

# ESPAÑA SPORTIVA

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA - SE PUBLICA LOS MIERCOLES  
Redacción y Administración: Palma, núm. 3, principal.

FUNDADOR Y PROPIETARIO:  
**FERNANDO SALVADORES**

Precios de suscripción... España, un año... 10 pesetas  
Extranjero, un año... 15 pesetas

## BALOMPIE

### El Real Madrid terminó el tiempo reglamentario empatando a dos goals con el "Athletic"

Y fué vencido por éste, que marcó un goal en los últimos momentos de la prórroga. — Al Madrid le fué anulado un goal hecho por Triana.

Una vez más el Real Madrid ha llegado a la final del Campeonato de España, y una vez más también ha sabido luchar con denuedo y defender a la región Centro dignamente, con entusiasmo y codicia, para demostrar que al último tramo ha llegado por su valía y que es digno de mantener el título de subcampeón de España que conquistó el año anterior.

El "Athletic", de Bilbao, ha logrado nuevamente el título de campeón. Por la labor realizada esta temporada, en la cual llegó a ser campeón de la Liga, y por su acción en el campeonato nacional, es merecedor del título que ha conquistado. Ningún otro equipo de

ver, convertidos en p'tos, las piedras que en Barcelona se arrojaron contra los jugadores del Madrid, y segundo, porque en Madrid, excepto en los momentos en que el equipo apareció en el campo, no fueron coaccionados por el público, que aun en los momentos de protesta, tuvo para el "Español" muchas palmas. Barcelona no ha respondido a la confianza que el Madrid había puesto en la deportividad y neutralidad del público barcelonés. Este, apenas aparecieron los jugadores del Madrid, antes de cambiarse de ropa para jugar, les dió una pita formidable. Después, al aparecer el equipo en el campo de juego, frases incorrectas, insultos y una bronca enorme fueron el saludo, y cuantas veces se alinearon para reanudar el juego otras tantas aprovecharon para silbarle.

dividuales de filigrana, consiguió llegar ante la meta de Blasco y ponerla en peligro. Más de una vez el meta vizcaíno tuvo que demostrar que no en balde le han designado como suplente de Zamora.

El Athletic continuaba su labor arrolladora y el Madrid tuvo su genialidad. Contrastando con aquellas escapadas del Athletic hizo su jugada de habilidad. Un pase de Cosme a Rubio, éste se adelantó y cedió el balón a Olaso. Centra el extremo madrileño y Triana amagó el remate, pero dejó pasar el balón hasta Lazcano, que estaba desmarcado. Este empalmó a media altura un gran tiro, que penetró en la meta rozando el larguero.

De este modo logró el Madrid empatar.

dieron dos ocasiones claras de marcar al fallar el remate de sendos pases.

#### EL SEGUNDO GOAL

Faltaban escasos segundos para terminar el primer tiempo, y Peña desvió a córner el balón. Gorostiza sacó y Vidal despejó flojo. Iraragorri, que estaba retrasado, aprovechó que el balón llegara hasta él y chutó bien. Vidal no se había colocado y fué aquel tiro el segundo goal para el Athletic.

#### EL SEGUNDO TIEMPO Y TRIANA EMPATA NUEVAMENTE

Se reanudó el juego y continuaron los equipos su dura lucha. Lafuente se lesionó en una entrada con Peña. La línea media del Athletic, que en la primera parte había hecho una labor magnífica, se vió igualada por la del Madrid. Esta llegó a superarlos poco después, y aquello tuvo su fruto. Triana aprovechó un centro de Lazcano y entró valiente al remate. Se llevó el balón y con codicia llegó hasta cerca de Blasco, batiéndole, y logrando el empate.

#### LOS DOS EQUIPOS A PUNTO DE MARCAR

Después pudo ganar cualquiera de los dos equipos. Blasco tuvo la suerte de recoger, después de haber salido en falso, un balón que Lazcano había fallado el remate a un metro del marco.

Vidal tuvo la suerte de que en la salida en falso que hizo, Bata rematase fuera. Así estuvo el partido a merced de un poco de suerte en uno de los equipos.

#### LA PRORROGA, POR TERMINAR EMPATADOS

Terminó el tiempo y el empate subsistía. El Madrid había demostrado que no era fácil de vencer. Aun seguía silbando el público, cuando se reanudó el juego para jugarse la prórroga de media hora.

Lafuente, que se había retirado y había vuelto, se retiró nuevamente; Torregrosa, que estaba jugando lesionado desde la primera parte haciendo un gran esfuerzo, reanudó el juego. Nuevo fallo de Lazcano. Olaso perdió por indecisión la ocasión de marcar. Por nervios, perdió el "Athletic" la oportunidad de marcar también.

#### EN EL PRIMER TIEMPO DE LA PRORROGA SUBSISTE EL EMPATE

Terminó la primera parte de la prórroga, durante la cual había sido el Madrid el dueño de la situación, pues había dominado durante más tiempo. En esta parte parecía seguro el triunfo del Madrid. Los equipos estaban agotados. El Madrid, con más energías y rapidez, con más codicia en la defensiva que el Athletic en el ataque.

#### EL GOAL DEL TRIUNFO

Reapareció Lafuente, que había estado varios minutos sin jugar. Venía de refresco. Chirri, en vista de que aquello tomaba mal cariz, se decidió a cambiar su puesto con Bata, que pasó a medio. Faltaban cuatro minutos y Chirri pasó adelantado a Lafuente. Este, más rápido que los demás jugadores, que estaban cansadísimos, se internó, y desde cerca fusiló el goal del triunfo.

#### EL PUBLICO SE ARROJA AL CAMPO PARA AGREDIR A LOS JUGADORES

Faltaban cuatro minutos para el final. Un avance peligroso del Madrid. El Athletic echaba el balón fuera para perder tiempo. El público aplaudía. Una falta de Prats a Gorostiza y ambos se pegan. El público se arroja al campo y algunos jugadores del Madrid son agredidos. La Guardia civil despeja el terreno de juego. Se reanuda éste y poco después termina el encuentro.

Al marchar los jugadores del Madrid, son insultados por parte del público, que estaba dentro del terreno de juego, y se reanuda los golpes. La Guardia civil tiene que dar una carga, mientras la pita al Madrid continuaba.

#### EL REY ENTREGA LA COPA

Seguidamente el Rey, que asistió al encuentro acompañado de la Reina y el Infante don Jaime y las infantas doña Beatriz y doña Cristina, entregó la Copa al equipo vencedor. Los jugadores del Athletic saludaron a las Reales personas en el palco regio y al jefe del Gobierno, que con el conde de Maceda, alcalde de Barcelona, duque de Miranda y marques de Someruelos, presenciaban también el partido.

#### COMO JUGARON

Cualquiera de los dos equipos mereció ganar. El Athletic, por su juego característico de pases largos y rapidísimos, por sus centros rematados con fogosidad por los arrolladores vasos. La línea delantera atlética jugó bien, pero no tuvieron acierto en el remate. Destacaron Iraragorri y Gorostiza. Este muy peligroso, pero dió un rendimiento muy inferior a otros partidos, porque Prats lo anuló en al-



Lazcano, del equipo madrileño, autor de uno de los goals que se apuntó el Real Madrid en la final del Campeonato de España. (Foto Alvaro.)

España puede presentar esta temporada igual número de triunfos y tan escasas derrotas. Por todo esto, repetimos, es justo que el "Athletic" haya vencido.

