

EL R. VALLADOLID NECESITA SOCIOS

La Directiva ha iniciado una campaña con una cifra como objetivo: DOCE MIL

CASTILLA DEPORTIVA

Número 599

Suplemento de LIBERTAD

12 de julio de 1971

«No habrá traspasos --ratifica el Club--, pero sin ayuda no podremos sostenernos»

La Directiva del Real Valladolid ha puesto en marcha una nueva campaña. Una vez más, pide ayuda. Ahora no se trata de aportar cantidades o de adelantar cuotas. El objetivo es más simple: pide socios. Doce mil socios, concretamente, pero de verdad, de los que empiezan y terminan la campaña, de los que no se retiran por el foro a las primeras de cambio y echan por tierra el programa económico del club.

Y ya que hemos mencionado este tema de la economía, bue no será insistir una vez más en la gravedad de la situación, porque a juzgar por ciertas manifestaciones que hemos leído recientemente y el tono general de las conversaciones en la calle creemos que se está marginando con una peligrosa alegría este asunto. Se está olvidando, sí, que pese a que en esta última campaña se haya aligerado un tanto el déficit, ahora mismo el volumen de este es alarmante y la Directiva tiene no pocos compromisos por cumplir y no ya de ejercicios anteriores, sino del actual. Nada nuevo, en suma, pero que tenemos que poner sobre el tapete para que los asuntos del Real Valladolid sean examinados desde una base real, no ficticia.

La Directiva ha ratificado una vez más que no habrá traspasos. El sábado, por la tarde, nos lo decía el presidente. La Directiva quiere apretarse el cinturón y pechar como pueda con el problema. Excelente propósito, optimista y entusiasta postura, aunque, sinceramente, nos parece bastante ingenua. No hace falta escarbar mucho en la historia del Real Valladolid Deportivo para encontrar antecedentes muy similares. ¿Recuerdan cuando se ascendió a Primera a costa del Español, en la promoción? Por entonces el déficit era importante, pero no llegaba ni con mucho al actual y además se trataba de jugar en Primera. La Directiva hizo oídos sordos a las peticiones de jugadores y no traspasó a ninguno. El éxito deportivo fue sensacional: cuartos en la División de Honor, la más alta categoría alcanzada por el equipo en este torneo. El Valladolid de los Aramendi, Morollón, Sanz, Enderiz, etc., llenaba los mayores estadios de España... menos el suyo. Y justo en el momento cumbre de lo deportivo se inició el vertiginoso descenso en lo económico. Ya a partir de entonces, los problemas de la economía empezaron a tomar una dimensión difícil de abarcar con disponibilidades del club. Y eso mismo se plantea ahora.

No queremos ser aguafiestas, pero tampoco ingenuos. El problema está ahí; no es invención nuestra. Al parecer, la Directiva confía en poder ir salvando le sin traspasos. ¡Ojalá lo logre! Santiago Gallego nos decía el sábado que el club necesitaba ayuda, y ésta sólo puede esperarse de los socios. Ya está la campaña en marcha. Por nuestra parte, colaboración no ha de faltar. Nos asusta, sin embargo, el panorama. Ahora mismo, como viejos fantasmas que vuelven una y otra vez, las denuncias y reclamaciones de los jugadores que tienen cantidades por cobrar --y no hablamos de los actuales, sino de los que ya no pertenecen al Real Valladolid-- estarían en la Federación Española, condicionando e incluso impidiendo el trámite normal de la diligenciación de nuevas fichas. Y esto es sólo un botón de muestra...

Hace falta ayuda. ¡Ya lo creo que hace falta! Lo que no sabemos es si con esos doce mil socios será suficiente, pero por supuesto que deseamos de todo corazón que esa cifra se logre. —J. L. PARRA

NOTA DE LA DIRECTIVA

«El deseo de todos los vallisoletanos al comienzo de la última temporada futbolística está cumplido. Sorteando no pocas dificultades de todo tipo, hemos logrado situar al equipo de nuestra ciudad en la Segunda División. Pero no seríamos

fieles a nuestro propósito si diéramos con esta conquista definitiva fin a nuestras aspiraciones. La ciudad, nuestra ciudad, puede aspirar a más y de hecho vamos a intentarlo. Pero en este esfuerzo necesitamos el concurso y la colaboración de todos los vallisoletanos. Pretendemos forjar un club y un equipo que le represente digno de esta ciudad en la que vivimos, para lo cual se hace preciso que todos aportemos nuestro apoyo sin reservas ni excepciones.

Esta vez no pedimos nada que no tenga una contraprestación favorable para quienes nos ayuden, cual es la posibilidad de presenciar el espectáculo de los partidos que juegue nuestro equipo en la temporada que empezará el mes de septiembre. Necesitamos como mínimo doce mil socios, y tenemos que lograr este objetivo, que es base para una proyección de nuestro Real Valladolid hacia metas más ambiciosas: doce mil socios que empiecen y terminen la temporada.

Por fortuna, al Real Vallado-

líd se le vuelve a admirar en todos los medios futbolísticos del país con la simpatía y el afecto que en otras épocas gloriosas supo merecer, pero tiene que ser el aliento colectivo el que nos ponga en trance de seguir aspirando a lo mejor. Valladolid tiene capacidad para colocarse en el plano futbolístico al mismo nivel que otras ciudades, algunas de ellas de menor entidad que la nuestra, y no intentarlo al menos, sería una negligencia que no nos perdonaríamos.

Confiamos que nuestro llamamiento tenga el eco y la resonancia que merece el propósito y que sus resultados prueben claramente el deseo de la ciudad de contar en próximas temporadas con un equipo de categoría que pueda defender airoosamente su pabellón en los torneos oficiales de fútbol. ¡Todos unidos en torno al Real Valladolid! ¡Por un club que sea digno representante de la ciudad en la que vivimos! ¡Inscríbete como socio del Real Valladolid! — LA JUNTA DIRECTIVA.

TALLERES



CARROCERIAS - CHAPA
PINTURA DUCO
SOLDADURA AUTO-ELECTRICA
TRABAJOS GARANTIZADOS
BANCO CONTROL DE CARROCERIAS

Carretera León 59 - Km. 194
Teléfono 224046
VALLADOLID

II RALLYE COVATRA

Una prueba excesivamente dura Veintiséis equipos regresaron tras un recorrido infernal

Ayer a las seis de la tarde, aproximadamente, hacían su entrada en el parque de Covatra los equipos que habían intervenido en el desarrollo del II Rallye Covatra organizado por la Escudería Llantá.

