

ESPAÑA SPORTIVA

REVISTA SEMANAL

(Se publica los jueves).

Precios de suscripción:

ESPAÑA..... UN AÑO..... 10 pesetas.
EXTRANJERO: UN AÑO..... 15

Número atrasado: 40 céntimos

REDACCIÓN Y ADMINISTRACION:
PIZARRO, 16, BAJO. MADRID.—TELEF. 14-02 M.

DIRECTOR PROPIETARIO: FERNANDO SALVADORES
REDACTOR JEFE: RICARDO G. LAFOREST

Representante en París: P. JACQUES, 22, rue Lacrosette.
Representante en Lyon: JEAN FINET, rue de l'Abre—Sec. 3

LA V SUBIDA A LA CUESTA DE LAS PERDICES

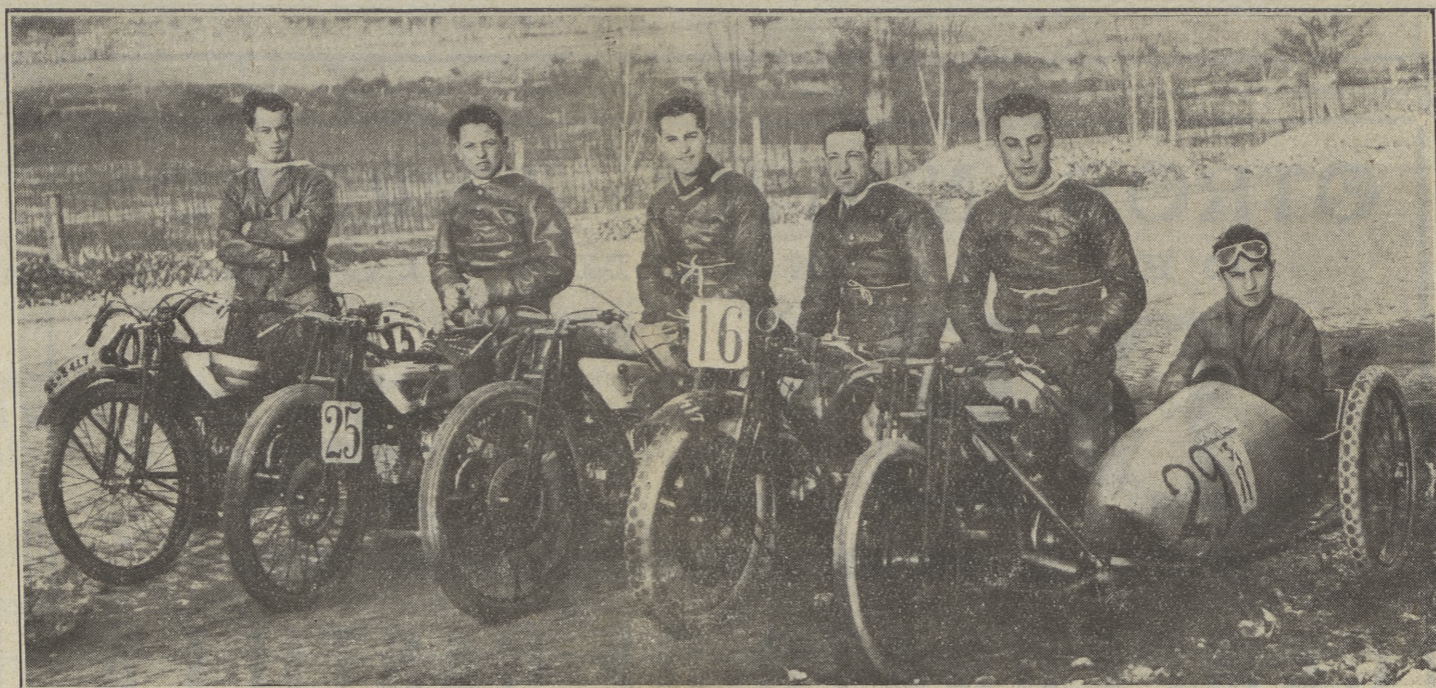
Ha sido un éxito de organización de «Peña Motorista».—Mas de 15.000 espectadores la presenciaron.—Ocho records batidos y 10 establecidos con tiempos magníficos.—Zacarías Mateos, Vicente Naure y Oscar Leblanc recordmans absolutos de las dos, tres y cuatro ruedas, respectivamente.