#### EL PUBLICO CATALAN FUE OTRO ADVERSARIO DEL MADRID

Se ha hablado de deportividad en el público catalán. En el encuentro final del campeonato de España no lo han demostrado poco ni mucho. No creíamos que así fuera. Como respuesta a la actitud del público en Madrid con el "Español" no estaba justificada. Primero, porque el público madrileño no hacía sino devol-

#### EN CAMBIO, FAVORECIO AL "ATHLETIC"

Todo lo que perjudicó al Madrid el público de Barcelona, le favoreció al Athletic. Apenas iniciado el juego, el público animó al equipo vasco cuando avanzaba, y silbaba al Madrid cuando se empleaba al ataque. En estas condiciones y por muy cortidos que los jugadores estuvieran para la lucha, era un notable "handicap" para el Madrid, el tener que contender con dos adversarios simultáneamente.

#### NO ES EL MADRID UN EQUIPO FACIL DE VENCER

El Athletic creyó que el Madrid era un equipo al cual se había de vencer fácilmente, y salió alegre y confiado al terreno de juego, dispuesto a batir a su adversario sin gran esfuerzo y por una notable ventaja.

Comenzó el partido y aquello parecía tener una confirmación en el primer minuto. Cuando todavía duraba la pita al Madrid, Gorostiza aprovechó el aturdimiento y los nervios de los madridistas, y escapó por su línea. Un centro templado lo aprovechó Unamuno para marcar el primer tanto, que Vidal pudo evitar, de haber salido a tiempo. El desconcierto del meta madrileño fué la causa de este goal, que parecía iba a ser el primero de una buena serie.

Sin embargo, el Madrid acogió aquel tanto con el natural disgusto, pero sin desanimarse. La ovación que al marcar el primer goal sonó en honor del Athletic, sirvió al Madrid de acicate. Los primeros minutos fueron de dominio constante del Athletic, que con sus escapadas peligrosas parecía el dueño de la situación. Los tiros de la delantera vasca silbaban el marco del Madrid.

#### EL EMPATE

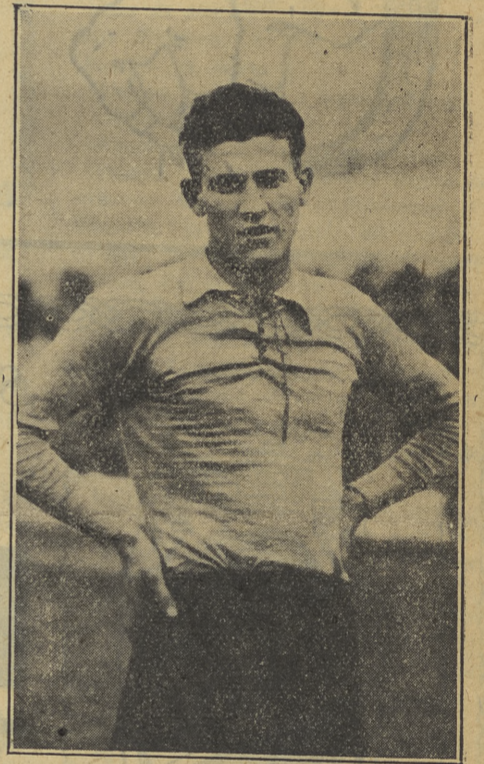
Poco a poco fué el equipo madrileño entrando en juego, y con sus pases cortos, desconcertantes y especialmente por las jugadas in-



Iraragorri, del equipo del "Athletic", de Bilbao, autor de uno de los tantos logrados para el equipo vizcaíno, en la final del Campeonato de España. (Foto Alvaro.)

#### JUEGO NIVELADO

El juego ya no fué tan favorable para el equipo vasco. Los madridistas, animados, iniciaron avances personales que desconcertaron a los defensas y medios bilbaínos. Triana, el mejor de todos los atacantes, hacía un juego singular. El solo, burlando constantemente a sus adversarios, subiendo a por el balón creaba situaciones de compromiso para el Athletic. Con Triana, Lazcano formó en la primera parte un ala temible. Lazcano y Triana per-



Lafuente.—Que marcó el goal del triunfo en el encuentro del Campeonato.

gunos momentos. En conjunto la línea delantera, bien. Mejor jugó la línea media, base del triunfo. Todos dieron un rendimiento enorme. En especial, Muguerra. La defensa, magnífica. La ciencia de Castellanos y la codicia de Urquiza. Blasco, segurísimo en todas sus intervenciones.

Del Madrid destacan Triana, Prats y los defensas. Triana fué toda la línea delantera. El solo fué tan peligroso que el resto del ata-



Triana.—El mejor jugador del "Madrid", autor del segundo goal y del tanto que fué anulado a Madrid y que pudo ser el del triunfo.

**FORT DUNLOP**  
La cubierta fabricada especialmente para resistir las pruebas más duras en todas partes del mundo.

SOCIEDAD ESPAÑOLA **DUNLOP** S. A.  
MADRID BARCELONA SEVILLA



Unamuno, que marcó el primer tanto del Athletic, a los pocos momentos de comenzar el partido.

Gran triunfo de las "Motocicletas"

En la gran prueba internacional de resistencia

Los seis días de Escocia

(5 al 10 mayo 1930)

Premio especial sidecars

1.º H. G. Huzzell sobre 986 c. c.

Premios individuales

1.º P. Cranmore sobre 349 c. c.

Copa de plata

1.º E. Perrigo sobre 249 c. c.

B. S. A.

**B.S.A.**

Copa de plata

1.º H. G. Huzzell sobre 986 c. c.

Copa de plata

2.º J. Ashworth sobre 498 c. c.

B. S. A.

Vean los nuevos modelos

Representación: Domingo Alvarez: Plaza Isabel II, 7-Madrid

GRAFONOLAS	«VIVA-TONAL»	DISCOS
APARATOS DESDE 50 PTAS.	BICICLETAS	PLAZOS Y CONTADO.
Casa Enrique	Teléfono 19161. - MADRID	Puebla, 1

¡Ciclistas!

**Casa VERDASCO**

Zapatos napolitanos, combinación color y blanco, desde 13,50 ptas.  
 Imitación a napolitano, desde 13,50 -  
 Corrientes, negros y color, desde 12,50 -  
 Botas de fútbol, desde 14,00 -  
 Zapatos para vestir de color, a la medida, desde 73,50 -

Moratín, 55. - MADRID

Lea usted Talleres tipográficos de España Sportiva El Financiero, S. A. biza, 13 MADRID



**Frontón JAI-ALAI**  
Calle Alfonso XI

Todos los días grandes partidos a remonte y pala

FOTOGRAFADOS

'FRAGMA'

Director propietario: J. ALAMENDI

DIRECTO-LÍNEA BICOLOR-TRICOLOR  
Presupuestos gratis para catálogos, obras y revistas

Oficinas: Avenida Pi y Margall, 9  
Teléf. 17.341 - MADRID

Otras importantes victorias de las motocicletas

**A. J. S.**

en la clásica carrera de velocidad

**LAS 200 MILLAS DE BROOKLANDS**

Londres 3 mayo 1930

Categoría motos 350 c. c.

1.º Hicks **A. J. S.**  
sobre  
a 73 millas, 12 por hora  
(a 117 k. 650 por hora)

**TOURIST TROPHY HUNGARO**

(125 kilómetros)

Motocicletas 350 c. c.

