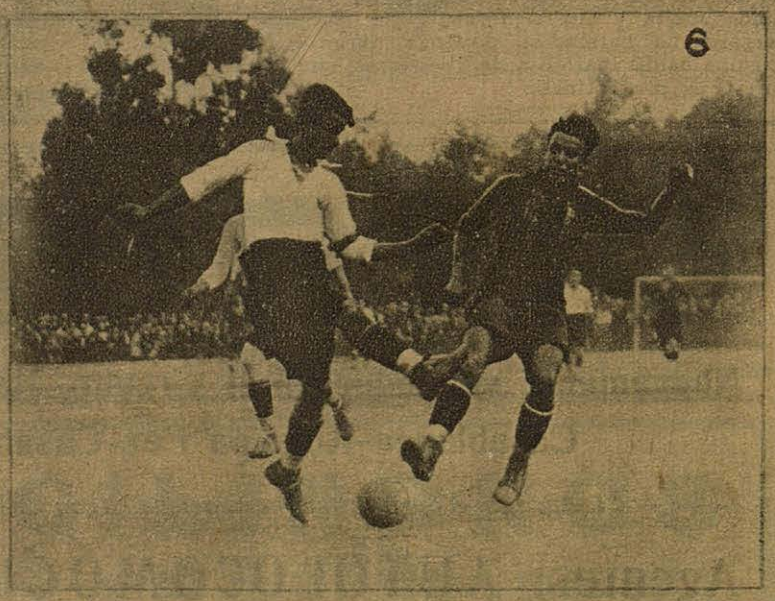
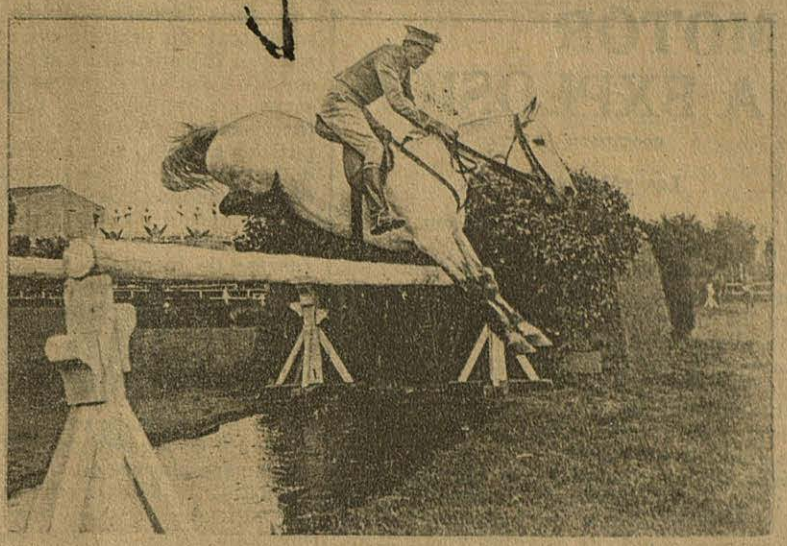
LOS ULTIMOS "MATCHS" DEL BARCELONA

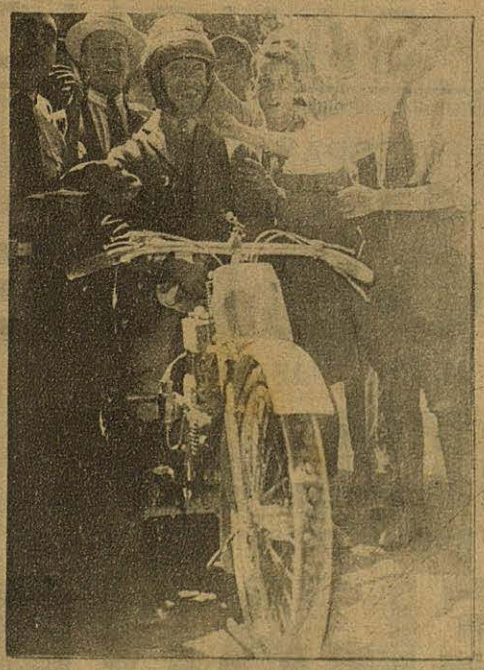


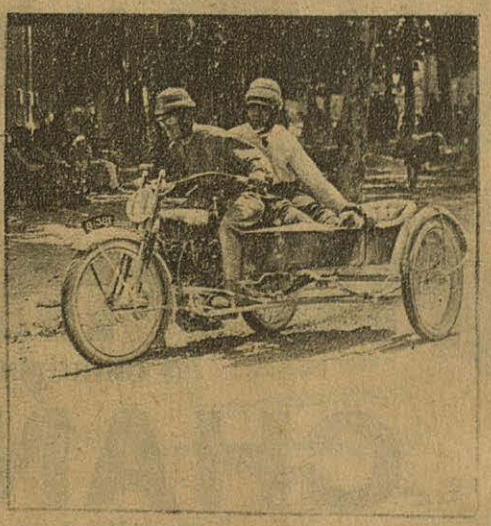
Fots PLATOS Y ROVIRA

Avenç-Barcelona: 1. Un despeje de Plattko. — 2. Una oportuna intervención de Sellarés. — 3. Un avance de Pascual es anulado por la intervención de Piera. — Barcelona-Júpiter: 4. Samitier a toda carrera para aprovechar un centro.—5. Pascual, que se revela como un impetuoso delantero, franqueando la línea de defensas del Júpiter. — 7. Calvo intenta infructuosamente cortar un avance de Samitier.

