Año XIX.—Núm. 970.—Segunda época

10 CENTIMOS

Madrid, 15 de julio de 1931

ESPAÑA SPORTIVA

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA :-: SE PUBLICA LOS MIERCOLES
Redacción y Administración: Atocha, 78, provisional.

FUNDADOR: F. SALVADORES

Precio de suscripción..... España, un año..... 10 pesetas. Extranjero, un año..... 15 "

HEMEROTECA MUNICIPAL MADRID

BALOMPIE

De una temporada a otra

SIGUEN LOS RUMORES

El Murcia ha conseguido la renovación de ficha de todos los jugadores que ha retenido, con la sola novedad de que Enrique ha cambiado de amateur a profesional; y Lucas, del Club Deportivo Alhameño, de esa capital, que también ha firmado por el titular.

Al mismo tiempo se habla de la probable adquisición de Vigueras del Europa, y Alamo, del Oviedo.

Ha dejado transferibles a Antoñito, Julio Pueto y Hospital, y son baja Baños I y II, Palacios, Morales, Epelde y Chivichi.

En el Cartagena la limpieza ha sido enorme. De todos sus antiguos jugadores sólo Angelillo, Pelele y Mondragón se han librado de ella, quedando retenidos.

La norma del Athlétic Bilbaíno para la adquisición de jugadores nos parece excelente; busca sus futuros "ases" en los clubs modestos de la localidad, cuando no en sus propios amateurs. Hasta el momento ya cuenta con Rafa, de Portugalete; Zabala, de Durango y Lagurriaga, de Cantabria.

Ciláurren, al parcer, espera se confirme la idea de abolir el derecho de retención para poder firmar tranquilamente por el club campeón.

Castellanos, Moronati y Aldazabal han cambiado el color de su ficha; ahora son profesionales.

Ezquerra, vencedor del Gran Premio de Vizcaya

El Valencia tiene ya seguros a Villarroya, Navarro, Arilla, Conde I, Capillas, Imosi, Pasarín, Amoros y Torregaray.

Transfiere el Arenas a Juanito, Mandalniz, Saro e Izaguirre; retiene a Zarraonandía, Llantada, Arrieta, Daviel, Tarrez, Cilaurren, Urresti, Gerardo, Menchaca, Emilín, García, Jaureguisar y Calero; dando de alta a Irigoyen, guardameta del Valladolid.

En el Bétis quedan: Jesús, Aranda, Jesusín, Tondo, Martín Soladrero, Felipe, Peral, Timimí, Adolfo I y II, Romero, Enrique, Pedrosa y Sanabria. Transfiriendo a Carreño, Altuna y Sanz.

Por su parte el Sevilla sigue conservando en sus filas a Izaguirre, Sedeño, Iglesias, Monje, Rey, Abad, Ventolrá, López, Ramos, Adelantado y Brand. Aún no han firmado a pesar de retenerlos Arroyo y Campanal.

También quedan retenidos...

En el Barcelona, Llórens, Uriach, Zabalo, Oro, Mas, Martí, Arnau, Guzmán, Castillo, Font, Piera, Diego, Roig, Bestit (C), Sastre, Goiburu, Ramón, Sagi, Sanfeliú, Pedrol y Saló.

Walter será, como Parera, libre.

...En el Donostia (ex Real Sociedad) Elzo, Arana, Boni, Ayestarán, Garmendia, hermanos Bienzobas, Cholín, Iliundáin, Amadeo, Marculeta, y Chivero.

...En el Unión de Irún todos.

En el Alavés, Ciriaco, Quincoces, Juan, Ramón, Lecue, Arana Beristáin y Urquiri. Y libres entre otros Olivares y Albéniz; de estos dos el primero bien ha sabido usar de su libertad ingresando en el Madrid como ya sabemos todos.

En el Baracaldo, Guerricagoitia, Reñones,

(*Continúa en la sección de balompié*).

CICLISMO

El Campeón de Castilla, Vicente Carretero, con ciclo "Styl" triunfa al "sprint", en el Gran Premio Alcarreño

Paco Llana realizó una gran carrera. Todos los "ases" madrileños se alinearon en esta prueba

Una noche con los corredores

Cuando no lo esperábamos surgió una gran carrera. El Gran Premio Alcarreño que puede decirse ha sido organizado para los corredores madrileños puesto que todas nuestras primeras figuras de la ruta acudieron al llamamiento de los entusiástas organizadores que componen la Sociedad Deportiva Obrera, de Guadalajara.

Dispuestos siempre a informar a nuestros lectores, con el mayor detalle, emprendimos un viaje a Guadalajara acompañando a todos los corredores madrileños. Quienes no hayan hecho un viajecito en compañía de los alegres corredores en vísperas de carreras no saben lo agradable y simpático que supone tan grata compañía. Muchachos jovenes, alegres y siempre optimistas dan la nota agradable de jovialidad y buen humor. La llegada a Guadalajara produjo la natural expectación. Hubo palmas y pitos. Aquellas las que fueron tributadas por los aficionados de la capital y los pitos... los que llevaban los routiers y que sacaron de sus tranquilos lechos a muchos vecinos.

Preparativos para la prueba

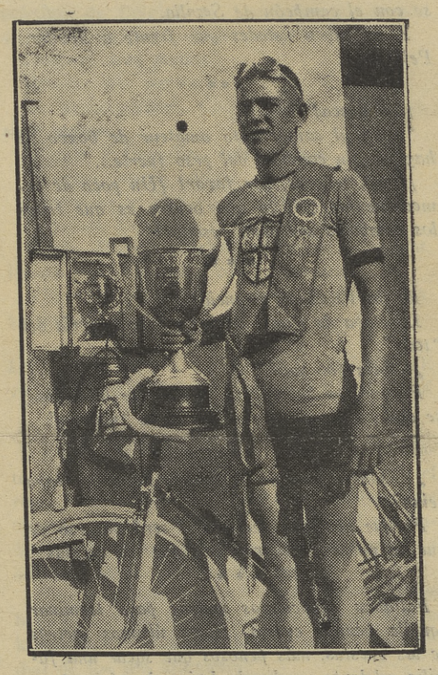
Aun no eran las cinco de la mañana cuando las calles de Guadalajara presentaban un aspecto de animación y curiosidad. El lugar de salida está enclavado en la Plaza Mayor. El señor Cepero, alma de la organización, alínea a los corredores. Se presentan quince de Madrid y tres de la localidad.

Comienza la carrera

Entre nuestros routiers se observa cierta nerviosidad. Hay deseos de revancha del Campeonato de Castilla y esto aumenta el interés de la carrera. Dejan de presentarse Gonzalo Nombela y Alfonso Chinchilla.

Los primeros kilómetros son traspasados a tren prudente. El travieso García Monge es el primero en dar uno de sus peculiares "arreones" en un repecho cerca de Horche, produciendo la descomposición del grupo, que al final del peligroso descenso de la llamada cuesta de la Fuensanta se vuelve a hacer compacto. Tomás Vera pincha y abandona. El recorrido es pintoresco; pero hay mucho polvo y el calor se deja sentir.

Se sube la cuesta de Tendilla a tren fuerte, con Llana de director. Angel Mateos pincha, pero se incorpora pronto al grupo, que marcha a tren flojo. En la dura subida a la Salceda, Monge arma otra de las suyas trepando desesperadamente; pero Llana que está dispuesto a ser el director, lo remonta. Florentino Rodríguez queda rezagado. Por el descenso a la Alhóndiga, Carretero y Llana se deslizan a gran tren. Por las cercanías de Auñón, Llana impone una terrible marcha, bien secundado por Padilla. Jesús Marín sufre una caída y se hiere en un brazo. Al viraje (Sacedón) se llega en grupo a las dos horas y



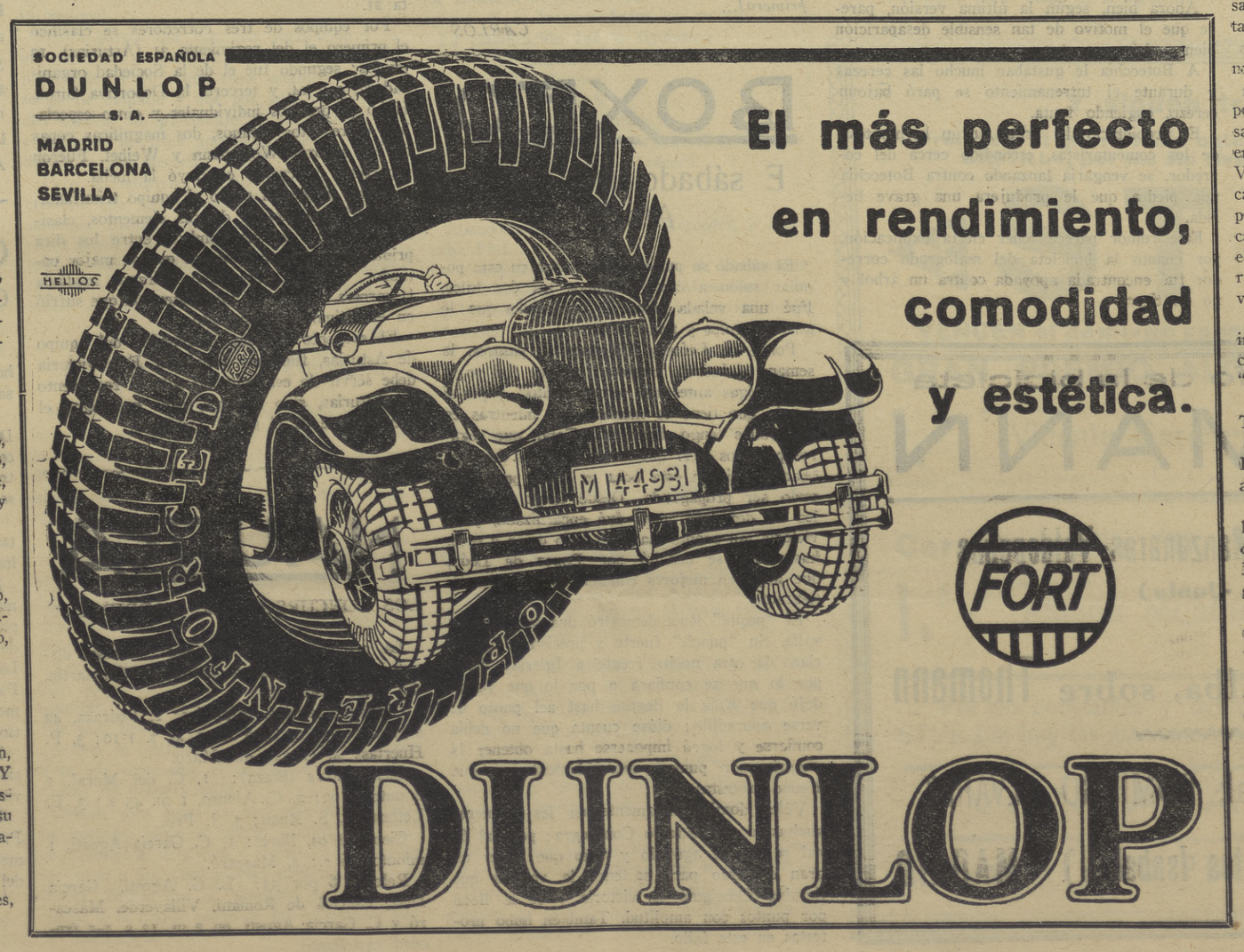
Vicente Carretero, el brillante campeón castellano que el domingo confirmó su gran victoria, venciendo en el "sprint" en el Gran Premio Alcarreño (sobre ciclo "Styl")

