ÓRGANO MENSUAL
DE LA SOCIEDAD DE VELOCIPEDISTAS DE MADRID

AÑO I. OCTUBRE, 1885. NÚM 6.º

ADMINISTRACION: CAPELLANES, 7, MADRID

Precios de suscrición:

ESPAÑA..... { Seis meses..... **3,50** pesetas. / Un año..... **6** »

EXTRANJERO..... { Seis meses..... **4** pesetas. / Un año..... **6,50** »

Grandes carreras de velocípedos

ORGANIZADAS POR LA SOCIEDAD DE VELOCIPEDISTAS DE MADRID

Se celebrarán, si el tiempo no lo impide, el 8 de noviembre de 1885, á las ocho y media de la mañana, en el paseo de la estufa del Retiro con el permiso del Excmo. Ayuntamiento de esta corte.

PRIMERA CARRERA, *á las ocho y media.*

DISTANCIA 2.000 METROS

Para los corredores de la Sociedad de tercera clase:
Primer premio: medalla de bronce.
Segundo premio: medalla de bronce.

SEGUNDA CARRERA, *á las nueve.*

DISTANCIA 3.000 METROS

Para los corredores de la Sociedad de segunda clase, obligatoria para los vencedores de la primera carrera, y libre para los demás corredores de tercera clase:
Primer premio: medalla de plata.
Segundo premio: medalla de metal blanco.

TERCERA CARRERA, *á las nueve y media.*

Compeonato de Madrid

DISTANCIA 5.000 METROS

Para los corredores de la Sociedad de primera clase, obligatoria para los vencedores de la segunda carrera y libre para los demás corredores, tanto de la Sociedad como extraños:
Primer premio: medalla de oro.
Segundo premio: medalla de plata dorada.
El vencedor de esta carrera gozará del título de Campeón de Madrid de 1885.

CUARTA CARRERA, *á las diez.*

Handicap.

DISTANCIA 2.000 METROS.

Obligatoria para los vencedores de las tres primeras carreras, libre para los demás corredores.
Primer premio: medalla de oro.
Segundo premio: medalla de plata.
Tercer premio: medalla de bronce.
En este *handicap* las ventajas serán de tiempo.

QUINTA CARRERA, *á las diez y media.*

CONCURSO DE AGILIDAD Y DESTREZA.

Primer premio: medalla de plata.
Segundo premio: medalla de bronce.
Programa aprobado en las reuniones del 7 y 14 de octubre de 1885.

El Presidente de carreras,
EUGENIO RIBERA.

Sociedad de Velocipedistas de Madrid

Sesión del 7 octubre 1885

PRESIDENTE: D. EUGENIO RIBERA

Leída el acta de la sesión anterior, y aprobada por unanimidad, se concede la palabra á quien tenga que hacer alguna interpelación respecto á las cuentas del año mandadas particularmente á cada socio.

No haciéndose ninguna observación, son aprobadas por unanimidad.

Es admitido por unanimidad, como socio pasivo, D. Luis Bacqué, después de leída su solicitud.

La comisión de carreras presenta el proyecto elaborado por ella de carreras públicas, y procédese á su discusión.

En vista de las muchas dificultades que en aquel momento se presentan para darlas públicas, se acuerda ante todo aplazar estas últimas para la próxima primavera, quedando la misma comisión encargada del nuevo proyecto, siendo, por consiguiente, las carreras de otoño privadas.

El programa presentado por la comisión es aprobado, salvo algunas modificaciones para estas carreras, acordándose además, que la fecha de ellas sea el 25 de octubre, á las ocho y media de la mañana; que el *handicap* sea de tiempo; que el traje de carreras, por lo menos gorra y *maillot jersey*, sea de rigor para los corredores.

D. Arturo Núñez propone que desaparezca de los programas de carreras la subdivisión de los corredores en clases.

Discutida y puesta á votación dicha proposición, es desechada.

Habiendo la Sociedad recibido el *biciclo sofety*, se acuerda rifarle á dos pesetas la papeleta.

Sesión del 14 octubre 1885

PRESIDENTE: D. EUGENIO RIBERA

Leída el acta de la sesión anterior, es aprobada por unanimidad.

Se procede al nombramiento de *starter*, *contra-starter*, handicaper y comisarios, resultando elegidos los señores.

Starter: D. Eduardo Figueroa.

Contra starter: D. Luis Bacqué.

Handicaper: D. Miguel Moreno.

Comisarios: D. Enrique de Bárbara, D. Agustin Bourcoud y D. Pedro Ribera.

Se acuerda que los señores comisarios usen el día de las carreras una insignia distintiva.

Hechas las lecturas de cuatro solicitudes para ingresar en la Sociedad, son admitidos por unanimidad como socios activos: D. Rafael Flores, D. José Luis de la Torre y D. Enrique Alés; y como socio pasivo, D. Julio Montes Prior.

Se acuerda conceder un crédito de 150 pesetas al Consejo de Administración, ayudado por D. Ignacio Periquet para la adquisición de una tribuna y campana para las carreras.

Es desechado un proyecto presentado por D. Ignacio Santos, relativo á invitar á la prensa con carácter particular.

Sesion del 21 octubre 1885.

PRESIDENTE: D. EUGENIO RIBERA.

Leída el acta de la sesión anterior, es aprobada por unanimidad.

Leídas las solicitudes presentadas en secretaría, son admitidos como socio pasivo D. José María Sainz y como activo D. Félix de la Torre.

El Consejo de Administración da cuenta del encargo de una tribuna en 125 pesetas.

D. Ignacio Santos presenta un nuevo proyecto, modificación del desechado en la sesión anterior, y puesto á discusión y votación, se aprueba invitar y obsequiar á la prensa; se concede además al Sr. Presidente un crédito de 100 pesetas con este objeto.

