



ÓRGANO MENSUAL
DE LA SOCIEDAD DE VELOCIPEDISTAS DE MADRID

AÑO I

JULIO, 1885

NÚM. 3.º

ADMINISTRACION: CAPELLANES, 7, MADRID

Precios de suscripción:

ESPAÑA..... { Seis meses..... 3,30 pesetas.
Un año..... 6 »

EXTRANJERO..... { Seis meses..... 4 pesetas.
Un año..... 6,30 »

Las excursiones velocipédicas

Ya indicamos en el primer número el interés que representan para el desarrollo de nuestro sport las carreras de velocípedos; nos parece oportuno, en esta época en que tantos velocipedistas van á veranear, el entrar en algunas consideraciones sobre los paseos y viajes en velocípedo, que si bien no tienen tanto interés como las carreras para el público, constituyen lo verdaderamente práctico, lo extraordinariamente agradable de nuestro interesante sport; así es que nunca ensalzaremos bastante, nunca recomendaremos lo mucho que se merece la afición á las excursiones velocipédicas en que, aparte de las ventajas higiénicas, por el ambiente puro que se respira fuera de las murallas de nuestras populosas é insalubres ciudades, tienen las excursiones en velocípedo las ventajas de distraer el ánimo, de agradar á la vista é impiden á los excursionistas el pasarse aquellas horas en mal ventilados cafés ó en estrechos teatros, empleándolas al contrario en robustecer sus fuerzas físicas.

Es tan agradable y tiene tantos atractivos, incomprensi-

bles hasta que no se experimentan, una excursión á un pueblo ó ciudad distante de 15, 30 ó 50 kilómetros, que muchísimos velocipedistas no tienen reparo en pasarse la única tarde libre de la semana, fijando un caso concreto y muy común entre nosotros, tomando su máquina y emprendiendo muy á menudo solo una excursión de este género.

Raro es el domingo en que no se reúnan por lo menos en Madrid cuatro ciclistas y se dirijan ó al Pardo, que está á 14 kilómetros, ó á Alcalá de Henares (30 kilómetros), ó á Colmenar Viejo (30 kilómetros), ó á otros puntos en las cercanías de la capital.

La mejor armonía reina siempre entre los velocipedistas, y antes de la noche están de vuelta en Madrid, no sintiendo más que el día siguiente no sea domingo para volver á empezar; y sin embargo, hay que decir que aparte de la carretera del Pardo, las demás están en general en un estado menos que regular, añadiéndose á este inconveniente para los velocipedistas madrileños el tener casi todos ellos que llevar de la mano sus máquinas algunas veces durante un gran trayecto por las empedradas calles de la corte hasta llegar al afirmado de una carretera.

En provincias las excursiones suelen ser más fáciles, y por eso nos extrañamos de que tan poco se hable de ellas, pues no dándose carreras de velocípedos en la mayor parte de las provincias españolas, el único medio de fomentar el velocipedismo, de reunir adeptos, consiste en hacer largas excursiones que manifiestan palpablemente que el velocípedo no es un juguete, como creen aún muchas personas, sino que se puede, con ese caballo que no come, ni enferma, ni muere, recorrer largas distancias sin cansancio; natural parece, que al ver estas grandísimas ventajas, sobre todo en sitios en que escasean los medios de comunicación, muchos individuos, unos por curiosidad, otros por diversión y en fin, otros por utilidad ó negocio, se decidan á comprar una máquina para comprobar por sí mismos las ventajas del biciclo ó triciclo.

Para terminar, debemos añadir algunas indicaciones y dar algunos consejos á aquellos que piensen hacer excursiones, y aun á aquellos que las hayan hecho.

Si van solos, es impensable no olvidar de ninguna manera de llevar consigo las llaves y la aceitera, pues apesar de que la máquina debe revisarse antes de ponerse en marcha para asegurarse de que sus radios están bien tensos, sus tuercas convenientemente apretadas, y la máquina toda ella suficientemente engrasada; es de gran importancia el poder, en mitad de un camino, lejos de toda habitación, apretar alguna tuerca que haya podido aflojarse, ó engrasar algún cojinete que chille, el cual, por su grito desagradable, indica que se estropea y calienta la pieza lubricada insuficientemente.

