



ÓRGANO MENSUAL
DE LA SOCIEDAD DE VELOCIPEDISTAS DE MADRID

AÑO I

MAYO, 1885

NÚM. 1.º

ADMINISTRACION: CAPELLANES, 7, MADRID

Precios de suscripción por un año: España, 6 pesetas.—Extranjero, 6'50

NUESTROS PROPOSITOS

El pensamiento, concebido por algunos velocipedistas madrileños, de fundar un periódico de *sport velocipédico*, consagrado á su difusión, su fomento y su crónica, habiendo sido discutido y unánimemente aceptado en reunión plena de la Sociedad de velocipedistas, establecida en esta capital desde el 17 de setiembre de 1878, cúmplenos realizar hoy este proyecto, apareciendo en el estadio de la prensa periódica, á la que saludamos con la más afectuosa cordialidad.

Nos proponemos prescindir en nuestro periódico de cuanto no se relaciona con este nuevo *sport*, no teniendo acerca del mismo otra pretensión, que la de vulgarizar el más moderno é higiénico, el más accesible y agradable de los medios de locomoción, dando á conocer su empleo, sus progresos, sus placeres y certámenes, siguiendo paso á paso su desarrollo y los perfeccionamientos de su fabricación y creando, por último, fraternales lazos de unión y de simpatía para todos los fines del *sport* velocipedista, entre los aficionados españoles y extranjeros, pues este nuevo vehículo, como todos

los productos de la civilización moderna, es eminentemente cosmopolita.

Examinaremos detenidamente en su día, por qué el velocipedismo (permítasenos esta nueva é ineludible expresión) que tan extraordinario desarrollo ha adquirido en estos últimos años en Francia, en Inglaterra, en los Estados Unidos como en los demás países donde se aclimatan fácilmente las conquistas del genio moderno, cuenta con tan reducido número de adeptos en España y no tiene aplicación alguna en su administración pública.

Pero desde ahora y de paso podemos anotar, como una de las razones que se oponen á su propagación en nuestro país, la dificultad y crecido precio de su adquisición, y, sobre todo, de su reparación y arreglo, dificultad que la Sociedad de Velocipedistas se propone allanar y vencer, obteniendo, como ya tiene la seguridad de obtener, facilidades y rebajas considerables de los constructores de aquellas máquinas, con el objeto de que los socios adquieran los velocípedos, sus partes constitutivas y las piezas de cambio que requiere su recomposición y conservación, en las mismas ó mejores condiciones de precio que los aficionados extranjeros.

Es también motivo de retraimiento y de rémora para la generalización del velocipedismo, la aprensión que infunde y muy grande en determinadas personas, el asombroso é inexplicable equilibrio en que se mantiene, sobre su metálico corcel, el velocipedista que atraviesa con vertiginosa carrera los paseos y alamedas de la corte, atribuyéndose á este nuevo género de equitación dificultades, sin embargo, rápidamente dominadas y peligros que la experiencia desvanece y prueba hasta qué punto son quiméricos y en todo caso menores que los que suscita el menos brioso de los caballos.

Nuestro periódico se consagrará á rectificar estos erróneos conceptos, y la Sociedad considerará como un deber el facilitar los medios de apreciar las accesibles ventajas del velocipedismo, á cuantos sientan alguna afición á este nuevo *sport*.

Daremos además noticias velocipédicas de la capital, de las provincias y del extranjero, á cuyo efecto, además de las publicaciones que recibe la Sociedad, se honra ésta con la correspondencia de distinguidos velocipedistas que la informan de cuanto digno de mención ocurra en España, Francia é Inglaterra en *sport* velocipédico, correspondencias con la que se alimentará la crónica de nuestro periódico.

Expuestas ya nuestras aspiraciones y los medios con que contamos para realizarlas, réstanos solicitar la simpatía y la indulgencia de la prensa como de nuestros suscritores para la elucubración literaria de una redacción más versada en el manejo del velocípedo que en el de la pluma periodística.

Por la Sociedad,
EL DIRECTOR.

Las carreras de velocípedos

Como el principal objeto de nuestra publicación, y ya lo indicamos en el artículo inaugural, es el fomento del *sport* velocipédico, nada nos parece más apropiado para iniciar nuestras tareas periodísticas como el entrar en determinadas consideraciones respecto á las carreras de velocípedos, que sin duda alguna son uno de los factores, quizás el más importante de dicho fomento.

Dando nosotros, en nuestra humilde opinión, tanta importancia á este género de certámenes, claro es que nuestra primera recomendación á nuestros compañeros de velocipedismo en provincias, es la de constituirse en grupos y formar, por decirlo así, una sociedad, en la que, unidos por las mismas aspiraciones y la misma afición, se plantee sin demora el problema de las carreras, llevando inmediatamente la solución al terreno de la práctica.