Habiéndose inscrito ese día más de 30 socios que se comprometen á comprar fotografías de la Sociedad, se acuerda aceptar las proposiciones del fotógrafo Sr. D. Edgardo Debas, eligiéndose el día de las carreras para que dicho señor proceda á tomar diferentes grupos de la Sociedad.

Leída una carta de D. Bernabé Moreno, dueño de una herrería y cerrajería, pidiendo se le conceda el título de mecánico de la S. V. M., es desechada esta petición.

El Sr. Presidente presenta unas muestras de trajes de corredores mandados por D. H. O. Duncan, de Montpellier, representante de las principales fábricas para esta clase de artículos.

El secretario,
CIPRIANO SANTOS.

Ecos del club

Dícese que uno de los próximos domingos tendrá lugar un *match* entre uno de nuestros corredores y un entusiasta *recordman* de la Sociedad. El *match* se verificará en nuestra pista del Retiro, y será de una hora. Creemos no bajará de 25 kilómetros la distancia recorrida en ese tiompo.

***

Parece que el mismo *recordman* á que antes aludimos tiene una apuesta pendiente con un caballero extraño á nuestro *sport*, de hacer más de 13 kilómetros en media hora.

***

Uno de nuestros mejores corredores que habíase retirado hace algún tiempo á la vida privada, ha encargado á la fábrica Humber un *racer* de 50 pulgadas nada menos.

Deseamos que las velocidades que haga con esa máquina sean proporcionales á su altura.

***

Despierta el adormecido entusiasmo velocipédico de muchos socios, el desarrollo que va tomando nuestro club por el considerable ingreso de socios que desde algunos meses viénese notando. Verdad es que nunca ha habido un movimiento tan pronunciado á favor de nuestro club.

***

Las carreras que debían haberse verificado el 25, y que se han aplazado hasta el 8 de noviembre á causa de la lluvia que ha puesto en mal estado nuestra pista, prometen estar animadísimas.

Todos los socios han repartido invitaciones á sus amigos en número considerable, y el Presidente ha invitado particularmente al Sr. Bosch, Alcalde de Madrid, y su secretario, así como á varios representantes de la prensa.

Verdad es que la tribuna que se ha hecho con su correspondiente campana, y los trajes obligatorios para los corredores, así como multitud de detalles peculiares de estas fiestas, darán un carácter á esta reunion completamente nuevo, pues por primera vez en España se verificarán carreras del mismo modo que en Francia é Inglaterra.

La única diferencia que en el traje habrá, son los pantalones de los corredores, pues no se ha hecho obligatorio el de carreras; sin embargo, varios corredores lo llevarán tal como se usa en el extranjero, es decir, pantalón *maillot* hasta la rodilla, calcetin y zapato.

No dejará de chocar por primera vez las pantorrillas desnudas de esos corredores; pero se les debe agradecer que prescindan de las nimiedades propias de este caso, adop-

tando el verdadero y práctico traje de los ciclitas ingleses, lo que vencerá los escrúpulos de los corredores para las carreras de primavera, en que ese traje será probablemente obligatorio, pudiéndose únicamente reemplazar el calcetín por una media.

***

Si los corredores de primera clase no hacen carrera de espera, batirán probablemente el *record* de cinco kilómetros, que es de 10' 45".

***

También se piensa batir el *record* de un kilómetro que pertenece á D. Ignacio Santos, y que es de 1' 58".

***

Hemos oido decir que los velocipedistas de Aranjuez asistirán á las carreras del 8 de noviembre.

Lo deseamos mucho, pues esto obligará á nuestros escursionistas á devolverles la visita; pero... en velocípedo.

Excursiones y viajes

DE BAYONA Á DAX

Mucho pudiera escribirse sobre esta excursión; pero el temor de hacerla demasiado larga é importunar á nuestros lectores, nos hará ser breves, y daremos el tiempo por bien empleado si logramos que estas incorrectas líneas sirvan á los ciclistas españoles que en próximos años vengan á veranear por estas playas.

Como Smallwheell vivía en Biárritz y un servidor de VV. en Saint Jean de Luz, juzgamos cómodo el evitarnos los penosos kilometros que nos separaban de Bayona; y tomando el primer tren de la mañana nos encontramos en dicha ciudad antes de las seis.

Después de haber abundantemente engrasado nuestras máquinas, y sin más detalles acerca de la carretera que los que pudo darnos un mozo de la estación, montamos en nuestros biciclos, tomando el camino que nos habían indicado, que era la calle que sube á la izquierda saliendo del patio de la estación. A poco que se anda por ella, empieza una fuerte cuesta empedrada hasta más allá de su mitad; luego, el piso está bastante descarnado durante algunos kilometros.

Eran las seis en punto cuando salimos, y una niebla bastante intensa, que impedía ver á lo lejos, nos rodeó durante largo tiempo, acompañada de gruesas gotas de rocío que caían de los árboles que en esta primera parte de la carretera forman hermosísima bóveda. Las cuestas continúan más ó menos fuertes hasta más allá de Ondres (8 kilómetros).

Algo antes de llegar al paso de nivel (12 kilómetros próximamente), y como subíamos una cuesta, yendo por lo tanto algo inclinados sobre las guías, cuál no fué nuestra sorpresa al encontrarnos arriba con un biciclista que venía hacia nosotros. Montaba, como todos los de esta región, semiracer de radios tangentes; fué el primero en vernos, y nos gritó: *Oú allez-vous de ce train-lá?—A Dax*, contestamos; nos dijo que iba á Bayona:—*Bon voyage!*—y unos cordiales saludos, pusieron término á nuestra corta conversación. Pronto nos perdimos de vista, pues bajábamos rápidamente por ambos lados, llegando muy pronto á Labenne (13 kilómetros).