diez y seis minutos de carrera, con Llana dirigiendo la bauta. Por fin Monge inicia una escapada y logra unos doscientos metro de ventaja, que anulan Llana, Carretero y Alonso, alternádose en el mando. El calor y el polvo hacen muy penosa la carrera, cuyo recorrido se compone de constantes subidas y descensos. Hasta la subida a la Fuensanta (Horche) sólo se registran algunos tirones sin importancia. Se espera que en esta dura empinada se ventile la carrera. Han sido despegados Acero Monge, Padilla, Marín, Telmo, Alonso y Aguilar. Paco Serano abandona por avería. Empieza la subida, y en Llana se advierten deseos de escapar; pero sólo consigue llevarse a la rueda a Carretero, Mateos y Fernández. Se corona por este orden: Llana, Eduardo Fernández, Carretero y Mateos, y detrás, Marín que poco después se une a aquéllos. El resto del recorrido es ya favorable, y la carrera, pues, ha de ventilarse en el "sprint". Telmo ha abandonado. A tres kilómetros de la meta se unen a los primeros Alonso y Aguilar. El tren es ahora durísimo, pues Llana, colocado en cabeza, fuerza la marcha cuanto puede para cansar a sus enemigos y asegurarse la victoria; pero poco antes de la meta, Carretero en un demarrage desesperado le romota entablandose una reñida pelea entre estos dos, y Angel Mateos y Eduardo Fernández. El público, en gran cantidad forma un callejón estrecho en la llegada impidiendo a los primeros emplearse a fondo y colocarse bien para el "sprint". El campeón castellano logra la victoria por escasa ventaja sobre Mateos y Llana que pasan la cinta por este orden:

1, Vicente Carretero (Styl), en 4 h. 26 m. 12 s. (los 122 kilómetros); 2, Angel Mateos (Dal) en 4 h. 26 m. 12 s. 1-5; 3, Francisco Llana (Carmona) en 4 h. 26 m. 12 s. 2-5; 4, Eduardo Fernández (Styl) en 4 h. 26 m. 12 s. 3-5; 5, Gonzalo Tarín (Styl) en 4 h. 26 m. 12 s. 4-5; 6, Sebastián Aguilar (Styl) en 4 h. 26 m. 13 s.; 7, Fernando Padilla (Styl) en 4 h. 26 m. 13 s. 1-5; 8, Saturnino Alonso (Styl) en 4 h. 26 m. 13 s. 2-5; 9, Julián Acero (Carmona) en 4 h. 28 m. 31 s.; 10, Jesús Marín, en 4 h. 29 m. 7 s.; 11, Calvo, en 4 h. 29 m. 8 s.; 12, Pedro García Monge, en 4 h. 30 m. 1 s.; 13, Florentino Rodríguez, en 4 h. 37 m. 12 s. 1-5. Por categorías, los vencedores fueron: Carretero en primera; Marín, en segunda, y Calvo, en neófitos. Retirados, Telmo, Serrano y Vera.

La organización muy cuidada por los valiosos elementos que componen la Sociedad Deportiva Obrera que se ha apuntado un gran éxito con esta organización.

CESAR REGULEZ



MOTORISMO

La segunda nocturna de Dirt-track en el Stadium Metropolitano

BLAKE ACAPARA, BOCOS ASCENDIENDO Y BARRETT VA CONOCIENDO LA PISTA

La reunión del domingo, no es de las que pueden resumirse concisamente. Prendes forzó gran esmero en confeccionar un programa interesante, en que habían de enfrentarse elementos tan iguales, que tenía que dar como resultante luchas enconadas, ansias de triunfar a costa de la propia integridad física.

Los aplausos sonaron reiteradas veces; Blake recibió no pocos, aunque no tantos como mereciera, porque sus victorias fueron tan netas, que salvó el empate con Bocos, tuvo muy pocas entradas codo a codo.

Empieza el handicap con dos "crach" a cargo de Alvarez que vuelve a cabalgar rápidamente y Pamplinas. Bird entra por tanto sin adversarios.

Mientras Arche sale con gran retraso "de punto" Torres sale dispuesto a dar guerra, y

La simpática "mascota" del "Dirt-track" que el domingo reapareció en el Stadium Metropolitano, y que fué muy aplaudida

en la tercera vuelta pasa a Gosálvez por lo blanco.

La tercera carrera es una lucha de "poder a poder" entre Bocos y Blake. Acaso de faltar unos metros "Felipe" hubiera sido el triunfador; pero es el caso que Bocos con más valor que el Museo de Loubre, no se dejó pasar en el último giro.

Barret nos muestra en la cuarta que es corredor de tablas; en la primera curva pasa a Fair. Alvaro se ha asegurado una ventaja que le evita desasosiegos. Barret cae.

Blake gana la primera semifinal, sin que nadie le siga.

En la siguiente Torres ha ido ganando posiciones hasta colocarse a la altura de Casas y González. Entran los tres a todo puño en la curva de la "verdad", y la verdad es que Víctor se ve encerado y expuesto a abrirse la cabeza que le queda ocupando el lugar de los pies. También Gosálvez quiere ir al "patio de caballos" antes de tiempo y acaban los tres en el "despacho" de Jáuregui y Ferreras. Torres es el más perjudicado, que no puede volver a salir esta noche.

La final se la adjudica Blake, de manera indiscutible. En la segunda vuelta ya los ha calculado a todos; un poco después Gosálvez "osculea" lo negro.

La "Rig four" presenta a excepción de Torres a los más destacados.

La primera manga tiene de intérpretes a Blake y a "Gaoniya". Se desliza sin lucha al marcharse "Felipe" en la primera vuelta.

Lleva Arche durante todo el transcurso de la segunda serie, sin que ello quiera decir que Barrett es manco. Son tácticas opuestas. Empero, en las tres vueltas el inglés ha seguido a muy corta distancia a "Artagnan".

La final entre los dos colosos, engendra un murmurio entre la clientela que se dispone a ver algo sabroso.

Resulta menos de lo esperado: Blake empieza capitaneando y Arche no consigue más que aumentar la ventaja en sentido negativo.

La carrera de equipos fué, ausentes los "ases" un éxito de todos. Los tiempos no llegarán a ser los logrados por los "scratch" pero, ¿son estas menos emocionantes?

Vista la calidad que acusase Bocos, el domingo ¿no sería un fuerte rival para Alvarez, el favorito de los "segunderos"?

No queremos asegurar que Nicolás gane

(*Continúa en la sección de motociclismo*).

SGCB2021

Catalani, íd., íd.; 14, Oppermann (austral), 9 h. 15 m. 59 s.; 15, Metze (alemán), 9 h. 17 m. 59 s.; 16, Pancera (italiano), 9 h. 19 m. 33 s.; 17, Thierbach (alemán), íd.; 18, Verwaecke (belga), íd.; 19, Cepeda (español), íd.; 20, Buttafdochi (francés), 9 h. 24 m. 43 s.; 21, Guiramaud, íd., íd.; 22, Leduq, íd., íd.; 23, Benoit-Faure, íd., íd.; 24, Loncke (belga), 9 h. 26 m. 33 s.; 25, Faoylle, íd.; 26, Stiepel, íd.; 27, Pelissier, íd.; 28, Pipoz, íd.; 29, Bayard, 9 h. 28 m. 48 s.; 30, Viarengo, 9 h. 30 m. 26 s.; 31, Bulla, 9 h. 34 m. 26 s.; 32, Marechal, íd.; 33, Sieronski, íd.; 34, Buse, íd.; 35, Venot, ídem; 36, Siegel, íd.; 37, Godinat, ídem.

En la clasificación general, Antonin Magne ocupa el primer lugar, seguido por Pesenti, mientras por equipos los belgas van a la cabeza.

EL ITALIANO DI PACO, VENCE EN LA DECIMA ETAPA, PERO MAGNE CONTINUA PRIMERO DE LA GENERAL

La etapa más larga de la Vuelta a Francia, Luchon-Perpignan, de 325 kilómetros, no ha provocado variaciones en la clasificación general.

A pesar de las dificultades del recorrido, un grupo de 50 corredores se ha presentado en la meta para disputar la etapa al sprint, venciendo el italiano Di Paco.