La unión, esta mágica palabra que representa el principio y la base de toda sociedad, es el único medio de resolver y allanar dificultades que jamás sin ella se hubiesen vencido. «La unión hace la fuerza» es el lema de

uno de los países más adelantados del mundo: hemos nombrado á Bélgica.

La unión de los velocipedistas es la que permite á éstos formar un núcleo tan influyente en Inglaterra, que impone y consigue cuanto necesita para su actuación y desenvolvimiento.

Para dar una idea de los resultados que dicha unión ha producido, exponremos que sólo en Inglaterra existen más de 300.000 velocipedistas afiliados á multitud de sociedades ó clubs locales, de los cuales uno solo cuenta 7.000 socios, estando además, como también en Francia actualmente, todas las sociedades unidas por un comité central, que es el poder ejecutivo de la legión velocipedista.

Otro ejemplo, entre infinidad que á la vista tenemos, y resultado exclusivo de la unión, es el proyecto, que no tardará en realizarse, de enlazar Londres á Brighton (1) por una carretera única y especialmente destinada á los velocipedistas. Estará dividida en toda su longitud, unos 14 kilómetros, en dos partes, la ida y la vuelta, cada una de las cuales tendrá el suficiente ancho para permitir á varios bicis y triciclos (2) circular fácilmente en un mismo sentido. Las pendientes serán muy suaves, y el piso de terso asfalto. Con un paseo en estas condiciones, en media hora se salvará la distancia que media entre la tumultuosa metrópoli y el elegante y favorecido puerto.

Hecha esta digresión, indicaremos brevemente los medios á que se ha de recurrir para, una vez decididas, realizar sin tropiezos las carreras de velocípedos.

El primer problema que en las carreras se presenta, es la elección de *pista*; para lo cual no hay más que tener en cuenta las siguientes condiciones á que debe satisfacer: tener una longitud á un metro de la *cuerda* de 300 metros, por lo menos, longitud que hay que medir exactamente, con el ancho suficiente para que varios velocípedos puedan evolucionar con facilidad; las *vuelatas* no deben ofrecer peligro, al mismo tiempo que deben poder acometerse, sin disminuir notablemente la velocidad, y por último, las pendientes deben ser nulas ó de poquísima declividad.

Elegida ya la pista, los *corredores*, es decir, todos los velocipedistas de la localidad, deben ensayarse en ella sin testigos y sin público, para determinar la fuerza, resistencia y velocidad de cada corredor, de modo que se adquiera de antemano la seguridad de no defraudar la expectación de los que sean invitados á la carrera definitiva; procediéndose, por último, á clasificar los corredores en las diferentes carreras, de manera que los que tomen parte en la misma sean próximamente de igual fuerza, para lo cual es menester someterse al juicio imparcial del que más experiencia tenga.

(1) Pequeña ciudad situada en la desembocadura del Támesis y punto de reunión preferido durante el verano de la sociedad londinense.

(2) De hoy en adelante emplearemos estas denominaciones para distinguir los velocípedos de dos y tres ruedas, por no encontrar palabras más apropiadas.

Determinadas ya las condiciones generales, con la probabilidad de salir airosos del programa que se anuncia, llévase á cabo la carrera, siempre de gran efecto para los concurrentes, pues la emulación y el amor propio de buena ley, producen efectos de resistencia en el movimiento y de velocidad en el andar, que en vano se pretenderían alcanzar en la carrera independiente, y por otra parte, la fluidez, elegancia y facilidad de los movimientos y el equilibrio del jinete impresionan agradablemente á los espectadores, causando, particularmente entre los verdaderos aficionados á ejercicios corporales, un entusiasmo que no puede menos de aumentar el número de velocipedistas de la localidad.

Terminaremos estas desaliñadas ideas con algunas apreciaciones sobre los velocípedos de carrera, el traje de los corredores y las diferentes maneras de *hacer la carrera*.

Al revés de lo que sucede en las carreras de caballos, en que el peso, la edad, la raza de los animales influyen poderosamente en la clasificación del programa, en las carreras de velocípedos, la fábrica de que proceden las máquinas, su peso y el diámetro de las ruedas, no son factores de suficiente importancia para permitir establecer diferencias en el programa de unas carreras.

Discutamos separadamente la influencia que ejerce en la velocidad y en el trabajo motor, el peso y el diámetro de la rueda de un velocípedo.

Es evidente, en primer lugar, que á igualdad de las demás circunstancias, un velocípedo de carrera propiamente dicho, ó *racer*, cuyo peso oscila entre 8 y 14 kilogramos, necesita menos esfuerzo por parte del jinete para determinar su movimiento, y por consiguiente, un corredor obtendrá con dicha máquina mayor velocidad que con un velocípedo *carretero*, cuyo peso oscila entre 14 y 26 kilos, y parece, pues, á primera vista, que debe hacerse una clasificación por pesos.