HIPICA Y MOTOR







NOTI. CLARET.

Arriba: Los vencedores del Railly Paper y un concursante sobre la doble barra. — En medio: las difíciles pasas de las banquetas y la salida de los «sides» en el Vendrell. — Abajo: Ala, sobre Douglas 350 cc., primero en su categoría; Vicente Carrión, sobre Harley, y Joaquín Vidal, clasificado primero, sobre Indian 1.000 cc.

Automovilismo

EL MOTOR A EXPLOSION

Las válvulas

En mi artículo anterior publicado en AIRE LIBRE del 28 de Mayo próximo pasado, citaba entre otros detalles de construcción y como uno de los principales para obtener un alto rendimiento en los motores de explosión aplicados al automóvil, el mando y disposición de las válvulas. El interés demostrado por algunos automovilistas de que ampliase mis manifestaciones sobre la alimentación de la cilindrada, me inducen a tratar separadamente los principales puntos, cuya influencia da lugar a un beneficio en los motores rápidos a combustión interna.

Sería tarea poco menos que imposible citar todas las disposiciones que han existido, y existen, referentes al mando de válvulas, y aún cuando se ha considerado desde los principios del automovilismo que el diámetro de la válvula, o pasaje de los gases, tenían una gran influencia en el rendimiento de los motores, es de observar que no se ha dado en cambio tanta importancia a su alojamiento y disposición de mando, como se viene apreciando con gran éxito en estos últimos tiempos. En verdad es que no era tan necesario como ahora el poder alimentar con tanta facilidad los cilindros, pues la velocidad de rotación no llegaba a la mitad de la que empleamos actualmente en los motores corrientes aplicados al turismo.

Para darnos una ligera idea de la importancia que tiene el aumento del pasaje de gases, según el número de revoluciones del motor, supongamos que tenemos un motor de cuatro cilindros, cuya cubicación total es de tres litros, o sea 0'75 litros por cilindro, el cual da su potencia máxima a dos mil revoluciones por minuto; para que la velocidad de los gases sea de 55 metros por segundo, necesitamos que las válvulas tengan 33,5 milímetros de diámetro y una sección de paso de 8,7 centímetros cuadrados; si deseamos poner nuestro motor en condiciones para poder obtener su potencia máxima a 4000 revoluciones por minuto, conservando la diametro, y 17,8 centímetros cuadrados de sección de paso.

Ahora bien, como hoy día, tratándose de turismo o carreras, no pueden considerarse como modernas y de rendimiento sino aquellos motores cuyas válvulas estén alojadas en la cabeza o culata de los cilindros, resulta que no siempre es posible la colocación de válvulas de gran diámetro, viéndose obligado por ello muchas veces el constructor a emplear varias válvulas. La relación máxima que puede existir entre la superficie del pistón y la superficie total de las válvulas, es de 0'48, disponiendo dos solamente, y 0,51 en los dispositivos de cuatro válvulas, claro está que podremos estudiar alojamientos especiales y conseguir una relación mayor, pero entonces nos encontraremos con los mismos defectos de los motores con cilindros en T, o en L.

Otro artificio para obtener un beneficio apreciable en la alimentación y que hoy es empleado corrientemente en los motores rápidos, y de aviación, es la fabricación de las válvulas con el asiento a 30 grados en lugar de 45, con lo cual obtenemos una sección de pasaje mayor, pudiendo a igual diámetro, disminuir la alzada a 45 grados y 33,5 milímetros de diámetro, para obtener una sección de paso de 8,7 centímetros cuadrados necesitamos que éstas recorran 10 milímetros, mientras que con asientos a 30 grados su recorrido deberá ser de 8,8 milímetros solamente, o bien si conservamos el recorrido de 10 milímetros, habremos aumentado su sección de paso a 10,7 centímetros cuadrados, o sea un beneficio de 2 centímetros cuadrados.

El acionamiento o mando de válvula, si bien no tiene influencia en la alimentación, según su disposición permite un aumento en el rendimiento; los primeros motores que se fabricaron con válvulas en la cabeza del cilindro o culata, estaban accionados por una palanquilla, con la interposición de una varilla entre esta y el empujador o tucho, este sistema se ha perfeccionado bastante y en la actualidad sigue empleándose por muchos constructores. El principal inconveniente del sistema, es el exigir muelles de válvula demasiado fuertes, que equilibren las fuerzas de inercia, y rozamientos de las piezas que integran el sistema; pero hoy se ha llegado a perfeccionar en forma que permite su empleo en los motores rápidos como el nuevo tipo «Rolls Royce» de 20 HP. cuya potencia máxima se obtiene a 3000 revoluciones por minuto.