He aquí la clasificación de la etapa:

1.—Di Paco, 12 h. 33 m. 57 s.
2.—Max Bulla.
3.—Leduq.
4.—Pelissier.
5.—Viadengo.

Luego 45 corredores en grupo, entre los cuales figura Cepeda.

La clasificación general después de esta etapa es la siguiente:

1.—Antonin Magne, francés, 73 h. 36 m. 28 s.
2.—Antonio Pesenti, italiano, 73 h. 46 m.
3.—Jeff Demuysere, belga, 73 h. 47 m. 12 s.
4.—Maurice Devaele, belga, 73 h. 48 m. 3 s.
5.—Albert Buchi, suizo, 73 h. 52 m. 35 s.
6.—Luis Peglion, francés, 73 h. 53 m. 43 s.

Clasificación internacional:

1.—Francia, 221 h. 25 m. 28 s.
2.—Bélgica, 221 h. 34 m. 56 s.
3.—Alemania, 222 h. 17 m. 52 s.
4.—Australia-Suiza, 222 h. 25 m. 12 s.

El corredor español Cepeda figura clasificado con el número 50, con 75 h. 52 m. 1 s.

El Campeonato de Cataluña, seleccionable para el de España

LAS PRIMERAS INSCRIPCIONES

Se inicia bajo buenos auspicios este campeonato de Cataluña, organizado por la U. E. Sans.

La U. V. E. ha concedido en firme la fecha del 25 del actual y ha aprobado la lista de premios y el recorrido.

Interin se han cumplimentado estos trámites los organizadores han podido constatar el gran entusiasmo que ha despertado el anuncio de la carrera.

Los corredores demuestran estar interesados en conocer detalles del circuito, de los premios, de las licencias.

Entre los que han pedido detalles cabe citar a Elíseo Aubalat, actual campeón de Barcelona fondo; Salarich, vencedor de la escalada de Montjuich; los hermanos Gascón Benaibes, Velles, García, etc. Aubalat y Salarich que ya han reconocido el circuito, hicieron notar a los componentes de la Sección Ciclista el inconveniente de los numerosos pasos a nivel que existen desde Vich a Ripoll, y desde esta última población a Gironella.

Se les prometió que se solicitarían datos a las respectivas Compañías del ferrocarril para fijar un horario que evite todo lo posible las interrupciones.

Otros datos demostrativos del interés a que aludimos lo constituyen los ofrecimientos de diversas entidades enclavadas en el circuito para organizar el controlaje, y las cooperaciones en metálico de varios socios de la U. E. Sans para destinar como primas a los corredores de su Club.

Un caso de los más típicos y digno de conocerse lo descubre el proceder del socio Luis Prat, que se ha ofrecido a pintar gratis todos los números de tela y de hojadelata que se necesiten, a cambio de obtener una plaza en un coche para poder seguir la carrera.

José Cebrián Ferrer, actual poseedor del título que conquistó el año pasado en lucha memorable con Cañardó, Montero, Mateu, Trueba, etc. ha formalizado ya su inscripción. La lista queda, pues, abierta como sigue:

1. José Cebrián Ferrer, primera categoría, prof. C. C. S. Martín.

La U. V. E. ha tenido a bien recordar a los organizadores que esta prueba califica para el campeonat ode España, lo que constituye otro aliciente para esperar una numerosa y brillante inscripción.

Los corredores que quedarán seleccionados para acudir al campeonato de España serán los tres primeros llegados a Gironella.

Para el próximo domingo

Cecilio Fresno, el entusiasta industrial de la populosa barriada de Tetuán de las Victorias, organiza para el próximo domingo una prueba para neófitos, con licencia de la U. V. E. y un concurso para los que no posean ésta.

La salida será a las siete de la mañana, de Prim, 30 (Tetuán).

* * *

El novel Club Ciclista Vallecano celebrará el domingo una carrera para segunda y tercera y neófitos y aficionados sin licencia, de la U. V. E. A los corredores se les dará un handicap de dos minutos por categoría, a excepción de los aficionados, que será de cinco minutos, siendo el recorrido el siguiente: salida del kilómetro 3 de la carretera de Valencia, a seguir por Vallecas hacia Madrid, Cuesta de la Radio, Chinchón, Valdelaguna, Perales de Tajuña, Arganda, hacia Madrid al punto de partida, con recorrido aproximado de 108 kilómetros, y la hora de salida a las siete de la mañana. Los premios son los siguientes: primero, 75 pesetas; segundo, 50; tercero, 35; cuarto, 25; quinto, 20; sexto, 15; y 7, 8 y 9, de cinco pesetas; y para los aficionados, el primero 25 pesetas; 15 el segundo y 5 el tercero.

Los derechos de inscripción son de cinco pesetas, una reembolsable a la entrega del dorsal, con derecho a ser socio, y dos pesetas a los socios.

Para las inccripciones, Bar Borregón, carretera de Valencia, 3, desde el martes hasta el viernes, que quedará cerrada la inscripción, siendo las horas de inscripción, de nueve a once de la noche.

* * *

LOS PREMIOS DEL "GRAN PREMIO ALCARREÑO"

Lo que han ganado los corredores: Los premios otorgados se distribuyen en la siguiente forma: Carretero 150 pesetas; Mateos 100 pesetas; Llana 75; Fernández 50; Tarín 30; Aguilar 25; Padilla 20; Alonso 10; Acero 10; y Marín 5. Además se conceden unos lotes de cámaras, cubiertas y útiles para el ciclista por elección y orden de llegada. Estos premios se repartirán el próximo domingo en la Sociedad Deportiva Obrera, de 10 a 11 de la mañana.

¿Cómo murió Botecchia?

Un diario de Turín, haciendo referencia al descubrimiento de una lápida en Udine a la memoria del malogrado corredor Botecchia, vencedor de los Vueltas a Francia, recoge el rumor que circuló durante la ceremonia, según el cual tendría la muerte de Botecchia un aspecto misterioso y un motivo criminal.

Como es sabido, el famoso corredor fué hallado en una mañana de verano en los alrededores de Udine, en estado de completa inconsciencia y hasta su muerte no pudo hablar. Los facultativos le apreciaron una contusión en la cabeza, sin precisar la causa, pensando que hubiese sido consecuencia de una caída debida a insolación, sobreviniéndole la meningitis, que le arrastró a la tumba.

Ahora bien, según la última versión, parece que el motivo de tan sensible desaparición bien podría ser otro.

A Botecchia le gustaban mucho las cerezas y durante el tntrenamiento se paró bajoun cerezo, cogiendo fruta.

El propietario del árbol, según la hipótesis de los comentaristas, escondido cerca del corredor, se vengaría lanzando contra Botecchia una piedra que le produjera una grave herida.

Este rumor parece tener cierta explicación, por cuanto la bicicleta del malogrado corredor fué encontrada apoyada contra un árbol y no en tierra.

Un nuevo triunfo de la bicicleta

THOMANN

Carrera Valdepeñas-Manzanares-Valdepeñas

(50 km.-Junio)

1.º Absoluto.

Manuel Villalba, sobre Thomann

Representación general: DOMINGO ALVAREZ

Plaza de la Ópera, 7 (antes Isabel II) - MADRID

CHATARRA

Eran las épocas buenas de Manuel Fernández, el corredor pedestre.

Al entrar vencedor en una prueba de diez kilómetros organizada por la Gimnástica, un exaltado admirador le gritó, después de pisar la cinta:

—¡Corriendo periódicos tendrías un porvenir, Manolo!...

—Ya lo tengo; pero te advierto que son los periódicos los que me hacen correr a mí—contestó Manolo con tono zumbón, mientras sus muñecas daban 125 pulsaciones.

***

Charlar con Víctor Torres es tanto como asistir a una obra de Arniches.

Le encontré la semana anterior y derrotó la conversación sobre su moto:

—¡Ahora se habrán convencido algunos que creían que yo era una "viruta"!—me dijo.

—Nada de extraño tiene que te juzgaran "viruta" sabiendo que tú tienes madera.

Víctor no se arredró por la respuesta mía, y echando mano de su casticismo complementó el chistecito:

—En efecto; yo tengo madera, como tú dices; pero no me pasa lo que a tí, que sólo tienes serrín.

Ni que decir tiene que después de este insulto le llamé... hombre culto.

—¡Cada uno se venga como puede!

***

Noticias de verano:

Salió para Vichy el gran billarista bilbaíno Butrón.

La idea del que en el pasado campeonato se hizo 493 carambolas en una serie, no es la de tomar las célebres aguas de aquella localidad; precisamente va a todo lo contrario.

Eso cuando menos ha confesado en los entrenamientos: que va dispuesto a darles un agua a sus nueve contrarios.

***

Pero nuestro querido Butrón tiene que batirse con el campeón de Sevilla.

Y ya saben ustedes que frente a Sevilla... Peligros.

***

¡Se masca!

"...En el campeonato amateur de boxeo no hay ningún combate del peso fuerte..."

¡Pero, señores, por favor! ¡Un poco de comedimiento! ¡Si lo que ocurre es que todos los combates son muy pesados!

***

De la Vuelta a Francia:

La etapa de Pau-Luchón es la más seria del "tour".

¿Sabéis por qué?

Porque los corredores, desde que la inician, se dan cuenta de que están en la "novena".

***

¿Y sabéis por qué Serdán la llama la etapa reina?

Porque nosotros decimos si será por eso de que ya no se coronarán más que las cuestas...

***

Faltaban ochocientos metros para terminar aquella penosa cuesta. ¡Esos últimos metros de las cuestas, más penosos que sacar una familia adelante vendiendo hojas de afeitar!

Se puso en cabeza el favorito de la prueba y ya iba a largarse cuando notó que la máquina se agarraba a la carretera, como si se fuese a Fernando Póo y fuese a despedirle Grera Garbo a la estación.

Un pedalazo, otro, otro...Poco faltaba ya; pero se sentía desfallecer.