Sin embargo, como todo corredor tiene la libertad completa de correr en la máquina que más le convenga, y con la que más familiarizado esté, de aquí proviene el que en los programas de las carreras de Francia é Inglaterra aunque constan el peso, diámetro y fábrica de los velocípedos, no se haya creído deber clasificar por esta condición. Como por otra parte los *racer* sólo han adquirido su extraordinaria ligereza á expensas de diferentes partes secundarias como estribos, frenos, etc., y del espesor absoluto de todas las piezas, no tienen suficiente resistencia y rigidez para permitir al jinete aventurarse en un paseo ó excursión, donde pueda encontrar pisos desiguales y surcados de baches; así es que en el caso en que un velocipedista no pueda tener á la vez dos máquinas, una de carrera y otra *carretera*, le aconsejamos monte velocípedos de los llamados *semi-racer*, cuyos pesos oscilan entre 14 y 20 kilos.

En cuanto al diámetro de la rueda mayor, es evidente que si bien para un mismo número de vueltas recorren mayor distancia las de mayor diámetro, por otra parte, el aumento de diámetro lleva consigo para una máquina

de la misma solidez, un incremento en el peso, y por consiguiente, exigen mayor desarrollo de fuerza muscular, sobre todo en el arranque, si bien es verdad que puestos en marcha adquieren mayor fuerza viva.

Tienen también los velocípedos de gran tamaño el inconveniente de que nunca se dominan, ni se puede evolucionar con ellos tan fácilmente como con los de pequeño diámetro, siendo más trabajosa además la subida de las pendientes con los primeros.

Todas estas razones en pro y en contra, establecen una especie de compensación, que no excluye la diferencia de opiniones, sin embargo, entre los más afamados velocipedistas.

Recordamos como ejemplo de una de estas opiniones, que hablando sobre el particular en las carreras de Biarritz el verano de 1883 con el célebre De Civry, que acababa de ganar una carrera de 10 kilómetros, nos decía:

«Uno de los principales errores de los corredores novatos, es el atribuir influencia extraordinaria al diámetro de las ruedas; yo le doy tan poca, que alcanzando á bicicletas de 58 pulgadas, monto las de 52 ó 54, encontrando mucha más seguridad y hasta creo que mayor velocidad en los últimos.»

Nuestra opinión coincide con la de De Civry, y aconsejamos á todos los principiantes que no compren máquinas á cuyos pedales no alcancen con toda libertad, sin incurrir por eso en el defecto contrario, siendo la buena medida aquellos velocípedos en los cuales, estando la *pedal* en su punto más bajo, quede el pie horizontal y la pierna estirada naturalmente y sin esfuerzo.

Sobre el traje de los corredores sólo manifestaremos, por ahora, que en Inglaterra y en Francia se compone de una gorra de *jockey*, una camiseta de punto ó *maillot*, de seda generalmente, pantalón de punto, hasta la rodilla, y medias ó calcetines con zapato de muy poco tacón; pero este traje chocaría quizás en España, adoptándose por tal motivo, aunque no con todo rigor, en las carreras de nuestra sociedad el pantalón de punto ajustado y llegando hasta quedar recubierto en parte por una media bota muy ligera, con *maillot* de lana, franela ó seda para la parte superior del cuerpo.

Terminaremos este, ya muy prolongado, artículo, haciendo observar que los corredores pueden seguir—para *hacer la carrera*—diferentes sistemas, entre los que indicaremos los siguientes:

Haciendo el juego, que consiste en adelantarse desde el primer instante de la salida, llevando la mayor velocidad posible durante toda la carrera, con el objeto de cansar á los demás competidores.

Siguiendo al que se haya adelantado el primero sin cansarse inútilmente, y esperando hallarse á unos 150 metros de la meta para en un supremo empuje, tratar de pasar delante del que haga el juego.

El segundo modo de correr es mucho más prudente, necesitándose, para seguir el primer método, una gran confianza en la superioridad de sus fuerzas.

Expuestas ya las generalidades y el tecnicismo convencional de las carreras velocipédicas, en las que deben hacer sus primeras tentativas los que se interesen por el progreso de nuestro *sport*, nos reservamos desenvolver y discutir cada una de las partes esbozadas en este primer artículo, en los números siguientes de nuestra publicación, poniéndonos desde ahora á la entera disposición de nuestros suscritores y lectores, para departir en lo sucesivo con ellos sobre los diferentes problemas que surgen en la interesante cuestión de la locomoción velocipédica.

E. R.

SOCIEDAD DE VELOCIPEDISTAS DE MADRID

Sesión del 11 de mayo de 1885

PRESIDENTE: D. EUGENIO RIBERA

Aprobada el acta de la sesión anterior, D. Miguel Moreno lee el programa de carreras propuesto por la comisión nombrada al efecto en la sesión anterior.

Puesto á votación, es aprobado por unanimidad.

Se fija el día 31 de mayo y las ocho de la mañana para fecha y hora de dichas carreras.

D. Salvador Larios queda encargado de pedir, particularmente, al señor alcalde, el permiso para poder correr en el paseo de la estufa del Retiro.