Infinidad de sistemas podría citar que no tendrían más ventaja para el lector que el conocimiento de algunos dispositivos quizás desconocidos para algunos de ellos, pero antes de hablar de los sistemas desmodrómicos, y de los llamadas sin válvulas, que también son en realidad desmodrómicos, y sobre los cuales trataré en otro artículo, debo citar como dispositivo sencillísimo el ataque directo de las válvulas, esto es, la válvula mandada directamente por el eje de excéntricas, la cual se desliza sobre la pulida superficie del plato de regulación de la válvula; inútil sería dar una completa descripción de este mecanismo, pues es el sistema que aplica en sus motores turismo y aviación «La Hispano Suiza» y que tan conocidos son; la principal ventaja de este dispositivo consiste en no llevar pieza alguna entre la excéntrica y el extremo regulable de la válvula, de forma que el muelle sólo ha de equilibrar las fuerzas de inercia de la válvula; por otra parte el perfil especial de las excéntricas permite que el ataque tangencial del plato se efectúe sin reacciones apreciables sobre la caña de la válvula, traduciéndose todo ello en un aumento de potencia.

M. PAZOS

El gran premio del A. C. F. sobre el circuito de Touraine

Whalky sobre Douglas, Lougman sobre A. S. G. y Davison sobre Levis, ganan los tres primeros puestos en las categorías de 500 cm., 350 cm. y 250 cm., respectivamente

LA CARRERA

A pesar del estado de la carretera, que aunque bueno, según los ingleses no estaba como debía, éstos han ganado brillantemente el Gran Premio del A. C. F., celebrado el día 24 de junio en el circuito de Tous.

Péan alcanzó la máxima velocidad en la segunda vuelta a 138 quilómetros 500 metros.

Sin embargo, la vuelta más rápida la tiene Whaley en 12 minutos 3 segundos (velocidad media: 118 quilómetros 616).

En la categoría de 350 cm., Lougman tiene la vuelta más rápida en 14 minutos 5 segundos. (Media de 97 quilómetros 264). Y en la de 250 cm., Davison en 15 minutos, 11 segundos (media de 90 quilómetros 217).

Debemos hacer constar que Whaley fué segundo hasta la vuelta 14, y debido a una panne de Gillard (válvula enrocada), pasó a ocupar el primer puesto que conservó hasta el final.

Lougman en su categoría llevó la cabeza durante toda la carrera, al igual que Davison en la suya.

Es de notar la hermosa carrera de Mounier, que, a pesar de dos pannens y una caida, llegó segundo en la categoría de 380 cm. sobre moto

MARIANO SANCHO

AGENTE EXCLUSIVO EN ESPAÑA DE LOS

AUTOMOVILES

HUPMOBILE

4 cilindros, 11.750 ptas.

CHANDLER

6 cilindros, 16.000 ptas.

CLEVELAND

6 cilindros, 12.000 ptas.

Exposición: ROSELLON, 238 y PASEO GRACIA, 102.-Tl. G. 384

Talleres: Calle Tuset, 22.-Tl. G 1979.--Sucursales en toda España

Alcyon, cubriendo el recorrido en 4 horas, 2 minutos y 38 segundos.

CLASIFICACION GENERAL

Categoría 500 cm. (20 vueltas) 465 k. 600.
1. Whalley (Douglas), 4 h. 30 m. 30 s.
2. Kassall (Norton), 4 h. 31 m. 24 s.
3. Kolbowell (Norton), 4 h. 38 m. 39 s.

Categoría 350 cm. (16 vueltas) 365 k. 280.
1. Lougman (A. S. G.), 4 h. 1 m. 29 s.
2. Mennier (Alcyon), 4 h. 2 m. 38 s.
3. Dixon (Douglas), 4 h. 6 m. 3 s.

Categoría 280 cm. (12 vueltas) 273 k. 960.
1. Davison (Levis), 3 h. 17 m. 29 s.
2. Johnson (Coston), 3 h. 27 m. 22 s.

La vuelta a Europa en automóvil

En algunas peñas motoristas se comenta la noticia de que dos conocidos sportmens de esta ciudad piensan dar la vuelta a Europa en automóvil.

El incógnito que quieren guardar estos señores, hasta último momento, nos impide dar sus nombres, así como la marca del coche en que piensan realizarlo.

EL

Motorismo

Real Moto Club de Cataluña

PRUEBA DE REGULARIDAD

Barcelona, Lérida, Huesca, Pamplona, Bilbao, San Sebastián.

La incansable actividad que en todo momento vienen demostrando los elementos directores del Real Moto Club de Cataluña, se manifiesta nuevamente con la organización de la Prueba de Regularidad Barcelona, Lérida, Huesca, Pamplona, Bilbao, San Sebastián, cuya fecha de celebración está fijada para los días 20, 21 y 22 de julio próximo.