Mucho mérito tienen los ciclistas que hacen una excursión solos, pero mucho más prudente y agradable resulta el paseo emprendido por varios velocipedistas, y mayor aún cuando es todo un club el que viaja de conserva.

En estos casos, además de la recomendación anterior, que si bien no tiene tanta importancia es muy conveniente, debe tomarse como norma la velocidad ordinaria del que sea menos fuerte, pues nada es tan desagradable y de peor efecto que ver escalonados en una carretera varios velocipedistas, que debían ir siempre juntos conversando alegremente.

No echamos indirectas a nadie; pero es de mal compañero la conducta de algunos biclistas que en las excursiones de este género, por causas que no comprendemos, tienen tendencia á adelantarse al grupo de los demás para llegar al término de la excursión algunos minutos antes.

Por esta y otras razones debe elegirse en esta clase de paseos un velocipedista que, además de ser de los más fuertes, sea el que tenga más experiencia, formalidad y prudencia de todos, y al cual se encomiende la dirección del grupo durante todo el tiempo de la excursión.

Es de tanta importancia este último detalle, que en los clubs extranjeros hay siempre un socio que organiza y capitanea todos los viajes hechos por el club en masa y que se elige como para los demás cargos, llevando el título de *capitán* del club.

Aunque en nuestra sociedad no se haya nunca procedido

á la elección de capitán, lo que no tardará en hacerse, lo es moralmente el administrador de este periódico, Ignacio Santos, habiéndose podido observar que nunca, en las muchísimas excursiones en que ha tomado parte nuestro querido amigo, ha habido un incidente desagradable, por muchas dificultades que se hayan atravesado en el paseo, y en cambio en otras excursiones en que reinaba la ligereza de carácter y el más absoluto federalismo, si bien no hubo accidentes de gravedad, ocurrían contratiempos desagradables y llegadas á horas intempestivas que se hubieran podido fácilmente evitar con un prudente capitán.

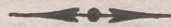
También recomendamos á los excursionistas no pongan reparo en bajarse de la máquina antes de cruzarse con los carros tirados por mulas, pues puede suceder á veces que por no tomar esta precaución, vuelquen los carros en las cunetas de las carreteras y para evitar una riña con algunos groseros conductores de caballerías que tan á menudo surgen en una excursión.

Con los coches tirados por caballos y aun con los jinetes á caballo, débese siempre disminuir la velocidad, pues aunque estos animales no son tan asustadizos como las mulas, han podido ocasionar á veces accidentes por imprudencia de los velocipedistas que los cruzaban con gran velocidad.

Y ahora nos queda decir, que siendo muy interesante para todos los ciclistas españoles el tener datos sobre las carreteras de nuestro país, deben todos los que hacen una excursión de alguna importancia mandarnos sus impresiones sobre ellas. Claro es que, como dice muy bien nuestro apreciable colega *L'Sport Velocipédique*, interesa poco el saber si en tal punto comieron una exquisita paella ó si en tal hotel tuvieron que dormir en una cama seis amigos acompañados de dos ó tres mil insectos; pero algunos datos geográficos, el aspecto y estado general de los diferentes trozos de la carretera, las pendientes y alturas que se pasan, y también alguna que otra anécdota relativa á algún incidente de la excursión, son extremadamente interesantes y con muchísimo gusto las publicaríamos.

Algunos de nuestros amigos, á quienes hemos pedido la relación de algunos viajes que habían hecho, nos contestan que no saben describir un viaje. No podemos admitir esto como excusa, pues aparte de las poquísimas pretensiones literarias de este periódico, no nos hará creer ningún español que no ha cometido algunos versos incandescentes, y quien se atreve á esto no puede menos de poder escribir lisa y llanamente los detalles notables de una excursión. Por consiguiente, señores velocipedistas, sería muy censurable en VV. el no mandarnos algunos artículos de este género, pues para ello no se necesita más que querer.

