

ESPAÑA SPORTIVA

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

FUNDADOR Y PROPIETARIO
FERNANDO SALVADORES

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



El corredor Francisco Serrano, que el domingo sobre máquina Lucifer ganó la carrera de 105 kilómetros, organizada por el Club Ciclista Española

(Foto Alvaro.)

que afirman que Haya y Rodríguez, son, pese a su modestia y falta de reclamo, lo mejor que hay en nuestra aviación. ¡Falta de reclamo! Bien se ha visto ahora en que, a pesar de que acaban de batir un record detentado nada menos que por Coses, no hemos leído en ningún periódico español otros elogios que los de rúbrica. Esta vez sí que nadie podrá acusarnos a los españoles de excesivamente generosos.

El nuevo record fué logrado, como saben nuestros lectores, el día 11, en que los aviadores Haya y Rodríguez descendieron en Sevilla después de haber batido el record mundial, que detentaba el francés Costes.

Este record es el del vuelo en circuito cerrado de dos mil kilómetros, con carga máxima de 500 k los. La velocidad media en estas condiciones fué de 217 kilómetros por hora, a pesar del mal tiempo. Con esto han superado en siete kilómetros la performance de Costes.

A la hora en que escribimos estas líneas no se sabe si ya han realizado estos aviadores españoles su intento de nuevos records de índole comercial. Sabemos que intentaban atacar otros de resistencia con carga máxima y que, de triunfar, recabarían, en Madrid, el apoyo del Gobierno para su soñado vuelo Sevilla-Havana.

Que la suerte les siga propicia, que ellos se lo tienen bien merecido, y a ello van todos los votos españoles.



Luis Rayo, visto por Solís Avila

para que no se llame a engaño, si se produce el k. o. de Carnera en el primer round. Es muy probable, en efecto, que sea una lucha de sólo breves minutos, pero, desde luego, será una lucha honrada, sin trampa ni cartón. Y, naturalmente, como siempre ocurre en el deporte, cabe la posibilidad de algún golpe inesperado y de verdadera suerte en Carnera, que deje a Paulino en mala postura. No debe olvidarse que pocos días antes, Paulino tendrá que enfrentarse contra Griselle; y este modesto boxeador, si que es peligroso para Paulino. Pega, en efecto, el francés, con fuerza grande, y es cada día más ágil. Un hueso para cualquiera. Con todo, confiamos que Paulino consiga aprovechar la inexperiencia de su imberbe antagonista y colocarle su izquierda lo suficiente para aplastarlo; pero nuestra confianza es mucho menor que frente a Carnera. Este es pan comido si Paulino llega en buenas condiciones a la lucha. Pero ¿le dejará llegar así, Griselle? ¡Ecco il problema!

La muerte de Rayo

Otro caso tristísimo, después del de Gabiola. Quien repase nuestra colección, verá lo que era el extremeño Rayo para ESPAÑA SPORTIVA, el periódico español que con más ansir y entusiasmo le dio a conocer en España. Huelga que nos esforcemos en más descripciones, ante el lector, ya perfectamente enterado de todos los detalles de esta nueva desgracia; pero creemos que no debe descansarse en insistir sobre la necesidad de una perfecta ficha médica; aunque en este caso no podemos censurar a las autoridades boxísticas españolas, ya que el hecho que motivó la gravísima lesión de Rayo, ocurrió fuera de nuestra Península. Español y españolista, Rayo se embarcó en la Argentina para España, pues presentaba su muerte y quería que su sueño eterno fuera en su patria. Así ha sido; y el dolor que ha producido en toda la afición española, es lo más elocuente que pudéramos aducir sobre el mérito de quien conquistó para el boxeo español un título europeo y fué llamado el gentleman del ring.

K. O.



El excelente aviador y ex Presidente del Real Aero Club de España señor Duque de Estremera

Motocicletas solas

- Vicente Naure, sobre "Sunbeam", 500 c. c.
- G. Prendes, sobre "Rudge", 500 c. c.
- E. Pérez, sobre "N. S. U.", 500 c. c.
- X. X., sobre "James", 500 c. c.
- Gonzalo A. Martínez, sobre "Scott", 500 c. c.
- X. X., sobre "B. M. W.", 750 c. c.
- A. Mosó, sobre "Guzzi", 250 c. c.
- G. Prendes, sobre "Excelsior", 250 c. c.
- Joaquina X., sobre "Francis-Barnett", 175 c. c.
- X. X., sobre "Velocette", 350 c. c.

Con éstos ya se cubren las quince inscripciones que exige como mínimo el Reglamento de la carreras para que ésta pueda llevarse a cabo.

Claro que a éstos habrán de añadirse otros conductores que aún no se han decidido, que se reservan para después de probar su máquina o gestionan montura.

El acierto de separar a los corredores en dos grupos hará que la inscripción sea mucho más nutrida, ya que los modestos aficionados (no expertos), al ver que pueden sólo entenderse con contrincantes de su clase y calibre no podrán temer a los prácticos y avezados profesionales, que para los mismos siempre han sido una pesadilla, más aún por las máquinas que preparan que por su pericia conduciendo.

EL HISTORIAL DE LA PRUEBA

El 17 de octubre de 1920, organizada por el Real Moto Club Español, se verificó la primera prueba motociclista "Subida a Navacerrada", en un recorrido de 18 kilómetros (del 3 al 21), siendo los vencedores en cada categoría los siguientes:

- Motocicletas: Categoría quinta (carreras, fuerza libre).—1, Manuel Fuentes (Harley), en 12 m. 53 s., a 83,829 kilómetros por hora.
- Sidcars: Categoría séptima (turismo, fuerza libre).—1, Antonio Salazar (Harley), en 20 minutos 25 s., a 52,897 kilómetros por hora.
- Categoría octava: (carreras, fuerza libre).—1, Vicente Naure (Harley), en 16 m. 3 s., a 67,289 kilómetros por hora.

Autociclos: Categoría 9.ª hasta 1.200 c. c.).—1, Mariano Ramírez (A. V. Monocar).

El 15 de junio de 1924 se verificó, organizada por el Real Moto Club de España, la segunda prueba de la subida a Navacerrada en un recorrido de 16 kilómetros (del 5 al 21), siendo éstos los resultados:

- Motos 500 c. c.—1, Zacarías Mateos (Douglas), 13 m. 35 s. 4-10, a 70,074 kilómetros por hora.
- Autociclos 1.100 c. c.—1, Juan Mauvais (Amilcar), 14 m. 22 s. 6-10, a 66,793 kilómetros por hora.
- Motos 250 c. c.—1, Manuel Cantó (Velocette), 15 m. 08 s. 2-10, a 63,436 kilómetros por hora.
- Autociclos 750 c. c.—1, José Sierra (B. N. C.), 16 m. 37 s. 6-10, a 57,773 kilómetros por hora.
- Autociclos 175 c. c.—1, Miguel García (Rovin), 41 m. 38 s. 4-10, a 23,959 kilómetros por hora.
- Motos 1.000 c. c.—1, J. A. Martínez (Henderson), 19 m. 09 s. 8-10, a 50,009 kilómetros por hora.
- Sidcars 1.000 c. c.—1, J. López Bourbon (Douglas), 17 m. 55 s., a 53,581 kilómetros por hora.

El 11 de noviembre de 1928 se celebró la III Subida a Navacerrada, en un recorrido de 12 kilómetros 600 metros, prueba que hubo de ser acortada, por existir nieve en el alto.

Motos 175 c. c.—1, M. Cantó ("Francis-Barnett"), a 74 kms. 117 (experto), 10 m. 12 s. 6-10.

Motos 350 c. c.—1, Sebastián Aza (experto, "Velocette"), 9 m. 28 s. 8-10, a 79 kms. 368.

BALOMPÍE

Campeonato del Centro

Sobre el empate (2-2) del Athlético - R. Madrid

UN GOAL DE MÁS HIZO FRACASAR, POR PRIMERA VEZ, NUESTROS PRONOSTICOS

Y un goal de más, añadimos, que se consiguió en la portería del R. Madrid, cuando ya Zamora se había retirado con la clavícula rota. Leyendo la impresión que dimos en el último número, se ve que creíamos en la victoria del R. Madrid; pero sólo por un goal de diferencia, y a condición de actuar Zamora, cuya valía la justificábamos como de igual potencia que la de medio equipo.

De no ser así, lo más que esperábamos del R. Madrid-Athlético era un empate; ya que el ataque del R. Madrid no superaba en fuerza perforadora al del Athlético, y si la línea media era, a nuestro entender, más meritoria y eficaz que la roji-blanca, en cambio la bombeada defensa blanca, nos parecía—reclamando aparte—inferior a la del Athlético, aunque oficialmente sea superior, por la internacionalidad concedida a uno de los "backs".

Todos estos juicios fueron confirmados a lo largo del anhelado encuentro del Athlético-R. Madrid.

¡Excelentes equipos! ambos! Magníficos y eficaces jugadores, en ambos campos, y ardorosa y expectante afición.

¡Cómo negar que el plato, servido al buen aficionado era más aún que un "bocado di cardinal"! No salió, pues, defraudada esta vez la afición, y ello lo consagramos con gusto.

Hagamos la síntesis, breve, pues el detalle ya lo conoce el lector.

Los "teams" formaron de este modo:

Real Madrid: Zamora (en el segundo tiempo. Vidal); Torregrasa, Quesada; Prats, Esparza, Peña; Lazcano, Triana, Rubio, Leoncito y Olaso.

Athlético Club: Antonio; Corral, Arater; Santos, Ordóñez, Arteaga; Illera, Marín, Losada, Buiría y Costa.

Arbitro, Canga-Argüelles.

El primero que inauguró el marcador fué el Athlético (chut fantástico de Losada, que el ágil y vivo Zamora no pudo ni ver. ¡Tan fuerte fué!). Las maravillas de Triana y el oportunismo de Lazcano originaron el primer empate. Tocóle desempatar al Athlético (cuando ya Vidal había sustituido a Zamora en la meta), gracias a un notable servicio de Buiría, recogido por el artillero Marín. Por fin, y con apurillos logra el R. Madrid volver a un nuevo y ya definitivo empate, gracias nuevamente a Lazcano; ese extremo tan poco jaleado últimamente y que nos parece que va a ser el que más goals apunte para su equipo, de no ser muy bien vigilado.

En resumidas cuentas un partido como hacía mucho que no veíamos a ninguno de estos dos contendientes.

El público muy numeroso, y el réferé, bien.

AVIACION

Records batidos en España por Haya y Rodríguez

Ya sabe el lector que no ha mucho, estos aviadores batieron netamente el record de velocidad en circuito cerrado de 250 kilómetros, carga máxima de 500.

El record que derrumbaron fué el del piloto francés Wess, que lo tenía en 188 kilómetros.

No contentos con tal proeza, se han lanzado con su famoso "Breguet", motor "Hispano", a una nueva hazaña, sin tomarse apenas el mínimo de descanso obligado, y demostrando lo fácil que es el que tenga razón esos técnicos

BOXEO

Paulino otra vez en la palestra

El gigantón Carnera a la "debaque"

¡Platos fuertes: Paulino Griselle y Paulino Carnera...! Hablemos primero de éste.