Digna de todo elogio, es la labor altamente deportiva que año tras año desarrolla el Real Moto Club de Cataluña, y cada vez en progresión creciente, pudiendo decirse, sin herir susceptibilidades, que es en España la Sociedad que más impulso ha dado al sport del motor, por la cantidad e importancia de las manifestaciones que ha llevado a cabo, todas acompañadas del éxito más lisonjero.

Es natural que en todo ello interviene directamente el factor entusiasmo pero como afortunadamente éste rebosa en aquella casa desde su fundación, no es de extrañar la expléndida cooperación con que los socios del Real Moto Club secundan las iniciativas de su Directiva, que al lanzar una idea, tiene seguidamente legión de adeptos que intervienen, bien como actores directos en el sentido de concursantes, bien como encargados de la diversidad de servicios necesarios para las perfectas organizaciones a que nos tienen acostumbrados.

Se inauguró el año actual con la prueba de regularidad Barcelona-Zaragoza-Barcelona, de singular trascendencia en los anales del motorismo, por deberse a ella la constitución de la Federación Motociclista Española; siguió a esta prueba, el Gran Premio de Autociclos celebrado recientemente en Tarragona, para adjudicación definitiva del Trofeo Armangué, carrera que fué un alarde de organización, no igualada en Europa según confesaron los extranjeros que a ella concurrieron, y cuando todavía resuenan las unánimes alabanzas dedicadas a esta gran competición autociclista, comienza la organización de la magna prueba de regularidad, que coincidiendo con la Gran Semana Automovilista de San Sebastián, permitirá a los muchos entusiastas con que cuenta tan simpática entidad, asistir a aquellos grandes acontecimientos, aportando al progreso una nota de alto valor deportivo y la significación y evidencia de la vitalidad e importancia que ha llegado a alcanzar el motorismo en nuestra región.

En las peñas motoristas y muy especialmente en la que cada tarde se forma en el Club de la Plaza de Tetuán, es objeto de los más animados comentarios esta próxima prueba de regularidad, haciendo presagiar las diversas opiniones recogidas, que la inscripción para esta carrera a pesar de lo largo del recorrido, ha de ser una de las más importantes que se han registrado en el Real Moto Club de Cataluña.

II Copa Porta-Cœli

El domingo, celebráronse en Valencia, y a 28 quilómetros de ésta, la segunda carrera en cuesta Copa Porta-Coeli, resultando casi un éxito, a pesar de la falta de organización y mal estado de la carretera.

Otros asuntos de que hablar y la falta de espacio no nos permite ser muy extensos. Sin embargo diremos dos palabras sobre alguno de los corredores que tomaron parte en la prueba.

A nuestro modo de ver diremos que el hombre del día fué Zacarías Mateos, pues así como en la Rabasada, francamente, no dió de sí lo que él puede, sea por haberse caido el día antes o por no conocer suficientemente la cuesta, en Porta-Coeli ha demostrado tener un dominio absoluto de su máquina, pues a pesar del pésimo estado de la carretera, subió los 2 quilómetros en 1 m. 56 s. 2/10, que aunque fuera de concurso, creemos difícil de batir.

En cuanto a Vicente Naure, el otro «as» madrileño, parece que no sea el de antes, pues subiendo con la ocho válvulas Harley-Davidson, sólo mejoró en 4 segundos el tiempo restablecido por Pedro Pi.

Suponemos que si se hubiera tirado más en los virajes, como podía hacerlo, habría podido subirlo en bastante menos tiempo.

Pedro Pi, a quien nosotros juzgamos digno del mejor elogio, subiendo con una Indian 1.000 cm., batió a las otras máquinas, todas ellas de mayor cubicación.

Buick, que victorioso en cuantas pruebas se ha presentado, pilotado por Derni, subió la cuesta en 1 m., 54 s. y 2/10, siendo el recorman de la jornada.

Solo nos resta dar nuestra felicitación al colega «Valencia Deportiva», iniciador de esta prueba.

EL

Carrera de motos y sides, organizada por el Club de Sports, de Vendrell

Ante numeroso público celebráronse el viernes, 29 de junio, las carreras de motos y sidecars, que organizadas por el club de Sports de aquella población, resultaron muy animadas.

Fué de lamentar únicamente el accidente sufrido por Pedro Pi, que en el viraje de la población de Arbós volcó con su sidecar sin que él ni su equipier sufriesen lesión alguna.

No vacile.
El coche que V. debe comprar
es el que está por encima de todos....

Solicite una demostración de su bondad
al Sub-Agente para Cataluña
LORENZO TORREDEFLOR
Rambla de las Flores, 4, 1.º = Barcelona

Magníficos fueron los tiempos realizados por algunos corredores como lo demuestra la clasificación general, que según datos oficiales es como sigue:

Categoría motos 1.000 cc. (ocho vueltas, 160 k.)

1. Joaquín Vidal sobre Indian, 1 h., 57 m., 33 s. y 8/5.
2. Ignacio Macaya sobre Indian, 1 h., 59 m., y 49 s.
3. Ricardo Escalé sobre Harley, 2 h., 3 m. y 39 s.