1.º Davenport **A. J. S.**  
sobre  
en 3 h. 30 m. 50 s

Representación:

**Santiago Sánchez Quiñones**

Alberto Aguilera, 14



Recordman de España

Siguen sin interrupción los triunfos de las sin rival bicicletas

**PULPHI**

(La reina de las bicicletas)

**Carrera GRAN PREMIO GRIFFON**  
(98 Kms. - 4 mayo)

1.º Carlos Contreras sobre **PULPHI**  
(Absoluto)  
Carrera del "C. C. España" (150 Kms. - 11 mayo)

1.º Agustín Cubas (2.ª categoría) sobre **PULPHI**  
2.º Cubas (Clasificación general)

¡La marca de los grandes triunfos!!  
Observe en las pruebas ciclistas, en carretera, en los paseos, en todas partes, y verá que la bicicleta que predomina es la PULPHI; por algo será....

Representante exclusivo:  
Indalecio Carmona: Colón, 15. Madrid. Teléf. 13647

¿Quiere saber dónde está representada la marca que le interesa?... Consulte esta sección



Bicicletas "ETERNA"  
modelos turismo y carreras, garantizadas. Pesetas 172,00

**FOMINAYA**  
CARLOS III, 3 (frente Teatro Real)  
Teléf. 10703. - MADRID

MOTOCICLETAS  
— SUIZAS —

**MOTOSACOCHÉ**  
CAMPEÓN DE ESPAÑA DE 1930

BICICLETAS  
**DE DION BOUTON**

REPRESENTACIÓN:  
**Patricio Cuesta**  
Paseo de Recoletos, 16

BICICLETAS Y MOTOCICLETAS

**CHRISTOPHE**

BICICLETAS  
**L. G., ATMOS y otras**

ACCESORIOS DE TODAS CLASES

REPRESENTACIÓN:  
**Luciano Casado**  
Alcalá, 108 - MADRID



La moto preferida de los inteligentes

Completo «stock» de piezas de recambio para todos los modelos

Pida hoy mismo el Catálogo 1930

AGENTE EXCLUSIVO  
**Eloy Catalá**  
MADRID

MOTOCICLETAS

**Indian**

Últimos modelos de 1930

Venta al contado y a plazos

REPRESENTACIÓN:  
**E. PÉREZ**  
ALBERTO AGUILERA, 10 - MADRID







"Norton" y "Rudge" serán las marcas que disputarán los primeros puestos, siendo favoritos Hun ty Tyrrell-Smith. En la carrera "Junior", una victoria de "A. J. S." no sería inesperada. En la carrera "Lightweight (250 c. c.)", la intervención de dos "Guzzis" dará un aliciente excepcional a la lucha, ya que una de las "Guzzis" será pilotada por el mismo Gherzi que destacó notablemente hace tres años. Pero la "Guzzi" tendrá que ser muy rápida para clasificarse, ya que en esta carrera figuran inscritas seis "O. K. Supreme" y algunas "Excelsior" y "Cotton", todas con motor "Jap"; y según rumores que van circulando, el motor "Jap" pequeño tiene un rendimiento colosal, con un régimen de 6.000 revoluciones por minuto. También la Casa "Blackburne" presenta su motor 250 c. c. probablemente no inferior al "Jap". También se dice que la "A. J. S." ha dado especial atención a su motor de esta categoría, con resultados muy favorables.

Una de las notas más interesantes es la presentación en la carrera "Senior" de un nuevo motor "Jap" 300 c. c. de dos cilindros en V, montado en una "O. K. Supreme" y probablemente también en otra marca. Esta será la primera ocasión por muchos años que un dos cilindros en V participará en las carreras T. T. y su intervención será muy interesante. Hasta ahora la superioridad del monocilindro en la categoría 300 c. c. no ha sido disputada.

Según noticias recién recibidas, parece que la "F. N." no podrá preparar sus máquinas a tiempo para las carreras T. T., y Handley probablemente correrá con una marca inglesa. Handley correrá con "F. N." en las carreras continentales que se celebrarán posteriormente.

A. R. P. NISBET

Londres, 21 de mayo de 1930

## En el gran premio de Indianópolis venció Willy Harnold

La edición XVIII de esta importante manifestación automovilista se ha desarrollado bajo un marco de continuas incidencias.

La prueba fué disputada como desde su creación en 1911, sobre un recorrido de 500 millas (804,670 kilómetros), o sea 200 vueltas a la pista, que mide dos millas y media (metros 4.023,35).

Bastantes incidencias, algunas de ellas con resultados gravísimos, dieron a la famosa competición caracteres emotivos. En plena carrera, dos de los concursantes que marcaban intenso "codo a codo" se aboraron, resultando del choque muertos sus conductores.

Otros cuatro coches capotaron, resultando heridos sus pilotos y mecánicos.

Para mayor fatalidad, otro de los bólidos, en plena marcha, desvióse, yendo a chocar contra una valla que contenía a numerosos espectadores, y del choque, el piloto quedó muerto por clavarsele el volante en el pecho, y herido su mecánico, así como muchos de los espectadores, que no tuvieron tiempo de separarse.

La carrera ha sido ganada por Willy Harnold, que conducía un "Miller" y que cubrió los 804 kilómetros en 4 h. 48 m. 39 s., a un promedio de 167 kilómetros por hora, batiendo, por tanto, el récord de la prueba establecido por Peter Paolo en 1925, montando un "Duessenberg".

El segundo clasificado fué el corredor William S. Ganton (Miller), a cuatro vueltas.

3. Luis R. Schneider.

4. Luis Meyer.

Esta manifestación, en la que los más famosos constructores y corredores americanos tienen puesta la mirada desde que se anuncia cada año, es la única prueba del calendario internacional que, desde su creación se disputa sobre el mismo terreno, y puede—como ninguna otra manifestación del mundo—, calificarse como verdadero criterium de la velocidad. Ricamente dotada de premios, excitando el estímulo de los campeones americanos, es el Gran Premio de Indianópolis carrera que desperta enorme codicia entre los que aspiran a ganar, y que para ello construyen coches especiales con un año de antelación por lo menos, verdaderos "racers" exclusivamente de pista, particularidad que hasta ahora ha constituido un handicap para los corredores de Europa, que generalmente se ponen en línea sobre coches construidos para carrera por carretera y que han tocado siempre las consecuencias de esta inferioridad, la más perjudicial de ellas, al haberse retirado en 1929.

Los premios, como hemos dicho, son cuantiosos. Primeros, 20.000 dólares.

## Prueba de regularidad del Real Automóvil Club de Cataluña

(290 Kilómetros)

11 de mayo de 1930

### Los automóviles



# LANCIA

Que participan en esta prueba obtienen las más altas recompensas

1.º Sisco

J. M.ª Robert

los dos sobre

# LANCIA

Sin penalización ganando ambos Medalla de oro

## El kilómetro lanzado en Budapest

Organizado por el Automóvil Club de Hungría (Salida lanzada y llegada con parada)

Coches turismo 3 litros

1.º Silvio

sobre

# LANCIA

a 109 k. 422 y 77 k. 712 h.

Primero absoluto en la categoría de turismo

## Concurso de elegancia

En Barcelona el 25 de mayo de 1930

Coches sport Primer premio

Don José Roy  
con coche

# LANCIA

## CONTINENTAL - AUTO S. A.

Clarís, 90 bis  
Barcelona

Exposición Serrano, 20  
Oficinas, garage y talleres, Aienza, 18  
MADRID

Paz, 33 -  
Valencia

Segundo, 10.000.  
Tercero, 3.000, etc., etc.  
Además, numerosas primas, para las vueltas más rápidas.