Después de la paliza que le propinó el medianejo Maloney (único boxeador de categoría que se le ha enfrentado en Norteamérica), la publicación de nuevos detalles de sus tongos, y la descalificación del propio Maloney, sólo por el hecho de haberse enfrentado con el "italofrancés", no le queda a éste más que un

éxito frente a Paulino, para librarse del olvido general.

¿Cómo lograrlo? Paulino es mucho más duro que Carnera (a quien Stribling tiró no se cuantas veces, salvándole en sus dos matches (bienhechores golpes bajos, dados, una vez por él y otra—cosa dudosa—por Stribling). Paulino también pega mucho más fuerte; Paulino tiene más ciencia, y Paulino tiene más agilidad. ¿Qué camino a la esperanza le queda, pues, a Carnera?

Si es verdad que es tan tonguista como le acusan en Norteamérica, acaso intentaría acercarse al pundonoroso Uzcudun. Pero no lo hará, sea lo tonguista que se quiera (cosa que, en rigor, no nos consta, pero que se ha hecho público y oficial en los Estados Unidos), pues se exponía a que el honrado Paulino lo dejara k. o., antes de subir al ring. Debemos siempre ser sinceros, y lo que decimos de Carnera no es para restar público a la benemérita Empresa organizadora del match Carnera-Paulino; pero sí es preciso prevenir al público.



Un momento de aprieto para el Real Madrid en su emocionante lucha del domingo frente a su eterno rival el Athlético.—Medios y defensas forman una barrera ante la puerta del Madrid. (Foto Alvaro.)

Todo coche es formidable con los neumáticos FORT DUNLOP

SOCIEDAD ESPAÑOLA DUNLOP S. A. MADRID BARCELONA SEVILLA

Otro nuevo triunfo de las bicicletas color naranja

THOMANN

Campeonato de Ciudad Real (137 kms. - Septiembre.)

1.º **Campeón: Francisco Sánchez, sobre THOMANN**

Representación general: Domingo Alvarez: Plaza Isabel II, 7 - MADRID

femenino y probablemente asimismo los ocupantes de los coches.

El R. A. C. C. se ocupará en breve de la reglamentación de esta prueba, que aun cuando en algunos países de Europa a estas fechas adquiere caracteres de relativa dureza, en su primera organización tendrá un reglamento suave: en el recorrido Barcelona-Gerona-Barcelona, y unos promedios de 30 a 35 kilómetros por hora.

Un bólido de 48 cilindros

Por noticias que llegan de América, nos informamos de que el conocido constructor de coches de carreras Harry Miller está construyendo un bólido, equipado con dos motores de 24 cilindros, con objeto de batir en diciembre próximo el record mundial de velocidad, establecido por el malogrado Segrave, con 374 kilómetros 478 por hora.

CARRERAS DE CABALLOS

Inauguración de la temporada de Otoño

"Édipe Roi" ganó el premio Infanta Cristina

Buena entrada para un día en el que había varios excelentes acontecimientos deportivos y un programa de muchas inscripciones, en el que destacaba el premio Infanta Cristina, dotado de 10.000 pesetas. Tomaron parte en él

"Frascati", "Édipe Roi", "Monrovia", "Sorrento", "Adelaida II" y "Pomposa". Ganó "Édipe Roi", uno de los pocos hijos de "Choix de Roi" que han demostrado clase y condiciones para la lucha, en una emocionante llegada con "Frascati", por el que a media recta se vió batido. Sin embargo, el pupilo de don Paulino Peña supo rehacerse, gracias a la enérgica intervención de su monta, y en último término logró sacar medio cuerdo de ventaja a su adversario. Queriendo, como quiso, emplearse era tarea harto difícil para "Frascati" batir a un cinco años de la clase del ganado, teniendo que dispensar dos kilos. El buen tres años de la cuadra Címera, lo mismo que su monta, hicieron una buena carrera, ya que se vieron batidos con todos los honores. Merece destacarse también la actuación de "Sorrento", que fué un excelente tercero, a un cuerpo y medio del ganador.

Comenzó la reunión con una carrera civil de vallas, que ganó en buen estilo el favorito "Guinea", aun cuando en último término se vió bastante apurada por "Miss Quality", que terminó, muy fuerte, a medio cuerpo suyo. De los otros participantes sólo "Pierrette" figuró en la llegada, después de haber tropezado en la última valla.

Para "Ourki" fué un virtual paseo la carrera de venta, entre enemigos de tan poca categoría. Terminó vencedor por seis cuerpos, y detrás luchaban por el segundo lugar "Siena" y "Fly Fox II", consiguiéndole el primero.

Para el hijo de "Ukko" no parecen que pasen los años; sin ningún esfuerzo, y con 62 kilos, consiguió una nueva victoria, que aun sin ser muy meritoria, por no haber tenido contrincantes, merece destacarse por su estilo.

La prueba de potros registró el primer "ba-

tacazo" de la reunión, con la victoria de "Sandino", pues unánimemente se creía ganador a la potra de la cuadra regia "Foret de Soignes". Esta seguramente ha perdido la excelente forma en que la vimos debutar, ya que tomando buena salida terminó muy agotada, y no logró ni colocarse.

El ganador, siguiendo la buena forma de la preparación Cadenas, tuvo un final muy fuerte, que le permitió adjudicarse la victoria por un cuerpo y medio. Segundo fué "Overland", que parece venir a mejor forma, ya que siempre ha corrido obscuramente.

El "handicap" final reunió un lote de trece caballos, y fué ganado por "Nez de Furet", a pesar de llevar el "top weight" de la carrera, con 63 kilos.

No hemos de quitar mérito a la victoria del ganador, que corrió muy bien y supo imponerse a "Nora" en los últimos metros; pero hemos de hacer constar que la carrera perdió todo su interés, primeramente de salida, ya que el "starter" debió anular la que se dió, puesto que no es lícito el dejar en ella a ningún caballo, ni permitir que unos desde un principio salgan con varios cuerpos de ventaja. Si el señor "starter" no cuenta con la suficiente paciencia para saber esperar todo el tiempo necesario a que los caballos estén "todos" colocados para una buena salida, debía pedir el relevante del cargo. En la carrera citada, "Lasarte" se quedó completamente parado, puesto que, algo nervioso, no se había aún colocado; "La Madelón", vuelta en el momento de levantar la bandera, salía a diez cuerpos de los primeros; "Alfanje" también partía muy re-

zagado, ya que su jinete creía falsa la salida, y, sin embargo "Nora", "Nez de Furet" y "My Honey" se destacaban desde un principio, y el resto salía cuando podía. La Sociedad de Fomento de la Cría Caballar debe intervenir en estos casos, pues las protestas que el público manifestó el domingo, las encontramos muy justas. En esta misma prueba ocurrió un incidente lamentable al tomar la recta final. Tropezó "My Honey", cayendo, y haciendo que "Alfanje", que venía en su alcance, tropezase también, y su monta, Carlos Díez, recibiese un golpe que le produjo conmoción general.

C. BOTELLA

Resultados

Vendeix (vallas), 2.500 metros: 1, "Guinea", 62 (Mqs. Vega Boecillo); 2, "Miss Quality", 68; 3, "Pierrette", 6, N. c.; "Soba", 62; "Don Bruno", 64 1-2; "Montfaucon", 61; "Baltimore II", 61. Medio c. c. c., 4 c. 3 m. 5 s. 2-5. G., 8. C., 7,50 y 32 pesetas.

Casa Antúnez (venta), 1.800 metros: 1, "Ourki", 62 (Lewis); 2, "Siena", 50; 3, "Fly Tox II", 58, N. c.; "Albert", 58; "Orcelle", 62; "Depot Harbor", 53; "El Tío Camuñas", 56; "Lada", 54; "Albeisa", 54, 6 c., 2 c., 3 c. 1 m. 57 s. 1-5. Ap.: G., 6,50. C., 6, 9 y 9,50 pesetas.

San Damián, 1.000 metros: 1, "Sandino", 56 (V. Jiménez); 2, "Overland", 56; 3, "Saturno", 56, N. c.; "Ohío", 56; "Foret des Soignes", 54; "Chiquierdi", 54, 1 1-2 c., cabeza, 1-2 c. 1 m. 5 s. 3-5. Apuestas: G., 24,50 pesetas. C., 10,50 y 71 pesetas.

Infanta Cristina, 10.000 pesetas, 2.200 metros: 1, "Édipe Roi", 58 "Chavarrías"; 2, "Frascati", 60; 3, "Sorrento", N. c.; "Pomposa", 48 1-2; "Adelaida II", 48; "Monrovia", 53, 1-2 c., 1 c., 2 1-2 c., 2 m. 28 s. 4-5. Ap.: G., 32,50. C., 12 y 10,50 pesetas.

Axdir ("handicap"), 4.600 pesetas, 1.600 metros: 1, "Nez de Furet", 63 (V. Jiménez); 2, "Nora", 50; 3, "Whatcombe", 51, N. c.; "Nepal", 48 1-2; "Toison d'Or", 56; "Ingo", 54; "La Madelón", 53; "Le Vaal", 49; "Lasarte", 55; "Headline", 49; "Don Aquí", 47. Caídos: "My Honey", 53, y "Alfanje", 49, 1-2 c., 4 s., 3 c. 1 m. 48 s. 1-5. Apuestas: G., 127 pesetas. C., 33,50, 12 y 20.

AVIACION

Un nuevo "hidro" inglés de 33 toneladas

Inglaterra se aperece a construir en Southampton un hidroavión de seis motores Rolls-Royce (dispuestos en tres grupos de dos sobre el ala) de una potencia total de 3.700 CV. El "hidro" será de casco monoplano cantilever, 42 m. 50 cm. de envergadura; es completamente metálico. El aparato podrá transportar cuarenta pasajeros distribuidos en cinco departamentos enteramente metálicos, que contendrán veinte literas. El radio de acción de este "hidro" será de 1.600 kilómetros. El casco, de 5 m. 50 cm. de alto, y medirá 30 m. 50 cm. de largo. El peso total del aparato será de 33 toneladas.

LA REPRESENTACION DE LAS MAGNETOS SCINTILLA (S. A.)

Ha quedado instalada en su nuevo local:

Florida, 4 :: MADRID

Lea usted España Sportiva

FOTOGRAFADOS "FRAGMA"

Director propietario: J. ALAMENDI

DIRECTO-LÍNEA BICOLOR-TRICOLOR

Presupuestos gratis para catálogos, obras y revistas

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



Frontón JAI-ALAI
Calle Alfonso XI

Todos los días grandes partidos a remonte y pala

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



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

FOMINAYA
Carlos III, 3 (frente al Teatro Real)



MOTOCICLETAS
— SUIZAS —

MOTOSACOCHÉ
Campeón de España de 1930
BICICLETAS DE DION BOUTON

REPRESENTACIÓN:
Patricio Cuesta
Jorge Juan, 78

BICICLETAS Y MOTOCICLETAS
CRHISTOPHE

BICICLETAS
L. C., ATMOS y otras

Accesorios de todas clases

REPRESENTACIÓN
Luciano Casado
Alcalá, 108. - MADRID



La moto preferida de los inteligentes

Completo stock de piezas de recambio para todos los modelos
Pícale hoy mismo el Catálogo de 1930

AGENTE EXCLUSIVO
ELOY CATALA
MATARO

MOTOCICLETAS

Indian

Últimos modelos de 1930
Venta al contado y a plazos

Representación:
E. PÉREZ
ALBERTO AGUILERA, 70-MADRID

BICICLETAS
ACCESORIOS
F. PELISSIER
Manuel del Rosal
Bravo Murillo, 185
MADRID

En la tercera vuelta pincha Español, y se vuelve a dar la salida.
En una emocionante lucha vence Español, como se esperaba, pero por sólo media rueda de ventaja sobre Vázquez.
Ambos fueron muy aplaudidos, y sobre todo Vázquez, por la gran carrera que realizó.