Categoría sidecars 1.000 cc.
(8 vueltas, 160 k.)

1. Vicente Carrión, Harley, 2 h., 14 m., 54 s. y 8/5.
2. Pedro Camats, Harley, 2 h., 15 m. y 42 s.
3. J. Vidal Melero, Indian, 2 h., 33 m. y 13 s.
4. J. Hugenet, Harley, 2 h. y 46 minutos.

Categoría motos 750 cc. (8 vueltas)

1. J. Perpiñá, Indian, 2 h., 34 m. y 17 s.
2. J. Fuster, M. T., 2 h., 50 m. y 36 s.

Categoría motos 560 cc. (8 vueltas)

1. Gerardo Wincke, Motosacoche, 2 h., 27 m. y 31 s.
2. N. Vías, Motosacoche, 2 h., 28 m. y 18 s.

Categoría motos 350 cc. (5 vueltas)

1. Antonio Alá, Douglas, 1 h., 32 m. y 45 s.

Velomotores 125 cc. (3 vueltts)

1. José Murcia, 1 h., 10 m. y 12 s.
2. Rafael Nogueras, 1 h., 14 m. y 16 s.

Joaquín Vidal tiene la vuelta más rápida en motos en 13 m. y 34 segundos.

Pedro Camats la tiene en sidecars en 15 m., 33 s. y 4/5.

Crucero y Regatas en Tarragona

Con gran éxito se ha celebrado la regata crucero a Tarragona para embarcaciones de todas categorías, favoreciendo el tiempo una vez más esta prueba, que lleva camino de convertirse en clásica.

Salieron los yates de Barcelona el día 28 por la tarde, y después de una travesía felicísima, si bien un tanto monótona, llegaron a Tarragona por el siguiente orden:

«Giralda V», serie Hispania, 7 metros, propiedad de don Eusebio Bertrán y Serra, patroneada por Milleri, entró a las 8'22, ganando el Gran Premio de Honor, Copa del Ayuntamiento y Copa del Real Club Náutico de Barcelona.

Segundo. «Barandil II», serie Hispania, 6 metros, propiedad de don José Llauder, patroneado por Armet, entra a las 8'28, gana la Copa del Real Club Marítimo de Barcelona.

Tercero. «Gavot», de don Vicente Illa, patrón Astell.

Cuarto. «Mercedes», de don Eusebio Bertrán,

Quinto. «Bajazzo», de Mercedes Bertrán.

Sexto. «Shimmy», de don Marcelino Coll.

Séptimo. «José María», de don José Giralt.

Octavo. «Cigne», de don Agustín Guarro.

Noveno. «Guinea», de don M. Morató, y

Décimo. «Perla», de don Marcelino Coll.

Llegaron también los yates «Chichi», propiedad del señor Sans; «Aco 22», de la casa constructora; «Madelón», del señor Picornell; «Regina», del señor Seantello; «Cunill», del señor Brú; «Raquel», del señor Torrens; «Mari Josefa», del señor Burjeda, y «Ernaldo», del señor Fabregat.

Por la tarde numerosísimo público se apretujaba en la terraza del Club Náutico, para presenciar las regatas, que resultaron interesantes y por el siguiente orden:

La primera fué de yates, serie Hispania, tripulados por señoritas, trayecto dos vueltas al triángulo dentro del puerto, llegando por el siguiente orden:

«Ruixim», señorita María Teresa Carbó, en 30 minutos, 48 segundos.

«Mari-Pepa», señorita Isabel Romeu, en 39 m. y 53. s.

«Alfonso XIII», señorita María Carbó, en 44 minutos y 58 segundos.

«Roser», señorita Paquita Ricomá, en 51 minutos y 25 segundos.

Fué muy comentada la superioridad del «Ruixim» sobre sus contrincantes.

Corrióse después una regata de canots de paseo que dió el siguiente resultado:

1. Roig, 7 minutos, 2 segundos.
2. Bech, 7 minutos, 7 segundos.
3. Atcher, 7 minutos, 13 segundos.

La tercera regata fué disputada entre señoritas sobre la distancia de 500 metros y dió el resultado que sigue:

1. Isabel Pons.
2. Mercedes Alaix.
3. Palmira de Torrens.

La cuarta regata para yates, serie Hispania, evidenció una vez más la superioridad del «Ruixim» sobre sus contrincantes, llegando en primer lugar con cerca de un cuarto de ventaja sobre «Mari-Pepa» y «Alfonso XIII».

Corrióse luego una regata a remo sobre 2.000 metros, venciendo el equipo formado por Recasens, Vila, Miracle, Aimerich.

El día 30 se corrieron las regatas anunciadas que se desarrollaron como sigue:

A las 11'10 de la mañana dióse salida a los yates clase siete metros, que hicieron el recorrido, llegando por el siguiente orden:

1. «Giralda I», empleó 1 h. 9 m. 25 s.
2. «Cigne», en 1 h. 13 m. 47 s.
3. «Guinea», en 1 h. 17 m. 16 s.

A las 11'15 se dió salida a los balandros clase seis metros, fórmula internacional.