Antes de la carrera.

Mañana de sol. Después de los días verdaderamente tristes, de nieblas y ventiscas, de aguaceros y heladas, el sábado último amaneció un día espléndido. El amigo Febo quiso asociarse a la primera manifestación motorista del año y, aunque descompuso algo el tinglado, hemos de agradecerle esta colaboración que, aunque espontánea, no dejó de ser eficaz.

Son las ocho de la mañana y he aquí al pueblo de Madrid desbordándose hasta la Cuesta. Ni autobuses, ni tranvías, ni centenares de taxis bastaban para conducir a los aficionados y eran centenares los que en el clásico y económico coche de San Fernando se dirigían a Puerta de Hierro, lugar de la salida. Por cientos se contaban los automóviles particulares, dando también su contingente las motocicletas, llegando momentos en que la circulación por la carretera de La Coruña se hacía en extremo difícil, cuando no peligrosa. Afortunadamente, no se registró el menor accidente, y eso que la loca temeridad de algunos conductores pudo, en ocasiones, producir un grave percance.

A las seis de la mañana comenzaban ya sus trabajos los organizadores, y poco después el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones procedía al tendido de una línea telefónica que unía los tres puestos de jurados de la prueba. En la meta un grueso cable aislaba al público de la carretera, ayudando a contener al público que, pese a la buena voluntad del teniente de la Guardia civil señor Garrigós y de las escasas fuerzas a sus órdenes, desbordaba continuamente el camino que habían de seguir los corredores.



El formidable equipo «Douglas», que tan brillante actuación tuvo en la interesante prueba de la Subida de la Cuesta a las Perdices. (De izquierda a derecha): B. Santos, F. Sagrario, Zacarías Mateos, Alberto G. del Busto y Vicente Naure con su pasajero. (Foto Alvaro.)

EL JURADO

El Jurado, presidido por nuestro querido amigo y compañero en la Prensa don Ricardo Ruiz Ferry, presidente de la Real Federación Motociclista Española, y del que formaban parte los señores don Diego García Loinaz, presidente del Real Moto

Club de España, y don Angel Rodríguez, presidente de la Peña Motorista, se estableció en lo alto de la Cuesta.

De cronometradores actuaron en el Jurado de llegada establecido en la meta don Paulino Martínez, y en la de salida, don Manuel Cifuentes, cronometradores oficiales del Real Automóvil Club.

El Jurado de salida, establecido en la meta de marcha, lo constituían los señores don Emilio V. Arche, don Fernando Salvadores, secretario de la Peña Motorista y director de ESPAÑA SPORTIVA, y don Germán Villar.

En el puente de San Fernando se colo-

caron los jurados señores Murga, Navarro, Millán, Maldonado y Lopez Montenegro.

En la recta, los señores Ferrer, Sirvent, Gómez, Candell, Hortelano, González, Martín Nuñez, Alonso Martínez y conde de la Cabaña, F. Hortelano, Domínguez, Iglesias, Muriel y Rodríguez.

Y después de la meta de arribo, los señores Cambill, Retana, Arellano, Sánchez Quiñones (D. Antonio), Roldán, Domingo Martínez, Patricio Cuesta, Esteve, Serrano, Busell y Llorente.

Comienza la carrera.

A las nueve menos cuarto de la mañana se cierra el paso por la Cuesta a los vehículos, y un cuarto de hora más tarde hace su aparición en la portillera el primer corredor.

Damián Fernández sube rateando, le sigue Emiliano Sanz, cuyo motor marcha con más regularidad. Tras los pequeños 125 centímetros cúbicos suben los de 175, notándose mayor velocidad en Florentino Esteban.

La primera Velocette, la de Alemany, inaugura la categoría de 250 c. c., siguiéndole Díez Fortuny y Jacinto Rodríguez, que, al parecer, no logran superar la marcha de su compañero. La primera impresión de velocidad (serían nos la proporcióna Baltasar Santos con su 350 c. c., que sube como una bala; con él escalan la portillera Alafont, Martín y Alonso Martínez, pero claramente se ve que el triunfo es del primero.

