

10  
CENTIMOS

# ESPAÑA SPORTIVA

10  
CENTIMOS

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA  
SE PUBLICA LOS MIÉRCOLES  
FUNDADA EN 1912

Director:  
CÉSAR REGULEZ

Redacción y Admón.:  
JUAN OLÍAS, 32

PRECIO DE SUSCRIPCIÓN....

{ España, un año... 10 pesetas  
> un semestre. 5 >  
> Extranjero, un año. 15 >

## BALOMPIE

### Reposo absoluto de clubs, federativos, jugadores, afición, etc., etc.

#### Salvo raras excepciones

El Madrid, única excepción en el descanso veraniego, ha regresado ya, y, por tanto, con el cese de su actividad, cesa también la serie de partidos más o menos buenos, que daba que comentar. Su jira ha tenido de todo, fracasos y éxitos, tanto en resultados como en actuaciones individuales; en los jugadores a prueba no ha habido revelaciones extraordinarias, todos se portaron como su clase permite, siendo Regueiro (Pedro) el que destacó por más regular; su puesto en la línea eje del club blanco es ya, gracias a sus méritos, de propiedad.

Ahora la tranquilidad es en la manifestación deportiva de que nos ocupamos, completa, al menos aparentemente, pero no puede durar mucho, los calendarios están fijados en su mayoría y según sus fechas en el término de dos semanas la actividad empezará en las más importantes regiones, que por su exceso de clubs, necesitan de muchas jornadas para llevar a cabo su competición regional.

En movimiento de fichas, existe, por lo que podíamos llamar utilizando el popular modismo "bajo cuerda"; los capturadores dirigentes, convencidos de las inconveniencias que el exceso de reclame originan, prefieren, sensatamente, actuar en silencio para presentar las sorpresas en la hora de la verdad, que es cuando la duda no puede inquietar.

Esperemos, por tanto, dicha hora, con la tranquilidad dispuesta a ver la sorpresa... de que cada cual sigue en su sitio

Que será la única.

JOSE L. ABAD

### Murmullos de todas partes

En Murcia se ha celebrado la Asamblea de la Federación, transcurriendo sin incidentes. Se reeligió en pleno al Comité saliente, otorgándosele además un voto de confianza.

Quedó establecido el calendario del Campeonato de primera categoría de la región, que jugarán los Clubs Murcia, Imperial, Cartagena, Hércules de Alicante, Elche, Gimnástica de Cartagena. El Calendario de los partidos se inicia con los partidos siguientes:

18 septiembre

Murcia-Elche.  
Gimnástica-Imperial.  
Hércules-Cartagena.

25 septiembre

Cartagena-Murcia.  
Imperial-Hércules.  
Elche-Gimnástica.

2 octubre

Murcia-Gimnástica.  
Cartagena-Imperial.  
Elche-Hércules.

9 octubre

Hércules-Murcia.  
Imperial-Elche.  
Gimnástica-Cartagena.

16 octubre

Murcia-Imperial.  
Elche-Cartagena.  
Gimnástica-Hércules.

La segunda vuelta se celebrará en los domingos siguientes con los campos cambiados.

En Santander, y en la villa de Ramales, tuvo lugar el pasado domingo un acto de simpática confraternidad entre los árbitros de los Colegios vizcaíno y local.

Primero se jugó un partido de fútbol entre los equipos de árbitros vizcaínos y cántabros. El encuentro fué interesante, ganando los vizcaínos por 3 a 2.

Después se tributó el homenaje a los colegiados Quintana (cántabro) y Vallana (vizcaíno), quienes recibieron dos regalos de sus compañeros.

Para final concurrieron en una comida, digna por su desarrollo de la fiesta que remataba.

La Federación Castellana se reunirá en Asamblea ordinaria el próximo día 28.

En ella se tratará del Campeonato mancomunado, dándole estado oficial, y se procederá a la elección de los cargos vacantes, el de presidente entre ellos.

El Athlétic de Bilbao ha organizado definitivamente su proyectada excursión.

Jugará los días 15 y 18 de septiembre en Lisboa contra el Benéfica y el 9 de octubre, en París, contra el Red Star Olympique. Para disponer de esta fecha ha sido preciso aplazar el partido de campeonato contra el Erandio.

A su paso por Madrid el Athlétic jugará el día 11 con su homónimo madrileño, en el que se alinearán ya las nuevas y sensacionales adquisiciones.

Se ha reunido la Federación Catalana para componer el calendario por el que ha de guiarse su Campeonato regional. Quedó establecido de esta forma:

Primera vuelta:

23 agosto

Barcelona-Sabadell.  
Sans-Español.  
Badalona-Martinenc.  
Júpiter-Palafrugell.

4 septiembre

Español-Badalona.  
Sabadell-Sans.  
Palafrugell-Barcelona.  
Martinenc-Júpiter.

(Continúa en segunda plana.)

## MOTOCICLISMO

### El Primer Tourist Trophy español

LOOF CON "NEW-IMPERIAL" VENCIO EN 350 Y WALKER CON "RUDGE" EN 500 CC.

El domingo comenzó la gran quincena motorista de "Peña Motorista" con la prueba reservada a las motos de 250 c. c. y 350 c. c.

#### Los inscriptos

Previo sorteo de los corredores inscriptos, las categorías quedaron así formadas:

#### Categoría 250 cmc.:

1. Walker (Rudge), inglés.
2. Boulanger (XX.), francés.
3. Clermont (XX.), francés.
4. Moxó (Rudge).
5. Tintoré (Dunelt).
6. Nazzaro (Aquila), italiano.
7. Beart (Cotton), inglés.
8. Dayenport (New Imperial), inglés.

#### Categoría 350 cmc.:

19. Gleave (New Imperial), inglés.
20. Simcok (Velocette), inglés.
21. Aranda (Rudge).
22. Selfo (Velocette), italiano.
23. Roxe (A. J. S.).
24. Marcel Goedhuy (Norton), belga.
25. Fernihough (Excelsior-Jap), inglés.
26. Zacarías Mateos (Veloc.).
27. Colombo (Aquila), italiano.
28. Loof (Imperial), inglés.
29. Ernesto Vidal (Norton).
30. Naudon (Velocette), Burdeos.

#### Categoría 500 cmc.:

1. Alegre (Rudge).
2. Ruiz (Ariel).
3. Riva (Aquila).
4. Vidal (Norton).
5. Santos Mateos (Guzzi).
6. Black (Rudge), portugués.
7. Aranda (Rudge).
8. Goedhuy (Norton), belga.
9. Arteche (Ariel).
10. J. M. A. (B. S. A.).
11. X. X. (Douglas).
12. Craker (Norton).
14. Hackin (Cotton).
15. Walker (Rudge).
16. Bejarano (Douglas).
17. Faura (Rudge).
18. Fernihough (Excelsior), inglés.
19. Terrigi (X. X.), italiano.
20. Davenport (Sunbeau), inglés.

(Continúa en la sección de motociclismo)



Ricardo Montero, que sobre "Orbea" venció en el Circuito de Lúcar

## CICLISMO

### Trueba corre en Niza y se clasifica séptimo

Niza.—Desde Génova llegaron los corredores que participaron en la última ronda gala, para actuar en el Velódromo donde se ventilaron unas pruebas con estos resultados:

Carrera a la americana.—La pareja italiana Di Paco-Camusso gana la prueba, venciendo por bastantes puntos de diferencia a los franceses Leducq y Archambaud. Esta prueba se corrió sobre 75 kilómetros dando el siguiente resultado:

1. Di Paco-Camusso, 29 puntos, en 2 horas 10 m.; 2. Leducq-Archambaud, 14 puntos; 3. Fayolle-Buotafocchi, 8 puntos; 4. Marcel Bidot-Demuysere, 7 puntos; 5. Peglion-Guiramand; 6. Stoepel-Vicente Trueba; 7. Rodolfo-Zanzi.