Mientras tanto, un "tercera" que marchaba cogido a su sillín dió el "arreón", y ¡zas!, que se ganó la prima.

Cuando se dió cuenta nuestro hombre de la felonía, ya era tarde. Así se lo explicaba a sus seguidores:

—¡Me ha ganado porque dió el "tirón" el primero!...

CARLOS

BOXEO

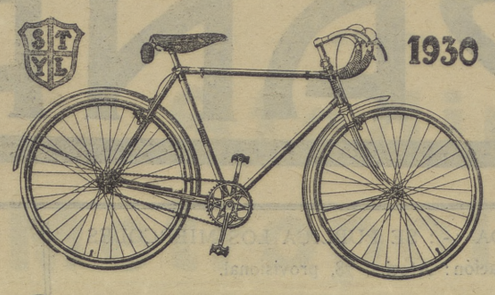
E sábado en el Salón Atocha

El sábado se pusieron las tortas en este popular salón a cinco céntimos los dos kilos. Fué una velada para el aficionado que le guste el golpe y tente tieso.

Ponce de León y Diógenes se pasaron la semana tirándose "rentois" de que "si yo le hago migas antes del tercer asalto". "que si ese lo que tiene es mucho pico, mientras en mis puños tengo dinamita". Total, que seguros podemos estar que ninguno de los dos muchachos dijeron esta boca es mía; pues todo pudo ser propaganda. Desde luego esta pelea no defraudó, pues fué encarnizada, y la victoria tan pronto iba a un lado como a otro, hasta que se decidió por Ponce de León, que llegó en mejores condiciones que el contrincante.

El "peque" Ruiz demostró una vez más su valía. Su "punch" fuerte y preciso se le vió claro la otra noche frente a Iglesias. Este, por lo que se confiara o por lo que fuera, dejó que Ruiz le llegase hast ael punto de verse apuradillo; dióse cuenta que no debía confiarse y logró imponerse hasta obtener la victoria por puntos, merecidamente, aunque alguno protestase.

Vélez dominó netamente en las primeras vueltas a su contrario Consuegra; pero al final se le vió agotado y tuvo que hacer un gran esfuerzo para sostener la ventaja que llevaba. Consiguió la victoria y se le llevó por puntos con amplitud. También hubo protestas en este fallo.



1930 BICICLETAS

STYL

Carreras oficiales de la U. V. E. en 1931

En Legazpia (4 mayo)
1.º R. Montero, sobre STYL
Gran Premio Loinaz (2 junio)
1.º L. Montero, sobre STYL
2.º M. Cañardó, sobre STYL
Vuelta Santander (8 junio 1930)
1.º M. Cañardó, sobre STYL
3.º V. Trueba, sobre STYL
En Burgos (6 julio)
1.º R. Montero, sobre STYL
2.º L. Montero, sobre STYL
Carrera Internacional de Irún (29 junio)
1.º M. Cañardó, sobre STYL
3.º R. Montero, sobre STYL
4.º L. Montero, sobre STYL
Vuelta a Estella (4 agosto)
1.º R. Montero, sobre STYL
2.º M. Cañardó, sobre STYL
4.º L. Montero, sobre STYL
Carrera de Villafranca (25 julio)
1.º R. Montero, sobre STYL
Circuito de Guecho (30 julio)
1.º M. Cañardó, sobre STYL
Carrera de Azcoitia (16 agosto)
1.º V. Trueba, sobre STYL
Circuito de Sodupe (17 agosto)
1.º V. Trueba, sobre STYL
Carrera Faura (17 agosto)
1.º R. Montero, sobre STYL
Vuelta a Cataluña
1.º M. Cañardó, sobre STYL
3.º R. Montero, sobre STYL
Campeonato Navarro
1.º A. Arriaga, sobre STYL
Vuelta a Alava (14 septiembre)
1.º L. Montero, sobre STYL
Vuelta al País Vasco
1.º M. Cañardó, sobre STYL
Vuelta a Levante
1.º M. Cañardó, sobre STYL
2.º José M. Sans, sobre STYL
Campeonato de España (26 octubre)
1.º M. Cañardó, sobre STYL
2.º L. Montero, sobre STYL
3.º José M. Sans, sobre STYL

PRINCIPALES CARACTERISTICAS DE LAS BICICLETAS "STYL"

Tubos "Reynolds" en las bicicletas 235, 250 y 255.—*Tubos "Reynolds"* reforzados en las 280 y 295.—*Tubos de horquilla y traseros,* reforzados.—*Llantas madera,* de buena calidad.—*Bielas,* de acero níquel ligeras.—*Cubos,* de buenos rodamientos.—*Radios,* directos inoxidables.—*Rueda libre* F. N. B.—*Frenos* STYL.—*Sillines,* "Mansfield" o "Baooks".—*Niquelado,* Triplex.—*Esmalte,* fino primera calidad.

Fábrica Nacional de Bicicletas S. A. - ALZA-PASAJES

Se desean Agentes establecidos - Tenemos algunas provincias disponible

Otr aprotesta motivó la victoria por puntos de Cañete sobre Visié, pues aunque Cañete le alcanzó a Visié muy a menudo y fuertemente la cara, Visié le dió una buena réplica, que fué el motivo de la protesta de parte del público.

Burgos venció a Barrio después de darse mutuamente una descomunal paliza.

LEGNA

ATLETISMO

LA CARRERA LIBRE DE LA "DEPORTIVA TUDOR"

Mucha animación y mucho éxito han sido las características de la carrera libre que el domingo celebró la entusiasta agrupación "Deportiva Tudor", sobre un recorrido de 3.000 metros lisos.

Consiguió el triunfo Juan Enrique, de la Sociedad organizadora, en 10 minutos 19 segundos 1-5. Luego se clasificaron: 2, J. Redondo (regimiento 31), 10 m. 21 s.; 3, Félix Cuesta, 10 m. 23 s. 2-5; 4, José Meneses (independiente), 10 m. 25 s.; 5, Justo Villaverde; 6, N. Rodrigo; 7, J. Rivas; 8, V. Rodrigo; 9, Luis Anguera; 10, A. García, etc., hasta 21.

Por equipos de tres corredores se clasificó el primero el del regimiento 31 (Asturias), 13 puntos; segundo fué el de la Sociedad organizadora, con 14, y tercero, la Deportiva Girod. Hubo 10 premios individuales y cinco especiales; entre estos últimos, dos magníficas copas de los señores Weydmann y Weibel. Fueron repartidos en cuanto concluyó la lucha.

Buena impresión causó el equipo triunfador, por la homogeneidad de sus elementos, clasificando cinco de sus hombres entre los diez primeros lugares, a pesar de que su mejor corredor, González, tuvo que retirarse, mediada la carrera, víctima de una distensión que sufrió en el último entrenamiento.

El sargento Lozano, entrenador del equipo de Asturias, fué muy felicitado. Esta victoria debe servir de estímulo, no sólo al regimiento de Asturias, sino a otros, para que sigan el ejemplo que da el señor Trucharte.

NAUTICA

LOS CONCURSOS DEL MADRID F. C.

La primera jornada de este concurso, disputado en la magnífica piscina de Chamartín, dió estos resultados:

Cincuenta metros, infantiles: 1, Pedraza, 42 segundos 3-5; 2, Otto Reus, 44 s. 1-10; 3, P. Huertas; 4, García del Mazo.

Cien metros (braza): 1, C. del Moral, 1 minuto 43 s.; 2, C. Alonso, 1 m. 45 s.; 3, E. Letona; 4, S. Ruau; 5, J. Pro.

Cien metros, libres: 1, C. García Agosti, 1 minuto, 16 s.; 2, Mascaró.

Relevos 6 por 33: L. G. Agosti, García Díaz, Escrivá de Romaní, Villaverde, Mascaró y C. García Agosti, en 2 m. 13 s. 1-5 (record castellano).

La segunda y última jornada en la piscina de Chamartín estuvo animadísima, como la primera. He aquí los resultados:

Treinta y tres metros, señoritas: 1, Carmen Díaz.

Cincuenta metros, libre: 1, César García Agosti.

Cuatrocientos metros, libres: el mismo (record regional).

Cincuenta metros, espalda: 1, Parra; 2, Sol.

Relevos 3 por 33: Villaverde, Escrivá de Romaní y García, record regional.

Saltos: 1, Luis G. Agosti; 2, Carlos Alonso.

Por último, se procedió al reparto de premios.

Lea usted

ESPAÑA SPORTIVA

AVIACION

RECORDS HOMOLOGADOS

La Federación Aeronáutica Internacional ha homologado varios records intrnacionales de aviones e hidroaviones ligeros, de Lallouette y Boulenger. Frelon y de la Vergne, Réginesi y de Vizcaya, así como los records del teniente París y los femeninos establecidos por las aviadoras norteamericanas Ruth Nichols y Amélie Earhart.

Cómo se premian las grandes proezas deportivas

La Academia Francesa de los Deportes se ha reunido para la atribución de sus recompensas anuales.

El Gran Premio de la Academia (premio Deustche de la Meurthe, 25.000 fr.), se concede a los aviadores Costes y Bellonte, por su travesía de París a Nueva York, 1 y 2 de septiembre de 1930.

Las medallas de oro que premian las restantes grandes proezas deportivas de ejercicio han sido distribuídas como sigue:

A Jules Ladoumegue, por sus "records" mundiales de carreras a pie; a Lucien Hostin, por sus "records" mundiales de levantamiento de peso, categoría "amateurs"; a los aviadores Lallouette y Goulette, por su raid de turismo París-Saigón y regreso; a los aviadores Mermoz, Dabry y Gimié, por la travesía del Atlántico sur en "hidro".

El Gran Premio de Atletismo femenino ha sido atribuído a Mlle. Ivonne Godard, por sus victorias y sus hazañas internacionales.

Costes es la segunda vez que recibe el Gran Premio. En efecto; ha sido honrado anteriormente con tan alta distinción por su travesía del Atlántico sur en compañía de Le Brix.

