

Redacción y Administración  
TELÚAN, 3, PRAL.  
Avenida Correos 12.062  
Teléfono 31-27 M.  
Publicación de los días martes y viernes  
Vigencia al DIRECTOR

# RECORD

## DEPORTES MECÁNICOS Y ATLÉTICOS

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

Precios de suscripción  
ESPAÑA  
Semestre..... 3 ptas.  
EXTRANJERO  
Un año..... 10 ptas.  
NUMERO SUELTO  
10 céntimos

Año II.—Número 51.—Madrid.

ROTATIVO ILUSTRADO. APARECE LOS LUNES Y CUANDO LOS ACONTECIMIENTOS LO REQUIERAN.

Lunes, 30 de agosto de 1926

#### GLOSAS

Unas pintorescas apreciaciones de Tristán Bernard acerca del boxeo, de Paulino y del deporte en general

Un periodista italiano ha celebrado una entrevista con Tristán Bernard. Conociendo son las aficiones deportivas del famoso escritor francés. Arbitro oficial de boxeo, autor de novelas de pugilistas, redactor de anécdotas y aventuras del boxeo, Tristán Bernard ha sido, sobre todo, un apasionado del noble arte. El autor de «Peli Café» se ha lamentado ante el periodista de que sus ocupaciones no le permitan ahora ocuparse del boxeo tanto como quisiera. «Antes—dice—, entre una novela y una comedia, me daba tiempo a arbitrar un combate de Carpentier».

Recordar con nostalgia los tiempos heroicos de Johnson, de Sam Langford, de Sam Mac Vea... Después, afirma: «El boxeo francés está en decadencia. Falta el nuevo reemplazo: los muchachos de diez y ocho años. Y que no salgan de Francia. A los pocos buenos que tenemos, los mandamos, desde sus primeros éxitos, a que se rompan las manos contra las mandíbulas berriquerías de los americanos».

Tristán Bernard manifiesta deseo de ver a los italianos. «Spalla, por ejemplo. Se que Paulino lo ha vencido; pero creo a Spalla mejor pugilista. Paulino es peligrosamente fuerte; pero me parece como un hombre que tuviera un diccionario voluminoso y creyera que usaba todas las palabras convincentes tirándose a la cabeza al interlocutor».

Tristán Bernard tiene en tanta estima sus principios deportivos como la roseta de la Legión de Honor que lleva en la solapa. «No sabe usted que he sido durante muchos años director del Velódromo Buffalo, en París?»

En mi juventud, debí ser abogado; pero vio de ello, me dediqué a escribir comedias y a organizar semanalmente carreras en pista. El velódromo me ha acompañado al público. Cada domingo, en Buffalo, había diez mil espectadores impacientes y un programa que se desfilaba por el escenario. Había una americana por equipo y un «match a tres», yo atravesaba la pelusa. La multitud rodea los enrejados y más aún a los directores de velódromo. Cada domingo, diez mil personas me saludaban, al grito de «Bajo Bernard».

Figúrese usted cómo me habré acostumbrado al público. Tanto, que, a los cincuenta años, he tenido el valor de hacer de cómico y representar dos comedias más, «Monsieur Condouss» y «Le prince charmant». El público de un teatro de verso, por terrible que sea, no puede asustar a un director de velódromo».

Para terminar sus declaraciones, el deportista escritor confiesa que no sabe qué edad tiene. «Cuando Bernard Shaw cumplió los setenta años, una revista española publicó un retrato como si yo fuera el escritor inglés. Recibí una impresión tremenda, y fué como si realmente hubiera creyendo de una manera repentina, inevitable».

#### HIPISMO

### Bolívar gana el Premio Príncipe de Asturias

SAN SEBASTIÁN, 29.—La reunión del Premio Príncipe de Asturias ha obtenido un resonante éxito. El hipódromo de Lasarte presentaba brillantísimo aspecto. Asistió Su Majestad la Reina Doña María Cristina.

Carrera Militar. — 1.500 pesetas, 2.800 metros. 1.º «Fleur de Munibe», de Húsares de la Princesa (señor Cella).

Premio Ciudadán. — 2.000 pesetas, 2.000 metros. 1.º «Alfonsée», de E. Bertrand (Belmonte).

Premio Nouvel an. — 5.000 pesetas, 1.700 metros. 1.º «Martinetto», del conde de la Cámara (Belmonte).

Premio Príncipe de Asturias. — 25.000 pesetas, 2.700 metros. Corren nueve caballos: 1.º «Bolívar», del duque de Toledo (Carlier); 2.º «Carandara», de Achille F. J. Swier; 3.º «Toni Egout», del mismo (Rabli); 4.º «Spanish Blue», de E. Bertrand (Belmonte); 5.º «Premio la Borinquilla», de 3.000 pesetas, 1.800 metros. 1.º «Ananillo», de la Yeguada milla (Harcourt); 2.º Díaz.

#### EL MEETING DE BOULOGNE

### Chenard - Walcker se adjudica un triple triunfo en la Copa Georges Boillot

BOULOGNE SUR MER, 29.—Hoy se ha disputado la prueba capital del meeting de Boulogne, la clásica «Copa Georges Boillot», presenciada por un público numeroso. A media carrera, el corredor español, Manso de Zúñiga (Chenard - Walcker), iba en cabeza, con 3 h. 35 m. 2 s. Seguíale Lagache (Chenard), con 3 h. 40 m.; 3.º, Harvey, 3 h. 20 m. 31 s.; 4.º, Laly, 3 h. 24 m. 12 s.; 5.º, Leonard, 3 h. 41 m. 3 s.; 6.º, Benjafield, 3 h. 42 m. 48 s.

En la segunda mitad de la carrera, Manso de Zúñiga cedía el paso a su compañero de equipo Lagache. Leonard embolaba y adelantaba rápidamente lugares, hasta quedar segundo. Los tres «Chenard» terminaban en cabeza, ganando todos los trofeos individuales y por equipos.

Cerca del final de la carrera, Benjafield ha volcado, resultando con un brazo roto y erosiones sin importancia.

Clasificación.  
1.º Lagache (Chenard - Walcker), los 498 kilómetros, en 5 h. 32 m. 52 s., velocidad media, 165 kms. 400.  
2.º Leonard (Chenard - Walcker).  
3.º Manso de Zúñiga (Chenard - Walcker).  
4.º Fiechol.—Saint-Sauveur.

¿Habrá también en la próxima temporada «Premio OLABOUR» Concurso de foiball de RECORD?

### Otra mujer atraviesa el Canal de la Mancha

PARIS.—Por séptima vez se ha atravesado el Canal de la Mancha a nado. También ha correspondido, por segunda, una mujer el honor de la proeza. La americana, miss Clewington Cannon, salió de Gris Nez el viernes a las 11.20 de la noche, y llegó a Dungeness a las 3.10 de la tarde, invirtiendo en la travesía 15 horas 40 minutos. Empleó exclusivamente el crawl, estilo único que puede conducir al triunfo. Saint-Sauveur.

#### JUEGOS OLÍMPICOS

### La cuestión de indemnizaciones a atletas y futbolistas

¿Habrá torneo futbolístico en Amsterdam? Es más que difícil responder a esta pregunta.

Tanto atletas como jugadores de fútbol no están de acuerdo en la cuestión de indemnizaciones por jornales perdidos. Sabido es que la Federación Internacional de Fútbol tomó acuerdos que no se ajustan a las severas restricciones de la doctrina socialista en Praga; por ello, el Comité ejecutivo ha decidido, después de la reunión celebrada en La Haya por el Comité Olímpico Internacional, recomendar a éste que mantenga íntegras y con la más absoluta inflexibilidad sus acuerdos de Praga; es decir, que no se admita en los juegos olímpicos de 1928 a ningún atleta que vaya a percibir indemnizaciones por sueldos perdidos.

Por consiguiente, es más que probable, si se mantienen esos puntos de vista, que en Amsterdam no se celebre el torneo de fútbol, base, como es sabido, del éxito económico.

Otro tanto acontecerá con la proyectada inclusión del tenis en la Olimpiada. Por de pronto, la Asociación Internacional de T. T., en vista del número de jugadores que no se muestran conformes con la decisión del C. O. I. respecto a las dietas, ha aconsejado a éste que suprima el concurso.

En esas condiciones, ¿podrá asumir Holanda, con alguna probabilidad de éxito, la organización de los juegos olímpicos de 1928? Sinceramente, no quisieramos encontrarnos en el lugar de los organizadores.

#### LA FIGURA DEPORTIVA DEL DIA



El aviador francés Collin, que ha batido el record del mundo de altura, en aeroplano.

### LOS ANDARINES El alicantino Morant emula las glorias de Jean Linder

ALICANTE, 29.—El corredor alicantino, José Morant, el Melon, batía hoy el record de resistencia (2), cubriendo 88 kilómetros, de Alicante a Murcia en once horas. Salto el sábado de Alicante, a las diez de la mañana, llegando a Murcia a las siete de la tarde. En Murcia, se le dispuso una gran acogida. Descansó diez horas. Salto el domingo a las diez y media de la mañana y a las nueve y media de la noche llegó a Alicante.

Se acompañaban en su viaje los ciclistas alicantinos Julio Fuentes y Juan Martínez, quienes se adelantaron en algunos pueblos para darle masaje y proporcionar alimentación. El Melon hizo su carrera sin fatiga alguna, a pesar del calor y del calor reinante. Se pretende ir el mes próximo a Madrid, en varias etapas.—Corresponsal.

#### La I Vuelta a España

De Vigo, donde tan agasajados fueron, han marchado los atletas valencianistas Archelos, Ercia y Cucarella, a Coruña, pasando por Santiago y otras localidades. En El Ferrol han tenido buena acogida. El Racing de El Ferrol les ha atendido muy bien, como asimismo las autoridades y prensa.

En su visita a los Astilleros y Arsenal, el director de los mismos, don Juan de Luaces, puso en el álbum de los marchadores la siguiente nota:

«He tenido mucho gusto en saludar a estos bravos deportistas. Me dan, con su recorrido tan grande, prueba de tesón y energía; creo que no tienen premio asegurado, como merece su empresa tan arriesgada; pero es seguro que la noble ciudad del Ferrol sabrá asignarles el más adecuado, ya que le honran a ella y a su Club, el «Valencia».

El lunes salieron de El Ferrol para Gijón; pasarán por Cedeira, Ortigueira, Viveiro, Ribadeo, Castropol, Lugo, Navia, Pravia, Avilés y Oviedo.

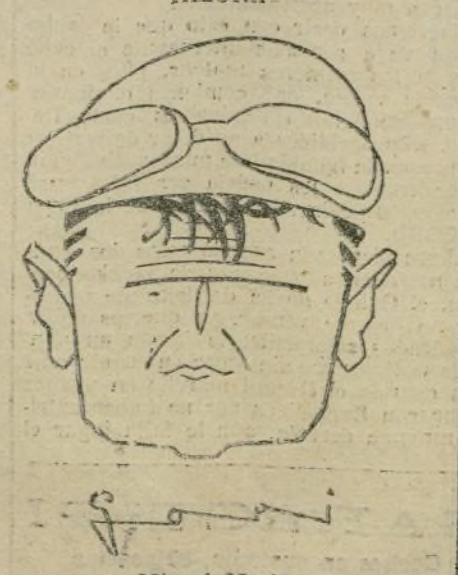
Es deseo de los marchadores, al terminar esta prueba de resistencia trasladarse a Madrid para recoger las firmas del Comité de la Real Confederación Española de Atletismo, y en seguida, marchar a Palacio a recibir el premio.

### La carrera Paris-Saint-Etienne

PARIS.—La primera etapa de la clásica carrera Paris-Saint-Etienne, se ha disputado en el trayecto Paris-Vichy (337 kilómetros).

1.º Van Hylle, 11 h. 15 m. 15 s. (media 29 kilómetros, 955); 2.º Dewaele, en 11 h. 18 m. 32 s.; 3.º Bieco, 11 h. 28 s. 4.º Bousso; 5.º Bolteche, en el mismo tiempo, etc.—Saint-Sauveur.

#### EL HEROE DE LA VUELTA A CATALUÑA



Miguel Mucio

### Terminó la VIII Vuelta a Cataluña

## Víctor Fontán (Areli) triunfa en la dura carrera

Mucio es segundo, a menos de tres minutos.—Martinetto se adjudicó la última etapa, en el embalaje

#### Clasificación general

Primero, VÍCTOR FONTÁN (bicicleta ARELI), los 1.185 kilómetros en 44 horas, 4 m. 40 s. Velocidad media, 27 kilómetros por hora.

Segundo, Miguel Mucio, 44 h. 7 m. 26 s. (primero de los españoles).

Tercero, Cañardo, 44 h. 11 m. 9 s. (segundo de los españoles).

4.º Martinello; 5.º Juan de Juan; 6.º Montoya; 7.º Tallado; 8.º Pons; 9.º Gremo; 10.º Cruz; 11.º Estapé; 12.º Jiménez; 13.º Bueso; 14.º Rebollí; 15.º Domingo, etc., etc.

28.º Guillermo Antón (Alaluña), 54 horas 36 minutos.

Clasificación segunda categoría: Primero, Cañardo.

Clasificación tercera categoría: Primero, Tallado.

Clasificación de neófitos: Primero, Tubau, (19.ª clasificación general).

Clasificación por Clubs: Primero, San Andrés; 2.º puntos: segundo, Unión Sportiva de Sabas.

Clasificación por equipos de marca: Primero, Royal Fabric.

Total de corredores clasificados, 29.

#### Comentarios finales

(Crónica telegráfica, de nuestro corresponsal.)

BARCELONA, 29.—La octava Vuelta a Cataluña ha terminado hoy en medio de una verdadera apoteosis. El éxito de público obtenido por la llegada de la etapa final, rebasa todo precedente. Más de 40.000 personas han acudido a aclamar a su llegada a la avenida de la Exposición de Montjuich, a los esforzados corredores. Pero ya muchos kilómetros antes, los routiers habían recibido el homenaje de las grandes multitudes apinadas a ambos lados de la carretera, que han prodigado sus manifestaciones de entusiasmo.

No se recuerda prueba ciclista alguna que hubiera suscitado un interés tan enorme. En la penúltima etapa, sólo unos segundos separaban al francés Fontán de los catalanos Mucio y Cañardo.

Como se puede ver en la clasificación general, que transunto, Fontán ha resultado vencedor absoluto, aunque por pequeña diferencia. Es indudable que, en el lote francés, el ha sido el mejor hombre; pues aparte de la tercera etapa, en que estuvo desgraciado por los pinchazos, Fontán ha demostrado sus excelentes cualidades; ha sabido aprovechar, especialmente los accidentes naturales, lo que tanto con sus dotes para escapar le han proporcionado en las tres últimas etapas la ventaja que le ha dado en definitiva la victoria. En resumen: Fontán ha sido el genuino representante del routier profesional, tenaz, calculador, frío de todos sus posibilidades y sabiendo especular sobre las condiciones de los adversarios.

Fuerza es considerar, sin embargo, y sin que se nos pueda tachar por ello de aficionados, que el verdadero espíritu de la carrera, lo ha constituido Mucio, que impulsó a la carrera gracias a su indomable energía, las condiciones de severidad que ésta adquirió. Mucio se ha cubierto de gloria y hoy es, a justo título, el ídolo de las masas deportivas. Su excesivo afán de lucha contra los profesionales extranjeros, le ha hecho realizar una de las proezas más grandiosas realizadas hasta ahora por un corredor español en competencia internacional. Ha perdido la carrera por diferencial realmente irrisoria para un kilómetro en la etapa sprint para rematar victoriosamente a la llegada el magnífico esfuerzo desarrollado en la etapa.