Francisco Serrano (Lucifer) vence en la carrera del Club Ciclista España

El domingo pasado llevó a efecto el popular "Club Ciclista España" una interesante prueba, limitada a los corredores de las tres inferiores categorías, sobre el recorrido de Madrid a Galapagar, Villalba, Torrelodones, Hoyo de Manzanares, Madrid, con un total aproximado de 105 kilómetros.
A doce de dichas categorías ascendió el número de actuantes; pero eso sí, había, si no cantidad, calidad, por lo que esta prueba despertó la natural expectación.
A las ocho y quince el Presidente de la entidad organizadora, don Demetrio Alvarez, dió la salida en el Paseo de Cánovas, a todos los inscriptos.

Algunos datos de la carrera

Por Puerta de Hierro, el primer rezagado, a causa de una avería en la rueda trasera, es Pablo Santos, que en vista de que no logra contacto por el tiempo perdido en la reparación abandona poco después.
En la Cuesta de las Perdices se registra un fuerte tirón, coronando en primer término Gonzalo Tarín, a quien precede Serrano, Monje y David.
A partir de aquí se aminora la marcha, y ello da lugar a la formación de un numeroso grupo, agregándose Juan Fernández, que quedó atrás.

En la subida de la Cuesta de Galapagar se entabla ruda pelea, teniendo que luchar los corredores con un fortísimo aire de frente, que dificulta la marcha. Corona en primer lugar Paco Serrano, y detrás, Monje.

Al paso por Villalba continúa des congestionado el pelotón.

En el Hoyo de Manzanares vuelve a ser reñida la pelea, y en el descenso, Paco Serrano, "se vuelca" materialmente, consiguiendo una leve ventaja, que es anulada por Tarín, que después de arreglar un pinchazo da alcance a aquél, después de coronar Colmenar, a donde llega aún separado Serrano. A partir de aquí el primer lugar de la carrera queda reducida estos dos terceras que se disputan el terreno palmo a palmo.

Luis de la Fuente ha sufrido una avería al descender por el Hoyo de Manzanares, y se retrasa notablemente. Ya en la meta, Serrano, en un bonito y duro "demarrage", bate a Tarín, por la mínima diferencia.

También se registra un bonito "sprint" entre R. Marín, S. Ruiz y Regino Toledo, pisando la meta por este orden.

La clasificación fué:

1. Francisco Serrano, sobre "Lucifer", en 3 h. 40 m. 35 s.
2. Gonzalo Tarín, sobre "Christophe", en 3 h. 40 m. 35 s. 1-5.
3. Luis Lafuente, sobre "L. C.", en 3 h. 41 m. 45 s.
4. Gonzalo Nombela, sobre "Pulphi", en 3 h. 42 m.
5. David Pérez, sobre "Christophe", en 3 h. 43 m.
6. Pedro García Monje, en 3 h. 49 m.
7. Rufino Marín, en 3 h. 51 m. 25 s.
8. S. Ruiz, en 3 h. 51 m. 25 s. 1-5.
9. Regino Toledo, en 3 h. 51 m. 25 s. 2-5; y
10. Juan Fernández, en 3 h. 52 m. 21 s.

Por categorías, vencieron: Lafuente (L. C.), en segunda; Serrano ("Lucifer"), en tercera, y Juan Fernández ("Christophe"), en neófitos. Se retiraron: Manolo Cozar, por indisposición, y Pablo Santos, por "pampe".

La organización, muy atendida por don Demetrio Alvarez y Manuel del Campo.

CESAR REGULEZ

Juan García vence en la prueba del Sporting Extremadura

Este novel y entusiasta Club celebró el pasado domingo su aplazada carrera de neófitos, sobre un recorrido de 65 kms. Reservada a los corredores neófitos no afiliados a la U. V. E.
Después de enconada batalla entre los 16 participantes, se registró la siguiente clasificación:

1. Juan García, en 2 h. 13 m. 35 s.
2. Manuel Martín, en 2 h. 18 m. 20 s.
3. David Martín, en 2 h. 21 m. 30 s.
4. José Alcaraz, en 2 h. 21 m. 31 s.
5. José Campos, en 2 h. 24 m. 45 s.; y a continuación y por el orden que se citan: Felicitó Arenal, Vicente Hernández, Gabriel Velasco, y Julio Peral.

La prima otorgada en Navalcarnero la ganó, en forma brillante, Juan García, que destacado de sus rivales, hizo una admirable carrera.

A pesar de ser la primera carrera con

este simpático y entusiasta Club inaugura su campaña ciclista, merece un aplauso por la perfecta organización, en la que don Bernardino Ruiz, con toda la Directiva, se multiplicó para lograr un perfecto orden en el recorrido y meta.

ZELUGER

La carrera Nacional del próximo domingo

Como es sabido, el próximo domingo celebrará el Comité regional de la U. V. E. su anunciada carrera, con carácter nacional, para todos los licenciados de la U. V. E., seleccionable para los tres primeros clasificados.

El recorrido será: salida del kilómetro 3,200 de la carretera de Extremadura, para seguir por Alcorcón, Móstoles, Navalcarnero, Valmojado, Santa Cruz de Retamar, Maqueda, al kilómetro 78,200, donde estará situado el viraje, regresando por el mismo itinerario al punto de partida (150 kilómetros).

Las salidas, por riguroso orden de sorteo, comenzarán a las siete de la mañana, y de tres en tres minutos de corredor a corredor.

Podemos asegurar que participarán, entre otros, Telmo García, Paco Llana, Saturnino Alonso, Fernando Padilla, Carlos López de la Torre.

El vencedor de los Puertos, Manolo López, no tomará parte, según nos ha asegurado.

De los corredores forasteros aún no se sabe quiénes podrán participar, aunque parece ser que Sans, de Reus, por haberse seleccionado en la Vuelta a Levante, no es probable que venga a Madrid, y referente a Cañardó y R. Montero tampoco se desplazarán desde la Vuelta al Jalón, a no ser por conveniencia y orden de la Casa "Styl".

Lo más probable será, pues, que la lucha esté limitada a los corredores madrileños.

Carrera "Trofeo Cecilio Fresno"

Con este título celebrará el "Club Ciclista de Chamartín de la Rosa" una prueba abierta

Café-bar "Benito"

Refrescos, Cervezas y Licores

BILLARES y TERTULIA

Corredera baja, 30, y Barco, 47

Teléf. 19384.—MADRID

♦ ♦ ♦

¡¡ ATENCION !!

Los días de moda: café y copa

de coñac, 0,30

a todas las categorías, con licencia de la Unión Velocipeda Española, el próximo día 26 de noviembre, sobre el siguiente recorrido:

Salida a las ocho de la mañana del domicilio social, O'Donnell, 21 (Teuán), controlada hasta el Hotel del Negro, donde comenzará la carrera, para seguir por Fuencarral, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, San Agustín, El Molar, Guadalupe, Miraflores, Colmenar, Fuencarral, al paseo de la Castellana (frente a la calle del Pinar (125 kilómetros).

Los premios consisten en una copa "Trofeo Cecilio Fresno", un juego de tubulares, un juego de cubiertas, un farol eléctrico, dos cámaras, una cadena, dos piñones, fijo y libre; una medalla de plata, y para el undécimo y duodécimo clasificados, medallas plateadas.

Las inscripciones, en el domicilio social, lunes y jueves, de nueve a once de la noche, hasta el 24 del corriente.

Un concurso y una prueba de lentitud

El Velo Club Portillo llevará a efecto el próximo día 2 de noviembre, para todos sus socios, sin licencia de la U. V. E., una prueba-concurso, coincidiendo con una excursión colectiva, sobre el siguiente recorrido: salida, de Alcalá de Henares, a seguir por Cuesta Zulema a Loeches y Torrejón, al punto de partida (40 kilómetros). Los premios serán: una copa, un equipo de corredor del "V. C. P.", un jersey "V. C. P.", otro jersey "V. C. P.", una gorra "V. C. P.", y medalla, y una gorra "Velo Club Portillo".

También celebrará un concurso de subida a Zulema de lentitud, para el que se darán estos premios: un jersey, una gorra y medalla, una medalla y otra medalla.

Una aclaración

En la nota que publicamos en nuestra pasada edición sobre las condiciones en que el señor Alvarez otorgaba una prima de 500 ptas. para el vencedor del campeonato de España, si triunfase con sus marcas, incluimos todas ellas, siendo así que sólo será para aquellos que declaren montar "Thomann" o "Dal".

MOTORISMO

Records batidos por un hotchkiss

En el autódromo de Montlhéry han sido batidos una serie de records internacionales de la clase G (5 litros). El intento corrió a cargo de los corredores Vasselle y Tchernowsky, que conduciendo un coche "Hotchkiss", batieron los siguientes records:

- 4.000 kilómetros.—29 h. 47 m. 48 s. 63, a 134 kilómetros 243.
- 3.000 millas.—35 h. 58 m. 4 s. 24, a 83 millas 243.
- 5.000 kilómetros.—37 h. 10 m. 38 s. 37, a 134 km. 490.
- 4.000 millas.—48 h. 24 m. 37 s. 73, a 132 kilómetros 958.
- 48 horas.—6.382 kilómetros o.H.

Records batidos por un "Chenard-Walcker"

Robert Senechal ha efectuado un ensayo demostración de veinticuatro horas del "Chenard" 6 cilindros de dos litros 400. El ensayo se realizó en el autódromo de Montlhéry.