### El Gran Premio de Europa

Esta carrera que el pasado año se disputó en el circuito de Vallés, la prepara en el actual la F. M. de Bélgica, habiéndose señalado como lugar para la prueba el circuito de Spa-Francorchamps, de 14 k. 900 el día 13 del próximo julio.

Se admitirán las categorías 175, 250, 350 y 500 c. c., a las que se señala como recorridos respectivamente, 18, 22, 26 y 28 vueltas.

Para clasificarse precisará cubrir todas las vueltas, en el bien entendido de que la carrera se dará por terminada transcurrida una hora de la llegada del primero de categoría.

Se adjudicarán 45.000 francos en premios y 1.500 al corredor que realice la vuelta más rápida.

Todos los participantes deberán utilizar exclusivamente un carburante compuesto de una mezcla de 70 por 100 de esencia de turismo y 30 por 100 de benzol.

Quiénes deseen participar en la prueba, constructores, agentes, representantes y propietarios de motocicletas.

Para inscripciones a M. Maurice Pire, comisario general de la carrera.

### A por el record absoluto motociclista

Oportunamente se dijo que el motociclista J. S. Wright sería el piloto encargado de montar la moto caza records establecida por la casa O. E. C. con vistas a rebajar los 216 kms. 075 por hora de la B. M. W. alemana del piloto Henné.

La O. E. C. de Wright va equipada con un Jap. de dos cilindros sobrealimentado y se cree capaz de superar los 230 kilómetros por hora.

Estas notas ya eran conocidas, pero vuelven a ser de actualidad al ser anunciados los próximos ensayos del bólido que tendrán lugar en la recta de Ballamoda del circuito de la Isla de Man que va a ser arreglado a dicho efecto.

Los intentos contra el record de Henné los efectuará Wright el día 17 de junio o sea al día siguiente del T. T. junior, y los ensayos del bólido de la O. E. C. figuran como uno de los números del programa de los T. T. 1930.

### Las marcas de siempre

Al referirnos a las marcas de siempre, ha de suponer el lector que aludimos a las que en todo momento obtienen triunfos señalados. Son las "Velocette" y "Scott". En la clásica prueba internacional, subida a la famosa cuesta de "Zbrslav-Jiloviste", o como si di-

esos percances, ajenos por completo a la máquina.

Poto I venció en la primera eliminatoria de "El guante de plata", y A. V. Arche en la segunda de la Copa "Calthorpe", realizando velocidades medias magníficas, con las que confirman sus legítimos triunfos, así como las de J. Rodríguez en sus segundos y honrosos puestos.

### Se aplaza la carrera de la Rabassada

Con objeto de proceder a una más minuciosa organización que redundará en la lista de participantes, y al parecer oyendo indicaciones del Comité Directivo de la Exposición, Peña Rhin ha tomado el acuerdo de trasladar a una fecha del próximo julio, su tradicional carrera en cuesta de La Rabassada.

No serán ajenos a dicho aplazamiento, también los ruegos de algunos representantes y motoristas, que preparando sus máquinas desde hace algún tiempo con vistas a la próxima Vuelta motorista del Real Moto Club de Cataluña, desean a la vez alinearse en la clásica cuesta que lleva a Vista Rica.

Es de creer que el aplazamiento ha de redundar en beneficio de la gran prueba barcelonesa, a la vez que nutrirá el programa de grandes festejos deportivos del mes de julio.

## Resultados

### Carrera en la cuesta de Fontainebleau

En los alrededores de Fontainebleau, se ha verificado una prueba en cuesta con 2 kilómetros de recorrido, con llegada parada, con estos resultados:

Coches turismo 750 c. c.: 1, Mme. Jeanne (Rosengart), 1 m. 56 s. 2-5.

1.100 c. c.: 1, Mme. Jeanne (Amilcar) 2 m. 3 s. 1-5.

1.500 c. c.: 1, Le Foll (Bugatti), 1 m. 38 s. (record).

2.000 c. c.: 1, Laroque (Licorne), 2 minutos 3 s.

5.000 c. c.: 1, Pagniez (Mathis), 1 m. 27 segundos 3-5.

Coches sport 750 c. c.: 1, Lang (Rosengart), 1 m. 59 s.

Sport 1.500 c. c.: 1, Laurier (Chenard), 1 m. 51 s. 4-5.

Sport 2.000 c. c.: 1, Bussienne (Sizaira), 1 m. 14 s. 2-5.

Sport 3.000 c. c.: 1, Bourines (Amilcar), 1 m. 40 s. 4-5.

Coches carreras 1.100 c. c.: 1, de Rovin (Rovin), 1 m. 8 s. 2-5.

1.500 c. c.: 1, Sabbag (Bugatti), 1 m. 3 segundos 4-5 (record).

2.000 c. c.: 1, Reynaud (Bugatti), 1 minuto 40 s.

Motos 175 c. c.: 1, Gillon (Monet Goyon), 1 m. 43 s.

250 c. c.: 1, de Latour (San Sou Pap), 1 m. 11 s. (record).

350 c. c.: 1, Ramus (Terrot), 1 m. 9 s. 4-5.

500 c. c.: 1, Lemoine (San Sou Pap), 59 s. 2-5 (record).

750 c. c.: 1, Marnier (X...), 1 m. 18 s. 4-5.

Sidcars 350 c. c.: 1, Pouponneau (Magnat Debon), 1 m. 58 s. 3-5.

600 c. c.: 1, Renaud (The Marval), 1 minuto 18 s. 4-5.

### El III Gran Premio Bugatti

El domingo se corrió en el circuito permanente de La Sharte, Mans, el III Gran Premio Automovilista, organizado por el constructor italiano Ettore Bugatti. Prueba especial, exclusivamente de velocidad, reservada a los propietarios de coches Bugatti que no hubiesen defendido nunca oficialmente la famosa marca francesa. La carrera estaba dotada de 121.000 francos de premios en metálico y se disputó en forma de handicap, en razón de las diferencias de cilindrada.

De catorce inscriptos, ocho tomaron la salida, que empezó a darse a las once de la mañana.

Las dos primeras horas de competición vieron los abandonos sucesivos de Sabipa, D'Arnoux, Bouriano y Dubonnet. Sin ningún accidente.

Quedaban, por tanto, cuatro coches en carrera. A los dos tercios de la prueba, Zanelli marchaba en cabeza, seguido, a diez segundos, de Tedaldi. Max Fourny, que anteriormente había dominado a sus rivales, ocupaba enton-

## Otras nuevas victorias de las bicicletas "CHRISTOPHE"

Carrera de fondo del C. C. España (28 k.) Junio

- |     |                    |                       |
|-----|--------------------|-----------------------|
| 1.º | Antonio Chacón     | Neófito               |
| 2.º | David Pérez        | 3.ª categoría         |
| 3.º | Pedro García Monge | Clasificación general |
- (de rigurosa serie)

Motocicletas y bicicletas CHRISTOPHE

Bicicletas "C." y otras.

Venta a plazos

Luciano Casado: Alcalá, 108-Madrid Teléf. 53.791

## LA REPRESENTACION DE LAS

# MAGNETOS

# SCINTILLA

378 (S.A.)

Ha quedado instalada en su nuevo local:

## Florida, 4 :: MADRID

Sagrario se cae en la primera vuelta y Baltasar persigue a Cobo de cerca.