Abandonaron la carrera Pesenti, Orecchia y Benoit Faure. Este último sufrió una grave caída, resultando con varias heridas.

Carrera individual.—1. Marcel Bidot; 2. Stoepel; 3. ex-quo, Orecchia y Peglion.

Persecución (5 kms.). Primer equipo. 1. Di Paco-Camusso-Pesenti (italianos); 2. Leducq-Archambaud-Benoit Faure (franceses).

Persecución (5 kilómetros, individual). — Buotafocchi alcanza a Fayolle a los 3 kilómetros y 525 metros.

Lea usted

## ESPAÑA SPORTIVA

### La Carrera Barcelona-Madrid

"España Sportiva" publicará en el próximo número una amplia y detallada reseña de la carrera ciclista BARCELONA-MADRID, información hecha por nuestro Director don César Regulez

# BALOMPIÉ

(Viene de primera plana.)

11 septiembre

Sans-Palafrugell.  
Badalona-Sabadell.  
Martinenc-Español.  
Barcelona-Júpiter.

18 septiembre

Sabadell-Martinenc.  
Palafrugell-Badalona.  
Barcelona-Sans.  
Júpiter-Español.

25 septiembre

Barcelona-Badalona.  
Martinenc-Palafrugell.  
Español-Sabadell.  
Sans-Júpiter.

2 octubre

Palafrugell-Español.  
Barcelona-Martinenc.  
Sanb-Badalona.  
Júpiter-Sabadell.

7 octubre

Martinenc-Sans.  
Español-Barcelona.  
Sabadell-Palafrugell.  
Badalona-Júpiter.

Campos citados en primer lugar.

Las fechas de la segunda vuelta (en campos cambiados) son: 12, 16, 23 y 30 de octubre, y 6, 13 y 20 de noviembre.

## Fútbol modesto

UN BENEFICIO

Betis Cervantes, 1; C. D. Bilbao, 1

En el campo de la Tranviaria, y formando parte del beneficio organizado por el Betis Balompié de Madrid, a favor de su jugador Florentino Mazario, que siempre ha defendido sus colores con el tesón y coraje en él habitual, y que por una desgracia ha quedado inútil para el deporte, contendieron los primeros equipos del Betis Cervantes y el C. D. Bilbao en un interesante partido que mereció el plá-



Bicicletas **ÆTERNA**

Modelos, turismo y

carreras garantizadas

PESETAS 250,00

**FOMINAYA**

Carlos III, 3 (frente al Teatro Real)



MOTOCICLETA

— SUIZAS —

MOTOSACOCHÉ

CAMPEON DE ESPAÑA DE 1930  
BICICLETAS

DE DION BOUTON  
REPRESENTACION

Patricio Cuesta

Jorge Juan, 78 MADRID

ceme de la concurrencia, dado el entusiasmo puesto por todos en la lucha que se transformó en dos goals, conseguidos uno para cada once.

La labor del árbitro no satisfizo a los partidarios del Betis, por entender que con sus fallos favoreció mucho al Bilbao.

Tranviaria, 5; Betis Balompié de Madrid, 4

A continuación del partido reseñado anteriormente, jugaron la Tranviaria y el equipo organizador del beneficio, que salió reforzado por jugadores de primera categoría.

El encuentro fué, en todo momento, muy entretenido, y los "refuerzos" Quesadita y Pepín Menéndez, respondieron a la expectación que habían despertado, realizando buenas jugadas.

El encuentro finalizó con el triunfo de los tranviarios por 5 a 4.

### PARTIDOS VERBENEROS

Adelante, 2; Manzanares, 0

En el campo del Gasómetro y con motivo de la verbena de la Paloma jugaron los equipos del Adelante y el Manzanares. El triunfo correspondió a los primeros por dos a cero, debido a su mayor compenetración. El equipo vencido desperdició dos magníficas ocasiones de empatar al lanzar dos "penaltys" mal, uno fuera y el otro a las manos del portero contrario.

The Kurdin Club, 4; Alamillo, 4

El segundo partido verbenero anunciado en los festejos de la Paloma, que era entre el Alamillo y el The Kurdin Club, resultaron empatados a cuatro goals.

Tomaron parte en el encuentro jugadores de primera categoría, entre los que se destacaban Moriones, Montalbán, Sánchez y otros no menos buenos.

En el primer tiempo igualaron también a dos goals.

La segunda parte transcurrió con muchas protestas por estimar el público que los dos tantos del Alamillo fueron conseguidos encontrándose los jugadores que los hicieron fuera de juego.

### LA COPA DE LA INCLUSA

Peña Mariano, 1; Pavón, 0

El segundo partido jugado entre los equipos del Pavón y el Peña Mariano para disputarse el Trofeo Latina 1932.

El triunfo esta vez correspondió a los "marianos" por la mínima diferencia y conseguida de penalty.

El arbitraje a cargo del señor Canga-Arquelles no satisfizo a la concurrencia y mucho menos a los "pavonistas", que les anuló un goal por "offside".

Los fondos que se recaudaron en este encuentro como el anterior se dedicaron a la Asociación Benéfica del distrito de la Inclusa.

### PARTIDOS INFANTILES

Cuatro Caminos, 2; Betis Cervantes, 1

En el campo del Cuatro Caminos jugaron un encuentro los equipos infantiles del Betis Cervantes y los propietarios del campo.

Vencieron por la mínima diferencia los del Cuatro Caminos.

En el once del Betis sólo se alinearon cinco jugadores del primer equipo, teniendo que completar el equipo con reservas.

Ronda, 0; Manzanares, 0

También con motivo de los festejos de la Paloma jugaron los "peques" del Ronda y el Manzanares.

Los tiempos fueron solamente de veinte minutos, como debieran ser todos los que se juegan entre equipos infantiles, o a lo sumo de media hora, dirigiendo el encuentro el gran batallador en fútbol, señor Sánchez Zabala.

A pesar del entusiasmo puesto por to-

# AUTOMOVILISMO

## La Carrera en Cuesta de Lisieux

Dore, con Panhard, realizó el mejor tiempo de la jornada y Monnevet (Koehler Escoffier) venció en la prueba motociclista

Organizada por el A-C del Oeste de Francia se disputó la carrera en cuesta de Lisieux que se corre sobre 1 km., de recorrido.

El mejor tiempo del día lo realizó M. Doré con Panhard cubriendo el recorrido a 181 kms. 500.

El mejor resultado con coche sport fué el logrado por Tetaldi con Bugatti a 183 kms. 673.

En motos el mejor tiempo lo logró Monneret con Koehler Escoffier que cubrió el recorrido a 159 kms. 292 por hora.

Los resultados de la prueba fueron:

Coches sport: 750 cmc.—1, Simon (Rosengart), a 66 kms. 420. (Record batido).

1.100 cmc.—1, Rougeyron (Derby), a 95 kms. 744.

11.500 cmc.—1, Cébileau (Bugatti), 97 kilómetros 826. (Record); 22, Rossignol (Chenard).

3.000 cmc.—1, Tedaldi (Bugatti), a 165 kilómetros 137. (Mejor tiempo coches sport, 2, Cattaneo (Bugatti); 3, Pérou (Chenard).

5.000 cmc.—1, Touroier (Panhard), a 135 kilómetros, 172. (Record); 2, Stalter (Lorraine), coches carreras.

750 cmc.—E. Helliuin (Rosengart), a 85 kilómetros 308 (Record).

1.500 cmc.—I. Giraud-Cabantous Caban 150 kms. (Record).

2.000 cmc.—I. Druck (Bugatti), a 163 kilómetros 636 (Record).

3.000 cmc. 1, Bouriat (Bugatti), a 183 kilómetros 673 (Record); 2, Giraud Cabantous (Salmson), Du Pouget (Bugatti).