Estamos en el departamento de las Landas; los pinos se extienden, á pérdida de vista, á diestra y siniestra de la carretera, formando un paisaje monótono, pero magnífico. ¡Es extraño el hacer 40 kilómetros sin perderlos de vista... y por una carretera en que á veces se ven trozos de 8 ó 10 kilómetros en línea recta!

Los seis kilómetros de Labenne á Bénesse (19 kilómetros) los hicimos rápidamente, pues la carretera mejora notablemente, no habiendo una sola cuesta. Paramos aquí, pues «Smallwheel» no había tenido como yo la precaución de almorzar antes de salir...; además, el cielo iba tomando mal color y temíamos que lloviese pronto; pero al asegurarnos en la posada donde estábamos que no, seguimos con muy buena velocidad hasta San Vincent de Tyrosse (24 kilómetros), pueblo bonito y bastante grande, atravesado en toda su extensión por la carretera. Bajamos en el Hotel de France (recomendado), en donde descansamos y refrescamos. El cielo se había despejado, y con ánimo proseguimos nuestro viaje, pues nos faltaban otros tantos kilómetros. Favorecidos por la carretera que es buena, sin que apenas merezcan el nombre de cuestas dos ó tres débiles pendientes de muchísima longitud, logramos alcanzar velocidades que nunca pudimos lograr en carreteras españolas, ganando así el tiempo que en nuestras dos paradas habíamos perdido. Atravesamos San Géours, y tuvimos aún algún trozo bueno; pero cinco kilómetros antes de llegar, la carretera está mala, pues se va sobre la piedra desnuda, terminando con una gran subida, después de la cual se toma á la derecha entrando al poco en Dax (48 kilómetros). A la derecha, antes de pasar el puente, echamos pie á tierra en el Hotel du Commerce (recomendado. Almuerzo, 2 francos 50 céntimos).

Dax es una ciudad por el estilo de Bayona; sobre el Adour que la atraviesa hay dos puentes, uno para el ferrocarril y otro de cinco arcos en la misma población. Hasta la hora del almuerzo, que aguardábamos con impaciancia, no paramos un momento de recorrer calles y plazas. Vimos durante nuestro paseo multitud de bi y triciclistas que andaban á sus ocupaciones, y entre ellos tuvimos el gusto de encontrarnos con Poulard II, á quien habíamos sido presentados por Carlos Terrónt. En su compañía fuimos al café des Jardins, punto de reunión de los ciclistas Dacqueses, pero en ese momento no había ninguno.

De allí fuímos á visitar la fábrica de Mr. Lavignasse; pero la mala suerte nos perseguía y encontramos los talleres cerrados por ser fiesta en Dax. Lo sentimos, pues hubiéramos tenido sumo gusto, tanto en conocerle como en ver sus talleres. Después de almorzar visitamos el establecimiento de baños y barros calientes y el famoso manantial de agua caliente (70° centígrados). Apesar de que había toros, (pero landeses), marchamos sin verlos, pues queríamos despedirnos de Poulard. Fuimos en biciclo, y después de preguntar varias veces, sin que nos dieran razón de él, (como que preguntábamos muy serios por «¿Mr. Poulard?» ¡su pseudónimo de corredor!...) dimos al fin con sus fábricas y dependencias, situadas á unos 2 kilómetros de la carretera. Allí tuvimos el gusto de ver á Poulard I, el célebre corredor Dacqués, quien nos enseñó sus premios y medallas: nos hizo visitar la fábrica de harinas que dirigen, montada con todos los adelantos modernos y movida por una potente máquina de vapor. A las cuatro y media salíamos hacia Bayona en compañía de Poulard I en Imbatible de construcción Lavignasse; nos acompañó durante unos 8 kilómetros, y no cesamos de hablar de nuestro querido *sport*. Prometió mandarnos programas de las carreras que debe haber el 20, y nosotros prometimos hacer nuestro posible por asistir á ellas. Después de buenos apretones de manos, nos alejamos prontamente no parando hasta San Vicente de Tyrone, donde tomamos café. Continuamos apresurando el paso, pues anochece ya más temprano y queríamos llegar sin encender nuestros faroles. En efecto, á las siete y media

en punto entrábamos en el patio de la estación, habiendo cubierto los 48 kilómetros en dos horas, treinta y cinco de marcha y veinticinco minutos de descanso.

Excursiones como ésta, tan interesante bajo todos los puntos de vista, y en especial bajo el de nuestro *sport*, son recomendables, guardándose de ellos siempre grato recuerdo, máxime cuando se hacen entre amigos y sin cometer imprudencia, que á menudo son causa de accidentes injustamente atribuídos á nuestro seguro biciclo.

San Juan de Luz, setiembre 1885.

SEMI-RACER.

*
* *

LAS CARRERAS DE DAX

De una carta que posteriormente recibimos del misme, extractamos los siguientes párrafos:

«Como lo había prometido á Poulard, el día 27, en que tenían lugar las carreras, salí con dirección á Dax en compañía de otros dos biciclistas de Bayona.

»No les daré á VV. detalles acerca de los curiosos incidentes del camino, así como del *match* que hicimos «Pierre de Taille» y yo, cubriendo 10 kilómetros en unos 25'; pero la lluvia que nos acompañó al principio, había cesado cuando llegamos á Dax, é inmediatamente después de almorzar, habiendo limpiado nuestras enlodadas máquinas, nos dirigimos al velódromo.

»Tuve el gusto de encontrar allí gran número de corredores que ya conocía, entre otros, á Poulard I, Poulard II, Bull, Boyer, Terront, Bob, etc. Siempre recordaré con placer su cordial acogida, deseando tener el gusto de verlos algún día por Madrid.