El señor presidente presenta la viñeta que ha dibujado para el periódico y, aprobada por unanimidad, se procede á la elección de director y administrador de dicha publicación, resultando de la votación:

Director: D. Eugenio Ribera.

Administrador: D. Ignacio Santos.

El señor presidente da cuenta de las gestiones hechas por D. Ignacio Santos para la creación de una pista cerca del canal, y la Sociedad acuerda desistir, por ahora, de dicho proyecto, en vista de los resultados negativos de dichas gestiones.

Se decide remitir á cada socio una circular para la inscripción detallada en el programa de carreras, tal cual se ha aprobado.—El Secretario, Cipriano Santos.

PROGRAMA DE LAS CARRERAS DE VELOCÍPEDOS ⁽¹⁾

QUE SE HAN DE CELEBRAR

EL DOMINGO 31 DE MAYO DE 1885 Á LAS OCHO DE LA MAÑANA

1.ª Carrera. — 3.ª CLASE

Distancia: 2.000 metros

Primer premio.....

Segundo ídem.....

Tercer ídem.....

2.ª Carrera. — 2.ª CLASE

Distancia: 3.000 metros

Primer premio.....

Segundo ídem.....

3.ª Carrera. — HANDICAP (1)

Distancia: 5.000 metros

Para todos los corredores de la Sociedad.

Primer premio.....

Segundo ídem.....

Tercer ídem.....

4.ª Carrera. — HANDICAP

Distancia: 2.000 metros

Obligatoria para los ganantes de cualquier premio de las tres pruebas anteriores, bajo pena de la pérdida del premio ganado.

Primer premio.....

Segundo ídem.....

OBSERVACIONES

1.ª La insignia de socio, así como el traje de carreras (por lo menos el maillot), son de rigor para poder tomar parte en las carreras.

2.ª Los corredores deben comunicar á la Secretaría una reseña con el peso, diámetro y fábrica de sus velocípedos, así como los colores del traje con que corran.

3.ª En el caso en que el número de corredores para una prueba sea igual ó inferior al número de premios, se suprimirán uno ó más premios, de modo que quede siempre un corredor más que el número de premios.

En el próximo número daremos cuenta detallada del resultado de dichas carreras.

CARRERAS EN SAN SEBASTIAN

La sociedad de velocipedistas de Bayona-Biárritz se propone, de acuerdo con la municipalidad de San Sebastián, organizar en dicha ciudad unas grandes carreras de velocípedos internacionales que, probablemente, se verificarán durante las fiestas que anualmente tienen lugar en el mes de agosto, y á las que acude tantísimo forastero.

Si, como es de esperar, se llevan á efecto dichas carreras, no dudamos de su éxito, pues, además de la novedad del espectáculo y del numeroso público que San Sebastián proporciona á toda clase de certámenes, se cree que tomarán parte en ellas los más célebres ciclistas y triciclistas de Francia é Inglaterra.

Los velocipedistas que vayan á veranear á tan agradable playa, están de enhorabuena, pues también es probable que, como otros años, se verifiquen carreras en Bayona y en Biárritz, á las que, de seguro, no dejarán de asistir.

Nuestro periódico tendrá un corresponsal que le comunique todo cuanto digno de mención ocurra en dichas carreras.

Aplaudimos mucho al Veloce-Club de Bayonne-Biárritz por su iniciativa, como por el provecho que obtendrá de dichas carreras el velocipedismo español.

(1) Llámense así las carreras en que los corredores de más fuerza dan distancia á los demás, distancia fijada por un *handicáper* nombrado al efecto y cuyo juicio es inapelable.

Ya se sabe que en las carreras de caballos no se da distancia, sino que los caballos de más fuerza llevan pesos adicionales, fijados también por un *handicáper*.

(1) Todas las carreras de la Sociedad son, por ahora, de bicicletas solamente.

UNA INDISCRECION

Se dice que un distinguido velocipedista que ha desempeñado un elevado cargo en nuestra sociedad, residente hoy en Barcelona, trata de organizar un club de velocipedistas en esta ciudad.

Es de esperar que se confirmen los rumores que sobre dicho proyecto circulan, pues con los aficionados á nuestro sport que existen en Barcelona, y con el entusiasmo que por la causa velocipédica tiene D. F. R. hay sobrados elementos para llevar á cabo la realización de un proyecto tan provechoso para el velocipedismo en Cataluña.

*
**

UNA PREGUNTA

¿Por qué los diversos, y relativamente numerosos grupos de velocipedistas que hay en diferentes capitales de provincias, como Sevilla, Málaga, Cádiz, Murcia, Santander, Burgos y San Sebastián, no se reúnen y de común acuerdo no forman sociedades, al impulso de las cuales aumentaría su número rápidamente, aparte de otras muchas ventajas inherentes á todas las sociedades en general y á los velocipédicos en particular?