8.000 cmc.—I, Doré (Panhard), a 187 kilómetros 500 (Record).

Motos: 100 cmc.—I, Leroy (Monet-Goyon), a 71 kms. 146.

175 cmc.—I, Leroy (Monet-Goyon), a 107 kms. 142. (Record); 2, Coulan (Terrot), 105 kms. 882.

250 cmc.—I, Andreino (Clément-Giadiator), 135 kms. 388 (Record).

350 cmc.—I, Coulan (Terrot), a 145 kilómetros 161 (Record); 2, Sivire.

dos en el partido, éste llegó al final sin la inauguración del marcador.

### NUEVA DIRECTIVA

En la Junta general celebrada el pasado día 4 por la A. C. D. Wences, resultó elegida la siguiente Junta directiva:

Presidente: don Florentino Gutiérrez; Vicepresidente, don Emilio Maurel; Secretario, don Emilio Fernández; Vicesecretario, don Maximino Maroto; Tesorero, don Manuel Ventos; Contador, don Luis Ortiz; Vocales, don Antonio Bautista; don Valentín Bores, y don Julio Gordillo.

Deseamos a la nueva Junta mucho éxito en su gestión, cosa descontada, si se tiene en cuenta las prestigiosas personas que la integran.

### DEPORTIVA REALIDAD

Organizado por el simpático y modesto grupo, Deportiva Realidad, del Montepío de Dependientes de Droguerías y Perfumerías, se celebrará el próximo día 25 a las 10 y media de la noche, en el popular Dáncing Bombilla, un gran baile familiar en honor de sus asociados deportistas, que promete ser brillantísimo, dado el elevado número de bellas y simpáticas señoritas que han prometido su asistencia.

También, y por medio de estas líneas, se invita a todas las Sociedades y grupos de índole análoga a la de los organizadores.

500 cmc.—I. Monneret (Woehler-Escoffier); 159 kms. 192 (Record); 2, Coulon (Terrot).

750 cmc.—I, Gouru (René Gillet).

### La circulación mundial de automóviles

Según "Automotive Industries" en 31 de diciembre de 1931, circulaban en el mundo 35 millones 708.736 vehículos de motor, y geográficamente se repartían como sigue:

Estados Unidos, 26.124.319.  
Demás países de América, 2.013.977.  
Europa, 5.860.320.  
Oceanía, 772.887.  
Asia, 566.353.  
Africa, 370.880.

En Europa, Francia reconquistó el primer lugar con 1.695.000 coches, contra Inglaterra (1.557.130), Alemania (688.136), Italia (285.042), Suecia (155.000), Bélgica (150.000), etc.

De esos vehículos Francia cuenta con 250.000 vehículos industriales y por este concepto realiza el tanto por ciento más elevado del mundo.

El tercer record para Francia, es el de la relación mayor que existe entre el kilometraje total de vías transitables por automóviles y la superficie del territorio.

En cambio Bélgica posee un record envidiable: el de mayor número de coches por kilómetro cuadrado y aún por kilómetro de camino.

Los 26 millones de coches que circulan en Estados Unidos pagan un total de 881 millones de dólares de contribución (incluyendo las impuestas sobre el carburante); lo que da un promedio de 34 dólares anuales por coche.

Según el tipo de motor, la producción actual de automóviles se reparte como sigue:

4 cilindros, 33 por 100.  
6 cilindros, 52 por 100.

De 8 cilindros en adelante, 15 por 100.  
Las carrocerías cerradas constituyen ahora el 96 por 100 de la producción total.

Y por lo que se refiere a la producción americana:

General Motors produce, 42 por 100.  
Ford, 37 por 100.  
Chrysler, 10 por 100.  
Hudson Essex, 4 por 100.  
Willi Overland, 3 por 100.  
Todos los demás juntos, 4 por 100.

**EMBROCACIÓN**  
**HERCULES**  
PRODUCTO ESPAÑOL

**SALUD VIGOR FUERZA DEPORTES**

**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. Mata**  
aboyatorio: LABAÑEZA (León)

# MOTOCICLISMO

(Viene de primera plana.)

21. Selfo (Velocette), italiano.
22. Anderson (Excelsior), inglés.
23. Dubois (Sarolea), francés.
24. Safont (XX.), francés.
25. Clemont (Motosacoche), francés.
26. Careaga (Ariel).
27. Picas (Motosacoche).
28. Gili (Rudge).
29. Passé (Aguila), italiano.

## LAS PRIMERAS CARRERAS

Las dos primeras carreras que forman el Tourist Trophy español estaban limitadas, como hemos dicho, a las dos inferiores categorías.

Desde las cinco de la mañana hasta poco antes de comenzar las carreras, llovió, y no cesó hasta casi al fin de las mismas.

A pesar del mal tiempo fué muy numeroso el público que asistió a la carrera, presentando brillante aspecto las tribunas a la hora de comenzar la prueba.

En el palco presidencial se encontraban don Luis Prieto, secretario del ministro de Obras Públicas, el presidente de la comisión gestora, el diputado señor Laiseca, y el alcalde de Bilbao, señor Ercoreca.

La prueba reservada a las motos 350 centímetros cúbicos y la de las 250 c. c., se disputaban conjuntamente, dándose primero la salida a las motos de 350 c. c., y tomándola un minuto después las de 250 centímetros cúbicos.

Para la carrera de las 350 c. c., tomaron la salida los siguientes concursantes:

19. Gleave (New Imperial), inglés.
20. Simcock (Velocette), inglés.
21. Aranda (Rudge).
25. Fernihough (Excelsior-Jap), inglés.
27. F. Nazaro (Aguila), italiano.
28. Loof (Imperial), alemán.
29. Ernesto Vidal (Norton).
30. Naudon (Velocette), francés.

Y un minuto después lo hacían los pilotos siguientes de la clase 250 c. c.:

1. Walker (Rudge), inglés.
2. Boulanger (Terrot), francés.
3. Clermont (Rudge), francés.
4. Moxó (Rudge).
5. Tintoré (Dunelt).
6. Riba (Aguila), italiano.
8. Dayenport (New Imperial), inglés.

Aranda tuvo una mala salida, arrancando retrasado, estando también poco afor-

tunado Ernesto Vidal, que antes de terminar la primera vuelta, sufrió un percance, a causa de un choque con otro concursante, del que resultó con la rotura del freno de su máquina, viéndose obligado a correr sin freno durante el resto de la carrera.

En la primera vuelta, ya destacó el favorito Loof, que pasó en primera posición seguido por el inglés Fernihough y por el catalán Aranda, que marchaba a 1 m. 6 segundos del primero.

Seguían después el italiano Nazzaro, que no había podido entrenarse por haber llegado después de terminados los entrenamientos oficiales, Moxó, Naudon, Davenport, Riba y Walker.

En esta primera vuelta se anunció el abandono del inglés Simcock por caída.

En la segunda vuelta, Loof seguía en primera posición, realizando un tiempo interesante por cuanto completó dicha vuelta en 6 m. 41 s., lo que significa un promedio de 81 kms. por hora. Inmediatamente detrás de Loof, seguía Moxó con moto de 250 c. c., que estaba realizando una carrera formidable, y después Aranda. Los nacionales se defendían bien, seguidos por el italiano Nazzaro y por el inglés Fernihough.

Al terminar su primera vuelta, Ernesto Vidal se paró en los box para reparar, arrancando de nuevo sin haber logrado completamente su propósito.

Aranda se detiene para cambiar bujía ya que su máquina presenta deficiencias de encendido.

En la vuelta nueve, Loof volvió a batir su propio record realizando un promedio de 84 kms. 404 por hora.

Loof tiene asegurada ya su carrera, llevando una ventaja de 6 minutos sobre su inmediato seguidor.

