta decimocinco ocurre un nuevo accidente: la víctima es Segovia, que ha sufrido un vuelco aparatoso. Pudo llegar por su pie hasta las tribunas, donde le fue apreciada la fractura incompleta de la clavícula izquierda.

Nada digno de mención hay que señalar hasta la vigésima vuelta, al terminar la cual el orden es este:

1. Casse, en 2 horas 42 minutos 36 segundos.
2. Urbesalgo, 3 h. 4 m. 24 s.
3. Marandet, 3 h. 15 m. 5 s.
4. Zubiaga, 3 h. 16 m. 49 s.
5. Fuentes.
6. Segovia, 3 h. 43 m. 48 s.
7. Arche, 3 h. 44 m. 5 s.
8. Berthe, 3 h. 44 m. 10 s.
9. Palacios, 3 h. 48 m. 56 s.

En la vuelta dieciséis ocurre un nuevo accidente: la víctima es Segovia, que ha sufrido un vuelco aparatoso. Pudo llegar por su pie hasta las tribunas, donde le fue apreciada la fractura incompleta de la clavícula izquierda.

Nada digno de mención hay que señalar hasta la vigésima vuelta, al terminar la cual el orden es este:

1. Casse, en 2 horas 42 minutos 36 segundos.
2. Urbesalgo, 3 h. 4 m. 24 s.
3. Marandet, 3 h. 15 m. 5 s.
4. Zubiaga, 3 h. 16 m. 49 s.
5. Fuentes.
6. Segovia, 3 h. 43 m. 48 s.
7. Arche, 3 h. 44 m. 5 s.
8. Berthe, 3 h. 44 m. 10 s.
9. Palacios, 3 h. 48 m. 56 s.

En la vuelta dieciséis ocurre un nuevo accidente: la víctima es Segovia, que ha sufrido un vuelco aparatoso. Pudo llegar por su pie hasta las tribunas, donde le fue apreciada la fractura incompleta de la clavícula izquierda.

En la séptima vuelta se registran algunos incidentes: la retirada del *Senchal*, de J. Paul, y un pinchazo sufrido por Marandet. Urbesalgo y Sierra se detienen para aprovisionarse.

El duelo Casse-Oscar continúa emocionante. El triunfo de Salmson se da por descontado, pues su ventaja es enorme.

En la novena vuelta Casse logra ponerse nuevamente en cabeza; pero ambos siguen pegados, Urbesalgo va a continuación, aunque algo retrasado.

Manchón abandona
El *speaker* anuncia que Palacios ha sufrido quemaduras en los pies, y es sustituido en el volante por Fernández. También da cuenta de la retirada de Manchón por avería. A Urbesalgo le sigue Marandet.

La situación de los corredores al terminar la décima vuelta es como sigue:

1. Casse, en 1 hora 42 minutos 43 segundos.
2. O. Leblanc, 1 h. 42 m. 44 s.
3. Urbesalgo, 1 h. 58 m. 59 s.
4. Marandet, 2 h. 4 m. 57 s.
5. Zubiaga, 2 h. 16 m. 49 s.
6. Berthe, 2 h. 19 m. 6 s.
7. Fuentes, 2 h. 21 m. 5 s.
8. Arche, 2 h. 21 m. 17 s.
9. Segovia, 2 h. 20 m. 40 s.
10. Erice, 2 h. 27 m. 35 s.
11. Palacios, 2 h. 47 m. 5 s.

Casse ha cubierto las diez primeras vueltas a una velocidad media de 103,391 kilómetros.

El accidente de Leblanc
En la vuelta undécima, Oscar desaparece. Un accidente, fortuadamente sin importancia, le aleja de un triunfo brillante. En la curva de Oria, kilómetro 11 del circuito y cuando intentaba ganar la primera posición, encontró en su camino al *Austin* de Zubiaga. Para evitar un mayor accidente, hubo de desviarse hacia la cuneta, y al llegar a ésta tropezó contra un poste, y el coche voló. Oscar sólo se produjo leves erosiones en la cara, brazos y manos.

Interés de la carrera decae, y Casse es considerado como indiscutible vencedor. No hay sensibles alteraciones en el orden de los corredores. Terminada la decimocuarta vuelta, la situación es como sigue:

1. Casse, en 2 horas 42 minutos 36 segundos.
2. Urbesalgo, 3 h. 4 m. 24 s.
3. Marandet, 3 h. 15 m. 5 s.
4. Zubiaga, 3 h. 16 m. 49 s.
5. Fuentes.
6. Segovia, 3 h. 43 m. 48 s.
7. Arche, 3 h. 44 m. 5 s.
8. Berthe, 3 h. 44 m. 10 s.
9. Palacios, 3 h. 48 m. 56 s.

En la vuelta decimocinco ocurre un nuevo accidente: la víctima es Segovia, que ha sufrido un vuelco aparatoso. Pudo llegar por su pie hasta las tribunas, donde le fue apreciada la fractura incompleta de la clavícula izquierda.

Nada digno de mención hay que señalar hasta la vigésima vuelta, al terminar la cual el orden es este:

1. Casse, en 2 horas 42 minutos 36 segundos.
2. Urbesalgo, 3 h. 4 m. 24 s.
3. Marandet, 3 h. 15 m. 5 s.
4. Zubiaga, 3 h. 16 m. 49 s.
5. Fuentes.
6. Segovia, 3 h. 43 m. 48 s.
7. Arche, 3 h. 44 m. 5 s.
8. Berthe, 3 h. 44 m. 10 s.
9. Palacios, 3 h. 48 m. 56 s.

En la vuelta dieciséis ocurre un nuevo accidente: la víctima es Segovia, que ha sufrido un vuelco aparatoso. Pudo llegar por su pie hasta las tribunas, donde le fue apreciada la fractura incompleta de la clavícula izquierda.

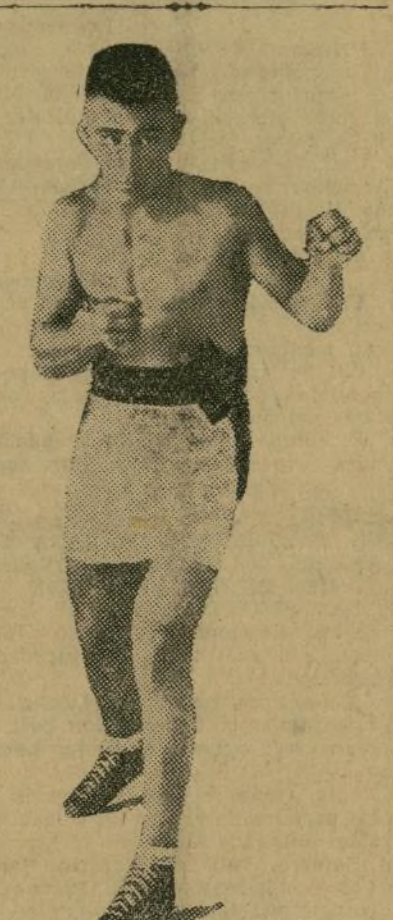
Nada digno de mención hay que señalar hasta la vigésima vuelta, al terminar la cual el orden es este:

1. Casse, en 2 horas 42 minutos 36 segundos.
2. Urbesalgo, 3 h. 4 m. 24 s.
3. Marandet, 3 h. 15 m. 5 s.
4. Zubiaga, 3 h. 16 m. 49 s.
5. Fuentes.
6. Segovia, 3 h. 43 m. 48 s.
7. Arche, 3 h. 44 m. 5 s.
8. Berthe, 3 h. 44 m. 10 s.
9. Palacios, 3 h. 48 m. 56 s.

En la vuelta dieciséis ocurre un nuevo accidente: la víctima es Segovia, que ha sufrido un vuelco aparatoso. Pudo llegar por su pie hasta las tribunas, donde le fue apreciada la fractura incompleta de la clavícula izquierda.

Los al record poseído por el mismo Bover.

Otra carrera
Corrióse a continuación una carrera de persecución, a la australiana, a 20 vueltas, entre Urbina (Deportivo Alavés) y Errasti (Athletic Club), contra los hermanos Ayas (Oñate Sport), venciendo éstos, al alcanzar a Errasti, en la vuelta decimaseis, en la décima séptima.—*Artzegi*.



ANTONIO RUIZ
Extrañamente desposeído de su título de campeón de España (peso pluma)

Ante los "matches" con Austria y Hungría

¿Cuál será la selección española?

Es innecesario hacer resaltar la expectación que existe en la España futbolística ante el equipo nacional que se desplazará a los que se llaman Imperios Centrales, y lo que sucederá en esos partidos, que constituyen, excepto los de las Olimpiadas pasadas, las pruebas más difíciles a las que se ha sometido nuestro equipo representativo.

Nosotros, que no tenemos que ignorar el interés del aficionado español, hemos creído conveniente comunicarnos con él para decirle los secretos que hemos sorprendido en los apuntes de la cartera de uno de los seleccionadores.

Cuando todos creen que éstos no han dicho ni esta boca es mía, sucede que el correo y el telegrafo los tiene en conferencia continuada desde hace semanas.

El hecho nos ha conmovido, y no tardarán los días en salir al exterior la labor iniciada, con el fin de cumplir un compromiso, contraído ante los delegados de las regiones futbolísticas de nuestro país.

Se ha procedido a una concentración de titulares y probables internacionales en una ciudad noroccidental, para que en campos de fútbol, ya sean éstos los de San Mamés o Amate, jueguen dos partidos el probable equipo definitivo y una selección vicetrina o guipuzcoana.

El Comité no podía ni debía prescindir, como orientación, de la base de los condecorados, como son Zamora, Vellana, Pasarín, Samitier, Garmorena, Peña, Perea, Cubells, Frázzquin, Cornelo, Aguirreabala, disponiéndose seguramente para sustituir a los que pudieran estar fuera de forma, los nombres de Martínez, Opedet, Quesada, Juanín, Ocaña, Pellicer, Polo, Sagi y Valderrama.

Con estos futbolistas, reunidos en Bilbao desde el 11 del corriente mes, con su entrenador y seleccionados, ya se puede con buena voluntad y mayor entusiasmo confeccionar el "cuadro" que en Austria y en Hungría ha de defender los prestigios del brillante historial hispano.

Se impone ciertamente una labor imprecisa, como será el llegar a la mejor profecía del "cuadro" por elementos y líneas y a la obtención de una elevada moral en el grupo que haya de desplazarse.

Es de todo punto imprescindible que la preparación de nuestros defensores sea lo más intensa posible y su entusiasmo ilimitado por alcanzar la victoria. Conseguidas ambas cosas, habrá que pensar en que se llevará a una buena base para que se manifieste la furia española en toda su amplitud.

Los seleccionadores están verdaderamente encariados con estos matches, sobre cuyos probables resultados nada puede aventurarse, sin apreciar antes cómo se presentarán de forma nuestros valores internacionales y sin poder formar un juicio de lo que valdrá el equipo al constituirse definitivamente.

El éxito en esta magna empresa corresponde por partes iguales a seleccionadores y jugadores.

Esperemos a ver cómo se conducen uno y otros, y luego serán seguramente oportunos unos comentarios que hemos de poner a los primeros partidos internacionales de la temporada.

HANDICAP
Vigo, septiembre, 1925.

Dos netas victorias de los catalanes y dos desdichadas actuaciones madrileñas

El Racing, desentrenado, fué "borrado" por el Español de Barcelona. Juicios y comentarios

Así como los partidos Racing-Valencia fueron radicalmente distintos, tanto por su resultado como en su desarrollo, los dos que el sábado y ayer libraron el equipo rojinegro y el del Español, de Barcelona, han tenido las mismas características: el desconcierto del Racing y la regularidad del Español.

Mientras el equipo barcelonés ha hecho dos exhibiciones excelentes, los madrileños han dado la sensación de formar un conjunto del grupo C; tan desdichada fué su labor.

Dos resultados idénticos
El resultado de 2-0, favorable al Español, ha señalado el marcador al final de los dos encuentros. Y cosa rara, este tanteo refleja fielmente la diferencia de fuerzas entre los contendientes, tanto conjuntamente como por líneas.

Nos explicaremos: Como en días anteriores, la parte endeble del Racing ha sido el ataque, en primer término; en segundo, la línea de medios. Su desastrosa labor ha sido causa de que los medios y defensas españolas hayan dado la sensación de infranqueables. Y eso que el centro medio titular, Zabala, no ha hecho más que un acto de presencia de puro cumplimiento en el primer *match*.

Por el contrario, la defensa llevada a cabo por Zubeldia-Castilla-Calvo, ha sido tan enérgica y entusiasta ambas tardes, que la línea delantera barcelonesa, cuyos avances en el centro del terreno no fueron contenidos, se vio y deseó para desbordarla. Todas las ocasiones que se le presentaron para marcar, las aprovecharon los delanteros blanquiazules. Lo que ocurrió fué que no abundaron; que su esfuerzo se estrelló una y otra vez contra la timida parte del equipo del Racing, que conservó la condición que fué su característica del once por excelencia: el entusiasmo.

El debut de Abras
El ex delantero centro de la Gimnástica ha vestido por vez primera en Madrid el jersey negro y rojo. Y no le sienta. Ha ocupado ambas tardes su puesto habitual y ha fracasado.

Abras, jugador torpe, falto de recursos, sin gran concepción del juego, no puede esperarse una dirección inteligente de la línea; pero lo que nunca pudimos sospechar fué que su oportunidad, su empuje y su valentía no aparecieran en momento alguno. Sin embargo, así ha ocurrido, pues exceptuando un par de pases y un remate certero, el resto de su labor, más que nula, fué perjudicial. Y es que Abras es un delantero que vive del juego de los demás.

Ausente Valderrama y descartado Ricardo, su actuación pobre está explicada.

Lo cual quiere decir que Abras no es delantero centro. Claro está que esto no es ningún descubrimiento.

El fracaso del ataque
¿Qué sensación de impotencia dieron los cinco delanteros del Racing? Hubo momentos en que reaccionaron, que quisieron jugar, y pusieron gran empeño en llegar hasta Zamora. Pero sus combinaciones apenas iniciadas, terminaban; y las más de las veces eran los propios delanteros los que frustraban el intento.

En nuestras notas apenas encontramos algo de mérito realizado por ellos. Jugadas pasionales de Vicente, centros de Menéndez; algunos tiros de Ricardo; pero nada que denote la ligazón que en una línea debería existir. Ricardo pudiera, con Valderrama, dar el ataque esa inteligencia, esa unión, pero con tan pocos kilos, por mucha voluntad que se ponga, el rendimiento ha de ser escaso. Con esos delanteros, no irá el Racing muy lejos.

...Y el de los medios
Porque tanta culpa como aquellos tuvieron Ortiz, Caballero y Gonzalo, de las derrotas.

Caballero, triste es confesarlo, se acaba por momentos. Ya no es aquel jugador todo movilidad, atento siempre al ataque o a la defensa. Ahora, cuando le faltan facultades, su labor debiera de ser únicamente defensiva; pero en su afán de fortalecer el ataque, lo apoya excesivamente, en perjuicio de la defensa.