De la pareja de las motos de 750 destaca Del Busto, que sube con una gran superioridad sobre su contrincante Laureano González.

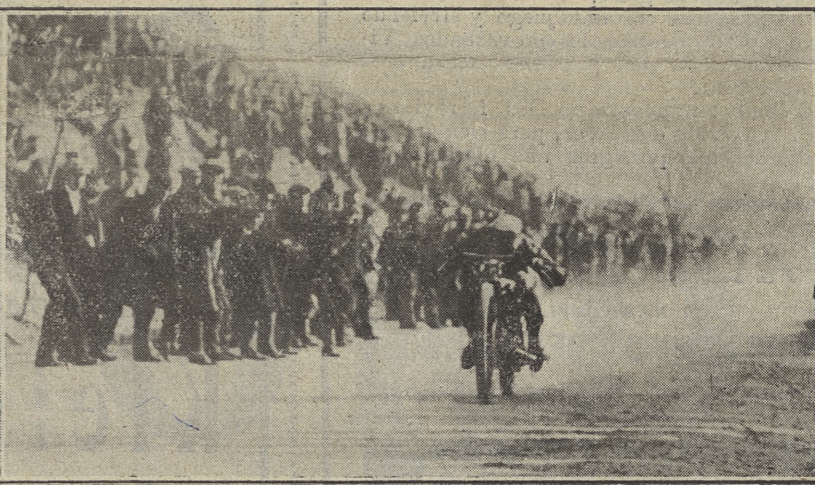
En sidecars 1.000 c. c. Olañeta queda vencedor, por el artículo 29.



El «Bugatti» conducido por Oscar Leblanc, subiendo a 144 K. 780 por hora, batiendo el record de los coches de carreras.



Vicente Naure en plena carrera con sidecar «Douglas» 750 c.c., con el que realizó la velocidad de 124 K. 097 por hora.



Zacarías Mateos subiendo con su «Douglas» 750 c. c., a la fantástica velocidad de 146 K. 736 por hora, record absoluto de la Cuesta. (Fotos Alvaro.)

PENSAR EN KILOMETROS ES PENSAR EN

DUNLOP

LOS MAS ECONOMICOS POR SU DURACION EXTREMA

El sistema especial de la fabricación DUNLOP de múltiples capas asegura baja temperatura en los neumáticos al rodar y evita el peligro de fricción interna, tan perjudicial a la vida de los neumáticos.

El croissant del neumático DUNLOP tipo cuerda es de un dibujo científico, es antideslizante y se desgasta por igual.