Ernesto Vidal está poco afortunado en su carrera, ya que a su tropiezo y rotura de frenos de la primera vuelta, sigue una caída en su sexta vuelta. Caída que afortunadamente no tiene consecuencias para el piloto y que le permite continuar la carrera.

Loof sigue dominando y continúa aumentando su velocidad, batiendo en su décima vuelta su propio record establecido en un tiempo de 6 m. 27 s., lo que significa una velocidad de 84 kms., 827 por hora.

Al terminar Loof su vuelta 10, Aranda se detiene cerca de las tribunas por avería y como parece no puede arreglarla, decide abandonar. El anuncio del abandono de Aranda, causa impresión, por cuanto era uno de los favoritos de la carrera.

La causa del abandono fué la lluvia que

mojó el magneto, derivando y produciendo deficiencias de encendido. Por ser aquí poco frecuente la lluvia, olvidó Aranda tomar precauciones que nunca descuidan los ingleses.

En su vuelta 12, Loof rebate su record, dejándolo a 85 kms., 605 y vuelve a rebajarlo en su vuelta 14 que cubre en 6 minutos 22 s., a 85 kms 823 por hora. A poco de haber cubierto Loof su vuelta 15, pasa Walker que termina su carrera, clasificándose en primer lugar de las 250 c. c., seguido a muy pocos segundos de Moxó que ha realizado una magistral carrera.

Cuando Loof cubre su vuelta 16, termina su vuelta 15 Davenport, que es el tercer clasificado de la carrera de las 250 c. c.

Loof no quiere terminar su carrera sin rebajar otra vez su tiempo y así cubre su vuelta 17 y última de su carrera a un promedio de 87 kms., 634 por hora.

Las últimas vueltas han resultado menos pesadas para los concursantes, por haber cesado la lluvia cuando faltaban cubrir 6 vueltas para terminar la carrera.

## Las clasificaciones

Los datos técnicos de las dos pruebas fueron:

Clasificación clase 350 c. c. (17 vueltas, 153 kilómetros 850):

1. Loof (Imperial), en 1 h. 51 m. 12 s. (a 83 kms., 012 por hora).
2. F. Nazzaro (Aguila), en 2 h. 3 m. 25 s. (a 74 kms. 795 por hora).
3. Fernihough (Excelsior Jap), en 2 horas 5 m. 35 s. (a 73 kms. 504 por hora).
4. Naudon (Velocette), en 2 h. 6 m. 30 segundos (a 72 kms. 970 por hora).
5. Ernesto Vidal (Norton).

Clasificación clase 250 cmc. (15 vueltas, 135 kms. 750):

1. Walker (Rudge), en 1 h. 43 m. 10 s. (a 78 kms. 939 por hora).
2. Moxó (Rudge), en 1 h. 43 m. 47 s. 6-10 (a 78 kms. 437 por hora).
3. Davenport (New Imperial), en 1 h. 44 minutos 22 s. 6-10 (a 78 kms. 034 por hora).
4. Boulanger (Terrot), en 1 h. 51 m. 51 segundo (a 72 kms. 820 por hora).
5. Tintoré (Dunelt).

Vuelta más rápida de la carrera, Loof en 6 m. 12 s. a 87 kms. 634 por hora.

## Sabat, con "A. J. S.", fué el vencedor del Rally Barcelona-Bilbao

El sábado pasado y con motivo de la semana motorista de Vizcaya, el Moto Club de Cataluña celebró un rally Barcelona-Bilbao en el que participaron 25 concursantes.

Los resultados han sido:

1. Jesús Sabal, moto "A. J. S.", con cero puntos.
2. Francisco A. Yun (Brough Superior) 1 m. 16 s. (M. C. Cataluña).

3. Federico Gracia (Ariel) 1 m. 28 s. (M. C. C.).

4. José Carbonell (A. J. S.) 1 m. 50 segundos (M. C. C.)

5. "Zoara" (Brough-Superior) 2 m. 45 segundos (M. C. C.)

Clasificados con placa de plata, Santiago Erice (Rudge), Ricardo Berna (Harley), Manuel Clavero (B. S. A.) y José Ricart (Ariel).

Clasificados con medalla de cobre, L. Orós (Norton) y Emilio Tintoré (Dunelt).

El de coches fué I. Antonio Solano (Morris), diferencia 1 m. 25 s. (M. C. C.)

2. "Platino" (Amilcar) 1 m. 40 s. (M. C. C.)

3. Juan Raig (Austin), 2 m. 31 s. (M. C. C.)

Placa de plata. Clemente Martín (Norton).

## EN COMMINGES, GAUSSORGES ALCANZO EL MEJOR PROMEDIO

Los nacionales Vidal y Faura, en segundo lugar de sus categorías

Se disputaron el domingo sobre el circuito de Cominges los Grandes Premios de motos. En el primero de éstos tomaban parte Vidal en la carrera de los 500 cc. y Faura, en la de los 350. La carrera efectuada por los dos catalanes fué muy elogiada, ya que tanto el uno como el otro en cabeza en sus respectivas categorías, hasta la última vuelta en la que por escasísimo margen hubieron de inclinarse ante Gaussorges, Vidal y ante Ravaute, Faura.

Los catalanes causaron impresión inmejorable, suponiéndoseles vencedores en especial Vidal, que llegó a destacarse netamente de los seguidores inmediatos. La clasificación se estableció de la siguiente manera:

Categoría 500 cc.

1.—Gaussorges, en 2 h. 55 m. 5 s., 117, a una media horaria de 117 kms. 187.

2.—Joaquín Vidal, en 2 h. 56 m. 59 s.

3.—Lamsfosse, a una vuelta.

4.—Boetsch, a dos vueltas.

5.—Capdepont, a dos vueltas.

6. Castagné, a cuatro vueltas.

Categoría 350 cc.

1.—Ravaute, en 2 h. 47 m. 59 s., media horaria, 112 kms. 716.

2.—Faura, en 2 h. 53 m. 34 s.

3.—Bourra, en 2 h. 59 m. 11 s.

4.—Rouquairoi, a una vuelta.

5.—Rouguieras, a dos vueltas.

Categoría 175 cc.

1.—Padovani, en 2 h. 44 m. 24 s., media horaria, 105 kms. 577.

2.—Fayolle, en 2 h. 45 m. 6 s.

3.—Pujraveau, a dos vueltas.

4.—Dedieu, a cinco vueltas.

Categoría 175 cc.

11.—Bergallo, en 2 h. 52 m. 20 s., media horaria, 91 kms. 564.

2.—Barthe, a una vuelta.

3.—Dupbois, a una vuelta.

Ultimos triunfos de las ya famosas bicicletas españolas

# "ORBEA"

Campeonato de Sabadell  
(6 agosto)

1.º ABSOLUTO  
Mariano Cañardó

SOBRE  
**ORBEA**

La marca de los grandes triunfos  
FABRIC: ORBEA Y COMPAÑIA (S. en C.). EIBAR (Guipúzcoa)

1930 BICICLETAS



# 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 disponibles

# CLISMO

## Otra nueva victoria de Ezquerro en el Circuito de Montseny

CARRETERO CLASIFICADO TERCERO

Film de la prueba

Desde las siete de la mañana comenzó a notar inusitada animación en la plaza de España, donde fueron concentrándose los corredores, para recoger dorsales y firmar la hoja de salida atendiendo a las operaciones preparatorias de la carrera.

Junto a corredores y seguidores, se reunieron gran número de aficionados que querían ver de cerca al as vizcaíno Ezquerro y comprobar si contra éste se alineaban los campeones de Cataluña y de España, Campamá y Cañardó.

Terminados estos preparativos de salida se dirigieron los corredores en diversos grupos y en marcha neutralizada hacia la carretera de Badalona, pasadas las cocheras de tranvías de San Martín, donde tuvo lugar la salida efectiva.