Gonzalo y Ortiz tampoco acertaron a suplir la falta de juego de aquel. Bastante tenían que atender a dos extremos peligrosos y rapidísimos.

Hablemos del Español
Ya hemos dicho, que la característica del Español ha sido la regularidad. Han hecho las huestes de Zamora dos exhibiciones análogas, ambas excelentes.

Sentimos curiosidad por ver a Oramas y Padrón en estas filas, y también a Zabala en el centro de los medios; pero esa curiosidad no la hemos podido satisfacer sino a medias: Oramas ha jugado en su puesto, treinta minutos; el mismo tiempo que Zabala en el suyo. El ex internacional poco ha tenido que hacer. Los delanteros del Racing se marcaron solos; su labor quedó reducida a distribuir el juego, lo que hizo perfectamente; sus pases fueron siempre precisos al jugador desmarcado, y sus cambios de juego, oportunos. Tampoco desperdició la ocasión de lucir su fácil tiro.

En conjunto, el Español es el equipo homogéneo de siempre. Pero mejorado, en cuanto al ataque se refiere, con la inclusión de los canarios Oramas y Padrón, y el donostiarra Yurrita.

Padrón es una gran adquisición. Rápido, con dominio en el pase, dotado de un *shoot* fácil y potente, hace además una excelente labor de conjunto. Con Mauri y Oramas dio la sensación de formar un trío interior muy compensado y en extremo peligroso.

El pequeño Mauri cubre el centro del ataque muy discretamente. Ha tenido dos tardes muy felices, tanto conduciendo la lucha, como en los remates.

Olarriaga sigue siendo el veloz extremo, siempre peligroso por su táctica de internarse, y Yurrita, más en juego la segunda tarde, completa una línea que puede calificarse de excelente.

De Caicedo y Trabalsolo diremos que conservan su forma del pasado año. La pareja de *backs* sigue siendo lo más endeble del equipo. Pero la débil labor de los delanteros madrileños, no hizo patente esta debilidad, sino en muy contados momentos.

Desde luego, Saprisa se ha mostrado superior a su compañero.

Los tantos
En el partido del sábado fué Mauri el autor de los dos *goals*. El primero fué de excelente factura, y lo consiguió el centro delantero españolista, después de un intenso ataque y de un débil rechazo de Zubeldia, al cuarto de hora de juego. Y diez minutos más tarde el segundo tanto, aprovechando un gran pase adelantado de Padrón.

Ayer fué Valtórra quien forzó por dos veces la puerta de Zubeldia; la primera a los quince minutos de juego. Un tiro de Mauri lo rechazó de puño Zubeldia, pero débilmente, y el interior derecho marcó a placer.

El otro *goal* fué conseguido en un *corner*, de un tiro raso, colocado a un ángulo, cuando el guardameta raquinista estaba batido.

Los equipos
En el *match* del sábado las formaciones fueron éstas:
Español.—Zamora, Saprisa—Canals, Trabal—Zabala—Caicedo, Olarriaga—Oramas—Mauri—Padrón—Yurrita.

En la segunda parte Mariot cubrió la baja de Zabala.

Racing.—Zubeldia, Castilla—Calvo, Ortiz—Caballero—Gonzalo, Menéndez—Vicente—Abras—Ricardo—Alvarez—Martínez.

Ayer en el Español Portas jugó en el puesto de Trabal, y Valtórra en el de Oramas, que actuó de centro medio.

En el Racing, Botella sustituyó a Gonzalo en la segunda parte. El resto del equipo fué el mismo que el sábado.

Los arbitrajes
Dirigió el juego el sábado el señor Barrachina. Su labor fué discreta, aunque excesivamente minuciosa. Ayer arbitró el señor Larrañaga, con poco acierto. Falta graves las pasó por alto y en cambio paró el juego por nimiedades.

Es el desentrenamiento natural de principio de temporada.

Comentario final
También la pluma sufre las consecuencias del desentrenamiento. Perdona lector estos comentarios desordenados como las combinaciones de los delanteros del Racing, pero estas primeras pruebas amistosas han de servirnos, como a los equipos de preparación para el campeonato...

Digamos finalmente que Zamora, pasando por alto algunas fantasías, fué el de siempre: seguro, fácil y admirable de colocación. Prodigó sus salidas, que otros delanteros más oportunos que los del Racing, hubieran aprovechado positivamente; pero también hay que tener en cuenta la poca confianza que en sus defensas tiene.

El público, que acudió en gran cantidad ambas tardes, salió decepcionado de la labor de los madrileños. Y más que de esto de su falta de entusiasmo.

PARTIDOS AMISTOSOS
En el campo del Stadium jugaron ayer la Almansa y el Sol Deportivo, que fué derrotado por 4-2. Los tantos fueron hechos por Valentin, González y Cañeta, de la primera, y Graciano y Lamban, los del Sol Deportivo. La Sociedad vencedora donó una copa.

LA FERROVIARIA VENDE 7-1 AL VILLAVEDE
Como entrenamiento, la Ferroviaria jugó en su campo contra el Villaverde, en quien no encontró enemigo, derrotándole por 7 a 1. Los tantos ferroviarios los marcaron Juan Antonio, Reverter y Hilario, los de ellos de *penalty*. El del Villaverde, Carballot.

Los equipos se formaron con Serrano, Monasterio, Lamban, Sánchez, Reverter, Barta, Hilario, Blasco, Reverter, Juan Antonio y Valla, por la Ferroviaria, y Arroyo, López, Gómez, Carballot, Gonzalo, Rodríguez, Uniba, Sabanillas, Tonia, Felipe y Latón, por la Deportiva Villaverde.

FUTUROS ARBITROS DEL CENTRO
El Tribunal examinador de los as-

pirantes a árbitros del Colegio del Centro ha declarado aptos para verificar el ejercicio práctico a los siguientes señores:

Don Luis González Romero, don Gregorio Navarro, don Manuel García Aguado, don Adolfo Sixto Hontan, don Enrique Sierra de Silva, don José Merino Leonet, don Antonio Puerto Menéndez, don Francisco Silveo Asenjo y don Ambrosio Martín.

ANTE LOS CAMPEONATOS REGIONALES

Dentro de breves días, el 4 del próximo mes de octubre, darán principio los partidos correspondientes al campeonato de la región Centro.

La lucha por la conquista del preciado título, habrá de ser enconada y de un interés extraordinario, ya que el valor de la mayoría de los Clubs contendientes se muestra muy igualado, y aunque alguno haya que parezca estar en condiciones inferiores a los demás, no por eso debe creerse que ha de ser vencido siempre con facilidad, que no hay enemigo pequeño, y más si éste es un equipo con un entusiasmo tan grande como posee el que nos referimos. De esto se deduce, que no ha de aparecer claramente, desde los primeros partidos, el probable vencedor y campeón de la región, sino que serán muchas las veces que, durante el transcurso del campeonato, veremos alternar en el primer puesto a unos y a otros, por lo cual, puede decirse que cualquiera que sea el representante de la región en las eliminatorias entre campeones regionales, habrá logrado su título palmo a palmo, y será un once capaz de hacer un lucido papel en el campeonato de España, dejando a la región Centro en el honroso lugar que merece.

Emite un pronóstico, sin haber visto a los equipos en el terreno de juego que es donde verdaderamente se aprecian las cualidades de cada uno, y sus probabilidades de triunfo, es cosa que, desde luego, nos abstendremos de hacer, máxime cuando todavía se están confeccionando los onces que habrán de defender los colores de los Clubs. Aunque nos atrevamos a creer que no es difícil que al finalizar el campeonato no sea mucha la diferencia entre el vencedor y los Clubs que le sigan y ocupen los primeros puestos.

Como en la temporada anterior, son seis los Clubs que habrán de contendere en este campeonato, con la diferencia de que el Club Norte, que quedó la temporada pasada en último lugar, ha vuelto a segunda categoría, por haber perdido los partidos de promoción con el Arenas, que es el que figura por primera vez en el Grupo B.

Por lo tanto, las Sociedades que integran este grupo son las siguientes: Agrupación Deportiva Ferroviaria (Campeón), Primitiva, Ciudad Lineal, Club Deportivo Nacional y Arenas, que jugarán sus partidos en dos vueltas, con arreglo al siguiente calendario:

PRIMERA VUELTA
Octubre 4.—Stadium-Primitiva, a las once, y Arenas-Ferroviaria, a las nueve.
Octubre 11.—St

Divo, sobre "Delage", gana el Gran Premio de Velocidad de San Sebastián

"Delage" ocupa también los lugares segundo y tercero. El equipo "Bugatti" se clasifica con gran regularidad. Torchy pierde la vida en un fatal accidente

El Gran Premio de Velocidad

Por nuestro redactor, ENRIQUE ESPERANZA, A. DIEZ DE LAS HERAS

IMPRESION

SAN SEBASTIÁN, 19.—Contrariamente a la tradición, que quiere un mes de septiembre lluvioso y frío en esta región, el tiempo más ideal que pueda imaginarse ha favorecido la jornada del Gran Premio de Velocidad. Alentada por ello, la multitud, en cifras que rebasan todo cálculo, ha acudido a disfrutar de la soberbia fiesta deportiva que se la deparaba. Todas las carreteras que conducen al circuito estaban, desde primera hora de la mañana, invadidas por interminables teorías de automóviles. En las tribunas de Lasarte ha habido que echar el cuerpo a tierra para poder ver. El espectáculo, en sus pormenores, prado que por todas partes bordean el circuito, alegres y bulliciosos campings daban una nota por demás simpática.

Y al lado del éxito de público, que magnifico triunfo deportivo. Podría pensarse, por las abstracciones que se produjeron en la participación, que la carrera iba a ser de interés. Nada más lejos de la realidad. Desde las primeras vueltas se vio claro que el duelo entre Massetti y los pupilos de Delage iba a ser cruento. El piloto del Sunbeam resistió cuanto pudo en la liza, intercambiándose entre sus enemigos y obligándose a estar en constante jaque. Pero no bastó esto; asegurado el mando del pelotón por dos pilotos de Delage, Divo y Benoist, se trabó entre ellos (muy camorreados, pero pleados sin duda de rivalidad), un verdadero pugilato. El resultado de ello fue un aumento constante de la media general de la carrera, a cuyo compás el record del circuito caía una y otra vez. Y aún hubo más: Constantini, que había empezado muy bien, pero que tuvo entorpecimientos sucesivos, que le alejaron de las primeras posiciones, hizo un verdadero alarde de virtuosismo cuando mediaba su carrera, y emprendió una caza sencillamente fantástica, batiendo en cada vuelta el record del circuito, elevándolo a 133.594 kilómetros de media, hasta que un despiste lo puso fuera de combate.

De esta breve impresión se deducirá el interés inagotable que la prueba ha tenido desde su comienzo, lo magníficamente que se ha corrido por todos los candidatos que ostentaban títulos para el triunfo. Señal de ello es también la notable media general de la carrera, llevada este año a la friolera de 133.594 kilómetros por hora. A ello han contribuido ciertamente las mejoras introducidas en el circuito; y ello nos promete para el año que viene, cuando esté salvado, por la nueva carretera, el tapón de Hernani, una carrera excepcional, ya que Lasarte será seguramente entonces el circuito routier más rápido de Europa.

Ha sido verdaderamente doloroso que una tan magnífica jornada de deporte se haya visto entristecida por el desgraciado accidente que costó la vida al pobre Torchy. Los organizadores han tenido el buen acuerdo de ocultar la triste nueva hasta el final de la carrera, en que el speaker la ha anunciado, y todo el mundo se ha descubierto y ha dedicado un emocionante homenaje de silencio a la memoria del caído.

La carrera ha constituido un triunfo decisivo para el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, que ha visto así recompensados sus esfuerzos y sacrificios.

Delage renueva sus laureles del Grand Prix de Francia y coloca a tres de sus coches en los primeros lugares de la clasificación en tiempos de record. Detrás de ella, Bugatti, con coches de compresión normal, obtiene una clasificación honorífica y se hace admirar con las proezas de Constantini; Pierre y Fernando Vizcaya, Goux y el independiente Lehoux copan los puestos a partir del cuarto.

LOS PARTICIPANTES

1. Delage I (Divo); 2. Graf S. P. (Graf); 3. Sunbeam (Massetti); 4. Eldridge Special (Eldridge); 5. Bugatti I (Constantini); 6. Delage II (Benoist); 7. Bugatti II (Goux); 8. Delage III (Torchy); 9. Bugatti III (P. de Vizcaya); 10. Delage IV (Thomas); 11. Bugatti IV (F. de Vizcaya); 12. Bugatti V (Fouchet, independiente); 13. Bugatti VII (Lehoux, independiente).

Toral, 13. Han sido forjados y no se han presentado al pesaje. Datto I (Massetti); Datto II (Regewsky); Guyot Special I (Guyot); Datto III (X. X. Guyot Special II (Garnier); Bugatti V (X. X.); y Bugatti VIII (Ferry, independiente).

Desde la primera vuelta

casen los records. A las ocho y media, su majestad el Rey cierra el circuito al volante de su coche. En otros coches siguen don Carlos Resines, secretario del R. A. C. E., y en otro el señor Rivera, llevando el "inválido" Segovia. La salida del imponente pelotón se da a las nueve en punto. Hasta que los corredores se pierden de vista, las posiciones dibujadas en cabeza son: Divo, Massetti, Benoist y Graf. Los avisos telefónicos de los primeros kilómetros confirman la posición de los tres primeros, a los que pronto sigue Constantini. En esta posición cruzan la meta para la primera vuelta, donde ya Divo bate el record del circuito, llevándolo a la media de 120.453. Detrás de los cuatro mencionados pasan P. Vizcaya, Thomas, Torchy más lejos, F. Vizcaya y Lehoux. Después, Goux, que queda en panne en el aprovisionamiento, y Graf. Se eliminan en la primera vuelta Eldridge y Fouchet.

Delage en cabeza

Divo rebate su propio record del circuito, dando la segunda vuelta a 123 por hora. Massetti le sigue, muy apretado por Benoist. Thomas ha rebasado a P. Vizcaya, Torchy y Constantini. Pierre de Vizcaya ha retrocedido dos lugares. Siguen Fernando y Lehoux y distanciado Graf. Justamente ante las tribunas, Benoist adelanta emocionadamente a Massetti al cumplir la vuelta tercera. Goux y Constantini están detenidos en el aprovisionamiento, tardando más el segundo en reparar. En la cuarta vuelta, también Thomas está sobre Massetti y Torchy es esta vez sobre de éste. Detrás Pierre y Fernando Vizcaya y Lehoux; Graf continúa perdiendo terreno. Todavía Divo ha batido su record de la vuelta, cuyo promedio es ahora de 123,700.