»El velódromo, que mide exactamente 400 metros de vuelta, es un paralelógramo, cuyos lados se reunen por curvas. Es realmente una excelente pista, y no dudo que con este elemento llegue el club á ser uno de los primeros de la región.»

Entre otros detalles que no podemos insertar por falta de espacio, decía:

«Las dos internacionales, bi y triciclos, fueron muy interesantes. La primera fué llevada por Terront, desde la 2.ª á la 19.ª vuelta, sucumbiendo ante el terrible empuje final de Medinger, que cubrió los ocho kilómetros en 16'50''. Las cinco últimas vueltas, es decir, dos kilómetros, fueron dados en 4'. En la 2.ª (triciclos), la lucha fué entre Medinger y Knowles, llegando en este mismo orden; 4.000 metros, 12'3''.

»Francamente, en cuestión de triciclos no estoy muy *ducho*, pero he observado dos cosas: Primera, y entre paréntesis, que muchas de las máquinas inscritas eran del peso y aun más lijeras que nuestros biciclos, y segunda, que el cripper (triciclo de dirección automática) es una excelente máquina que viene á ser al triciclo lo que el bi de seguridad al biciclo ordinario. Los inscritos en esta carrera pesaban 20 kilogramos.

»Comparando, bajo el punto de vista de velocidades, nuestro *sport* en Francia y España, he observado que seguramente varios de nuestros corredores hubieran podido, con máquinas iguales, competir con los de aquí, salvo en la gran intercional, cuya velocidad, al menos que yo sepa, no hemos logrado obtener aún.

»Quiero decir con esto, que no estamos tan bajos como pudiera pensarse, ó como piensan algunos en Francia, y lo que he dicho respecto á las máquinas voy á demostrarlo claramente. Mientras en nuestras carreras el tipo de máquina es el Roadster de 20, 22 y hasta 24 y más kilogramos, aquí encontré que de diez y siete corredores inscritos en la Gran Internacional, había: 2 máquinas de 9 kilogramos, 6 de 10, 1 de 11, 2 de 12, 5 de 13 y 1 de 14, advirtiendo que sólo corrieron 9, y no las más pesadas.

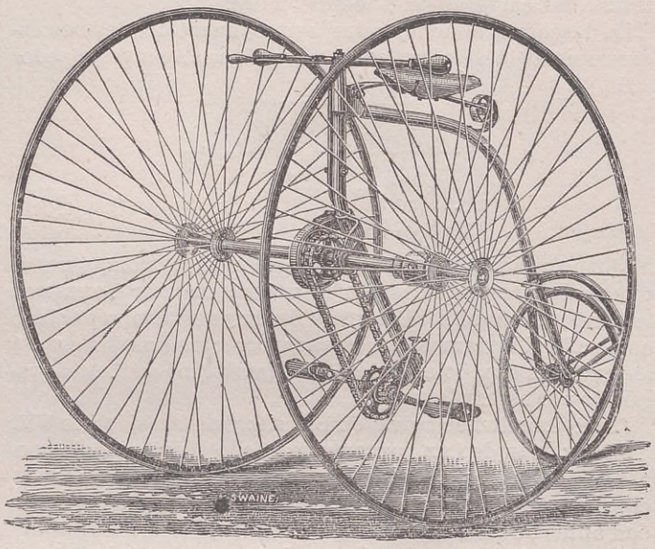
»Es evidente que en tan desiguales proporciones la lucha no es posible; pero tengo entendido que en nuestras próximas carreras de otoño, en Madrid, se pondrán en línea tres ó cuatro *racers*, y es de esperar que las velocidades que se obtengan vengan á demostrar lo que anticipo.

SEMI RACER.

Saint Jean de Luz 30 de setiembre de 1885.

Sección técnica

EL TRICICLO HUMBER



El extraordinario *record* de Mr. Mariott ha puesto muy de moda la máquina que ha usado para efectuarlo, y nos ha parecido muy oportuno favorecer á nuestros suscritores con una descripción y dibujo de dicho triciclo.

Con gran claridad se ve en la figura la disposición y forma de la máquina, que es la adoptada en los triciclos llamados «imbatibles» en Francia.

La posición del triciclista es absolutamente igual á la de un biciclista. Sin embargo, parece que la dirección, es decir el movimiento del manubrio, no es todo lo suave que fuera de desear, pues es menester acostumbrarse á este triciclo para manejarló fácilmente.

Las dos ruedas grandes son independientes una de otra; las demás partes no necesitan más explicación que un examen atento del dibujo.

Este modelo de triciclo puede convertirse en *tandem*. En uno de nuestros próximos números daremos el dibujo de esta variación del triciclo Humber.

*
* *

El *sofety* Rudge, adquirido por la Sociedad, no desmerece en nada los elogios de la prensa extranjera y de nuestro periódico.

Casi todos los socios de la S. V. M. lo han probado tanto en el Parque del Retiro como en la carretera del Pardo, y están unánimes en declarar que aparte de la ligereza y suavidad de sus movimientos, tiene todas las condiciones de seguridad necesarias para excursiones y viajes, pareciendo raro que en un biciclo tan pequeño, pues la altura de su

rueda mayor es de 0m,90 centímetros, pueda seguirse con facilidad á los más ligeros y más altos biciclos ordinarios.

Varios socios quisieron comprarlo inmediatamente, pero decidió la Sociedad rifarlo á dos pesetas el billete, puesto que con ese objeto se trajo.

Hemos recibido numerosas cartas de nuestros suscritores de provincias pidiéndoles se les reservara billetes; así está hecho y rogamos á aquellas personas que no nos han mandado su importe lo hagan en sellos de correo, por ejemplo, y se les avisará de los números que les hemos reservado.