Carreras oficiales de la U. V. E. en 1930

- En Legazpia (4 mayo 1930)
 - 1.º R. Montero, sobre STYL
- Vuelta Santander (8 junio 1930)
 - 1.º M. Cañardó, sobre STYL
 - 3.º V. Trueba, sobre STYL
- En Burgos (6 julio 1930)
 - 1.º R. Montero, sobre STYL
 - 2.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
- III Circuito de Solupe (17 agosto)
 - 1.º V. Trueba, sobre STYL
- Vuelta a Cataluña
 - 1.º M. Cañardó, sobre STYL
 - 3.º R. Montero, sobre STYL
- Gran Premio Loinaz (Beasain, 2 junio 1930)
 - 1.º L. Montero, sobre STYL
 - 2.º M. Cañardó, sobre STYL
- Carrera Internacional de Irún (29 junio 1930)
 - 1.º M. Cañardó, sobre STYL
 - 3.º R. Montero, sobre STYL
 - 4.º L. Montero, sobre STYL
- Circuito de Guecho (30 julio)
 - 1.º M. Cañardó, sobre STYL
- Carrera de Villafranca (28 julio)
 - 1.º R. Montero, sobre STYL
- Carrera de Azcoitia (16 agosto)
 - 1.º V. Trueba, sobre STYL
- Carrera Faura (17 agosto)
 - 1.º R. Montero, sobre STYL
- Vuelta al País Vasco
 - 1.º M. Cañardó, sobre STYL
- Campeonato Navarro
 - 1.º A. Arriaga, 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. Lantanas madera, de buena calidad.—Bielas, de acero níquel ligeras. Cubos, de buenos rodamiento.—Radios, directos inoxidables.—Rueda libre F. N. B.—Frenos, STYL.—Sillines, «Mansfield» o «Baooks». Niquelado, Triplex.—Esmalte, fino primera calidad.

FABRICA NACIONAL DE BICICLETAS, S. A.-ALZA-PASAJES

Se desean Agentes establecidos. Tenemos algunas provincias disponibles.

Los grandes premios de Francia

En el autódromo de Montlhéry disputáronse los grandes premios de Francia, del M. C. F., en una distancia de 100 kilómetros.

Debido al mal tiempo reinante el público no fué tan numeroso como en otros años, pero el éxito deportivo de las pruebas fué excelente. Los resultados fueron:

Ciclecars 750 c. c., sin compresor
1. Jahan, independiente, 1 h. 13 m. 22 s., a 587 kilómetros.

Motocicletas 175 c. c.
1. Froissard ("Monet-Guyon"), en 1 h. 12 m. 9 s., a 83 km. 617.

Motocicletas 250 c. c.
1. Boetsch ("Magnat-Debon"), 1 h. 5 m. 46 s., a 98 km. 257

Motocicletas 350 c. c.
1. Debaisieux ("Monet-Guyon"), 1 h. 1 m. 24 s., a 9 km. 257.

Coches y ciclecars 750 c. c. (compresor) y 1.100 c. c., sin compresor

1. Chambost, independiente, 1 h. 4 m. 38 s., a 93 km. 341.

Motocicletas 550 c. c.
1. Renier ("Rudge"),

Coches y ciclecars 1.100 c. c. (compresor) y 1.500 sin compresor
1. Sandford, 1 h. 2 m. 1 s., a 96 km. 863.

Una prueba de regularidad femenina

Una idea que ha bastante tiempo se ha proyectado, sin ser llevada a término, parece va a llevarla a cabo el Real Automóvil Club de Cataluña en el próximo invierno. Se trata de una prueba de regularidad en la que los concursantes habrán de ser precisamente del sexo

Las motocicletas y bicicletas

AUTOMOTO

son las marcas más conocidas y de mayor fama
::: mundial ::: :

Vea sus últimos y perfectos modelos llegados ultimamente

Representación:
CASA SAINZ de la MAZA
Vergara, 1-Madrid

LAS SIN RIVAL BICICLETAS
PULPHI
(La reina de las bicicletas)
CAMPEON DE CAMPEONES
TRIUNFAN NETAMENTE en el
CAMPEONATO DE MADRID (de principiantes)
(2 etapas.—3 y 17 agosto 1930.—175 kms)
Clasificación general total de la carrera:
Absoluto y campeón:
1.º Manuel Candela sobre PULPHI
Campeón del "Club Ciclista España" (100 Kms.)
Campeón de neófitos:
1.º Manuel Fernández Valcárcel todos sobre PULPHI
Segunda categoría:
1.º Secundino Ruiz
¡¡ La marca de los grandes triunfos !!
Observe en las pruebas ciclistas, en carretera, en los paseos, en todas partes, y verá que la bicicleta que predomina es la PULPHI; por algo será...
Representante exclusivo:
Indalecio Carmona: Colón, 15.—Madrid.—Teléf. 13647



TERCERA ETAPA: ALCOY-PUEBLA LARGA

Esta etapa es de 155 kilómetros. Tomaron la salida 50 corredores. Los 100 primeros kilómetros fueron lentos, y todos marcharon en grupo. A la salida de Onteniente se fuerza la marcha. En el puerto de Baída sube el neófito Gil en cabeza. Golarri se cae, yendo en cabeza por Játiva, pero consigue alcanzar al grupo. La llegada a Puebla Larga es presenciada por un inmenso público.

Llegan por este orden:

- Nicolau, 5 h. 23 m. 18 s.
- Telmo García, mismo tiempo.
- Sanz, mismo tiempo.
- Escuret, mismo tiempo.
- Cañardó, mismo tiempo.
- Figuera, mismo tiempo.
- Serrano, mismo tiempo.
- Tous, en 5 h. 24 m. 1 s.
- Golarri, mismo tiempo.
- Salvador, mismo tiempo.
- Elviro Rodríguez, en 6 h. 25 m. 4 s.

Y a continuación: Destrieux, Gomis, Martínez, Flaquer, Mateu, Castelló, y así hasta 48 clasificados.

Abandonaron Albiñana y Tous. En la clasificación general sigue primero Cañardó, con 16 h. 53 m. 48 s.; segundo, Sanz, con 17 h. 8 m. 48 s.; tercero, Mateu, con 17 horas 13 m. 9 s.; 4, Gomis, con 17 h. 13 m. 38 segundos; 5, Escuret, con 17 h. 21 m. 22 s.; 6, Nicolau, 17-21-25; 7, Destrieux, 17-24-24; 8, Salvador, 17-27-22; 9, Golarri, con 17-30-20.

CUARTA ETAPA: PUEBLA LARGA-SAGUNTO

Esta etapa es de 170 kilómetros. Resultó pesadísima y sin nada digno de mención. Tomaron la salida 47 corredores. Después de los 18 kilómetros asfaltados viene un terreno más llano, lleno de polvo.

Cañardó pincha, y sin gran prisa arregla y alcanza al grupo. El grupo de cabeza lo forman Cañardó, Sanz, Mateu, Escuret y tres más.

Golarri hace un esfuerzo en una subida, pero luego comienza a desfallecer.

Cañardó se marcha, sin que nadie pueda seguirle, y llega solo a la meta.

La clasificación de la etapa es así:

- Cañardó, 6 h. 45 m.
- Mateu, 6 h. 53 m. 3 s.
- Sanz, 6 h. 55 m. 3 s.
- Escuret, 6 h. 58 m. 36 s.
- Gomis, igual tiempo.
- Igual, mismo tiempo.
- Salvador, mismo tiempo.
- Flaquer, 7 h. 6 m. 28 s.
- Serrano, mismo tiempo.
- Destrieux, mismo tiempo.
- Figuera, mismo tiempo.
- Golarri, mismo tiempo, etc.

En la clasificación general sigue Cañardó en cabeza, seguido de Sanz, Mateu, Gomis, Escuret, Destrieux y Slavador.

QUINTA ETAPA: SAGUNTO-VINAROS

Esta etapa es de 148 kilómetros, y se añaden en la salida 44 corredores.

Sanz y Mateu se vigilan mutuamente. Mateu se escapa por Castellón, y Escuret y Nicolau emprenden la caza, logrando unirse al fugitivo. La marcha luego es lenta. Otra arrancada de Mateu, a quien interesa lograr el segundo puesto de la clasificación general, y el grupo se disgrega. Siguen detrás de Mateu, Cañardó y Sanz. Marcha otra vez lentísima y se aproximan a Vinaros.

La clasificación de la etapa es ésta:

- Bautista Pons, 6 h. 44 m. 10 s.
- J. Mateu, 6 h. 44 m. 11 s.
- A. Destrieux, 6-44-12.
- A. Tallada, 6-44-24.
- J. M. Sanz, mismo tiempo.
- V. Serrano, mismo tiempo.
- J. Nicolau, mismo tiempo.
- M. Martínez, mismo tiempo.
- B. Gil, mismo tiempo.
- Escuret, mismo tiempo.
- B. Flaquer, 6-44-44.
- B. Choví, mismo tiempo; 13, J. Figueras, mismo tiempo; 14, M. Cañardó, 6-44-55; 15, Telmo García, mismo tiempo; 16, J. Rogla, 6-44-59; 17, M. Segarra, mismo tiempo; 18, J. Ballester, mismo tiempo; 19, Manuel Soler, mismo tiempo; 20, F. Machi, mismo tiempo; 21, E. Rodríguez, mismo tiempo, y así hasta 44 clasificados.

Después de la quinta etapa la clasificación general es ésta: 1, Cañardó, 30 h. 23 m. 42 s.; 2, J. M. Sanz, 30-48-15; 3, J. Mateu, 30-50-22; 4, M. Gomis, 30-53-40; 5, A. Escuret, 31-0-49; 6, A. Destrieux, 31-12-47; 7, M. Salvador, 31-24-18; 8, J. Nicolau, 31-25-39; 9, J. A. Golarri, 31-31-53; 10, J. Figueras, 31-35-12; 11, J. Ballester, 31-40-25; 12, E. Rodríguez, 31-42-32; 13, V. Serrano, 31-45-33; 14, Telmo García, 31-56-55, etc., etc.

SEXTA ETAPA: VINAROS-VALENCIA

Esta última etapa es de 160 kilómetros, y en ella participan 44 corredores. Nada de extraordinario se puede mencionar de esta etapa y por ello nos concretamos a dar la clasificación de la etapa y la clasificación general de la prueba.

Los resultados de esta última etapa son los siguientes:

- Nicolau, de Palma, 5 horas 27 minutos 21 segundos.
- Sanz, el mismo tiempo.
- Cañardó, ídem.
- Escuret.
- Mateu.
- Golarri.
- Figuera.
- Salvador. Ex-equu, en el mismo tiempo de 5-27-21.
- Soleret.
- Ballester.
- Gomis.
- Flaquer.
- Rogla.

- Martínez.
- Pous, 5-27-22.
- Serrano, igual tiempo.
- Michelin, 5-32-07.
- Tallada, 5-34-10.
- Machi, 5-41-20.
- Segarra, igual tiempo.
- Chomín, ídem.
- Destrieux, ídem.
- Yuste, ídem.
- Telmo García, ídem.
- Herrero, ídem.
- Y así hasta 44 clasificados.