El accidente de Torchy

En la quinta vuelta no hay variación esencial en las posiciones. Divo la cubre a 124,600. Torchy no pasa. Pronto nos avisamos de que descendiendo por Irubide (a tres kilómetros de la meta) se ha ido contra un árbol y se ha fracturado el cráneo; parece que intentó pasar a fre una nueva y larga detención en Massetti en mal momento. Goux sufrió el aprovisionamiento. También Constantini está parado en Baracaldo (4 kilómetros) durante largo rato.

El record no permanece

Divo bate sucesivamente el record del circuito. En la sexta vuelta, a 126,500; en la octava, a 126,000. Detrás no hay otra variación que Lehoux ha adelantado a Fernando Vizcaya. El Graf es doblado varias veces. Goux y Constantini muchas más, por sus detenciones. La media general de Divo en las ocho vueltas, es de 123 por hora.

Las 10 primeras vueltas

El cuarto de carrera, ve a Divo en cabeza, con 177 kilómetros 500 metros en una hora veintiséis minutos ocho segundos; 2. Benoist, una hora veintiseis minutos; 3. Thomas, una hora veintiseis minutos cincuenta y dos segundos; 4. Massetti, una hora veintinueve minutos cuarenta y dos segundos; 5. Pierre de Vizcaya, una hora treinta y un minuto veintiseis segundos; 6. Fernando de Vizcaya, una hora treinta y seis minutos seis segundos; 7. Lehoux, una hora cuarenta minutos veintinueve segundos. Constantini se detiene una vez más.

El duelo Divo-Benoist

Se va claro que Benoist va por Divo. En la quinta es el quien bate el record, llevándolo a 127,695. En la sexta, Divo le rebasa, pero en la séptima, Divo le rebasa a Benoist, pero antes ha cruzado Thomas, que suben ya a 130,600 por hora. En esta misma vuelta, y ante las tribunas, Massetti es sobrepasado por Pierre de Vizcaya, a quien vuelve a adelantar en la siguiente por detenerse a aprovisionar.

Thomas en cabeza

Cubierta la vuelta 10, llega Divo al aprovisionamiento, seguidamente, también para Benoist a hacer provisiones de aceite, gasolina, agua y neumáticos. Arranca antes Benoist, pero antes ha cruzado Thomas, que sin embargo, no será computado en cabeza en la cronometración, por pararse a la vuelta siguiente a aprovisionar.

Benoist en cabeza a media carrera

Benoist queda, pues, en cabeza. Divo se queda a descansar y le sustituye en el volante Morel. La media carrera da la siguiente clasificación: 1. Benoist, los 354 kilómetros en 2 h. 54 m. 41 s.; 2. Morel 2 h. 55 m. 16 s.; 3. Thomas, 2 h. 58 m. 23 s.; 4. Mas-

setti, 3 h. 0 m. 13 s.; 5. Pierre de Vizcaya, 3 h. 2 m. 39 s.; 6. Fernando de Vizcaya, 3 h. 13 m. 59 s.; 7. Lehoux 3 h. 32 m. 21 s. Siguen distanciadamente Goux y Constantini. Graf abandona por faltarle el aceite en plena carretera.

Massetti abandona

No hay variaciones sensibles. Morel sostiene muy bien la posición de segundo que se le ha confiado. Massetti se detiene en la vuelta 22, y a poco declara abandonar por entorpecimientos en la dirección. Hay que reconocer que el conde, aislado en la carrera, se ha defendido heroicamente.

Divo reanuda y se coloca el primero

No se modifica el orden de la carrera hasta la vuelta 29, en que Morel para en el aprovisionamiento y cede al "efe" Divo el volante. Al cubrir la vuelta siguiente, Benoist se detiene a aprovisionar rápidamente y Divo ya está en cabeza en la vuelta 30. Benoist sale como un rayo en su persecución. Las 30 vueltas, en 4 horas 21 minutos 16 segundos; 2. Benoist, en 4 horas 22 minutos 9 segundos; 3. Thomas, 4 horas 36 minutos 33 segundos; 4. Pierre de Vizcaya; 5. Fernando de Vizcaya; 6. Goux; 7. Lehoux; 8. Constantini.

Fantástico sprint de Constantini

Constantini la quedado, naturalmente, muy castigado. Sin embargo, logra al fin tener "en forma" a su coche, y realiza un verdadero alarde de velocidad, derribando una y otra vez el record del circuito. Lo cubre una vez a 131 kilómetros por hora, otra a 133, y otra a 133,584 (tiempo siete minutos cincuenta y siete segundos). El público aplaude frenéticamente sus emocionantes pasos ante las tribunas. Pero... cuando los leaders van por la vuelta 37, el tempestuoso Constantini se despierta en el kilómetro 13, y aunque, afortunadamente, resulta ileso, desaparece de la carrera.

El final de la carrera

El tren amaina, salvo en el leader Divo, que dobla incluso a Thomas, en la vuelta 36, y al propio Benoist en la 37, después de que éste ha sufrido una detención en el aprovisionamiento. Pedro Graf, con mucha regularidad, su hermano Fernando lo sigue a bastante distancia. Pero hasta aquí dan las 40 vueltas.

La carrera se da por terminada, cuando a Goux y a Lehoux les faltan cuatro y cinco respectivamente. Apoteosis Divo es aclamado a su llegada. El Rey lo llama a la tribuna regia y lo felicita. También Benoist y el veterano Thomas escuchan grandes aclamaciones que se hacen extensivas a los hermanos Vizcaya, a Goux (por su juventud) y al amateur Lehoux. Balancezategui está verdaderamente eufórico, patriótico y diplomático, en su speech final. La carrera ha terminado, y el desfile comienza...

LA CLASIFICACION

1. DIVO, sobre Delage, los 705 kilómetros, en 5 h. 45 m. 2 s., a la velocidad media de 123 kilómetros por hora.
2. Benoist, sobre Delage, en 5 h. 53 m. 43 s., a 119,540.
3. Thomas, sobre Delage, en 5 h. 56 m. 26 s.
4. Pierre de Vizcaya, sobre Bugatti, en 6 h. 1 m. 45 s.
5. Fernando de Vizcaya, sobre Bugatti, en 6 h. 18 m. 39 s.
6. Goux, sobre Bugatti, a 4 vueltas del anterior.
7. Lehoux, sobre Bugatti, a una vuelta del anterior.

ULTIMAS INFORMACIONES

El Real Madrid y la Real Sociedad, empatan

SAN SEBASTIÁN, 21.—En homenaje a la memoria de Alberto Machimbarrena se celebró ayer en el campo de Atocha el partido inaugural de la temporada.

Asistió escaso público. El primer tiempo resulta interminable. Ambos equipos hacen un juego pobre y vulgar.

Los medios realistas sostienen el partido y marcan ligero dominio; pero Quesada deshace toda combinación de los delanteros. Martínez para su dificultad varios directos poco peligrosos.

Todo el peso del partido lo sostienen Escobal y Quesada, pues los medios son nulos.

Un "penalty" de Escobal. Una falta de Escobal a Echeni que se castiga con penalty. Lo saca Matías, muy fuerte; pero la pelota va alta. Poco después termina el primer tiempo. El juego ha sido muy pobre, destacando la línea media realista y la defensa madrileña. A poco de iniciarse la segunda parte, un ataque de los madrileños origina un corner.

Un "goal" de Del Campo. Lo tira Munagorri, abierto, y Del Campo remata, cruzando muy bien la pelota. Se aplaude mucho este primer tanto.

Reacciona la Real. Los delanteros se crecen y dominan a los madrileños, que dan evidentes muestras de fatiga, después de su tournée.

Con un precioso avance de Trino en dribbling se inicia el empate. El pase adelantado lo recoge Zulueta, que fusila el tanto, recibido con muchos aplausos. Termina el partido con el empate a un tanto.

Los equipos

Formaron de esta manera: Real Madrid.—Martínez, Escobal, Quesada, Illera—Elguera—Mejía, Munagorri—Moraleda—Paco González—Félix Pérez—Del Campo. Real Sociedad.—Rafael, Amador—Arrillaga, Gurruchaga—Matías—Trino, Diego—Rosales—Campos—Zulueta—Echeni.

Comentarios

El juego desarrollado ha sido poco brillante, y el encuentro, en general, mediocre. Los equipos han demostrado poca habilidad para aprovechar las ventajas del nuevo offside. El equipo de la Real fue endeble, pues tuvo que desplazar otro equipo, que jugó también ayer tarde en Ibarra.—Karag.

EL PARTIDO DE MAÑANA EN ALICANTE. — LOS SELECCIONADOS EN SAN SEBASTIÁN.

SAN SEBASTIÁN, 21.—Han llegado los seleccionados Castro y Matías, con casi todos los jugadores seleccionados. Mañana se jugará en Atocha un entrenamiento. La selección guipuzcoana será opuesta al equipo nacional.

Este, como se sabe y después de los partidos de prueba en Bilbao, ha sido designado así: Zamora, Vallana—Pasarín, Samitier—Gamborona—Peña, Píera—Cubells—Errazquin—Carmelo—Chirri.

Es probable que se introduzcan modificaciones.

También ha llegado el secretario de la Real Federación, señor Collina. Reina expectation por el partido de mañana.—Karag.

EN ALICANTE. — EL TITULAR EMPATA CON EL DEPORTIVO ELDENSE

ALICANTE, 21.—Se inauguró ayer la temporada brillantemente. Luchando el Alicante F. C. y el Deportivo Eldense.

Aunque antes del partido llevó torrencialmente, asistió numerosísimo público, pues el Eldense tiene muchos partidarios en Alicante, donde siempre empató con el titular.

Esto ha ocurrido ayer nuevamente. Los equipos se presentaron completos, dando lugar a una lucha interesantísima.

El primer tiempo terminó con un empate a un goal.

El segundo tiempo tuvo momentos de gran emoción.

Las fuerzas estuvieron en todo momento equilibradas.

El extremo derecho del Deportivo consiguió el segundo tanto; pero antes del fin, Alberto empató nuevamente.

De los 22 jugadores destacó Candela.

El arbitro, bien.—Pérez López.

PARTIDOS SUSPENDIDOS

VALENCIA, 21.—A causa de la tormenta que se desencadenó a media tarde, se suspendieron todos los partidos anunciados, y que por estar de tournée los primeros equipos, carecían todos ellos de interés.

LA VICTORIA DEL VALENCIA

Después de los desiguales resultados de la Valencia en Madrid, entre sus partidarios ha causado buena impresión la victoria alcanzada sobre el Cartagena por 4-1.

Se esperan con gran expectación los partidos que el Valencia ha de jugar en Sevilla, en donde los valencianos pondrán todo su entusiasmo para satisfacer a sus descontentos socios y sostener así las muchas bajas que se han presentado por la actuación de los ases.—Corresponsal.

EN MALAGA. — VARIOS RESULTADOS

MALAGA, 21.—El resultado de los partidos celebrados ayer fue: MALAGUENSE-ATHLETIC 3-1

PRINCIPE DE ASTURIAS-Perchel 1-0

Victoria Eugenia-Balompédica 2-2

SPORTING-Capuchinos 3-1

(INFORMACION ESPECIAL)

NUOVA, YORK, 21.—En la final del campeonato americano, celebrada en Forest Hills, Tilden, el campeón del mundo, ha vencido a Thonston por 6-3, 6-3, 6-3, 6-3 y 6-3.

El match fue disputadísimo.

El Ballot, de De Buck, gana el Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa

Una magnífica y rápida carrera. Boillot eliminado yendo en cabeza. Extraordinaria afluencia de público. La carrera en la noche. Peugeot y O. M. ganan sus categorías

La salida y los participantes

LASARTE (tribunas), 20 (varias horas).—El cielo amanece nublado y triston. La temperatura es más baja que los días anteriores. En las tribunas, escasa animación. En el pelotón de caballos los inteligentes y los no inteligentes admiran los coches de los participantes, tan aquilutados, tan resueltos las dificultades para cumplir las características de "turismo" y disminuir las resistencias al aire.

A las nueve y media exactamente el señor Resines sale en su coche a cerrar el circuito.

Sabido, que ha traspasado la noche anterior la frontera, llega en el último momento y sale con un handicap de un par de minutos.

La salida se da a las diez en punto. Los corredores a pie en el otro lado de la carretera en que están colocados los coches, las portezuelas cerradas, el motor parado. A la señal del starter los corredores corren a los coches, los ponen en marcha, saltan al volante y salen disparados. Es un momento muy vistoso.

Los participantes son:

Categoría C, de 3.001 a 5.000 c. c.

1. Excelsior I (Diels y Nicolás); 2. Excelsior II (Dury y Martin); 3. Jewett (Gang); 4. Peugeot I (Boillot); 5. Peugeot II (Rigal).

Categoría D, de 2.001 a 3.000 c. c.

1. Ariés (Laly); 2. Lancia I (Landa); 3. Lancia III (Bergia).

Categoría E, de 1.501 a 2.000 c. c.

1. Ballot (De Buck y Decosse); 2. O. M. I (Minoia y Morando); 3. O. M. II (Foresti y Balestrero); 4. O. M. III (Danieli Hermanos); 5. Mercedes (Gartner y Werner); 6. Bugatti II (Sabido).

Los coches de la clase C deben tener un peso mínimo de 1.850 kilos, llevar siete pasajeros y hacer una media mínima de 90 kilómetros por hora. Los de la clase D, 1.650 kilos, cinco pasajeros y 88 kilómetros de media. Los de la clase E, 800 kilos, tres pasajeros y 85 kilómetros de media. Los de la clase F, 650 kilos, dos pasajeros y 80 kilómetros de media.

Todos los coches han preferido el lastre (60 kilos por persona) en lugar de los pasajeros auténticos. Llevan los volantes los mencionados en primer término.

Boillot en cabeza

La ronda empieza a gran marcha. Desde la primera vuelta Boillot (Peugeot) toma la cabeza, precediendo al Excelsior, de Dury; al O. M. de Danieli; al Peugeot, de Rigal; al otro Excelsior, de Diels. Siguen los O. M. de Foresti y Minoia, emparejados; el Lancia, de Landa; el Mercedes, de Gartner; el Delage, de Marandet; el Jewett, de Gang; el Bugatti, de Sabido; el Lancia, de Bergia. El Ariés, de Laly, va detrás, y luego sufre una breve panne. De Buck tiene también entorpecimientos en su Ballot.

Dury persigue tenazmente a Boillot, que cubre la segunda vuelta a 99 por hora.

En la tercera vuelta ya los dos leaders han doblado a varios concurrentes. El codo a codo de Boillot y Dury es lo que anima la carrera. La velocidad aumenta. La cuarta vuelta se da a 104,200; la quinta, a 104,400.

La primera hora va en cabeza a Boillot seguido de Dury, ambos con seis vueltas casi completas.

El record de la vuelta se eleva a 105,900 en la séptima, por Boillot; a 106,733 por Boillot, en la novena, y a 108,737 por Dury, en la décima.