Se alinearon primeramente, a las órdenes del presidente de la sección ciclista de la "U. S. de Sans", señor Roe, los neófitos en número de once, a los que se dió la salida a las 8,30 de la mañana. A los cuatro minutos salieron los "terceras" en número de siete. Dos minutos después los "segundas" Izquierdo, López y Bori y otros dos minutos después, o sea cuando hacía ocho minutos que habían salido los neófitos, lo hicieron los "ases" en número de trece. A saber: Cañardó, Campamá, Ezquerro, Nicolau, Carretero, Figueras, Vicente Cebrián, Vendrell, Casamada, Tudela, Bachero, Ferrando y Campoy.

Inútil decir que las salidas fueron rápidas, como correspondía a la índole de la carrera, pero a poco que avanzamos para computar

diferencias de tiempo pudimos comprobar que no eran precisamente los "primeras categorías" los que marchaban más rápidos.

A pocos kilómetros de la salida echó el "ancla" Salvador López, a quien parece que se le rompió la cadena. Manuel Izquierdo, comprendiendo que con Bori, como único compañero le sería muy difícil mantener su ventaja sobre los "ases", se entregó a una marcha furiosa para ver de alcanzar a los "terceras". Fue indudablemente Izquierdo en los primeros cuarenta kilómetros de carrera, el hombre más rápido, despegando pronto a Bori y lanzándose a marcha frenética a la caza de los "terceras".

El pelotón de los "ases" llevaba una marca aceptable pero nada extraordinaria. No todos estaban dispuestos a tirar del pelotón, a cuyo frente se veía generalmente a Cañardó y Figueras, ayudados a ratos por Nicolau y Carretero y en alguna ocasión por Casamada y Vendrell.

En Masnou, Izquierdo había conseguido sacar medio minuto de ventaja a los "primeras", pasando al tercera Roms, que perdió contacto con su pelotón. Mientras tanto, los "terceras", marchando a muy buen tren, dirigidos por Pujol, Tarrats y algún otro antes de Mataró, dieron alcance a casi todos los neófitos. Pero Izquierdo, siguiendo su marcha formidable, se les echaba encima, pasando con sólo 50 segundos de retraso o sea que había ganado un minuto 10 segundos a los "terceras", y a su vez había elevado su ventaja sobre los "ases" a 4 m. 40 s., habiendo desaparecido de dicho pelotón Lorente y Ferrando.

Cañardó, que llevaba un "çalapié" roto, paró en Mataró intentando inútilmente arreglarlo.

Poco después de Mataró, Salvador López, corriendo a gran velocidad tras un coche, dió alcance a los "ases", y mientras esto ocurría Cañardó paró de nuevo a cambiar su "çalapié" por otro que le ofreció un espontáneo. Apercibido Saura de la maniobra dió a los suyos la orden de "rompan fuego", y Nico-

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

lau inició la escapada seguido de Carretero y López.

Ezquerro, que hasta aquel momento no había dado señales de vida, tampoco las dió en ocasión de esta escapada, dejando que los tres fugitivos fuesen poniendo tierra de por medio.

Cañardó, ayudado por Figueras, que se había quedado algo rezagado, logró dar alcance al pelotón, pero en Calella llevaba el pelotón dos minutos 20 segundos de retraso sobre Nicolau, Carretero y López.

Mientras tanto, en vanguardia, los hombres comenzaban a aflojar el tren, echándose encima Nicolau, Carretero y López.

Del pelotón de retaguardia mostró Tudela, su gran forma al alcanzar a los "terceras" que marchaban en cabeza; se deshizo de Carretero y López, escapándose con Tarrats, tomando los dos rápida ventaja, pero quiso la desgracia y el deficiente controlaje de la carretera, que Tarrats se equivocara, haciendo equivocar a Nicolau y al llegar a los cruces de las carreteras de Breda y Arbucias, tomaran equivocadamente la primera. Apercibido un motorista fué a advertirles el error, volviendo grupos, pero en esto perdieron unos dos minutos, pasándose delante Carretero, López y Pujol, que se encontraron así "leaders" de la prueba.

Nicolau no se desanimó por ello, y acelerando cada vez más la marcha, se deshizo de Tarrats, incorporándose al pelotón de cabeza, antes de Arbucias, quedando el primer pelotón formado por Nicolau, Carretero y López.

A partir de Arbucias, con el alto collado de San Hilario por delante, fueron quedando diseminados por la carretera gran número de corredores. Al pasar por Arbucias había quedado deshecho el pelotón de retaguardia, pasando con algún retraso, Cañardó y Ezquerro, los que quedaron todavía más rezagados, por parar a beber.

Digamos que antes, aquejado de dolores en una pierna, había abandonado Figueras.

Con algún retraso sobre el pelotón y mucho sobre los tres hombres de cabeza, iniciaron Cañardó y Ezquerro el escalo de San Hilario. A la mitad de la cuesta, las posiciones eran las siguientes:

En cabeza, Carretero, Nicolau y López. A un minuto 50 segundos, Domenech; a 3,20, Pujol; a 5,30, Tarrats; a 7,50, Mas; a 10,40, Izquierdo y Bachero; a 11,20, Cañardó, y a 15,20, Ezquerro, el que a poco de iniciado el escalo rompió una rueda, siguiendo con la que le prestó Figueras.

Carretero logró momentáneamente despegar a Nicolau y López en la subida, durante la cual, anotamos los abandonos de Vicente Cebrián, Ferrando, Campamá y Cañardó, entre otros, debidos casi todos a falta de moral.

Ezquerro, en cambio, dando pruebas de un coraje enorme, hizo una escalada sencillamente formidable, ganando posiciones y amortiguando la ventaja que le llevaba el pelotón de cabeza, hasta coronar San Hilario en quinta posición, después de Carretero, Nicolau, López y Bachero.

En el descenso hacia San Julián de Vilatorrada, Ezquerro dió alcance a Bachero, y los dos en Vich, dieron alcance al primer pelotón, del que fué baja Salvador López, lanzándose a fuerte tren hacia la meta. No hubo ya ningún nuevo despegue, y a la entrada de Manlleu, Ezquerro impuso su superioridad física—era el que demostraba estar más fresco—y batió

limpiamente en un largo sprint a todos sus adversarios.

La clasificación fué:

1. Federico Ezquerro, sobre G. A. C., en 5 horas 10 minutos 53 segundos.
2. José Nicolau, de Mallorca, en 5 horas 10 m. 57 s.
3. Vicente Carretero, de Madrid, en igual tiempo.
4. Vicente Bachero, igual tiempo.
5. Salvador López, 5 h. 11 m. 35 s.
6. Antonio Domenech, 5 h. 22 m. 25 s.
7. José Casamada, 5 h. 24 m. 45 s.
8. Eduardo Vendrell, 5 h. 24 m. 45 s.
9. Luis Pujol, 5 h. 31 m. 05 s.
10. Jaime Mas, 5 h. 32 m. 50 s.
11. Joaquín Tudela, 5 h. 32 m. 50 s.
12. Juan B. Lorente, 5 h. 35 m. 35 s.
13. Pedro Homs, 6 h. 04 m.
14. Jaime Lloréns, 6 h. 10 m.
15. José Gras, 6 h. 10 m.
16. Antonio Miró, 6 h. 10 m.

## Para los Campeonatos del mundo

LA U. V. E. HA SELECCIONADO TAMBIEN A FEDERICO EZQUERRA

La Unión Velocipédica Española envía la siguiente nota:

"Recibidas por el Comité Directivo de la U. V. E. algunas de las ofertas que se le tenían hechas para engrosar la suscripción abierta a favor de la participación de un equipo español en los Campeonatos del Mundo, y pendientes del resultado de otras suscripciones parciales iniciadas con el mismo objeto, que permiten asegurar un satisfactorio resultado, se acordó en reunión del pasado lunes, formalizar al completo la inscripción máxima que cada nación puede efectuar en el Campeonato del mundo sobre carretera (profesionales), incluyendo al corredor Federico Ezquerro.