1. «Mercedes», del señor Bertrán y Mata, en 1 h. 16 m., ganando la Copa de S. M. el Rey.
2. «Barandil II», en 1 h. 17 m. 18 s. (esta embarcación había ganado durante dos años consecutivos la Copa que anualmente se concede).
3. «Bajazzo II», en 1 h. 9 m. 53 s.
4. «Shmmy», en 1 h. 22 m. 10 s.
5. «Babot», en 1 h. 22 m. 29 s.
6. «José María», en 1 h. 38 m. 43 s.

A las 11'30 dióse salida de los cruceros, llegando:

1. «Perla», en 1 h. 18 m. 40 s.
2. «Mercedes», en 1 h. 29 m. 10 s.

«Raquel» se retiró a medio trayecto.

Por la tarde, a las 4'35, se dió salida a los yates clase siete metros, llegando por el orden siguiente:

1. «Giralda V», que invirtió 1 h. 32 m. 23 s.
2. «Guinea», 1 h. 51 m. 9 s.
3. «Cigne», 1 h. 51 m. 45 s.

A las 4'40 salieron los balandros de clase seis metros, que hicieron el recorrido en la siguiente forma:

1. «Mercedes», del señor Bertrán y Serra, en 1 h. 53 m. 15 s.
2. «Babot», en 1 h. 54 m. 33 s.
3. «Bajazzo XII», en 1 h. 56 m. 31 s.
4. «Barandil», en 1 h. 59 m. 50 s.
5. «Shmmy», en 2 h. 13 m. 19 s.
6. «José María», en 2 h. 21 m. 7 s.

A las 4'45 salieron los cruceros «Perla» y «Mercedes», retirándose este último por haber sufrido una avería.

LOS CAMPEONATOS DE BARCELONA

Parece que la Federación Catalana de Natación ha acordado celebrar hacia los últimos del corriente mes, probablemente el día 29, los Campeonatos de Barcelona.

Esta noticia préstase seguramente al comentario, pues no faltará quien se pregunte si no serán una prueba más que no solamente no se imponía, sino que va a aparecer respondiendo a un capricho y no a una necesidad.

Nosotros, bien que solamente oficiosamente enterados del asunto, no vacilamos en encontrar la idea muy acertada, ante todo porque no estamos tan sobrados de fiestas que popularicen nuestro deporte, que vayamos a poner obstáculos a una que viene a engrosar sus cortas filas.

En segundo lugar, merece plácemes la idea, por cuanto es muy posible que en temporadas sucesivas nos encontremos como ésta con que celebramos los Campeonatos de Cataluña y de España fuera de Barcelona, y entonces nos van a servir los Campeonatos antedichos de ficha de consolación.

También es de alabar el que haya tenido la Federación el cuidado de poner en el programa pruebas que difieren de las clásicas y que van a permitir a nuestros clubs y a nuestros atletas el manifestar su actividad bajo un prisma completamente diferente de los caminos trillados seguidos hasta ahora.

Y, por fin, el declarar abiertos los Campeonatos a los nadadores extranjeros nos parece un acierto, siempre que no se abuse de esta libertad y se convierta un Campeonato de Barcelona en una reunión internacional, donde nuestros nadadores, hoy por hoy, lucharían con desventaja, y esto último lo decimos no precisamente en el estricto sentido deportivo, sino más bien porque conociendo la idiosincrasia de nuestros nadadores, creemos que esto redundaría en perjuicio de la prueba.

La próxima semana, mejor documentados, comentaremos la noticia con toda la extensión que su importancia requiere.

PLONGEON

LOS PARTIDOS DE AYER

En la piscina del C. N. Barcelona se verificaron dos partidos: uno entre el Sabadell y el equipo B. de tercera categoría, del Club propietario, que terminó con el resultado de 3 a 2 a favor de los visitantes, y otro entre el equipo A del Barcelona y el del Mataró, que terminó con la fácil victoria por 4 a 0 de los locales.

Artículos para Sports
CASA SIBECAS
ESPECIALIDAD EN
:-: Foot-ball :-: Boxeo :-:
Aribau, 35. — Teléfono, 5031-A.
BARCELONA