EL NEUMATICO IDEAL EN FABRICACION Y RESULTADOS

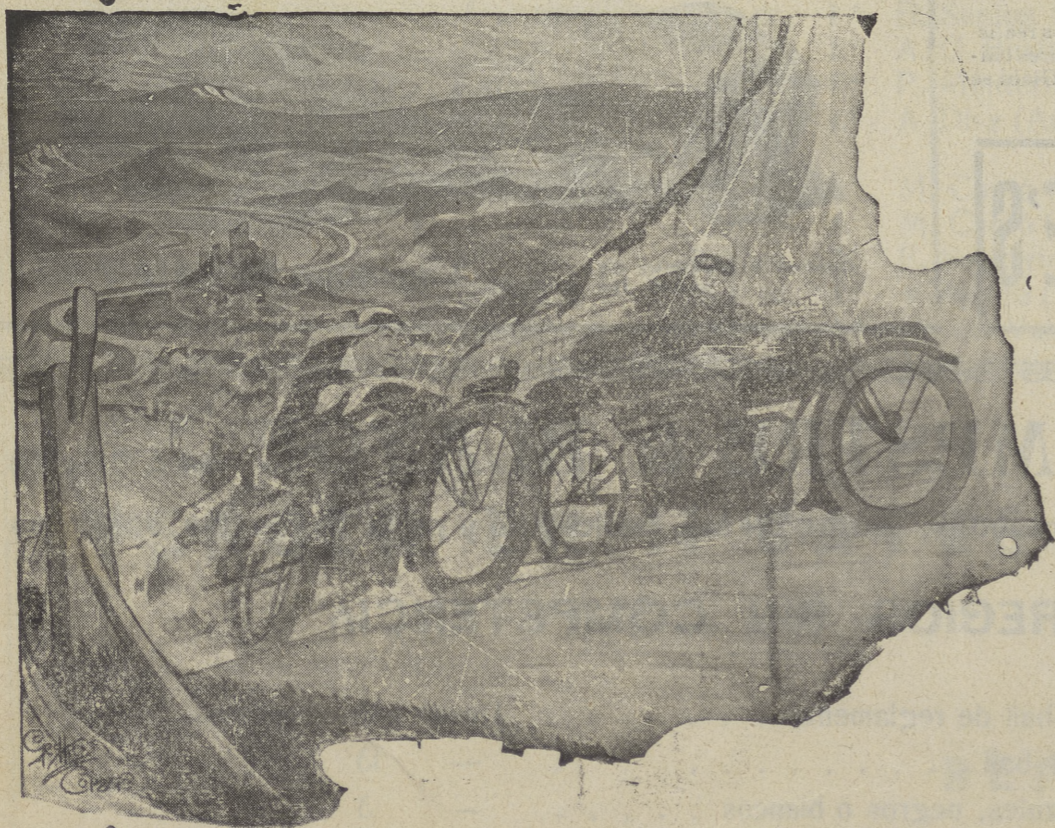
Para quedar satisfechos montad DUNLOP

MADRID

SOCIEDAD ESPAÑOLA

DUNLOP S. A.

BARCELONA



ESPAÑA SPORTIVA

FRANCO
LLEGA A
AMERICA

Pensar en que se puedan atravesar las Pampas primero y los Andes después en un hidroavión, es más de locura que de heroicidad, y lo que como heroicidad es grandioso, como locura puede resultar ridículo si se fracasa.

Bien es verdad que las grandes locuras son madre de lo sublime.

JOAQUIN SORIANO.

LO QUE OPINA KINDELAN DEL RAID

El teniente coronel Kindelan, ha hecho las siguientes manifestaciones en un diario:

«Este, como otros varios «raids», estaba

pias. Necesitaba además ensayar el material aéreo, los motores de navegación, los instrumentos radiogonómicos, etc. Por último, tenía que aportar su grano de arena al acervo común del progreso humano.

«Todas estas razones justificaban el «raid» España-Argentina como cualquier otro gran «raid». ¿Por qué se eligió éste para comenzar, y no otro más sencillo? Vuelvo a repetir que la aviación española, consciente de sus grandes posibilidades, quería acometer de golpe una gran empresa, y en este camino razones de elevada espiritualidad marcaban la ruta Sudamérica, donde pueblos de nuestra misma sangre acogerían con júbilo nuestro gesto y verían reverdecir los laureles de nuestra epopeya americana, no supe-

y Faura que llegaron muy juntos a la meta haciéndose aplaudir.

La «guignee», que persigue a un notable motorman, nos impidió presenciar la lucha entre las Norton. Ignacio Macaya, nos proporcionó el placer de verle rodar a una velocidad cercana a los 124 a la hora.

La carrera de coches de turismo, tampoco ofreció serios momentos de lucha. El Willys Knight, de Bofill, tomó el mando para no abandonarlo. Balletbó con el Ansaldo atacó al Voisin, de Pujol, pero éste se impuso, a pesar de lo que lleva trotado por este mundo y se clasificó segundo, quedando por tanto eliminados el Willys Knight y el Voisin para el concurso de los cien a la hora que ambos sobrepasaron.

La carrera de los «bóldos» dió lugar a una escapada por parte de Dragó que pilotaba un B. B. de dos litros. Quedó en segundo lugar y con un excelente promedio Manolo Bertrand con su Bugatti de 1.500 centímetros cúbicos.

La lucha terminó con la carrera de relevos. La fuga tremenda de Alegre con su D. K. W. desequilibró las fuerzas de tal manera que, a pesar de que en motos Bala y Macaya lo propio que Bertrand lograron recuperar parte del terreno perdidos, no pudieron igualar y los amarillos quedaron proclamados primeros, segundos los rojos y en tercer lugar los verdes.