Boillot ha dado la primera vuelta a 99 por hora.

Clasificación al terminar la décima vuelta:

Categoría C: 1. Boillot; 2. Dury; 3. Rigal.

Categoría D: 1. Laly; 2. Bergia; 3. Landa.

Categoría E: 1. Danieli; 2. Minoia; 3. Foresti.

Categoría F: 1. Sabido; 2. Caracciolo.

Dury pasa a Boillot

Pero a los pocos kilómetros de cruzar la meta, después de la décima vuelta, ya se anuncia que Dury ha adelantado a Boillot.

El piloto del Excelsior conservará la cabeza en las vueltas sucesivas.

A las doce, a las dos horas de carrera, las posiciones son:

1. Dury (Excelsior); 2. Boillot (Peugeot), con 12 vueltas completas; 3. Rigal; 4. Diels; 5. Sabido; 6. Laly; 7. Minoia; 8. Foresti; 9. Caracciolo.

Más abandonos

A las siete y media avisan también la retirada del Mercedes. El O. M. II abandona a su vez, estando en la vuelta 44.

El Jewett vuelve en Urnieta, cuando estaba en la 41 vuelta. Su conductor, Gang, sufre sólo rasguños en un brazo.

Las 50 vueltas

Boillot está en cabeza al llegar a la 50 vuelta, con 6 horas 53 minutos 28 segundos; 2. Peugeot II, 8 h. 55 m. 46 s.; 3. Excelsior I, 9 h. 26 m. 35 s.; 4. O. M. III, 9 h. 32 m. 16 s.

Al finalizar

Landa sufre un pinchazo en el kilómetro 10.

Sabido termina sus vueltas reglamentarias, y, a pesar de ello, cubre el giro a 95 de media. En la vuelta siguiente supera aún su velocidad. Se le aplaude.

Vuelco de Laly

Faltando poco para terminar, el Ariés, de Laly, vuelca entre los kilómetros 5 y 6, afortunadamente sin consecuencias.

El orden de llegada

Terminan las doce horas, y los corredores están por este orden:

1. Ballot (De Buck y De Crosse); 2. Peugeot II (Rigal), 65 vueltas, 1.137 kilómetros 500.

3. Excelsior I (Diels y Nicolás), 63 vueltas, 1.102 kilómetros 800.

4. O. M. III (Danieli Hermanos), 62 vueltas.

5. O. M. I (Minoia-Morando), 61 vueltas.

6. Bugatti (Sabido), 59 vueltas.

7. Lancia I (Landa), 58 vueltas.

8. Lancia III (Bergia), 57 vueltas.

Por categorías la clasificación es la siguiente:

Categoría C (3.001 a 5.000 c. c.): 1. Peugeot II (Rigal).

Categoría D (2.001 a 3.000 c. c.): Ninguno clasificado, por no cubrir el mínimo previsto.

Categoría E (1.501 a 2.000 c. c.): 1. Ballot (De Buck y Decosse).

2. O. M. III (Danieli).

3. O. M. I (Minoia-Morando).

Categoría F (1.001 a 1.500 c. c.): 1. Bugatti (Sabido).

La clasificación general (Gran Trofeo de Guipúzcoa) es ganada por el Ballot de dos litros, que obtiene la mayor velocidad media y sobrepasa en mucho la distancia mínima que se le imponía por el reglamento.

Serrano gana la carrera de "Routiers"

Con gran animación se celebró ayer la carrera de Routiers, organizada por la U. V. E. (primera región).

El recorrido era de 100 kilómetros, con el siguiente itinerario: Madrid-Fuencarral-Colmenar-Miraflores y regreso.

Poco antes de llegar a Fuencarral, Andrés Lorente fue arrollado por un coche seguidor; pero, por fortuna, las ruedas no le alcanzaron. Unicamente se produjo erosiones en las manos y rodillas.

El tren fue lento hasta el viraje. Por Colmenar pasó el pelotón de cabeza a las diez menos veinte. A la salida de El Goloso se estableció un duelo emocionante por el primer puesto entre Serrano y Telmo García.

Aparecen por este orden en la Castellana, seguidos de cerca por el pelotón.

Miguel Serrano es el primero en cruzar la meta.

La clasificación de los 10 primeros se clasificaron 41 corredores—fue la siguiente:

1. MIGUEL SERRANO SANZ (1.º), en tres horas treinta minutos veintinueve segundos dos quintos, bicicleta Alleuia.

TECNICA CICLISTA

Las grandes pruebas del ciclismo en carretera

Por Louis MOTTIAT

¿Cómo se corren, o mejor, como se deben correr las grandes pruebas ciclistas en carretera? He aquí un tema que sugestionará por igual al aficionado que al profesional. Louis Mottiat, el gran corredor belga, veterano ya, curtidor en las grandes luchas del ciclismo rutier, expone en las cuartillas que van a continuación las enseñanzas de su larga y gloriosa experiencia. Los que empiezan el penoso oficio del ciclismo profesional, como los que están de lleno dentro de él, pueden encontrar en las observaciones y consejos de Mottiat una guía preciosa. Mottiat, ganador de París-Brest-Paris (1.196 kilómetros en cincuenta y cinco horas siete minutos ochocientos segundos) en 1921, de Burdeos-Paris-Burdeos en 1920, de Burdeos-Paris en 1913, de la Vuelta a Bélgica en 1914; habitué a Francia (todavía, este año, la ha disputado, clasificándose más honrosamente que lo que el peso de los años ha de esperar), es, indudablemente, una autoridad en la materia.

Es necesaria una gran dosis de energía para alinearse en una prueba ciclista. «Quiero terminar, cueste lo que cueste; pero antes de que llegue será preciso que haya cubierto 1.200 postes kilométricos.» Tal es lo que se produjo en Burdeos-Paris-Burdeos, en que había 1.208 (sea exactos), y en París-Brest-Paris, de distancia menor, puesto que no había más que 1.196.

En estos casos la máquina humana necesita, en primer lugar, estar en una forma perfecta, y además en un estado moral muy especial. No se puede estar nervioso. Hay que calcularlo todo.

En primer lugar, el entrenamiento ha debido llevarse regularmente, metódicamente, sin exceso, para evitar esa depresión contra la que nadie puede defenderse: el sobreentrenamiento.

Algunos se creen que para semejantes pruebas es necesario cubrir cada día centenares de kilómetros y abstenirse de dormir. Es una locura. Los que han ensayado semejante sistema han sido los primeros que han tenido que irse... a acostar. Tenían un sueño atrasado, que no tenían más remedio que recuperar.

Por el contrario, hay que pensar que durante cincuenta y cinco horas es necesario producir un esfuerzo intenso, sin esperar poder pegar el ojo ni un sólo instante.

Y para poder lograr este tour de force que parece sobrehumano, es, por el contrario, indispensable des-

cansar lo más posible, con el fin de tener el cerebro y los músculos en un estado de frescura absoluta.

Por el contrario, cada día, durante el período de entrenamiento, cualquiera que sea el tiempo que haga, deben hacerse más de 100 kilómetros por carretera. Y este trabajo, no tanto para ponerse en condición como para «hacerse el asiento». En efecto, no se imagina uno los sufrimientos que pueden sentirse permaneciendo durante tan largo tiempo sentado en un sillón de cuero y con las piernas en continuo movimiento ascendente y descendente.

Hay razón para que no se corra París-Brest todos los años. El periódico organizador de la carrera no la hace disputar sino cada diez años, y aún nos parece que es una periodicidad demasiado frecuente. Nótese que desde 1891 somos cuatro los vencedores: Charles Teront, Maurice Garin, Emile Georget y yo. Ningún rutier podría ganar la prueba dos veces: es una prueba en que los jóvenes no pueden aspirar a triunfar y los vencedores... a la vez siguientes son demasiado viejos. En 1931 yo tendré cuarenta y tres años, y no creo que me pondré en la salida otra vez. Para el París-Brest de 1931, yo no tenía más que veinte y tres años y acababa de debutar; había corrido París-Bruselas 1910 (amateur). Yo creo que podría organizar esta carrera, verdadero campeonato del mundo de gran fondo, cada cinco años.

Cuando yo participé en ella algunos pretendían que no podía hacer buen papel, porque me resentía del Burdeos-Paris-Burdeos del año anterior. También yo tenía miedo; pero luego me he convencido, y he convencido a los demás, de que estas dos terribles pruebas ganadas por mí no me han impedido hacer buen papel en otras carreras.

Hay que saber dosificar el esfuerzo.

Yo creo que he tenido el mínimo de fatiga que puede esperarse, esforzándome en dosificar el esfuerzo de la manera más escrupulosa. En otro tiempo, Rivierre cometió la torpeza de hacer un cuadro de marcha y dedicarse a seguirlo sin ocuparse de lo que pasaba a su alrededor, y así se dejó batir por Maurice Garin. Hay que desconfiarse de los datos cronométricos establecidos antes de la salida. Basta que un adversario, particularmente bien dispuesto, tome alguna ventaja para que ya no podáis alcanzarlo más.

Yo salí en París-Brest-Paris acordándome de la táctica que había ensayado con fortuna en Burdeos-Paris-Burdeos. Se trataba, durante la primera parte del recorrido, es decir, a la ida, de no dejarme distanciar exageradamente, de permanecer el mayor tiempo posible en el pelotón de cabeza, pero no responder a los demarrazos brutales si mis compañeros los hacían con demasiada violencia. Había decidido hacer

todo ágilmente, con el fin de no poner a contribución mis músculos con golpes furiosos de los que cortan las piernas.

Sin embargo, en París-Brest experimenté, a la ida, algunas dificultades: antes de Dreuzy ya había totalizado tres pinchazos. El pelotón de cabeza me había abandonado con alegría. Cada vez que se daban cuenta de que me paraba a causa de mi neumático, todos los que formaban parte del pelotón adoptaban un tren de infierno, relevándose en la cabeza para aumentar la distancia que les separaba de mí. Según nuestro argot «yo estaba estrellado».

En lugar de desesperarme y arriesgar mi probabilidad en esfuerzos perjudiciales para después, los dejé hacer tranquilamente, repitiéndome a mí mismo que todavía quedaba «un largo camino a Tipperary». Sobre todo, quedaban dos noches, y yo os aseguro que hace falta tener un corazón bien templado para pasarlas sobre la máquina sin tomarse el menor descanso. Me contenté, pues, con «rodar» a un tren tranquilo, sostenido, sin inquietarme de lo que hacían los que me precedían. Sólo aumentaba la marcha cuando me encontraba completamente harto. De esta manera, sin esfuerzo, tomé contacto con los leaders en Alençon, cuando ellos me creían cumplida y definitivamente despedido. A partir de este momento no retrocedí más. Había pagado mi tributo a los accidentes en los primeros kilómetros; «estaba vacunado», y ya no me perjudicaron más.

La carretera es terrible en ese recorrido, sobre todo a la ida: cuevas y más cuevas; apenas se ha descansado algo en la recta, vuelven a empezar las ascensiones. La subida de Pre-en-Paillet, por ejemplo, parece que no va a terminarse nunca. Allí es donde hace falta comprometer la victoria, queriendo impresionar a los adversarios con una ascensión «en apoteosis». Si se está cansado, vale más echar pie a tierra, que ya se alcanzará luego a los que se vayan. No hay por qué avergonzarse en reconocer la impotencia para subir algunas cuevas. Y si se «pueden subir», pero hay dificultad, para qué hacerlo si más lejos se va a pagar ese esfuerzo?

Toda la carrera, lo repito, es cuestión de método: hay que dosificar cada esfuerzo como con cuentagotas. Se trata de una manifestación de resistencia. Si uno está en forma, ya puede dejar a los temerarios llevar un tren exagerado. ¡Cuántos de esos chiflados, que se escapan olvidando que hay 1.200 kilómetros, se los encuentra uno luego tumbados en la hierba o en un control, confesando que ya no pueden ni moverse!

Es indudable que la táctica de esta prueba colosal no tiene ninguna relación con la de otras pruebas, incluso Burdeos-Paris. Hay que tratar de permanecer en la cabeza, pero no hay que preocuparse de que los imprudentes os despeguen. El trayecto a la ida es simplemente la carrera de espera. Al regreso es cuando hay que pensar en la victoria. Al subir hacia Brest se debe tener la idea de que disputa una eliminación. Al bajar hacia Paris, se coloca ya en condiciones de aprovechar todos los desfallecimientos de los contrincantes y de disgre-

gar el pelotón si aún está uno en cabeza. Siempre hay un momento en que se es víctima del cansancio, de la falta de sueño. A uno le incumbe observar cuándo les llega ese momento a los demás y aprovecharlo sin piedad para demarrazar. Si tenéis compasión, corréis el riesgo de que unos minutos después seáis vosotros los que presentéis los síntomas de agotamiento y que entonces no la tengan de vosotros. Si en los primeros 600 kilómetros importa poco que se lleve un retraso de algunos minutos, en los últimos 600, tan pronto como se ve un adversario por delante, entra la desmoralización. El hombre que va en cabeza no siente la menor sensación triste cuando se encuentra sólo; en cambio, el que ha perdido contacto, aislado, perdido, sin saber por cuánto le preceden, sufre enormemente. Y en tan



Louis Mottiat

largo trayecto tiene grandes riesgos de dejarse llevar por la desesperación y abandonar.

En París-Brest, la ocasión que yo buscaba desde que salí de la salida de Burdeos, no se me presentó hasta después de Verneuil. Intenté una vez más un demarrazo en la cuesta de Tillieres. Logré sacar 100 metros. No perdí tiempo en volver la cabeza a ver si organizaban mi caza. Continué «arreando». La distancia aumentaba. ¡Magnífico! Félix Sellier, que hasta entonces había animado la carrera de manera notable, pero al mismo tiempo temeraria, trataba de reunirse a mí. Un pinchazo le obligó a no insistir más. Además, fatigado por los magníficos esfuerzos que habían «trabajado» a todos nuestros adversarios, probablemente no le hubiera quedado resistencia para sostenerse a mi rueda.

Aumentaba la marcha conforme disminuían los kilómetros y se iban sumando horas y horas. Masson, Christophe, Heugthem, detrás de mí, se observaban, y ninguno quería llevar el tren para no comprometer su probabilidad. Ese momento de duda les fue fatal. Yo iba a 30 por hora, con las manos arriba del guía. En Dreuzy llevaba nueve minutos de ventaja, en Versalles diez y ocho; en la llegada precedía a Christophe, que fue segundo, por veinte y tres minutos.

Simplemente me había bastado para mi victoria recurrir a todas las reservas de paciencia que poseía para no cometer faltas de táctica, cuando me vi despedido, a causa de mis pinchazos del primer día, y para esperar el instante oportuno del demarrazo eficaz.