Habían transcurrido catorce horas desde la salida --dos horas de neu realización en Ribadesella completaban las dieciséis de duración de la prueba-- en la noche del sábado, en medio de una auténtica multitud de público que se congregó ante el Hotel Covatra, animado por el espectáculo de los preparativos del rallye y por la verbena que la Cooperativa de Transportes celebraba con sus socios dentro de los autos organizados en honor de San Cristóbal.

LIBERTAD y Radio Popular estaban representados en esta ocasión con el vehículo número 3, conducido por Jesús Tranco y copilado por quien firma estas líneas, aunque desgraciadamente un incorrecto enrenamamiento y una mala apreciación de uno de los tramos de la primera etapa motivara la retirada del vehículo por parte de sus ocupantes al llegar a Ribadesella.

La opinión general de esta prueba se puede condensar en las siguientes palabras: Un rallye durísimo, tanto por las condiciones climatológicas como por su extensión, que lo hacen comparable sólo con otro que se celebra a lomos de España y Francia: el vasco-navarro.

La geografía de la provincia hace poco propicia a la celebración de pruebas de montaña, las más apreciadas a la hora de montar una competición de éstas; de ahí la necesidad de buscar terrenos fuera de los límites de Valladolid. Ahora bien, el forzar a una marcha de cerca de 200 kilómetros para encontrar montaña, es quizá demasiado y se ha hecho constar repetidas veces a cargo de los pilotos participantes. Por otra parte, el promedio de 50 kilómetros por hora para regularidad transforma los ochocientos y pico kilómetros de competición en una única prueba de velocidad, ya que dicho promedio es difícilísimo de mantener en zonas como el alto del Pontón, desfiladero

de los Beyos, Mirador del Fito y puerto de San Glorio.

Ya a la salida de Covatra, el número de participantes había sido reducido a treinta y cinco, tras la retirada de los números 18, 24 y 27, y tras la primera etapa habría que sumar la retirada del equipo de LIBERTAD y Radio Popular, con el número 3; los hermanos Scrimieri, con el 20, como consecuencia de haber roto la caja de cambios tras una utilización masiva de la primera velocidad --muy flexible --en el poco aplo, para este rallye, "MG-B". Y dos accidentes afortunadamente sin consecuencias: el equipo integrado por "Laredo" y "Palxi" sobre "Renault-8 TS", volcó incomprensiblemente en una de las curvas entre Be-

sande y Siero, tras haber pasado el control horario número 2, y la única representante femenina en el rallye, Simona Garri, a quien acompañaba la copiloto Ch. Cuadrado, bajando el Pontón, el desconocimiento de una de las curvas la provocó el trompo en su "850-E" y, al intentar dar el golpe de volar y para corregirle, volcó resultando íntegras ambas.

LA PRIMERA ETAPA

Salvo estos incidentes, propios de este tipo de competiciones, la primera etapa transcurrió sin más complicaciones. Hasta Veilla del Río Carrion el promedio resultó amplio en ex-

de los mejores pilotos de los últimos años y el mejor piloto mexicano de todos los tiempos. El automovilismo ha dado días de gloria a la familia Rodríguez, pero también de luto y de tragedia. Hace nueve años, el día 2 de noviembre de 1962, su hermano Ricardo --dos años menor que Pedro, que tenía actualmente treinta años de edad-- se mató en accidente durante los entrenamientos para el "Gran Premio de México de la Fórmula uno". Los dos hermanos han encontrado la muerte practicando el deporte del automovilismo, que amaban con pasión. Cuando murió su hermano, Pedro anunció que se retiraba de las competiciones, pero un año después, pese a la oposición de su padre, Pedro volvió a las carreras de automóviles.

Pedro y Ricardo Rodríguez fueron llamados los niños prodigio del automovilismo, por la temprana edad en la que empezaron a competir con asombrosa pericia. Su padre, habilísimo mecánico de automóviles y luego propietario agrícola en México, les inició en el automovilismo, por el que pronto se apasionaron. Pedro tenía diecisiete años y Ricardo quince cuando, tras permiso especial del Presidente de México, fueron autorizados a participar en su primera carrera, en 1957. A partir de aquel año, los dos Rodríguez fueron de triunfo en triunfo.

Participaron en numerosas competiciones en Sudamérica, y en 1961 se decidieron a correr en Europa. Ese mismo año fueron los principales animadores de los "Mil Kilómetros de Nurburgring", donde el equipo formado por ambos hermanos se clasificó en segundo lugar. Fueron terceros en las "Doce Horas de Sebring", y ganaron después los "Mil Kilómetros de París".

En 1961, los Rodríguez, siempre en equipo, fueron las "vedettes" de las "Veinticuatro Horas de Le Mans", y en 1962 ganaron por segunda vez los "Mil Kilómetros de París". Poco después, Ricardo murió al volante de un bólido "Lexus", en el circuito de la Magdalena Mixhuca, en los entrenamientos para el "Gran Premio de México".

Pedro Rodríguez volvió, ya como piloto solitario, a las carreras, atraído por el demonio de la velocidad, para triunfar tanto solo como formando equipo con otros grandes automovilistas. En 1968 ganó, con Luciano Bianchi, las "Veinticuatro Horas de Le Mans", y ganaba poco a poco lugares en los puestos de honor de la "Fórmula uno". En 1967 ganó el "Gran Premio de África del Sur", en el circuito de Kyalami, y en 1970, el

ACCIDENTE MORTAL DEL PILOTO MEXICANO PEDRO RODRIGUEZ, EN NUREMBERG

En 1962 se mató su hermano Ricardo, en México



NUREMBERG. (Añil).—El piloto mexicano Pedro Rodríguez ha muerto a las cinco y cuarto de la tarde de ayer, en el hospital de Nuremberg a consecuencia de las heridas que se produjo cuando su bólido un "Ferrari", se estrelló contra un muro al salir de un viraje en la decimosegunda vuelta al circuito de Nuremberg, durante la prueba de las 200 millas.

Los médicos que le han atendido en el hospital han confirmado, a las cinco y media de la tarde, el fallecimiento del piloto azteca.

El esbozo del piloto era desesperado cuando fue ingresado en el hospital. Los médicos han informado que padecía rotura de las dos piernas, fractura del cráneo y fractura de la pelvis, además de quemaduras en un veinticinco por ciento de su piel. Poco después de ingresar en el hospital, ya en el quirófano, sufrió un colapso cuando iba a ser intervenido en un desesperado intento por salvar su vida. Los cirujanos consiguieron que el corazón latiera de nuevo pero solamente durante unos minutos, porque se produjo un nuevo colapso y el fallecimiento del piloto mexicano.