Es de esperar que el día 20 del actual, fecha señalada para el cierre de la suscripción abierta en la Secretaría de la Unión Velocipédica Española se habrá logrado reunir una cantidad suficiente para el fin iniciado, que será completada en la parte que sea necesario por los fondos sociales de la U. V. E. para que el equipo español vaya perfectamente atendido y cuidado para procurar el rendimiento máximo en su actuación.

El estado actual de la suscripción, es el siguiente:

- Suma anterior, 2,830 pesetas.
- Agrupación Ciclista Montjuich, 400 pesetas.
- D. R. Lázaro, 100 pesetas.
- Un anónimo por conducto de Sarriá Esportiu, 50 pesetas.
- Total, 3,380 pesetas.

LEDUCQ REPRESENTARA A FRANCIA EN LOS CAMPEONATOS DEL MUNDO

La U. V. F. teniendo en cuenta que Leducq ha ganado la Vuelta a Francia, le ha seleccionado para representar a su país en los Campeonatos del Mundo en unión de Godinat y Antonin Magne.



# ¡VICTORIA!

## Gran Premio de Bélgica (24 horas)

- 1.º Absoluto.—Brivio-Sierra (Alfa Romeo).
- 1.º Categoría 4 litros (Alfa Romeo).
- 1.º Categoría 3 litros (Alfa Romeo).
- 1.º Categoría 1.100 (B. N. C.).

## Gran Premio Lorraine

- 1.º Wimilli (Alfa Romeo).
- 2.º Lehoux (Bugatti).
- 3.º Czaikowski (Bugatti).
- 4.º Etancelin (Alfa Romeo).

## Gran Premio de Dieppe

- 1.º Chirón (Bugatti).

Todos con bujías

# CHAMPION

Ultima palabra en encendido rápido y potente  
"PIDALAS EN SU GARAGE"

Leducq ha contestado a la comunicación de la U. V. E. que está muy ligado por contratos con empresas de velódromos y además que no se encuentra en forma para representar el papel que le correspondería en prueba de tanta trascendencia, por lo que declinando muy reconocido el honor de la designación, cede el lugar a otro francés que probablemente podrá salir más airoso de la empresa.

### ¿UN VELODROMO DESMONTABLE A MADRID?

La sensacional noticia la hemos recogido en Barcelona, proporcionada por un conocido promotor ciclista catalán.

Según la referencia, a no tardar, se trasladará a Madrid una potente empresa que llevará consigo un velódromo portátil y que se establecerá en nuestra capital para dar unas interesantísimas reuniones en las que desfilarán los más conocidos corredores de pista de España y extranjero.

Como recordarán nuestros lectores, ya dimos en nuestras columnas la noticia hace tiempo, y hoy podemos confirmarla debido a la solvencia que nos merece la sensacional referencia.

### UN MEREcido HOMENAJE AL CAMPEON DE CATALUÑA JOSE CAMPAMA

La Agrupación Ciclista Montjuich, que siempre se distinguió por la protección y estímulo que concedió a sus corredores y que merced a esa labor abnegada ha proporcionado hombres de la clase de Campamá, quiso dedicar el domingo un acto a este notable routier, como recompensa moral a su labor deportiva de esta temporada, que ha culminado con el Campeonato de Cataluña, el cual ganó por el trayecto Barcelona-La Espluga y en circunstancias de alta moral deportiva. El homenaje que consistió en un vermouth de honor, se celebró con una concurrencia, en la que destacó una selecta representación femenina que llenó totalmente la sala de la referida entidad siendo preciso habilitar mesas en una dependencia contigua, pues de mucho el número de concurrentes excedió los cálculos de los organizadores.

Como era de suponer, hubo los obligados parlamentos todos ellos de loa para el homenajeado, haciendo uso de la palabra los señores Amat, Torres, Fontdevila, Canto, Mas, Ezquerria, Dolz, Carretero y Nicolau, resonando nutridos aplausos al final de cada uno de ellos. Los oradores coincidieron todos en que Campamá, haciendo honor a su título de campeón de Cataluña y al nombramiento de representante español en los Campeonatos del Mundo, pondrá todo su entusiasmo y posibilidades para obtener la máxima clasificación.

Todos los que hablaron, felicitaron a Ezquerria, brillante vencedor del I Circuito del Montseny, quien declaró llevarse grato recuerdo de Cataluña, donde, los propios adversarios, noblemente le facilitaron su triunfo.

Terminó el acto en medio de la mayor cordialidad y entusiasmo, poniéndose de manifiesto las simpatías que entre los ciclis-

tas cuenta la Agrupación Ciclista Montjuich.

### BINDA VISITA EL VELODROMO DONDE SE VENTILARAN LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

Roma.—El ex campeón del mundo Alfredo Binda, ha visitado la pista sobre la que se han de disputar los Campeonatos mundiales, construída enteramente en madera, declarando después de haber presenciado varios entrenamientos y haber realizado una prueba personal, que es la mejor de cuantas ha probado en su larga carrera de ciclista.

### TRECE CARRERAS EN SIES DIAS EN NORTEAMERICA

Nueva York.—El antiguo sprinter americano Spencer, convertido en organizador, piensa montar en el próximo invierno, 9 carreras de Seis Días: 2 en Montreal; 2 en Toronto; 2 en Milwaukee y una en Minneapolis, Kansas City y Omaha.

Como Chicago y Nueva York organizarán cada una dos Seis Días, resulta que durante el invierno que se avecina tendrán lugar en Norteamérica 13 carreras de esa clase.

### LOS BELGAS PIENSAN YA EN LA PROXIMA VUELTA A FRANCIA

Bruselas.—En ésta se ha efectuado un interesante concurso respecto al equipo que debería representar a Bélgica en la Vuelta Ciclista a Francia del año próximo.

El mayor número de votos ha sido obtenido por el team siguiente: Georges Ronse (capitán), Lemaire, Bonduel, Louyet, Wauters, Felicien Verwaecke y Josep Vanderhaegen.

### BOSCH GANA EL CAMPEONATO AUSTRIACO A UN PROMEDIO ELEVADO

Viena. — En ausencia de Max Bulla, el campeonato ciclista de Austria en carretera ha sido ganado por el corredor Fernando Bosch que ha cubierto los 100 kilómetros contra el reloj en 2 h. 48 m. y 35 s. batiendo el record de Austria.

### La emocionante reunión de Dirt-track última

Con un atrayente programa y magnífica noche, se celebró el sábado la acostumbrada reunión de Dirt-Track.

El salto de la muerte a través de un cristal, que corrió a cargo de Parkinson, fué ejecutado dos veces con toda limpieza y precisión, siendo muy aplaudido.

El desafío Viñals-Alvarez, dió el triunfo a Alvarez por avería en la máquina de Viñals, pero en el primer round Viñals batió el record de las tres vueltas, que detentaba Alvarez en 1' 6", y que fué cubierto en 1' 5" 8-10 después de una carrera fantástica.

Arche y Uribealzo llevaron el peso de la cuarta eliminatoria y primera semifinal, y aún con el handicap de inestabilidad de Arche, que

perdió un reposapiés, hicieron ambos dos formidables carreras, que se aplaudieron.

Para la próxima reunión hay en proyecto un match interciudades, en el que se batirá el cobre entre Parkinson, Alvarez y Viñals, siendo la primera vez que podremos ver a los tres en la misma carrera.

Los resultados fueron:

Carrera Scratch.—Primera eliminatoria.—1, Otero, en 1' 8" 1-10; 2, Poto I, en 1' 11" 5-10. Segunda eliminatoria.—1, Alvarez, en 1 minuto 6" 2-10; 2, Guilé, en 1' 18" 2-10.