Imp. de EL FINANCIERO. Ibiza, 13. Madrid

SGCB2021

Todos los deportistas de buen gusto son clientes de la

CASA PADRÓ

Trajes para todos los Sports

Especialidad en EQUIPOS DE CUERO para motoristas y automovilistas

Tetuán, 21 - Madrid

En las XXIV Horas de Bélgica triunfan Dordjadze-Zehender, con "Mercedes"

POR CATEGORIAS TRIUNFAN "B. N. C.", "CHRYSLER", "HOTCKINS", "RALLY" Y "MORRIS"

Sobre el circuito de Francorchamp, se disputó el Gran Premio Automovilístico de Bélgica, de 24 horas de duración. Tomaron la salida 34 coches, subdivididos en varias categorías.

Durante las primeras horas y hasta la madrugada, el equipo inglés Birkin-Eystone, se mantuvo constantemente en cabeza, pero debido a una avería de encendido, tuvo que abandonar, pasando en primer lugar, hasta el final de las 24 horas, Dordjadze-Zehender.

Las clasificaciones se establecieron así:

Coches Sport: Más de dos litros:

1. Dordjedze-Zehender, Mercedes; neumáticos Dunlop y bujías Champión; 2.543,500 kilómetros; media horaria, 105,980 kilómetros.

2. Rouleau hermanos, Bugatti; 2.322,500 kilómetros.

3. Zigrand-Knepper, Bugatti; 2.101 kilómetros.

4. Reinartz-André, Bugatti; 1.922 kilómetros.

Dos litros:

1. Pesato-Félix, Alfa-Romeo; 2.489,500 kilómetros; media horaria, 103,730 kilómetros.

1.100 c. c.:

1. Charlier-Duray, B. N. C.; 1.847,500 kilómetros; media horaria, 76,980 kilómetros.

Catálogo tipo dominante. Más de tres litros:

1. Sommer-Delmer, Chrysler; 2.413,600 kilómetros; media horaria, 100,566 kilómetros.

2. Thirion-Delzaert, Bugatti; 2.301,200 kilómetros.

3. Narishkine-Ledure, Graham-Paige; kilómetros 2.095,900.

Tres litros:

1. Helaers-Vasselle, Hotckins; 2.354,200 kilómetros; media horaria, 98,090 kilómetros.

Dos litros:

1. Nadende-Turage, Rally; 2.120,200 kilómetros; media horaria, 88.340 kilómetros.

2. Evrard-Durand, Bugatti; 1.079,900 kilómetros.

3. Thelluson-Fauconnier, Imperial; 2.920 kilómetros.

1.100 c. c.:

1. Goemans-Blin d'Oricourt, Morris; kilómetros 1.667,900; media horaria, 60.490 kilómetros.

El "rail" y el "auto" en Francia

Los delegados de las asociaciones francesas de constructores de automóviles han celebrado recientemente en París su periódica asamblea, en el local del "Bureau Permanent International" de los constructores de automóviles.

En el curso de esta reunión examinaron muy especialmente la situación creada en la mayor parte de los países por la actitud adoptada por los caminos de hierro frente al automóvil. Visiblemente impresionados por las conclusiones del Congreso de la Asociación internacional de los Caminos de Hierro, celebrada en Madrid en 1930, las Compañías ferroviarias pretenden en efecto atribuir al automóvil la mayor parte de la disminución de su tráfico y de sus ingresos.

Los representantes de la industria automóvil protestan contra tales alegaciones, sorprendiéndose del empeño que existe en oponer uno a otro ambos sistemas de transporte que rinden servicios enteramente distintos, cuando la lógica precisamente exige la coordinación de ambas actividades.

En efecto—dicen—es fácil observar que el automóvil completa muy a menudo al ferrocarril y no le sustituye sino en el caso en que éste no está establecido en la medida de las necesidades de sus usuarios.

Los representantes de la industria del automóvil se proponen además situar ante la vista de los usuarios, todos los elementos que les permitan formarse una opinión concreta.

Este problema en Francia ofrece mayor interés en la actividad debido a estar en preparación varios proyectos de ley, tendiendo a hacer soportar por el automóvil en forma de impuestos nuevos las pérdidas sufridas por las Compañías ferroviarias, intento que ha promovido sinnúmero de protestas y una fuerte oposición.

LA CUESTION ARANCELARIA

No parece haber entusiasmado el reciente plan del ministro Nicolau d'Olwer

Con este título publica el notable crítico automovilista F. Gibert, en nuestro querido colega *La Noche*, de Barcelona, unos acertados comentarios al último decreto de Economía, que, por considerarlo interesante, nos permitimos en reproducir íntegros:

"Es muy delicado en estos momentos el entretenerse en comentarios y el hacerse eco de una opinión que no se ha manifestado todavía. Un silencio. Una pausa, no sabemos inspirada en qué clase de sentimiento, decepción, sorpresa, inconformismo o bien satisfacción platónica, ha seguido a la orden que ha redactado nuestro ministro de Economía, señor Nicolau d'Olwer, tendiendo a proteger y a sacar del atolladero a esta industria nacional del automóvil.

No sabemos quién ha inspirado esta orden, ni de quién ha tomado asesoramiento el ministro para legislar sobre materia tan susceptible y tan escurridiza como ésta de los aranceles tutelares de importación para elementos destinados a vehículos que deban formar el programa de nuestra industria. Nos parece, en opinión particular, que se debe respaldar con un estudio más completo del decreto en cuestión, visto en extenso y con todos los detalles, espíritu y letra, que no es por ahí por donde se buscaba la salida a este nudo gordiano de nuestra fabricación.

La franquicia arancelaria que se conceda a las piezas de importación parece ser un aliento más al montaje que a la fabricación en sí. Importar piezas es, o puede ser, naturalmente, una parte del programa de una industria incipiente, que no puede, sin grandes riesgos, improvisarse en amplios planes de súbito.

Pero era más interesante el dar, según creemos se colicitaba, una franquicia escalonada para las piezas que entraran sin desbaratar y sin acabar y que significaran "trabajo nacional", creación de mano de obra especializada y la posibilidad de aprovecharse de aleaciones y de economías, hijas de grandes series productivas, llevando un poco a remolque un incremento de actividad.

Los porcentajes no parecen ser tampoco los que podían ayudar a esta industria. La rebaja que suponen en los aranceles no parece ser de un orden demasiado interesante. Por otra parte, este año de interinidad, que podrá dar pie a derogar y modificar este plan, no es tampoco un estímulo para que esta industria se lance por la vía de las aventuras. Planes de un año, en automovilismo, no son apenas nada, ni como deducción ni como asentamiento en capitales.

Ignoramos lo que de este decreto pueda derivar en bien de la industria nacional. Problema que no puede tomarse a la ligera, sino que es de un interés primerísimo y plenamente nacional.

Ahora parece que con esta legislación a lo que se invita es a seguir el camino y el ejemplo de la "Ford", que tiene establecidas factorías de montaje y que por aditamiento pueden ofrecer un porcentaje de fabricación nacional que les hace aprovechar de las facilidades de este decreto.

Pero la industria cien por cien nacional no creemos que haya encontrado la clave de su solución. Pronto los primates deberán decírnoslo, puede que más con hechos que con palabras. Y más si llegaran a rebajarse los aranceles para la importación de coches. Sería entonces el caos.

LA OTRA FAZ DE LA CUESTION

Este decreto que hemos comentado ha vuelto a poner sobre la zona de las candilejas la demanda que no ha mucho hicieron los industriales motoristas con un plan para acrimentar la industria nacional de la motocicleta.

Plan que se va haciendo de día en día más lastimosamente de su clientela habitual. La moto se hace cara, absurdamente cara, y prohibitiva para un fuerte sector de clientes que encuentran en ella el vehículo a su medida, necesario e imprescindible.

Recientemente una máquina importada ha debido satisfacer la friolera de 1.600 pesetas en concepto de arancel. Mil seiscientas pesetas fué por tiempo el precio intrínseco de una máquina en Inglaterra. Sesenta y cuatro libras a la par representa el precio de muchas máquinas de primera talla.

Ahora esta suma es tan sólo una gabela, un recargo sobre el precio original, que hace ascender el definitivo y efectivo a la línea de las 4.500 a las 5.000 pesetas para una moto de marca. Precio que es imposible de hacer asequible a la mayor parte de los interesados por la motocicleta.

Bajo este ambiente, una industria nacional tiene el deber de proveer este vehículo, el más económico y el más utilitario, a un precio que no sea disparatado.

Y se pedía poco, bien poco, y con una lógica que no admitía desviaciones. Y este poco no ha venido todavía, ni sabemos si se ha escuchado, y cuando llegue, posiblemente habrá perdido oportunidad.

Se pedía un escalonamiento en la tarifa arancelaria. Una tarifa, la actual, por ejemplo, para las máquinas que llegaran completas, a punto de ser entregadas a los clientes.

Una rebaja para los grupos mecánicos, motores, cambios, etc., que se importasen compacto a punto de aplicarlos a los cuadros.

Otra rebaja para las piezas sueltas terminadas.

Y por fin una fuerte rebaja para las piezas que llegaran sin desbaratar, para trabajarlas aquí y pulirlas.

Este plan permitiría dar la mano y conducir esta industria imprescindible en nuestro país, tan amplio de actividad rural, tan bien surtido ahora de carreteras excelentes y tan rico en elementos productores que necesitan de control y de asistencia hasta una situación que permitiera codearse con las marcas internacionales montadas ya en plan de grandes series, que aquí por ahora deben irse con aliento paulatinamente alcanzando.

Es éste otro asunto que valdría la pena de que fuese estudiado. Es posible que el decreto reciente a que más arriba hemos hecho referencia necesite de ampliación y de precinistro tuviera a la vista este otro sector innistro tuviera a la vista est eotro sector industrial, el de la motocicleta, para hacer descender hasta ella también los beneficios de una legislación justa y encauzadora. La Cámara del Automóvil puede hacer mucho por ella."