Yo me encontraba fresco y bien dispuesto. No hubiera podido descansar después de este largo esfuerzo, que excita de una manera fantástica. Asistí al banquete del Petit Journal, y me divertía ver la cara de los convidados al verme llegar: todos me creían en la cama. Pero yo no fui a ella sino muy tarde, por la noche... Todo ello demuestra que cuando se sabe equilibrar el trabajo se le puede realizar con el mínimo de fatiga. Confieso que los momentos más desagradables para mí fueron las dos noches pasadas en ruta; pero «a todo se hace uno», y yo, la verdad, no sufrí las alucinaciones de que se habla al recordar a los laureados de París-Brest.

La ausencia de sueño deprime. A fuerza de luchar con él acaba uno por sentir la cabeza vacía. Los ojos se cierran; hay que echar mano de toda la voluntad para no cerrarlos y darse el trastazo, como suele ocurrir. Pero lo más insoportable es el «fresquillo» que os traspasa los huesos al amanecer. Se tiene una literalmente sobre la máquina, y se suspira por la llegada del día, el sol caliente... que luego os asará y os proporcionará nuevos sufrimientos.

Burdeos-Paris es la carrera más dura.

Creería que las dos pruebas de gran fondo que acabo de hablar son las carreras más duras que existen. Si se tiene en cuenta el interminable kilometraje, es indudable. Pero, en realidad, la más penosa de todas es Burdeos-Paris; porque allí no se trata ya de pensar que va uno a alcanzar a los que se escapan. No hay que dejarse distanciar un sólo instante. El trayecto es largo, puesto que llega a 600 kilómetros. Sin embargo, hay que cubrirlos en velocidad.

Entendámonos: hasta que se toman los entrenadores es más bien un pasaje de recreo. Los corredores ni se preocupan unos de otros, porque se sabe que nadie va a intentar un esfuerzo serio. Se cabalga en la noche, charlando, bromeando. No se quedan más que los que pinchan, que desaparecen arrastrando su máquina en las tinieblas. Se espera a los entrenadores. Se sabe que en aquel momento empezará la batalla.

En otro tiempo, cuando había en trenadores desde la salida, la carrera era muchísimo más dura; porque, a partir del momento en que se daba la señal de salida, había que luchar.

Escuchad lo que pensaba Louis Troussier, el gran campeón de la Aletón, hoy retirado, que triunfó en 1908:

«Burdeos-Paris con entrenadores en bicicleta, de punta a punta, era la verdadera fórmula. Permitía al rutier dar todo lo que realmente podía de sí. No se tenía ni un momento de reposo. No estaba a merced de un accidente de máquina, ni de un pinchazo, y de estos incidentes de ruta no se sabía el menor descanso. Le seguían bicicletas de recambio preparadas para cualquier eventualidad; los relevos establecidos en la carretera le proporcionaban un servicio de entrenamiento activo, intensivo, por hombres descansados, que sustituían a los extenuados entrenadores, que lo tomaban y se lo llevaban a toda marcha, sin dejarle tiempo a que le dominara el deseo de descansar.

No había más remedio que seguirlos. Con este sistema el hombre «staba obligado a darse «por enteros», desde la salida a la llegada, y esta manera de correr ponía realmente de relieve el valor intrínseco del individuo.

El esfuerzo físico que se pedía no tenía ni interrupción ni flaqueamiento. Había que proporcionarlo de un extremo a otro del recorrido, bajo la sollicitación incesante de los entrenadores y bajo el imperio de la preocupación, que no os dejaba un instante.

¿Se estaba en cabeza? El servicio de entrenadores no se moderaba por esta razón. En ningún momento os dejaba tranquilo; el temor de verse atrapados por otra banda lo impedía. ¿Se iba en posición secundaria? Los entrenadores volaban con la idea fija de dar la caza. Ellos, que acababan de relevar a los otros, daban todo lo que podían de sí, sin tener en cuenta que uno venía ya de hacerse muchos kilómetros. En cabeza, rozado, donde fuera, no había más remedio que tirar a fondo.

Cuando en semejante prueba os sorprendía la *defaillance* y no podíais vencerla, ya estabais irremediablemente perdidos. El corredor se derrumbaba completamente agotado al borde de la carretera, para no levantarse más. En 1908 las orillas del Loire estaban sembradas de corredores, agotados hasta lo inimaginable, quebrada la voluntad, incapaces de hacerse 10 kilómetros más. Con tales condiciones de carrera se veía llegar a Saint-Maure un «pelotón» de cabeza, compuesto de dos hombres, y aún estaban separados entre sí. Hoy entraban veinte hombres en grupo.

No se tiene idea hoy día de la intensidad del esfuerzo que hacía falta realizar en un París-Burdeos con entrenadores en bicicleta, de punta a punta. Esfuerzo terrible por su continuidad y que se proporcionaba sabiendo que no había que esperar una calma de algunos instantes, por pocos que fueran.

El esfuerzo físico, así realizado, bajo el imperio de una perpetua tensión de espíritu llega a ser, en algunos momentos, extraordinariamente penoso. Desde que se da la primera señal de salida hay que avanzar con la idea fija de que no se va a descansar lo más mínimo hasta que se llegue a Paris. Aquí sí que no valen «combis» ni «trucos». Cada grupo de entrenadores que os toma, os pide un nuevo esfuerzo, y hay que dárselo sin vacilar, sin reservarse ni hacerse el loco.

La opinión de Louis Troussier, que logró el recorrido Burdeos-Paris en diez y siete horas cuarenta y cinco minutos diez segundos, a la media estúpida de 32 kilómetros 400 metros por hora, durante 575 kilómetros, es muy interesante y demuestra el duro calvario que era esta carrera.

Pero, aún hoy mismo, con la toma de entrenadores después del recorrido tranquilo de la noche, yo sigo creyendo que esta es la carrera más difícil de todo el calendario. La victoria se paga con actuaciones poco brillantes en las demás carreras de la temporada.

Lea usted RECORD todos los lunes

Curiosidades

El único «knock-out» de Dempsey. Jim Flynn fué el autor de la hazaña

Jim Flynn, conocido también por «El Bombero de Pueblo», es, hasta la fecha, el único boxeador que ha dejado fuera de combate al actual campeón mundial de peso pesado, el formidable Jack Dempsey.

Cuando Flynn realizó su hazaña, se hallaba en plena decadencia. Era en los principios de la carrera pugilística de Dempsey. Pero antes de hablar de cómo fué vencido el actual campeón del mundo, relatémos brevemente el historial pugilístico de su vencedor.

Quién era Jim Flynn

Jim Flynn es sólo el nombre de guerra de este boxeador de peso pesado, de descendencia italiana, nacido en Brooklyn, en 1879, y bautizado con el nombre de Andrés, siendo su apellido Chirigione. Traslada su familia a Pueblo, Flynn prestaba en la localidad sus servicios como bombero. A los veinte años su vida tomó un rumbo distinto. Se organizó en la ciudad una velada pugilística. Flynn, en unión de algunos compañeros, asistió a la reunión de boxeo.

Y allí se decidió su suerte. Entusiasmado con lo que había visto y animado por sus camaradas, tomó la resolución de hacerse boxeador. Hay que hacer constar que Flynn estaba considerado como uno de los hombres más fuertes del pueblo.

Para poner en práctica su propósito, abandonó el puesto de bombero, y se trasladó a Nueva York. Pronto se abrió camino al ex bombero. Su fuerte puñetazo y firme voluntad, le conquistaron rápidamente la fama. No es nuestro propósito seguir paso a paso su carrera pugilística; sólo consignaremos sus principales combates a partir del celebrado con Tommy Burns, que marca el apogeo de Flynn como boxeador.

Su derrota por Burns

Tommy Burns era el indiscutible campeón mundial del peso pesado en 1906. Flynn creyó que podía vencer a Tommy y arrebatarle el título, pues había peleado y vencido a los mejores pugilistas de su categoría en aquella época. El 2 de octubre de 1905, llevó a cabo su match contra Burns, en Los Angeles (California), ante una enorme muchedumbre. Tommy, como es de suponer, era el favorito de las apuestas. El combate fué muy movido, desde el principio hasta el fin, pero las aspiraciones de Flynn al campeonato quedaron desbaratadas en el décimoquinto asalto, en que Burns le puso fuera de combate.

Esa fué la primera ocasión en que Flynn se halló cerca del campeonato, pero no la última, en que sería eliminado por hombres elegidos del destino para ostentar la corona real del pugilismo.

A renglón seguido de su pelea con Burns, Flynn tuvo dos combates con Jack (Twin) Sullivan. El primero el 12 de julio de 1906, en Los Angeles, que ganó en 30 rounds y el segundo, el 18 de octubre del mismo año, cuyo resultado fué un empate. Al año siguiente, 1907, Flynn pu-

EXITO ROTUNDO DE LOS COCHES

HISPARCO

DE FABRICACION NACIONAL

En el Gran Premio de Autociclos de San Sebastián, 17 septiembre, 531 kilómetros. Dos coches HISPARCO entre DIEZ Y SEIS PARTICIPANTES, se clasifican en los lugares de honor

2.º Román Uribealgo, sobre HISPARCO, a 88 kilómetros de velocidad media, durante los QUINIENTOS TREINTA Y UN KILOMETROS

4.º Manuel Fuentes, sobre HISPARCO

Los únicos coches de MARCA ESPAÑOLA que han tomado parte en el «meeting» automovilista de San Sebastián, colocando el pabellón español a envidiable altura

P. del Arco y Compañía. Núñez de Balboa, 3. Madrid

PUGILATO

Alis hacia el campeonato de Europa

Una rotunda victoria sobre
Piet Hobin

El valenciano Alis ha vencido rotundamente al belga, pasado en Barcelona al campeón de Europa de peso semimediano, Piet Hobin, en un combate a 10 asaltos, por muchos puntos.

Siempre hemos creído en Alis, y su declive transitorio no nos indujo a suponer que el ex campeón de España de peso semimediano, hubiese terminado su brillante carrera.

Algunas equivocaciones, y el estar en período de crecimiento, hubo de hacerle perder el título y realizar algunas exhibiciones.

Pero desde que entró en la categoría media, y restablecido de su lesión en la mano derecha, volvió a recobrar su magnífica forma, que le hace uno de los mejores medios europeos, sin discusión, en la actualidad.

Destacar la personalidad de Alis en estos momentos, no es preciso; pero si sacaremos las consecuencias de su victoria sobre Hobin, que, aunque peso libre, ya se sabe que el belga está preparado de tal forma, que lo mismo puede boxear en su categoría que en la superior inmediata.

El juego corto de Alis, a media distancia, unido a su maravilloso esquive de piernas y brazos y su colocación precisa, han hecho que un pugil tan baquetado como Hobin se haya inclinado ante él. Que tal sería la victoria de clara, que el mismo rival le felicitó en el ring.

Alis tuvo un momento en la mano el campeonato de Europa. Fue en aquel emocionante asalto del combate en el campo de Las Cortes, en 1924, cuando Hobin cayó al suelo, castigado por un durísimo *crochet* a la faz. Gracias a sus condiciones de observador, pudo contener la furia de Alis, que atacó entonces, implacablemente hasta el final del asalto.

Desde entonces Alis bajó algo, unido a que tenía que conservar el peso, que le perjudicaba, pues merecía sus facultades considerablemente.

Las derrotas subsiguientes no tuvieron más que este secreto. Jim Morrison le venció por ello en el campeonato de España, y su *guinea* aumentó al fracturarse la mano derecha. Después, algo obscurecido, reapareció este año en el peso medio, con una rotunda victoria, ya en los combates que hizo en Madrid se vio al verdadero Alis, con todo, reservarse todavía.

Y sus últimas victorias sobre Marco, Schelendhaufen, y ahora sobre Piet Hobin, gran hazaña de un boxeador español, le acreditan como un valor positivo.

Las posibilidades de Alis son muchas. El próximo mes combatirán con Thomas para el título, en Madrid o en Barcelona, y aunque no despreciamos el valor del campeón español, y sin mirar el resultado de Bilbao, auguramos una victoria de Alis, clara.

Después, con el título en la mano, podrá hacer un combate contra Molina, que esperamos también sea vencedor, pues si el campeón francés tiene práctica de *ring*, es acometido y duro, no lo creemos superior a Piet Hobin.

Después no tiene ante él más que la *challenge* del campeonato de Europa.

Dos campeones se disputan el título: Bruno Frattini, vencido por Tom Milligan, que para los italianos es el campeón de Europa y el segundo para los ingleses. La I. B. U. ha declarado desde luego campeón al inglés.

Cualquiera de ellos es peligroso. Los dos vencedores de Roland Todd, ex campeón de Europa, y Frattini, derrotado en Londres por Milligan, podría suponerse es mejor. Pero otro combate entre ellos nos daría la superioridad.

Fuera de éstos, sólo hay el peligroso Devos, campeón belga, que acaba de hacer una brillantísima campaña en América, y que viene dispuesto a conseguir el trofeo europeo.

Un poco de suerte y un mucho de preparación, y con las condiciones de Alis, que duda cabe que pueden agotar con venga a España el segundo campeonato de Europa, si Ruiz o Cichone vencen a Hebrans, que esto también lo creemos.

Lo que fué el combate

BARCELONA, 18.—Después de presenciada la estupenda, la sensacional velada de ayer noche en el Olympia, hay que confesar que el viril deporte del boxeo se ha abierto camino entre nuestros aficionados, captándose las simpatías de nuestras multitudes.

Los afortunados que pudieron adquirir una entrada en el espléndido Círculo, fueron testigos de un emocionante combate, Alis-Hobin. Los miles de espectadores que se quedaron en la calle sin poder entrar, prueba suficiente de la expectación extraordinaria que la velada había causado.

En cambio, se creía que esta velada, a juzgar por los precios sumamente elevados de las localidades, sería víctima de un fracaso. Nada de esto. Fué todo lo contrario lo que sucedió. Se dio a este festival pugilístico un carácter de seriedad tal, tal Prensa habló en términos tan halagadores de la misma, que la gente más refinada se dio punto en el Olympia, llenando por completo to-

dos los palcos y preferencias, al propio tiempo que las masas ocupaban todos los asientos disponibles. ¡Mas hubieran habido!

Los carteles y anuncios de esta velada, presentaban el combate Alis-Hobin, a pesos libres. Nuestros aficionados no ignoraban que Hobin es, al mismo tiempo, el campeón de Europa de los pesos *welters*, mientras que Ricardo Alis subió a la categoría de pesos medios. Esto, a simple vista, parecía anunciar un ligero *handicap* para Hobin, al encontrarse en inferioridad de peso. Por otra parte, este antecedente repetitivo en favor del interés de la velada, toda vez que igualaba la pequeña inferioridad de Alis sobre el belga, en ocasión de disputarse ambos, en el campo de Las Cortes, el campeonato de Europa de los *welters*.

Pero vino el pesaje de los dos pugiles, y nada de los programas pudo ser tenido en cuenta, ni tampoco existió *handicap* por parte alguna en lo referente a los pesos de cada uno.