Basta para ello que un velocipedista animado de entusiasmo y paciencia suficiente, convoque á todos los aficionados que conozca y plantee ese problema, no debiéndole asustar el reducido número de socios que al principio podría contar el club, pues con pocos socios han empezado todos, incluso el nuestro, que fué fundado por cuatro velocipedistas nada más, hallándose nuestra sociedad hoy día en estado muy satisfactorio y floreciente.

Volveremos á las andadas.

*
**

EXCURSIONES Y VIAJES

El exceso de original nos obliga á dejar para los próximos números la relación de interesantes excursiones hechas en velocípedo en los alrededores de Madrid.

En esta sección admitiremos con gusto los datos que nos proporcionen nuestros suscritores sobre algún paseo ó carretera de España, datos que pueden ser de gran utilidad para los velocipedistas que se propongan viajar ó pasearse por estos mismos sitios.

Revista de carreras

FRANCIA

Carreras de Rochefort

26 de abril

En esta ciudad se inauguró, por decirlo así, la temporada de carreras de primavera.

Buenas carreras, apesar de que la pista, que no medía más de 200 metros, era muy mala.

Asistió la plana mayor de la guarnición marítima de este puerto militar, entre otros, el Almirante, el Vicealmirante, Gobernador marítimo, alcalde, etc.

Una charanga de un regimiento de marina tocaba en los intermedios.

La gran carrera internacional para bicíclos (distancia 6.000 metros), la ganó Duncan, que montaba un Rudge; tiempo, 13'21"; Carlos Terront, llegó segundo, en 13'34".

A causa del mal estado de la pista, se rompieron y descompusieron varios triciclos, lo que permitió á Médinger ganar fácilmente la gran internacional de triciclos (distancia, 5.000 metros), en 11'20".

Parece que en estas carreras, los trajes de algunos corredores dejaban por desear.

Carreras de Montpellier

Domingo, 3 de mayo de 1885

Apesar de que en estas carreras se notaba la ausencia de algunos corredores, á causa de que el mismo día tenían lugar las carreras de Burdeos, han sido las de Montpellier muy interesantes para el numerosísimo público que las presencié, demostrando que la afición á nuestro nuevo sport se va desarrollando muchísimo.

También en Montpellier la pista dejaba mucho por desear, apesar de que tenía 408 metros.

Diez y seis corredores tomaron parte en la carrera internacional de bicíclos, pero á las cinco ó seis vueltas se retiraron todos menos Duncan, Terront, Knowles y Chatelain, empezando una lucha interesantísima en la que, después de varias alternativas, ganó Duncan (9.240 metros), en 22'29"; Terront llegó segundo, en 22'30", y Knowles tercero, en 22'31".

En la internacional de triciclos, llegaron en el mismo orden; pero donde la espectación era grande, á causa de las fuerzas casi iguales de Terront y Duncan, era en la carrera de bicíclos de seguridad (6.160 metros).

En las líneas rectas, Terront sacaba ventaja sobre Duncan, pero éste la volvía á ganar en las vueltas.

Desgraciadamente, en la 15.^a vuelta, se entierra la rueda mayor del veloz de Terront y cae éste; vuelve á montar, y á la vuelta siguiente, nuevamente cae en el mismo bache; así es que Duncan siguió la carrera de paseo.

La ovación fué para los dos.

Un detalle: En una de las carreras regionales, Chatelain, que, como muchos corredores, llevaba una piedrecita en la boca, al querer dar el empuje, la tragó. ¡Buen viaje!

La entrada fué magnífica; faltaron billetes.

Carreras de Burdeos

Domingo, 3 de mayo de 1885

Magnífica pista. 500 metros, en el famoso paseo des Quinconces.

Dos músicas militares habían prestado su concurso. La entrada era á beneficio de los pobres.

El veloz club de Burdeos, que es, creemos, el más importante de Francia, presentó en línea muchos corredores, pero no hablaremos más que de las internacionales, por no permitirnoslo el reducido espacio de que disponemos.

La segunda carrera internacional, para bicíclos de seguridad, fué disputada por de Civry, Médinger, Garrard y Baby.

Hasta la última vuelta, de Cibry iba tercero, habiéndose

retirado Baby, pero dió un empuje final tan valiente, que llegó primero por 30 metros sobre Médinger; 2.000 metros en 4'22".

En cambio, este último, sea por sorpresa ó por otra causa, ganó los dos internacionales, de bicislos y triciclos, en los tiempos siguientes:

Bicislos, 10.000 metros, 21'18"; triciclos, 5.000 metros, 12'20", llegando en las dos de Civry segundo.

En la carrera de honor, 3.000 metros, llegó de Civry primero, 5'52", y Médinger segundo.

La gran competencia que hubo entre estos dos corredores hace prever una carrera magnífica para el *Championnat* de Francia, que se correrá en Burdeos el 31 del corriente.

Al final de la carrera cayó un cohete sobre la tela que cubría una de las tribunas; pero gracias á la policía y á los soldados, que apagaron el fuego que se prendió, inmediatamente, no tuvo este incidente importancia alguna.