Otro ejemplo digno de destacar a su lado, por su valor y su tenacidad, es el de Cañardo, al que sólo la desgracia en la última etapa le ha privado de disputar a Mucio el honor de la clasificación en el sprint final. Como es sabido, Cañardo es joven corredor de segunda categoría. Al final de la cuarta etapa consiguió ser vencedor de la clasificación general. No es aún, por su juventud, hombre de los arrestos de un Mucio, pero por su tenacidad y resistencia, pegado a la rueda del más formidable routier, sólo la adversidad puede separarle. Posee, además, un sprint rápido y temible, que le permite colocarse honrosamente

siempre en la llegada. Todo este caudal de energías se ha malogrado, desgraciadamente, en esta última etapa, donde pinchó tres veces, la última en Sabadell.

Otro gran elemento de la carrera ha sido el mallorquín Juan de Juan, el más desgraciado entre los hombres de cabeza. A pesar de la lesión sufrida en la quinta etapa, hoy ha realizado un esfuerzo fantástico, terminando con todos los honores, como se ha conducido en toda la Vuelta.

Verdaderas revelaciones de la carrera han sido los terceros categorías Tallado, de Uldecona y Pons de Amposta, así como el neófito ganador de la clasificación especial, Tubau, los cuales han sostenido magníficamente la dura carrera.

Entre los demás extranjeros, merece destacarse el «león» italiano Martinello, Gremo y Rebollí, quienes corrieron con gran espíritu de equipo. El mejor de los tres, Martinello.

Una mención especial merece Tequi, perseguido por la fatiga, hasta el punto de tener que retirarse. Gran cazador de primas, siempre en el pelotón, temible a la llegada, ha sido una de las mejores figuras de la Vuelta.

Fracaso el equipo suizo: Pipoz, sorprendido por la dureza de la carrera, optó por abandonar en la tercera etapa; en cuanto a Robert, mereció la descalificación por eventualidad y por sus continuas vulneraciones del Reglamento.

Janer ha estado muy lejos de su antigua forma. En la última etapa no se ha presentado a la salida, como protesta por la penalización de una hora que se le impuso.

El veterano Antón, el pundoneroso corredor madrileño, que se ha clasificado honrosamente, a pesar de venir a tan dura carrera, cuando tantos años lleva el en el duro sport de la bicicleta, merece un aplauso especial. El público lo ha comprendido así, y el «viejo» Antón, que tan popular es en Cataluña, ha recibido en todas las etapas, y especialmente a la llegada en la última, inequívocas muestras de simpatía.

Corremos este comentario, haciendo resaltar la magnitud del triunfo conseguido por la Unión Sportiva de Sabas, organizadora de la carrera. Los trabajos y desvelos de los entusiastas organizadores; las penalidades que ha conseguido la puesta en pie de una organización de tal envergadura, se habrán visto sobradamente compensados con el éxito rotundo, que en todos los aspectos ha sonreído a la carrera. Reciban esos beneméritos hombres de la U. S. S., nuestra felicitación muy sincera.

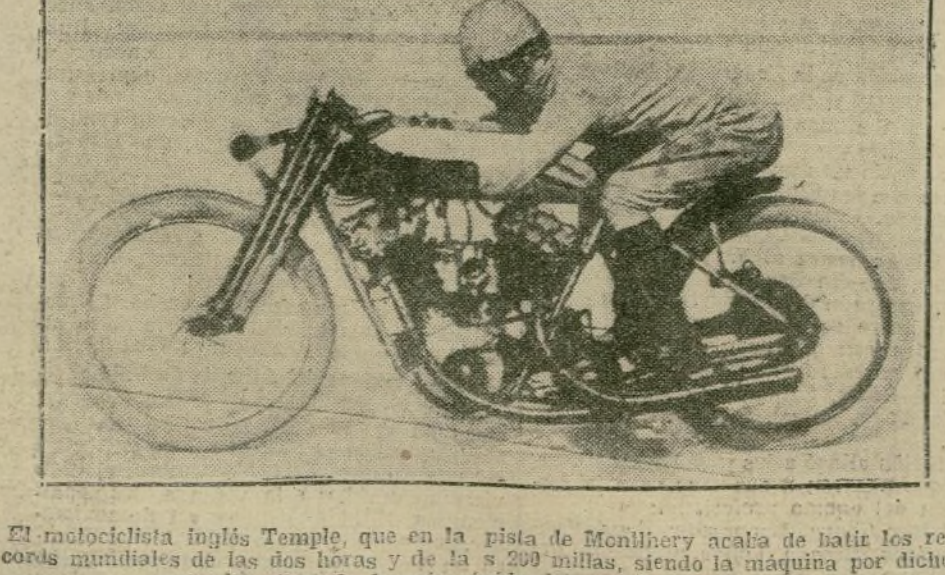
#### Lo que fué la última etapa

La última etapa, San Feliu de Guixols-Barcelona (197 kilómetros), ha empezado con tranquilidad. Tomaron la salida 31 supervivientes; despididos por numeroso público, a pesar de la hora temprana.

Hasta la mitad del recorrido no hay sobresaltos. Por Mataró, Fontán, Martinello, Mucio, Cañardo y Juan Juan, forman el grupo de cabeza, que se desliza a buen tren. Mucio, Fontán y Martinello, aumentan aún la marcha y se separan del resto, contribuyendo especialmente al despegue de Cañardo sus repetidos pinchazos, el último de los cuales, que lo dejó ya despedido, ocurre en Sabadell.

Llegando a San Baudilio de Llobregat, Fontán y Martinello escapan como alma que lleva el diablo, de una manera inopinada. Mucio, sorprendido, pues no podía esperar a aquellos alturas la escapada, no entra en acción sino cuando la pareja de fugitivos lleva bastante ventaja, y como aquéllos no cejan en su marcha fantástica, los esfuerzos del catalán para cazarlos son baldíos. Fontán y Martinello llegan juntos frente a la meta, y en el embalaje vence el italiano por un largo de máquina. Dos minutos después llega Mucio, seguido de Juan Juan, Cañardo, Ponsa, con intervalos.

Clasificación de la etapa:  
1.º Martinello, los 199 kilómetros, en 7 h. 9 m. 7 s.  
2.º Fontán, a un largo de máquina.  
3.º Mucio; 4.º Juan Juan; 5.º Cañardo; 6.º Teodoro Fons, etc., etc.  
Total: 29 clasificados.—Viberna. (Véanse en sección de Ciclismo el detalle de las restantes etapas.)



El motociclista inglés Temple, que en la pista de Monlhery acaba de batir los records mundiales de las dos horas y de la a 200 millas, siendo la máquina por dicho corredor montada la más rápida del mundo hasta el día.



Motorismo.—Un concurrente de la dura prueba de los «Seis Días Internacionales», que se ha disputado en Inglaterra











# Automovilismo

## Problemas de la conducción

por Robert Benoist

### La elasticidad de la conducción

Para el conductor novicio, se ofrecen en los primeros tiempos de su práctica algunos problemas, que, sin presentar grandes dificultades, pueden causar enojos y perturbaciones. Entre estos problemas, el de la elasticidad (souplesse) en la conducción, el del frenado, el de la disminución de marcha y el ataque y descenso de las cuestas, no son los menos interesantes. Trataré de aportar algunas ideas generales para facilitar su resolución al conductor novicio. Quizá tal vez algunos conductores que se creen experimentados no dejarán de entretenerse en estas ideas alguna enseñanza útil.

Partamos. El conductor ha tomado el volante. La carretera se le ofrece ante la vista con todos sus encantos y todas sus dificultades. ¡Buenos días!

En primer lugar, tener cuidado con el demarrar: no embalsar el motor, porque esto es poco elegante y absolutamente inútil; embargar dando el gas justo para no saltar; acelerar poco a poco; ir pasando de una a otra velocidad, teniendo cuidado de ejecutar estas maniobras con el debido tacto, para que la aceleración del coche sea progresiva.

Nada es más desagradable que estos bruscos cambios de marcha, que se precipitan desde el resplandor al parabrisas y desde el parabrisas al resplandor; para evitarlos, basta, cuando se cambia de velocidad, acelerar progresivamente en el momento preciso en que se desembraga. Evitar que toquen vuestros engranajes al cambiar de velocidad; cada vez desembragando un poco de sus dientes. Si tenéis dificultad para lograrlo, lo que acontece en algunos coches, empujé el siguiente método de DOBLE DESSEMBRAGUE.

1. Para pasar a una velocidad superior.

Para dar mayor potencia a su motor

mezcle MIXTROL a la gasolina

Para pasar a una velocidad superior por el método del doble desembrague, hay que proceder de la siguiente manera:

Primero. Demarrar como de costumbre, acelerar para lanzar el coche.

Segundo. Desembragar y soltar el acelerador; poner la palanca de velocidades en punto muerto.

Tercero. Embargar.

Cuarto. Desembragar y meter la velocidad.

Quinto. Embargar y dar el gas como de ordinario.

Este método es muy recomendable. No difiere del procedimiento clásico más que en la maniobra suplementaria, que se ejecuta al embargar en punto muerto.

Con él se evita que la diferencia de velocidades periféricas que existe entre el piñón que se mete al cambiar de velocidad, y el árbol que gira, produzca el roce intolerable, que se acusa por un ruido alarmante en la caja de cambios. Por el contrario, al embargar cuando la palanca está en punto muerto, se provoca una disminución de velocidad instantánea en el árbol, frenado por el motor. La velocidad periférica de éste y del piñón que va a introducirse es sensiblemente semejante, y así la toma de engranajes se verifica sin brusquedad. No queda más que acelerar de nuevo.

6. Para pasar a una velocidad inferior. Hemos aquí en una cuesta; el motor disminuye de velocidad rápidamente; tenemos que tomar una velocidad inferior. Es la maniobra más difícil de ejecutar, y aquí también el doble desembrague puede prestarnos grandes servicios.

Se ejecuta de la siguiente manera: Primero. Cortar los gases, desembragar, colocar la palanca de velocidades en punto muerto.

Segundo. Embargar.

Tercero. Dar un golpe de acelerador suficiente para acelerar netamente el motor; desembragar en seguida y colocar la palanca de velocidad en la velocidad inferior.

Cuarto. Embargar y acelerar.

Se produce el mismo fenómeno que hemos explicado en el caso de una velocidad superior, pero a la inversa. El engranaje del piñón gira demasiado de prisa; el árbol, demasiado despacio. Para evitar la brusquedad en el contacto de engranaje a velocidades diferentes, hay que acelerar el que gira despacio, y esto es lo que se consigue al dar un golpe de acelerador, embargando en punto muerto.

### La disminución de velocidad. El frenado

El primer problema que se presenta en carretera es el del ralentissement, y, por consiguiente, el del frenado, puesto que a cada momento puede uno verse obligado a disminuir de marcha por un obstáculo o una dificultad cualquiera.

Habréis notado ya que, cuando el coche está lanzado, si soltáis el acelerador, aquél aminora la marcha tanto más cuanto que más desmultiplicada sea la combinación de velocidad a que marchéis; con ello tenéis la experiencia de que el motor es un excelente freno, y vais tomando la costumbre de utilizarle a menudo como tal. Si es poco suficiente, obtenéis un ralentamiento más rápido, añadiendo a este freno natural la acción de uno de los dos frenos del coche.

No debéis, pues, desembragar al frenar, o más exactamente, no hay que desembragar sino en el momento en que, estando a punto de detenerse el coche, corréis el riesgo de calar el motor. Sin duda, objetarán los neófitos: «Pero mi profesor de conducción nos ha recomendado desembragar al frenar». Y no había mal, porque sabía que, de no desembragar, hubierais calado instantáneamente el motor, por frenar sin medida. Pero una vez que ya sentís el motor y tenéis un discernimiento en el uso del pedal del freno, la precaución de desembragar es superflua, excepto, bien entendido, en caso de parada.

¿Por qué no hace falta desembragar? Es muy fácil de comprender. Cuando veis un obstáculo ante vosotros, o un punto difícil, ¿qué hacéis? En primer lugar, para obtener el ralentissement, levantáis el pie que está sobre el pedal del acelerador, y, de esta manera, aboréis los gases hasta la posición de ralentido.

El coche se ralentiza, no solamente porque el motor no le envía ya, sino porque el propio motor hace freno, de manera tanto más eficaz cuanto más elevada sea su compresión. Únicamente si estáis disminuyendo de velocidad por la admisión no basta, empujáis más freno; pero para obtener el mejor freno posible, hay que dejar al motor que continúe, hasta el extremo límite, su acción de freno auxiliar. Desembragar prematuramente produciría la supresión de este freno auxiliar, y, por consiguiente, disminuiría la eficacia del frenado.

Hay otras razones que aconsejan no desembragar al frenar. En primer lugar, la que interesa a la duración del mecanismo: un buen conductor debe evitar siempre desembragues superfluos. Porque éstos, a menudo, son seguidos de desembragues insuficientemente cómodos y que fatigan a toda la transmisión. Además desembragar al frenar contribuye al derribo.

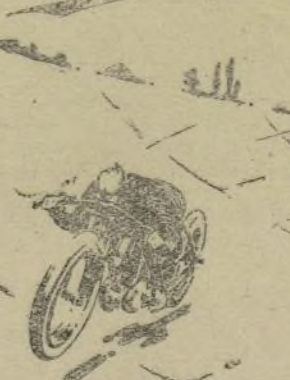
Los frenos de un coche deben ser capaces de inmovilizar completamente sus ruedas, pero guardados de frenar de esta manera. Al hacer que las ruedas patinen, destruyáis los neumáticos, y, aunque a los principiantes les pueda parecer extraño, paráis menos rápidamente. Para sacar el máximo de eficacia de un golpe de freno es necesario que las ruedas sean frenadas progresivamente hasta su límite de adherencia. Jamás deben patinar sobre el suelo blagruas.

El uso immoderado y brutal de los frenos acarrea un gasto rápido de los neumáticos. No olvidéis que son ellos los que establecen el contacto entre el suelo y vuestro coche, y que la eficacia de los frenos depende, naturalmente, de la adherencia de los neumáticos sobre la ruta. Los neumáticos son, pues, tanto más puestos a contribución cuanto el cambio de marcha es más brusco, y aun no patinando sobre el suelo, se usan un poco a cada golpe de freno.

La regla general, es que un buen conductor debe frenar lo menos posible. Disminuirá la marcha del coche por la admisión al acercarse a alguna dificultad de la

### Motocicletas

Velocette



Modelos desde 1.600 pesetas con tres velocidades, embrague, puesta en marcha, transmisión por cadena y engrase automático.

EXPOSICION: Princesa, 14, MADRID

carretera, y no considera el freno sino como una garantía de seguridad extrema y un medio de parar.

### Subida de una cuesta larga

La conducción en cuesta plantea ciertos números de pequeños problemas. Vamos a examinar los principales.

La cuesta que estáis subiendo es larga, pero de porcentaje moderado. Vais en segunda; el motor no tiene ninguna fatiga, insistentemente das todos los gases, es precisamente lo que no hay que hacer.

En una cuesta es necesario que los coches en hacer girar vuestro motor tanto menos rápidamente cuanto más larga es aquella.

El enfriamiento del coche se establece por un uso medio, y este enfriamiento asegura mejor funcionamiento normalmente todos los órganos, naturalmente, cuanto más rápida es la traslación del coche. Pero cuando estáis en montaña no os encontráis en condiciones normales, y si subís a pleno gas una cuesta de varios kilómetros, vuestro motor está expuesto a calentarse. Notad bien que, si, en segunda, hacéis girar el motor a dos mil quinientas revoluciones para una velocidad de cuarenta kilómetros, el enfriamiento se efectúa en condiciones deplorable con relación a la velocidad de sesenta a sesenta y cinco kilómetros que corresponde en directa al mismo número de revoluciones. Y si esto es exacto para todos los coches, es mucho más importante para los coches desprovistos de ventilador.