Efectivamente, Hobin dió el resultado de 70 kilos y Alis de 71 y 500 gramos, una pequeña superioridad, pero que no es suficiente para que el combate hubiera de ser disputado, en contra de lo dicho por los anuncios, a peso libre, sino en la categoría de los medios.

Podemos asegurar, que Ricardo Alis ha vencido con holgura al belga. No exageramos. Ricardo Alis, dentro de los pesos medios, ha mejorado considerablemente, mientras Hobin se encuentra en la misma situación que cuando le vimos por primera vez en Barcelona.

Los cinco primeros asaltos han sido del todo favorables al catalán, que ha boxeado sereno y confiado, como quien no desconoce la clase y características de luchar de su adversario.

Piet Hobin, al finalizar el cuarto round, ha dado la sensación de estar *groggy*, y de haber atacado con energía Alis tal vez hubiéramos presenciado un fatal desenlace para el campeón de Europa.

Los miles de espectadores, ante la magnitud de la lucha iniciada, se han desprendido de su entusiasmo y han dedicado frenéticos aplausos a los boxeadores.

Los restantes asaltos, unos favorables ligeramente a Alis y otros a Hobin, han transcurrido animadísimo, destacándose los últimos, manifestando a favor del catalán, que ha hecho sangrar al belga.

Alis ha llevado a cabo una lucha magnífica, con tal, que cuando el *speaker* ha anunciado el triunfo por puntos de Alis, el público coronó al catalán con una formidable ovación, que también hizo extensiva al belga por la nobleza con que ha luchado.

Los restantes combates que formaban parte de la velada, cautivaron de veras a los aficionados.

El energético Villar fue vencido por Cola, en *match* de *revanche*, por puntos, aplaudiendo el público la excelente táctica de Cola, que hizo una exhibición magnífica.

Roca y Cuencas rivalizaron a gusto de los espectadores, favoreciéndolos con una lucha indecisa, que terminó con la victoria del segundo. El público protestó el fallo, pidiendo, inútilmente, un *match* nulo.

Por puntos Diógenes venció a Tejero, demostrando el vencedor más acomodado.

Flí y Gómez, dos pesos gallos, nos ofrecieron cuatro asaltos interesantes, y los cuatro con ligera ventaja para el primero, a quien se le dió el premio.

Derrota de Alberich. La concurrencia en el Mundial Sport contrastó con la del Olympia. Era natural esperar que, ante el magnífico cartel de este último lugar, habían de ser muy pocos los espectadores que acudieran al Mundial.

Los resultados de los diferentes combates habidos, dieron estos resultados:

Buhigas y Creus hicieron un *match* nulo.

Piqué salió vencedor de Pérez, por puntos.

Aracil sucumbió, por puntos, ante Brugé.

Y Margalef derrotó a Alberich, por puntos.—CALVEY.

El campeonato de Europa de pesos ligeros

Nadie creía que Vinez iba a vencer a los puntos a Van Vliet, campeón de Holanda, y bastante más joven, pues el campeón europeo pasa ya de esa edad donde terminan las fogosidades juveniles.

Y Luciano Vinez ha demostrado plenamente que a pesar de sus treinta y cinco años, la obscuridad en que permaneció hasta que se le permitió salir de ella, no era justificada.

Bretonel, Martínez y Fritsch, se inclinaron ante su habilidad, y más tarde, Harry Masson, otro presunto campeón europeo, no pudo hacer más que *match* nulo con él. Esta vez el enemigo era duro de pelar, pues había vencido a los mejores ligeros europeos: Ernie Izard, el ganador del cinturón de Lord Lonsdale, que vale como trofeo más que el campeonato inglés; Germain, Desmet, etcétera.

Tenemos interés en ver lo que hace en América, frente a los temibles Sam Terry, Sammy Mandell, Joe Dundee, Bernstein o cualquiera otro de su calibre. Seguramente que de obtener al-

guna victoria, podríamos compararle como uno de los mejores ligeros del mundo.

Alrededor del viaje de Paulino a América

Después de un comentario casi humorístico que hicimos a propósito de los retos que llueven sobre Paulino, leemos que el de Weinert preocupa tanto como si fuese un Dempsey, y sino como el de cualquiera de sus *challengers*.

Pero sin despreciar el valor de nadie y considerando también que Paulino es atacable, es decir, que nadie puede estar libre de vencerle, no habíamos tanto ruido alrededor de Weinert. Su única hazaña es la de haber vencido al toro de las Pampas, cuando el argentino estaba en completo declive. Y contemos que Firpo no era ni sombra de aquel que en Madison Squaren Garden hizo temblar a muchos americanos, aquella noche inolvidable.

¡Si hubiera tenido un mejor preparador! Pero, en fin, el caso es que Weinert se atreve con Paulino, considerando que está *tiernecito* para ir a los *ring*s americanos... amenazando casi con que no llegará a tener en cuenta.

Ya sabemos cómo las gastan las Comisiones pugilísticas de Nueva York; pero de ahí a quererle poner con un pugil gastado, que ha sido derrotado por Will en dos asaltos; por Dempsey y por Tunney, entre otros.

Mejores pugiles hay que se enfrentarán con Paulino seguramente, y sin ser de primera línea, desde luego.

No tendría bastante para empezar con Homer Smith, Jack Remault, Eulio Sarikhev, el gigante de Buffalo, y hasta con Romero Rojas? Y es de creer que estos combates no se le targarán, a poco que Descamps se mueva.

Por eso el ensayo con Weinert creemos no interesa en absoluto, ni debe preocupar a nadie.

Porque ya a los americanos les interesa tanto ver a Paulino, que hasta han llegado a decir: «Enviarnos ese elefante (sic) que aspira a encontrar a Dempsey, y si es verdaderamente de la calidad, como ha mostrado en sus pruebas, será recibido como conviene».

El Cinturón Madrid de samateurs

La simpática Sociedad Asociación Deportiva Ferroviaria organiza, como en el pasado año, el Cinturón Madrid de *amateurs*, que tanto éxito obtuvo, aunque, como siempre, y esto es cosa vieja, el boxeador que destaca, pasa en seguida a profesional.

Pero, en fin, lo que significa fomentar el pugilato, sea bien venido. El torneo se verificará en el presente mes, pudiendo concurrir todos los aficionados, desde diez y seis años, que sean de nacionalidad española, y los extranjeros que lleven seis meses de residencia en España.

Los menores de edad tendrán que ser autorizados por sus padres o tutores, exigiéndose un peso mínimo de 12 kilos.

La competición será dividida en las ocho categorías aceptadas por la Federación Española, o sea: mosca, extraligero, pluma, ligero, semimediano, mediano, semipesado y pesado.

Los combates se celebrarán en las condiciones usuales para aficionados.

Las inscripciones se reciben en la Secretaría de la Sociedad, de ocho a nueve de la noche, hasta el día 26. El día 27 se verificará el peso y demás requisitos, en el sitio y hora que se designe previamente.

Las inscripciones irán acompañadas de la cantidad de una peseta, reembolsable en el caso de rechazarse la admisión.

MATCH QUE NO SE CELEBRA
De América nos vienen, a cada hora, noticias nuevas. Ahora resulta que Harry Wills, que tenía un encuentro con Tunney el día 27 próximo, no lo realiza, pues ha firmado un contrato para encontrar a George Cook, el día 29 en Newark (Nueva Jersey).

El vencedor de Paulino, nos parece va a gustar el acbar de la derrota, pues en su anterior excursión por América, fué derrotado por Young Stribling, el joven prodigio; por Sharkey, y otros de menos categoría.

El campeonato de España de pesos medios

Por fin se celebrará en Barcelona este campeonato a disputar entre Thomas y Ricardo Alis, retador. La fecha no está fijada, pues aunque se creía sería el 5 de octubre, parece se retrasará hasta mediada la segunda quincena.

Paulino descansa

Paulino está descansando en su pueblo natal, y ha presenciado las hazañas automovilistas de los «bolidos», en San Sebastián. Luego marchará a París, para prepararse con vistas al campeonato europeo con Spalla. Este combate no se sabe si se verificará en Milán o Bilbao. Las dos ciudades ofrecen, por lo visto, grandes cantidades; pero Carpegna, el organizador italiano, es muy posible se lo lleve, aunque la lira es inferior a la peseta, por la mayor capacidad pugilística, según dicen.

Vencedor Paulino de Spalla, sería entonces cuando emprendería el viaje a América.

Ahora se habla de un combate a celebrar en Bilbao, a fines de mes.

Young Cichone contra Asensio

El jueves próximo se inaugurará la temporada pugilística en Price. El combate de más interés es el de Young Cichone-Asensio.

Este, a quien se le oponía Ruiz, lesionado en un brazo, ha sido vencido la semana pasada por Kid Francis, el marqués que pronto a disputar a Seillie el campeonato de Europa, de pesos extraligeros. Sin embargo, Asensio el oranes, ha vencido a Hebrans, y por esto la línea de comparación puede establecerse con Young Cichone, pues si éste venciese, tendría alguna aspiración más al campeonato de Europa.

Copa de hierro de Penalara

Reglamento de la tercera prueba

El domingo 4 de octubre se celebrará la prueba de este nombre. Para tomar parte en el concurso es necesario ser mayor de diez y ocho años y pertenecer a cualquiera de las Sociedades Amigas del Campo, Club Alpino, Deportiva Excursionista o Penalara, con una antigüedad mínima de 1 de julio último.

La inscripción podrá hacerse en el domicilio social de cualquiera de las Sociedades mencionadas, hasta el día 29 de septiembre. La Federación se reunirá el día 30 para hacer el sorteo del orden de salida.

La salida se dará en el puerto de Navacerrada el día 4 de octubre, a las ocho de la mañana, debiendo encontrarse los concursantes dispuestos a esa hora, en traje de marcha y con moral.

Los corredores habrán de pasar por los puntos fijos que se mencionan, en los que recogerán una tarjeta, que les entregará los respectivos jurados. El paso de marcha es libre, y libre también el recorrido entre los puntos en que se ha de recoger tarjeta.

El recorrido será el siguiente: Salida del puerto de Navacerrada, cumbre del Séptimo Pico (tarjeta de paso), pradera de Navarrelaque (descanso, quince minutos), cumbre de Peña Agulla (tarjeta de paso), collado de Marichiva (descanso, diez minutos), cumbre de Peña Bercial (tarjeta de paso), chalet de la Real Sociedad Penalara en la Fuenfria (meta).

Los corredores no podrán recibir ayuda, auxilio ni alimento de ninguna persona durante la marcha, pero si en los descansos, que serán obligatorios, y de la duración mencionada.

No podrá ser clasificado el corredor que no entregue al Jurado de meta las tarjetas de paso y descanso de todos los puntos del recorrido.

Del Jurado de salida formará parte un médico, que podrá prohibir a algún corredor que participe en la carrera, si, a su juicio, no tuviera el suficiente vigor para realizarla en buenas condiciones.

Los corredores saldrán uno por uno del punto de partida. Entre la salida del primero y la del último transcurrirá una hora, y este tiempo se repartirá por igual para espaciar las salidas.

El Jurado del Séptimo Pico se retirará a la hora y media de pasar el primer corredor; el de la Pradera de Navarrelaque, a la hora y tres cuartos; los de Peña Agulla y Marichiva, a las dos horas, y los de Peña Bercial y chalet de Penalara, a las dos horas y cuarto.

Si la copa de hierro no fuese ganada en definitiva en la prueba de este año, en 1926 se celebrará con el siguiente itinerario: Salida del refugio de Penalara en la Pedriza de Manzanares, a Prepollo, a la Fuente del Yelmo, a Manzanares el Real.

Campeonato de marcha por montaña

La Real Sociedad Penalara organiza un campeonato social de marcha por montaña para neófitos, que se celebrará el próximo domingo 27 en la Fuenfria, disputándose en él una artística copa de plata, reproducción de la de honor que se conserva en el domicilio social, en cuya copa se grabará el nombre del vencedor en la prueba.

La salida se dará a las ocho de la mañana en las Dehesas, con el espacio de tiempo entre los corredores que estime más conveniente el Jurado de partida. De las Dehesas saldrán los concursantes sucesivamente a las cumbres del primero y segundo de Siete Picos, descendiendo al chalet de Penalara en la Fuenfria, donde se situará la meta.

Los concursantes deben descansar obligatoriamente un mínimo de quince minutos, distribuidos a su elección, en los puntos en que se sitúan los jurados.

Marcha por montaña del Club Alpino

En la marcha por montaña, organizada por el C. A. E., celebrada ayer, tomaron parte numerosos corredores, que se clasificaron como sigue:

1. MARTIN, en dos horas cincuenta y dos minutos.

2. RUIZ, en tres horas seis minutos veinte segundos.

3. GUTIÉRREZ, en tres horas seis minutos treinta y dos segundos.

SULZER FRERES

MOTORES "DIESEL"

DE DOS Y CUATRO TIEMPOS

Marinos y fijos instalados en España, cerca de 30.000; caballos efectivos, en el mundo entero, 1.300.000

REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA ESPAÑA: JOHN M. SUMNER

SUCESORES: BASTOS Y COMPAÑIA

4. García, en tres horas ocho minutos.

5. Alvarez, tres horas doce minutos treinta segundos.

6. Algarabel, en tres horas treinta y tres minutos.

La organización fué perfecta, siendo presenciada la carrera por gran número de aficionados, tanto en el puerto como en el Club.

Los tres primeros clasificados obtuvieron tres copas de plata.

De actualidad atlética

Ante el primer *match* internacional de atletismo España-Portugal

La hermosa obra que ideara y cuya celebración gestionara el anterior Comité Nacional de la Real Confederación Española de Atletismo, va a transformarse en bella y entusiasta realidad.

El primer *match* oficial de atletismo entre dos naciones será pronto un hecho. Madrid será el escenario que por primera vez admirará la pugna entre dos potencias atléticas, en su grado, y de ello habremos de dar las gracias a los señores Barcia, Sevilla y M. Teja.

¿Se han dado cuenta todos los periodistas deportivos de que pronto va a celebrarse un *match* internacional de atletismo? A buen seguro que no. Por otra parte, la indiferencia hace creer que el deporte atlético no merece la importancia del *football*.

Aparte de algunos diarios madrileños, los demás no han dicho todavía nada relacionado con este acontecimiento. Lo sentimos, con la misma intensidad que felicitamos de todo corazón a los iniciadores de este encuentro, cuyos constantes trabajos en pro, bien son merecedores de otra consideración a la que han tenido.

Lejos de ponderar este hecho de la Real Confederación Española de Atletismo; lejos de propagar la celebración de este *match* España-Portugal, contribuyendo a darle toda la importancia que merece, lo que han hecho algunos colegas ha sido desmerecer su realización y los sacrificios de quienes, continuando las gestiones por otros iniciados, han visto sus desvelos y su voluntad coronados por el más lisonjero de los éxitos.