EL CAMPEONATO DE EUROPA DE CONDUCTORES

El campeonato de Europa de conductores de coches de carrera, que comprende los Grandes Premios de Italia y Francia, ya celebrados, y el próximo de Bélgica, en Spa, presenta actualmente la siguiente clasificación:

Campari, tres puntos.

Minoia, seis puntos.

Ex aequo, Varzi, Chiron, Divo y Bouriat, siete puntos.

Wimilli y Gaupillat, ocho puntos.

Senechal, nueve puntos.

Ivanowski y Stoffel, 10 puntos.

Nuvolari, Biondetti y Parenti, 11 puntos.

Pirola, Rugieri, Birkin, Dreyfus, Ferrant, Pesato y Howe, todos con 12 puntos.

Kliger, De Vecchio, Lehoux y Caracciola, 13 puntos.

LA SEÑORITA STEWART RECORRE 100 KILOMETROS, A MAS DE 206 POR HORA

La señorita Stewart ha efectuado en el Autódromo de Montlhery un intento contra el record de la hora y records intermedios, que no pudo llevar a efecto en su totalidad por haber tenido dificultades con su motor a poco de haber cubierto los 100 kilómetros.

Pero la tentativa no fué vana, ya que fueron batidos los records internacionales de los 50 kilómetros y de las 50 millas, y el record mundial de los 100 kilómetros.

Los 50 kilómetros fueron cubiertos en 14 minutos 41 s. 89-100. Las 50 millas en 23 minutos 26 s. 60-100.

Los 100 kilómetros en 29 m. 5 s. 43-100, a 206 kilómetros 253.

EN LA XII SUSA-MONCENISIO TRIUNFA VARZI (BUGATTI)

Milán.—Por XII vez se ha disputado esta clásica prueba en cuesta, puntuable este año para el Campeonato europeo de la montaña y el italiano, de velocidad.

La prueba resultó interesante en extremo. La afluencia de público fué extraordinaria de verdad. Y se batieron todos los records.

La clasificación fué la siguiente:

1. Varzi, Bugatti, 16 m. 25 s.
2. Fagioli, Maserati.
3. Ghersi, Maserati.
4. Campari, Alfa-Romeo.
5. Zanelli, Nacional-Pescara, en 17 minutos 11 s., batiendo el antiguo record.
6. Ferrari, Alfa-Romeo.
7. Tort, Nacional-Pescara.

Abandonaron Von Stuck, Mercedes, y Nazzaro, Fiat.

La clasificación del Campeonato de la montaña

Corrida la prueba de Susa-Moncenisio, la clasificación del Campeonato de Europa de la Montaña es la siguiente:

1. Zanelli, Nacional-Pescara, 13 puntos.
2. Tort, Nacional-Pescara, 11 puntos.
3. Von Stuck, Mercedes-Benz, 6 puntos.

OTRA VICTORIA DE NUVOLARI

Milán.—La carrera automovilista de Pontedecimo-Giovi ha dado el siguiente resultado general:

Primero, Nuvolari, sobre Alfa-Romeo (bujías Champión); segundo, Ghersi, sobre Maserati, los dos en 6 m. 53 s. 1-5, nuevo record; tercero, Borzacchini, sobre Alfa-Romeo, en 6 minutos 57 s. 3-5; cuarto, Minezzi, sobre Bugatti, en 7 m. 4 s. 4-5.

MARCEL LEHAUX TRIUNFA EN EL GRAN PREMIO DEL MARNE, A MAS DE 143 K. POR HORA (NEUMATICOS DUNLOP)

Sobre un recorrido de 400 kilómetros se ha disputado el Gran Premio del Marne, en el que han participado 26 coches, terminando la prueba 14.

El corredor Chiron abandonó por accidente.

La clasificación general fué la siguiente:

Marcel Lehoux, sobre Bugatti, en 2 h. 47 minutos 37 s. 2-5, con una media horaria de 143,178 kilómetros; René Dreyfus, sobre Maserati, 2 h. 50 m. 10 s. 4-5; Czaikowski, sobre Bugatti, en 2 h. 52 m. 8 s. 1-5.

Categoría de más de tres litros:

En primer lugar, los tres anteriores, y por el mismo orden seguidos de Etancelín, sobre Bugatti, Lumachi, sobre Bugatti también, y Ferrant, sobre Peugeot.

Categoría de dos litros:

J. de Maleplane, sobre Bugatti, 3 h. 3 minutos 55 s. 2-5, con una media horaria de 130,489.

Le siguieron Ivernel, sobre Bugatti, con 3 horas 28 m. 23 s., y Gampillac, sobre Bugatti también.

Categoría de 1.500 c. c.:

Auber, sobre Bugatti, 3 h. 19 m. 1 s. 1-5, con una media horaria de 120,588; Delorme, sobre Bugatti, con 3 h. 23 m. 52 s. 1-5; Madame Itier, sobre Bugatti.

CICLISMO

Ramón Montoro (Styl) vence al "Sprint", en la prueba de la "U. P. Carabanchel"

Con bastante éxito se ha celebrado la carrera sobre un recorrido de 90 kilómetros organizada por la Unión Pedal Carabanchel. Desde los primeros kilómetros la lucha fué muy reñida, venciendo en un bonito "demarrage" Ramón Montero.

La clasificación fué: 1, Ramón Montero (Styl), en 2 h. 27 minutos; 2, Demetrio Acero (Carmona) a un segundo de éste; 3, Pablo Cuadrado, a dos segundos, y a continuación, José Rivas.

Abandonaron el curso de la prueba José Carvajales y Fortunato García.

La XXV Vuelta a Francia

HAEMERLYNCK TRIUNFA EN LA SEXTA ETAPA

La sexta etapa de la Vuelta a Francia, sobre el recorrido Les Sables-Burdeos (285 kilómetros), dió lugar a una lucha entre los ases y los turistas "routiers" Bernad y Ussat.

El belga Haemerlynck en la pista de Burdeos logró batir a un lote de corredores.

La clasificación de la etapa fué la siguiente:

1.—Haemerlynck, belga, en 10 h. 48 m. 15 s.
2.—Leduq, francés.
3.—Di Paco, italiano.
4.—Le Calvez, francés.

Se clasificaron hasta 35.

EL TURISTA ROUTIER LANCKE GANA LA SEPTIMA ETAPA

En la séptima etapa disputada sobre el recorrido de Burdeos-Bayona, de 180 kilómetros, se han registrado varias notas de interés.

Ante todo, una gran confusión a la salida de Burdeos, debido a que los ases no estaban todavía alineados al darse la señal de salida y un grupo capitaneado por Marechal se escapó.

Tuvo que intervenir el señor Desgrange, quien fué en busca del grupo con un coche y lo hizo parar después de cinco kilómetros.

Luego se dió una nueva salida, y a los 25 minutos otra a los turistas routiers.

Estos últimos han marchado a fuerte tren, logrando aventajar a los ases en 13 minutos, pero hacia el final de la etapa perdieron dos minutos, conservando, no obstante, un avance numeroso lote.

El belga Loncke ha batido al sprint un lote de 20 hombres, mientras en el grupo de los ases Di Paco ha llegado primero, batiendo a un numeroso loet.

La clasificación de la etapa es la siguiente:

1.—Loncke, turista routier, en 5 h. 37 m. 45 segundos.
2.—Bulla, ídem.
3.—Godinat.
4.—J. Bidot.
5.—Pancera.
6.—Bouillet.
7.—Viarengo.
8.—Van Grootenbruele, todos en el mismo tiempo que el primero.

El español Cepeda se ha clasificado en 57 lugar.

La clasificación general después de la séptima etapa

La clasificación general de la Vuelta a Francia, después de la séptima etapa, es como sigue:

1.—Rafael Di Paco (Italia), 48 h. 39 m. 9 s.
2.—Charles Pelissier (Francia), igual tiempo.
3.—León Le Calvez (Francia), ídem.
4.—Gastón Rebry (Bélgica), ídem.
5.—Jeff Demuysere (Bélgica), ídem.
6.—Eugene Estri (Italia), ídem.
7.—Antonin Magne (Francia), ídem.
8.—Antonio Pesenti (Italia), ídem.
9.—Elric Metze (Alemania), ídem.

CHARLES PELISSIER TRIUNFA EN LA OCTAVA ETAPA Y SE COLOCA EN CABEZA DE LA GENERAL

Bayona.—A las 7,10 se dió la salida a los corredores para la octava etapa Bayona-Pau (100 kilómetros).

Los corredores llegan por el siguiente orden:

Pelissier, en 3 h. 24 m. 20 s.

Metze, Leduq, Thierbach, Battistini, Di Paco, Van Rysselberghe, Rebry, Peglion.

La clasificación general quedó establecida, después de esta etapa, en esta forma:

1.—Charles Pelissier, en 52 h. 7 m. 29 s.
2.—Elrich Metze, en el mismo tiempo.
3.—Oscar Thierbach, en 52 h. 8 m. 19 s.
4.—Rafael Di Paco, en 52 h. 8 m. 54 s.

Clasificación general por naciones:

1.—Francia, 156 horas 26 minutos 41 segundos.
2.—Alemania, 156 horas 26 minutos 56 segundos.
3.—Bélgica, 156 horas 28 minutos 41 segundos.
4.—Italia, 156 horas 28 minutos 22 segundos.

Quinto y sexto ex aequo, Australia y Suiza, en 156 horas 29 minutos 23 segundos.

EN LA NOVENA ETAPA, LA PRIMERA PIRENAICA, VENCE ANTONIN MAGNE CEPEDA SE CLASIFICA EN 19 LUGAR

La primera etapa de los Pirineos sobre el recorrido Pau-Luchon, de 227 kilómetros, ha motivado una lucha de toda belleza entre los varios equipos nacionales. Al empezar el Aubisque, el campeón de Bélgica, Schepers, ha dado la señal de batalla, aun cuando algunos trepadores han contestado seguidamente; pero, después del primer gran esfuerzo, la resistencia de los atletas ha sido puesta a dura prueba por el Tourmalet, destacándose netamente Antonin Magne. El equipo italiano, salvo Pesenti, se hundió por completo y también los ases franceses Leduq y Benoit-Faure, que tan brillante papel hicieron el año pasado, han perdido mucho terreno, como asimismo los alemanes.