E. R.



SOCIEDAD DE VELOCIPEDISTAS DE MADRID

Sesión del 7 de julio de 1885

PRESIDENCIA: D. EUGENIO RIBERA

Leída el acta de la sesión anterior y aprobada por unanimidad, el señor presidente da cuenta de las gestiones por él hechas cerca del señor alcalde para la concesión de diferentes paseos para la circulación de los velocípedos.

Gracias á las gestiones de dicho señor, pueden los socios del Club Madrileño circular en velocípedo en los paseos de la Casa de fieras y en el paseo de la Estufa, mediante una contribución anual de 125 pesetas que legitime este derecho, contribución cuyo pago se ha efectuado según recibo.

Se procede á la lectura de las solicitudes de ocho aficionados que desean ingresar como socios pasivos. Pasándose á la votación, quedan admitidos socios pasivos por unanimidad los señores D. Ignacio Aldama, Alfredo Miquel, Rafael Martínez, José Arana, Nicolás Sainz, Antonio Gutiérrez, Joaquín Gutiérrez y Florentino López.

El señor presidente propone á la sociedad el nombramiento de socio honorario á favor de D. J. C. de Rivas (de Cádiz), como fundador y presidente del primer Club de ciclistas españoles que dicho señor está tratando de reorganizar.

Puesto á votación, es admitido socio honorario el Sr. D. J. C. de Rivas.

El señor presidente propone á la Sociedad que ésta compre á la fábrica Rudge su célebre bicicleta de seguridad, para que en España se conozca esta máquina, que tan buenos resultados ha dado en el extranjero.

Propone además dicho señor que después de haberlo probado los socios y haberse observado los resultados que en España puede dar, resultados que se publicarían en EL VELOCÍPEDO, se procediese á rifarlo, y contando con que los socios y suscritores al periódico tomasen billetes, podría la Sociedad sin grandes gastos tomar la iniciativa en casos análogos, comprando las novedades velocipédicas que adquiriesen reputación para que los ciclistas españoles estén al corriente y sepan á qué atenerse sobre las máquinas nuevas que se vayan fabricando.

Puesto á votación, es aprobado por unanimidad el proyecto del señor presidente.

En fin, y para terminar, los Sres. D. Ignacio Santos y D. Eugenio Ribera dan cuenta de una visita hecha á la pista del Jardín del Buen Retiro, que según ellos, reúne condiciones bastante buenas para dar las carreras públicas que se piensan organizar para el mes de octubre.

Después de amplia discusión, la Sociedad decide que dichos señores preparen y estudien un proyecto de carreras definitivo, y cuando los corredores hayan probado la pista, se procederá á la votación del proyecto.

Se levanta la sesión.—*El secretario*, CIPRIANO SANTOS.

Ecós de provincias

En Cádiz fué donde existió el primer club velocipédico de España; pero por razones que ignoramos, y que, sin duda, nos explicará en el próximo número nuestro amigo y corresponsal, se disolvió.

Hoy recorren dicha ciudad más de quince velocipedistas, casi todos con máquinas Coventry nickeladas, y se trata de reorganizar el club gaditano para el próximo invierno.

Mucho lo deseamos.

Lo que puede un verdadero aficionado á nuestro sport se demuestra con lo que sucede en Barbastro.

A esta ciudad, que, sobre ser pequeña, está colocada de modo que por ninguna de sus tres carreteras pueda salirse sin subir cuestas del 7 por 100, llegó en el año 1877 nuestro amigo Manuel Ricol con un biciclo.

Al principio parece le tomaron por brujo; hoy capitanea dicho señor una docena de ciclistas, todos montados en buenas máquinas, y todos ellos, si bien hasta ahora no han desarrollado grandes velocidades, por no permitirlo las pendientes de todas las carreteras, se pasean durante muchas horas recorriendo con facilidad aquellas montañas.

Varias veces han ido y vuelto de Huesca el mismo día, que son unos 100 kilómetros con 43 cuestas, de las cuales algunas llegan á tener cinco kilómetros de longitud.