En efecto, en los coches provistos de ventilador (ventilador helicoidal delante, o turbina de aletas fijadas en el volante), la eficacia del ventilador depende del número de vueltas, lo que atenúa los inconvenientes de la escasa velocidad de traslación, mientras que en los coches sin ventilador, el enfriamiento depende exclusivamente y directamente de la velocidad de traslación.

Hay que evitar, pues, en una cuesta larga, marchar a pleno régimen en una combinación de velocidad inferior: el régimen a adoptar, dependerá del porcentaje de la pendiente. Como regla, será bueno no sobrepasar los dos tercios del régimen máximo de revoluciones. Y toda vez que una disminución de la pendiente os permita el empleo de una combinación de velocidad superior, aunque sólo sea para unos centímetros, pues con ello descansáis el motor y lo refrescáis.

### Descenso de una cuesta larga

El descenso de una cuesta larga necesita precauciones que descuidan o aplican mal muchos conductores.

Para aliviar los frenos se debe frenar por el motor, dejándolo embargado en toma directa y cerrando los gases. En el caso de una cuesta de gran porcentaje, lo más, antes de abordar la cuesta, una velocidad inferior, y tanto más pequeña cuanto más fuerte sea la cuesta.

Se debe cortar el encendido si el motor consta de un interruptor de posición fija; si se corta el encendido, hay que tomar una precaución indispensable: cerrar el paso de la esencia. Si no se toma esta precaución, el motor (aun con los gases cortados) continuará en la mayoría de los casos aspirando la esencia por el agujero de ralentido, y de esta manera, os exponéis a hacer un peligroso lavado de los pistones y de los cilindros, o de las camisas de las válvulas; mezcláis el aceite de engrase con la esencia, y, en fin, acumuláis esencia en el escape y al reanudar el contacto provocáis una explosión violenta, que siempre causa deterioros.

El corte del alumbrado presenta, además, otro serio inconveniente. El engase continúa efectuándose, y con tanta más intensidad, cuanto que el motor va menos de prisa. El aceite penetra en la cámara de explosión, donde ya no es quemado y se engrasa las bujías.

En fin, desde el punto de vista de la conducción, el conductor que baja las cuestas con la esencia cerrada y los gases cortados, se encuentra imposibilitado de frenar rápidamente su motor en ruta y de acelerar, sea para salvar un paso difícil, sea para abordar un imprevisto cambio de desnivel.

Conclusión: Descendamos las cuestas con el motor embargado, los gases cortados y el encendido no cortado.

Notéis bien que, en ningún caso, en el descenso de una cuesta debe girar el motor a una velocidad superior a la velocidad máxima en recta.

Si la cuesta es muy larga y muy pronunciada, y si el freno por el motor no basta, habrá que emplear alternativamente los dos frenos, operando por golpes de freno sucesivos y progresivos, y no por freno constante, que produce inmediatamente el calentamiento.

Entre las leyendas que circulan entre los automovilistas, hay una verdadera serpiente de mar, de la que se habla todos los años en la misma época: la del coche embalsado en la montaña con los frenos rotos. Los accidentes, que ocurren, generalmente, los vemos en un momento de frío, se deben en un noventa por ciento de los casos, no a la rotura de los frenos sino a la negligencia del conductor, que sale con los frenos mal reglados, incapaces de detener su coche. Un coche, bajando, es tanto más difícil de detener cuanto más pesado sea, y cuanto más fuerte sea la pendiente, pues la acción del peso se añade a la de la velocidad ya adquirida por el vehículo, que tiende a dejarse arrastrar por su propio peso. Es evidente, pues, que en igualdad de frenos es

necesaria mayor distancia para pararse cuesta abajo que en llano.

No es dejéis, pues, nunca embalsar el coche. Un conductor prudente y que no esté absolutamente seguro de sus frenos, deberá tomar la combinación de velocidad que le permita bajar la cuesta en lugar de bajarla; de esta manera, se encontrará casi por completo al abrigo de cualquier sorpresa. Hemos dicho antes que debe tomarse la velocidad inferior antes de abordar la bajada. Pero puede ocurrir que no se haya hecho esto antes, sino que, por desconocimiento de la carretera, se encuentre uno sorprendido en la bajada, después de haberla empujado. Hay que saber, en este caso, tomar una velocidad inferior; se logrará esto por una aplicación del doble desembrague, que se hace de la manera siguiente:

Primero. Ralentir lo más posible el coche, haciendo uso, si es necesario, de los dos frenos.

Segundo. Desembragar y poner la palanca en punto muerto.

Tercero. Embargar y dar el golpe de acelerador.

Cuarto. Desembragar, meter a velocidad y embargar dulcemente sin dar gas.

Y si uno se ha llegado a embalsar hasta tal punto, que es imposible toda maniobra y los frenos se muestran impotentes, qué hacer. No quedaría más remedio que tratar de parar la bajada, poniendo el coche en contacto en un ángulo muy oblicuo, con un obstáculo lateral de la carretera (talud, pretil, pared, etc.). Se destruirá el coche, pero se tienen probabilidades de salvar la vida del conductor y de los pasajeros. Este recurso, desesperado, es, naturalmente, preferible al vuelco en un viraje; a la salida por la tangente; al choque con un obstáculo de frente, etc.; pero es también muy peligroso. Comprobado, pues, que vuestros frenos funcionan perfectamente antes de emprender la marcha por regiones difíciles, y utilizar el frenado por el motor con combinaciones de velocidad desmultiplicadas.

## El meeting de Boulogne-Sur-Mer

### EN LAS PRUEBAS DE INAUGURACION, SEGRAVE BATE EL RECORD DE VELOCIDAD EN CARRETERA.—HOWEY SE MATA EN LA PRUEBA EN CUESTA

El famoso meeting automovilista de Boulogne-sur-Mer se ha inaugurado el jueves con las tradicionales carreras de velocidad.

Desgraciadamente, un accidente ha venido a entristecer esta inauguración, determinando la suspensión de algunas de dichas pruebas. La primera disputada ha sido la carrera sobre seis mil metros, salida lanzada, en línea recta.

En esta carrera, el conductor inglés Segrave ha batido el record del mundo de velocidad en carretera. No se trata de un record homologable con arreglo a los últimos reglamentos de records internacionales; pero no por ello la velocidad de 225 kilómetros 900 por hora registrada, deja de ser la mayor velocidad jamás alcanzada en carretera. La performance de Segrave es tanto más significativa cuanto que la salida en esta carrera está a menor altura que la llegada, y la carretera, aunque bien cuidada, es sembrada por lo que la estabilización a esa velocidad es más difícil.

El accidente a que aludimos al principio se produjo durante la segunda prueba de velocidad pura del meeting: la carrera en cuesta de Bainthum. Después de que casi todos los concurrentes habían efectuado sus recorridos, salió el Ballot de Howey, que, tomando en falso un viraje, a pesar de los esfuerzos desesperados de su conductor, se despiesta y choca contra un árbol, no sin antes atropellar a un grupo de espectadores imprudentes. El desgraciado Howey resultó muerto, así como dos espectadores. Otros dos resultaron heridos. La Comisión deportiva suspendió la carrera, y en señal de duelo suprimió las pruebas fijadas para la tarde.

He aquí los resultados de las carreras celebradas:

El primer tiempo fijado, después del nombre de cada conductor, se refiere a la carrera de 6 kilómetros, salida lanzada; el segundo tiempo es el de la carrera en cuesta, de 1.600 metros, con 8 por 100 de desnivel medio; la tercera cifra, es la suma de tiempos de las dos pruebas.)

Motos 100 cmc.—Jannin (Cherel), 11 m. 8 s. 1/5; 2 m. 18 s. 3/5, total 13 m. 26 s. 1/5.

Motos 125 cmc.—Jannin (Cherel), 6 m. 55 s. 4/5; 2 m. 17 s. 1/5, 9 m. 13 s.

Motos 175 cmc.—1. Jannin (Cherel), 4 m. 33 s. 1/5; 1 m. 37 s. 2/5, 6 m. 10 s. 3/5.

Motos 250 cmc.—1. Vernisse (Cherel), 5 m. 36 s.; 1 m. 39 s. 2/5, 7 m. 15 s. 2/5.

Motos 350 cmc.—1. Lipmann (Terrel), 3 m. 52 s.; 1 m. 15 s. 2/5; 5 m. 7 s. 2/5.

Motos 500 cmc.—1. Guy (Rovin), 2 m. 44 s. 1/5; 1 m. 8 s. 3/5, 3 m. 52 s. 4/5.

Sidecars 600 cmc.—1. Bernard (Gnome-Rhône), 3 m. 55 s.; 1 m. 28 s. 3/5, 6 m. 3 s. 3/5.

Coches turismo 750 cmc.—1. Ivanowski.

Coches turismo 1.500 cmc.—1. Burt (Burt), 3 m. 34 s. 1/5; 1 m. 33 s. 2/5, 5 m. 7 s. 3/5.

Coches turismo 2 litros.—1. Ros (Georges Iral), 2 m. 42 s.; 1 m. 16 s., 3 m. 58 s.

Coches turismo 3 litros.—1. Glaszmann (Chenard-Walcker), 2 m. 37 s. m. 1/5; 1 m. 15 s. 4/5, 3 m. 63 s.

Coches turismo 5 litros.—1. Pagniez (Peugeot), 3 m. 39 s.; 2 m. 33 s. 3/5, 6 m. 12 s. 3/5.

Coches sport 2 litros.—1. Mme. Madeleine B. (Georges Iral), 3 m. 14 s. 2/5; 1 m. 31 s., 4 m. 45 s. 2/5.

Coches sport 5 litros.—1. Ortman (Panhard-Levassor), 2 m. 8 s. 3/5; 1 m. 2 s., 3 m. 11 s. 3/5.

Coches sport 8 litros.—1. Masse (Hispano), 2 m. 24 s. 1/5; 1 m. 8 s. 4/5, 3 m. 33 s.

Coches carreras 500 cmc.—1. Stanton (Sima-Violet), 3 m. 44 s.; 1 m. 33 s. 2/5, 5 m. 17 s. 2/5.

Coches carreras 750 cmc.—1. Violet (Sima-Violet), 3 m. 4 s.; 1 m. 15 s. 3/5, 4 m. 19 s. 3/5.

Coches carreras 1.100 cmc.—1. Hayrin.

¿Usted conduce un «auto» con motor sin válvulas?

s imprescindible el MIXTROL

### Insignias - Distintivos

Para SOCIEDADES culturales, deportivas y políticas. Verdaderas preciosidades. Catálogo gratis. 500 insignias diferentes de CLUBS de España, Portugal y América.

Primera Casa en España.

LA VASCO ARAGONESA — BILBAO

Bailén 27 (Apartado 246)

EN MADRID: Mayor, 75. Sucedores de Negro, y Plaza Santo Domingo, 18.

(Camisoria de Alonso).

ROMAC

EQUIPO DE TODO MOTORISTA

Vulcanización sin el auxilio del calor

Con el ROMAC la cubierta se repara en menos

de 5 minutos de un modo permanente

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

ROMAC

### Motocicletas "INDIAN" nuevos modelos

Prince 2 3/4 caballos, 3 velocidades ..... Pesetas 2.000

Scout 5 caballos, 2 cilindros, balón ..... 2.550

Chief 9-20 caballos, neumáticos balón con sidecars Princess. .... 4.600

### Automóvil Salón.-Alcalá, 81



## Ante el Gran Premio de Italia

La última gran prueba del año contando para el Campeonato del mundo.—La semana automovilística de Monza

Del 5 al 12 del próximo septiembre se desarrollará la semana automovilística de Monza, en el ya famoso autódromo de esta ciudad.

La prueba capital del programa la constituye el Gran Premio de Italia, última prueba del año sujeta a la fórmula internacional del litro y medio, y la que obligatoriamente cierra la clasificación para el Campeonato del Mundo.

Dentro de esta misma semana disputará un Gran Premio de Valtellina, reservado a los coches de 1.100 c. c., que partirán al mismo tiempo que los 1.500 c. c., pero que por no cumplir las condiciones del peso mínimo, disputarán una carrera entre sí, de 400 kilómetros.

El otro acontecimiento del programa lo constituye el Gran Premio de Turismo, que se disputará durante veinticuatro horas.

El meeting se clausurará por el Gran Premio de Milán, carrera libre de velocidad para toda clase de cilindradas.

He aquí las inscripciones comunicadas hasta ahora para las diferentes carreras.

Gran Premio de Italia, 500 kms., 250.000 liras

1. Maserati I (Maserati); 2. Maserati II (Maserati); 3. Talbot I (Divo); 4. Talbot II (Segrave); 5. Talbot III (Morison); 6. Amilcar I (Morel); 7. Amilcar II (Mortin); 8. Amilcar III (Dunlop); 9. B.N.C. I (Gibson); 10. B.N.C. II (Ducoux); 11. B.N.C. III (De Joney); 12. O.M. I (X...); 13. O.M. II (X...); 14. O.M. III (X...); 15. Sima-Violet I (Violet); 16. Sima-Violet II (Dore); 17. Sima-Violet III (Fourny); 18. Bugatti I (Goux); 19. Bugatti II (Constantini); 20. Bugatti III (X...); 21. Chiribiri I (Serbelli); 22. Jean Graf I (Jean Graf).

Los Amilcar, B.N.C. y Sima-Violet, de la cilindrada de 1.100 c. c., concurren al Gran Premio de Valtellina, 400 kilómetros, 50.000 liras.

Gran Premio de Turismo, 24 horas

1. Peugeot I (Boillot); 2. Peugeot II (Rigault); 3. Peugeot III (Lefebvre); 4. Peugeot IV (Camuzel); 5. Italia I (X...); 6. Italia II (X...); 7. Italia III (X...); 8. Salomon I (X...); 9. Salomon II (X...); 10. Bignan I (X...); 11. Jean Graf (Jean Graf); 12. Fiat I (Silvani).

Gran Premio de Milán, 100 kms., 500.000 liras

1. Sunbeam I (Segrave); 2. B.N.C. I (Gibson); 3. B.N.C. II (Ducoux); 4. B.N.C. III (De Joney); 5. Maserati I (X...); 6. Maserati II (X...); 7. Sima-Violet I (X...); 8. Sima-Violet II (X...); 9. Sima-Violet III (X...); 10. Amilcar I (X...); 11. Bignan I (X...); 12. S. P. A. (Girio); 13. Chiribiri (Serbelli); 14. Chiribiri (Jenfer); 15. Bugatti (Chiron); 16. Bugatti (Rosti); 17. Bugatti (De Sterlich); 18. Jean Graf I (Graf); 19. Jean Graf II (Labbie); 20. Jean Graf III (Coudray); 21. Jean Graf IV (De Reuvin).

**¿CONOCE USTED**  
nuestros aparatos de galena?  
**"ELECTRODO", S. A.**  
Alcalá, 47 - Toledo, 50 - Atocha, 123

## Las próximas carreras de Terramar

El Reglamento de la carrera Gran Premio de Italia (Campeonato de Italia) en la que, cuya aprobación anunciaron oportunamente, ha comenzado a ser repartido gratuitamente, que no tardará a mayoría de Ocasos que lo han solicitado en formular las inscripciones de las máquinas y pilotos que han de representarse en la magna carrera que ha de celebrarse el día 5 del próximo septiembre en el Autódromo de Terramar.

La serie de carreras que se disputaron la pasada temporada en la pista de Sitges, a carácter de pruebas preparatorias más que de otra cosa, y en ellas no era de esperar la participación de especialistas extranjeros, ya que se disputaron todas sobre ciertas distancias y con premios relativamente poco importantes, para hacer posibles desplazamientos de pilotos y máquinas, no sólo extranjeros, sino hasta de otras regiones.