Tercera eliminatoria.—1, Parkinson, en 1 minuto 9" 2-10; 2, Barrett, en 1' 11" 2-10.

Cuarta eliminatoria.—1, Uribealzo, en 1' 10" 7-10; 2, Arche, en 1' 11" 7-10.

Primera semifinal.—1, Alvarez, en 1' 6" 8-10; 2, Otero, en 1' 8" 3-10.

Segunda semifinal.—1, Uribealzo, en 1' 9" 2-10; 2, Arche, en 1' 10" 6-10.

Final.—1, Alvarez, en 1' 6" 3-10; 2, Arche, en 1' 10" 3-10.

El primer round del match de desafío Viñals-Alvarez se le adjudicó el primero en 1 minuto 5" 8-10. El tiempo de Alvarez en este round fué de 1' 7" 1-10, y de 1' 11" 3-10 y 1' 6" 5-10 en los restantes.

Del Campeonato de Castilla se corrieron los dos semifinales, adjudicándose la primera Alvarez, en 1' 6" 6-10, seguido de Poto I que empleó 1' 8" 3-10, y la segunda fué para Arche, en 1' 8" 3-10, y Gómez II, en 1' 10" 3-10.

Estos cuatro corredores serán, por lo tanto, los que se disputarán la final del Campeonato.



LUIS REGUEIRO

Excelente delantero del Madrid F. C. a quien volverá a acompañar su hermano Pedro, como medio, en el equipo blanco

## AVIACION

### Un historial de los vuelos a motor en 1931

En la revista "Motoavión" publica don José Luis Albarrán, el excelente piloto español de vuelos a vela y gran propulsor madrileño de los vuelos a motor, un notable trabajo-resumen de esta especialidad de vuelos en 1931. Como lo encontramos muy interesante, nos permitimos reproducirlo a continuación:

Al pasar revista a fin de año sobre los acontecimientos notables en 1931 en los dominios del vuelo a vela, puede comprobarse con satisfacción y placer que las esperanzas se han realizado en grandes proporciones, y en parte han sido sobrepasadas con mucho. Hallamos no solamente una expansión considerable en los países afectos desde largo tiempo al vuelo sin motor, sino también un interés creciente de día en día en los países que hasta el presente no se habían preocupado de ello, hasta el punto de que consideramos en primer término esta expansión como el he-

Bicicletas especiales para corredores

**MYQUEL**

La marca de moda que hoy impera

**CASA MARTINEZ**

Palma, 13 - MADRID

cho característico del año 1931, sino más bien el progreso en la técnica del vuelo a vela y los nuevos métodos del vuelo remolcado, que convierten el vuelo sin motor practicable en los llanos y que sin duda alguna tendrán gran importancia para la enseñanza, para el entrenamiento y para el vuelo a vela científico y deportivo. La nueva técnica del vuelo a vela consiste en un método, experimentado por primera vez de una manera consciente y sistemática en 1931, utilizando las corrientes ascendentes puramente térmicas en un cielo sin nubes. Es cierto que tales corrientes han sido ya utilizadas el año último en Elmira (Estados Unidos) por Mr. Wolf Hirth, pero esto fué más bien un azar, mientras que su sensacional vuelo sobre Nueva York, que efectuó el 11 de marzo de 1931, el primer vuelo a vela sobre una gran ciudad, fué el resultado de su conocimiento de las corrientes ascendentes térmicas que provienen de las numerosas fuentes de calor de esta inmensa ciudad. Ensayos numerosos fueron emprendidos con éxito en la primavera y en el verano por el Instituto de Investigaciones de la R. R. G. y por diferentes agrupaciones alemanas.

Los más destacados vuelos térmicos se efectuaron durante el concurso de la Rhoen: Hirth y Groenhoff volaron el mismo día, franqueando respectivamente, distancias de 196 y 108 kilómetros, sin la ayuda de vientos ascendentes de las montañas, de frentes tormentosos o de nubes. Kronfeld, cuyos vuelos térmicos en Inglaterra habían causado sensación en el mes de junio último, realizó, el último día del concurso de la Rhoen, un vuelo magistral con su planeador "Wien", partiendo de la Wasserkuppe con un tiempo espléndido, sin nubes y sin viento alguno, recorriendo una distancia de 157 kilómetros. Parece cierto que podrán utilizar, inclusive para un vuelo a vela regular, las fuerzas extremadamente poderosas de semejantes corrientes ascendentes térmicas, cuya exploración científica está en sus comienzos; puede esperarse que resultarán—además del vuelo deportivo—posibilidades prácticas y económicas para el vuelo a vela. Es cierto que el remolque por avión ayudará grandemente a transportar con rapidez el planeador hacia estas corrientes térmicas.

El remolque por automóvil se ha introducido en América, se ha extendido en Inglaterra y desde allí a otros países: Bélgica, Alemania, Francia, Italia, etc. La posibilidad de una enseñanza en terreno llano, sin la asistencia de un gran número de ayudantes, como eran necesarios hasta aquí, el transporte fácil del planeador después del aterrizaje, lo que hace ganar mucho tiempo con, naturalmente, muy grandes ventajas; sin embargo, los peligros que provienen de este método

FABRICA DE SELLOS DE CAUCHO  
ROTULOS ESMALTADOS  
NUMERADORES Y FECHADORES  
INSIGNIAS DEPORTIVAS

Montera, 41 MADRID

TELÉFONO 14252

**M. GUISERIS**

GRABADOR

### ULTIMO TRIUNFO DE LAS SIN PAR BICICLETAS

**CYCLES**

**"D'AGUSTIN"**

CARRERA C. D. PEÑA MONTAÑESA - (24 julio - 65 klm.)

- 1.º Justo Alonso, 2 horas.
- 2.º Francisco Castro y
- 6.º Laureano Sánchez.

sobre bicicletas

**D'AGUSTÍN**

Representante general y propietario:

**DOMINGO AGUSTIN**

Núñez de Arce, 4. MADRID



de lanzamiento, falta de una suficiente experiencia, han hecho que los organismos competentes de diferentes países pongan freno a este método de remolque por automóvil, no para prescindir de él, sino para hacerle asequible a todos sin peligro. El lanzamiento de un planeador con la ayuda de un avión parece ser que no ha sido experimentado sistemáticamente hasta ahora más que en Alemania. Han sido organizados cursos de remolque por avión por la Escuela del Instituto de Investigaciones de la Rhoen-Rossitten-Gesellschaft; este nuevo método ha sido de esta forma organizado y difundido. Numerosos pilotos de planeadores recibirán entrenamientos y podrán emprender vuelos bajos y en las nubes y tormentas como también vuelos térmicos, que le serán familiares y que lo son al presente para los ases de la Croenhoff, Hirth y Kronfeld. Así se llegarán a realizar las más hermosas pruebas de vuelo a vela. De otra parte, el método de remolque por avión parece llegará a ser el medio más sencillo, el mejor y más económico para enseñar el vuelo a vela a los pilotos de avión con motor.

El detalle de la actividad de los diferentes países es objeto de informes especiales. No queremos mencionar aquí sino las pruebas más destacadas del año 1931. Han tenido lugar este año en seis países concursos de vuelos sin motor: en Inglaterra, Alemania, Bélgica, Francia, Hungría y en los Estados Unidos. Los concursos inglés y francés, como también el concurso de la Rhoen, fueron concursos internacionales, dadas las bases de sus reglamentos. En el concurso francés solamente tomó parte un extranjero: R. Kronfeld.

El concurso americano tuvo lugar del 2 al 16 de agosto, en Elmira; el belga, del 3 al 19 de septiembre, en Hebronval; el de Hungría, del 5 al 14 de septiembre, en Budors; el francés, del 10 al 29 de septiembre, en Vauville; y el inglés, del 3 al 4 de octubre, en Balsdean.