CLASIFICACION GENERAL

- absoluto, Mariano Cañardó, sobre "Styl", los 992 kilómetros en 35 h. 51 m. 3 s.
- J. María Sanz, de Reus, sobre "Styl", 36-15-36.
- Juan Mateu, Pla de Cabra, 36-17-43.
- Manuel Gomis, Alicante, tercera categoría, 36-21-01.
- Antonio Escuret, Castellón, segunda categoría, 36-28-10.
- José Nicolau, Palma, 36-53-0.
- Antonio Destrieux, Málaga, 36-53-24.
- Manuel Salvador, Sagunto, tercera categoría, 36-56-39.
- Juan A. Golarri, Bilbao, 36-59-14, tercera categoría.
- José Figueras, Valls, 37-02-35.
- José Ballester, Faura, 37-07-46.
- Vicente Serrano, Váll de Uxó, segunda categoría, 37-12-55.
- Manuel Martínez, Valencia, tercera categoría, 37-22-9.
- Bartolomé Flaquer, Artá, neófito, 37-26-24.
- José Rogla, Nules, 37-30-05.
- Elviro Rodríguez, Puebla Larga, segunda categoría, 37-30-34.
- Telmo García, Madrid, 37-38-15.
- Manuel Soler, Valencia, 37-46-23.
- Bautista Choví, Alginet, 37-47-13.
- Machi, 39-48-28.
- Pous, 37-53-49.
- Gil, 38-05-01.
- Castelló, 38-24-42.
- Herrero, 38-28-24.
- Olcina, 38-40-45.
- Tomás, 38-54-36.
- Segarra, 38-56-11.
- Tallada, 39-03-55.
- Yuste, 39-34-26.
- Moles, 39-57-38.
- Michelin, 40-02-24.
- Ferris, 40-02-55.
- Armero, 40-18-54.
- Torán, 40-30-40.
- Simáns, 40-55-58.
- Torres, 41-07-44.
- Calatrava, 41-35-39.
- Sanchis, 41-41-43.
- Serra, 41-42-54.
- Hueso, 43-25-12.
- Belenguer, 45-20-25.
- Soler Cusiné, 45-44-27.
- Cáceres, 47-16-56.
- Lozano, 47-37-56.

Ventas a plazos y al contado

Motocicletas alemanas

NSU

de 250 c. c., 350 c. c. y 500 c. c.

LA MEJOR, MAS ROBUSTA, RAPIDA, MODERNA, SEGURA Y MAS BARATA

Vencedora en las XII horas (1930)

Examínala sin compromiso

REPRESENTACION GENERAL:

NSU - WANDERER

Hortaleza, 39 - MADRID - Teléfono 10780

Representación en todas las capitales de España

Producto de la fábrica más antigua e importante del Continente

Campeonato de España de Velocidad

Julián Español campeón de España nuevamente

En el Velódromo de Torrero, de Zaragoza, han tenido lugar las eliminatorias y la final del campeonato de España (velocidad), ante más de 3.000 espectadores.

El sábado se corrieron las eliminatorias, y el domingo, la semifinal y final de la prueba nacional.

He aquí los resultados:

Primera serie.—Participan Maurés-Sánchez; Vázquez-Peña; Español-Ginés; Oliver-Catalán; Farró-Abad, y Cebrían-J. Catalán.

Vencen Maurés, Vázquez, Español, Oliver, Farró y Cebrían.

En la primera repesca participan J. Catalán, Sánchez y Ginés, resultando eliminado este último.

En la segunda repesca participan: Peña, R. Catalán y Abad. Se elimina a este último.

Segunda serie.—Participan: Cebrían-Farró; J. Catalán-Maurés; Vázquez-R. Catalán; Sánchez-Oliver y Español-Peña.

Vencen: Cebrían, J. Catalán; Vázquez, Sánchez y Español.

En la repesca de esta serie participan Farró, R. Catalán, Olivé, Peña y Maurés, quedando eliminados Catalán y Olivé.

Tercera serie.—Participan: Español-Sánchez;

Peña-J. Catalán; Vázquez-Farró, y Cebrían-Maurés.

Vencen: Español, Peña, Vázquez y Cebrían.

En la repesca de esta serie participan Sánchez, Maurés, Farrós y J. Catalán, y quedan eliminados Sánchez y Maurés.

Cuarta serie.—Participan: Cebrían-Peña; Español-Vázquez, y Farró-J. Catalán.

Vencen: Cebrían, Español y Farró.

En la repesca para la semifinal participan: Vázquez, Peña y J. Cebrían, venciendo fácilmente Vázquez, con lo que quedan clasificados para la final Español, Cebrían, Vázquez y Farró.

Prueba semifinal por puntuación

El domingo se corrieron las pruebas para la semifinal por puntuación, con estos resultados:

- Vázquez-Farró; 2, Español-Cebrían; 3, Español-Farró; 4, Vázquez-Cebrían; 5, Cebrían-Farró, y 6, Español-Vázquez; resultando:
 - Español, con 3 puntos.
 - Vázquez, con 2 puntos.
 - Cebrían, con 1 punto.
 - Farró, con 0 puntos.

FINAL DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA

Reunía gran expectación, sobre todo por el corredor aragonés Vázquez, que ha logrado llegar a la final.

Los corredores acuerdan que si durante la prueba hay un reventón ésta podrá repetirse.

Más triunfos de los automóviles

GRAHAM

Carrera de las VI horas

En el circuito de Esperanza (Argentina)



Clasificación general:

- 1.º ABSOLUTO**
Lalo Destéfono Sobre GRAHAM con 676 kilómetros
- Primera Categoría**
1.º L. Destéfono Sobre GRAHAM a 113 K. por hora
- Tercera Categoría**
1.º Rogelio Fernández Sobre GRAHAM a 108 K. 400 por hora

Campeonato del kilómetro lanzado en la Argentina

- Segunda Categoría**
1.º A. Liberatore Sobre Graham a 111 k. 069 por hora
- 3.º** A. J. Braga Sobre Graham a 107 K. 143 " "
- Tercera Categoría**
1.º E. J. Cejas Sobre Graham a 124 K. 999 " "

DISTRIBUIDORES:

Albacete: Estanislao Ibáñez, Alfonso XII, 4.—**Badajoz:** Luis Pla Alvarez, Martín Cansado, 5.—**Barcelona:** A. S. E. (S. A.), Paseo de Gracia, 24 bis.—**Bilbao:** Cotaeché y Elurduy, 42.—**Ceuta:** Romani, López y Compañía, Primo de Rivera, 37.—**La Coruña:** Labarta y Vaamonde, S. L., Linares Rivas, 35.—**Granada:** José Rubio Márquez, Gran Vía de Colón, 48.—**Madrid:** A. S. E. (S. A.), Alcalá, 63.—**Melilla:** José Parres e Hijo, O'Donnell, 41.—**Oviedo:** Garage Blanco.—**Palma de Mallorca:** Antonio Bibiloni, calle Aragón, 14 al 18.—**Sevilla:** José Luis Mauri, Plaza del Pacifico, 3.—**Valencia:** «Siva», Félix Pizcueta, 13.—**Zaragoza:** Otama, Costa, 8.

CAMPEONATO DE CASTILLA

A tres vueltas; salida lanzada, sin ventaja.

Primera eliminatoria

1. Rodríguez, 1-8-4.
2. Uribealzo, 1-11-4.
3. Arche, a cien metros.

Segunda eliminatoria

1. Pota, 1-8-2.
 2. Guillermo, 1-12-1.
- Santos sufre una caída.

Tercera eliminatoria

1. Torres, 1-9-1.
2. Emiliano, 1-9-3.
3. Otero.

Cuarta eliminatoria

1. Cobo, 1-7-3.
 2. Gómez, 1-10-0.
- Laureano se introduce por el verde y no se clasifica.

Primera semifinal

1. Rodríguez, 1-11-2.
 2. Guillermo, 1-18-0.
- Poto se para por mal funcionamiento de su moto.

Segunda semifinal

1. Otero, 1-10-0.
2. Torres, 1-10-2.
3. Gómez.
4. Cobo.

Otero ha sustituido a Emiliano por haberse éste lesionado un dedo.

Final Campeonato de Castilla

1. Otero, 1-15-0.
 2. Rodríguez, 1-15-2.
 3. Guillermo, a 25 largos.
- Torres se cae en la primera vuelta. Esta prueba final se da en salida parada, por no haber entrado en línea los corredores en ninguna de las dos anteriores salidas.

A Otero se le impone el brazal de campeón y da la vuelta de honor.

CARRERA MOYANO (HANDICAP)

A cuatro vueltas con salida parada y ventajitas.

Primera eliminatoria.—Fairweather, scratch; Rodríguez, con dos segundos, y Otero, con 3.

1. Rodríguez, 1-36-2.
 2. Fairweather, 1-4-1, a media pista.
- Otero abandona en la tercera vuelta.

Segunda eliminatoria.—Preston, scratch; Torres, 2 s., y Poto, 3.

1. Poto, 1-38-3.
2. Preston, 1-36-4, a un largo.
3. Torres, a un largo.

Como Preston se despistó, pasa a segundo Torres.

Tercera eliminatoria.—Blake, scratch; Cobo, 1 segundo; Gómez, 2, y Guillermo, 3.

1. Blake, 1-31-2.
 2. Gómez, 1-34-4, a 25 largos.
- Guillermo se retira en la segunda vuelta, y Cobo se cae en la tercera.

Cuarta eliminatoria.—Parkinson, scratch; Arche, con 1 segundo; Laureano, con 2, y Gabardina, con 3.

1. Parkinson, 1-32-1.
 2. Arche, 1-33-2.
- Gabardina para en la segunda vuelta, y Laureano se pega un porrazo.

Final carrera Moyano.—Parkinson y Blake, de scratch; Rodríguez, con 2 s., y Poto, con 3.

1. Blake, 1-31-4.
2. Poto, 1-37-2.
3. Parkinson, a media pista.

Rodríguez sufre una caída, y Parkinson en un derrapazo se vuelve contra-pista, sin caerse, pero perdiendo tiempo.

Cada clasificado recibe una copa, y los tres dan la vuelta de honor.

UNA BURRADA HISPANO-BRITÁNICA

En el programa rezaba que el match España-

Inglaterra se ventilaría sobre "cuatro monturas iguales y de fabricación nacional", y nada de esto ha sido cierto.

Dichas cuatro monturas eran completamente desiguales; un muestrario asnal. Desde el ejemplar moruno, libre de quintas por corto de talla, al jumento de la más alta alzada, toda la escala borruna allí se paseó con las orejas altivas y el rabo entre piernas.

Con respecto a lo de "fabricación nacional", el que concibió la idea pudiera haber sido menos modesto y declarar sin ambages esa su nueva industria particular, sin mezclar para nada la nacionalización.

Los cuatro jinetes de la "burrolipsis", temiendo salir por las orejas, iban provistos de casco. Blake da dos pases de muletá a su jumento y se acomoda en él, presentándole por delante unas zanahorias pendientes de un palo. Suena el tiro y los monosabios aplican la puesta en marcha sobre las nalgas asnales. El de mayor cilindrada es el burro de Arche, y el de Parkinson no llega a la categoría de velomotor.

Esta vez en España, y por el contrario que en Wembley, a los forasteros se les proporciona las peores cabalgaduras, lo que no es correspondiente.

Arche y Blake marchan en cabeza, luchando en emocionante codo a codo, y Parkinson y Emiliano son pronto relegados. Intenta saltar al ruedo Miss Somier, y el Jurado se lo impide en previsión de que los entusiasmos asnales puedan alterarse. Falsas explosiones en la montura de Emiliano, y a la de Parkinson se le sale una biela por el cárter. Estos contratiempos retrasan más a los rezagados, y Arche y Blake pisan la meta con más de media pista de ventaja. Gran ovación a los ocho. Arche besa, agradecido, a su camarada, y Parkinson obsequia al suyo con una zanahoria.