También han estado en Zaragoza; pero aunque hay 21 kilómetros más, no merece el nombre de cuesta en el exceso de trayecto más que una.

En los próximos números pensamos publicar detalles sobre estas interesantes excursiones, por las que felicitamos sinceramente á nuestro amigo y entusiasta velocipedista Manuel Ricol.

El Veloz-Club de Bayona, Biárritz, se ocupa activamente de la organización de las carreras que tendrán lugar en los meses de agosto y setiembre en San Juan de Luz, Biárritz y San Sebastián.

Nuestro director ha salido para esas ciudades con el objeto de asistir á dichas carreras y que nuestros lectores puedan tener los detalles más interesantes de ellas.

Propónese también el presidente de la Sociedad observar y estudiar su organización para introducir en las próximas carreras públicas que en Madrid piensa organizar en octubre, todos aquellos detalles que juzgue necesarios.

Gran número de socios del Club Madrileño, reuniéndose este verano en dichos puntos, harán interesantes excursiones en biciclo, cuyas relaciones nos han prometido mandar.

En Sevilla como en Cádiz se formó una Sociedad de velocipedistas, cuyo número al empezar era de 16; se hicieron los primeros gastos de sello, impresos, recibos para la recaudación; pero los individuos que la componían, en vista de no haber votado los estatutos, y por consiguiente no estando autorizada por el Gobernador, decidieron no continuar la recaudación que se hizo du-

rante dos meses, hasta que la Sociedad estuviese constituida legalmente. Véase de qué poco depende el desarrollo de una afición.

Esperamos, sin embargo, que nuestro amigo Sr. Bengueres tratará de reorganizar las fuerzas diseminadas y formar de una vez la Sociedad. Elementos tiene en Sevilla para hacerlo.

*
* *

En Murcia existió también una Sociedad que, á juzgar por los individuos que la formaban, parecía ser la más fuerte y numerosa de España. Su organización parecía perfecta; pero por motivos que no nos explicamos se disolvió, sin que sepamos desde hace mucho tiempo si se ha formado otra. En todo caso, nuestro amigo, Sr. Magín Peña, debía intentarlo en unión de los Sres. García; datos y conocimientos tienen en la materia nuestros amigos para organizar una Sociedad con sólidas bases. Un poco de buena voluntad y todo se consigue.

CARTA DE PARIS

Desde mi última carta se han celebrado las carreras más importantes del año, de las cuales ya tendrán VV. noticias; pero lo que no sé si habrán VV. sabido, es el resultado del *Championat de Francia de fondo* para bicicletas, distancia 100 kilómetros corrido en Grenoble. Como los premios eran de poca importancia, los corredores de profesión no tomaron parte en él, así es que no se vió allí á los Duncan, de Civry y Medinger.

Esta carrera fué ganada por Dubóis, llegando Pagis segundo. Como no dejó de llover un momento durante la carrera, no es de extrañar que tardasen 4^h 14' para recorrer los 100 kilómetros, tiempo relativamente largo si se considera que la pista es la mejor de Francia. Se acordarán los lectores de EL VELOCÍPEDO que les indiqué que Dubóis tenía grandes probabilidades de llegar de los tres primeros en esta carrera. Este corredor está llamado dentro de poco á figurar entre los mejores de Francia.

Apesar de tantas carreras como se dan por todas partes, no se olvidan por eso las excursiones. He tenido la dicha (si se puede decir así) de asistir á tres á cual más interesantes y divertidas. La primera de París á Rambouillet por Versailles, 122 kilómetros, ida y vuelta, en compañía de seis ciclistas y un triciclista. Carreteras inmejorables, pero muchas cuestas largas y pendientes. Se atraviesa un pueblo llamado Cernay, de alrededores tan pintorescos, que está muy frecuentado por los artistas que buscan en sus bosques, rocas y cascadas naturales, asuntos para sus cuadros. Entre otras cosas, observamos una posada cuyas paredes interiores están cubiertas de dibujos ó pinturas, algunas de ellas humorísticas y otras inmejorables.