La rifa tendrá lugar tan pronto como todos los billetes estén vendidos, quizás el día de las carreras; pero de todos modos antes de un mes; así es que en el número próximo publicaremos el número agraciado con el biciclo de seguridad.

Rogamos, pues, á aquellos de nuestros suscritores que deseen billetes, los pidan cuanto antes, mandando al mismo tiempo su importe.

Advertimos también á nuestros suscritores que deseen catálogos y más datos sobre las máquinas que describimos ó sobre cualquier otro tipo ó fábrica, pueden pedirlo al señor director, que con mucho gusto procurará servirles.

CARTA DE PARIS

La Sociedad Metropolitana no ha conseguido obtener del Ayuntamiento la concesión de un terreno en el Parque de Boulogne, para establecer una pista permanente. No hay, pues, que contar más con el apoyo oficial, y ahora los esfuerzos deben tener como objetivo la organización de una sociedad por acciones, á fin de reunir el capital suficiente para alquilar ó comprar un terreno y hacer las obras necesarias.

Más afortunados los ciclistas de Dax y de Montpellier, tienen ya su respectiva pista permanente. La de Dax tiene 400 metros de circunferencia, y la de Montpellier solamente 200, apesar de lo cual Duncan tiene el propósito de establecer en ella algunos *records*. Ya ven los madrileños que su pista de la estufa es aún de las primeras, tanto en extensión como por la buena clase del terreno.

El mal tiempo que reina en ésta desde cerca de tres semanas no impide á algunos intrépidos seguir su preparación para los próximos campeonatos del Norte de 10 y 100 kilómetros.

El primero tendrá lugar el domingo 18, y según todas las probabilidades, lo ganará De Civry. El segundo premio nos promete una lucha muy interesante entre Dubois, Médinger y Hommey, que creo llegarán en el orden indicado.

La carrera de 100 kilómetros, el siguiente domingo 25, será también ganada por De Civry, apesar de la severa preparación á que se está sometiendo Dubois (1). El número de corredores será bastante reducido; así es que no debemos contar con la presencia de Médinger, que prefiere abstenerse en esta última carrera, mejor que correr sin la suficiente preparación.

Con estas carreras concluirá la estación. Las de Burdeos, que prometían ser tan interesantes, han sido aplazadas hasta la próxima primavera. Entramos en el invierno, es decir, en el período de calma. Las expediciones son también menos frecuentes, y necesariamente de trayectos más reducidos.

(1) Léase la revista de carreras.

Los rigores de la estación no ponen freno al ardor de los ciclistas ingleses. Acabamos de ver que Marriott ha hecho el viaje de Land's-En á John O'Groats, es decir, del punto extremo Sur de Inglaterra, al punto extremo del Norte, un trayecto de 1.419 kilómetros en seis días, quince horas y veinticinco minutos, apesar del mal tiempo, lluvia, viento, nieve, que no han dejado de molestarle durante todo el trayecto. Marriott montaba un triciclo Humber, de su fabricación.

Este *record* suprime los que sobre el mismo trayecto se han hecho, tanto en biciclo como en triciclo.

Apenas conocido el resultado de este *record*, dos triciclistas, Fletcher y Nixon, se han puesto en camino para tratar de vencerlo; pero, según nuestras noticias, han tenido que desistir de su empeño con motivo del temporal deshecho que han encontrado. Tales han sido las dificultades vencidas por Marriott, que la prensa inglesa no titubea en calificar su viaje como de «hecho heroico.»

Otro ejemplo de energía tenemos en el resultado de la carrera de veinticuatro horas en carretera, organizada por la fábrica Rudge. El vencedor, Mr. Adams, biciclista, muy conocido, pero no acostumbrado al manejo del triciclo, ha hecho 374 kilómetros en las veinticuatro horas con un triciclo Corentry rotary. Las carreteras estaban cubiertas de lodo, y la lluvia molestaba por intervalos á los corredores.

Otra fábrica importante, la casa Starley et Sutton ha organizado una carrera de 100 millas en carretera, reservada á los biciclos de seguridad llamados Rover. Estos biciclos tienen una forma muy extraña. La rueda motriz es la de atrás, el guía está colocado como el ciclista, entre las dos ruedas que son de igual altura. La dirección se hace por la rueda delantera. El jinete tiene los pedales entre las dos ruedas, de modo que está perpendicular sobre ellos y el movimiento es trasmitido por una cadena al eje de la rueda trasera.

Nada más extraño que este aparato, pero los resultados alcanzados (100 millas ó sean 161 kilometros en siete horas cinco minutos diez y seis segundos) prueban que su velocidad es maravillosa.

El presente año merece ser llamado el año de los records, pues no pasa semana que no nos anuncien algunos nuevos. Ignoramos si estos resultados deben atribuirse al perfeccionamiento de los instrumentos ó á los progresos que hacen los ciclistas. De Springfield nos avisan que Howell ha logrado borrar las laureles de Wood, haciendo la milla (160 metros) en dos minutos treinta y un segundos dos quintos. Esta proeza le vale la friolera de 500 libras esterlinas, ó sean 12.500 pesetas que le regala la fábrica, de cuyas máquinas se sirve este afamado corredor.

El más notable de los *records* y el que pocos tratarán de eclipsar, es el que Stevens está efectuando alrededor de nuestro planeta. Ya, en carta anterior, dí cuenta de su viaje hasta Constantinopla. Ahora sabemos que llegó á Tabreeze (Persia) habiendo cruzado la Turquía asiática por Angora, Yozgal y Erzeroum. Su intención es de llegar á las Indias por Téheran, Meshed y Herat, y de las Indias pasar á China. Ya hemos indicado nuestro parecer sobre semejante empresa.