HIPICA

En el Jockey Club, terminó el Concurso Hípico El caballo Ruban, corre en París

Con la prueba de Despedida, la que ganó el Cap. de equitación señor Sánz, por el tiempo increible de 0'55 segundos, terminó el Concurso Hípico de 1923, que nos enseñó que la Corte posee ejemplares de primer orden. El teniente Navarro, hijo del general, resulta ser el campeón de este ejercicio, llevándose cinco copas, cuatro con su caballo «Demas» y una con «Consultivo», de D. F. Díaz de Rivera. El importe en metálico para el primero es de 4.300 pesetas, y 700 para el segundo nombrado. Demás, aparte su primera salida en el día de inauguración, siempre hizo unos recorridos perfectos, y si perdió la Copa de Barcelona, que tenía conquistada antes del último obstáculo, fué por exceso de confianza de su jinete, que equivocándose en el final, se introdujo por falsa pista, lo que fué ventaja para «Jira», cuyo puesto de primero en el cuadro estaba muy conprometido, antes de ocurrir el incidente expresado. El señor Montoya dió pruebas de sus altos méritos llevando victoriosamente a su yegua «Jira», por dos veces, al triunfo; su debut en el «Omnium» preconizaba que no quedaría allí, pues su agilidad en el salto se demostró en seguida, y las dos copas obtenidas son justo premio de su mérito. Entre los demás concursantes, pocos son los que han actuado con regularidad. «Diestro», del señor Nemesio Martínez, cuenta alguna que otra actuación pasadora, no sobresaliendo en mucho a «Cliché», del señor Serrano, un tanto demasiado fogoso, que más pronto que saltar, galopa el obstáculo, cometiendo faltas por exceso de confianza. «Oloroso», con quien el señor Jiménez hizo proezas, se colocó en segundo lugar en la Prueba Benimuslem, no perdiendo la Copa más que de tres segundos; seguramente este lisonjero éxito le hará desistir de su decisión en declararse «forfait», desde este año, en los concursos hípicos. El teniente Betancour, haciendo mérito de sus cualidades hípicas, nos deleitó diversas veces con su seguridad en la silla, especialmente en la última prueba del domingo, que tan sólo por un milagro se mantuvo en la silla, a pesar de que su caballo rodó literalmente por el césped, resbalando al intentar subir la banqueta.

Poco afortaunado ha sido el señor Sanz este año, en verdad que los caballos que nos presentó parecen haber contraído cierta repulsión por las banquetas, que rehusan continuamente, sobre todo «Talismán», que a pesar del látigo, huye de la banqueta Barcelona; el que mejor se le condujo fué «Madirán», que conserva algo de forma.

Nos llamó la atención la ausencia de los civiles, en hábito colorado; sólo una prueba de este género se corrió, y a no ser por el gentlement señor V. de la Cruz, no habríamos visto ninguno el día de despido.

Parece también que las pruebas por señoritas o amazonas, despertarían mayor interés, aunque, si el peligro es causa de la supresión, fuese el recorrido del modo más sencillo.

ooo⊃ooo

Invitados galantemente por el señor conde Zboinski, asistimos el pasado sábado al Rally Paper, organizado por dicho señor, y para cuyos vencedores ofreció dos magníficas copas, junto con dos de menor tamaño para los que llegasen segundo de cada sexo.

El Rally, trazado entre fincas y campos de Pedralbes, por el director del Picadero, señor A. Abadal, y cuya experiencia en la materia es digna de todo elogio, contaba con unos once quilómetros de recorrido, erizados de obstáculos, que la mayor parte de concursantes franquearon con intrepidez.

Tan pronto fué dada la señal de partida, frente a la finca Güell, tomaron ya buen avance el señor Aparicio, que formaba grupo con la señora Moc-Crory, que debía ser la futura ganadora.

La zanja terrible fué pasada por dicha señora junto con el señor Aparicio, la archiduquesa Margarita y el señor Girau.

Tan pronto este obstáculo franqueado, la excelente amazona, que debía vencer tan fácilmente unos minutos después, falló compañía a sus acompañantes, y como «alma que lleva el diablo», se internó por los espesos bosques, no dejando de seguir los papelitos que la guiaban hacia la meta, situada ésta frente al Palacio Real, adonde llegaron los vencedores en veinte y cinco minutos escasos.

La señora Mac-Crory, poseída de alegre emoción, al verse sola en cabeza, porrumpió en clamores de gozo, que compartíamos todos los presentes, siendo unánimemente felicitada.

El señor Aparicio, primero de los jinetes, obtuvo la copa gemela, siendo la archiduquesa la ganadora del segundo premio, junto con el señor Girau Jr. Bastante alejados, seguían grupos diseminados, que componían los cuarenta y tantos concurrentes.

ooo⊃ooo

La expectación general en toda la España hípica es por el resultado de la actuación del excelente pura sangre «Ruban», en el premio del Presidente, de París. Si el caballo es el «Rubau», vencedor del Medio Millón, del año pasado, debe tragarse al lote que le oponen nuestros vecinos; los 2.500 metros del trayecto no le son excesibles, pues que los ha cubierto otras veces. Pero el clima le perjudicará, a pesar de ser nacido en Francia, pero aclimatado desde joven en nuestro plácido país. Al momento de componer estas líneas, no nos han llegado todavía noticias del resultado; el respeto del descanso dominical nos impide informarnos del extranjero.

Si Ruban veciera, su triunfo sería de gran repercusión para los colores nacionales, y ojalá contribuyera a la reacción de las carreras en la Península, que agonizan de día en día, esperando el último suspiro, por desinterés y negligencia de los que podrían realzar y propagar este noble deporte, que tanta riqueza proporciona a una nación, repercutiendo en todos los ramos de la industria, comercio y agricultura.

Madrid cerró sus pistas ayer, después de actuar durante diez y ocho días; en nuestra próxima edición publicaremos interesantes estadísticas de las carreras en España, junto con los resultados de las más importantes pruebas del extranjero.