La reunión del domingo

Los ingleses que actúan en el Stadium, por nada del mundo prestarán sus máquinas a los de casa. En cambio, Otero cedió la suya a Parkinson, en la final handicap, por habérselo estropeado la suya. A la recíproca, Otero! Aprovecha la primera oportunidad para que pueda corresponder el inglés, si lo tiene a bien.

La máquina de Arche tuvo oscilaciones, tan pronto respondía bien como cedía en rendimiento. En el encuentro con Antonio García hizo las tres vueltas en 1-7-3 y en 1-9-3, y en la final scratch, en lucha con Preston y Fairweather, logró el tiempo de 1-6-3.

Cobo, en su intento de record de la vuelta, consiguió los 21 s. 3-5, batiendo el record nacional, antes en poder de Antonio García, por dos quintos de segundo, y con una diferencia en más del internacional de otros dos quintos. Creemos que a no contar dos veces, como lo hizo, hubiera igualado el record extranjero.

Uribealzo destacó en esta reunión, luciendo en la segunda semifinal handicap, en donde mantuvo la cabeza durante tres vueltas y media; pero tocó la hierba y fué desclasificado después de haber llegado delante de Parkinson, en segundo lugar y a un quinto de segundo de Preston. Torres tuvo también una tarde buena, siendo difícilmente vencido por los ingleses.

Poto y Otero progresan, y Antonio García, de Barcelona, obtuvo dos primeros en match y dos segundos en eliminatorias.

He aquí los mejores tiempos de la última reunión:

Salida lanzada (tres vueltas)

1. Parkinson, 1 m. 6 s. y 1 m. 7 s. 1-5.
2. Arche, 1 m. 6 s. 3-5.
3. Preston, 1 m. 7 s.
4. Fairweather, 1 m. 7 s. 1-5.
5. A. García, 1 m. 7 s. 3-5.
6. Cobo, 1 m. 8 s. 2-5.
7. Poto, 1 m. 8 s. 4-5.
8. Otero, 1 m. 9 s. 3-5.

Salida parada (cuatro vueltas)

1. Blake, 1 m. 30 s. 1-5 y 1-30-4.
2. Fairweather, 1 m. 31 s. 4-5.
3. Torres, 1 m. 32 s. 2-5 y 1 m. 33 s. 1-5.
4. Parkinson, 1 m. 34 s. 1-5.
5. Preston, 1 m. 35 s.
6. A. García, 1 m. 36 s.
7. Poto, 1 m. 36 s. 4-5.
8. Uribealzo, 1 m. 38 s.

En estos tiempos están sumado los segundos de handicap concedidos en salida parada, siendo, por consiguiente, los efectivos empleados por cada corredor.

En caídas, hemos anotado dos de Parkinson y de A. García, y una de Otero, Preston, Torres y Gómez, sin consecuencias, afortunadamente. Como faltaba la Cruz Roja, nadie se atrevió a caerse en serio.

CARRERA SCRATCH

Primera eliminatoria

1. Arche, 1 m. 7 s. 1-5.
 2. Poto, 1 m. 8 s. 4-5.
- Blake hace alto en la primera curva, por indisposición de moto, y Arche, constantemente en cabeza, triunfa.

Segunda eliminatoria

1. Parkinson, 1 m. 6 s.
 2. A. García, 1 m. 9 s. 2-5.
- Torres se reboza en el negro en la segunda vuelta, y Parkinson gana con la facilidad acostumbrada, realizando el mejor tiempo de la jornada.

Tercera eliminatoria

1. Preston, 1 m. 7 s.
 2. Otero, 1 m. 9 s. 3-5.
 3. Santos.
- No cambian en toda la carrera estas mismas posiciones de la clasificación.

Cuarta eliminatoria

1. Fairweather, 1 m. 7 s. 1-5.
 2. Cobo, 1 m. 8 s. 2-5.
 3. Laureano, a 20 largos.
- Cobo, en cabeza hasta la segunda vuelta, seguido del inglés, que lo alcanza y le pasa Laureano en tercer lugar y separado.

Final Scratch

1. A. V. Arche, 1 m. 6 s. 3-5 (mejor tiempo entre nacionales).
 2. Preston, 1 m. 7 s.
 3. Fairweather, a 10 largos.
- Preston, de salida, en cabeza, seguido de Parkinson, Fairweather y Arche. El español pasa a Fairweather en la segunda vuelta; Parkinson se cae, y Arche salva el peligro en forma maestra (Aplausos.) Vuelve a montar el inglés, y luego se le pincha el neumático trasero. Arche persigue a Preston y al final de la segunda vuelta lo pasa, escuchando una ovación formidable, que dura gran rato. Preston felicita a Arche, por su magnífica carrera.

CARRERA HANDICAP, COPA "TOLEDO"

A cuatro vueltas, con salida parada y ventajitas.

Primera eliminatoria.—Fairweather concede un segundo a Santos; dos a Torres y tres a Gómez. En la primera vuelta marchan Gómez, Torres, Santos y Fairweather; en la segunda, Torres pasa a Gómez; en la tercera, se cae este último, y el inglés relega a Santos.

1. Torres, 1 m. 32 s. 2-5 (tiempo efectivo).
2. Fairweather, 1 m. 34 s. 3-5, a 25 metros.
3. Santos, a dos largos.

Segunda eliminatoria.—Blake regala un segundo a A. García; dos a Otero, y tres a Sagrario (que reaparece en esta reunión).

Otero arranca más rápido que Sagrario, y ocupa el primer puesto hasta la tercera vuelta. Sagrario cede terreno y para en la tercera vuelta, por no marcharle la máquina. Blake se emplea a fondo y pasa a García. Otero se retrasa y llegan:

1. Blake, 1 m. 31 s. 1-5.
2. García, 1 m. 35 s., a 25 largos.

Tercera eliminatoria.—Preston presta un segundo a Arche, dos a Laureano y tres a Uribealzo.

El bñbino arranca, aprovechando; le sigue Laureano, Arche y el del préstamo.

En la primera vuelta, el inglés pasa a Arche, pero éste reacciona, y en un gran sprint, en la segunda vuelta, relega a Preston y luego a Laureano; en la tercera pasa a Uribealzo y se coloca en cabeza. El inglés alcanza y pasa a Laureano, y terminan así:

1. Arche, con 15 largos de ventaja.
2. Preston, 1 m. 35 s.
3. Uribealzo, 1 m. 38 s., a media rueda.
4. Laureano, a seis largos.

Como Arche en la segunda vuelta pisó algo el verde, los "esbirros blancos" le dicen que no hay de qué, y es primero el de la Albión, y segundo el de Achuri, quedando Laureano para vestir imágenes.

El público obsequia al Tribunal con una pita aguda y prolongada.

Si los Reglamentos sirven para algo, al no sacar ventaja por el despiste interior, que puede acortar medio metro a lo sumo, no debe desclasificarse.

Creo que estas desclasificaciones las impone demasiado a menudo el Jurado, tanto en corredores ingleses como en españoles. Recuerdo que en la temporada pasada, el inglés Douglas (persona, no máquina), cortaba a su antojo cuantas veces le venía en ganas por la hierba, y no lo desclasificaban, aunque fuese reincidente.

Cuarta eliminatoria.—Parkinson, scratch; Cobo, con un segundo; con dos Poto, y con tres Guillermo.

Poto madruga antes que Guillermo, y toma el mando, seguido de éste, Cobo y el inglés. Cobo y Parkinson pasan en la segunda vuelta a Guillermo. Se acerca Cobo a Poto, pero no logra alcanzarlo, porque el ex torero se arriama y derrcha valor, y en esta lucha el británico embala y no sin enorme trabajo los ataja.

1. Parkinson, 1 m. 34 s. 1-5.
2. Poto, 1 m. 36 s. 4-5, a dos largos.
3. Cobo, a dos largos.
4. Guillermo, a 25 largos.

Se aplaude a Poto por su bonita carrera. Primera semifinal.—Fairweather y Blake, scratch; García, con un segundo, y Torres, con dos.



Otro nuevo triunfo de la "CHAMPION"

Carreras de Velocidad en San Sebastián

- 1.º Varzi,
- 2.º Maggi,
- 3.º Stoffell,
- 4.º Ferrand,

sobre

Maseratti Peugeot

Todos equipados con bujías

"CHAMPION"

García arranca tarde, y como su moto no anda bien, queda rezagado, para medir el suelo en su tercera vuelta. Blake pasa a Torres, y en primera posición, desde la primera vuelta, termina segundo siempre de aquél, que no se deja alcanzar por Fairweather.

1. Blake, 1 m. 30 s. 4-5.
2. Torres, 1 m. 33 s. 1-5, a 30 largos.
3. Fairweather, a media rueda.

Segunda semifinal.—Preston y Parkinson, scratch; Poto, con dos segundos, y Uribealzo, con tres.

Uribealzo aprovecha bien el handicap, y sale en cabeza a todo gas, seguido de Preston, Poto y Parkinson. Este pasa a Poto y siguen, hasta la cuarta vuelta: Uribealzo, Preston, Parkinson y Poto. En la última y tras un gran esfuerzo de Preston, con ige éste pasar al bñbino. Se para Poto por atasco del carburador, y llegan:

1. Preston, 1 m. 35 s. 3-5.
2. Uribealzo, 1-38-4, a un largo.
3. Parkinson.

Como también parece que Uribealzo ha pisado el verde, los implacables de la bata blanca le condenan con la desclasificación, y es primero Preston y segundo Parkinson.

Final carrera handicap

Parkinson, Blake y Preston conceden dos segundos a Torres.

Manda Torres en las dos primeras vueltas, perseguido por Blake, Preston y Parkinson. En la primera, Parkinson se cae, vuelve a montar y progige.

En la segunda vuelta, es a Preston a quien le toca carbonear, y Blake, en la tercera, pasa a cabeza, seguido de Torres, Parkinson, muy rezagado.

1. Blake, 1 m. 30 s. 1-5.
2. Torres, 1 m. 45 s. 1-5, a 15 largos.
3. Parkinson, a vuelta y media.

Segunda final handicap

Como la copa "Toledo" debía de ventilarse en dos reuniones, tienen ahora que habérselas, para la adjudicación definitiva de la misma, el vencedor de la pasada, Fairweather, con Blake, ganador de esta segunda prueba.

Fairweather arranca más rápido, y mantiene la primera posición en todo tiempo, empleán-

dose con más decisión que Blake. La lucha es emocionante, porque marchan siempre a la rueda.

1. Fairweather, 1 m. 35 s. 4-5.
 2. Blake, a dos largos.
- Aplausos y entrega de copa.

MATCH ARCHE-A. GARCÍA

En el primer round, sale en cabeza Arche, pero García lo pasa pronto.

1. A. García, 1 m. 7 s. 3-5.
2. A. Arche, 1 m. 8 s. 1-5.

En el segundo round, primer intento, García entra primero en la primera curva, pero en la segunda vuelta se cae el catalán, y Arche, que ya tenía la carrera ganada, hace alto y pide al Jurado nueva salida.

Arche es ahora quien entra primero en la curva, pero García le pasa al salir de la misma. El madrileño intenta en vano pasar al catalán, cuya máquina es más rápida.