Cerca de Chevreuse, en lo alto de un monte, se vé las ruinas de un castillo feudal. Visitamos el castillo de Rambouillet, donde murió Francisco I, y á la vuelta el de Dampierre; volvimos por Orsay y Bourg-la-reine; por este camino tuvimos la poca suerte de encontrar 14 kilómetros de carretera empedrada.

La segunda expedición fué á Beauvais por Conflans, Pontoise y Meru. La hicimos cinco ciclistas, un triciclista y un tandem

(triciclo de dos asientos, uno delante del otro). Esta carretera es la mejor que he visto hasta ahora: paisajes siempre admirables, pero nada de importante que señalar, salvo en Beauvais, donde visitamos la catedral y su famoso reloj, compuesto de 50.000 piezas. A la vuelta de Beauvais á Meru, anduvimos á razón de 22 kilómetros por hora, lo que puede dar una idea del estado de la carretera. Total del trayecto, 165 kilómetros 360 metros.

El objeto de nuestra tercera excursión fué Pacy sur Lure, por Mantes, unos 180 kilómetros entre ida y vuelta. En Pacy encontramos dos amigos que habían hecho el viaje de París á Caen en un triciclo tandem (240 kilómetros) el lunes; siguieron el martes hasta Trouville (40 kilómetros) y el mismo día se volvían á París desde este último pueblo, haciendo por consiguiente en su última jornada cerca de 300 kilómetros, y esto por carreteras muy malas, con cuestas muy rápidas, pueblos empedrados y mucho polvo. La carretera de París á Mantes en particular, está muy mal cuidada hasta el punto de recordarme las de los alrededores de Madrid; así es que los 180 kilómetros fueron bastante penosos; sin embargo, no dejó de reinar la mayor alegría, y quedamos muy contentos de nuestro viaje.

Há pocos días he tenido el gusto de ser visitado por el expresidente de esa Sociedad, D. Francisco Riviere, y en su compañía dimos una vuelta por el bosque de Boulogne con el objeto de darle á conocer nuestra pista favorita (Longchamps). El amigo Riviere pudo convencerse por sí propio que esta pista está lejos de valer como terreno la que poseen VV. en Madrid; sin embargo, en esta pista de Civry acaba de hacer en 6' 30" los 3.630 metros que mide.

Riviere debía asistir al próximo Handicap de la S. V. Metropolitana que ha tenido lugar el domingo; así me lo prometió, pero recibí una esquela en que me anunciaba su repentina marcha para San Juan de Luz.

Según he oído, el Mediodía de Francia será visitado por algunos de los mejores ciclistas de Madrid, entre ellos los Echagüe, Riberas y Riviere. Espero aprovecharán el tiempo en hacer excursiones por estas carreteras y asistir *activamente* á las reuniones de carreras. Mucho le agradecería si viniese alguno hasta aquí á hacerme una visita; podría estar seguro sería bien recibido por su antiguo colega, con gran entusiasmo.

Habrán oído VV. hablar de Stevens el americano del Norte que trata de dar la vuelta al mundo en biclo. Ya lleva hecha una parte de su viaje; la travesía de San Francisco á Boston, es decir, todo el ancho de los Estados Unidos: atravesó también Inglaterra, y hace poco llegó á París, donde hice conocimiento con él. Es un hombre de un valor y una energía indomables. No tiene la menor duda de efectuar su propósito, y está decidido á ir siempre adelante. O llegaré, ó moriré; pero nunca volveré atrás. Tales son sus palabras. Desde su salida de París atravesó el resto de Francia, Alemania, Austria-Hungría, Servia y por fin Turquía, llegando hasta Constantinopla, donde se detiene algunos días. Desde allí continuará su viaje por Turquía, Asia (donde no hay asomo de carreteras), Persia, el Turkestán, en fin, todo el centro del Asia y China. Tengo el convencimiento de que no saldrá vivo de los desiertos del Asia. Es una empresa verdaderamente loca. Stevens hace este viaje como corresponsal de un periódico de Sport *El Ousting*. ¿Cuándo el nuestro podrá permitirse este lujo?