En resumen; reunión magnífica y muchísima gente.

Carreras de Cognac

Ha seguido la competencia entre Duncan, de Civry y Médinger, llegando en la gran internacional de bicislos, los dos primeros al mismo tiempo, ó *deat-heat*, como dicen ellos, y Médinger 0^m,50 detrás, pero en cambio, en la internacional de triciclos, Médinger llegó primero; los otros dos detrás, pero muy de cerca.

Eran de notar los elegantes trajes de carrera que lucieron de Civry y Duncan.

También la carrera de 50 kilómetros fué interesantísima, ganando Duncan por un metro sobre Civry, y por 30 metros sobre Médinger.

El empuje final, terrible.

La carrera de honor handicap, la ganó Médinger.

Carreras de Toulouse

Los principales corredores que tomaron parte fueron Carlos Terront, Krell y Knowles, ganando las dos internacionales el primero. Krell, que es uno de los velocipedistas de más resistencia que se conocen, ha estado, sin embargo, muy flojo.

Carreras de la Reole

Gran internacional.

- 1.º Duncan.
- 2.º Terront.
- 3.º Médinger.

INGLATERRA

Championnat de 10 millas (16.090 metros), bicislos

Tiempo magnífico, muchísima gente.

Después de una carrera muy interesante, ganó Howell; que montaba un Rudge, en 33'44"; 2.º Wood, y 3.º Lees.

Corrieron seis bicislistas; todos menos Howell en máquinas Humber.

En el *Championnat* de 20 millas para bicislos de seguridad, todos los corredores montaron Rudes, y alcanzaron

velocidades casi iguales á las de los bicislos ordinarios.

El tiempo empleado en recorrer los 32.180 metros, fué: Howell, 1^h 3'5".

Battensby llegó 12 metros atrasado.

Howell mereció una ovación, siendo esta carrera la primera que se ha dado en Leicester con bicislos de seguridad.

Las carreras organizadas á beneficio de uno de los más antiguos corredores ingleses, Keen, que acaba de inventar y construir un velocípedo acuático, con el cual se propone atravesar el paso de Calais, han tenido un éxito inmenso, ganando Wood la carrera de cuatro millas.

Un match muy interesante ha tenido lugar en una carretera, cerca de Londres, entre Viscon, el célebre triciclista, y Larrette, periodista.

La distancia que había que recorrer en triciclo, era de 23 millas (38.000 metros).

Apesar de que Larrette tuvo que cambiar de triciclo, lo que dió á su competidor una gran ventaja, en una cuesta que casi terminaba la carrera, se alcanzaron, ganando finalmente Barrete en 1^h 40'15".

El coronel Burnaby, que últimamente fué muerto por los sudaneses en Egipto, era, dicese, un velocipedista *enragé*.

ECOS DEL EXTRANJERO

EL MAYOR VIAJE EN VELOCÍPEDO

El viaje más largo que hasta el día se ha hecho en velocípedo ha sido el del sajón Hugo Barthel.

En setenta y siete días visitó toda la Alemania del Sur, la Suiza, el Tirol, la parte septentrional de Italia, el Austria, la Bohemia y su país natal, haciendo 4.022 kilómetros con paradas de dos á seis días.

No gastó más que 885 pesetas, ó sea unas 11 pesetas diarias.

UN «RECORD» DE 400 KILÓMETROS

Como alguno de nuestros lectores ignore quizás lo que en lenguaje velocipedico se llama *record* (expresión que nos vemos obligados á tomar de los ingleses, por no encontrar otra más adecuada), indicaremos lo que significa esa palabra.

Llámase *record*, el recorrido de un número de kilómetros ó millas en un tiempo determinado, llamándose *recordman* de tal país, para tal distancia ó para tantas horas, al biciclista ó triciclista que haya tardado menos tiempo en recorrer esa distancia, ó haya recorrido más kilómetros en ese tiempo.

Mr. Rousset y Mr. Boby, presidente el primero del Veloz-Club de Burdeos, y socio el segundo del Veloz-Club Bearnais, hicieron el año pasado diferentes *records* sucesivos de veinticuatro horas en triciclo, ganando sucesivamente cada uno de ellos el título de *recordman*.

La competencia continúa más que nunca entre estos valientes triciclistas (con la particularidad de que, tanto Rousset como Baby, están casados, con hijos, y son ya de cierta edad).

Rousset en triciclo, acompañado por Krell en bicicleta, se proponen hacer á fines de este mes un *record* de veinticuatro horas y de 400 kilómetros, es decir, que se marcarán el número de kilómetros recorridos en veinticuatro horas y el tiempo tardado para los 400 kilómetros.

El secretario de la Sociedad de Burdeos ha avisado ya al de la Unión Velocipedica de Francia del itinerario que piensan seguir dichos corredores, creyendo Mr. Rousset que en

este *record* hará más de los 339 kilómetros que recorrió en su último, pensando hacer los 400 kilómetros en menos de treinta horas.