1. F. Cobo, 1 m. 39 s. 3-5.
2. F. Plaza, 1 m. 41 s. 4-5, a un largo.
3. B. Santos.

Segunda eliminatoria.—No participa García, por avería en su máquina, y Poto II corre en esta ocasión con "Rudge", también por avería de la suya, en ocasión del choque de ambos en la cuarta eliminatoria de la prueba anterior.

Baltasar Santos, que iba realizando una buena carrera, en cabeza siempre durante las tres vueltas, pero al entrar en la cuarta queda en "panne".

En la tercera vuelta Arche pasa a García y luego a Santos, llegando primero a la meta.

1. A. V. Arche, 1 m. 36 s. 4-5, sobre "Scott", y García, cuando le faltaban unos 60 metros para llegar en segundo lugar, sufre una caída y no se clasifica.

Muchos aplausos a Arche, que salió scratch concediendo dos segundos a Santos y tres a Poto II.

Tercera eliminatoria.—Sanz (scratch); José Gómez y J. Rodríguez, con dos segundos, y Otero con tres.

Los contrincantes de Eanz son de lo más fuertecito y esta eliminatoria tiene los honores de una gran final.

Otero, que viene con ganas de pegar, realiza una brillante carrera en cabeza siempre hasta el final, seguido a la rueda de Jacinto Rodríguez, que también se emplea a fondo con todo coraje. Gómez se desliza por la carbonilla, pero reanuda luego la marcha.

1. Antonio Otero, 1 m. 36 s. 4-5.
2. Jacinto Rodríguez, 1 m. 36 s. 4-5, a seis largos.

4. Emiliano Sanz.

Cuarta eliminatoria.—Blake concede cinco segundos a Poto y Almech y ocho a Martín.

En esta eliminatoria, al formidable Blake se le adjudican, a excepción de Poto I, corredores poco temibles.

Almech para por "panne", y Martín también por lo mismo, y queda Poto en lucha con Blake. Cuando el inglés iba a alcanzar a Poto, éste se cae a un metro de Blake, salvando este último el inminente peligro en forma magistral, por lo que se le tributa una gran ovación.

1. P. Blake, 1 m. 37 s. 1-5.

Los demás no se clasifican.

Final: Blake concede tres segundos a Arche y Cobo y seis a Otero.

En la primera vuelta, Otero en cabeza, seguido de Black y Cobo que marchan juntos. Arche tiene la mala fortuna de caerse y quedan en liza los otros.

Otero, que realiza proezas, continúa en cabeza hasta que al entrar en la cuarta vuelta es pasado por el inglés. Cobo conserva siempre su tercera posición.

1. Blake, 1 m. 27 s. 4-5.
2. A. Otero, 1 m. 34 s. 1-5, a cinco largos.

Gran ovación al inglés y a Otero.

El señor Reguant, donador de la copa, entrega ésta a Blake y da su vuelta de honor con grandes aplausos.

Como siempre, en las carreras handicap, indico los tiempos efectivos realizados por cada corredor, descontando las ventajas, puesto que la cronometración comienza a la salida del primer corredor, o sea a partir del que más handicap ha obtenido en segundos.

Gómez y Otero progresan notablemente, siendo su actuación última digna de todo elogio.

F. S.

## España debe participar en el Campeonato de Europa automovilista por montaña

Debido a la pluma de nuestro querido compañero Emilio P. de Neguri, en "La Tarde", de Bilbao, reproduciendo un artículo altamente razonado, y con el que estamos en un todo conformes, sobre la necesidad de que España participe en el Campeonato de Europa automovilista por montaña, conforme lo hacen otros países menos significados en este deporte:

"Hace ya cerca de cinco años. Finalizaba 1925 cuando "L'Auto" lanzó la idea de organizar el Gran Premio de la Montaña, prueba de gran turismo de carácter utilitario. Se trataba de hacer una demostración elocuente de las cualidades de los motores sobre recorridos bravos, duros, en cuesta.

El rotativo parisino de deportes hizo algo más que lanzar la iniciativa: cuidó de la organización y sometió el reglamento a la aprobación del Automobile Club de France.

Se exigía mucho a los participantes, acaso demasiado. Por primera vez en una carrera iba a imponerse penalizaciones por detenerse en ruta cualquiera que fuese la causa determinante de la parada: El "gicleur" tapado, el soltarse un alambre de la bujía, la necesidad de proveerse de agua o de aceite; todo aquello sería objeto de penalización. Nada importaba que la participación de este Gran Premio exigiera el escalar de cumbres tan elevadas como el Galibier, el Isoard y otras. "L'Auto" quería que el Reglamento fuese todavía más duro que el recorrido...

Para la celebración de este I Gran Premio de la Montaña se fijaban las fechas de 5 de agosto del año siguiente: 1926, y una de las carreras del programa era el escalar del Mont Ventoux, y luego, como compensación, habría una carrera de velocidad en Miramar.

El Gran Premio de la Montaña iba a tener mucha más importancia que la Copa de los Alpes sobre un recorrido a través de Austria, Italia, Suiza y Francia, que se correría unos meses antes, en junio.

El campeonato de Europa por montaña pue-

de considerarse como un sucesor de aquel Gran Premio.

Ocupémonos, pues, de él. Lo organiza la Asociación Internacional de Automóvil Clubs Reconocidos.

Las carreras que lo componen son las siguientes, señaladas para las fechas que también se citan:

11 de mayo.—Checoslovaquia.—Carrera en cuesta de Zbraslav-Jiloviste.

29 de junio.—Italia.—Carrera en cuesta de Cunco, en la cumbre del Larche.

12 de julio.—Gran Bretaña.—Carrera en cuesta de Shelsley Walsh Hill.

10 de agosto.—Suiza.—Carrera en cuesta de Klausen.

17 de agosto.—Alemania.—Carrera del Automóvil Club de Alemania, en Berhgrekord, cerca de Friburgo.

24 de agosto.—Francia.—Carrera en cuesta de Mont Ventoux.

24 de agosto.—Polonia.—Carrera en cuesta de Tatra.

14 de septiembre.—Austria.—Carrera en cuesta de Semmering.

21 de septiembre.—Hungria.—Carrera en cuesta de Svab.

29 de septiembre.—Rumania.—Carrera en cuesta de Feleac.

Para tener derecho a figurar en la clasificación de este campeonato de Europa hay que tomar parte por lo menos en la mitad de estas carreras.

Ahora bien; obsérvese que se concede la organización de estas pruebas no sólo a países como Italia, Gran Bretaña, Francia, Alemania, Suiza y Austria, que tienen una industria automovilística pujante, sino también a otros como Checoslovaquia, Hungría, Polonia y Rumania, donde está rampeo de la mecánica se encuentra, poco más o menos, como en nuestro país.

Si echamos un vistazo al mapa de Europa veremos que Portugal, Bélgica, Holanda, Suecia, Noruega, Dinamarca, Estonia, Lituania, Finlandia, Yugoslavia, Grecia y Rusia son las únicas naciones que no cuentan con una carrera que cuente para la clasificación del campeonato de Europa de montaña.

Es decir, no son las únicas, porque, como habrán ya podido observar nuestros lectores, España no figura tampoco.

Y es por eso que alzamos nuestra voz y pedimos la opinión de los compañeros y su apoyo si estiman justa nuestra protesta por la exclusión de que se nos hace objeto.

Cuando un país cuenta ya con dos organizaciones impecables de campeonatos de Europa, automovilista y motociclista, en Lasarte y en el Vallés, respectivamente.