En Alemania hubo, además del XII concurso de vuelo a vela de la Rhoen, del 22 de julio al 5 de agosto, diferentes concursos regionales en el mes de mayo, en Grunac (Silesia) y Brokemberge (Rhenania); en el mes de septiembre, también en Brokemberge, en Hesselberg (Baviera), y durante cuatro domingos consecutivos del mes de octubre y noviembre, un concurso de Wuttenberg.

Aparte del concurso de la Rhoen, donde se reunió la flor de los planeadores y pilotos alemanes y cuyas condiciones son en parte

muy difíciles de reunir, todos los demás concursos tenían poco más o menos como fin el facilitar a los Clubs la ocasión de entrenarse, de realizar exámenes y de estimular el entusiasmo en los Clubs por medio de la emulación. Los premios otorgados en estos concursos eran muy mediocres.

No puede mencionarse ningún gran acontecimiento—exceptuado el concurso de la Rhoen—si no es el concurso americano, que dió a conocer un gran progreso en comparación con los resultados del año último. El arte del pilotaje y la construcción de planeador han alcanzado un grado muy elevado. Veintiséis planeadores tomaron parte en el concurso; los vuelos de duración más importantes fueron realizados por Hastings y Sticker; uno con 7 horas y 30 minutos y el otro con 7 horas y 28 minutos; el vuelo más largo en distancia, con 24 k. 135 metros fué ejecutado por Mr. Schemp, que hizo igualmente el mejor vuelo de altura, con 1050 metros. Durante el concurso se extendieron además 21 títulos C, 28 títulos B y 25 títulos A.

El concurso belga, que duró una semana, reunió alumnos pertenecientes a cinco Clubs. No se realizaron grandes pruebas, que, por otra parte, eran imposibles, dada la falta de vientos favorables. El vuelo de más duración fué de 3 minutos 21 segundos. El gran éxito del primer concurso, seguido de una bella emulación, produjo un nuevo esfuerzo en favor del movimiento decidiendo el que se prosiguiera el acondicionamiento del campo.

La reunión de Vauville sufrió igualmente la influencia de vientos desfavorables, como también la de la lluvia y la niebla. Catorce planeadores franceses tomaron parte; sin embargo, nadie más que Kronfeld llegó a realizar vuelos importantes, de los cuales uno fué de 2 horas y 15 minutos y otros de 4 horas y 42 minutos. Con 580 metros de altura y 3.840 metros de distancia ganó los premios de distancia y altura del concurso.

Quince planeadores tomaron parte en el concurso inglés sobre las colinas de Balsdean; a pesar de los vientos poco favorables, se notó mucha actividad, tanto en el transcurso del entrenamiento como en el de las pruebas; sin embargo, no fué posible realizar importantes vuelos; cuando la lluvia y la niebla ponían fin al concurso el segundo día, tres planeadores emprendieron aún vuelos de distancia; el vuelo más largo fué el del "Buxton of London Gliding Club", con tres millas y tres cuartos.

El concurso húngaro, sobre las colinas al Sur de Budapest, era igualmente un concurso

# G. A. C.

**Gran Fábrica de bicicletas**

Modelos especiales para la t. m. c. r. d.

---

La antigua y acreditada casa **G. A. C.** fabrica los artículos siguientes:  
 Más de 20 bicicletas modelos diferentes.—Bicicletas juguetes para niños.—Carritos para toda clase de transportes comerciales, vendedores de helados, caramelos, etc.

---

**Representante:**  
**Pedro Calsina. Reyes, 19. - Madrid**

so de instrucción y entrenamiento, en el que participaron las tres agrupaciones húngaras existentes, con 25 pilotos. La ausencia de vientos favorables, así como lo poco propicio del terreno para esta clase de ejercicios, fueron la razón por la que no lograron obtener buenos resultados.

El XII concurso de la Rhoen para el vuelo a vela tuvo resultados sorprendentes por haberse dado condiciones atmosféricas muy diferentes. Cincuenta y dos planeadores, casi todos de muy buena construcción, tomaron parte en el concurso. Era condición indispensable para tomar parte poseer el título C; los pilotos experimentados exigieron de los jóvenes vuelos térmicos. De esta manera no resultaron acontecimientos extraordinarios los vuelos de varias horas y superiores a 20 kilómetros de distancia, como tampoco los vuelos de varios centenares de metros de altura por encima del punto de partida. Fueron eje-

cutados cinco vuelos de más de 100 kilómetros de distancia; Groenhoff e Hirth alcanzaron en vuelos precediendo a tempestades 220 y 185 kilómetros de distancia, respectivamente. Estos pilotos, como también Kronfeld, realizaron, respectivamente, vuelos térmicos de 103, 196 y 156 metros. Groenhoff obtuvo el record de altura con 2.050 metros por encima del punto de partida; Schmid, el record de duración con nueve horas.

Los concursos regionales alemanes eran concursos de instrucción de entrenamiento y de pruebas, no teniendo como objeto obtener extraordinarios resultados, sino entrenar a los pilotos jóvenes que no podían presentarse al concurso de la Rhoen. Muchos de ellos realizaron sus exámenes durante estos concursos; así, sobre el campo de Borkemberge, fueron concedidos 44 títulos A, 2 B y uno C, con 24 aparatos; en Hesselberg donde se presentaron 18 planeadores, fueron concedidos 18 títulos A y 19 B; en el concurso regional de Wurtemberg hubo 50 planeadores y pudieron extenderse 104 títulos A, 40 títulos B y 8 títulos C.

Fuera de los diferentes concursos se registraron interesantes vuelos en el transcurso de este año; nos permitimos recordar el vuelo Groenhoff, precediendo a una tormenta, el 4 de mayo, desde Munich hasta Checoeslovaquia (265 kilómetros), y sus vuelos en los Alpes de la Jungfrau, a principio de junio. Entusiasmados por la expedición de la RRG, hubo por entonces vuelos de pilotos suizos en los macizos de la Jungfrau. Farner realizó en aquella época un vuelo de una hora 43 minutos, aterrizando cerca de Lauterbrunn; poco después efectuó, con otros pilotos suizos, vuelos sobre el Rigi, volando sobre él a 500 metros de altura.

La doble travesía del Canal de la Mancha por Konfeld, el 20 de junio, causó sensación en el mundo entero, consiguiendo el premio ofrecido por el "Daily Mail". En Inglaterra, el record de duración fué obtenido por Mole, con 6 horas 10 minutos y 6 segundos. El vuelo más largo sobre el Continente lo efectuó este año en Alemania Dinort, el mes de mayo, en Rossitten, con más de trece horas de vuelo; después, el vuelo de 28 de abril, ejecutado por Hentschel, en Dornberg, cerca de Kaissel, de una duración de once horas.

El record internacional de duración en vuelo a vela fué batido en Honolulu por dos americanos: Grain, que hizo el verano pasado un vuelo de 16 horas y 39 minutos, y Coke, que en el mes de diciembre último voló más de 21 horas sin motor.

Estas breves notas demuestran en qué grado el vuelo a vela está en camino de desenvolverse. Por donde quiera que hay quien se ocupe de aviación, el vuelo sin motor se pondrá en el lugar que le corresponde. El importante organismo internacional F. A. I., con su decisión de crear en su seno una Comisión para el vuelo a vela, ha puesto de manifiesto el interés que le inspira el vuelo sin motor, habiéndolo reconocido oficialmente.

El movimiento de vuelo a vela ha comenzado el año 1932 con la bella esperanza de distinguirse por nuevas y extraordinarias pruebas.—J. L. ALBARRAN, *Piloto de vuelo a vela de primera categoría.*

Imp. "El Financiero". Ibiza, 13.

**UNA MARCA INCONFUNDIBLE  
DE UN PRODUCTO  
INCOMPARABLE**



**SOCIEDAD ESPAÑOLA DUNLOP, S. A.**

BARCELONA

MADRID

SEVILLA

HELIOS