EL CORRESPONSAL.

REVISTA DE CARRERAS

Championat de fondo para triciclos, del Veloz Club Grenoblés

El domingo 14 de junio, á las cinco de la mañana, daba el Presidente Mr. Raineri la salida á cinco corredores, á saber: Brionnet, Kientz, Rondet, Dumollard y Valnac.

Desde la salida tomó Brionnet la cabeza, y Kientz, que quiso seguirle de cerca, sin poderlo, no logró más que cansarse y apurarse de fuerzas, que le hicieron falta al final de la carrera. A los 13 kilómetros de marcha, Brionnet y Kientz tenían 5' de ventaja sobre Dumollard y Rondet; éste se vió precisado á abandonar la carrera por una rotura que inutilizó su máquina. Al pasar por Voiron, Dumollard estaba retrasado 8' de Brionnet y 7' de Kientz; pero empezó progresivamente á recuperar la distancia perdida, y en Moirans (30 kilómetros) no estaba más que á 6' del primero y 5 de Kientz; á los 35 kilómetros, éste cedió el puesto á Dumollard, que llegó el segundo, detrás de Brionnet, primero, que hizo los 50 kilómetros en 2^h 24', y Dumollard en 2^h 38'; Kientz concluyó la carrera en tres horas. El primero montaba un triciclo Traveller de Singer; el segundo, uno de Clement, y el tercero, uno de Rudge.

4.º Handicap de la S. V. Metropolitana de París

Esta Sociedad hizo correr su 4.º Handicap el día 28 de junio en una distancia de 4.000^m.

Ganó el primer premio Mr. Guerry, que recibió 375^m de ventaja, é hizo los 3.625^m en 7' 42'', y 2.º D. E. Colvin, que salió con 450^m y recorrió los 3.550^m en 7' 42'' ²/₅.

Le felicitamos sinceramente á nuestro amigo Colvin por su velocidad.

Carreras en Agen

Domingo 21 y lunes 22 de junio

Bajo el punto de vista tanto financiero como para nuestro sport, la reunión de Agen ha tenido un éxito satisfactorio, contribuyendo á ello el magnífico tiempo, que ha favorecido las carreras. Como los años anteriores, el paseo de Gravier había sido transformado en un bonito velodromo, cuya pista medía 450 metros. La instalación era perfecta, bajo todos los puntos de vista. El lunes, sobre todo, presentaba por la noche un aspecto magnífico el velodromo, alumbrado por la luz eléctrica y 3.000 vasos de colores. Imposible de organizar mejor unas carreras, á las que, por otra parte, asistieron todas las notabilidades de la ciudad, tanto civiles como militares.

La carrera anual de triciclos, 5.000^m para corredores nuevos, fué ganada por Juzán, de Burdeos, en 11' 47''.

La gran internacional bicislos, reunió á los más fuertes corredores, y por esto era esperada con impaciencia por el

público. A más de los premios, había una prima de 100 francos si se hacía la distancia de 10.000^m en 19' 30'', y otra de 200 francos si se recorrían en 19' solamente. Con este aliciente fué llevada la carrera á gran velocidad por Duncan y de Civry, llegando el primero en 19' 13'', y de Civry, segundo, en 19' 13'' ¹/₅, batiendo los dos el mejor *record* de 21''.

El championat de triciclos de 5.000^m, fué ganado por de Civry en 11' 26'', batiendo á Médinger de ³/₅'' contra todas las previsiones, pues éste último corredor nunca había sido ganado en carreras de triciclos.

La carrera de triciclos *tandems* la ganaron Civry y Duncan, que montaban en la misma máquina, cubriendo los 5.000^m en 11' 21''.