Dichas carreras, a pesar de ello, fueron interesantísimas y tuvieron el valor estimable de formar una serie de nuevos corredores y de mejorar la clase de pilotos de los ya consagrados. Actualmente, gracias a las pruebas preparatorias de la temporada pasada, contamos con un lote notable de entusiastas y hábiles pilotos familiarizados con el track de Terramar, que están en condiciones de participar los Campeonatos de Cataluña en pista y proporcionar una incierta y disputada carrera.

Los casi debutantes en las carreras de la pasada temporada, Sánchez Refos, Urtan Mascarell, Arant, Golondrino, Alsedá y otros demostraron que podían aguantar a los coches ya consagrados y hasta, en más de una ocasión, batirlos netamente. La demostración hecha por aquellos novatos entusiastas en las pruebas sobre cortas distancias, tendrá probablemente su réplica en los Campeonatos de Cataluña, largamente dotados de premios para tentar a los pocos decididos.

Un hecho relativamente reciente ha de añadirse favorablemente en la inscripción de los inscritos. Cuando se anunció el Campeonato de Cataluña sobre carretera, que se disputó el pasado junio, la mayoría de novatos, y hasta algunos veteranos, dejaron de inscribirse, alegando la superioridad de los pocos que figuraban en la lista, y suponiendo su triunfo o clasificación honorable como cosa imposible.

Los resultados de aquella carrera se encargaron de desmentir rotundamente tales apreciaciones; los promedios fueron bastante normales, y los numerosos abandonos que dejaron reducidos los clasificados a un solo corredor por categoría, hubieran permitido una buena clasificación a muchos de los que se abstuvieron. La lección de los Campeonatos de Cataluña sobre carretera, será, sin duda, aprovechada, y es probable que la mayoría de nuestros motoristas no echarán en saco roto sus enseñanzas.

Como ya dijimos, se da por segura la inscripción de algunos equipos extranjeros, y se cree que algunos especialistas madrileños fomen asimismo parte en la prueba inaugural de la temporada.

En cuanto a máquinas se espera la llegada de algunos interesantes modelos rápidos, y otros, ya están prontos a ser ensayados.

Algunos de los nuevos tipos del último T. E. tendrán sus duplicados en el Campeonato de Cataluña, donde debutará el "Eight" 350 cc., que ya está en ensa de los representantes de la marca y cuyos ensayos se esperan co interés, pues se cree podrá realizar velocidades elevadas.

Para la prueba de los 100 por hora que debe determinar el ingreso de nuevos socios en el Club o la mejora de su actual orden de numeración, la reglamentación es análoga, lógicamente a la de la prueba que en mayo se corrió ya en el Autódromo al mismo efecto. Parece que son varios los amateurs que, en posesión actualmente de coches rápidos aspiran al ingreso en el "Club de los cien por hora", y que por ello, la prueba podrá ser de todo interés.

## Automovilistas

Emplead en vuestros coches los aceites D. H.

SON LOS MEJORES  
**DESMARAI HERMANOS**  
**MADRID**

París - Los Pirineos - París

Los resultados de esta interesante prueba de regularidad y turismo, han sido los siguientes:

Motos 175 c. c.—1. Lézin (Gnome et Rhône) y Bourgois (Gnome et Rhône), 1.000 puntos.

Motos 250 c. c.—1. Boudadoux (Dé-Dé), 1.000 puntos.

Motos 350 c. c.—1. Thézenas (Raval), Dumoulin (Gillet-Herstal) y Hufens (Gillet-Herstal), 1.000 puntos.

Motos 500 c. c.—1. Naas (Gnome-Rhône), Bernard (Gnome-Rhône) y Cornélis (F. N.), 1.000 puntos.

Motos 750 c. c.—1. Krebs (F. N.), 983 puntos.

Triciclears 1.100 c. c.—1. Siran (d'Yrsan), 9.170 puntos.

Coches 500 c. c.—1. Lemasson (Alcyon), 939 puntos.

Coches 1.100 c. c.—1. De Gaillon (Amilcar), 819 puntos.

Coches 1.500 c. c. (sport)—1. René Raymond (Mazda), 1.000 puntos.

Coches 1.500 c. c. (turismo)—1. Soreau (Mazda), 1.000 puntos.

Coches dos litros.—1. Charles-Combes (Bugatti), 821 puntos.

## LUBRICANTE MIXTROL

Es imprescindible para los automovilistas

La intrépida automovilista miss Violeta Cordery, después de establecer cinco récords mundiales sobre su Invicta, en el Autódromo de Monthéry, ha manifestado lo siguiente:

«Respecto a los "records" establecidos por mí en el Autódromo de Monthéry, a una velocidad media horaria de 113 kilómetros, me complazco en manifestar que el empleo del MIXTROL ha sido completamente satisfactorio. Yo opino que lubricante es imprescindible para los coches de carreras y muy útil para los coches corrientes. Por mi parte, no dejaré de usar el MIXTROL.»

AL FIN SALIO AQUELLO...

## La doble ficha de Goiburu

O entre Madrid y Pamplona  
Goiburu, excelente jugador, no ha nacido para diplomático. Lo natural hubiera sido esperar acontecimientos, haciendo caso omiso de cuantos comentarios venían circulando respecto a su postura para la próxima temporada.

Que la Federación Centro autorizaba el traslado de jugadores de la región a otra? Pues Severiano que se instala en Pamplona.

Que la Centro, como ahora acontece, deniega tal autorización de traslado? Pues entonces surge la ficha misteriosa que el navarro—que es más «fino» de lo que parece—firmó por el Real Madrid, y aquí no ha pasado nada.

Deve ahora, con esos telegramas y esas cartas circulares tan fuera de lugar, el joven delantero se ha creado una situación más que difícil...

Además, como la Federación Guipuzcoana no importa a su región jugadores de otras, es natural que pretenda mantener la actitud en que se ha colocado, pues con ella no se le escapan algunos buenos elementos.

Y como la Centro—obrando cuerda—mente—adaptará la misma actitud que aquella Federación, he aquí a Goiburu entre Madrid y Pamplona.

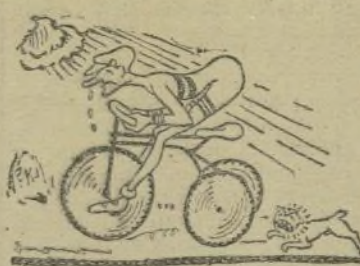
Por cierto que nosotros conocíamos desde el día 15 la existencia de la famosa ficha existente en la Federación Centro.

Al filo de las doce de la noche llegó a las oficinas de la Avenida de Pi y Suñer un oficial de Secretaría del Real Madrid, con el grueso de las fichas: Popa, los Uribe, Benguria, Peña, Mengotí, etc.

Y poco después entraba en el despacho un directivo del Real Club, que, con todo misterio, habló con un miembro de la Federación y la entregó el precioso documento.

Tenía el Club interés en que la ficha permaneciera ignorada. El federativo lo prometió así. No quisimos violar un secreto de tal importancia y por eso dejamos de incluir en la relación de trasladados el nombre de don Severiano de Goiburu.

Tendría gracia—relativamente—que después de tanta habladuría, no pudiera jugar en Pamplona ni en Madrid, el niño llamado de García Echániz.



## Ciclismo

### La VIII Vuelta a Cataluña

Fontán («Arel») triunfa en la segunda etapa

La segunda etapa, Amposta-Reus (181 kilómetros), constituyó un gran triunfo para el corredor Fontán, así como para Mucio, que confirmaron su gran clase en una fulminante escapada que no pudieron secundar el resto de los corredores.

En esta escapada, que se originó poco después del control de Cherta, en Gandesa, y que fue iniciada por Montero, comenzó la batalla, ya que hasta Tortosa los 52 corredores que tomaron la salida en Amposta no habían podido intentar una fuga despegue a causa de la densa neblina, que les impedía ver el camino a seguir, lo cual fue causa de que el tren fuera algo lento, pues además el frío era intenso y en el trayecto de Tortosa al mencionado control, apenas hubo gran lucha.

La escapada de Mucio y Fontán persistió hasta el final. Ambos fueron perseguidos por un pelotón integrado por cuatro corredores, pero la rapidez del tren empleado por los «fugitivos», hizo inútil los esfuerzos realizados por el grupo para alcanzarlos.

Ya cerca de Reus, Mucio pinchó, y entonces Fontán se arrojó hacia la meta y logró pisarla vencedor, tributándose una gran ovación, así como a Mucio, que se presenta poco después. Seguidamente hace la entrada el pelotón, compuesto por Juan Juan, Cañardo, Montey y Martinello, establecido la clasificación en la forma siguiente:

1. Fontán, en 6 h. 40 m., a una media horaria de 27,120 kilómetros.

2. Mucio, en 6 h. 41 m. 26 s.

3. Un pelotón integrado por Juan Juan, Cañardo, Montey y Martinello, en 6 h. 43 m. 25 s.

7. Pons, Robotti, Vendrell y Bachero, en 7 h. 19 s.

12. Robert, en 7 h. 1 m.

13. Janer, en 7 h. 1 m. 10 s.

14. Estapé, en 7 h. 4 m. 17 s.

### Concluyente triunfo de las bicicletas

## ARELI

en la Vuelta a Cataluña

La prueba más dura en carreteras de ciclismo español

1.185 kilómetros de carreteras dificultosas

Primera etapa.—Barcelona-Amposta (185 kms.)

1.º Simón Tequi, sobre bicicleta ARELI

Segunda etapa.—Amposta-Reus (181)

1.º Víctor Fontán, sobre bicicleta ARELI

Tercera etapa.—Reus-Igualada (200 kms.)

1.º Simón Tequi, sobre bicicleta ARELI

Cuarta etapa.—Igualada-Vich (192 kms.)

1.º Víctor Fontán, sobre bicicleta ARELI

Quinta etapa.—Vich San Feli de Guixols (228 kms.)

1.º Víctor Fontán, sobre bicicleta ARELI

CLASIFICACION GENERAL

1.º Víctor Fontán, sobre bicicleta ARELI

Los 1.185 kms. en 44 horas (media total: 27 kms. por hora)

**CREDITO S. LOINAZ**  
Paseo de Francia  
**SAN SEBASTIAN**

15. Montero, en 7 h. 4 m. 17 s.  
16. Marcos Jiménez, en 7 h. 4 m. 20 s.  
17. José María Pérez, en 7 h. 5 m. 40 s.  
18. Gabriel Cruz, en 7 h. 9 m. 7 s.  
19. Bueso, en 7 h. 10 m. 16 s.  
20. Delclaud, en 7 h. 12 m. 37 s.  
21. Tallada, en 7 h. 12 m. 57 s.  
22. Domingo, en 7 h. 13 m. 4 s.  
23. Gremo, en 7 h. 19 m. 5 s.  
24. Ratera, en 7 h. 19 m. 34 s.  
25. Seguí, en 7 h. 22 m. 12 s., etc., clasificándose hasta 49 corredores.

En esta etapa se retiraron Salvador, Codorniu, Baldermo López, Luis Sánchez o Israel Terras.

**Simón Tequi («Arel») vence en la tercera**

En esta tercera etapa, Reus-Igualada (200 kilómetros), la lucha ha sido poca entre los «ases», lo que ha dado lugar a que los de pegues no haya sido numerosos, y a pesar de los muchos kilómetros hayan llegado al final de la carrera tres de los corredores en pelotón.

En la fuerte ascensión de la cuesta de Illa, situado a la salida de Fonscaldes, cubren tiene cinco kilómetros de fuerte pendiente, los «ases» respondieron bien a los «demonios» que dieron algunos «ases». Montero, que había hecho la escapada en forma excelente, es despedido en el descenso, quedan o algo rezagado.

Por Lérida pasaron los corredores que constituían el primer pelotón, a cuya cabeza figuraba el suizo Robert, por lo cual se adjudicó la copa del Ayuntamiento de aquella ciudad, después de reñida lucha con Janer, Mucio y Bachero.

En las proximidades de Igualada demarcan Tequi, Mucio y Mucio, despegándose del resto, y cerca de la meta se lanzan en fortísimo sprint, venciendo Tequi. La clasificación se estableció como sigue:

1. Tequi, en 7 h. 2 m. 30 s.  
2. Martinello, en el mismo tiempo.  
3. Mucio, en el mismo tiempo.  
4. Juan Juan, en 7 h. 3 m. 5 s.  
5. Janer, en el mismo tiempo.  
6. Bachero, en el mismo tiempo.  
7. Montero, en 7 h. 3 m. 35 s.  
8. Robotti, en 7 h. 4 m. 15 s.  
9. Fontán, en 7 h. 4 m. 50 s.  
10. Robert, en el mismo tiempo.  
11. Cañardo, en 7 h. 5 m. 14 s.  
12. Gremo, en 7 h. 7 m. 20 s.  
13. Cruz, en 7 h. 8 m. 25 s.  
14. Cruz, en 7 h. 8 m. 25 s.

15. Tallada, en 7 h. 9 m. 17 s.

16. Con sa, en 7 h. 14 m.

17. Pons, en 7 h. 20 m. 25 s.

18. Sant, en 7 h. 24 m. 15 s.

19. Estapé, en 7 h. 24 m. 47 s.

20. Marcos Jiménez, en 7 h. 27 m.

21. Pelletier, en 7 h. 34 m. 40 s.

22. Minné, ídem.

23. Bonille, ídem.

24. López, ídem.

25. Borrás, ídem, etc., hasta 46 corredores.

En esta etapa se retiró el suizo Pipoz, antes de llegar a Lérida.

**La cuarta es ganada por Víctor Fontán («Arel»)**

Durante los 192 kilómetros que constituyen la cuarta etapa Igualada-Vich, los corredores han dado muestra de lucha, y en distintas ocasiones ha sido ésta de bastante interés, en el cual han aumentado los pinchazos, que han correspondido esta vez a los favoritos de la prueba.

Montero, que a causa de la enfermedad sufrida poco antes de la celebración de esta carrera no se hallaba en la «forma» que evidenciaba en otras pruebas, se ha visto obligado a abandonar la prueba, con lo cual ha desaparecido de la «Vuelta» uno de los corredores nacionales que se consideraban como favoritos en esta dura carrera.

Desde la salida, Fontán condujo al pelotón, compuesto más tarde por los «ases». En la cuesta de Bruch comienzan los despegues, y van quedándose Janer, Gremo y otros.

En Manresa, el francés Liech gana la prima ofrecida en este punto, y Vendrell sufre una caída, en la que se produce lesión de importancia, que le impiden continuar la prueba.

Las primas ofrecidas en Gironella para las tres categorías, las ganan Tequi, San y Farras.

Después de la neutralización correspondiente, los corredores inician la subida de la fortísima pendiente de Pobla de Lil.

18. Lorente, en 8 h. 41 m.  
19. Robert, en 8 h. 44 m.  
20. Randua, en 9 h. 12 m.  
21. Robotti, en 8 h. 56 m.  
22. Gremo, en 8 h. 56 m.  
23. Domingo, en 9 h. 12 m.  
24. Auladell, en 9 h. 12 m.  
25. Randua, en 9 h. 12 m.  
26. Tequi, en 9 h. 15 m., etc., clasificándose 32 corredores.

En esta etapa hubo algunos heridos, entre ellos Calvet, de alguna importancia.

**Víctor Fontán («Arel») obtiene un nuevo triunfo en la quinta etapa**

La quinta etapa, Vich-San Feli de Guixols (228 kilómetros), ha sido un nuevo triunfo para el excelente corredor Fontán, que ha sabido dosificar su esfuerzo admirablemente, y, conocedor de las cualidades de sus contrincantes, ha sabido dar la batalla en el momento preciso, cosa que ha realizado con éxito.

Los primeros kilómetros de la etapa se recorren a un tren bastante lento hasta Arbúcies, en donde las primas comienzan a animar a los corredores.