EL ACCIDENTE

El accidente que ha costado la vida del gran volantisista se produjo en un apretado viraje en "ese" del circuito de Nuremberg, en la decimosegunda vuelta. Según testigos presenciales, cuando Pedro Rodríguez intentó frenar el bólido, la rueda delantera derecha estalló y el coche inició el derrapazo, aravesando el circuito y yendo a estrellarse contra un muro. El tremendo impacto hizo que el bólido rebotara en la pared y volviera de nuevo a la pista, ya desorientado y en llamas. Cuando pudo extraerse el cuerpo del piloto, se comprobó rápidamente que su estado era gravísimo. Pese a la celeridad con que fue evacuado y la rapidez con que los médicos intentaron reanimar el malherido cuerpo, Pedro Rodríguez falleció poco después de su ingreso en el hospital.

BIOGRAFIA DE PEDRO RODRIGUEZ

Era el mejor piloto de habla hispana

MADRID. (Añil).—La muerte de Pedro Rodríguez, fallecido ayer a consecuencia de un accidente en las "Doce Horas de Nuremberg", supone para el automovilismo mundial la pérdida de uno



El vehículo de LIBERTAD-Radio Popular, al salir del parque Covatra, camino de la primera etapa.



No hubo anoche clasificaciones generales. En la foto, los cronometradores y organizadores poniendo a punto las listas.

(Pasa a la página siguiente)

II RALLYE COVATRA

(Viene de la página anterior) participantes tuvimos amplia ocasión para ir haciendo cuentas y cálculos de cómo había de transcurrir el siguiente tramo.

CICLISMO LOCAL

José Luis San José, ganador del Premio «Antonio Merino» El sábado, Francisco Rojo se proclamó vencedor del Trofeo «Covatra»

El sábado y domingo se han disputado sendas pruebas de ciclismo juvenil. El «Trofeo Covatra» y el Premio «Antonio Merino», ambas como número fuerte de los festejos organizados por la Cooperativa de Transportes y el Barrio de las Delicias.

Francisco Rojo fue el animador de la prueba disputada el sábado, haciendo una gran parte del recorrido en solitario. Antes de llegar a la meta, sin embargo, fue alcanzado por su compañero de equipo, José Luis San José, pero se adjudicó el triunfo, superando a éste en el «sprint».

La clasificación fue la siguiente:
1.—F. Rojo (Volyo), 2:11-44.
2.—José L. San José, id.
3.—Fernando Robles, 2:11-47.
4.—Feliciano Sobradillo, id.
5.—José Luis Acedo (Palencia), 2:11-49.

Feliciano Sobradillo fue el ganador del premio al primer juvenil de segunda.

SAN JOSE GANO AYER, CON AUTORIDAD

De siempre, el ciclismo es número importante en el programa de festejos de las Delicias. Antes era una prueba de carácter nacional la que se disputaba y hay nombres

tan famosos como Pérez Francés y San Emeterio en su historial. El domingo se disputó una interesante carrera, para juveniles de Primera y Segunda: El Primer Premio «Antonio Merino».

José Luis Arranz fue el primero en probar suerte, saltando del pelotón en seguida y cobrando ventaja, antes de llegar a Tudela. El intento se frustró en la subida a La Parrilla, donde fue alcanzado por el pelotón. En esas rampas fue donde José Luis San José consiguió distanciar al pelotón, coronando en primer lugar la cima y marchándose ya en solitario, como haría todo el recorrido, aumentando paulatinamente su ventaja, que fue de cerca de diez minutos, en la meta. Una formidable carrera la suya y un magnífico triunfo.

CLASIFICACION

- 1.—J. L. San José, 1:51-01.
2.—Feliciano Sobradillo, 2:01-10.
3.—Tomás Burgos, id.
4.—Juan Calvo.
5.—Fernando Robles, id.
6.—Julian Carrasco.
7.—Jesús Arroyo.
8.—Francisco Rojo.
9.—Mariano Martín.
10.—Julio Salamanca, todos en el mismo tiempo de Sobradillo.

Mucha expectación en Guardo y no menos en Veilla, pese a lo avanzado de la hora: las tres de la madrugada.

Con una noche cerrada al máximo—la Luna estaba cubierta por las nubes—se entra en Beasón, tomando la carretera de Boca de Huérgano y alejándose los equipos en dirección contraria de la inolvidable «mina» de las «25 Horas». Hasta llegar a Pedrosa del Rey, la velocidad mantenida por los equipos ha sido siempre suficiente para llegar a tiempo; pero, a partir de este momento y hasta el alto del Pontón, con grandes zonas cubiertas por la niebla el rallye comienza a sufrir dificultades. La bajada por el desfiladero de los Beyos, sin niebla, se hace a una marcha endiablada para poder mantener la media y, tras dejar a un lado Cangas de Onís, se llega a Arriendas, donde se toma la desviación hacia el Mirador del Fito, donde en el kilómetro 3 comienza un tramo de ascensión de nueve kilómetros impresionantes, con visibilidad nula en algunas curvas a causa de la niebla, blanca esponjosa, como algodón—que indudablemente, al cubrir la vista de los barrancos, permitió que los equipos hicieran el recorrido con más tranquilidad—, para luego descender como exhalaciones hacia la finca «La Quintana», situada en la carretera a El Carmen, camino ya de Ribadesella, donde hubo sus despistes y los primeros disgustos: casi veinte kilómetros de piedras y baches hasta de 50 centímetros de profundidad, donde los pilotos se las vieron y desearon para no dejar el coche hecho puré. Luego, en Ribadesella durante las dos horas de neutralización, reumatismo de incidencias, baño, reposición de fuerzas y vuelta a marchar.

La Guardia Civil—magnífica en cuanto a colaboración—estaba presente en la desviación hacia el pantano del Nansa—no hubo despistes como en las «25 Horas»—comenzando la espeluznante bajada del Nansa, donde los nervios no sirven para nada y donde la sangre fría debe presidir todo el control del vehículo. Desde Puentenansa a La Hermita, nueva paliza para participantes y vehículos, en un tramo de tierra suelta, con barrancos y paredones. Un trayecto, en suma, penoso.

Nuevo paseo por el desfiladero de La Hermita hasta Potes para salir hacia el alto de San Glorio. Desde allí, sin novedades dignas de destacar, hasta Valladolid, donde tras un breve descanso comenzó la larga espera de las clasificaciones, que hoy, a la hora de cerrar la edición, aún no habían sido concluidas.

SEGUNDA ETAPA

Aun no ha levantado la niebla cuando comienza a darse la salida a los equipos que han sobrevivido

a la primera etapa, y hay que volver a El Fito por Loroño. La ascensión, ahora de veinticinco kilómetros, es mucho más penosa, no sólo por el estado de la carretera—poco apto para una conducción rápida—, sino también por la niebla y de El Fito a Arriendas, con trece kilómetros de descenso, que se consiguen realizar con una cierta normalidad.