El segundo día ganó la primera carrera, 2.500^m, para bicislos de seguridad, de Civry en 5' 6''. La internacional bicislos, era una carrera de una hora, la cual fué ganada por Duncan, primero; y de Civry, segundo, haciendo los dos 30 kilómetros 100^m; tercero, Ch. Homey, y cuarto, Dubois, con 29 kilómetros 670^m; Médinger se cayó y no pudo continuar.

La Sociedad que ha organizado estas carreras, debe estar satisfecha por el buen resultado, tanto en las velocidades como por la mucha y escogida concurrencia que asistió á ellas.

Championat del Alto Ródano, para triciclos

El domingo 28 de junio, se corrió en el camino de Saint-Genix d'Aoste á Luccy, y vuelta, ó sea un trayecto de 50 kilómetros. El jurado le componían varios individuos de las Sociedades de Ginebra, Lyon y Grenoble.

La velocidad alcanzada en esta carrera, ha sido de las mejores hechas en carretera y queda como *record* de esta distancia; sobre todo la primera mitad del trayecto, ó sean 25 kilómetros, que nunca habían sido hechos en tan poco tiempo. Mr. Reboulet, de Lyon, los hizo en 59' 50''; Dumollard de Grenoble, en 1^h 1' 20''; Brionnet de Grenoble, en 1^h 1' 50''; Jacquot, de Chambéry, en 1^h 2' 35''; Parent, de Ginebra, 1^h 4' 20'', y Poschung, de Lyon, en 1^h 18' 50''.

La llegada tuvo lugar en el orden siguiente: primero, Dumollard sobre un triciclo Clement (28 kilogramos), en 2^h 8' 50''; segundo, Jacquot, en un Imbatable (36 kilogramos), en 2^h 11' 20''; tercero, Parent, en un Cruiser (36 kilogramos), en 2^h 19' 50''; cuarto, Poschung, en Clement (32 kilogramos).

Brionnet, que seguramente hubiera dado que hacer al primero, tuvo que abandonar la carrera por dos averías que inutilizaron su máquina.

La velocidad del Champión ha sido de 23 kilómetros 274^m por hora. Con esta carrera y las precedentes se han colocado los corredores lyoneses y grenobleses á la cabeza de los mejores corredores de fondo en carretera y en triciclo.

Carreras en Marmande

Domingo 28 de junio

Estas carreras han tenido un resultado inesperado. El tiempo malísimo de la víspera, hizo aplazar las carreras de caballos para el día siguiente, que debían verificarse las de velocípedos, y éstas, por este motivo, se retrasaron de dos horas. A las tres y cuarto, el tiempo se serenó y todo el mundo se dirigió al velódromo. La carrera de bicis de seguridad, 1.800^m, la ganó de Civry en 4' 37"; 2.º, Duncan; 3.º, Médinger. La internacional triciclos, 4.500^m, fué la revancha de Médinger, ganándola en 11' 55"; 2.º, Civry; 3.º, Duncan.

La carrera de honor la ganó Duncan en 4' 5".

Carreras en Angers

Domingo 5 de julio

La reunión del Veloz Club de Angers estuvo muy concurrida, apesar del tiempo que por la mañana estuvo lluvioso y estropeó la pista, haciendo por tanto imposibles las velocidades.

El Championat del Oeste para bicis, 4.300^m, le ganó Charrón. La internacional bicis, 14.500^m, fué para Civry una victoria sobre Médinger, que llegó 2.º, ganándole por 20 centímetros. La internacional triciclos, 1.450^m, procuró á Médinger su revancha ganando á de Civry de medio largo. El Handicap final le ganó de Civry, Médinger 2.º. En resumen, buenas carreras y mucha gente apesar del tiempo.

También han tenido lugar carreras de bicis y triciclos en Burdeos, Nerac, Lyon, Périgueux, Casseneuil, Saint Sever, Rives, Archiac, Raincy y otras, que por falta de espacio no podemos dar cuenta.

INGLATERRA

Championats de aficionados (1) de una milla para bicis y cinco para triciclos

Las primeras carreras de los Championats organizadas por la Unión han tenido lugar en Aston el 13 del mes pasado con buen tiempo y gran número de espectadores.