PRESTIGE

ooo⊃ooo

DE PARIS

París, 1 Julio. — Con gran animación se corrió el Premio Presidente; el crack jockey Donaghue, llegado de Inglaterra por vía aérea, aterrizó justo para montar Kejalin, que no figuró en la carrera.

El resultado fué el siguiente:

Primero. Bahadour (Winkfield), de Mantacheff.

Segundo. Zariba (Stern), de M. Boussac.

Tercero. Ruban (Lyne), del Duque de Toledo.

Cuarto. Le Capucin (Williams).

N. C. Sir Gallahad, Niceas, Harpocrate Binic, Kafalin, Relupse.

Totalizador G. 77'50, 22, 21'50 y 22'50.

PELOTA VASCA

Ayer día 1 de los corrientes se anunció el cierre de la temporada oficial de pelota vasca, aunque esto no quiere decir que se deje de jugar cotidianamente en el Frontón. Excesiva afición tienen todos los componentes de la Real para consentir que se quede el amplio local huérfano de jugadores, y a pesar de todos los pesares incluso el más insoportable calor, cesta en mano se han propuesto pasar el verano la mayoría de los jugadores, teniendo por lo tanto la seguridad de que todos los domingos y días festivos a las horas acostumbradas y reglamentarias, tendrá la selecta concurrencia ocasión de asistir al igual que durante el transcurso del invierno, a los partidos, que sin anunciarse oficialmente y sin darles cariz reglamentario, se jugarán con idéntico o mayor interés que los desarrollados hasta esta fecha.

En el primero de ayer nos reprisó el gran Zamora con una espléndida exhibición. El y el notabilísimo zaguero señor Mas, se encargaron de apretar las clavijas a la buena pareja constituída por los señores Ferrer (G.) y Palmada. El partido se jugó a 40 tantos y los perdidosos quedaron en 23.

Consideraciones acerca de este encuentro, no quiero hacerlas porque en mi concepto no merecen la pena. Mal, malísimamente combinado el partido; estando Mas inconmensurable de fuerte y colocador, y actuando Zamora como un consumado maestro, aunque los vencidos hubiesen tenido el santo de cara, saliéndoles bien todo cuanto intentaran, como no era ni podía ser en modo alguno partido combinado con algún conocimiento de la valía de los contendientes y del deporte en sí, debían necesariamente perder. Puede que se me objete que habiendo jugado el señor Ferrer a «sucio», otro hubiese sido el resultado del encuentro. Esta razón como es lógico no nos ha de convencer, puesto que pegando duro tanto más como Zamora a la pelota, el zaguero contrario bien poquísimo podía realizar defendiéndose únicamente con el rebote. Ya sabemos y por olvidado lo tenemos que el que domina lleva un ochenta por ciento de ventaja para ganar un partido, luego, agradecería se me dijera quien de antemano desconocía que los vencedores habían de llevar ventaja en la dominación. La pelota nadie la puede esconder, por mucho que sepa, pero sí colocar y apretarla, que desgraciadamente para nosotros, no está al alcance de todas las voluntades.

Y repitiendo una vez más, que claramente se vislumbran progresos en el gran Zamora, y en su nueva manifestación deportiva, paso al segundo partido que por cierto no pudo terminarse por haberse lesionado el conocido «Rey» de los zagueros señor Rovirosa.

La combinación fué la siguiente:

Jaumá y Bó (J.).—Rojos
Balet y Rovirosa.—Azules

Tampoco tuvimos suerte en este encuentro, de forma que la concurrencia que llenó el Condal, salió por esta vez menos complacida que en días anteriores. La culpa fué de lo que ya empieza a ser como obligatorio o crónico en nuestra Real Sociedad. La falta de cacúmen para la combinación de encuentros. Pero en fin, hay que soportarla, porque no todo el mundo se aviene a cargar con tan molesto encarguito y como la mayoría marchan bien, el resto ha de conformarse y velay, que cada dos por tres, forzosamente hemos de bostezar en lugar de fruir las bellezas de nuestro clásico deporte. ¡El día que volvamos a tener un consocio, que quiera preocuparse y saque a colación todo su leal saber y entender, volveremos a ser felices. Entretanto, resignación y paciencia, que día llegará en que serán devueltas una por una las indelicadezas y postergaciones a que tan frecuentemente nos tienen ya acostumbrados.

Este encuentro se suspendió, como ya he dejado dicho antes, cuando los señores Jaumá y Bó tenían en su favor 38 tantos, y sus adversarios (a pesar de haber realizados una preciosísima arrancada que le valió cuatro o cinco el señor Balet) 31.

M. GARCIA

PUBLICACIONES GRAFICAS. - BOQUERÍA, 37 39 y 41

EL OLIMPIQUE EN VALENCIA

Arriba.—Cattenet, a pesar de un magnífico esfuerzo, no puede detener este shoot de Montes. — Abajo: Peral, salta para no atropellar al guardameta olímpico