Daremos detalles del viaje, que promete ser interesante.

*** COMPARACIONES

Es curioso en extremo el cuadro siguiente que tomamos del *Springfield Wheelman's Gazette* comparando el tiempo invertido en el recorrido de una milla por los diferentes medios de locomoción conocidos, y de los cuales hemos deducido el tiempo para un kilómetro.

Una milla (1.609 metros)	Minutos	Segundos
Locomotora.....	0	50
Caballo al galope.....	1	40
Caballo al trote.....	2	09
Biciclo.....	2	39
Skating (patines).....	3	
Triciclo.....	3	03
Hombre á la carrera.....	4	16
Lancha (con remos).....	5	02
Hombre al paso.....	6	23
Hombre á nado.....	12	42

Un kilómetro (1.000 metros)	Minutos	Segundos
Locomotora.....	0	31
Caballo al galope.....	1	02
Caballo al trote.....	1	20
Biciclo.....	1	38
Skating (patines).....	1	51
Triciclo.....	1	53
Hombre á la carrera.....	2	40
Lancha (con remos).....	3	14
Hombre al paso.....	3	58
Hombre nadando.....	7	54

Es conveniente observar que si el velocípedo en este cuadro no ocupa más que el cuarto lugar, á medida que la distancia recorrida aumentase, iría notándose menos diferencia con las velocidades de los caballos, á tal punto, que de las comparaciones hechas entre las velocidades de los velocipedistas ingleses y la de los mejores trotadores americanos, ganan los primeros á partir de 5 millas (8.045 metros).

No digamos nada de la inmensa diferencia que hay cuando la distancia se cuenta por centenares de kilómetros.

*** LA VUELTA DEL MUNDO EN BICICLO

Un americano, el Sr. Thomas Stevens, ha debido salir el 9 del corriente de New York en el vapor *City of Chicago*, con rumbo á Liverpool. De esta ciudad saldrá en bicicleta para Douvres, y atravesando Inglaterra, y después de pasar el estrecho de Caláis, continuará su viaje en velocípedo por París, atravesando Alemania, Austria y Turquía hasta Constantinopla.

De esta ciudad pasando los Dardanelos llegará á Erzeroum, proponiéndose visitar toda la Persia y permanecer el invierno en Teherán, ó en Buckara, capital del Turkestan.

Continuará tan inmensa excursión en la primavera de 1886, atravesando la China hasta Shanghai; pasando al Japón, embarcándose allí para su país.

Cuenta Steren hacer su magnífico viaje en diez y ocho meses, durante las cuales recorrerá 20.900 kilómetros próximamente.

Aunque nos parece algo arriesgada la empresa, felicitamos al valiente ciclista, deseándole no tenga ningún contratiempo ni accidente.

*** EL VELOCÍPEDO EN RUSIA, AUSTRIA É ITALIA

Desde el año 1884 existen dos sociedades de velocipedistas en Rusia: la de Moscou, que tiene 45 socios, y la de San Petersburgo, que alcanza al doble.

En este mes se verificarán carreras de velocidad en la capital.

También en Austria é Hungría hay gran número de velocipedistas y sociedades.

La más antigua de todas, el «Viener bicycle club,» trata de fundar una sociedad unión velocipédica de todos los clubs de austro-húngaros, análoga á las uniones inglesas y francesas.

En cuanto á Italia, el velocipedismo progresa rápidamente, sobre todo en el Norte, anunciándose carreras en Milán, Voghera, Turín y Génova, para las cuales, la familia Real en general, y el Duque de Aosta en particular, prestan su valioso concurso.

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

ILLUSTRATED SPORTS

El más barato y mayor de todos los periódicos mensuales ilustrados de Inglaterra.

Suscripción para todos los países del mundo: 2,50 pesetas por año.

21, Leadenhalle st. London, E. C.

Todos los velocipedistas que comprendan el inglés, deben leer el

Bicicling news et tricycling Gazette

Se publica los miércoles.

Suscripción, 8,10 pesetas por año.

Director: B. Clegg.

13, YORK STREET, CORENT GARDEN, LONDON, W. C.

WHEEL LIFE THE CICLIST SOCIETY PAPER

El más interesante de los órganos velocipédicos.

Sale cada viernes: 10 céntimos.

Da todas las semanas una página entera de

CICLO POLITICAL CARTON

dibujado por el célebre GEO MOORE.

Se manda gratis un ejemplar á quien lo pida.

11, FLEET STREET, LONDON

VELOCÍPEDOS DE LANCE

(0,50 pesetas cada anuncio.)

Se vende un bicicleta de 50 pulgadas, en buen estado, carretero, pintado.

Marca: Special Challenge, Singer et Co.

Para más detalles dirigirse á la calle de Capellanes, 7, sombrería.