Deseamos que Stevens acabe felizmente su atrevido viaje. Las mayores dificultades le esperan ahora. Tiene que atravesar países casi desconocidos, sin dato ninguno sobre las vías de comunicación, ni debe contar con más apoyo que su indomable energía. ¡Curiosa será la relación de su viaje, si consigue terminarlo!

Hace pocos días estuvo en ésta el cajero de la Sociedad de Madrid, D. Miguel Moreno. Apesar de haberle brindado repetidas veces á pasear en *tandem* conmigo, no he tenido

el gusto de salir en su compañía. Importantes compras de armas (sin duda comisión del Gobierno español) han ocupado el breve tiempo que ha pasado en ésta. Nos parece que la afición de nuestro primer triciclista madrileño disminuye un tanto. Desearíamos equivocarnos.

París 15 de octubre de 1885.

El Corresponsal.

REVISTA DE CARRERAS

FRANCIA

CAMPEONATO DEL NORTE Y DE PARÍS

Velocidad.—Biciclos.—10.000 metros

Domingo 18 *de octubre de* 1885

La sociedad Velocipédica Metropolitana ha celebrado una carrera en el bosque de Bolonia, en el contorno del magnífico hipodromo de Longchamps.

Un tiempo primaveral ha favorecido esta reunión, que ha sido indudablemente la más brillante de las carreras velocipédicas que hasta el día se han verificado en la capital de Francia.

En 4.000 personas se evalúa el público que estaba diseminado en todo el velódromo, y principalmente cerca de la meta, donde más de 200 coches y 300 velocípedos mezclados dan una idea de la animación que debía presentar.

Todos los sistemas de máquinas estaban representados; pero multitud de tanders llamaban sobre todo la atención.

La pista de Longchamps mide 3.600 metros, de los cuales 800 solamente estaban algo pesados á causa de las lluvias anteriores.

A las dos y cuarenta y cinco bajó el startor su bandera, y los nueve corredores inscritos, todos en línea se lanzaron á la lucha.

Después de una vuelta se habían ya dividido en dos pelotones.

Dubois, de Civry, Médinger y Ch. Hommey pasan 30 segundos antes que el segundo pelotón formado por los demás corredores.

Dubois hizo el juego hasta 200 metros antes de la llegada; pero entonces de Civry y Médinger, corredores más antiguos y por consiguiente más duchos en el arte de correr, dan el empuje terrible que les conocemos, llegando en el orden siguiente:

1.° De Civry, 19 minutos, 42 segundos (Rudge).
2.° Médinger, 19 minutos, 42 segundos, dos quintos.
3.° Dubois, 19 minutos, 42 segundos, tres quintos.
4.° Hommey, 19 minutos, 44 segundos, un quinto.

La resistencia opuesta por el joven Dubois á dos de los mejores corredores de Francia, nos hace creer que dicho corredor reserva algunas sorpresas para la temporada próxima.

CARRERAS DE MONTPELLIER

El domingo 18 de octubre se ha inaugurado con unas carreras de velocípedos el velódromo de 200 metros, construído á costa del Club de Montpellier.

Todas las pruebas eran para biciclos. Una carrera, *regionale*, de 3 kilómetros, fué hecha en 5 minutos, 52 segundos.

Un handicap, corrido en 4 series, y una final, dió los resultados siguientes para 1 kilómetro:

Serie final: 1.° Manning, 1 minuto, 36 segundos, dos quintos; 2.°, Duncan, 1 minuto, 36 segundos, cuatro quintos.

La victoria de Manning sobre su profesor Duncan ha causado gran extrañeza.

También ha habido dos concursos de agilidad y destreza, uno en biciclo y otro en monociclo, y han terminado las carreras con una magnífica prueba de 5.000 metros en que lucharon Duncan, Terront y Knowles, apesar de una terrible caída de este último en el handicap, llegando después de una lucha que entusiasmó al público en el mismo orden que indicamos.

Duncan hizo los cinco kilómetros en 9 minutos, 17 segundos dos quintos.

Ya ven los corredores madrileños, tan pesimistas á veces, que se puede perfectamente correr en pistas de doscientos metros, y más aún que se pueden hacer magníficas velocidades.

¡Cuándo se convencerán de que en ninguna ciudad del mundo hay una pista que reuna mejores condiciones, bajo todos los puntos de vista, que la de los Jardines del Buen Retiro!

CAMPEONATO DE FONDO DEL NORTE Y DE PARÍS

Biciclos —100 kilómetros

En el momento de cerrar nuestro número recibimos de nuestro corresponsal de París las siguientes noticias:

«De Civry, Médinger, Dubois, Hommey y otros nueve corredores, estaban inscritos para esta carrera de 100 kilómetros, organizada por la Sociedad velocipédica metropolitana, en el velódromo de Longchamps.

Asistió mucha gente, aunque no tanta como al campeonato de velocidad corrido el domingo anterior. La organización, perfecta. Se ha hecho una fotografía de los corredores en la primera vuelta.

Dubois ha estado magnífico, y apesar de la caida de de Civry en el kilómetro 50, lo que hizo perder á este último unos dos kilómetros, no cabe la menor duda de que hubiera ganado Dubois con la misma facilidad que lo hizo.

Médinger abandonó la carrera á la quinta vuelta.

Los tiempos han sido:

1.° Dubois, en tres horas, 34 minutos y nueve segundos.
2.° De Civry, en 3 horas, 53 minutos y 42 segundos.
3.° Gras, en 3 horas, 56 minutos y 13 segundos.

Los primeros 50 kilómetros en una hora, 41 minutos y 7 segundos.

INGLATERRA

UN RECORD DE 1.418 KILÓMETROS

M. T. Marriot, de Londres, acaba de batir en triciclo el mejor *record* de Lands'End á John-O'Groats, de la extremidad Sud Oeste de Inglaterra, á la extremidad Norte de Escocia.