Desde Arriendas a Cares son 33 kilómetros, y entre los participantes comienza a hacerse patente el cansancio de toda una noche sorteando peligros, barrancos y pendientes máximas, con un sol que comienza a romper las nieblas y a colaborar en el endurecimiento del rallye. Desde Cares, por Carretera de Cabrales hasta Pesaguero, tras haber pasado por el desfiladero de La Hermita, donde el paisaje invitaba más a una prolongada detención que a mantener la media propuesta por la organización y, después, la subida a Piedras Luengas, suave ascenso, pródigo en curvas, algunas de las cuales excesivamente cerradas y donde había que hacer gala de un perfecto dominio y un no menos perfecto entrena-

miento. La Guardia Civil—magnífica en cuanto a colaboración—estaba presente en la desviación hacia el pantano del Nansa—no hubo despistes como en las «25 Horas»—comenzando la espeluznante bajada del Nansa, donde los nervios no sirven para nada y donde la sangre fría debe presidir todo el control del vehículo. Desde Puentenansa a La Hermita, nueva paliza para participantes y vehículos, en un tramo de tierra suelta, con barrancos y paredones. Un trayecto, en suma, penoso.

Nuevo paseo por el desfiladero de La Hermita hasta Potes para salir hacia el alto de San Glorio. Desde allí, sin novedades dignas de destacar, hasta Valladolid, donde tras un breve descanso comenzó la larga espera de las clasificaciones, que hoy, a la hora de cerrar la edición, aún no habían sido concluidas.

RICARDO JESUS (Equipo LIBERTAD - «Radio Popular».) (Fotos: Carvajal.)

Auténticas ENTREVISTAS FALSAS ENCUESTAS



Y como estar en Segunda no significa permanecer en Segunda toda la temporada, porque al final puede ser ella, como diría el otro, ayer mismo, sin ir más lejos ni más cerca, cogimos todos los bártulos y nos lanzamos por esos mundos de Dios en busca de esa serie de aficionados de postín que quisieran opinar sobre el futuro del Real Valladolid, a quien San Apapucio ampare.

Nuestras preguntas fueron estas, salvo sea la parte:
1. ¿Qué espera del Valladolid en Segunda División?
2. ¿Debe traspasar a algún jugador por eso de tener «pasía»?
3. ¿Necesita cubrir algún puesto?
4. ¿Ha pagado ya el anticipo que pidió don Santiago Gallego? Y sus contestaciones, éstas:

DON PANCRACIO BOVEDILLA, maestro albañil
1. Por esperar, espero hasta un hijo. Ahora bien, del Valladolid concretamente concretando, espero una campaña mejor que la de la remolacha, ya que tiene jugadores para dar, tomar y pagar lo que le debe.
2. Mire usted: ahora los traspasos están muy mal. Bueno, los traspasos, los arrendamientos e

incluso las ventas. Claro que en cuanto al Valladolid se refiere, concretamente concretando, yo no traspasaría a nadie, porque luego vienen los follones, las deserciones y las perdiciones.
3. Puestos a cubrir, yo cubriría todos con jugadores del Real Madrid, por ejemplo. Mas como sería una utopía, o digo una utopía, creo que con un buen portero otro gallo nos cantaría, aunque luego nos lo comiéramos en Nochebuena.
4. Perdona, pero con este aire no se oye.

DON INOCENCIO SEISDEDOS, taquímeconógrafo
1. Que siga debiendo más que en Tercera.
2. Traspasar a los jugadores base es tan tontorrón como vender la máquina de escribir para comprar papel de calco, o viceversa. Y hablando de «sises», aprovecho la ocasión para felicitar a Ocaña, el «matador» del beiga.
3. Creo que el Valladolid necesita dos buenos porteros. Uno para que no deje pasar a nadie sin pagar, y el otro para que anarre todos los balones, desde 14.
4. Antes tendré que cobrar la paga extraordinaria, ¿no?

DON PROCOPIO AUMENTE, óptico
1. Mucho, cartucho.
2. De traspasos, nada, matelete.
3. Yo cubriría todos los puestos con delanteros. Hasta el portero lo cubriría con un delantero. Así que...
4. Perdona que no le anticipo lo del anticipo. Al fin y al cabo, es cosa que a usted ni le va ni le viene.

DON AGISCLO FRUTOS, asentador de lo mismo
1. Que el Valladolid puede hacer mejor papel que el de estraza, es obvio. Tiene hechuras, ha sido histórico y que podemos subir a Primera cuando San Juan baje el dedo, es un hecho.
2. No me hable de desprendimientos, porque me pongo malo, tirando a peor.
3. Yo buscaría, sin pérdida de tiempo, un centrocampista. Pero un centrocampista, no un «centrocentista», que hay que tener mucha vista.
4. Perdona que no pueda atenderle más. Me están llamando por teléfono.

DON DOROTEO ALCUPIERRE, pintor de brocha gorda
1. Pero vamos a ver, hombre, pero vamos a ver: ¿Es que se conoce la plantilla para poder emitir veredicto? ¿Pues entónces...!
2. Traspasar es del género borreguil.
3. ¡Allá Torini, que para eso cobra!
4. Yo sin intereses no presto ni cinco.
Y como ya estaba bien, teniendo en cuenta la hora que era, cogimos la maleta y el perro y nos piramos a Benidorm.
JESUS CEREZO YUSTE

ACCIDENTE MORTAL...

(Viene de la página anterior) «Gran Premio de Bélgica», en el circuito de Francorchamps.

En esta temporada, Pedro, con Jack Oliver, ganó las «Veinticuatro Horas de Daytona», los «Mil Kilómetros de Monza» y los «Mil kilómetros de Spa-Francorchamps»; fue cuarto en el «Gran Premio de España», cuarto en Silverstone, noveno en el «Gran Premio de Mónaco», segundo en el «Gran Premio de Holanda», y con Richard Atwood ganó los «Mil Kilómetros de Austria».

La historia deportiva de Pedro Rodríguez parece sacada de la leyenda. Cuando tenía solamente doce años de edad ganó una carrera de motos, con una «Adler» de 125 c. c. Dos años después ganó el «Campeonato Motorista de México». A los quince años de edad pilotaba ya un «Porsche Spider», para seguir al volante de los «Porsche» en sus primeras carreras en Europa. Piloto de toda clase de coches deportivos hasta enrolarse en la «Ferrari» para las carreras de fórmula. Cuando fue a competir a Le Mans era tan joven que su inscripción provocó muchas discusiones, hasta que fue admitido en la prueba. Diez años más tarde ganaría esa prueba con un «GT-40».