Resultados oficiales:

Prueba velomotores 125 c. c. y 150 c. c. sobre cinco vueltas (diez kilómetros) con clasificación conjunta y separada por cilindradas.

Participan siete corredores.

Clasificación conjunta:
Primero.—R. Simó (Simó), 8 m. 7 s. 1-5, a 74,880 kms. por hora.

Segundo.—J. Alegre (D. K. W.), 9 m. y 10 s.

Tercero.—J. Ferraz (B. T.), 9 m. 16 s.
Cuarto.—A. Noguera (Tragavientos), 12 minutos 40 s.

Clasificación 125 c. c.:
Primero.—J. Ferraz (B. T.), 9 m. 16 s., a 64,748 kms. por hora.

Segundo.—A. Noguera (Tragavientos), 12 minutos 40 s.

Pruebas motos solas 250 c. c. y 350 c. c., con clasificación conjunta y separada por cilindradas sobre diez millas contando para el establecimiento de los records de la pista de cinco y diez millas paradas y cinco millas lanzadas.

Participan diez corredores.

Clasificación conjunta:
Primero.—Sprinter (Rex Acme), 8 m. y 18 s., a 116,313 kms. por hora.

Segundo.—J. Jover (Terrot), 8 m. y 34 s.
Tercero.—I. Faura (B. S. A.), 8 m. y 42 segundos.

Cuarto.—P. Atserá (D. F. R.), 11 m. y 58 s.

Quinto.—Pistonada (A. J. S.), 12 m. y 15 s.

Sexto.—Pala (Alfa), 14 m. y 29 s.

Clasificación 250 c. c.:
Primero.—Pala (Alfa), 14 m. y 29 s., a 66,672 kms. por hora.

Pruebas motos solas 500 c. c. sobre diez millas contando para el establecimiento de los records de la pista de cinco y diez millas paradas y cinco millas lanzadas.

Participan dos corredores.

Clasificación:
Primero.—I. Macaya (Norton), 7 m. y 47 segundos 1-5, a 123,981.

Segundo.—J. Jover (Terrot), 8 m. 38 s. dos quintos (este con moto de 350 c. c.).

Prueba coches turismo (100 por hora), sobre 15 vueltas (30 kilómetros).

Participaron los siguientes corredores:
P. Sagnier (Lancia), J. Pujol (Voisin), J. Bofill (Willys Knight), R. Balletbó (Ansaldo), A. García (Diatto).

Quedaron clasificados los señores J. Bofill, sobre Willys Knight, y J. Pujol, sobre Voisin.

Prueba coches carrera (cien por hora) sobre quince vueltas (35 kilómetros), quedando clasificados todos los concursantes que realicen dicho promedio total sobre las quince vueltas. Clasificación especial, según tabla de velocidades v cilindradts.

Participan los siguientes corredores:
B. Bertrand (Bugatti), 1.500 c. c.; J. M. Planas (Austin), 750 c. c.; Richelieu (Senchal), 750 c. c.; y Dragó (B. B.), 2.000 centímetros cúbicos.

Quedando clasificados: Dragó (B. B.), 2.000 c. c., 13 m. 55 s. 1-5, a 129,310, y don

M. Bertrand (Bugatti), 1.500 c. c., 15 m. 36 s., a 115,385.

Prueba por equipos sobre ocho vueltas (16 kilómetros) con relevos cada dos vueltas.

Participan:
Equipo verde: J. Ferraz (B. T.), 125 c. cúbicos; A. Arraut (A. J. S.), 350 c. c.; Golondrina (A. J. S.), 350 c. c.; Dragó (B. B.), 2.000 c. c.

Equipo amarillo: J. Alegre (D. K. W.), 150 c. c.; I. Faura (B. S. A.), 350 c. c.; J. Jover (Terrot), 350 c. c.; F. de Vizcaya (Bugatti), 1.500 c. c.

Equipo rojo: M. Simó (Simó), 150 c. c.; Bala (Alfa), 250 c. c.; I. Macaya (Norton), 500 c. c.; M. Bertrand (Bugatti), 1.500 c. c.