Poco después de Santa Coloma comienza la lucha, siendo los «ases» los encargados de dar la batalla. Mucio, Fontán, Gremo y Cañardo, demarcan y consiguen despegarse del resto de los corredores. Este grupo acelera la marcha, y Gremo, que va al mando del pequeño pelotón, equivoca el camino a seguir, lo que le hace perder tiempo; pues los tres, Mucio, Fontán y Cañardo, aprovechan el error para dejarle rezagado, alternándose en marcar el «tren».

Gremo se une a Martinello y se lanzan en persecución del grupo que va en cabeza. Faltan pocos kilómetros para llegar a la meta, y los corredores marchan en las mismas posiciones.

Unos 8 kilómetros antes de San Feli de Guixols, Fontán considera llegado el momento de intentar la fuga, cosa que realiza. Mucio y Cañardo no pueden sostener el «tren» que marca Fontán, y quedan desahogados, lanzándose el fugitivo a gran velocidad, y sin que nadie le inquiete pisa la meta vencedor.

Un minuto después llega Mucio, seguido de Cañardo a escasa distancia, y la clasificación de los primeros puestos se hace como sigue:

1. Fontán, 8 h. 57 m. 30 s.  
2. Mucio, 8 h. 58 m. 25 s.  
3. Cañardo, 8 h. 58 m. 55 s.  
4. Robotti, 9 h. 14 m. 20 s.  
5. Martinello, 9 h. 17 m. 20 s.  
6. Gremo, 9 h. 25 m. 38 s.  
7. Montey, 9 h. 28 m. 9 s.  
8. Pons, 9 h. 28 m. 40 s.  
9. Conesa, 9 h. 28 m. 44 s.  
10. Juan Juan, 9 h. 29 m. 34 s.  
11. Janer, 9 h. 29 m. 54 s.  
12. Cruz, 9 h. 48 m. 22 s.

Véanse en primera plana el resultado de la sexta etapa y la clasificación general de la Vuelta.

**Bicicletas "THOMANN", "B.S.R.", "TRIUMPH"**  
Accesorios para todas marcas, reparaciones. Bicicletas con garantía a 175 pesetas.  
**DOMINGO ALVAREZ, Plaza Isabel II, 7.**

### En el Velódromo de Ciudad Lineal

La reunión de ayer, deslucida por el tiempo, fué suspendida mediado el programa

Las carreras ciclo-motoristas que estaban anunciadas para ayer en el Velódromo de Ciudad Lineal no pudieron realizarse por la formidable tormenta que se desahogó a la hora en que precisamente habían de comenzar las pruebas.

Esta inclemencia del tiempo fué causa de que desde el comienzo la sesión resultara poco brillante.

Se dió la salida a los aspirantes que habían de disputar la prueba de persecución a la australiana cuando soplaban un verdadero huracán que resultaba peligroso para los corredores.

La carrera resultó poco interesante, pues el público se dispersó a causa del aguacero, refugiándose los espectadores en los sitios en donde podían resguardarse de la lluvia.

El equipo compuesto por La Torre, Esteo y Lombardía, venció al formado por Ibañez, Heredia y Herranz.

Después de esta carrera, como la lluvia continuaba, hubo de aplazarse unos minutos la salida de los corredores de la segunda prueba, la que se dió cuando ya era bastante tarde, después de haber quitado, en lo posible, los charcos que se formaron en la pista.

La segunda carrera, que era de una hora a la americana, se desarrolló sin que la lucha fuera de gran interés, y mientras el público abandonaba poco a poco el Velódromo.

Como la carrera comenzó tarde, no pudo celebrarse en su totalidad por falta de luz, y en vista de que se hacía de noche se dió por terminado en la vuelta 61.

Resultó vencedor el equipo compuesto por Felmo García y J. García; en segundo lugar se clasificaron J. Candela e Ibañez; después, M. Fernández y Fernández, seguidos de Torre y Fernández.

El equipo Bocos-Moraleda se retiró. La prueba motorista, por la misma causa que no pudo celebrarse totalmente la carrera anterior, fué suspendida. Debían haber participado en ella Ballasar Santos y Federico Sagario.—F. D.

### Varias noticias

**Nuevos días de inscripción para el campeonato de Castilla**

La U. V. E. ha designado los días 7 y 10 de septiembre para recibir inscripciones para el campeonato de Castilla, en su Secretaría, calle de Alcalá, núm. 9, durante las horas de diez a doce de la noche, además de los días que tenía ya indicados.

**Amnistía para los ex socios de la U. V. E.**  
La U. V. E. concederá durante el mes de septiembre una amnistía a los socios que dejaron de pertenecer por falta de pago, admitiéndoles nuevamente previo el pago de los recibos pendientes.

**El «caso» Grosso-García**

El Club Gilebro, a quien se había encargado la celebración de un match entre los corredores Luis Grosso y Angel García, para la clasificación del primero y segundo puesto de la carrera organizada por el emocionado Club, que no pudieron decidirse por no haberse llegado a un acuerdo con motivo de las reclamaciones surgidas por esta carrera, parece que no está dispuesto a celebrar el match que le encomendó la U. V. E., por creer que el vencedor será Angel García.

El Comité de la U. V. E. ha comunicado al Club Gilebro que se verá obligado a no permitirle la celebración de otras carreras mientras no se solucione este «caso».

### Bicicletas MORALES y FLYOS

Las mejores y más baratas.



# El II match ibérico de atletismo

Comentarios e impresiones sobre la victoria mínima de España.  
Los resultados detallados del match de Oporto

Hemos prometido dar cuenta detallada de todo lo acaecido en el match celebrado en Oporto y desentrañar el por qué España no venció más ampliamente, y lo cumplimos en este número. El asunto lo merece. Dejamos para el final el incluir los resultados.

En el pasado número, y a vueltas, anticipábamos las causas materiales que a nuestro juicio habían originado este tan escaso triunfo español. Y después de recoger impresiones directas y enterados perfectamente de todo lo ocurrido, no podemos por menos de ratificarlos en la generalidad de nuestros asertos.

La victoria de España no puede contentarse a nadie, aun mirando que el atletismo portugués haya podido progresar algo desde octubre de 1925.

España debió vencer más ampliamente en Oporto, querían o no querían algunos. La culpa de ello? De todos, menos, claro está, de la R. C. E. A., que ha sido la que ha cargado con el muelle de una organización y selección tan llena de obstáculos.

Federaciones regionales de atletismo, federaciones de fútbol, entidades deportivas, atletas, todos tienen parte en el sambenito.

Desde primeros de junio que dimos la noticia de la oferta de los portugueses, hasta agosto, había tiempo de prepararlo. Pues bien; los directivos atléticos se encontraron con que después de pedir, consultar, preguntar, no había dinero ni... atletas.

Conocen los lectores la última jornada humillante, deprimente, sufrida por el tesoro de la Nacional, señor Sevilla. Cuando todo lo referente a los atletas parecía arreglado, surgen las dificultades económicas, ya previstas hacía tiempo. Pero otra vez esto solucionado, gracias a anticipos de última hora facilitados por la Federación regional de fútbol y la Castellana de Atletismo (se había ya cursado un telegrama a las Federaciones y a Portugal suspendiendo el match la noche

Muñoz igualó el record nacional de vallas; Fauré superó su marca de los campeonatos nacionales y los demás hicieron también cosas apreciables. Como causas accidentales, puede achacarse la desventaja, a la descalificación de Peña, por tirar tres vallas, cosa que quitó a España el segundo puesto, o sea dos puntos; la retirada de Robles, después de saltar en longitud, la derrota de Ordóñez, por adelantarse Prata de Lima, después de dos salidas falsas del brasileño, y la mala suerte de Muñoz en pértiga, cuando podía haber igualado en pértiga con Contreras.

De modo que asegurar como dicen algunos críticos que augurar el triunfo es pañal a Oporto, era poco menos que una insensatez; nos parecería bien si los forajidos de los catalanes no hubieran procedido, por causas tan poco románticas como la petición de dietas para atletas amateurs.

Y decir que se preguntaba que Miguel, Brú y Cullí no acudirían, era pensar en la negativa, aunque la recalificación de Palau, Bellmunt y Ramón, días antes del match, quería significar otra cosa.

Pero en resumen de cuentas, la participación de aquellos tres atletas no habría aumentado la puntuación en más de 6 ó 4 puntos, cosa que no solucionaba grandemente la cuestión.

Libremos Dios de querer cargar de la culpa de la derrota a quien sólo tiene una parte. ¡Qué más quisieran que se dijese que por ellos se había perdido todo! Algo nada más, y Ruiz, Aizpitarite y Muñoz han sabido desempeñar bien su cometido.

Pero comprendase que estos forajidos de las regiones unas por dejadez y otras deliberadamente con pretensiones inadmisibles, no hacen más que envenerar el deporte en general y conducir al fracaso, y el reciente match atlético, indica que, continuando así, iremos al fracaso definitivo por inconsciencia o por pasión, no solamente en atletismo, sino en todo.



Prata de Lima y Ordóñez disputando los 400 metros lisos.

del lunes), vuelve a presentarse el estancamiento atlético. No se encuentra a Elósegui, no se sabe si viene Izaguirre y Aizpitarite; Artach no es hallado; Irigoyen no está en forma y, por último, los catalanes se lanzan pidiendo dietas, cuando sabían perfectamente las regionales que no había una peseta en caja, como se declaró en la Asamblea nacional que el fútbol no había liquidado nada de la pasada temporada y que la cantidad obtenida a última hora era tan exigua que sólo permitía un desplazamiento modesto.

Excluidos los catalanes por sus aprehensiones y contando con los forajidos, se fué a rehacer el maltruchado equipo. ¿Y quién?

No había después de los campeones y segundos puestos, nadie. Y se seleccionó a los castellanos Muñoz y Hernández para hacer longitud, altura, pértiga, vallas y relevos. Resuelto en tres días la cuestión de los pasaportes y permisos, salieron atletas y representantes españoles el jueves por la noche, para llegar a Oporto al día siguiente por la tarde, o sean diez y ocho horas de tren, con los correspondientes tarasbordos y el sábado... el match.

Se cree posible que así se pueden hacer las cosas, con una idea tal de desprecupación, de desinterés de desvío y de cinismo? Y gracia que ganamos por un punto (el triunfo de Pirro), aunque mejor hubiese sido perder por bastantes, porque quizá esto hubiese despertado la conciencia de los que se llaman deportistas o hubiera servido para encerrarnos de por vida en el caserón, sin ánimo de arrojarse otra aventura.

Por eso insistimos en que no estamos satisfechos de la pobre victoria de Oporto, salvando el honor de los atletas que tan brillantemente se han comportado y de los directivos preparadores de la selección. Más no han podido hacer.

Pero los eternamente alegres y confiados, seguirán creyendo que estas victorias son muy laudables y que se puede continuar en el machito con el eterno lema de la poca preparación y de la improvisación. Por para ellos, y más peor para España.

Ahora pasemos a lo que hubo en el match, como cosa secundaria, ya que las marcas no nos pueden suministrar el verdadero secreto a voces del fracaso.

La comparación con los performances de los campeones y con las portuguesas en este match, no puede servir de línea para justipreciar la igualdad en la puntuación.

Faltando algunos títulos, con un viaje tan precipitado y cansado, teniendo que participar algunos atletas como Muñoz en tres pruebas en la segunda jornada, con un calor asfixiante, necesariamente que el rendimiento de nuestros atletas tenía que ser más inferior que en circunstancias normales. Unos sólo a la poca moral que llevaba el equipo, muy explicable, y se tendrá que las marcas no sirven de comparación. Y, sin embargo, se realizaron excelentes tiempos y tiros

Mejor es quedarnos en casita y no afrontar el fatídico. En atletismo, más que en nada.

## Impresiones del match

Hemos leído toda la Prensa portuguesa para darnos cuenta de lo que ha sido el II match ibérico, y con resaca muy eufórica, la victoria por un punto, era preciso tener una impresión directa del encuentro.

Nada mejor que dirigirse al tesoro de la C. Nacional, Pompeyo Sevilla, el buen amigo, que está siempre presto a aguantar las impertinencias nuestras.

Como no tenemos la exclusiva de la información, no tiene nada de particular que digamos cosas ya publicadas; pero la verdad sólo es una, y, por otra parte, conceder un espacio a lo que fué el match le consideramos preciso.

Y muy someramente reflejaremos lo que se nos dijo:

Demasiado bien. Yo, en esas condiciones, como sabe usted bien que fuimos, era arriesgar el fracaso, estropeado, que no arrostrar por el entusiasmo de todos nuestros atletas, que, aunque poco esperanzados, pusieron toda su voluntad en vencer.

Claro. De haber liquidado el fútbol, y sin las mil dificultades de última hora, aun con el equipo handicapado, como fué, podíamos haber hecho algo más. En vez de salir el jueves con muchas horas de tren, para luchar al día siguiente, hubiéramos salido el martes o miércoles, descansan y se entrenan los muchachos y otra cosa hubiera sido.

Bastante mal. Hubo que tapar huecos, obligando a varios atletas, como al castellano Muñoz, a participar en varias pruebas, y así, no hay forma de hacer las cosas. Se tenían que agotar y dar menos rendimiento, aunque ya le digo que la realidad superó a las esperanzas.

No, no había. Elósegui, Irigoyen, Artach, Miguel, Brú y Cullí, hubieran o no mejorado las marcas hechas, pero con su presencia, las pruebas habrían tenido mejor organización y desarrollo.

Muy bien, encantados. No tenemos queja alguna. Se nos hizo un recibimiento entusiasta, y sólo atenciones de todas clases ha sido nuestra estancia.

Desde antes de llegar a Oporto, donde nos salieron a saludar varios directivos hasta la estación, que nos esperaba enorme cantidad de público, que dió una bienvenida la más cariñosa.

Temían fundadamente que no fuésemos y había gran interés por el II match ibérico.

Perfectamente organizadas las dos jornadas, cuidando mucho todos los detalles. Poseen un hermoso Stadium, con grandes condiciones para el atletismo. La pista, que está más baja que el terreno de

juego, es tan ancha, que pueden correr 12 corredores.

Habían hecho una gran propaganda, y si el primer día, por ser laborable y ser Oporto una ciudad muy industrial, no asistió mucho público; el domingo acudieron unos 4.000 espectadores, que pagaron la entrada casi todos, a tres escudos por cabeza. Ciertamente que el empate del sábado levantó una ola de entusiasmo; pero ello indica que hay gran afición por el atletismo.

Progreso, qué duda cabe, pero lentamente. Tienen algunos atletas de porvenir; pero carecen de técnica, y quizá de algunos dirigentes para encaminar la acción por buen camino. Todo esto, dicho como una simple opinión, susceptible de ser rectificada. Le diré luego con qué atletas cuentan.

Insisto en lo que le dije antes. Un viaje penoso, un descanso corto y un calor asfixiante los dos días del match, una gran debilidad y apriete el panorama.

He de proclamar que los bravos muchachos españoles se emplearon a fondo, y que si no obtuvieron una victoria plena fué por las circunstancias conocidas y por un poco de mala suerte. No tengo palabras para elogiar la actuación del equipo nacional, que sacó fuerzas de flaqueza. Nunca mejor dicha esta frase.

Ordóñez perdió en los 100 metros por adelantarse Prata de Lima en la salida, después de dos intentos. A mitad de carrera llevaba el brasileño dos metros de ventaja, y, sin embargo, Ordóñez fué vencido sólo por medio metro. En los 200, bien se vio la superioridad de Diego, que llegó completamente solo a la meta, igualando su propio record.

Que Prata de Lima es un buen sprinter? Qué duda cabe; pero sin aquella ventaja...

En 400, 1.500 y 5.000 metros, no tuvimos contrincantes. Larrabeiti, Campo y Oyabide fueron unos espléndidos vencedores. Coronado, en la primera prueba, estuvo muy bien. Campo, en los 1.500, estuvo formidable.