Los mejores resultados hechos hasta el día sobre esta distancia, eran el de Mr. James Lemoux, en biciclo, en seis días, diez y seis horas y diez minutos, y el de Mr. Lawrence Fletcher, en triciclo, en ocho días, cinco horas y veinticinco minutos. Mr. Marriott, apesar de la lluvia y nieve en las montañas de Escocia, ha llegado á batir los dos *records* precedentes en un triciclo Humber, del modelo llamado en Francia «Imbattable,» en seis días, quince horas y veinti-

cinco minutos, y ha por consiguiente batido el *record*, de biciclo, en cuarenta y cinco minutos, y el de triciclo por un día y catorce horas. Bueno es añadir que Mr. Marriott ha tenido que vencer dificultades sin precedente, entre otras, una tempestad de nieve y agua en las montañas de Escocia, en que quedó solo, pues durante todo el resto del camino fué escoltado y guiado por los ciclistas de los diferentes pueblos que atravesaba. Después de haberse quedado doce horas en silla próximamente, con un corto instante para refrescarse, ha recorrido las últimas veinte millas (32 kilómetros) en hora y media. La distancia de Lands' End á John-O'-Groats es de 730 millas (1.418 kilómetros). El triciclo es ligero, verdadero Humber, hecho por Mr. Marricot y Cooper, con ruedas multiplicadas á 1,48 metros, que con faroles, maleta y accesorios de viaje, pesa 27 kilogramos.

CARRERA DE 24 HORAS PARA TRICICLOS «RUDGE»

Los Sres. Rudge y compañía, de Conventry, han organizado una gran carrera en carretera, de veinticuatro horas, para los aficionados que montan sus máquinas, llamadas «Coventry Rotary.» Esta carrera empezó el miércoles 23 de setiembre, á las doce de la noche, en la carretera de Bath. El piso estaba pesadísimo á consecuencia de las lluvias.

Los resultados fueron los siguientes:

1.° J. Adams 233 millas y media (375 kil. 700).—2.° Billson 224 millas (366 kil. 416).—3.° G. Duncan 179 millas (288 kil.).

CARRERA DE 100 MILLAS PARA BICICLOS DE SEGURIDAD LLAMADOS «ROVER.»

Esta carrera ha sido organizada por los Sres. Starley y Sulton, fabricantes de dicho velocípedo.

El vencedor, Sr. G. Smith, es el mismo ciclista que ganó en 1884 la misma carrera sobre un Kangaroo; solamente este año ha batido su *record* del año precedente por cinco minutos y cuatro segundos, haciendo la distancia de 100 millas (161 kilómetros) en siete horas, cinco minutos y diez y seis segundos, en vez de siete horas, once minutos y diez segundos en Kangaroo. Mr. E. Hale llegó segundo, y Mr. Belding tercero.

ALGUNOS RECORDS BATIDOS

George Hendee, el champión de biciclos aficionados de América, ha hecho el 23 de setiembre un ensayo público y oficial á fin de batir los records de aficionados del mundo, de 1¼ de milla, 1½ milla, 3¼ de milla y 1 milla. Las velocidades que hizo, fueron las siguientes: 1¼ de milla, 38″ 1½ milla 1′ 15″; 3¼ de milla 1′ 55″ 1¼, y la milla 2′ 38″ 3¼;

El *record* de la media milla es superior á todas las velocidades hechas hasta ahora por los profesionales ó aficionados.

Ricardo Howell acaba de batir varios *records*; el 24 de setiembre batió en un quinto de segundo el *record* de la milla hecho por Wood en 2′ 35″ 3½; pero un telegrama enviado por los Sres. Stoddard, Lowering y compañía de Boston, agentes de los Sres. Rudge y compañía, anuncia que R. Howell ha recorrido el 29 de setiembre en la fiesta de Springfield una milla en 2′ 31″ 2½ en biciclo Rudge, y en 2′ 43″ en biciclo de seguridad Rudge.

Además de estas pasmosas velocidades, otro telegrama del 1.° de octubre anuncia que Howell ha hecho sobre el triciclo «Coventry Rotary» la milla en 2′ 49″ 2½ de segundo, batiendo todos los *records* precedentes.

Antes de marcharse de América Howell, ha desafiado á todos los corredores de los Estados Unidos, ofreciéndoles 30 yardas para una milla, y apostando cualquier cantidad.

Buena ocasión para Prince, que ha hecho la milla en 2′ 39″ el año pasado.

ITALIA

Los campeonatos de velocidad y fondo para biciclos que se han corrido bajo los auspicios del V. C. de Milán, no han sido tan brillantes como se esperaban.

CAMPEONATO DE VELOCIDAD DE 10.000 METROS

Sólo seis corredores se han presentado para esta carrera. Adolfo Mazza, confiando en su fuerza, se queda el último, contentándose con seguir el juego sin la menor fatiga aparente; á la 24 vuelta, es decir, dos vueltas antes de la llegada, por un brillante esfuerzo, el valiente campeón de Turín pasa sucesivamente á todos sus competidores.

En este momento, la emoción del numeroso público, es inmensa; todos los corazones palpitan; las señoras se suben encima de las sillas agitando sus pañuelos y animando con sus bravos á los cinco corredores.

Loretz y Davidson se precipitan rápidamente detrás de Mazza. Al último recodo Loretz trata de tomar la cuerda; pero llevado por su velocidad, no puede dar la vuelta corta, y va á chocar contra Mazza, que se tambalea sobre su silla; en esto llega Davidson y choca también, cayendo los tres. Tarlarini, favorecido por este desagradable incidente, llega primero en diez y nueve minutos y diez y siete segundos, y segundo Rocichi, en diez y nueve minutos y veintidos segundos.