Clasificación:
Primero.—Equipo amarillo: tiempo total, diez minutos 36 segundos.

Segundo.—Equipo rojo: tiempo total, 10 minutos 54 segundos.

Tercero.—Equipo verde: tiempo total, 11 minutos 55 segundos 2-5.

Motos 250 c. c. celebrar las dos carreras de side-cars y a hora muy conveniente para poder llegar a tiempo al futbol quedó concluida la sesión.

Confidencialmente nos dijeron que hay quien se prepara para establecer con un coche de turismo el record de las doce horas en pista.

Y este también puede ser un principio de reanimación del Autódromo.

Coches carreras:
La 12.ª de Dragó (B. B.), en 53 s. 4-5 (a 133,829).

Records (a homologar) sobre diez millas paradas:

Motos 250 c. c.
Bala (Alfa), en 14 m. 29 s. (a 66,572).

Motos 350 c. c.
Sprinter (Rex Acme), 8 m. 18 s. (a 116 kilómetros 313).

Motos 500 c. c.
I. Macaya (Norton), en 7 m. 47 s. 1-5 (a 123,981).

Records (a homologar) sobre cinco millas paradas:



Los vencedores de la prueba pedestre «Copa Caro»; de izquierda a derecha: Reliegos, Monje, Encabo y M. Fernández.

en la mente de los aviadores desde hace mucho. Nuestros pilotos están muy entrenados por una difícil y constante actuación en África, y como al par que los entusiasmos marca la técnica de nuestra aviación, los pilotos tienen la conciencia de que, dotados como están de aviones modernos de los mejores tipos existentes, podían realizar las «Una causa, sin embargo, frenaba y con-mismas proezas aviatorias que los de cualquier otro país.

tenía estos deseos: la guerra de África absorbía la mayor parte de nuestros elementos de aviación, y a este patriótico deber subordinaba la aviación las ansias de expansión y de lucimientos de orden internacional.

«Una petición del comandante Manzanque de intentar la travesía del Atlántico en hidroavión, presentada el año 23, fué el primer intento de que yo tengo noticias en nuestra aviación referente a este viaje. Después he hablado de él en varias ocasiones; pero definitivamente no volví a ocuparme del asunto hasta noviembre del 24, en Los Alcázares, en que Franco me pidió opinión sobre la posibilidad del «raid», estudiando juntos, con Barberán, las probabilidades de éxito, y conviniendo en que era una empresa factible que merecía intentarse.

«Razones de este «raid»: Primordial, la de que nuestra aviación, que tiene ya historia marcial gloriosa, que se cree pujante y eficaz, necesita demostrar esto al pueblo español, a los países extranjeros y, sobre todo, «demostrárselo a sí misma» para comprobar que no son ilusiones, sino realidades, las bases de su juicio sobre sus cualidades pro-

rada por pueblo alguno de los de más brillante historia.

«Decidido el «raid», que encontró apoyo caluroso en el director de Aeronáutica, en el ministro, en el presidente del Directorio y en el Rey, la elección de tipo de hidroavión y de su tripulación no han podido ser más acertadas, y allá van camino de Buenos Aires Franco, Alda, Durán y Raga, después de haber cubierto de un modo felicísimo las tres primeras etapas. Ellas son garantía del éxito de las que aun quedan.

«No hay que dudar un momento del buen resultado del «raid». Empresa difícil y arriesgada, no hay que negarlo, se ha estudiado tan seriamente y se han examinado las contingencias del viaje con tanto cuidado, que el éxito debe ser el merecido premio de tan concienzudo trabajo. A más, los factores morales, tan importantes en toda empresa aérea, son también garantía de éxito feliz: el interés nacional, el caluroso aplauso americano, la selecta individualidad de los tripulantes.

«Utilidades del «raid»: A más de las de orden político, subrayadas ya por la Prensa de aqueñe y allende el Océano, con el consiguiente acercamiento espiritual de países hermanos, y de las expuestas al principio, el demostrar que la travesía del Atlántico, heroica insensatez con Alcock, audacísima empresa casi irrealizable con Cabral y Coutinho, es ya empresa factible, aunque excepcional, con Franco, Alda, Durán, y será en plazo brevísimo realidad normal y cotidiana.»