1. A. García, 1 m. 8 s. 4-5.
2. Arche, 1 m. 9 s. 3-5, a cuatro largos.

Triunfa, por consiguiente, en el match, Antonio García, de Barcelona.

El público, debido a las dos corridas de toros, a las carreras de caballos y al partido de fútbol, no llenó por completo el Stadium, como era de esperar; pero la entrada fué buena; mejor de lo que creíamos.

Siguen triunfando, si no se caen, las máquinas más rápidas.

El día en que Arche, Emiliano, Torres, Cobo y Poto posean máquinas como las de los ingleses, aquel día será el más emocionante de cuantos se puedan presenciar en el Stadium.

F. SALVADORES

Para el próximo domingo, día 10, a las tres y cuarenta y cinco de la tarde, se ventilará la prueba de "El Guante de Plata", que posee Arche, y la Copa "Chamberi", entre otros interesantes números.

Creemos que el "Guante", dadas las actuales cabalgaduras de los españoles, dará lugar a una emocionante lucha entre Arche, Emiliano, Torres y Cobo, si sólo intervienen españoles en la prueba.

SE VENDEN

GALGOS

De la mejor raza de Irlanda, de menos de dos años de edad, garantizados perfectamente sanos de pies y piernas. Peso hasta 68 libras.

También se venden perros jóvenes Saplirgs y perras cachorras de cría.

PRECIOS MODERADOS

He enviado perros al Panamá, Estados Unidos, Inglaterra y otros países, conquistando todos ellos los mayores triunfos.

Se desean Agentes Dirijanse a

Mr. Thomas Duff

Greyhound Exorter

ENNISCORTHY

Co. Wexford. IRLANDA

CLISMO

La II vuelta ciclista a Levante

Tercera victoria de Cañardó en las grandes pruebas

El indiscutible "as" navarro, se halla este año en una forma magistral, como nunca corredor español se encontró. Recordamos admirables "performances" de un Amunátegui, Luis Adarraga, Crespo, Magdalena, Janer, y Oscar Leblanc, pero como las últimas de Cañardó, ninguna.

Ha mostrado su enorme superioridad cuando se le ha antojado, ante todos los "fenómenos" españoles como extranjeros. Ha resistido impávido los más duros y crueles ataques combinados de los equipos contrarios internacionales. Ha dado la batalla cuando ha sido preciso dejando fuera de combate a los más tenaces y fuertes corredores del Continente, y se ha fugado cuando se le antojó.

En esta magnífica forma, nunca conocimos a corredor español alguno. Cañardó se ha visto frente a los competidores más duros del mundo, mientras las antes citadas glorias nacionales sólo lucharon con españoles.

Hoy, el ciclismo español ha obtenido ante el

mundo un prestigio que nunca tuvo, y ese prestigio lo han alcanzado Cañardó y Montero, con sus últimos gloriosos hechos, sobresaliendo ante todo, el primero de los citados corredores. Nunca España sobresalió por duro tren en llano. Hubo siempre buenos escaladores, pero no "percherones" del género francobelgalitano, cuya especialidad desconcertaba y batía fácilmente a los nuestros. Hoy contamos con un poderoso en este género y con un escalador formidable, completando así una potente pareja, que en la próxima Vuelta a Francia ha de alcanzar un gran éxito para España, en unión de un Cardona, Piera, Ezquerria, etc.

Antes era nula la táctica de los nuestros; hoy ya saben mucho, y aunque tarde, se han convencido a fuerza de experimentar, que en pruebas por etapas es preciso unión, protección mutua, técnica y disciplina.

Vamos a resumir las cuatro etapas que nos faltan publicar:

Motos 500 c. c.—I. Gonzalo A. Martínez, sobre "Scott" (experto), 8-22-7, a 90 kms. 216.
 Sidecars 350 c. c.—I. Emilio Otermin (neófito), sobre "Velocette", 11-28-0, a 65 kms. 930.
 Sidecars 600 c. c.—I. V. Naure ("Scott"), experto, 9-12-8, a 82 kms. 0,54.
 Clasificación general.—I. G. A. Martínez ("Scott", 500 c. c.), 8-47-2, a 86 k. 036 (primero de neófitos).—3. José Vigil ("Norton", 500 cms. cúbicos), 9-06-4, a 83 kms. 016.—4. Naure (sidecar, "Scott", 600 c. c.).—5. Sebastián Aza ("Velocette", 350 c. c.).—6. Paulino Martín ("B. S. A.", 350 c. c.), 9-38-8, a 78 kms. 368.—7. A. V. Arche (sidecar "Scott", 660 c. c.), 9-44, a 77 kms. 671 (segundo de neófitos).—8. Alejandro Arteche, de Bilbao ("Velocette", 350 c. c.), 9-51-4, a 76 kms. 680.—9. Emilio Pérez (sidecar, "Norton", 600 c. c.), 10-05-2, a 74 kms. 117. 10. M. Cantó ("Francos-Barnette, 175 c. c.). 11. Emilio Otermin (sidecar, "Velocette", 350 c. c.).

Quedan en la actualidad por establecer los siguientes "records": Velocidad, 125 c. c., y motocicletas, 750 c. c.

DE AVIACION

Volando con el duque de Estremera

El vuelo que días pasados tuve el gusto de hacer con el ex presidente del Real Aero Club de España e introductor de las avionetas en España, duque de Estremera, trajo a mi memoria mi bautismo del aire, que me dió Garnier en Cuatro Vientos, hace unos veinte años, sobre el primer Bleriot con motor rotativo "Gnome" que vino a España; y otro de mis vuelos, que con Dupont y acompañado por Valentín Parera, el hoy excelente actor de película, hice en San Sebastián, sobre un Farman, desecho de la Gran Guerra, en el cual, al volar sobre el mar, tuve un pánico horrible, pues el ruido de las válvulas, bielas y demás piezas del motor, sobresalía por encima del de su escape, dado lo desajustado que estaba.

Hacia ya tiempo que no volaba, y se me ocurrió solicitar de Estremera que me diera un paseo aéreo, cosa a lo cual, tan ilustre prócer accedió en el acto, y con la fineza y exquisitez en él peculiares, me dió todo género de facilidades, para el día y hora que a mi se me antojara, puesto que tan gran entusiasta de la aviación lo hace todos los días, y es en él un placer favorito.

El día de nuestra cita, que acudí a su casa para buscarle, pude admirar en su despachobiblioteca, mientras él salía, la abundante colección de trofeos, por él ganados en diferentes concursos de aviación y en distintos tiros de pichón, puesto que el simpatísimo Iván también es una de nuestras más apreciadas escopetas.

Allí, a la vez, contemplé, d'secadas, distintas avutardas que él ha cazado, desde aeroplano, y el título de socio de honor del Aero Club Brasileño, que se le concedió siendo presidente del Real Aero Club de España, en memorable ocasión.

Mientras se entretenía en esto, apareció Estremera, y rápidamente, en su auto Boisin, nos trasladamos a Carabanchel Alto, donde está enclavada la Escuela de Aviación, que ostenta su nombre.

Por el camino me anunció que su avioneta estaba en pintura, y que volaríamos en una de las de la Escuela, preguntándome que si quería volar sobre Madrid o sobre el campo, y yo, como el chico del cuento, le contesté que, para no dudar, quería "huevo y torrezno".

El asintió sonriente, y ya en la Escuela, donde varios alumnos practicaban, subimos en una avioneta azul y blanca, como todas sus hermanas de hangar, construida por la Casa inglesa Havilland, cuya marca es "Moth", que significa polilla, provista de motor 100 caballos-vapor, cuatro cilindros, denominado "Gipsy", y cuya traducción es gitano.

Rodamos un poco sobre el campo, despegamos facilísimamente y... ¡sobre Madrid!

Ya en el aire, pude apreciar la pericia de mi piloto y la soberbia estabilidad de estas avionetas, pudiendo apreciar también, a pesar de que soy madrileño y que para mí no hay más que tres cosas, que son: Madrid, Madrid y Madrid, que Madrid, a vista de pájaro es una verdadera birria, salvando el Retiro, el Parque del Oeste, el H'pódromo y media docena de cosas más.

Bellas Artes, la Casa de la Prensa y la Telefónica, "tres pequeñeces" despreciables vistas desde los 600 metros.

Al pasar por la Puerta del Sol, una de las veces, y siguiendo la general costumbre, confronté mi reloj con el de Gobernación. Eran las cinco menos cuatro minutos de la tarde.

Salimos de Madrid, y ya sobre la campiña, cuando seguíamos algún trozo de carretera, a pesar de que el efecto era que no nos movíamos, las motos y los autos que adelantábamos me parecían hormigas, por la marcha que llevaban. Cruzamos dos veces sobre el Cerro de los Angeles, por encima de Villaverde y Getafe, donde bajamos, rodando sobre el piso de su aeródromo y volvimos a despegar, sin ha-

ber parado, marchando a nuestro campo, donde aterrizamos felizmente a los treinta minutos de haber salido.

Yo, encantadísimo y agradecido, y como aquel día tenía que hacer, pedi a Estremera hora, para que charláramos al siguiente.

—Vente mañana a almorzar conmigo— me contestó—, y charlaremos cuanto quieras.

Efectivamente, al siguiente, que era el domingo, tuve el honor de comer en su señorial mansión de la calle del General Arrando, 'no sólo con él, sino además con sus tres ensueños de hijos, dos varones y una niña, ésta la menor, que es una verdadera preciosidad.

Durante el almuerzo, hablamos de lo que hoy hablamos todos los españoles que merecemos serlo, de nuestra pesadilla, del estado actual de nuestra Patria.

Luego, *apré mangor*, y con una modestia en él exagerada, no me quiso hablar acerca de su persona referente a la aviación, y tan sólo le pude sacar que su *brevet* está fechado el 24 de junio de 1928, y que vuela a diario porque con ello siente, como digo al principio, un enorme placer.

En cambio escuché de sus labios, que el Estado francés ahorra el 40 por 100 del coste del aparato a cuantos civiles, quieran dedicarse a la aviación, concediéndoles, además, primas de entretenimiento y garaje, y que también allí se fomenta, con espléndidas subvenciones, el aprendizaje.

En España éste resulta muy caro, pues su Estado no lo protege lo más mínimo, dándose el triste caso que en los Estados Unidos de América, hay más pilotos hembras que en España.

Entre militares y civiles, en tren de vuelo, sólo tenemos unos 400, y por lo tanto, hay que fomentar la política de aviación en España, empezando por nombrar ministro del Aire, para que se preocupe de esto, pues si no, desaparecerán en brevísimo plazo las líneas aéreas, las escasas fábricas nacionales de aparatos, etcétera, etc., que hay sobre nuestro suelo.

También le oí que nuestro poder ofensivo aviatorio es, hoy por hoy, casi nulo, y que nuestras defensas aéreas, que han de guardar nuestras vidas, ciudades y haciendas se reducen a las galerías del Metro, pues en la forma que nos encontramos, desgraciadamente, en caso de guerra, Madrid podría ser destruido a las dos horas de declaración de guerra, por falta de nuestras fuerzas de contención.