Cuando se han celebrado desde 1907 carreras de velocidad en circuitos catalanes como los de Sitges-Sant Pere de Ribes y Mataró-Argenta-Vilassar-Mataró.

Cuando a consecuencia de ello, de haber

fructificado esta simiente, vino un circuito Villafranca del Panadés-La Almunia-Monjos y después un circuito de Lasarte, por los que han desfilado los mejores corredores profesionales de Europa.

Cuando se cuenta con un autódromo como el de Terramar, que si bien no abre sus puertas a las carreras con mucha frecuencia, las abre más que algún autódromo francés por nosotros visitado.

Y cuando, en fin, se cuenta con carreras en cuesta de la importancia y del historial de la Rabasada, de Montserrat, de las Perdices, de Urquiola, aparte de otras como las de Igueldo, Orduña y Barázar, no se puede dejar sin protesta tal exclusión. Por esto alzamos nuestra voz. Para reivindicar un honor que merecemos y para evitar que continúe la anomalía que supone el que en un campeonato de Europa de montaña no participe el país más montañoso, después de Suiza—con arreglo cada uno a su extensión territorial, naturalmente—, y que cuenta ya con carreras en cuesta que se vienen celebrando anualmente desde hace más de quince años."

## Las XII horas de Guadarrama - Navacerrada

EL 28 DE JUNIO ACTUAL.

Ha dado comienzo con toda actividad la organización de la clásica prueba de resistencia, que todos los años lleva a cabo el Real Moto Club de España, en el penoso circuito de los puertos de Guadarrama y Navacerrada.

Es la cumbre de las organizaciones madrileñas, el banco de pruebas de automóviles y motocicletas de serie y el campo de batalla de las grandes marcas. Comercial y deportivamente no existe otra prueba en España de mayor interés. En ella se pone de manifiesto al hábil y resistente conductor, como los motores fabricados a conciencia. En esas interminables doce horas de marcha continua, en donde hay que escalar repetidas veces los dos imponentes puertos, es donde se acredita una marca y un corredor.

Las Casas que quieran demostrar con hechos evidentes la sólida construcción de sus marcas, tienen una bella oportunidad de acreditarlas en esta magnífica ocasión, única que se le presenta en el año. No podrán eludir su participación por los gastos que esta gran manifestación motorista origine, puesto que no precisa la construcción o adquisición de "racsers" especiales, ni el contratar corredores profesionales. Es una prueba de resistencia, muy dura, es cierto, pero que sólo está al alcance de marcas que en tan duro ensayo no teman desfallecer.



# DONNET

### Triunfos en un mes de los automóviles

**Subida a la cuesta de Torigni**  
Saint-Lo (1 km.) Coches turismo 1.500 cc.

1.º *Himbert* **DONNET**  
sobre

**Carrera en la cuesta de Chateloup**  
(1.200 m.) Coches carreras 1.100 cc.

1.º *Hodey* **DONNET**  
sobre en 1 m. 23 s. 2/5

**Carrera en la cuesta de Chateau Thierry**  
Coches sport 1.100 cc.

1.º *Lepicard* **DONNET**  
sobre a 80 k. 538 h.

**Carrera cuesta de Argenteuil**  
(1.800 m.) Coches Spor 1.100 cc.

1.º *Lepicard* **DONNET**  
sobre Recor batido . A 80 k. 337 hora  
Mejor tiempo entre todos los coches de sport que participaron

**Subida a la cuesta de Marcabiere**  
Albi - (2 k. y 15% desnivel)

1.º *Ferral* **DONNET**  
sobre (Categoría hasta 2 litros)

**¡Con hechos se demuestran las cosas!**

Delegación general para España:  
Fernánflor, 6 Madrid ♦ Teléfono 95554 ♦ Dirección telegráfica: Donnautos - Madrid

Concesionarios para Madrid:  
Cayetano Vlu Acín (Garage Victoria) Alberto Aguilera, 62 - Telf., 30835  
Garage Maldonado Fuenterrabia, 5 - Telf., 74362

trascendental prueba de resistencia, elevando así estas famosas "Doce horas" a la categoría en que mundialmente debe estar reconocida.

Según tenemos entendido, este año el número de participantes que de fuera de Madrid ha de acudir, será numeroso.

Esperamos que el Real Moto Club desplegará toda su actividad, gestionando inscripciones y pidiendo a las demás Sociedades automovilistas y motociclistas de España recaben entre sus asociados la participación de una representación de cada Club.

Imitemos en Madrid el entusiasmo que reina siempre entre vascos y catalanes en sus importantes organizaciones locales, en las que no deja nunca de participar un gran número de concursantes o corredores muy superior siempre al escaso con que contamos aquí en nuestras manifestaciones.

F. S.

## Carta de Londres

De las carreras T. T. inglesas

Dentro de dos semanas empezarán los entrenamientos para las carreras T. T. de la Isla de Man. Con la mayor participación de no ingleses, este año las carreras adquieren bastante más interés que en años pasados. La competencia entre las marcas inglesas es como siempre intensa, pero ahora existe también la de algunas marcas continentales para estimular aún más a las Casas inglesas.

A pesar de la subvención que se ha hecho por mediación de la "Auto Cycle Union" a favor de los participantes extranjeros, se lamenta que las inscripciones recibidas no han sido lo que se esperaba. Italia ha inscrito dos Guzzis, Bélgica la F. N. y La Mondiale, Suiza dos Universal-Jap, pero notamos la abstención de las importantes Casas B. M. W. y D. K. W. de Alemania, de las marcas francesas y de las americanas. Cuando las Casas inglesas envían sus corredores para tomar parte en todas las más importantes carreras del continente, era de esperar que las marcas continentales responderían este año con su participación en los T. T., que son reconocidos como las más importantes carreras de velocidad para motocicletas, máxime cuando se les ofrecía pagar los gastos de viaje de sus corredores y un abono en los derechos e inscripción.

La importancia de un triunfo en las clásicas carreras T. T. no se le ocultará a nadie. Este año tenían las marcas continentales la oportunidad de demostrar su calidad en las carreras que más que en ninguna otra ponen a prueba las cualidades de resistencia y velocidad de una moto, al igual que la clase del conductor. Es verdad que los ingleses tienen la ventaja de conocer mejor el circuito, pero esta circunstancia es inevitable y la misma favorece a los corredores continentales en las carreras del continente. Pietro Ghersi, con una moto Guzzi, hace pocos años casi llegó a ganar una de las carreras, lo que demuestra que una victoria continental no sería imposible.

Por otra parte, la inscripción de corredores de ultramar con motocicletas de fabricación inglesa es bastante satisfactoria, y su intervención es esperada con mucho interés.

De los corredores ingleses hay una nutrida inscripción. Ha sido muy comentada la abstención de Alec Bennett, el famoso corredor de "Sunbeam" y "Velocette". Bennett es el corredor que más triunfos ha obtenido en la Isla de Man, y su abstención será una gran deficiencia para las respectivas marcas. Dodson, el ganador de la carrera "Senior" de los últimos dos años sobre "Sunbeam", está inscrito otra vez con dicha marca y es uno de los favoritos. La "Velocette" pierde este año otro de sus más destacados corredores en la persona de Hicks, el vencedor de la carrera "Junior" del año pasado, que en éste correrá con una "A. J. S." en todas las carreras. Las marcas "Norton" y "Rudge" tienen inscritos equipos formidables, como siempre. Simpson, Woods y Hunt de "Norton", y Walker, Tyrrell-Smith y Nott, de "Rudge". Si la suerte no favorece a Dodson otra vez en la "Senior",

## Triunfo definitivo de las bicicletas

# GOLLI

En la gran prueba de fondo del "C. C. España" (125 K.-1 Junio)

Clasificación general

Absoluto

1.º *Helenio Torres* sobre **GOLLI**  
en 3 h. 44 s., a 133 K. 482 por hora!