Cuando volvió a las competiciones, después del año de ausencia de ellas, tras la muerte de Ricardo, Pedro condujo un bólido «Cooper» en Kyalami y ganó y encabezó la clasificación por el Campeonato Mundial de Pilotos. Firmó con «Cooper», pero en 1968 pasó a conducir los «BRM», hasta que en 1969 se comprometió con la Escudería «Ferrari», al volante de uno de cuyos bólidos ha hallado la muerte en Nuremberg.

Desde la retirada de Manuel Fangio, Pedro Rodríguez ha venido siendo el mejor piloto hispanoparlante. Su muerte enluta el deporte mundial.

Pedro Rodríguez estaba casado. Vivía habitualmente con su esposa, Angelina, en un bonito apartamento en París, aunque ambos pasaban largas temporadas con su familia en México.

POSIBLES CAUSAS DEL ACCIDENTE: FUE UN DEFECTO EN LA RUEDA DELANTERA DERECHA

NUREMBERG. (Aifil).—La Directiva de la carrera de las «200 millas de Nuremberg» ha dado una versión oficial sobre la causa posible que ocasionó el accidente mortal del piloto mexicano en el

circuito de «Norisring», de Nuremberg, que dice textualmente: «En la décima vuelta se dieron cuenta varios fotógrafos que la rueda delantera derecha del «Ferrari» de Rodríguez se salió un poco de su eje, cuando tomaba la difícil curva «S» del circuito y frenaba un poco antes. Posiblemente, el accidente se debió a esta causa, y en la decimo-segunda vuelta se salió por completo la rueda delantera derecha del bólido de Rodríguez, y precipitó el coche, sin control hacia la derecha, yendo a estrellarse contra un muro. El coche comenzó inmediatamente a arder».

Pedro Rodríguez falleció, según informó la Policía, a las 15.30 horas alemana en el hospital, Rodríguez, que en principio no deseaba participar en la carrera de las «200 millas de Nuremberg», accedió a tomar parte tras largas negociaciones con el «Motorsport-Club» de Nuremberg que patrocinaba la competición. El piloto mexicano es la tercera víctima en este circuito. En el accidente sufrieron igualmente heridas leves dos funcionarios del circuito y otras dos personas particulares. El piloto finlandés Kinnunen, que según a Rodríguez y presenció el accidente del infortunado mexicano, se retiró de la carrera a consecuencia del shock nervioso que sufrió al presenciar la catástrofe.

OTRO ACCIDENTE

Otro piloto, el alemán Kurt Hill, cuyo coche marchaba inestablemente detrás del de Pedro Rodríguez, no pudo evitar la colisión contra el «Ferrari» del mexicano. El coche de Hill se desrelló contra el bólido en llamas, pero los auxiliares del circuito acudieron rápidamente y consiguieron sacar al piloto alemán del coche, que ya se encontraba de las llamas del de Pedro Rodríguez.

Hill ha resultado ileso.

RESPECTA LOS LIMITES DE VELOCIDAD EN LOS CRUCES CON POBLACIONES

CAMPEONATOS MUNDIALES DE ESGRIMA

Los tiradores españoles, eliminados

VIENA. (Aifil).— Los tiradores españoles quedaron eliminados en la segunda ronda de la competición individual de espada correspondiente a los Campeonatos Mundiales de esgrima.

De los cinco representantes, España clasificó a dos para la segunda ronda, pero éstos fueron eliminados por la mayor categoría de los adversarios que les correspondieron en dicha ronda.

Damas, de España, quedó eliminada al conseguir sólo una victoria en el grupo «B» de dicha segunda ronda, que fue ganada por el húngaro S. Erdos, que consiguió cuatro victorias.

El español Rodríguez, por su parte, quedó eliminado en el grupo «C» sin conseguir ninguna victoria. El triunfo del grupo correspondió a Melzing, de Alemania oriental, con cuatro victorias.

TENIS

JUAN GISBERT, CAMPEON DE BAVIERA

MUNICH. (Aifil).—El tenista Juan Gisbert se proclamó ayer campeón del torneo internacional de tenis de Baviera, en partidos sencillos, al derrotar en el encuentro final al húngaro Peter Szoeke por 6-2, 6-4 y 6-4, en un partido que duró hora y media, celebrado en Munich bajo una temperatura tropical.

Gisbert llegó a la final del torneo tras derrotar a Ploetz y Fassbender (Alemania Federal), Mulligan (Italia) y Khunke (Alemania Federal), mientras que Szoeke había derrotado por su parte a los tenistas Meiler y Buding (Alemania Federal) y al español Orantes y al alemán Pohmans.

HILDEGARD FALCK BATE EL RECORD MUNDIAL, FEMENINO, DE 800 METROS

STUTTGART. (Alemania). (Aifil).—Hildegard Falck, de Alemania occidental, ha sido la primera atleta en cubrir los 800 metros femeninos en menos de dos minutos, al establecer un récord mundial para la distancia en 1 m. 58 s. 3/10. El record anterior estaba en 2 m. 0 s. 5/10, establecido hace tres años en Londres por la yugoslava Vera Nikolic.

20 de octubre de 1964, en Tokio, la británica Packer consigue un tiempo de 2-01-1.
28 de junio de 1967, en Helsinki, la australiana Judy Pollock hace una marca de 2-01.
30 de julio de 1968, en Londres, la yugoslava Vera Nikolic establece un crono de 2-00-5.
11 de julio de 1971, en Stuttgart, la alemana occidental Hildegard Falckjanz pone el récord mundial en 1-58-3.

SIM KIN-DAM HIZO MENOS TIEMPO EN 1964

BONN. (Aifil).—La coreana Sim Kin-Dam hizo los 800 metros lisos en 1'58" en 1964, pero el récord no fue homologado, ya que Corea del Norte no pertenece a la Federación Internacional de Atletismo. Por ello, la alemana occidental Hildegard Falckjanz se ha convertido en la primera mujer que bate de los dos minutos en el recorrido de esa distancia, al haber conseguido en Stuttgart un tiempo de 1-58-3, lo que la convierte oficialmente en recordman mundial.

TERCERA DIVISION

Así serán los cuatro grupos

Aunque todo depende de lo que se apruebe en la Asamblea de la Federación Española de Fútbol que se celebrará el próximo día 15, es muy posible que la composición de los cuatro grupos de Tercera División para la próxima temporada sea la siguiente:

GRUPO PRIMERO

Candas F. C., Caudal Deportivo, Júpiter Leonés, C. D. Mirandés, S. D. Ponferradina, C. E. Orensé, Club Lemos, C. D. Lugo, S. D. Compostela, Fabril Deportivo, C. D. Villosa, C. D. Basconia, Bilbao Atlético, Baracaldo A. H., C. Sestao, U. C. Astillero, S. Gimnástica Torrelavega, C. D. Turón, Ensidesa y Real Avilés.