Citándose a Italia, como ejemplo, en estas materias, me afirmó que el sólo "aumento" en su presupuesto de aviación último, es mayor que el presupuesto de lo mismo, máximo "total" de España.

Aquí—me dijo—la aviación militar debiera de adoptar tipos ligeros para su uso, pues de esta forma se reduciría el costo de los gastos, por hora de vuelo, con objeto de que los mismos aparatos que hicieron las fábricas para el Ejército, sirvieran para los civiles, y así, en plazo más o menos largo, las fábricas nacionales no estarían pendientes solamente de los militares, teniendo que cerrar sus puertas, como ocurre ahora, pues ya cerró alguna, y las demás apenas pueden vivir.

Para terminar—añadió—, es lástima que nuestros Gobiernos tengan un desconocimiento tan absoluto de la materia, y no comprendan que sin una fuerte aviación civil, la militar estará siempre incompleta.

El coche de Estremera nos estaba esperando, y frente a Fornos, donde me apeé, nos dimos un fuerte apretón de manos y un abrazo de despedida, habiéndole queda muy agradecido por todo.

ANTONIO

BALOMPIE

¿Por qué han hundido en fútbol al admirable Stadium

He aquí un tema que había miedo de tocar. El admirable Stadium madrileño, el mejor campo de fútbol, sólo comparable Stadium de Barcelona (si bien el madrileño no ha podido ser totalmente concluido aún), y al que, atendido, no aventajaría ninguno hasta no ser un hecho el de la Ciudad Universitaria; el estúpido "field", testigo de la no menos estupenda victoria de España contra Inglaterra, es menospreciado y hundido por la propia afición futbolística de la capital, afición que se deja guiar en demasía por portavoces, interesados en que no haya en el fútbol madrileño más que un gallo, y este gallo no sea ningún club de los que se aliaran hon el Stadium. Esto nos dolía, como madrileños netos; pero estábamos tan solos que no nos atrevíamos a romper ya más lanzas en esta añeja cuestión. Por fortuna, el mal no podía ser eterno, y ahora un excelente escritor, de los que nos atacaron, cuando aún no nos conocía bien, se levanta animoso tremolando el mismo gonfalón que nosotros. "Los campos actuales matritenses—viene a decir—son insuficientes para las formidables masas que acuden a los partidos. Es vergonzoso que los dirigentes del cotarro actual hayan inutilizado el maravilloso Stadium madrileño con la necia disculpa de que en él se verificaban otros deportes que hacían competencia al fútbol.

Esto es, no literalmente, pero sí en substancia (desde luego más bellamente que nosotros) lo que dice en el *Noticiero del Lunes* su crítico deportivo. Creemos que no hace falta añadir nada más.

Unimos nuestra voz a la del señor González Romero, y esperamos que las respetables personalidades del fútbol madrileño nos expliquen debidamente las razones de la guerra declarada al bellissimo Stadium, el campo español que vió el más sensacional partido de nuestra Península (el Inglaterra-España), y el primero que rompió las normas estrechas en la construc-

ción de "fields" de fútbol. Y ello lo decimos por mero interés del balompié madrileño y no por hacer el caldo gordo al Stadium, el cual gana probablemente ahora mucho más que nunca, dada la enorme afición que se va despertando por el "dirt-track", deporte más emocionante y científico que el fútbol y que además tiene la ventaja de darse en el único campo madrileño que puede calificarse de grandioso.

J. G. B.

Nuestros pronósticos para el próximo «round»

Para éste están anunciados: Rácing-Tranviaria; Nacional-Madríd, y Athlétic-Unión. No parece muy difícil esta vez el vaticinio: Rácing, Madrid y Athlétic son los que deben ganar. ¿Ganarán?

Cuadro de la segunda categoría (preferente)

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.
Imperio	2	1	1	0	3	1	3
Leganes	1	1	0	0	4	2	2
Oviedo	1	0	1	0	1	1	1
Cafeto	0	0	0	0	0	0	0
Ferrovía	1	0	0	1	0	2	0
Primitiva	1	0	0	1	2	4	0

El Campeonato en Provincias

Nada importante queda por señalar esta vez, ya que sólo la derrota del Español, también va resultando esta temporada lo normal.

Creemos que en las dos vueltas terminarán a la cabeza Athletic de Bilbao, R. Zaragoza, y R. Murcia. Por lo que respecta al R. Madrid ahora caben dudas, pues el Athlétic cortésano va apretando de firme. Desde luego que la participación en el campeonato de España, ya nadie se lo puede disputar, y creemos que tampoco nadie le hubiera quitado el campeonato de la región si no hubiese sido por la lesión de Zamora, aunque las mismas impresiones parecen indicar que curará en un plazo relativamente corto.

CATALUÑA

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.
Barcelona	4	4	0	0	20	4	8
Sabadell	4	3	0	1	11	5	6
Badalona	4	2	1	1	10	9	5
Europa	4	1	1	2	4	8	3
Español	4	0	1	3	7	13	1
Júpiter	4	0	1	3	5	18	1

ARAGON

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.
R. Zaragoza	1	1	0	0	2	1	2
Iberia	1	0	0	1	1	2	0
Patria	0	0	0	0	0	0	0

ANDALUCÍA

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.
Betis	1	1	0	0	6	0	2
Sevilla	1	1	0	0	3	0	2
Recreativa Huelva	1	0	0	1	0	3	0
Malagueño	1	0	0	1	0	6	0

CENTRO

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.
R. Madrid	5	4	1	0	18	6	9
Athlétic	4	3	1	0	21	4	7
Rácing	4	1	1	2	6	10	3
Tranviaria	4	1	1	2	6	21	3
Nacional	4	0	1	3	8	13	1
Unión	3	0	1	2	1	6	1

MURCIA

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.
Cartagena	1	1	0	0	3	1	2
R. Murcia	1	1	0	0	2	1	2
Lorca	1	0	0	1	1	2	0
Imperial	1	0	0	1	1	3	0

NAVARRA

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.
Osasuna	3	3	0	0	9	0	6
Erri-Berri	4	2	1	1	8	6	5
Izarra B. A.	3	1	1	1	4	4	3
Aurora	2	0	1	1	1	5	1
Peña Sport	2	0	1	0	1	1	1
Indarra	2	0	0	2	1	7	0

El próximo domingo, día 19
 a las 3 y 45 de la tarde
 EN EL
STADIUM
 Reunión
 DE
DIRT-TRACK
 GUANTE DE PLATA
 Despedida de
BLAKE y PRESTON
 Entrada general de fondo, 1,50 ptas.

BALEARES							GUIPÚZCOA								
	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.		J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.
Alfonso XIII	1	1	0	0	5	1	2	R. Unión	3	2	1	0	9	3	5
Manacor	1	1	0	0	3	0	2	Tolosa	3	1	2	0	7	3	4
Baleares	1	0	0	1	0	3	0	Logroño	3	2	0	1	8	7	4
Constancia	1	0	0	1	1	5	0	R. Sociedad	3	1	1	1	14	7	3
								Osasuna	3	0	2	1	4	7	2
								Euskalduna	3	0	0	3	1	16	0

CANTABRIA							GALICIA								
	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.		J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.
Eclipse	3	2	1	0	11	3	5	D. Coruña	4	3	0	1	14	6	6
R. Rácing	3	2	1	0	9	2	5	R. Ferrol	4	3	0	1	10	4	6
U. C. Astillero	3	1	0	2	4	12	2	Eiríña	4	3	0	1	9	4	6
C. Guarnizo	3	0	0	3	1	13	0	Celta	4	2	0	2	11	6	4
								Burgas	4	1	0	3	4	14	2
								Coruña	4	0	0	4	0	14	0

Resultados

Andalucía.—En Sevilla, Betis (6-0) Malagueño. En Huelva, Sevilla (3-0) Recreativo. Aragón.—En Zaragoza se aplazó el Patria-Zaragoza para el 19.
 Asturias.—En Gijón, Spórting (5-0) titular. En Avilés, Oviedo (4-0) Stadium.
 Cantabria.—En Santander, Rácing (5-1) Cultural de Guarnizo.
 Castilla-León.—En Valladolid, titular (4-1) Cultural Leonesa.
 Cataluña.—En Barcelona, titular (5-1) Badalona. En Sabadell, titular (3-1) Júpiter, y Europa (2-1) Español.
 Centro.—En Chamartín, R. Madrid (2-2) Athlétic.
 Extremadura.—En Don Benito, Deportiva (1-1) Sport.
 Galicia.—En Pontevedra, Eiríña (2-1) Rácing Ferrolano. En Vigo, Celta (4-1) Deportivo. En La Coruña, Burgas (1-0) titular.
 Guipúzcoa.—En Logroño, titular (4-2) R. Sociedad. En Irún, R. Unión (3-0) Osasuna. En Tolosa, titular (5-1) Euskalduna.
 Murcia.—En Murcia, titular (2-1) Lorca. En Cartagena, titular (3-1) Imperial Murciano.
 Valencia.—En Valencia, titular (2-0) Levante. En Sagunto, Spórting (1-1) Gimnástico. En Castellón, titular (7-3) Saguntino.
 Vizcaya.—En Bilbao, Arenas (3-2) Alavés. En Baracaldo, Sestao (2-1) titular.

MOTORISMO

Las reuniones de dirt-track en Madrid

En la del jueves, a beneficio de la viuda de Moyano, triunfó Blake en la prueba handicap y Otero en la de scratch (campeonato de castilla). En la del domingo, Arche gana la final de scratch y Blake la de handicap, triunfando luego sobre Blake, Fairweather en la segunda final.—El catalán García vence a Arche en match y Cobo bate el record nacional de la vuelta

La reunión del jueves
 Con menos de media entrada tuvo lugar el pasado jueves, 9, la reunión que la "Spedwag Rácing" organizó a beneficio de la viuda e hijos del infortunado Moyano.
 Todos los corredores participaron, como era natural, sin opción a subvención ni premio alguno en metálico, concediéndose varias copas, regaladas por miembros del Jurado y Real Moto Club Español.
 Los números cómicos no creemos que fueran muy a propósito para un beneficio a la viuda de una víctima de este deporte, y aunque se organizaran con la sana intención de atraer al público, es indudable que otras pruebas, en serio, hubieran podido llevar seguramente mayor concurrencia.
 De las dos partes cómicas, una fué muy celebrada, la carrera de burros, conducidos por los "ases" ingleses y españoles: Blake, Parkinson, Arche y Emiliano.
 En tiempos, nada notable se realizó. Se registraron cinco caídas sin consecuencias de importancia.
 Otero triunfa en la final del campeonato de Castilla, adjudicándose el título, que mantenía Cobo hasta el jueves. Blake venció en la carrera handicap con relativa facilidad, y Gabardina ganó el match con D. Inés.
 He aquí los resultados de las pruebas en serio:

M. GUISERIS
 CRABADOR
 Fábrica de sellos de caucho
 Rótulos esmaltados
 Numeradores y fechadores
 Insignias deportivas
 Montera, 41-MADRID
 Teléfono 14252

EMBROCACIÓ
HERCULES
 PRODUCTO ESPAÑOL

 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 LABORATORIO LA BAÑEZA (LEÓN)