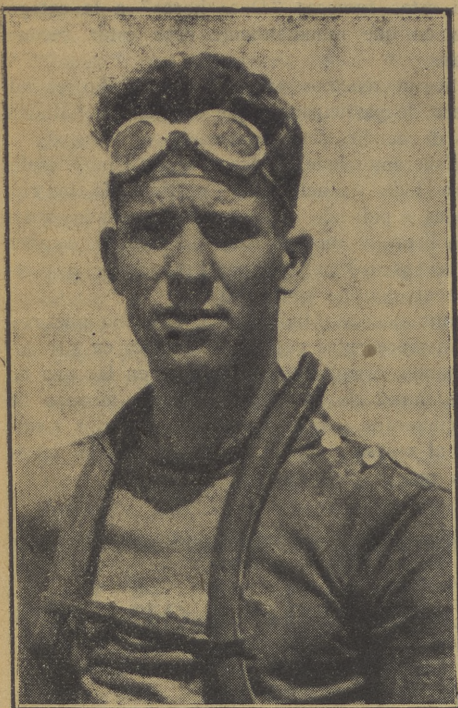
Tercera categoría

1.º *Helenio Torres* sobre **GOLLI**

Una sola bicicleta **GOLLI** participa y triunfa sobre todas las mejores marcas

Venta a plazos: **MANUEL DEL ROSAL**  
Bravo Murillo, 185. - Madrid

Sucursales en Valdecañas: Carretera de Valencia, 59 y 61



Helenio Torres, que sobre "Galli" venció admirablemente en la prueba del Club Ciclista España, celebrada el pasado domingo sobre 125 kilómetros, que cubrió a una velocidad media de 33 k. 482 por hora.

(Foto Alvaro.)

tusiasmo, y fueron una muralla para los atléticos. Vidal, irregular. Los tantos primeros que le marcaron fueron debido a él. Luego hizo paradas magníficas, especialmente una a un tiro de Gorostiza.

EL GOAL, QUE SE ANULO AL MADRID

Camorera arbitró bien, pero tuvo fallos que perjudicaron al Madrid. Uno de ellos fué el del goal anulado. Olaso, que había recogido el balón delante de Camorera, que estaba cerca de la línea, continuó con el esférico animado por Camorera. Cuando Olaso pasó a Triana y éste realizaba la jugada inimitable que terminó con un tiro que llegó a la red, Camorera atendió a las indicaciones del "linier", que antes había desatendido, y pitó para anular el goal.

En el resto del partido se dejó llevar algunas veces del público que, como es natural, siempre estuvo a favor del Athlétic

LOS EQUIPOS

Se alinearon así:  
"Athlétic"—Blasco; Castellanos, Urquizu; Pichi, Muguerza, Chirri; Lafuente, Iraragorri, Unamuno, Bata y Gorostiza.  
"Madrid"—Vidal; Quesada, Torregrosa; Prats, Esparza, Peña (J. M.); Lazcano, Triana, Rubio, Gosme y Olaso.

SESENTA Y DOS MIL PERSONAS PRESENCIARON EL ENCUENTRO

El partido se jugó en el Stadium de la Exposición, que estaba totalmente ocupado por el público. Se calcula que el número de aficionados que presenciaron el encuentro fué de sesenta y dos mil.

El Gijón, campeón de España amateur

Antes del encuentro Madrid-Athlétic se jugó la final del campeonato de España amateur, entre el Hércules, de Alicante, y el Gijón F. C. Venció este último, por tres a dos. El Rey entregó la copa al capitán del equipo vencedor.

FRANCISCO DIAZ RONCERO



Luciano Montero, vencedor en el Gran Premio Loinaz, verificado el domingo último en Beasain (Guipúzcoa).

la que efectuó 1 m. 27 s. 4-5, lo que supone 22 s. 4-5 en cada vuelta. El récord de la vuelta a la pista, si tenemos en cuenta ese tiempo de cuatro vueltas, y el que sólo se diferenciará en un quinto de segundo del récord nacional, tampoco es nada extraordinario para un profesional del calibre de Blake. El mejor tiempo con tres vueltas salida lanzada, lo realizó este corredor en 1 m. 8 s. 4-5, y Viñals, de Barcelona, posee dichas tres vueltas en 1 m. 7 segundos 3-5, verificadas en la reunión del 11 de mayo pasado.

Esperemos, pues, de este corredor inglés otras más brillantes actuaciones en las cuatro reuniones que faltan de este mes.

Phil Blake obtuvo cuatro victorias y estableció un récord; Gómez, tres, y Arche, Poto I, Otero, Sagrario y Cobo, una cada uno.

Después de los tiempos efectuados por Blake, que fueron los mejores, los conseguidos por los españoles se clasifican por este orden: Salida lanzada: 1. José Gómez, 1 m. 9 s. 3-5; 2. Poto I, 1 m. 10 s. 2-5; 3. B. Santos, 1 m. 13 segundos 4-5. Salida parada: A. Otero, 1 m. 34 segundos 1-5; segundos, Arche y J. Rodríguez, 1 m. 36 s. 4-5; tercero, Cobo, 1 m. 39 segundos 3-5.

Dejó de presentarse en esta ocasión Laureano González, que había desmontado su máquina y no tuvo tiempo de tenerla preparada para esta prueba en la que quería habérselas con el británico.

Resultados

GUANTE DE PLATA: Este trofeo se disputará de vez en cuando, y el vencedor lo detentará hasta la próxima vez, y será otorgado definitivamente al que lo gane tres veces.

Las pruebas se corren en tres vueltas (salida lanzada).

Primera eliminatoria: En cabeza, Poto I, seguido de Sanz y Baltasar Santos. Sanz tiene la mala suerte de caerse y siguen solos los otros dos. Reanuda la marcha Sanz, pero ya es demasiado tarde para alcanzarlos.

1. Poto I, 1 m. 12 s. 2-5, sobre "Scott".  
2. B. Santos, 1 m. 13 s. 4-5, a 15 largos.  
3. E. Sanz, a 100 metros.

Florentino Plaza, no toma la salida oficial por "panne".

Segunda eliminatoria: Blake todo el tiempo en primera posición y perseguido por Jacinto Rodríguez, que ocupa siempre el segundo lugar.

1. Phil Blake, 1 m. 10 s. 3-5.  
2. J. Rodríguez, 1 m. 14 s. 2-5, a 30 metros.  
3. A. Otero, a cinco metros.

Tercera eliminatoria: Gómez y Arche, a corta distancia uno del otro, separan pronto a Torres y Almech. Se entabla dura lucha entre los dos primeros, sin lograr Arche rebasar a Gómez.

1. José Gómez, 1 m. 14 s. 1-5.  
2. A. V. Arche, a media rueda (igual tiempo).

EL DOMINGO DIA 8 DE JUNIO

EN EL

STADIUM

X REUNION DE LA TEMPORADA DE

DIRT-TRACK

a las cinco y cuarto de la tarde

Phil Blake

El corredor de la emoción

DESAFIO

FRANCISCO COBO contra JOSE GOMEZ

Entrada general, 2 pesetas

Victor Torres sufre una caída, y le imita en la suerte Almech.