En cambio, el español Cepeda, verdadero aislado en esta carrera, ha conseguido el 19 lugar.

El orden de llegada ha sido el siguiente:

1.—Antonin Magne (francés), en 8 horas 16 minutos 13 segundos, a un promedio de 25 kilómetros 850 por hora.

2, Pasenti (italiano), en 9 h. 45 s.; 3, Demuysere (belga), en 9 h. 3 m. 47 s.; 4, Dewaele (belga), íd.; 5, Buchi (suizo), íd.; 6, Peglion (francés), en 9 h. 10 m. 2 s.; 7, Le Calvez (francés), íd.; 8, Schepers (belga), en 9 h. 16 m. 50 s.; 9, Mauclair (francés), íd.; 10, Rebry (belga); 11, Van Trict (belga), turista-routier, íd.; 12, Gremo (italiano), íd.; 13,

Y siguen triunfando

Aún reciente el gran triunfo obtenido en el CAMPEONATO DE CASTILLA, por las sin rival bicicletas españolas

STYL

VENCEN el domingo pasado en DOS carreras:

GRAN PREMIO ALCARREO 122 km.-12 julio

1.º Absoluto Vicente Carretero sobre STYL

Carrera de la "U. P. CARABANCHEL"

1.º Absoluto Ramón Montoro sobre STYL

Por sus constantes y definitivas victorias, las bicicletas STYL son hoy las más conocidas y preferidas por todos.

VENTA A PLAZOS

Representante: LUIS PEREZ - Vergara, 1 - MADRID

SGCB2021

BALOMPIE

(Viene de primera plana).

Alhedo, Salgado, Urquizaga, Roberto, Larbum, Monthlbán y otros dejando transferibles a Boveda y Miranda.

Además se dice...

...Que la ex Sociedad de San Sebastián al mismo tiempo que deja en libertad a Mariscal José Luis, Oyanedez, Carcal y alguno mas; transfiere a David y Caramelero, y gestiona la adquisición de Sarasqueta del Español de Barcelona y Alejandro jugador hasta ahora del Deportivo Coruñés, para formar con ellos una nueva pareja de defensas.

...que el Madrid no tiene aún muy seguros a Ciriaco y Quincoces, por haber más clubs que los solicitan, ante la negativa de aquél a pagar la cantidad pedida en un solo plazo; pero que, sin embargo, cuente ya con el concurso del jugador del Rácing ferrolano Gines Fernández, muchacho al que se le vaticina un porvenir futbolístico de gran rendimiento.

De momento queda como reserva, pero dadas su buena clase, facultades enormes, conocimiento de juego, etc., se espera el que pronto sepa conquistarse un puesto fijo de titular.

...Que el Barcelona anda buscando entrenador nuevo, motivo por el que la lluvia de cartas sobre todo de ingleses, tiene proporciones de temporal.

¿Qué inglés, por el solo hecho de nacer en Inglaterra, no se cree en condiciones de ser entrenador de fútbol?

...Que la Federación Catalana de Fútbol, piensa solicitar en la próxima asamblea nacional autonomía federativa.

...Que la fusión del Gracia y el Europa es ya un hecho, conservando dichos nombres los cuartos equipos de ambos para su participación en la Liga amateur, reteniendo entre sus jugadores el segundo, sólo a Florenda.

...Que Laguna y Sebastián, de la Primitiva, van a ser de la Tranviaria.

LOS PARTIDOS DEL DOMINGO

El beneficio a el "Silleno"

En el terreno del Parral se celebró organizado de pronto y bien un beneficio al gran jugador de la Ferroviaria de los buenos tiempos, Federico Sáez.

El partido estuvo a cargo de unos compuestos del Madrid y Athlétic, que se alinearon a las órdenes de Angel Rodríguez, de esta forma.

Madrid: Vidal; Quesada, Olaso (A); Moreno, Antoñito, Lope Peña; Alavarez, Rodríguez, Monjardín, García de la Puerta y Olaso (L).

Athlétic: Antonio; Zugázaga, Calvo; Puebla, Conde Arteaga; Mazarraza, Moraleda, Marín, Alvaro y del Coso, este último cambió luego el puesto con Conde.

En las filas madrileñas también hubo cambios en el segundo tiempo; en el puesto de Monjardín, que se retiró, jugó García, y el de éste le ocupó Torres.

El juego, ni fú ni fá; más fú que fá; buena voluntad, algún "pinito" que otro y nada más.

El resultado final fué de dos a uno favorable al Madrid, marcados por Rodríguez y Olaso, los del vencedor, y Moraleda, el del vencido.

Hubo un incidente que lamentar en una jugada entre Quesada y Conde, que terminó en una formidable caída del segundo.

El público, impresionado por lo teatral de aquélla, y que tratándose del defensa blanco, los dedos se le figuraron huéspedes, armó un regular alboroto que cesó con la retirada entre la Guardia civil del capitán "merengue".

Al salir el beneficiado a saludar a los capitanes en el prólogo del encuentro, fué objeto de una grande y clamorosa ovación de simpatía.

Otras noticias

En Barcelona, el titular conquistó la copa Maciá, venciendo el Badalona en la final, por 1-0.

El resultado refleja lo que fué el partido; por lo reñido e igualado, interesante siempre.

En Ciudad Real, el Rácing de Daimiel, perdió por el catastrófico resultado de 12-0, ante el Deportivo local.

MOTOCICLISMO

(Viene de primera plana).

siempre a "Gabardina"; pero no se ocultó a nadie que hay una enorme cantidad de corredor en este muchacho. Ya nos conformaríamos con que fuese tan buen "sider" como fué mal "routier"...

El equipo azul al no participar Torres nos pareció globalmente inferior. Descontamos la victoria de los rojos. Júzguese nuestra sorpresa ante el empate.

Y sucedió... que Alvarz se escapó en la primera serie apuntando tres a los azules y uno del tercer puesto de Gosálvez.

Que Bokos en la segunda vuelta, le gana la partida a Alvaro y que trae consigo un empate a tres puntos.

Que Gosálvez levanta el brazo y no le ve el "starter" mientras Bocos se marcha endiabladamente y Alvarez no puede inquietarle. Se apuntan cuatro los azules; claro está que por la avería de Gosálvez que sale mal de motor.

Y que en la cuarta hay un empate porque al caer Fair que iba delante con su compañero. Casas deja el terreno abonado parae llo.

Los intentos de record, se quedan en intentos. Barrett lo atacó con más calidad que su compatriota Bird y en cuanto coste un poquirritín menos, no sé... no sé...

SCRATCH

Resultados técnicos

Carrera "hándicap", Copa Anjú

Primera eliminatoria: 1, Bird, 1 minuto 38 s. 2-5; 2, Alvarez, 1 minuto 47 s. 2-5. Segunda: Bocos y Blake, clasificados en el mismo tiempo, 1 m. 32 s. 1-5. Tercera: 1, Torres, 1 m. 33 s. 2-5; 2, Gosálvez, 1 m.3 s. 4-5. Cuarta: 1, Casas, 1 m. 35 s. 3-5; 2, Barret, 1 m. 35 s. 4-5. Primera semifinal: 1, Blake, 1 m. 30 s. 3-5; 2, Bird, 1 m. 56 s. 1-5. Segunda semifinal: Casas y Gosálvez. Final: Blake, 1 m. 30 s. 3-5.

Carrera "big-four".—Primera eliminatoria: Blake, 1 m. 5 s. 1-5; 2, Bird. Segunda eliminatoria: Arche, 1 m. 7 s.; 2, Barret. Final: Blake, 1 m. 6 s. 4-5.

Carrera por equipos.—Quedaron empatados a doce puntos.

Equipo rojo: Alvarez, Gosálvez, Casas y Fair.

Equipo azul: Gómez, Pamplinas, Santjúan y Bocos.

El mejor tiempo lo logró Alvarez en 1 m. 8 s. 3-5.

El Moto Club de España celebrará una prueba de regularidad el día 26

Según nos ha manifestado don Antonio Baigorri, el activo e inteligente secretario del Moto Club de España, se está organizando una interesante prueba de regularidad por equipos, para el próximo domingo, 26 del actual.

Se está procediendo a la confección del reglamento y en nuestra próxima edición daremos todos los detalles de esta interesante prueba.

Claro que se nos ocurre preguntar: ¿Habrá inscripciones suficientes para llevarla a cabo?

En Lisboa, el Vasco de Gama vence también al Sporting de aquella capital, por cinco a cero.

En Alcalá, el Deportivo local, ayudado generosamente por el árbitro (cuestión de simpatías), venció el Centro Asturiano de Madrid, por 7-1; siete que lo mismo pudieron ser catorce.

Debut del Racing en América

Lima, 13.—El domingo se jugó el primero de los partidos concertados en su excursión por el Racing madrileño, contra el equipo de los Chalecos del Perú.

El resultado fué adverso para los forasteros, que a pesar de su buen juego no supieron evitar la diferencia de 3-2 por la que terminaron vencidos.

Las alineaciones fueron:

Racing: Platko; Arturo, Bernabeu, Tena, Lolin, Mondragón, Urretavizcaya, Muñoz, Valderrama, Cosme e Irlés.

Los Chalecos: Morante; León, Saldarriaga, Salas, Padro, Rivero, Machado, Gamarra, Puente, Arteaga y Nué.

Al aparecer en el campo los españoles portadores de una bandera republicana, fueron recibidos con una formidable ovación

J. L. A.

Porque, la verdad, ya estamos un poco escamados. Y es que hay una apatía en nuestros motoristas que espanta.