AUTOMOVILISMO

En el Autodromo de Terramar.

Contra los records de las 5 y 10 millas y de los 100 por hora.

El domingo tuvo lugar en el Autódromo de Terramar la tercera de las reuniones que el R. A. C. de Cataluña y Penya Rhin tienen preparando.

Seis fueron las pruebas que se llevaron a efecto y en las que participaron velomotores, motos, coches de turismo y de carreras y una de relevos por equipos, que a poco que se equilibren bien las fuerzas, puede llegar a interesar grandemente.

Simó, que defiende admirablemente su pabellón y Ferraz no tuvieron serios competidores en la carrera con la que se iniciará la sesión.

En cambio, la segunda carrera constituyó la parte más bella de la jornada; fué disputada con un tesón enorme, no empuzando los despegues hasta bien mediada, logrando forzar la marcha Sprinter, Jover



Partido «Gimnástica»-«Athletic».—Un corner ante la meta de Granizo bien rechazado.

VUELTAS MAS RAPIDAS

Velomotores 125 c. c.
minuto 47 s. (a 67,290).

La segunda de J. Ferraz (B. T.), en 1 Velomotores 150 c. c.
La quinta de Simó (Simó), en 1 m. 29 s. un quinto (a 78).

Motos 250 c. c.
La sexta de Bala (Alfa), en 1 m. 32 s. (a 78,261).

Motos 350 c. c.
La cuarta de Sprinter (Rex Acme), en 55 s. (a 130,909).

Motos 500 c. c.
La quinta de I. Macaya, en 54 s. 4-5 (a 131,386).

Por falta de comparecientes quedaron por

Bala (Alfa), en 8 m. 7 s. 5-10 (a 59,424).

Motos 350 c. c.
Sprinter (Rex Acme), en 4 m. 18 s. 9-10 (a 111,874).

Motos 500 c. c.
I. Macaya (Norton), en 4 m. 4 s. 9-10 (a 118,280).

Records (a homologar) sobre cinco millas lanzadas:

Motos 250 c. c.
Bala (Alfa), en 6 m. 21 s. 5-10 (a 75,935).

Motos 350 c. c.
Sprinter (Rex Acme), en 3 m. 59 s. 1-10 (a 121,159).

Motos 500 c. c.
I. Macaya (Norton), en 3 m. 42 s. 3-10 (a 130,315).

Después de la subida a la Cuesta de las Perdices.

Los vehículos participantes.

Amilear tuvo en la Cuesta de las Perdices una de sus actuaciones más brillantes. Dos primeros premios y dos records fueron para la gran marca francesa. Venció en turismo Antonio Díaz, batiendo el record de su categoría con 15 k. 508 de ventaja, realizando una velocidad media de 98 k. 266 por hora.

En la serie de carreras pa tiepa Juan Mauvais en la categoría de 1.100 cc. y obtiene igualmente un gran éxito, escalando a 105 k. 678 por hora. Establece un record difícil de batir y oye una ovación bien merecida.

Los Amilear una vez más, de las muchísimas a que nos tiene acostumbrados, han demostrado su superioridad. El vencedor en la prueba de gran fondo de las XII horas triunfa también en la clásica carrera de las Perdices.