Cuarta eliminatoria: Sagrario y Cobo se las entienden en cabeza muy juntos, sin abandonar el primero el primer lugar. En la entrada de la recta de la meta, en la primera vuelta, vuelca Poto II, y García que iba muy cerca pasa por encima de su máquina y cabriolea, sufriendo el segundo erosiones sin importancia. Cobo, al querer pasar a Sagrario rueda también por el suelo al salir de la curva primera en la última vuelta, y el único superviviente, Sagrario, llega solo a la meta.

Primero y único. F. Sagrario, 1 m. 16 s. 2-5.

Primera semifinal: (Blake y Poto I). Blake, primero desde el principio al fin, tomando muy abiertas las curvas, mientras Poto se ciñe a ellas, con lo que consigue no ser más distanciado. Se lleva la prueba a gran tren y Poto se luce en su tenaz persecución.

1. P. Blake, 1 m. 8 s. 4-5.  
2. Poto I, 1 m. 10 s. 2-5, a 15 metros.  
Segunda semifinal: (Gómez y Sagrario). Gómez en cabeza y Sagrario a corta distancia, sin lograr rebasarlo. También esta prueba se lleva a tiempo acelerado.

1. José Gómez, 1 m. 10 s. 3-5.  
2. F. Sagrario, 1 m. 15 s. 4-5.  
Final: (Blake y Gómez). Gómez, que tiene una buena tarde, se luce persiguiendo al coloso inglés.

En la segunda vuelta en que Blake afloja un poco la marcha, Gómez pasa a primer lugar en medio de una gran ovación, logrando una ventaja luego de 30 metros. La moto del inglés se reanima y empleándose a fondo, consigue aminorar la distancia, pero no hasta el punto de alcanzarlo del todo.

1. José Gómez, 1 m. 9 s. 3-5.  
2. Phil Blake, 1 m. 9 s. 4-5, a un largo.  
Las ovaciones a Gómez aumentan y duran largo rato. Blake entrega a su contrincante el guante de plata, y ambos dan la vuelta de honor, escuchando muchos aplausos.

RECORD NACIONAL DE LA VUELTA

Blake, en dos intentos, que dan exactamente la misma cronometración, establece el récord internacional de la vuelta a la pista en 22 s. 1 quinto.

El récord nacional, en posesión de Cobo, es de 22 s. 2-5.

Blake cortaba demasiado en las curvas y las tomaba muy abiertas para que hubiese logrado mejor tiempo.

COPA "CALTHORPE". Trofeo regalado por la Casa "Mercurie", para el vencedor de estas pruebas handicap a cuatro vueltas, salida parada.

Primera eliminatoria.—Como (scratch); Federico Sagrario, Francisco Almech y Florentino Plaza, con 2 segundos de ventaja.

Plaza conserva la primera posición hasta la tercera vuelta, en donde es pasado por Cobo.



José Gómez, excelente corredor de "dirt-track", que el domingo pasado destacó por su brillante actuación, obteniendo el trofeo "Guante de plata", en reñido final con el profesional inglés Phil Blake.

(Foto Alvaro.)

MOTORISMO

La IX reunión de Dirt-track en Madrid

Debut del corredor inglés Phil Blake.—Brillante actuación de José Gomez que obtiene el "Guante de plata" y de Blaque, que gana la copa de "Calthorpe"

Con más público que nunca, sin duda atraídos por la presentación del gran profesional inglés Phil Blake, que en la temporada pasada realizó en Madrid tantas proezas, se verificó el domingo la IX reunión de dirt-track.

Las carreras fueron bastante accidentadas por las numerosas caídas que se originaron, registrándose tres eliminatorias en las que no pudo clasificarse más que un solo corredor por haber quedado fuera de combate el resto de los participantes. Hasta el "malavariista" inglés midió el suelo, y con esto está dicho todo.

El héroe de la jornada lo fué esta vez José Gómez, que se consagró el domingo como un gran corredor. Ya éste iba destacándose en anteriores carreras, pero ayer estuvo sencillamente excepcional al triunfar sobre el "fenómeno" Blake en la final del "Guante de plata", con un tiempo en las tres vueltas de 1 minuto 9 s. 3-5.

Una novedad introducida en el programa, aparte de la actuación de Blake, fué la de que las pruebas handicap de la Copa "Calthorpe" se ventilaran en cuatro vueltas en lugar de tres, como venía verificándose hasta la fecha, con lo que resultan las ventajas más equitativas para los scratchs, dado los adelantos que las segundas partes van obteniendo de día en día. Las carreras así, resultan más espectaculares, porque la lucha se saborea mejor y da hasta tiempo a los actuantes de lograr recuperar terreno cuando éste se ha perdido por una mala arrancada. Ya que los españoles no

se distinguen mucho como buenos preparadores de sus cabalgaduras, con la prolongación del número de vueltas encontrarán un alivio a su descuido mecánico y, sobre todo, que a mayor número de vueltas menor número de abandonos, lográndose con ello deje de seguir luchando aquel que por una simple caída no reanuda la carrera en la imposibilidad de poderse clasificar en tan corta distancia.

El pasado domingo los "ases" madrileños estuvieron desafortunados, y sobre todo, Emiliano Sanz, que no hizo honor a ese famoso número 16, tantas veces vencedor. Sus caídas y retraso en la arrancada le evitaron el poderse clasificar en ninguna de las dos pruebas, dejándonos así sin el aliciente de un codo a codo con el maestro de la Gran Albión.

Arche también, a pesar de su dominio, se acostó varias veces sobre el negro, pero cuando ningún contratiempo le aconteció, se clasificó primero, con un magnífico tiempo: 1 minuto 36 s. 4-5, en cuatro vueltas.

Blake, quizá por prudencia, al verse por primera vez con noveles corredores, tomaba las curvas por el mayor radio, para no verse en el trance de tener que salvar caídas del prójimo, ciñéndose a la cuerda sólo cuando francamente se hallaba en cabeza.

Sea porque se reservase para otra ocasión, o porque no se viera precisado a emplearse muy a fondo, sus tiempos, aunque buenos, no fueron nada notables, excepción hecha del logro en la final de la Copa "Calthorpe", en

Las sin rival motocicletas

SCOTT y VELOCETTE

Siguen triunfando

DIRT-TRACK (Stadium Metropolitano)

8.ª Reunión (25 Mayo), Campeonato de Castilla

- 3.ª ELIMINATORIA  
1.º A. V. Arche } sobre SCOTT  
2.º Poto I  
4.ª ELIMINATORIA  
1.º E. Sanz } sobre SCOTT  
Match J. Gómez - Poto I  
1.ª MANGA  
1.º Poto I  
3.ª MANGA  
1.º Poto I  
VENCEDOR  
1.º Poto I

9.ª Reunión (1 Junio)

- Carrera Guante de Plata  
1.ª Eliminatoria  
1.º Poto I, sobre SCOTT  
COPA "CALTHORPE"  
2.ª Eliminatoria  
1.º A. V. Arche, sobre SCOTT

Carrera en Cuesta de

Zbrslav-Jiloviste

Motos 350

- 1.º Kueeva, sobre VELOCETTE, a 96 k. 930  
2.º Zeveig } VELOCETTE  
Sidecars 350  
1.º Smitt, sobre VELOCETTE, a 75 k. 790

Representación de Velocette, Scott, Royal-Enfield y Francis-Barnett

CANTO - Princesa, 14 - MADRID - Teléfono 35868