Los periodistas especializados en atletismo; los que a la defensa y divulgación de este noble y sano deporte dedicaron sus entusiasmos, clamando por la celebración de encuentros internacionales, vuelven en estos momentos la espalda, haciendo el sordo o el indiferente, que es lo mismo, a este próximo acontecimiento, principio de una era desahogada y próspera para el atletismo nacional.

Ahora, que ha llegado el momento de intensificar y redoblar la campaña en favor de los ideales atléticos, es precisamente cuando menos se patentizan los deseos de los que se han evidenciado de entusiastas y pregonaron con insistencia la necesidad de internacionalizarnos.

Es precisamente ahora cuando se puede recoger el fruto de unas gestiones incansables y victoriosas, cuando la Real Confederación Española de Atletismo recibe con menos intensidad el apoyo de los obligados.

Aquellos que día tras día, vienen hablando desde sus diarios y periódicos de cosas atléticas, aportando ideas para su prosperidad y haciendo ver la necesidad de practicar durante todo el año los concursos atléticos (que es precisamente en donde radica más nuestro atraso), ahora cambian la lira seguida y se muestran poco amigos del programa del Comité Nacional.

No nos entendemos o existe mucha ignorancia entre los mismos jueces de la obra atlética. Existen evidentes intenciones de perjudicar la obra y la actuación de un organismo o desmerecer la brillantez de una empresa magnífica y soberbia para nosotros, como un *match* internacional.

La obra de la Real Confederación Española de Atletismo—ha dicho un diario—no es la que realiza ni se resume en la organización de encuentros internacionales.

El cronista autor de esta afirmación no ha descubierto nada, ni nos ha abierto ningún nuevo camino. Pero no deberá negar que entre la obra que debe llevar a cabo la Real Confederación, existe la de celebrar *match*s internacionales, que son, al cabo, los que deben dar a conocer nuestra situación atlética entre las potencias extranjeras, abriendo nuevos horizontes para adquirir enseñanzas y experiencias que brotan de estas luchas, donde actúan diferentes valores, en sus varios aspectos.

El mes de octubre es muy tardío para llevar a cabo concursos de atletismo—ha dicho otro compañero

de Prensa.—«Los atletas están desentrenados»—ha afirmado.

Verdaderamente, no sabemos cómo acoger estas creencias o equivocadas consideraciones. Nunca hemos sabido que el mes de octubre fuera época impropia para celebrar concursos de atletismo. Tampoco sabemos que los atletas estaban desentrenados. Esto debe ocurrir en la región cuna del autor de aquellas sentencias.

En un mes y medio no creemos que los atletas pierdan toda su forma. Los que así les ha ocurrido, no han sido atletas especializados. Serían futbolistas...

Además, falta un mes y medio para la celebración de este *match* con Portugal. Hay tiempo suficiente para «acabar de lograr la forma» de nuestros campeones, que son los que deben plantar batalla y ganar a los de Portugal.

Nosotros nos hemos tomado muy en serio la celebración de este primer *match* internacional de atletismo. La vemos con simpatía. Trabajaremos para su éxito cuanto nos sea posible y ponderaremos en este aspecto la labor de la Real Confederación Española de Atletismo, porque la encontramos espléndida, acertada y entusiasta.

Al fin y al cabo, cumpliremos como verdaderos entusiastas del atletismo. Como hombres que envidian la prosperidad de un deporte noble y mal protegido.

Y que conste que decimos cuanto sentimos.

ROSENDO CALVEY MATA
Barcelona, septiembre de 1925.

REGATAS

Las de traineras en Portugal

BILBAO, 21.—En Portugal se celebraron las regatas de traineras, organizadas por el Portugal F. C., patrocinadas por la Diputación.

Un público numerosísimo llenaba los muelles.

Participaron embarcaciones de Onda, Clérva, Sestao y Santoña, tripuladas por 13 remeros y un patrón.

La clasificación fué la siguiente: 1. Club Aurorá, de Onda, que empleó en el recorrido de las dos y media millas catorce minutos cincuenta y seis segundos; 2. Clérva; 3. Sestao, y 4. Santoña.

El domingo próximo se disputará la regata de honor entre las embarcaciones de Onda y Clérva; aquella lleva siete segundos de ventaja.

Los premios concedidos son: Primero. Gran copa y 2.000 pesetas. Segundo. Copa y 1.000 pesetas. Tercero. Copa y 750 pesetas. Cuarto. Copa y 500 pesetas.

La gran copa, para que pase a su propiedad, deberá ser ganada tres años seguidos o cuatro alternos.—Fojo.

Los Juegos Olímpicos estudiantiles en Roma

En el Congreso de la Federación Internacional de Estudiantes, celebrada últimamente en la isla de Fione Niberg (Dinamarca), en el que estuvieron representados 23 países, se ha decidido en firme aprobar la propuesta de Italia, acerca de la organización de los primeros Juegos Olímpicos Académicos, en Roma, para 1926.

Los Congresos anteriores se han celebrado en Strasburgo, Praga y Varsovia. En este último ya se acordó organizar los Juegos, y la U. de estudiantes italianos se encargó de prepararlos.

Los Juegos tendrán lugar en agosto o septiembre de 1926, y el rey de Italia ha prometido patrocinarlos. El Gobierno italiano ha puesto a la disposición de los organizadores la suma de 3.200.000 liras, para los gastos de organización y celebración.

Las pruebas serán las siguientes: 100, 200, 400, 800, 1.500 y 5.000 metros lisos, 110 y 400 metros vallas, saltos de altura, longitud, triple salto y *pergunta*.

Lanzamiento de disco, jabalina y peso.

Pentathlon olímpico (100 metros, disco, jabalina, salto de altura y longitud), 400 y 1.500 metros, relevos.

Football asociación, remo, natación (100 metros libre, 1.500 metros libre) *plongeon*, 4 por 100 metros relevos, esgrima, tennis, carreras ciclistas (100 kilómetros), individuales y por equipos.

Sólo los estudiantes matriculados en 1926 podrán tomar parte en los torneos, lo que nos parece una injusticia, pues podía aumentarse a dos o tres años.

Ha sido designado el siguiente Comité de organización: Rocca Serra (Francia), Orzi (Italia), Wortelman (Alemania), Colenhoe (Escocia), Michlewski (Polonia) y Prochazka (Checoslovaquia).

TALLERES

ANTONIO TRUJILLO
TALLER DE REPARACION DE AUTOMOVILES
Covarrubias, 11

ENRIQUE GARCIA
TALLERES MECANICOS DE REPARACION DE AUTOMOVILES
Méndez Alvaro, 6 y 8

MANUEL PARDIÑA
RE

Las tres pruebas del
III circuito de San Se-
bastián...

RECORD

DEPORTES MECÁNICOS Y ATLÉTICOS

AEROSTACION-ALPINISMO-CAZA-HIPISMO-PATINACION-PESCA-TURISMO-VELA

...han constituido sendos
acontecimientos depor-
tivos.

CUESTIONES DE CIRCULACION

Las luces de los automóviles

Sobre una disposición del ministerio de Fomento

El Real Automóvil Club de Cataluña ha dirigido una instancia al subsecretario de Fomento solicitando la suspensión de la orden dictada por este departamento ministerial regulando el uso de las luces de los automóviles en el momento de cruzarse en las carreteras, por considerar que ha sido dictada con falta de información suficiente y que puede ser causa de numerosos accidentes, y que se abra una información entre los Automóvil Club de España y entre las Academias de Ciencias, para hallar medios de evitar el deslumbramiento sin necesidad de acortar la luz de los faros.

Por considerarla de interés para los automovilistas la insertamos íntegra. Dice así:

«El Real Automóvil Club de Cataluña, domiciliado en la calle Lauria, 28, y en su representación el secretario general que suscribe, a vuecencia con la mayor consideración.

Expone: Que en el *Boletín Oficial* de esta provincia de 30 de julio, ha sido publicada por el excelentísimo señor gobernador civil, sin duda en cumplimiento de instrucciones recibidas, una disposición regulando la manera de utilizar las luces de los automóviles cuando éstos se crucen en las carreteras. Como esta disposición a juicio de este Real Automóvil Club de Cataluña puede ser causa de producirse lamentables accidentes, se cree en el caso de dirigirse a vuecencia para solicitar sea derogada, exponiendo a continuación los fundamentos en que apoya su petición.

Ordena la indicada disposición que en el momento del cruce de los coches deben apagar los faros de carretera y encender los faros de ciudad. Como estos últimos no tienen otro finalidad que hacer visible la proximidad del vehículo a todos los que circulan por las calles de la población—pues estando éstos alumbrados no hace falta un aparato de iluminación especial para hacer visibles los obstáculos que puedan presentarse a la circulación—pueden considerarse como luces de posición y no como faros de iluminación, no teniendo por consiguiente potencia lumínica apreciable.

Los faros que se utilizan en las carreteras por el contrario, tienen como finalidad la de hacer visibles los obstáculos que se encuentran en el camino y a medida que se han ido aumentando las velocidades de los vehículos ha sido preciso que sean más potentes y por lo tanto forzadamente han de producir en el que los vea de frente un deslumbramiento; pero a pesar de ello siempre queda bien determinada la posición del coche que se acerca.

Si llevando los faros encendidos y por consiguiente teniendo el conductor acostumbrada la vista a la fuerte iluminación de la carretera, se extinguen de repente los faros y se encienden los faros de ciudad, se produce en el conductor del coche un deslumbramiento por falta de luz que dura un número de segundos, bastante grande para que se recorra con exceso el espacio de la carretera que se vea en el momento del apagado, no se distingue ningún obstáculo que repentinamente pueda presentarse en la carretera, y no se percibe al conductor de que, apartándose instintivamente del vehículo con el cual debe cruzarse, y que no ve, se aproxima al borde del camino con peligro de desatenderse o de chocar con los árboles que puedan bordear la carretera.

Este peligro no habrá automovilista práctico que no lo reconozca y por consiguiente que no considere perjudiciales las disposiciones dictadas.

No hay que negar que la intensidad de los faros empleada por algunos automovilistas es excesiva y causa molestias a los que la reciben de frente, y que es necesario buscar el medio de obviar este inconveniente, pero eso debe hacerse con un estudio minucioso del asunto y no con una disposición dictada sin haber efectuado la más ligera información entre los elementos que, por sus conocimientos y práctica, estén capacitados para dar un consejo acertado y lógico.

Aunque no somos partidarios de

copiar servilmente lo que hacen otras naciones, ya que en asuntos que no tienen la generalidad, por no decir universalidad, de éste, se acepta lo que se ha determinado en agrupaciones no nacionales, como ocurre por ejemplo en el Circuito Nacional de Turismo, en que se ha adoptado el trazado convenido por la Asociación Internacional de Automóvil Club Reconocidos, sin determinar si era el más conveniente para el mejoramiento de los caminos españoles y el más acertado para poner de relieve las bellezas naturales y artística que atesora nuestra Patria, creemos que será acertado relatar lo que se ha hecho y lo que se opina sobre esta materia, en países de mayor experiencia por tener más desarrollada y desde tiempos más antiguos las industrias y el turismo automovilista.

En Italia solamente está legislada la obligación de llevar luces los automóviles que circulan por las carreteras, señalándose las horas en que deben encenderse, sin que haya nada dispuesto con relación a lo que debe efectuarse al cruzarse los coches.

Tampoco hay nada legislado sobre la materia en Inglaterra; pero el Real Automóvil Club, Sociedad poderosa y muy respetable, se ha ocupado con gran detenimiento de ello, y su Comité adoptó el siguiente acuerdo:

«Entrado el Comité del Real Automóvil Club de la práctica adoptada por algunos automovilistas de apagar las luces al cruzarse en la carretera abierta, considerando que ello puede ser causa de grandísimo peligro, aconseja se abandone esta costumbre.

En Francia, al dictarse el Código de la carretera en 1923, se dejó en suspenso este punto para someterlo a un estudio y a una información amplia, para buscar una solución, que al mismo tiempo que permitiera evitar el deslumbramiento, no obligara a apagar la luz que dejara sin alumbrar la carretera que tiene que recorrer el automóvil, en especial la parte situada a la derecha—puesto que los coches llevan siempre la derecha—, y después de muchos meses se han llegado a proponer una serie de soluciones y disposiciones en los aparatos de alumbrado, que permiten alcanzar aproximadamente los objetos deseados, que, como hemos dicho, son de evitar el deslumbramiento, pero no dejar la carretera a oscuras.

Los más expertos automovilistas de aquella nación han sostenido siempre que es mucho más peligroso el cruce con las luces apagadas que con los faros encendidos, a pesar del deslumbramiento.

Después de estas consideraciones, nos atrevemos a suplicar a vuecencia que deje en suspenso la disposición dictada, que puede ser perjudicial, y que para hallar una solución se abra una información, a la que puedan concurrir las numerosas Asociaciones automovilistas existentes en España, que entre todas reúnen seguramente de 5.000 a 6.000 propietarios de automóviles, que podrán informar con conocimiento práctico del asunto en toda clase de caminos y carreteras, y pidase asimismo un informe técnico a las diferentes Academias de Ciencias de la nación, que podrán presentar soluciones sobre las disposiciones de los aparatos de alumbrado.

Antes de terminar, y puesto que nos ocupamos del uso de las luces en las carreteras, nos permitiremos proponer que sea modificado el artículo 14, párrafo b) del reglamento vigente, añadiendo después de lo que dice «Dentro de la población...», lo siguiente: «Siempre que estén suficientemente iluminadas, entendiéndose como suficiente la de 0,02 de luz, pues son muchas las poblaciones que carecen por completo, o poco menos, de alumbrado, y es peligroso circular por ellas.»

Confiamos que nuestra solicitud será bien acogida y merecerá un estudio detenido del recto y elevado criterio de vuecencia, cuya vida guardamos muchos años.—Barcelona, 26 de agosto de 1925.—El secretario general, Pablo Nicolau.

Excelentísimo señor subsecretario del ministerio de Fomento, Madrid.

«Carnet» del «chauffeur»

EL SISTEMA SERGENT DE SEÑALAMIENTO

El establecimiento de un sistema internacional uniforme de señales para las carreteras, es cuestión que preocupa siempre a las autoridades automovilistas de todos los países. Ya se han realizado grandes progresos hacia la unificación de los sistemas, y, sin duda, no está lejano el día en que se adopte al fin uno que sirva para orientar al turista en todos los países por igual.

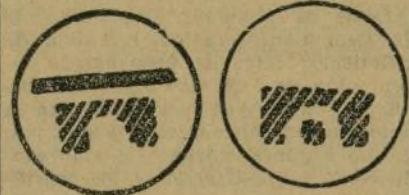
Entre los diseños que se han ideado últimamente, ha merecido la mejor acogida, el sistema del automovilista francés A. Sergent, que reproducimos en esta sección.

La sencillez de cada diseño y la ingeniosa reproducción de las señales que se han querido advertir, hacen que puedan ser fácilmente interpretadas por toda clase de usuarios de las carreteras.