También el guipuzcoano Ruiz, en los 800, hizo un esfuerzo, ganando como quiso al especialista Nascimento.

En disco y jabalina, Aizpitarite y Fauré causaron una gran impresión. El marfilero, por su figura de gran atleta y buen estilo, llamó mucho la atención. Y con decir que superó su marca, es bastante.

En vallas, tuvimos la mala suerte de que Peña derribase tres veces, siendo descalificado, y en los relevos se perdió algo de tiempo por tomarlos mal.

Fueron superiores a nosotros en altura, longitud, peso y pértiga, aunque en esta prueba Muñoz no tuvo suerte en sus intentos, pues pudo igualar con Contreras.

Por otra parte, Robles se lesionó después del primer intento en longitud y no pudo participar en más.

Tienen dos buenos atletas en germen. Garmel, en peso, y Dias, para carreras de fondo. Cardoso, actual campeón de peso, está bien; pero será superado por Garmel, en cuanto éste aprenda.

La mayor revelación ha sido Muñoz; ¡qué actuación tuvo este muchacho!

Con lo que se le empleó, todo lo hizo bien, y como en vallas, que saltó maravillosamente sin duda alguna, con gran estilo, igualó el record nacional. ¡Hay gran madera en ese joven atleta!

Le contaré más cosas sobre la odisea del viaje y las dificultades en la frontera, pero para que insistir. Sólo le diré que pasamos un gran susto con una lesión de Campo, en la mañana del primer encuentro; pero se arregló a última hora.

Hemos salido demasiado bien del lance, reconociendo que la victoria ha sido escasa; pero de ello no tenemos la culpa. Sean responsables quienes nos hicieron pasar un verdadero calvario con sus desvíos, sus inconvenientes y dificultades y su falta de formalidad en el pago... Si no ha sido concluyente el triunfo ni mucho menos, por nosotros no se puede decir que no hayamos puesto todo lo necesario. Hacen falta victorias más rotundas.

Entusiasmados por su casi victoria, hebrá visto en la Prensa portuguesa su satisfacción; no dejan de reconocer que al mismo tiempo que a ellos les faltaba Moura Bray y otros, a España le faltaban verdaderos valores. Pero las amarguras fueron compensadas con la acogida más fraternal que se conoce.

Y punto final.—W. R.

Pequeña historia de unas dietas. Con motivo del match ibérico ha redondeado la Prensa en que tres atletas catalanes seleccionados pedían dietas, o que la Federación Catalana les demandaba (es lo mismo), suponiéndose que, a instancias de aquéllas.

Pero como en esto hay otra versión, que es la auténtica, vamos a relatar una pequeña historia, nada más para que se solacen nuestros lectores con estas cosas sabrosas, y sencillas, si en el fondo no se viese un fin nada puro y laudable.

Es sabido que la Confederación de Atletismo envió a las Federaciones de Cataluña que recibieron el 13, indicando los atletas que se seleccionaban, preguntando si había dinero para los desplazamientos, pues la Confederación no disponía de numerario y advirtiéndole que no se concedían dietas.

Arreglada el lunes la cuestión econó-



Ordóñez terminando los 200 metros, prueba en que igualó el record de España, batiendo por seis metros a Prata de Lima

mica, se adelantó el dinero a una Federación del Nordeste, única a quien se concedió tal favor. Y dicha Federación contestó: salimos para ahí, pero manden dietas.

Entonces la Confederación respondió a la Federación: «Suspendan el viaje, y a los atletas, lo mismo, y que se informaran en la Federación».

Hasta ahora, no ofrece la cosa nada de particular. Dietas que se piden y que se rechazan. Esto era el martes. Pero el jueves se presentan en Madrid tres atletas catalanes, si no nos flaquea la memoria, los seleccionados. Serpente, etc. «Sí, queremos ir a Oporto sin dietas ni nada, hemos venido por cuenta propia».

«No puede ser ya; está todo arreglado, y aunque quisieramos, no hay tiempo», se les contesta. Y los atletas catalanes, Miguel, Brú y Cullí, se quedan en Madrid, con gran sentimiento de todos.

Desde aquí ya se pierde el hilo de la historia; pero nosotros, en el afán de descubrir el por qué de este viaje intempestivo, nos hemos quedado dormidos soñando y he aquí lo que conseguimos con esta siesta bienhechora.

Lugar: Barcelona, y domicilio de la Federación Catalana de Atletismo.

Se recibe una carta, en la que se hace constar lo de las dietas. Los atletas seleccionados, o alguno de ellos, van por la Federación, donde se enteran que existe dicha carta; pero de lo de las dietas, ni media palabra. El día 14, la Federación toma el acuerdo de recalificar a Palau (F. C. Barcelona), Ramón y Bellmunt, castigados por caso de profesionalismo. ¡Si que es rara la coincidencia de fechas!

La Federación recibe un giro de 200 pesetas, procedente de Madrid, suma extrínsecamente para gastos, sin dietas, y dicha cantidad contesta que adelanten dietas, en la seguridad de que la negativa es de rigor. Llegó el telegrama de marras, y los atletas no se preocupan de la suspensión del viaje; los informarán en la Federación.

Al día siguiente, van allí, y confiados preguntan qué pasa.

«Que no hay dietas. ¿Que no las hemos pedido, ni sabemos nada de ello y con o sin, nosotros marchamos a Madrid, particularmente si la Federación no facilita el dinero».

Y la Federación no facilita un dinero que se le había adelantado, y los atletas marchan hacia Madrid en tren expreso... Hasta aquí el sueño. Ya despertados divagamos. Porque muchas veces los sueños son verdad.

Si fuese verdad esto, ¿qué habría ocurrido y cómo se explicaría tal cúmulo de coincidencias?

Pues que la Federación Catalana había ocultado a sus atletas lo de las dietas, sabiendo que éstos, a lo mejor no las aceptaban, y que se pedían dietas también, percatándose después de la carta recibida de la Confederación que el insistir, era no desplazarlos.

«Por qué se contó lo de las dietas a Miguel, Brú y Cullí, y por qué se recalificó a Palau, Bellmunt y Ramón el día 13? ¿Se hizo con el propósito de que, sabiendo que no podían participar alguno de los tres últimos, no fuesen tampoco los otros tres? ¿Se tenía preferencia por alguno?»

Muy sospechoso es todo ello, y aquí ponemos punto a esta pintoresca historia, de la que hay que salvar como buenos a los atletas Miguel, Brú y Cullí, instrumentos de una maquinación federativa. Unas dietas han servido para todo lo contrario que sirven estas indemnizaciones económicas.

## Resultados técnicos

100 m.—1, x PRATA DE LIMA (P.), 11 segundos; 2, x Ordóñez (E.), 11 s. 1/5; 3, x Guerreiro Nuño (P.), 11 s. 2/5.  
200 metros.—1, x ORDÓÑEZ (E.), 22 s. 4/5; 2, x Severo (P.), 23 s. 2/5; 3, x Prata de Lima (P.), 24 s.  
400 metros.—1, x LARRABEITI (E.), 54 s.; 2, x Silveira (P.), 54 s. 9/10; 3, x H. Coronado (E.), 54 s. 4/5.  
800 metros.—1, x RUIZ (E.), 2 m. 5 s.; 2, x Abilio de Nascimento (P.), 2 m. 7 s. 2/5; 3, x Amaro (P.), 2 m. 7 s. 3/5.  
1.500 metros.—1, x Campo (E.), 4 m. 19 s.; 2, x A. D'Almeida (P.), 4 m. 24 s. 1/5; 3, x Oyabide (E.); 4, x M. Díaz (P.).

5.000 metros.—1, x OYARBIDE (E.), 15 m. 52 s. 4/5; 2, x Campo (E.), 15 m. 54 s. 1/5; 3, x M. Dias (P.), 15 m. 57 s. 5/5.  
10 metros (vallas).—1, x MUÑOZ (E.), 17 s. 2/5 (record español igualado); 2, x Eloy (P.), 18 s. 1/5; 3, x Velipo de Souza (P.).

Relevos 4 x 100.—1, PORTUGAL (x) Guerreiro Nuño, x Severo Thiago, x Vaqueiro, x Prata de Lima), 45 s. 1/5.  
2, España (x Seguí, x Muñoz, + Coronado, + Ordóñez), 46 s. 1/5.

Salto de longitud.—1, x KARELL POTI (P.), 6 m. 35; 2, x Robles (E.), 6 m. 33; 3, + Coronado (E.), 6 m. 18; 4, x Brío (P.), 5 m. 50.  
Salto de altura.—1, x P. D'ALMEIDA (P.), 1 m. 70; 2, x Muñoz (E.), 1 m. 60; 3, x Cabrera (P.), 1 m. 55.

Salto con pértiga.—1, x JOAO CONTRERAS, 3 m.; 2, x Muñoz (E.), 2 m. 90; 3, x Duarte (P.), 2 m. 90.  
Lanzamiento de disco.—1, x FAURN (E.), 36 m.; 2, x Garmel (P.), 35 m.; 3, x Doctor (E.), 34 m.; 4, x A. Gestosa (P.), 33 m.

Lanzamiento de jabalina.—1, x AIZPITARITE (E.), 46 m.; 2, x Honorio Costa (P.), 42 m.; 3, x Paula (P.), 40 m.; 4, Eizaguirre (E.).

Lanzamiento de peso.—1, x ANTONIO CARDOSO (P.), 11 m. 35 m.; 2, x Eizaguirre (E.), 11 m. 21 m.; 3, x Garmel (P.), 11 m. 08 m.; 4, Aizpitarite (E.).

N. B.—El signo puesto delante de cada nombre quiere decir: +, internacional y x, nuevo internacional.

## Al margen del match

(Notas de viaje)

A las nueve y media, la estación presenta extraordinaria animación. Mucho público a despedir a los atletas. Van llegando éstos con sendos maletines, encerrando prendas y zapatillas que corren solas, Doctor, además, trae un paquete bajo el brazo, y que por la forma debe ser una tortilla.

Las palmadas en las espaldas de los que llegan resuenan como los crochets de Price. Blanco viene sin pantalones... (sin los asujos).

El starter invita con furia: «¡Señores viajeros... a sus puestos!» Un jefe ordena y salimos en el tren a un tren de 33 kilómetros por hora. ¡A batir el record de lentitud! La media que vamos a desarrollar, no puede ser más desastrosa. De aquí a Oporto, ¡133 kilómetros!

Es tal la afición de Ordóñez y su obsesión por el tiempo, que, preguntado al llegar «¿Cómo estás?», respondió rápido y siempre en la idea: «No puedo bajar de 11 segundos».

H. Coronado, se alegra mucho en venir para demostrar, a un amigo que se ha «acholado» en Vizcaya, que pueden hacerse 54" 1/5, cosa que sin dultinos no crec..., aunque se lo diga Larrabeiti.

Hasta Medina, excelente; después, sencillamente horroroso. El calor aplastaba; pero el humor, siguiendo la ley de dilataciones, se hacía mayor; y sobre todo, con el refuerzo de Peña, que, con Campos, Oyabide y Robles, se reunieron en aquella población.

El misterioso paquete de G. Doctor, de forma atortillada, era un disco! El mejor disco del mundo, como él dice. Finlándes puro y precioso de lámina, quisieron quedárselo los aduaneros portugueses; creyendo sería una bomba, seguramente! La tragedia se anascarbá. El ejorjato era seguro. Si el disco no pasa, Doctor estaba decidido a quedarse de centinela hasta nuestra vuelta.

De Barca d'Alba a Oporto, el tren y el Duero disputan un cross-country por el terreno más pintoresco que pueda imaginarse. Venec el primero, porque el río se despierta.

El recibimiento grandioso. Mucha gente. Mucho calor. En caravana automovilística, a, al hotel. Más gente. Más calor.

Queremos bañarnos. Muchas amabilidades con más calor si cabe..., pero no hay agua. El carbón de los trenes portugueses estará en algunos hasta el lunes.—El C. E.

MAGNETOS Y BUJIAS  
**SIEMENS**

Lámparas OSRAM para autos  
SIEMENS SCHUKERT INDUSTRIAL ELECTRIC, S. A.

Barcelona, Bilbao, Cartagena, Gijón, Granada, Madrid, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Sevilla, Valencia, Valladolid, Vigo, y Zaragoza.



Campo al llegar a la meta en la prueba de 1.500 metros.



## RUGBY

¿Debe participar el equipo nacional en la Olimpiada de Amsterdam?

Sabemos que la Federación Nacional de Fútbol Rugby tiene el propósito de dirigirse al Comité Olímpico Español para que éste haga las gestiones precisas con el fin de que el equipo nacional de rugby pueda tomar parte en la IX Olimpiada, que ha de celebrarse en Amsterdam.

El proyecto de la Federación Nacional, si llega a realizarse, nos parece que no debe tener una acogida favorable en el C. O. E.

La participación de España en el torneo olímpico en otras especialidades deportivas nos ha expuestas, por haberse demostrado que había aquí elementos dignos de competir con los considerados como los mejores; pero, por desgracia, el rugby en España no ha llegado aún a ese período álgido que pueda permitir a un equipo nacional contender con éxito en una competición mundial de esta índole. La Federación Nacional de Rugby debe apreciar el valor de su equipo nacional, considerando con equipos de otras

España en las luchas internacionales, así como para divulgar este deporte en nuestro país haciendo por estos medios que vaya interesando a los no iniciados; pues bien, hasta ahora no tenemos noticias de que se haya efectuado gestión alguna.

Además de esto, creemos mucho más interesante que el conseguir la participación en la Olimpiada el divulgar el rugby en toda España, y de esto no se ha hecho nada.

Sabemos que en Vizcaya, Guipúzcoa y otras regiones existen aficionados que practican este deporte, y que no se deciden a constituirse oficialmente, pues a esto debe prestar gran interés el Comité Nacional y ver de conseguir que se formen nuevos equipos que, como los del Norte, podrían ser de una clase magnífica por ser estas regiones un vivero de atletas, donde, por las cualidades de los terrenos, especialmente de los vascos, podrían engendrarse magníficos jugadores del balón ovalado.

En resumen, creemos que los componentes del Comité Nacional se darán cuenta de que por ahora no conviene intentar la participación en las Olimpiadas de nuestros jugadores, y no llevarán a la práctica su proyecto y laborando, en cambio, porque el rugby atquiera en nuestro país el lugar que merece entre los sports que gozan de más popularidad.

Sabemos el deseo que tienen de que esto se consiga, y conociendo su profundo amor al rugby, vemos que el propósito que ha motivado este artículo no ha sido otro que el creer que sería beneficioso, porque así se conseguiría que los aficionados a los deportes se interesasen unos días por este deporte; pero su buena intención creemos que tendría efecto contraproducente cuando en España se conocieran las aserías derrotas de nuestro equipo. Francisco Díaz.

## DE MELILLA

Un buen programa de fiestas deportivas

Habiendo sido honrado con el nombramiento de correspondiente de RECORD en esta plaza, daremos cuenta a los lectores del movimiento deportivo en Melilla.

La mayor acción es el fútbol; pues la entusiasta Real Sociedad Hipica tiene dos hermosos campos de fútbol; uno, para entrenamientos, y el otro, para celebrar los partidos; éste es un hermoso campo, bien acondicionado, para jugadores y público; todo el rodeo de gradas de mampostería y palcos, para que los espectadores vean los partidos cómodamente.

El campeonato de la temporada pasada, lo ganó el equipo de ametralladoras de Posición, que se ha disuelto recientemente, y con los jugadores de dicho equipo (no siendo Fojo y Montero, que se alinearán con la Deportiva), está formando la Real Sociedad Hipica un equipo, para presentarlo en este campeonato.

Los principales equipos son, la Deportiva Melillense, Melilla F. C., Aviación, Santa Bárbara (Artillería), Carros de Asalto, C. D. España, y Trinchera F. C. Tres fuertes equipos se están organizando para esta temporada: el de la Real Sociedad Hipica, Los Marineros y el del Regimiento de Melilla, número 59.