GRUPO SEGUNDO

Zamora C. F., Palencia C. F., U. D. Salamanca, C. D. C. Moscardó, Atlético Madrileño, S. D. Boetticher, A. D. Plus Ultra, C. Getafe Deportivo, Talavera C. F., C. D. Valdepeñas, C. D. Calvo Sotelo (Andorra), Deportivo Aragón, S. D.

GRUPO TERCERO

Deportivo Benicarló, C. D. Tortosa, Gimnástico de Tarragona, C. D. Tarrasa, C. D. Europa, Barcelona Atlético, C. F. Badalona, C. Lella C. F., Gerona C. F., U. D. Lérida, C. D. Atlético Ciudadela, U. D. Poblense, Atlético de Baleares, S. D. Ibiza, Onteniente C. F., Gandia C. F., C. D. Alcoyano, Algemisi C. F., Levante U. D. y C. D. Aceró.

GRUPO CUARTO

C. D. Badajoz, C. D. Cacereño, C. D. Calvo Sotelo Puertollano, C. D. Linares, Real Jaén, C. D. Cartagena, Real Murcia, C. D. Illicitano, C. D. Espanol San Vicente, C. D. Eldense, C. D. Olimpico, Melilla C. F., Atlético Malagueño, U. Africa Ceuti, Atlético de Ceuta, Real Balompédica Linense R. C. Portuense, Triana Balompé, Sevilla Atlético y R. C. Recreativo de Huelva.

¡YA LLEGO EL VERANO! YA LLEGO EL EXTRA VERANIEGO DE «7 FECHAS»

Ahí lo tiene, a la vuelta de la esquina, en el primer quiosco. El «no va más!» de una publicación. 132 páginas arrojadas de texto, ilustradas, impresas en nítido huecograbado a color. ¿Quiere usted chistes? Contendrá de ellos acompañados de anécdotas, sucedidos y pasatiempos. ¿Cruceigramas? También por centenares, los de más moderna técnica y más gozosa solución.

PORQUE EL EXTRA VERANIEGO DE «7 FECHAS»

se escribe pensando en usted y en sus vacaciones. Para despreocuparle, «preocupándole» con sus rompecabezas y acertijos. Para distraerle con una colección de reportajes actualísimos e inteligentemente elaborados. La mejor diversión y la más provechosa. Todo, al alcance de su vista. Un recreo que no se acaba con el verano. Lea nuestras pimpantas páginas. ¿Sabe usted que trece muertos conservados por el frío en los Estados Unidos tienen previsto resucitar en el año 2100? Entérese de los misterios de la criogenización en nuestro reportaje «El frigorífico humano». Este año se celebra el centenario de Amadeo Vives. El inspirado compositor español que brindó tantas obras de su talento al género zarzuelístico. Nosotros le hablamos de él y de sus obras, pero también le ofrecemos la historia luminosa y completa de la zarzuela española, famosa en el mundo entero y afincada en nuestro pueblo. El «short», ¿lo sabía usted?, es un producto de la rebeldía juvenil. Un producto simpático y muy a tono con el verano. De todas maneras, conviene que siga el viejo consejo de «nadar y guardar la ropa». Aunque, la verdad, ya hay poca que guardar. Usted no lo va a sentir si contempla la colección de bellezas que ilustran este sugestivo reportaje. ¿Sabe usted que Nuvolari consideraba suicidas a los toreros? Sin embargo, él se lanzaba a velocidad de vértigo pilotando su bólido. La anécdota y el contorno humano de los corredores en «De Lasarte al tarama». Un reportaje que revela infinitas facetas de los ases del volante. La picardía y el robo son eternos. Desde el robo de las joyas de la corona inglesa por el coronel Blood, al de «Monna Lisa» en el Louvre. ¿Sabe que antes del célebre asalto al tren de Glasgow hubo un robo del siglo? Pues sí; fue el de Brink's, en Estados Unidos. No olvide que estamos en el Año Santo Compostelano. Nosotros le brindamos el poético y fervoroso itinerario por el primer mercado común de Europa y de la te.

Todo esto, y tantas cosas más, en el extra veraniego de «7 FECHAS»

Ya lo tiene a la venta en toda España. Y sólo cuesta 20 pesetas ejemplar. Un precio de risa, de mucha risa. Porque viene rebosando chistes, anécdotas, sucedidos y curiosidades.

PIENSE que no va usted sólo en su AUTOMOVIL **LE ACOMPARA SU FAMILIA**

"TOUR" 71
13.^a
ETAPA

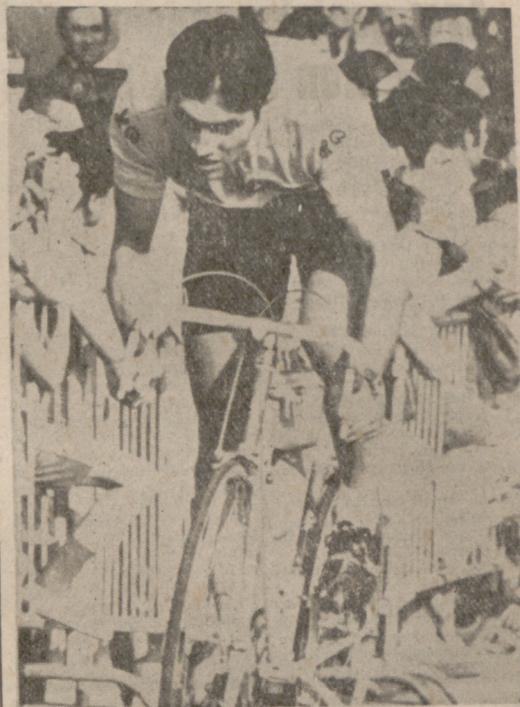
Mano a mano Merckx - Ocaña

El belga ganó ayer, contra reloj, en Albi, y el español fue segundo

La diferencia es ahora de 7'23"



OCAÑA



MERCKX

por haber ganado la etapa contra el reloj, sino por la furia con que se ha expresado al llegar a la meta:

—Un coche y varias motos han ayudado a Ocaña —ha acusado el belga—, porque le han protegido y le han ayudado en el recorrido...

Félix Levitan, uno de los directores del "Tour", ha rebatido:

—Merckx no tiene razón en absoluto. Yo, personalmente, he seguido la carrera de Ocaña desde una moto y puedo asegurar con perfecto conocimiento de causa que no sólo no ha habido coche o moto alguna que haya ayudado a Ocaña, sino que ni siquiera han llegado a ponerse a su altura; siempre marcharon detrás y a unos metros.