Se vende un bicicleta carretero de 48 pulgadas, pintado, con 48 bolas en las dos ruedas, en buen estado. Marca: D. H. F. Singer et Co.

Darán razón: Jacometrezo, 36, 3.º, izquierda.

Se vende un bicicleta carretero de 52 pulgadas, pintado. Marca: Challenge núm. 2, Singer et Co.

Darán razón: Ancha de San Bernardo, 13, principal

WHEELING

periódico semanal, el más importante de Inglaterra, publica en cada número un magnífico retrato de alguna

CELEBRIDAD VELOCIPÉDICA

Se manda un número gratis á quien lo pida.

EDITOR: HARRY ETHERINGTON

152 Fleet street. LONDON, E. C.

LE SPORT VÉLOCIPÉDIQUE

Fundado en 1880

ÓRGANO OFICIAL DE LA UNIÓN VELOCIPÉDICA DE FRANCIA

Sale todos los viernes

Publica cada semana las noticias velocipédicas del mundo entero, ecos de todos los clubs, carreras, descripción de máquinas, viajes, etc

Director: H. Pagis

ADMINISTRACIÓN Y REDACCIÓN

111, AVENUE DE VILLIERS, PARÍS

SUSCRIPCIONES

Francia: 6 meses, 6 pesetas; un año, 12 pesetas.
Extranjero: 6 » 7 » » 14 »

LE VELOCEMAN

REVISTA MENSUAL DE LA SOCIEDAD VELOCIPÉDICA

ADMINISTRACIÓN

18, RUE NATIONALE, MONTPELLIER

Uno de los periódicos más interesantes de cuantos se han publicado en el extranjero; contiene datos curiosos en cada número, cartas de todos los países, cuentos y anécdotas velocipédicas, etc.

Suscripción: 6 pesetas por un año.

BICICLOS, TRICICLOS, SOCIABLES

CLEMENT Y C.^{ia}

La más importante fábrica francesa

PARIS: 20 RUE BRUNEL

Recomendamos sobre todo el biciclo CLEMENT, núm. 1. Precio, 475 pesetas y el triciclo CLEMENT. Precio 550 pesetas.

COVENTRY MACHINIST & Co.

15 HOLBORN VIADUCT

Los más cómodos velocípedos para viaje por la ausencia absoluta de trepidación.

Pidanse catálogos

LA REVUE VELOCIPÉDIQUE

4.º AÑO

SALE TODOS LOS JUEVES

Publica, con la revista de todas las carreras, relaciones de viajes, etc., la historia completa del velocípedo.

SUSCRIPCIONES

Francia: un año, 10 pesetas; seis meses, 6 pesetas.
Extranjero: » 13 » seis meses, 7,50 »
al que quiera el

ALMANACH ILLUSTRÉ DE LA VELOCIPÉDIE

(1885.—2.º AÑO)

dirija 1,50 pesetas al Directeur de la «Revue velocipedique», á Rouen.

LE-VELO PYRÉNÉEN

órgano mensual del Veloce-club bearnais.

SUSCRIPCIÓN ANUAL

Francia..... 3 pesetas. Extranjero..... 3,50
Administración: 18, Rue des cultivateurs, á Pau.

D. RUDGE ET C.º

La fábrica más antigua y mayor del mundo

COVENTRY (England)

La novedad de este año que ha tenido un éxito asombroso, es el

Nuevo RUDGE, biciclo de seguridad para viajes y carreras, con el cual se han obtenido multitud de premios.

BICICLOS Y TRICICLOS

DE

SINGER ET C.º

COVENTRY (England)

Novedades para 1885

Singer's Apollo biciclo (radios tangentes).

Singer's «Challenge» Safety (biciclo de seguridad).

ROBINEAU FILS

129, RUE TURENNE, 129

Especialidad para medallas, diplomas, insignias y objetos de arte de todas clases.

Pidanse catálogos ilustrados

The Howe Machinist

HOWE BICICLOS HOWE TRICICLOS

Esta fábrica, una de las mejores inglesas, ha obtenido en la Exposición de Amsterdam una

MEDALLA DE ORO

Mándase el catálogo á quien lo pida.

THE HOWE, machinist, avenue S.^t Bridgeton
Glasgow

CASA DE CONFIANZA

J. TRUFFAULT

277, BOULEVARD PEREIRE, PARIS

Casi todos los perfeccionamientos de hoy día en los velocípedos han sido creados por

J. TRUFFAULT

BICICLOS, TRICICLOS Y SOCIABLES

Pedir catálogos

HUMBER! HUMBER! HUMBER!

ESPECIALIDAD EN VELOCÍPEDOS DE CARRERA
NOTHINGHAM (Inglaterra)

Los velocípedos más ligeros son los de

SURREY MACHINIST ET C.º

Plackman street, 85. Borough London S. E.

INGLATERRA

MADRID, 1885.—IMPRESA DE MANUEL G. HERNÁNDEZ,
Libertad, 16 duplicado.