La mayoría de estos equipos, están formados por militares de los Cuerpos de esta guarnición.

El primer partido de la temporada, se celebrará el domingo día 5 del próximo septiembre, jugando la Deportiva Melillense y el nuevo equipo de los Marineros.

Además del fútbol, se cultivan el ciclismo y el tiro de Pichón, y de tarde en tarde, el Boxeo, Waterpolo, Esgrima y Concursos Hipicos.

Con motivo de las próximas fiestas que se van a celebrar en esta plaza, del 7 al 15 de septiembre, se celebrarán los siguientes actos deportivos:

Dos partidos de fútbol, entre los equipos de la Real Sociedad Hipica de Ceuta, y la Real Sociedad Hipica de Melilla; y con la Deportiva Melillense, el mismo Club de Ceuta, el segundo.

La veterana y entusiasta Sociedad Deportiva Melillense, ha organizado dos partidos de Waterpolo, conteniendo su equipo con dos locales, y además dos carreras ciclistas, la una de novitos, y la otra, el Campeonato de Melilla.

Habrán también Concursos Hipicos, Asaltos de Esgrima, Tiro de Pichón, Tiro Nacional, Concurso de Natación, y Regatas.

Como verán los lectores, se cultivan todos los deportes en esta plaza, y el fútbol, especialmente, que se halla muy arraigado, lo mismo en el elemento civil, que en el militar. Continuaremos dando cuenta de los actos deportivos, que se vayan celebrando en Melilla, a los lectores de RECORD.—A. Díaz.

## Impresiones coruñesas

Ficheras, traspasos, etc.

El Real Club Celta, además de los jugadores de la temporada pasada—Incluso Juanito y Balbino Clemente—, cuenta desde ahora con Heriberto II, el guardameta Gregorio y otros jugadores menos conocidos.

El Pontevedra Atlético Club, sufre varias pérdidas de consideración, pues son bastantes los atletas que se han pasado al Deportivo y al Eiría.

Este Club pontevedrés, formará un gran equipo, pues además de los jugadores que en el ya figuraban, se ha reforzado con Baamonde, Solla, Vega y otros buenos elementos procedentes del Atlético.

También cuenta para la próxima temporada con el concurso de Carlos Pasarín, el ex delantero del Alfonso XIII.

El Eiría se clasificará seguramente como amateur.

Firmaron nuevamente sus fichas por el Racing de El Ferrol los siguientes jugadores: Rivera, Pita, Abrodes, Tamargo, Toralla, Fuerte, Manolin, Cobelo, Uriarte, Cacharello, Basterrechea, Mannan y otros.

También firmaron por el Racing Muñoz, Caruncho, Díaz, Meirás y César, jugadores procedentes de los Clubs "Ferrol y Jupiter".

El Deportivo, de excursión

Uno de estos días emprenderá una gira el primer equipo del Deportivo coruñés. Los blanquiazules jugarán primeramente en Lisboa y luego, en diversos terrenos españoles. En septiembre contendrán con la Real Unión de Irún en el nuevo estadio que lleva el nombre de Gal.

Campeonato de tenis

También en estos días darán comienzo los campeonatos anuales de tenis organizados por el Sporting Club en su parque del Camino Nuevo.

El torneo promete resultar brillantísimo por la cantidad y calidad de raquetas que se persentan.—Marcelino.

## IGNACIO ORMECHEN Y COMPAÑIA

Fábrica de tornillería fina  
Placencia de las Armas (Guipúzcoa)  
Representante con Depósito para Vizcaya,  
Arturo Lanas Lezama.—Teléfono, 29-97  
Travesía del Tivoli, núm. 5, Bilbao

## REMO

Los campeonatos de Europa

El día 5 de septiembre se celebrarán en Lucerna, los anuales campeonatos europeos de remo.

Participarán casi todas las naciones del continente, habiéndose preparado convenientemente para esta competición.

España participará en la prueba de cuatro remeros, en punta y timonel, con un equipo del R. Club Marítimo de Barcelona, integrado por Olín, Olivella y Olive, y en la de cuatro y ocho remeros con timonel.

Las inscripciones son las siguientes hasta el momento:

Skiffs.—Italia, Hungría, Polonia, Checoslovaquia y Holanda.

Doble sculls.—Bélgica, Francia e Italia.

Quinta.—Francia, sin timonel.

Bélgica, Italia, Holanda y Suiza. Idem idem con timonel.—Bélgica, España, Holanda, Italia, Portugal y Suiza.

Cuatro remeros sin timonel.—Holanda, Italia, Portugal y Suiza.

Cuatro remeros con timonel.—Bélgica, España, Holanda, Italia, Portugal, Polonia y Suiza.

Ocho remeros sin timonel.—Bélgica, España, Francia, Checoslovaquia, Italia, Polonia, Suiza y Holanda.

Almacén de Tejidos, Cordelería,  
Saquerío y Lonas

## Pedro Andión


Imperial, 8 y 10, y Botoneras, 8  
Teléfono 14-87 M.—MADRID  
Especialidad en la construcción  
de toldos y cortinas

## Alpinismo

Real Sociedad Peñalara.—Concurso de marcha por pareja a la cumbre de Peñalara.

El domingo, 5 de septiembre próximo, se celebrará la segunda prueba anual de este originalísimo concurso de marchas por parejas a la cumbre de Peñalara. Como el año anterior, los excursionistas saldrán del Albergue de Peñalara en la Fuente, distancias las parejas por lo menos en diez minutos, a la hora que voluntariamente exprese cada una al inscribirse, debiendo regresar al punto de partida, después de firmar en el registro de la cumbre, de Peñalara, dentro del plazo de diez horas. Toda pareja que termine el recorrido en ese tiempo, por itinerario completamente libre, tanto a la ida como al regreso, recibirá un par de medallas del modelo especial de la Sociedad organizadora.

Como numerosas parejas se preparan para esta importante prueba, organizada sobre bases más lógicas que las de los usuales records deportivos, es de esperar que, una vez más, el éxito coronará los esfuerzos de la Sociedad Peñalara.



**Guide usted su estómago**  
porque es la base de su salud

**Yo padecí también como usted, pero me curó el DIGESTÓNICO**  
del Dr. Vicente

VENTA EN FARMACIAS

naciones o con combinados potentes que puedan servir de piedra de toque para contrastar la clase de rugby español en relación con los demás países.

Entonces, cuando se haya conseguido hacer un lucido papel en esta clase de encuentros, se podrá pensar en acudir a la Olimpiada para contender en los equipos formidables de otros países y que estos encuentros sirvan de provechosa enseñanza para nuestros jugadores, hoy no se debe pensar en eso; sería hacer el más espantoso de los ridículos querer competir con equipos como la selección de Norteamérica, que derrotaron al equipo español por un score verdaderamente fantástico.

La Federación Nacional de Fútbol Rugby ha sido quizá demasiado optimista en esta ocasión al calcular el papel que España pudiera hacer en la Olimpiada próxima; debieron tener presente el resultado obtenido por el equipo campeón nacional, el F. C. Barcelona cuando se atrevió a medir sus fuerzas con el equipo campeón de Francia. En aquella ocasión, en que los puntos conseguidos por los franceses pasaron de medio centenar, mientras los campeones españoles no lograron ninguno, pueden tener aproximadamente los directores nacionales una idea de nuestra valía para no pensar en participar en la Olimpiada de Amsterdam, pues en aquel match los franceses ni se emplearon a fondo ni el team que presentaron era en un todo el mismo que poco antes conquistaba brillantemente el título de campeón de Francia tras durísima lucha.

El Comité Nacional tiene otras muchas cosas a que dedicar su actividad, que desde luego, han de ser más beneficiosas para el rugby hispano.

Podríamos recordarle que en la primera Asamblea nacional celebrada en Barcelona, a la que acudimos nosotros como delegados de la región Centro, se acordó que el Comité Nacional se encargara de realizar las gestiones oportunas para celebrar en España un match entre nuestro equipo nacional y una selección francesa, que pudiéramos llamar de segunda categoría. Esto hubiera sido de gran eficacia para acudir al equipo representativo de

## BANCO CENTRAL

ALCALA, 31.-MADRID

Capital autorizado..... 200.000.000,00 de pesetas.  
Capital desembolsado..... 60.000.000,00 de idem.  
Fondo de reserva..... 10.634.865,33 de idem.

### SUCURSALES

Albacete, Alicante, Almansa, Andújar, Arévalo, Ávila, Barcelona, Campo de Criptana, Ciudad Real, Córdoba, Jaén, La Roda, Lorca, Lucena, Málaga, Martos, Mora de Toledo, Murcia, Ocaña, Peñaranda de Bracamonte, Piedrabita, Priego de Córdoba, Quintanar de la Orden, Sigüenza, Talavera de la Reina, Toledo Torreblanca, Trujillo, Villacañas, Villarrobleto y Yecla

### INTERESES DE CUENTAS CORRIENTES EN PESETAS

A la vista..... Dos por ciento anual.  
A ocho días..... Dos y medio por ciento anual.  
A treinta días..... Tres por ciento anual.

### CONSIGNACIONES A VENCIMIENTO FIJO

Estas consignaciones que admite el Banco por el importe de la cantidad que entrega el cliente devengan un interés de tres y medio por ciento anual, a tres meses, y de cuatro por ciento a seis meses.

### CAJA DE AHORROS

En libretas, hasta diez mil pesetas. Interés de cuatro por ciento anual.

### CAJAS DE ALQUILER

Desde diez y ocho pesetas al año, libre de impuestos.

Cuentas corrientes con interés en pesetas y en monedas extranjeras.—Cuentas de crédito.—Compra y venta de valores.—Cobro y descuento de letras y cupones.—Compra y venta de monedas extranjeras.—Giros y cartas de crédito.—Seguros de cambio.—Depósito de valores, libre de todo gasto para los cuenta-correntistas, y, en general, toda clase de operaciones de Banca.

## EDUCACION FISICA

por el capitán E.

Con persistente frecuencia se repite en charlas y artículos de Prensa la errónea idea de que nuestras Sociedades deportivas deben ser subvencionadas por el Estado porque hacen Educación Física por medio del deporte. ¡Con qué facilidad se maneja el tópico! Si a esos individuos se les preguntase qué entienden por Educación Física, no callarían reconociendo su ignorancia, sino que, soltando la espita de sus equivocadas concepciones, ni aprendidas, ni contraladas, nos abrumarían con el caudal de su verborrea.

¡Ninguna de nuestras Sociedades deportivas hacen Educación Física! ni se han fundado para esto. El 99 por 100 de ellas se crearon para el fútbol; después, algunas, muy pocas, han extendido su radio de acción al tenis, rugby, pelota, hockey y atletismo. Todo está bien; pero no digan nunca que hacen Educación Física. Los juegos y deportes son una parte de dicha educación, y precisamente la de más amplios vuelos, muy interesante, si se quiere, pero también la más fuerte, y por tanto, de más cuidados y responsabilidades.

La E. F. debe desarrollarse en cauce racional, exactamente como la intelectual y con las dos formas la llamada Educación Integral.

La intelectual se obtiene en párvulos, primera y segunda enseñanza, bachillerato y después cada alumno, según múltiples circunstancias, entre las que debe descollar la afición y facilidad, dirige sus estudios a fin determinado. (Orientación profesional). El que al terminar la carrera abandone sus estudios, ostentará un título oficial; pero si desea ser considerado como culto, le será forzoso continuar sus estudios profesionales, sin descuidar muchas otras materias.

Todo cuanto queda dicho haría, por sabido, si no fuese escrito para enseñanza de muchos y ordenación, en otros, de sus embrolladas ideas sobre Educación Física, gratuitamente aceptadas.

Formando el paralelo tendremos: Juegos infantiles como medio de E. F. en los párvulos; primer grado. De ocho a diez años, segundo grado. Gimnasia educativa bien dirigida al desarrollo, crecimiento y respiración sobre todo. Juegos que pueden ser más intensos.

Tercero, hasta los diez y seis años. Gimnasia Educativa y Grandes Juegos; el Baloncesto es el prototipo; marro, bolos, balón a volea y muchos más, bonitos y entretenidos. Natación; aprendizaje exclusivamente.

Hasta los diez y ocho años, cuarto grado. Además de todo lo del anterior, iniciación en los juegos deportivos y deportes atléticos. Rugby, balompié, pelota (cesta, pala), pelota a bases, etc., y saltos, carreras y lanzamientos; pero «nunca» en competición o campeonato. Esta enseñanza abarcará el mayor número de ellos y al detalle; tácticas, procedimientos, estilos, marcas record, etc., procurando compensar sus influencias fisiológicas.

Después de esa edad, límite del crecimiento óseo, el educando es «chachillero» en Gimnasia, y entonces, sin abandonar

«jamás» la Gimnasia Educativa, se dedica al juego o deporte que más le agrade. Ya tenemos al individuo educado intelectual y físicamente; pero, a partir de este momento, las dos ramas de la Educación Integral se bifurcan. La primera continúa su curso para cristalizar en una carrera, la Física debe mantenerse en sus justos términos para que sus beneficios sean únicos y exclusivamente aficientes poderosos y auxiliares del cerebro.

Si desde tal punto, esencial predomina el ejercicio físico, se marchará por la senda de las hipertrofias musculares y atrofia cerebral, que no forman hombres que sirven a la Historia. Los pueblos se hacen con inteligencia; pero cuando va ayudada por la energía y resistencia física, el camino para llegar se hace corto y alegre.

Clame la Sociedad deportiva que se crea con derecho a subvención porque hace fútbol, que también la reclamará el loco profesor que quiera hacer un hombre culto, enseñándole desde pequeño Algebra.

Ni aquella a fuerza de patadas, ni éste con empujones de polinomios, conseguirán nunca educar a una persona.

## Fémina, pelotari

Fémina, pelotari

Antes, y hasta ahora, se conocía a la mujer practicante de un deporte que quiere parecerse a la pelota vasca, pero no está en sus tres especialidades. En París, a petición de algunas deportistas, el director del Frontón de París, ha autorizado para que un día a la semana se dedique la cancha al elemento femenino.

Se piensa en algunas modificaciones para que se amolde el juego a las condiciones físicas de la mujer.



## LUCHA

En la Junta general celebrada en Barcelona por la Federación Española de Lucha Greco-romana para la renovación de los cargos que reglamentariamente debían cesar, fueron elegidos, por unanimidad, los señores Davallillo, doctor Solé Damián y Gancedo, quedando constituida la nueva Directiva de la siguiente forma:

Presidente, don Jaime García Alsina.  
Secretario, don Carmelo Davallillo.  
Tesorero, don Pablo Elfenberger.  
Contador, doctor Solé Damián.  
Vocal primero, don J. M. Gancedo.  
Vocal segundo, don Antonio Betesa.

El día 14 del próximo, se celebrará, en Barcelona, la final de la categoría de peso fuerte (75 kilos), que quedó pendiente en los últimos campeonatos nacionales.

Establecimiento Tipográfico de  
PUBLICACIONES ESPAÑOLAS, S. A.  
Pasaje de la Alhambra, 1

# Neumáticos Nacional PIRELLI

Ayuntamiento de Madrid

## Sociedad Anónima PLOMOS Y ESTIÑOS LAMINADOS (Fundada en 1894)

VALMASEDA (Vizcaya)

FABRICACION de papel de estaño y aluminio en hojas y bobinas de todas clases y medidas, en blanco, colores, gofrado e impreso.  
CAPSULAS METÁLICAS para botellas y frascos.  
TUBOS de estaño puro, tubos de plomo estañado, tubos de plomo puro, blancos y esmaltados e impresos hasta tres colores, con destino al envase de productos químicos, farmacéuticos, colores, pastas dentífricas, pomadas, ceras, colas, disoluciones de caucho, betunes, etc.  
TAPONES DESTILAGOTAS para frascos de esencias, perfumes, etc., etc.  
Dirección telegráfica: PLOMOS. Valmaseda.