El Jurado se reunió inmediatamente, y después de haber interrogado á los corredores y testigos del accidente, resolvió dar los premios á los corredores llegados primero, pero reservar el título de Campeón de Italia.

CAMPEONATO DE FONDO

Dicho campeonato se corrió dos días después del de velocidad, y era de 160 kilómetros.

Doce corredores se han presentado; Loretz llegó primero, haciendo esa distancia en ocho horas, veintiocho minutos y cuarenta y cinco segundos, batiendo en un cuarto de rueda á A. Mazza. Llego tercero M. Larroque.

SMALL WHEEL.

AVISO Á NUESTROS SUSCRITORES

Rogamos á aquellas personas que no estén suscritas más que por seis meses, nos manden el importe de la suscrición por el tiempo que deseen, en el caso en que quieran continuar recibiendo nuestro periódico.

Las cartas interesando la redacción de nuestra revista, deben dirigirse á D. Eugenio Ribera, director de «EL VELOCÍPEDO,» Madrid.

CORRESPONDENCIA PARTICULAR

Sr. D. M. P.—Murcia.—Recibido su carta y nos extraña lo que ella dice, pues por su intermedio hemos servido cuatro suscriciones, incluso la suya, las que hacen 24 pesetas.

Sr. D. S. L.—Barbastro.—Agradecemos sus dos cartas y los datos interesantes que contienen.

Sr. D. M. B.—Barbastro.—Lea V. el final de la sección técnica de este número.

Sr. D. R. D.—Tortosa.—Le mando los cuatro billetes de la rifa que me ha pedido y pagado.

Sr. D. M. P.—Valladolid.—Lo mismo le digo que al anterior.

Sr. D. D. M.—Málaga.—Lo mismo le digo.

Sr. D. S. N.—Vigo.—Veinte billetes ¡bravo! Se los he mandado ya y recibido el importe.

MADRID, 188.—IMPRENTA DE MANUEL G. HERNÁNDEZ,
Libertad, 16 duplicado.

VELOCÍPEDOS DE LANCE

(0,50 pesetas cada anuncio.)

Se vende un biciclo carretero de 52 pulgadas, pintado. Marca: Challenge núm. 2, Singer et Co.
Darán razón: calle de San Bernardo, 13, principal

Se vende un biciclo niquelado, de 56 pulgadas. Darán razón: Hortaleza, 130.

Se vende un buen biciclo carretero de 52 pulgadas.—Fábrica Singer et C.º—Darán razon y puede verse, Zurita, 22.

Verdadera ocasión para el que quiera comprar un biciclo enteramente nuevo, bruñido, se dará muy arreglado, Tetuán, 13, Cerrajería.

Se vende un biciclo de 54 pulgadas, bruñido, en 800 reales. Darán razón, Plaza del Angel, 4, portería.

Se vende un magnífico biciclo niquelado, de 54 pulgadas, con bolas en las dos ruedas, en muy buen estado.
Darán razón y puede verse, Jacometrezo, 36, 3.º izquierda.

Se vende un buen biciclo carretero, bruñido, Royal Challenge Singer et Cº, 52 pulgadas. Darán razón y puede verse, Capellanes, 7.

PRECIOS
de anuncios en este periódico

Una página.	25	pesetas
Media página.	15	»
Un cuarto de página. . . .	10	»
Un octavo de página. . . .	7,50	»
Un diez y seis avo.	5	»

0,50 pesetas la línea para la primera inserción; 0,25 las siguientes

VELOCIDAD Y SEGURIDAD
CON LAS MÁQUINAS DE LA FÁBRICA
«HOWE»
TRICICLOS HOWE

El «Record» y el «Adjustable Record»

BICICLOS HOWE

El nuevo biciclo de seguridad Howe Safety, el Howe roadster y el Howe semiracer.

Pueden obtenerse catálogos y toda clase de informaciones en casa de V. André, 48, boulevard Sebastopol, París, y en
The HOWE machine C.º Ld. Avenue St. GLASGOW

LE SPORT VÉLOCIPÉDIQUE
Fundado en 1880
ÓRGANO OFICIAL DE LA UNIÓN VELOCIPÉDICA DE FRANCIA
Sale todos los viernes
Director: H. PAGIS
Administración y redacción: 111, Avenue de Villiers, París
SUSCRICIONES
Extranjero: 6 meses, 7 pesetas; un año, 14 pesetas.

LE VELOCE SPORT
ÓRGANO SEMANAL DEL VELOCIPEDISMO FRANCÉS
Sale los jueves
Administración y redacción: 110, cours d'Alsace et Lorraine, Burdeos
SUSCRICIÓN PARA ESPAÑA
Un año, 15 pesetas; seis meses, 7,50.

LE VELOCEMAN
REVISTA QUINCENAL ILUSTRADA DE LA SOCIEDAD VELOCIPÉDICA FRANCESA Y EXTRANJERA
Suscrición, 7,50 pesetas por año.
Administración: 18, rue Nationale, Montpellier

D. RUDGE ET C.E
COVENTRY

El célebre biciclo de seguridad

SAFETY RUDGE

P. ROUSSET & INGOLD-AGENTES-70, AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE PARIS
VELOCIPEDOS DE UNO, DOS, TRES Y CUATRO ASIENTOS

FABRICA LA MAS ANTIGUA E IMPORTANTE DEL MUNDO
Ocupa diariamente 600 obreros
MAQUINAS LAS MAS ACREDITADAS
Los Championnats de Inglaterra, Francia, Italia, Estados Unidos, etc, han sido ganados con estas máquinas.

PÍDANSE CATÁLOGOS Á P. ROUSSET ET INGOLD, 70 AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE. PARIS