Los discos son de fácil visibilidad a distancia, aún en días brumosos. Tienen 60 centímetros de diámetro, y los trazos en ellos pintados son de 60 y 40 milímetros de espesor, según los casos.

Las señales de posición tendrán 40 centímetros de diámetro.

Los discos de señales irán pintados en blanco, sobre fondo azul, y los indicadores de posición, en blanco, sobre fondo rojo.



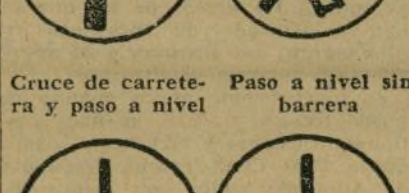
Puente Paso por debajo



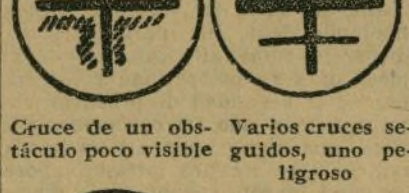
Cruce de la carretera por otra de segundo orden



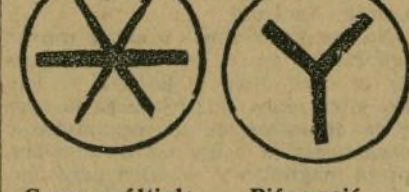
Cruce de carretera y paso a nivel



Cruce de un obstáculo poco visible, guido, uno peligroso



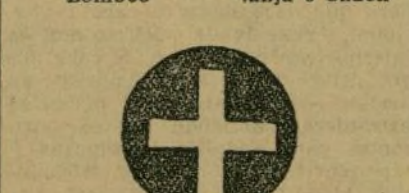
Cruce múltiple Bifurcación



Bombeo Zanja o badén



Señal de posición fondo rojo



NOVEDADES

MIXTROL OIL FOR ALL MOTORS

No es un aceite más. Entonces no sería novedad, y estaría fuera de esta sección. Mixtrol Oil es un lubricante obtenido después de muchos experimentos científicos, con un punto de inflamación muy elevado, lo que le permite soportar el enorme calor que están expuestas las partes del motor donde ejerce su acción.

Con Mixtrol Oil está asegurada la lubricación perfecta de los costados de los cilindros. Establecido para los regímenes más altos de temperatura, resiste sin inflamarse la que se produce en el momento de la explosión, y por esta razón puede lubricar las partes altas del motor, que están siempre a temperatura elevada, cosa que hasta ahora no se había conseguido.

La proporción de empleo es un centilitro de Mixtrol para cada tres litros de esencia.

Las partes bajas del motor siguen siendo lubricadas como hasta ahora, por el sistema actual.

El Mixtrol no es, ya lo hemos dicho, un aceite corriente, ni uno de esos productos «economizadores de esencia». No; el Mixtrol es un aceite especial que se mezcla a la gasolina y que realiza una función hasta ahora irrealizada: lubricación de los cilindros, hasta en sus partes más altas. Con esta mezcla de gasolina que sale del carburador a la cámara de explosión lleva cantidad suficiente

Participantes madrileños en el G. P. del R. M. C. de Cataluña



F. SAGRARIO Sola «Douglas» NAURE Sídcar «Douglas»



B. SANTOS Sola «Douglas» MATEOS Sola «Douglas»

te para asegurar la lubricación adecuada a ese «tiempo» del motor. Lubrica las válvulas de admisión y luego, en el momento de la explosión, se separa naturalmente de los gases y se espesa por la cabeza del émbolo y la parte alta de los costados del cilindro. Después es expulsado por las válvulas de escape, y a su paso lubrica las válvulas, vástagos y varillas.

Al lubricarse partes esenciales del motor, que ahora se gastaban rápidamente, porque era imposible llegar a ellas por los medios mecánicos de lubricación, claro es que se prolonga la vida de los motores.

Mixtrol Oil exhibe ya una brillante hoja de servicios: en 1924 ha obtenido 120 éxitos en carreras, habiendo batido 65 records del mundo.

Entre estos últimos, los establecidos por J. G. P. Thomas, en los montes Thomas-Special, Leyland-Thomas y Lancaster, en Brooklands y en Montlhéry.

En esas pruebas de record, en que los motores funcionan a régimen fantástico, sería imposible una marcha perfecta sin conservar lubricadas las partes altas de los cilindros.

Con Mixtrol Oil mezclado en la esencia, se obtiene la lubricación integral de todos los elementos del cilindro, y, además, con la mayor limpieza, ya que con su empleo se evitan los residuos carboníferos, que tantos enojos ocasionan.

En España se carece en absoluto, especialmente en el Cantábrico, de embarcaciones de turismo, de bar-

cos de poco costo y reducidos velamen, de esas embarcaciones tipo Alain Gerbault que, al romper el verano, dan sin cesar vueltas a las costas británicas, invaden los puertos del Havre, de Honfleur, de Saint Malo, y corren como blancas gaviotas por la Costa Azul, rumbo a Italia, pasando por Córcega. Esas embarcaciones, pequeños cruceros que navegan por Royan, por Arcachon, por Biarritz, con la estrella del Yachting Club de Francia, de esas, en España, son contadas las que hay.

Esos coches, que son, para el enamorado del mar, lo que es para el modesto empleado la económica *voiturette* automovil, surcan todos los mares de Europa, menos los de nuestro país, no obstante poseer nosotros costas admirables al lado de paisajes bellísimos, que nunca hemos sabido admirar bastante.

Fuera del balandro de regatas, destinado únicamente a concurrir a una o dos pruebas en el verano, nuestra flota de recreo es completamente nula, inexistente. Y, como ocurre con los cruceros de recreo, pasa otro tanto con las yolas a remo, que fuera de algunos puertos del Mediterráneo y San Sebastián, los demás clubs náuticos sólo las conocen de oídas. Sin ir más lejos, puede citarse el caso de Bilbao, donde, de existiendo tres Sociedades náuticas, no hay una sola embarcación de esta clase de deporte marítimo.

Y lo más triste que con Bilbao hacen pendant Santander, Gijón, Galieta y tantas y tantas otras ciudades donde el edificio del club de regatas es un soberbio palacio encantado.

El deporte del mar, el más sano, el más puro, el que, sin darse cuenta, prepara hombres útiles a la patria, va siendo cada día menos admirado, menos comprendido. España, nación que ha dado al mar hombres de tan notoria celebridad, va viendo, sin darse cuenta de ello, como la gente huye del agua, como, lentamente, poco a poco, sus puertos son menos frecuentados, y las embarcaciones dedicadas al turismo o al deporte son cada vez menor en número.

Y aunque sea triste decirlo, nuestros yachmen sabrán muy bien bailar un *fox trot*, preparar un *cocktail*, pero no izar un foque, ni llevar un barco a la vía, no obstante ser nuestra nación el país de mayor extensión marítima, de poseer buenos puertos y preciosos panoramas.

La leyenda de Isabel la Católica y su terror por el líquido elemento va colocando a los españoles y a sus clubs náuticos en una muy violenta y difícil posición.

EUGENIO FERR

COSAS DEL MAR Y... SUS ORILLAS

El deporte náutico y los clubs

Mucho confort en el club, poco sport mar adentro

En cada puerto, capital de provincia española, existe un club náutico; en algunas, el número es mayor; hay ciudades de tres o más clubs, que ostentan nombres indicando que están fundados para dedicarse exclusivamente al deporte de la mar.

Son sus residencias soberbios edificios, de aspecto regio, llamativo, lujoso... Su concurrencia es selecta, *dandy*, casi todos gente bien. Nada falta en esas mansiones, desde la hoy empolvada mesa del azar, hasta el bar, repleto siempre de raras y exóticas bebidas, pasando por la dependencia, de calzon corto, y dispuesta a haceros la más lisonjera reverencia. Sus bibliotecas son enormes; obras de todas clases, aunque libros dedicados a la náutica no abundan, como fuera de desear.

Grandes sofás, para personas ociosas o indolentes. Cocinas bajo la dirección de hábiles discípulos de aquel Brillant Savarin... Todo denota dinero, bono, lugar de distracción, como si los componentes de estos clubs buscasen en los tapetes verdes de las mesas de juego o en los blandos sillones, un reposo contra las duras luchas habidas con el mar...

Y estas Sociedades, que disponen de todo, carecen de lo principal. Siendo Sociedades creadas para el desarrollo del deporte del remo o vela, la inmensa mayoría de ellas no tienen embarcaciones para practicarlos.

El deporte de la vela en España, casi puede decirse que no existe. Os lo probará la carencia en nuestro país de una sola revista dedicada a cantar las proezas de los remeros o de las embarcaciones. Las flotas de los clubs náuticos españoles están por lo general formadas por media o una docena de balandros, que, naciendo en el monotipo, hermano de aquel, propiedad del duque de Medinaceli, cuyo aparejo duerme el sueño de los justos en el aristocrático castillo de Las Fraguas en la Montaña.

Unos cuantos balandros de diferentes categorías, contruidos para andar unas millas escasas en agosto o septiembre, y unas pocas, muy pocas, canoas a motor. Este el triste inventario de la inmensa mayoría de nuestras Sociedades náuticas, aunque, claro está, que existen algunas, no más de tres, para las cuales no rezan estas líneas.

En España se carece en absoluto, especialmente en el Cantábrico, de embarcaciones de turismo, de bar-

cos de poco costo y reducidos velamen, de esas embarcaciones tipo Alain Gerbault que, al romper el verano, dan sin cesar vueltas a las costas británicas, invaden los puertos del Havre, de Honfleur, de Saint Malo, y corren como blancas gaviotas por la Costa Azul, rumbo a Italia, pasando por Córcega. Esas embarcaciones, pequeños cruceros que navegan por Royan, por Arcachon, por Biarritz, con la estrella del Yachting Club de Francia, de esas, en España, son contadas las que hay.

Esos coches, que son, para el enamorado del mar, lo que es para el modesto empleado la económica *voiturette* automovil, surcan todos los mares de Europa, menos los de nuestro país, no obstante poseer nosotros costas admirables al lado de paisajes bellísimos, que nunca hemos sabido admirar bastante.

Fuera del balandro de regatas, destinado únicamente a concurrir a una o dos pruebas en el verano, nuestra flota de recreo es completamente nula, inexistente. Y, como ocurre con los cruceros de recreo, pasa otro tanto con las yolas a remo, que fuera de algunos puertos del Mediterráneo y San Sebastián, los demás clubs náuticos sólo las conocen de oídas. Sin ir más lejos, puede citarse el caso de Bilbao, donde, de existiendo tres Sociedades náuticas, no hay una sola embarcación de esta clase de deporte marítimo.

Y lo más triste que con Bilbao hacen pendant Santander, Gijón, Galieta y tantas y tantas otras ciudades donde el edificio del club de regatas es un soberbio palacio encantado.

El deporte del mar, el más sano, el más puro, el que, sin darse cuenta, prepara hombres útiles a la patria, va siendo cada día menos admirado, menos comprendido. España, nación que ha dado al mar hombres de tan notoria celebridad, va viendo, sin darse cuenta de ello, como la gente huye del agua, como, lentamente, poco a poco, sus puertos son menos frecuentados, y las embarcaciones dedicadas al turismo o al deporte son cada vez menor en número.

Y aunque sea triste decirlo, nuestros yachmen sabrán muy bien bailar un *fox trot*, preparar un *cocktail*, pero no izar un foque, ni llevar un barco a la vía, no obstante ser nuestra nación el país de mayor extensión marítima, de poseer buenos puertos y preciosos panoramas.

La leyenda de Isabel la Católica y su terror por el líquido elemento va colocando a los españoles y a sus clubs náuticos en una muy violenta y difícil posición.

EUGENIO FERR

El programa de las futuras Olimpiadas

Por extractos publicados en la Prensa son conocidos algunos de los acuerdos tomados en el Congreso Internacional Olímpico de Praga, celebrado del 29 de mayo al 4 de junio en el segundo año de la VIII Olimpiada.

Para conocimiento de nuestros lectores insertamos los textos oficiales, en los que se delimitan las varias cuestiones que se discutieron y se senta jurisprudencia para las futuras Olimpiadas.

1) *Amateurismo*. El estatuto del *amateur* que tienen establecido las Federaciones deportivas internacionales, se respeta para la admisión de los atletas que participen en los Juegos Olímpicos.

No obstante, los atletas participantes en los Juegos Olímpicos, deben cumplir el mínimo de obligaciones que a continuación se detallan:

No puede ser calificado para participar en los juegos:

1.º El que con conocimiento de causa sea o haya sido profesional en su deporte o en otro cualquiera.

2.º El que haya recibido emolumentos en compensación a pérdida de salario.

Se ruega a las Federaciones internacionales y a los Comités olímpicos nacionales que estudien las indicaciones expresadas en los artículos 4 y 7 del informe de la Comisión de amateurismo del Congreso.

Cuarto principio: Los entrenadores, monitores, instructores y «coaches» que enseñen los deportes de concurso con un objeto de lucro directo o indirecto no pueden participar ni ser jueces ni miembros de Jurado en los Juegos Olímpicos.

Los profesores o instructores que no entrenen ni preparen especialmente los deportes y ejercicios de concurso, pueden participar y ser jueces o miembros de los Jurados en los Juegos Olímpicos.

Séptimo principio: Son condenables las competiciones deportivas prolongadas, que se celebran en un país alejado al del participante, y se recomienda, como re-

glia general, que ninguno de éstos se ausente de su domicilio más de dos semanas durante el año, para tomar parte en pruebas de esta índole. Se reconoce que para los importantes concursos internacionales, como son los Juegos Olímpicos y para los concursos nacionales en países de gran extensión territorial, las distancias obligan a ciertas excepciones. Estas excepciones deben ser raras y reglamentarse severamente.

2) *Juramento*. La declaración de honor, necesaria para calificar en los Juegos Olímpicos será, según decisión adoptada por el Comité Olímpico Internacional, como sigue:

El infrascripto declara por su honor que es *amateur*, según las reglas olímpicas del *amateurismo*.

Este juramento, firmado por cada participante, se considerará como suficiente, sin recomendarse ningún otro procedimiento de fiscalización extra de los previstos por las reglas generales.

3) *Educación deportiva*. (Véase el informe de la Comisión).

4) *Reducción del programa de los juegos*.

a) Medidas tomadas por el Comité Olímpico Internacional.

El Comité Olímpico Internacio-

CENTRO TECNICO DE ANUNCIOS
PRADO-TELLO
ADMITE PUBLICIDAD PARA ESTE PERIODICO
CRUZ, 10 TELEFONO 22-34 M.

COJINETES DE BOLAS
Rodillos cónicos
BOCK
ACCESORIOS
J. URÍA.-P.º Atocha, 17
TELEFONO, 34-85 M.

LAS GRANDES INDUSTRIAS COMO LAS MODESTAS COCINAS

USAN LOS

CARBONES AYLLON

por su rendimiento, economía y exacto peso

Oficinas: DON RAMON DE LA CRUZ, 49

TELEFONOS. 2.600