El Dirt track en Ibaiondo

CON GRAN EXITO TUVO LUGAR EL DOMINGO LA SEGUNDA REUNION

Bilbao.—En Ibaiondo ha tenido lugar el domingo la segunda sesión del Dirt-track, habiéndose registrado una excelente entrada.

Las pruebas se han desarrollado en la siguiente forma:

Premio Augusto, reservado a corredores locales:

1. Atorrasagasti, 1 minuto 14 segundos a una media de 56.185.
2. Barruetabeña, 1 minuto 15 s. 2-5.
3. Peña.

Desafío entre Poto II y Rice, a tres vueltas. La prueba ha sido de gran emoción habiendo vencido Poto en 1 minuto 4 segundos 4-5 a una media de 64.166, record batido. Rice 1 minuto 6 s.

Copa Austín con ventajas. Salida parada.

Primera eliminatoria, vence Marín. Segunda eliminatoria, Poto II. Tercera eliminatoria Poto I. Cuarta eliminatoria Otero.

Segunda manga de desafío entre Rice y Poto. Vence Poto batiendo nuevamente el record. Poto, 1 minuto 3 segundos 3-5. Rice, 1 minuto 4 segundos.

Semifinales Copa Austín.

Primera semifinal: 1 Poto, 1 m. 30 s.

Segunda semifinal: 1 Marín, 1 m. 33 s.

La final a cuatro vueltas, es ganada por Otero en 1 minuto 29 segundos 3-5.

En los intentos de record, Atorrasagasti bate el vizcaíno de una vuelta 22 segundos 1-5. Balderrábanos bate el nacional en 21 segundos 1-5 y Otero el internacional en 20 s. 2-5.

En el trofeo Fabiol, vence Otero en 1 minuto 5 s. 3-5. En segundo lugar se clasifica Poto.

¿Qué ha pasado en el Stadium de Vallecas?

Parece ser que la Empresa del Racing Track, de Vallecas, ha suspendido las reuniones sobre la ceniza. Ignoramos las causas de esta inesperada suspensión, aunque según tenemos entendido, obedecen a cuestiones puramente económicas. Con este motivo se dice que algunos corredores engrosarán las listas del Stadium Metropolitano. Se citan nombres y próximos debuts de los Potos, Jacinto Rodríguez, Otero, etc.

Sin embargo, todo lo damos a título de rumor, pues no hemos podido saber por los empresarios las causas del "portazo", debido a que se muestran "invisibles". Siga, pues, la incógnita. ¿Qué ha pasado en Vallecas?

EL GRAN PREMIO DEL JUTLAND

Copenhague.—Se ha verificado esta clásica prueba anual organizada por el Motor Unión, sobre una distancia de 700 kilómetros. La inscripción acusó 29 participantes entre motos y coches.

Los resultados fueron:

Coches.—1, Robert Hansen (Ford); 2, Arnold Jensen (Ford); 3, Svend Brass (Cheorold).

Sidecars.—1, Knud Andersen (B.S.A.); 2, Ashholen (Henderson).

Motos (seniors).—1, Holger Sonderup (A. J. S.); 2, Arne Fogh (Harley); 3, Chr. Jorgensen (Panther).

Motos (juniors).—1, Boll (Royal-Enfield); 2, P. Soby (Royal-Enfield).

LAS PRUEBAS EN PISTA

Budapest.—Se han celebrado unas interesantes pruebas motociclistas en pista, cuyos recorridos y clasificación fueron:

Motos 250 cmc. (5 kms.): 1, Anslender (DKW), 4 m. 25 s.

Motos 350 cmc. (5 kms.): 1, Zamecnik (Velocette), 4 m. 15 s.

Motos 500 cmc. (5 kms.): 1, Schuster (Ariel), 4 m. 20 s.

Derby (15 kms.): 1, Schuster (Ariel), 13 m. 5 segundos.

Sidecars (5 kms.): 1, Wittonier (Velocette).

EL GRAN PREMIO DE ALEMANIA

Colonia.—En Nurburg Ring se ha disputado el Gran Premio Motociclista alemán, con los resultados siguientes:

Primera categoría hasta 250 cmc.—1, Toricelli (Uch), en 3 h. 48 m. 56 s., 367 kms.

Segunda categoría hasta 350 cmc.—1, Tyrrell-Smith (Rudge), en 3 h. 56 m. 13 s. 3-5, 396 km.

Tercera categoría (500 cmc.)—1, Woods (Norton); 2, Hunt (Norton); 3, Walker (Rudge).

Cuart acategoría (1.000 cmc.).—1, Runtsch (N.S.U.),; 2, Weyeres (Harley Davidson).

EL CONCURSO DE CONSUMO PARA MOTOCICLETAS EN LE MANS

Sobre el circuito de Le Mans y organizado por la Unión Auto-Ciclo de la Sarthe, se ha celebrado un interesante concurso de consumo para motocicletas, cuyos resultados han sido:

Motos 100 cmc.—1, Jamois (Motoconfort), distancia a un litro de esencia: 51 km. 213.

Motos 175 cmc.—1, Daniau (Motobecane), distancia a dos litros de esencia: 90 km. 609.

Motos 250 cmc.—1, Froissard Germain (New Map), distancia a tres litros de esencia: 188 km. 467.

Motos 350 cmc. Distancia con cuatro litros: 1, Francois (New Map), 264 km. 041; 2, Brault (New Map), 232 km. 739; 3, Charles (New Map), 229 km. 216.

Motos 500 cmc. Distancia con cinco litros de esencia.— 1, Profile (Monet-Goyon), 300 km. 660.

Motos 1.000 cmc. Distancia con cinco litros de esencia.—1, Barthelemy (Indian), 252 km. 411.

LA CARRERA EN CUESTA DE LA "REOLE"

Se ha celebrado esta interesante prueba en cuesta, sobre un kilómetro de distancia, obteniéndose los siguientes resultados:

Motos 100 cmc.—1, Hurmic (Dollar), 1 m. 13 segundos.

Motos 175 cmc.—1, Bosque (Ind.), 42 s.

Motos 250 cmc.—1, Thomas (Terrot), 40 s.

Motos 350 cmc.—1, Naudon (Velocette), 34 s. 1-5.

Motos 500 cmc.—1, Lemasson (Alcyon).

EL PROXIMO DOMINGO LA PRUEBA DE REGULARIDAD DE LA PEÑA MOTORISTA BURGALESA

Burgos.—La Peña Motorista Burgalesa celebrará el próximo domingo una interesante prueba motociclista de regularidad sobre el recorrido Burgos, Vitoria, San Sebastián y regreso (456 kilómetros), con importantes premios en metálico y objetos de arte.

EL PROGRAMA DEL JUEVES Y DOMINGO EN EL METROPOLITANO

Para mañana jueves se ha elaborado un programa cumbre de "Dirt-track" en el Metropolitano. Se disputarán 16 carreras, la copa "Campos" (handicap), de tres eliminatorias, dos semifinales y una final.

La carrera "One Lap Dash", en la que contendrán los líderes Arche, Blake, Bird y Barret. Esta prueba consta de dos carreras cada dos corredores, cambiándose sucesivamente de cuerda. El resultado será por suma de tiempos. Phil Blake intentará batir su propio record internacional que detent aen 21 segundos.

La carrera "Nine scratch", se compondrá de tres eliminatorias y una final.

Para el domingo también se anuncia un soberbio programa y carreras con sidecars. Mañana reaparecerá Galindo.

AUTOMOVILISMO

¿Se celebrará por fin este año el Gran Premio donostiarra?

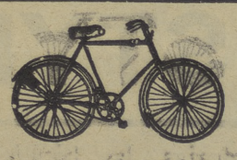
Las últimas noticias de San Sebastián referentes a automovilismo, nos enteran de que los organizadores del Circuito de Lasarte activan las gestiones cerca del Gobierno para que la gran carrera pueda celebrarse el año actual no obstante los pesimismos existentes.

Caso de conseguirlo, y por si acaso para no encontrarse luego sin fecha adecuada, se ha fijado la fecha del 6 de octubre para disputarse el Gran Premio de San Sebastián.

Mañana JUEVES, a las once menos cuarto
Tercera reunión nocturna.
EN EL
Stadium Metropolitano
DE
DIRT - TRACK
Carrera ONE-LAP-DASH
Arche, Blake, Bird y Barrett
Copa CAMPOS
Próximo domingo 19
Magnífico programa
Carreras de motos con sidecars
Tribuna, 3 pesetas
RESTAURANT, ORQUESTA, CENAS AMERICANAS

Es un linimento blanco que cura golpes, contusiones, dolores, reuma. Véndese en Farmacias y Droguerías. Muestras gratis y propaganda a Federaciones Deportivas.
AUTOR Gonzalo F. Mat
Laboratorio: LABAÑEZA (Leó

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


Bicicletas ÆTERNA
Modelos, turismo y carreras garantizadas
PESETAS 250,00
FOMINAYA
Carlos III, 3 (frente al Teatro Real)

MOTOCICLETAS
—:— SUIZAS —:—
MOTOSACOCHE
CAMPEON DE ESPAÑA DE 1930
BICICLETAS
DE DION BOUTON
REPRESENTACION
Patricio Cuesta
Jorge Juan, 78 MADRID

M. GUISERIS
GRABADOR
FABRICA DE SELLOS DE CAUCHO
ROTULOS ESMALTADOS
NUMERADORES Y FECHADORES
INSIGNIAS DEPORTIVAS
Montera, 41 MADRID
TELÉFONO 14252

Fotograbados
Tricomía--Bicolor--Directo--Línea
Dibujo — Retoque — Fotografía
J. Carrasco
San Agustín, 6 —:— MADRID
Teléfono 10617

¡MOTOCICLISTAS!
¿Queréis reparar vuestra motocicleta?
Visitar antes que a nadie al taller de
Zacarías Mateos
Calle Particular de Vallehermoso, 6
MADRID

SGCB2021