Por su parte, Albert Bouvet, jefe adjunto de los Servicios Deportivos del "Tour", que también siguió a Ocaña en una moto, ha declarado:

—Lo que dice Merckx es totalmente falso. No ha habido coche ni moto alguna que haya ayudado a Ocaña. El vehículo más próximo a Ocaña fue el de su director deportivo, Maurice de Muer, que ha permanecido siempre detrás del corredor y a varios metros.

El mismo De Muer ha dicho:

—Las palabras de Merckx no pasan de ser producto de su imaginación.

MERCKX, COLERICO

ALBI (Francia). (Aifil).—Eddy Merckx era un hombre encolerizado, más que un hombre satisfecho, al término de la etapa de ayer, que ha ganado rodando a 42.599 kilómetros por hora de velocidad media y superando a Luis Ocaña por 11" 2/10, aunque el español conserva el "maillot amarillo".

Merckx y Ocaña han coincidido —uno en el tramo de ida y otro en el de vuelta— en su rodar por el circuito.

Contrariamente a las afirmaciones de Merckx, varios testigos presenciales han afirmado que no ha habido ayuda alguna para Ocaña en el recorrido y que la carrera ha sido perfectamente regular y legal.

Otro corredor extraordinario de fuerza, el portugués Agostinho, que era tercero a mitad del recorrido, a siete segundos de Merckx, ha sufrido un pinchazo

y la pérdida de tiempo le ha relegado al noveno lugar, beneficiando a Grosskost Bracke. Simonetti, Gos'a Pe'ersson y Thevenet, que se han clasificado delante del lusitano.

Ocaña conserva el "maillot" amarillo a 7 y 23" de diferencia sobre Merckx. Guimard mantiene en sus espaldas el "maillot" verde.

DOS MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y UN KILOMETROS RECORRIDOS

PARIS. (Aifil).—Los corredores del "Tour" recorrieron ya este año has'a Albi (13 etapa) 2.461 kilómetros en bicicleta, 130 kilómetros en autocar y 620 en avión. El trayecto aéreo fue de Marsella-Toulouse.

Los dos grandes rivales, Eddy Merckx y Luis Ocaña, que normalmente se alojan en el mismo hotel, ocupaban sillones vecinos. Fiejes a la leyenda de orgullo y corrección, no cambiaron así una palabra, limitándose a leer en silencio el periódico.

El corredor más alto de la Vuelta, Gosta Pettersson (Suecia), seguía como un fantasma a Merckx en las primeras etapas del "Tour". Cuando el viento cambió, se hizo la sombra de Ocaña. Los seguidores estiman que su físico no corresponde a las áreas furtivas y no desprovistas de realismo que realiza el corredor sueco.

La primera víctima de robo en el "Tour" fue el corredor italiano Silvano Davó, quien, después de una jornada de privaciones, comprobó que le robaron su bicicleta.

Los corredores se quejan de las grandes velocidades de esta edición de la Vuelta a Francia. Se les exige demasiado trabajo y, una vez terminada la etapa, sólo les queda tiempo para dormir.

Desde la meta se dirigen directamente al hotel y tratan de olvidar las penas de la jornada. Así, el español Tamames se disponía a acostarse cuando la Agencia "Efe" le comunicó en Grenoble que había ganado siete puestos en la general. "Está uno obligado a luchar tanto—comentó—que al final ya no sabe uno por lo que está luchando."

- 19.—Simonetti (Italia), a 38'4"
- 19.—Martos (España), a 40'13"
- 20.—Crepaldi (Italia), a 40'15"

LOS ESPAÑOLES EN LA GENERAL

- 1.—Ocaña, 64 h. 23 m. 32 s.
- 14.—Galdós, a 29'12"
- 15.—López Carril, a 29'33"
- 16.—Tamames, a 30'21"
- 19.—Martos, a 40'13"
- 31.—Santamarina, a 54'58"
- 43.—Casas, a 1 h. 2 m. 40 s.
- 47.—Díaz, a 1-4-17.
- 56.—Zubero, a 1-7-22.
- 68.—Mascaró, a 1-17-28.
- 70.—Balagué, a 1-19-2.
- 75.—Uribe Zubia, a 1-22-17.
- 78.—Manzanque, a 1-25-23.
- 81.—López Carril, a 1-27-47.
- 82.—Gandarias, a 1-27-55.
- 83.—Julia, a 1-28-20.
- 87.—Jiménez, a 1-32-34.
- 89.—Galdeano, a 1-34-46.
- 100.—Fuente, a 1-51-10.

POR EQUIPOS EN LA ETAPA

- 1.—Bic, 1-10-8.
- 2.—Peugeot BP, 1-11-15.
- 3.—Molteni, 1-11-37.
- 8.—Kas, 1-13-35.
- 11.—Werner, 1-13-43.

GENERAL POR EQUIPOS

- 1.—Bic, 194-45-7.
- 2.—Peugeot BP, 194-56-59.
- 3.—Ferretti, 195-0-55.
- 8.—Werner, 196-16-51.
- 9.—Kas, 196-18-34.

CONDUCTOR:
No adelante más que cuando esté seguro de que puede hacerlo fácilmente y sin peligro.
Conserve siempre la suficiente reserva de potencia para poder acelerar con rapidez: si es necesario, cambie a una velocidad inferior.

ALBI. (Aifil).—La etapa número trece del "Tour" de Francia, de 16.300 kilómetros contra reloj individual, fue disputada en el circuito de esta ciudad en un ambiente extremadamente caluroso —unos 35 grados a la sombra—. Las dificultades se incrementaron en dos cuestas bastante empinadas.

MAL ESTILO DE MERCKX

ALBI. (Aifil).—Eddy Merckx ha sorprendido a todos, pero no

A la mitad de su recorrido, el belga Merckx llevaba sólo dos segundos de ventaja al español Ocaña, diferencia que fue aumentada en los últimos kilómetros del recorrido.

Gonzalo Aja, ganador de la Vuelta a Cantabria

Perurena ganó la última etapa

SANTANDER. (Aifil).—Gonzalo Aja, del equipo "Karpys", ha sido el vencedor absoluto de la XIII Vuelta Ciclista Internacional a Cantabria que organiza el periódico santanderino "El Diario Montañés".

Aja ha vencido en esta Vuelta por haber sido el ganador de la etapa que se consideraba "reina" de la Vuelta: la corrida ayer por la mañana contra reloj, individual, de 12 kilómetros, entre Solares y Peña Cabarga, con meta de llegada en la cima de la última cota.

En resumen: la Vuelta a Cantabria ha sido enteramente controlada por el equipo "Karpys", que supo colocar a sus hombres en espera precisamente de la de contra reloj que se sabía que el vencedor de ella podía serlo también de la Vuelta. Aja, un hombre fuerte, conocedor del lugar, puesto que es santanderino, supo esperar su oportunidad colocado en los primeros puestos de la general y ayer dar el salto definitivo que le ha proclamado vencedor absoluto.