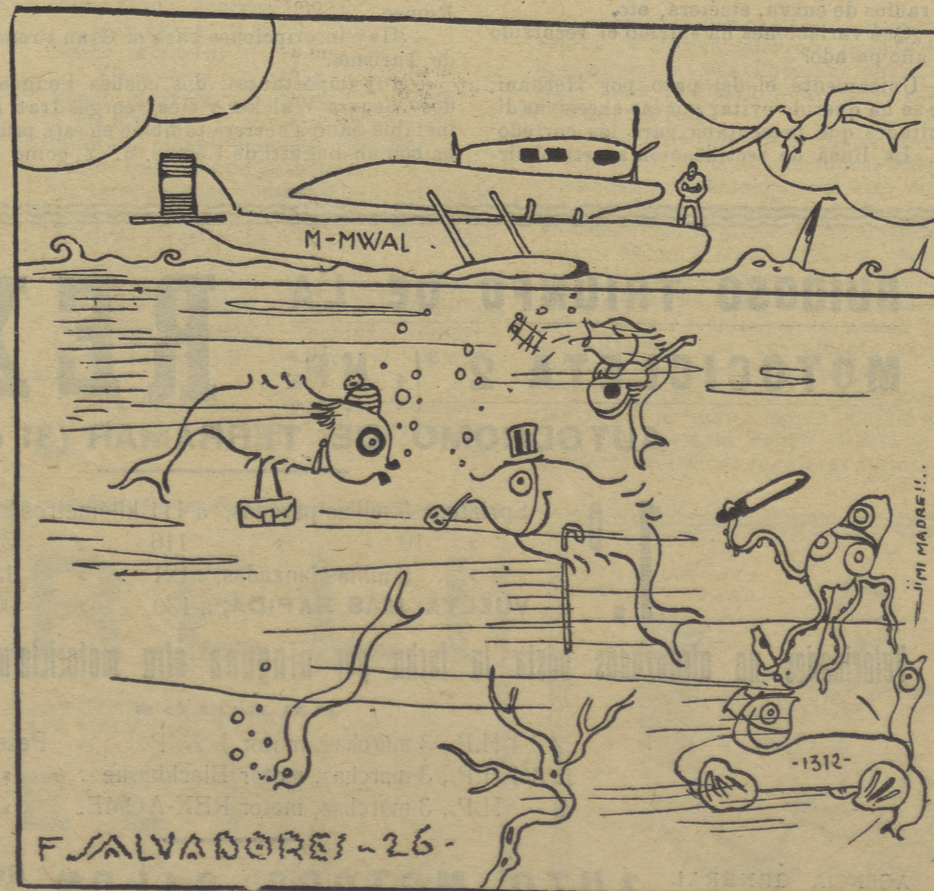
El simpático industrial señor Mauvais, que desde algún tiempo no actuaba en carreras, debe de reanudar la participación en las mismas, formando así un excelente equipo con el laureado Antonio Díaz.

Salmson. Por la premura del tiempo, inscripto a última hora sin la previa preparación de sus vehículos, participó en esta prueba más bien por la insistencia de los amigos de los representantes y entusiastas de esta marca.

Oscar Leblanc, que actuaba con tres vehículos en esta carrera, se hallaba días antes de la prueba en Barcelona y sin tiempo para entrenarse, ni probar el coche Salmson, ocurrió en la Cuesta.

El público, acostumbrado siempre a ver triunfante a Osear con su Salmson, no perdonó en esta ocasión, que el «cas» madrileño del volante actuase medianamente, y lo acogió con un abucheo general, como el que se hubiera podido ganar Belmonte en una faena que no estuviese a la altura de las suyas. Un pequeño e imprevisto entorpecimiento en el carburador, fué la causa de que no pudiese alcanzar más de los 93 k. 066 por hora, velocidad que verificada por otro corredor, hubiese merecido aplausos.

El repetir la prueba teniendo que tomar parte con otro coche, minutos después y sin tiempo de ajustar o limpiar el carburador, era tarea imposible. Carlos Ureña. He aquí un nuevo corredor que debuta en carreras con esta prueba y obtiene el segundo puesto en la categoría de turismo. Corrió también con un coche que recibió dos días antes de la carrera, y sin probarlo ni entrenarse en la cuesta, se lanzó a la aventura en esta forma. El engrase de una bujía no le permitió ocupar otro puesto mejor.



—Quedamos en que se dice «amarar». ¿Y si se llega a un lago? —Alagar.

El mejor reloj.

Longines
7 Grands Prix

Alfa Romeo

CAMPEÓN DEL MUNDO
1925-1926

S. A. ESPAÑOLA ING. NICOLA ROMEO COMP. A

Director: R. ANDRES Y G. FABIA
LAURIA, 73. — TELEFONO 22-84 G
BARCELONA

Representación para Castilla la Nueva.
O'Donnell, 12. — Madrid. — Tel. 2602-S.