Fontan (Arel)  
vence en la  
vuelta a Cata-  
luña

# RECORD

DEPORTES MECÁNICOS Y ATLÉTICOS  
AEROSTACION-ALPINISMO-CAZA-HIPISMO-PATINACION-PESCA-TURISMO-VELA

Después del  
II match ibéri-  
co de atle-  
tismo



Pelletier d'Oisy, que acaba de realizar el vuelo París-Roma-Túnez-Casablanca-París



## Los campeonatos europeos

Transcurridos algunos días de celebrados los campeonatos europeos de Budapest, podemos dar los resultados completos y fidedignos de esta primera competición natatoria continental. Las distintas pruebas verificadas en el Baño Imperial de Budapest, han tenido un gran éxito deportivo y de público.

A estos primeros campeonatos europeos han acudido las siguientes naciones: Alemania, Austria, Bélgica, Checoslovaquia, España, Hungría, Inglaterra, Italia, Polonia, Rumanía y Suecia. Por el número y calidad se aprecia que han asistido los países más especializados en el deporte. La lucha, pues, de nuestros representantes con tan formidables enemigos, entre los que figuraban recordman mundiales, como Arne Borg y Enrique Rademacher, era muy dura, y si se tiene en cuenta además que, excepto de Portugal, era la primera vez que se desplazaban fuera de España, se comprende aparte su neta inferioridad que no se hayan clasificado.

Si esto ha servido de lección para el futuro (algo habrán aprendido al contacto de los maestros), bien empleado está el viaje.

La lucha se ha desarrollado exclusivamente entre Alemania y Suecia, venciendo al final la primera, por una gran diferencia de puntos. Hungría, en poco inferior, fue también un buen competidor en alguna prueba. Italia, Austria y Bélgica no han hecho casi nada.

Han desfilado los hermanos Borg, sobre todo Arne, Rademacher y Barany, que ganó los 100 metros libres en gran lucha con el recordman mundial.

No se batieron más records que el de 1.500 metros libre, por Arne Borg, por tener que emplearse los participantes a fondo, debido al gran número de pruebas en que intervinieron, pero los tiempos hechos han sido excelentes.

Los resultados técnicos fueron los siguientes:

1.500 metros (libre).

(Record mundial: Charlton, 20' 6" 6/10).  
Primera eliminatoria.—1. Arne Borg (Suecia), 20' 4" 8/10 (record mundial); 2. J. Rademacher (Alemania); 3. Oliver Halassy (Hungría).

Segunda eliminatoria.—1. Federico Bergés (Alemania), 22' 30" 4/10; 2. Pahok (Hungría); 3. Klouté (Checoslovaquia); 4. Arne Borg (Suecia); 5. Baugold (Italia).

FINAL.—1. ARNE BORG, 21' 30" 2/10; 2. Federico Bergés, 22' 8" 4/10; 3. J. Rademacher; 4. Oliver Halassy; 5. Pahok; 6. Klouté.

400 metros (libre).

(R. mundial: Arne Borg, 4' 54" 7/10).  
Primera eliminatoria.—1. Arne Borg (Suecia), 5' 2" 2/10; 2. Vaslav Antos (Checoslovaquia); 3. Andrés Wanne (Hungría).

Segunda.—1. Federico Bergés (Alema-

nia, 5' 30"; 2. Esteban Feher (Hungría); 3. Ake Borg (Suecia); 4. Baugold (Italia); 5. Brull (España).

Tercera.—1. Heinrich (Alemania), 5' 35" 4/10; 2. Reulek (Checoslovaquia); 3. Patrignani (Italia).

Final.—1. ARNE BORG, 5' 14" 2/10; 2. Heinrich, 5' 21" 6/10; 3. F. Bergés; 4. Feher.

## 100 metros (libre)

(R. mundial: Weissmuller, 57" 4/10).

Primera eliminatoria.—1. Arne Borg (Suecia), 1' 8" 6/10; 2. Heinrich (Alemania).

Segunda.—1. Barany (Hungría), 1' 2" 6/10; 2. Werner (Suecia); 3. Polli (Italia).

Tercera.—1. Gaborffy (Hungría), 1' 4" 4/10; 2. Hertmann (Alemania); 3. Thiompont (Bélgica).

FINAL.—1. BARANY, 1' 1" 2/10; 2. Arne Borg, 1' 1" 2/10; 3. Werner; 4. Heinrich; 5. Gaborffy (Hungría); 6. Hertmann; 7. Polli.

## 200 metros (brazo)

Record mundial: Enrique Rademacher, 2' 50" 8/10.

Primera eliminatoria.—1. Rademacher (Alemania), 2' 54" 6/10; 2. L. Schaffer (Austria); 3. José Francesch (España), 3' 7" 4/10.

Segunda.—1. L. Van Paris (Bélgica), 2' 57" 6/10; 2. Linder (Suecia); 3. Paschoe (Alemania); 4. Frieberger (Austria).

## 100 metros (espaldas)

Record mundial: Keatoh, 1' 12" 4/10.

Primera eliminatoria.—1. Carlos Bartha (Hungría), 1' 47" 2/10; 2. Trienschel (Alemania); 3. Polli (Italia).

Segunda.—1. Bitschev (Hungría), 1' 16" 8/10; 2. Frolich (Alemania); 3. Dyorak (Austria).

Final.—1. FROLICH, 1' 16" 2/10; 2. Bartha, con el mismo tiempo; 3. Gundahl (Suecia); 4. Bitskey (Hungría), 1' 18".

Por reclamación presentada contra Bartha, a quien se clasificó ganador primeramente, el alemán pasó a primer lugar.

## Relevos 4 por 200

1. ALEMANIA (Bergés, Hermann, Heinrich, Rademacher), 9' 57" 2/10; 2. Hungría (Barany, Wanne, Bitskey y Szivitz), 10' 3" 4/10; 3. Suecia; 4. Checoslovaquia; 5. Italia; 6. España (González, Arigas, Brull, Pares), en 11' 50".

## Salto de plataforma

1. LUBER (Alemania); 2. Ober (Suecia); 3. Knight (Inglaterra); 4. Stadelmayer (Austria); 5. Standler (Austria).

## Salto de trampolín

1. MUNDT (Alemania), 185 puntos; 2. Lechner (Alemania); 3. Balazs (Checoslovaquia).

## Water-polo

Hungría-Alemania, 8-1; Alemania-Bélgica, 6-4; Hungría-Bélgica, 5-0; Suecia-Alemania, 5-4; Bélgica-Suecia, 3-3; Hungría-Suecia, 3-2.

Clasificación: 1. HUNGRÍA, 6 puntos; 2. Suecia, 3; 3. Alemania, 2; 4. Bélgica, 1. No participaron Inglaterra, Checoslovaquia, España, Austria, Rumanía e Italia.

## Clasificación por naciones

1. ALEMANIA, 102,5 puntos. Gana la Copa de Europa.

2. Suecia, 72; 3. Hungría, 56; 4. Austria, 14; 5. Checoslovaquia, 11,5; 6. Bélgica, 11.

## Un match Francia-España

El día 5 del próximo se celebrará en Toulouse, el primer match de natación Francia-España. Con éste es el segundo match internacional del equipo español. La competición constará de dos pruebas: relevos cinco nadadores y un partido de water-polo.

El Congreso de la F. I. de Natación

El Congreso de la F. I. de Natación ha homologado 19 records del mundo: 10 de Arne Borg, 3 de Weissmuller, 1 de Von Parys, 1 de miss Geraghty, 1 de miss Hunsen, 2 de miss Hazerius y 1 de miss E. Mac Gary.

Los próximos campeonatos europeos tendrán lugar en Bolonia. Para la clasificación en series de las naciones contendientes se han establecido dos secciones:

Primera.—Alemania, Inglaterra, Austria, Bélgica, Francia, Holanda, Hungría, Suecia y Checoslovaquia.

Segunda.—Dinamarca, España, Finlandia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Noruega, Polonia, Portugal, Rumanía, Suiza y Yugoslavia.

Las reglas actuales concernientes a plongeons y water-polo, serán aplicadas a los juegos olímpicos de Amsterdam.

## LAWN TENNIS

### La Copa Davis

#### Francia vence al Japón

Cuando estas líneas trazamos, solamente se conocen los resultados escueltos del "match" final interzonas (Europa-América) para este gran trofeo.

El triunfo ha correspondido a Francia; pero no ha sido tan rotundo ni tan brillante como se esperaba. Acaso la falta de aclimatación haya influido en la labor de los jugadores franceses, mientras que sus adversarios no han sufrido ese "chancap", ya que, como se recordará, jugaron la final de la zona americana y el campeonato metropolitano en Nueva York.

He aquí los resultados técnicos:

COCHET, vence a Tawara, por 7-5, 1-6, 6-3, 4-6 y 6-2.

HARADA, vence a Lacoste, por 6-4, 4-6, 6-3 y 9-7.

COCHET-Brugnon, vencen a Tawara-Harada, por 6-0, 6-0, y 6-2.

LACOSTE, vence a Tawara, por 6-1, 6-3 y 6-2.

HARADA, vence a Cochet, por 6-1, 6-3, 0-6 y 6-4.

Resultado: FRANCIA, tres victorias.

Japón, dos.

#### Historial de la copa

El trofeo fué donado en 1900, y desde entonces lo han conquistado Norteamérica (ocho veces), Inglaterra (seis) y Australia (seis).

Han disputado la "challenge-round", además, naturalmente, de los países ci-



M. Dwight F. Davis, donante del famoso y codiciado trofeo

lados, Francia, Japón y Bélgica (una vez cada una).

He aquí el historial:

1900.—En Boston: América, vence a Inglaterra, por 5 victorias a 0.

1902.—Boston: Inglaterra, a América, por 4-1.

1903.—Boston: Inglaterra, a América, por 4-1.

1904.—Wimbledon: Inglaterra, a Bélgica, 5-0.

1905.—Wimbledon: Inglaterra a América, 5-0.

1906.—Wimbledon: Inglaterra, a América, 5-0.

1907.—Wimbledon: Australia, a Inglaterra, 3-2.

1908.—Melbourne: Australia, a América, 5-0.

1909.—Sydney: Australia, a América, 5-0.

1911.—Christchurch: Australia a América, 5-0.

1912.—Melbourne: Inglaterra, a Australia, 3-2.

1913.—Wimbledon: América, a Inglaterra, 3-2.

1914.—Nueva York: Australia, a América, 3-2.

1919.—Sydney: Australia, a Inglaterra, 4-1.

1920.—Auehtland: América, a Australia, 5-0.

1921.—Nueva York: América, a Japón, 5-0.

1922.—Nueva York: América, a Australia, 4-1.

1923.—Nueva York: América, a Australia, 4-1.

1924.—Nueva York: América, a Australia, 4-1.

1925.—Filadelfia: América, a Francia, 5-0.

Como puede verse, en 1901, 1910, 1915, 1916, 1917 y 1918, la prueba no fué celebrada.

Renovará su éxito del pasado año América sobre Francia? Es lo más probable, máxime teniendo en cuenta el resultado de la final de zonas.

Sin embargo, hasta la celebración del "challenge-round", media algún tiempo que puede influir en la aclimatación de los gales. Y como, por otra parte, Francia contará con el refuerzo de su actual mejor jugador Borotra, las esperanzas que los franceses tienen en que vuelva a Europa—de donde salió en 1913 en el último match Inglaterra-América—el codiciado trofeo, son bien fundadas.

Para que el aficionado pueda comparar los resultados de la próxima "challenge" con los que tuvo el pasado año, transcribimos estos:

Tilden, vence a Borotra (4-6, 6-0, 2-6, 9-7, 6-4).

Jhonston a Lacoste (6-1, 6-1, 6-8, 6-3).

Tilden, a Lacoste (3-6, 10-12, 8-6, 7-5, 6-2).

Williams, a Borotra (6-1, 6-4, 6-0).

Richards-Williams, a Borotra-Lacoste (6-4, 6-1, 6-3).

#### El match Francia-Italia

En los días 4 y 5 del próximo septiembre se disputará, en las pistas del Centro Deportivo de Evian, el match Francia-Italia.

He aquí el equipo francés:

Simple: MM. J. Coulléas, A. Gentien, R. George y P. Landy; suplente, G. Goulteu.

Doble: MM. J. Coulléas-M. Decugis y A. Gentien-P. Landy; capitán, Max Decugis.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.

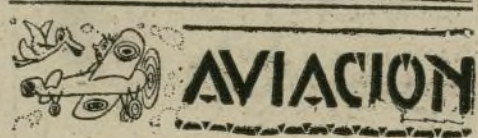
El equipo italiano es:

Simple: MM. Babi, Sabbadini, Serverli y Bacciardo.

Doble: MM. Bambi-Sabbadini y Serverli-Bacciardo; capitán, Babi.



El capitán Fonck, que ha aplazado su proyectado vuelo trasatlántico



## Callizo ha batido el record mundial de altura

Callizo intentó la aventura el lunes último a bordo de un avión de gran superficie, provisto de un motor de 400 caballos. Medio asfixiado entre pletas con calefacción que producía una corriente eléctrica y los pies protegidos con gordas medias y zapatones forrados, con la máscara protectora, a las cinco menos cuatro minutos abandonó el Aeródromo de Buc y evolucionó sobre París. Dos horas y veinticuatro minutos después de haber salido tocaba tierra en el Aeródromo de Le Bourget, completamente agotado, pero victorioso. Uno de los barógrafos que llevaba a bordo marcaba una altura de 12.500 metros; otro aparato marcaba 12.500 metros.

Los últimos quinientos metros fueron excesivamente penosos para el aviador, que sufrió un frío intensísimo y hubo de sobreponerse a un ligero desfallecimiento que sufrió a consecuencia de la rarefacción del aire.

Creemos oportuno publicar los diferentes records establecidos:

29 de agosto de 1909: Latham, con 155 metros.

7 de febrero de 1910: Latham, con 1.000 metros.

3 de septiembre de 1910: Morane, con 2.582 metros.

9 de diciembre de 1910: Legagneux, con 3.100 metros.

6 de septiembre de 1912: Garros, con 4.900 metros.

17 de septiembre de 1912: Legagneux, con 5.450 metros.

28 de diciembre de 1913: Legagneux, con 6.120 metros.

22 de septiembre de 1917: Bourgeois, con 7.700 metros.

9 de mayo de 1919: Sadi Lacoine, con 8.155 metros.

28 mayo de 1919: Casale, con 9.125 metros.

27 febrero 1920: Schroeder, con 10.000 metros.

30 de agosto de 1923: Sadi Lacoine, con 11.145 metros.

10 octubre 1924: Callizo, con 12.066 metros.

23 agosto 1926: Callizo, con 12.500 metros.

Se aplaza el vuelo trasatlántico

Por no haber dado los resultados apetecidos, los ensayos del aparato gigante "Sikorski", el capitán Fonck ha acordado demorar hasta el 21 de septiembre su partida.

El vuelo de Pelletier d'Oisy

El popular y admirado aviador francés ha realizado una notable performance al recorrer el círculo París-Roma-Túnez-Casablanca-Burdeos-Le Bourget (6.550 kilómetros).

En principio, "Pivolo" pensó tomar tierra en Madrid; pero una avería en el tren de aterrizaje le obligó a continuar hasta Burdeos, donde amarró, continuando luego hasta Le Bourget. La velocidad media ha sido de 170 kilómetros por hora.

## Las grandes carreras americanas

Un aspecto del Autódromo de Atlantic City (Nueva Jersey) durante la carrera de 120 millas.—El "pelotón de cabeza", capitaneado por Harry Hartz, en pleno peralte.