Por la mañana se corrió la etapa contra reloj presenciada por numeroso público situado en las esribaciones de Peña Cabarga para asistir al paso de los corredores, a los que se les podía ver en su churo esfuerzo, ya que en el ascenso encuentran rampas de hasta el 18 por 100.

El vencedor de este sector fue Aja, del "Karpys", que invirtió 28 minutos y 17 segundos.

- 2.—F. Gabica (Kas), 28-40.
- 3.—Barrigón (Orbea), 28-54.
- 4.—Enrique Sahagún (La Casera), 28-54.
- 5.—Oliva (La Casera), 29-15.
- 6.—Torre (La Casera), 29-21.
- 7.—J. Galera (Karpys), 29-27.
- 8.—Avileira (La Casera), 29-31.
- 9.—Zurano (La Casera), 29-32.
- 10.—Galdames (Coelima), 29-41.

Por la tarde se corrió el segundo sector, entre Liérganes y Santander, con meta de llegada en la capital santanderina, situada frente a la playa del Sardinero y con 81 kilómetros de recorrido.

La etapa, prácticamente decidida la Vuelta fue un auténtico paseo bajo el control de los "Karpys", que marcaron el tren en evitación de posibles sorpresas que evitasen su triunfo.

Los corredores, en pelotón, se presentaron en la meta del Sardinero, venciendo al sprint Domingo Perurena, del "Kas", que con éste consiguió su cuarto triunfo de etapa en la Vuelta. El tiempo del vencedor fue de 1 hora, 34 minutos, 30 segundos

CLASIFICACIONES

DE LA ETAPA

- 1.—Merckx, 22 m. 57 s. 5/10.
- 2.—Ocaña, 23-8-7.
- 3.—Grosskost, 23-8-9.
- 4.—Guimard, 23-23-6.
- 5.—Bracke, 23-23-9.
- 6.—Simonetti, 23-38-1.

- 7.—Thevenet, 23-39-8.
- 8.—Agostinho, 23-47-0.
- 9.—Zoetemelk, 23-51-5.
- 10.—Letort, 23-52-0.
- 11.—Labourdette, 23-53-1.
- 12.—Karstens, 23-57-7.
- 13.—T. Petterson, 23-59-5.
- 14.—Bruyere, 23-59-8.
- 15.—Van Impe, 24-2-4.
- 16.—Boifava, 24-4-8.
- 17.—Pella, 24-10-8.
- 18.—G. Petterson, 24-12-6.
- 19.—Aimar, 24-12-8.
- 20.—Danguillaume, 24-13-7.

LOS ESPAÑOLES EN LA ETAPA

- 2.—Ocaña, 23 m. 19 s. 7/10.
- 23.—Santamarina, 24-19-2.
- 24.—López Carril, 24-19-9.
- 29.—Ex aequo: Galdós y Tamames, 24-31-4.
- 38.—Manzanque, 24-45-3.
- 42.—López Rodríguez, 24-53-6.
- 45.—Martos, 25-0-6.
- 47.—Díaz, 25-1-9.
- 57.—Jiménez, 25-20-9.
- 63.—Casas, 25-35-6.
- 64.—Fuente, 25-36-3.
- 67.—Galdeano, 25-41-0.
- 77.—Julia, 25-50-7.
- 84.—Mascaró, 26-0-8.
- 89.—Balagué, 26-11-9.
- 90.—Gandarias, 26-12-8.
- 95.—Uribe Zubia, 26-24-1.
- 103.—Zubero, 27-19-3.

DE LA GENERAL

- 1.—Ocaña (España), 64-23-32.
- 2.—Merckx (Bélgica), a 7'23"
- 3.—Zoetemelk (Hol.), a 9'26"
- 4.—Van Impe (Bélgica), a 10'14"
- 5.—G. Petterson (Sue.), a 10'30"
- 6.—Thevenet (Francia), a 10'39"
- 7.—Mortensen (Dinam.), a 14'31"
- 8.—T. Petterson (Suec.), a 15'21"
- 9.—Agostinho (Portugal), a 21'10"
- 10.—Guimard (Francia), a 21'50"
- 11.—Labourdette (Fran.), a 26'10"
- 12.—Pantini (Italia), a 26'14"
- 13.—Aimar (Francia), a 27'4"
- 14.—Galdós (España), a 29'12"
- 15.—L. Carril (España), a 29'33"
- 16.—Tamames (España), a 30'21"
- 17.—Mori (Italia), a 37'10"

LA VUELTA A FRANCIA

ya está en marcha, con los mejores corredores del mundo y con importantes premios.

USTED PUEDE GANAR

también algún premio de los que "MARCA" ofrece en su concurso a nivel nacional.

RECORTE LOS CUPONES

que diariamente publica el gran diario deportivo madrileño y envíelos a la Administración de "MARCA", pues si acierta se llevará alguno de los premios establecidos y que son los siguientes:

UN SIMCA 900

para el que acierte el nombre del ganador de la Vuelta Ciclista a Francia.

UN VIAJE A PALMA DE MALLORCA

en avión, ida y vuelta, desde Madrid, para dos personas, con estancia de una semana en un hotel de primera, ofrecido por Viajes Excelsior, para el que acierte el nombre del ganador del Oran Premio de la Montaña.

UN EQUIPO DE CINE INSTAMATIC

efrecido por Kodak, compuesto por Cine-Cámara, Proyector y Pantalla, para el que acierte el nombre del ganador del maillot verde.

UN CHEQUE DE DIEZ MIL PESETAS

para comprar en "EL CORTÉ INGLÉS", para el que acierte el nombre del ganador de mayor número de etapas.

UN VALE PARA EL PARQUE DE ATRACCIONES DE MADRID para cuatro personas, con viajes incluidos hasta Madrid y regreso, si el vencedor es de provincias, para el que acierte el nombre del ganador de la última etapa.

HAGA LA VUELTA A FRANCIA CON "MARCA" Y GANARA PREMIOS

CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE VALLADOLID

3 SORTEOS EXTRAORDINARIOS
1º 1 de Abril 2º 18 de Julio 3º 31 de Octubre

PREMIO "JALUJA" DE CUENTOS BECAS PARA ESTUDIO
PREMIOS ESCULTURA Y PINTURA CONCURSO LITERARIO ESCOLAR

2.000.000 PESETAS EN PREMIOS



SOLICITE NUMERO PARATOMAR PARTE EN LOS SORTEOS

¡IMPOSITOR:

Participando en estos sorteos puedes obtener GRATUITAMENTE tu VIVIENDA!

La recogida de boletos para el sorteo extraordinario del 18 de Julio finalizará el día 14, a las 12 horas.