El Championat de una milla le ganó Sanders Sellers en 2' 47" ¹/₅. La carrera fué tan reñida entre Sellers y Illston que llegaron completamente juntos; pero el juez declaró que Sellers había llegado con una ventaja de seis pulgadas.

La de cinco millas para triciclos se corrió en tres series (2). En la 1.ª llegó primero R. Cripps en 16' 55" ³/₅;

(1) En Inglaterra subsiste aún la división de los corredores en aficionados (amateurs) y profesionales. Los primeros no pueden correr más que en aquellas carreras en que los premios son objetos de arte; los segundos, en aquellas en que hay premios en metálico.

En Francia no existe dicha diferencia.

(2) Las carreras en series, son aquellas en que, presentándose gran número de corredores, no pueden éstos correr todos á la vez: se divide en diferentes series el número total de corredores, y cada serie corre separa-

en la 2.ª la ganó H. N. Corsellis en 17' 35" ⁴/₅ y la 3.ª fué para G. Gatehouse en 16' 55" ²/₅.

La serie final ó definitiva la ganó R. Cripps en 16' 53" ¹/₅.

Championat del Mundo de 10 millas para bicis

Esta carrera ha sido ganada por Howell como era de esperar, pero con mucho trabajo, pues Wood llegó segundo á un metro.

La victoria del Champion Howell no ha sido duradera; el sábado 20 de junio en la misma distancia y sobre la pista de Ayleslone en Leicester fué batido por Wood, que desde el principio de la carrera tomó la cabeza y la conservó hasta la mitad, reemplazándole Birt; pero en la última vuelta se colocó primero y conservó el puesto hasta el final, cubriendo la distancia en 33' 30" ⁴/₅.

* *

El jueves 11 de junio Batensby y Grose hicieron un *match* ó apuesta de correr sobre la pista del Palacio de Cristal una carrera de una hora montados en bicis de seguridad, ganándola Grose por un metro solamente, haciendo la distancia de 31 kilómetros en 59' 41".

* *

El record sobre la silla de Coventry (3), en 22 horas de viaje, acaba de efectuarle desde este último punto á Londres ó sea 153 kilómetros.

En la silla llevaba una señora y 50 libras de equipaje no obstante de este peso, el camino con barro y lloviendo, llegó bastante descansado al término de su viaje un caballero de Coventry, que quiso hacer un record para esta clase de vehículos.

Nota interesante. Parece que la señora durmió una gran parte del tiempo que duró el trayecto.

AMÉRICA

Carreras del Capital B. C. en Wáshington

He aquí los resultados:

Una milla (1.609^m), primero, B. Hanna en 2' 59" ³/₄.

El *record* para esta distancia le pertenecía á Hendee en 3' 6".

La carrera de cinco millas la ganó Crist en 18' 37". Segundo, Hanna, en 18' 37" ¹/₄; este último perdió la carrera por hacer *carrera de espera*.

La carrera de tres millas fué también para Crist en 10' 32" ¹/₄; segundo, Kruger, en 10' 33".

La de ⁸/₄ de milla también fué Crist, que llegó primero, en 2' 14" ³/₄; segundo, Kruger, en 2' 16".

damente; después los que ganaron en las diferentes series vuelven á correr, ó todos juntos, ó en series si son muchos, y el premio lo gana el vencedor de todas las series.

He visto en Inglaterra el año pasado un Championat de una milla en que se presentaron 90 corredores y no pudo terminarse la carrera en un solo día

(3) «La silla de Coventry» es un triciclo en que trabaja únicamente un ciclista, pero que lleva otra persona y su equipaje.

La de dos millas, fué la cuarta victoria para Crist, en 6' 33" $\frac{1}{2}$; segundo, Scufferle, en 6' 35".

La carrera de cincuenta millas sobre la carretera de Cambridge, fué ganada por E. Burnham en 3^h 54'.

BÉLGICA

Resultado de las carreras celebradas en Amberes el 7 de junio

Primera carrera; bicis para principiantes, 1.609 metros; la ganó Stobt en 3' 32" $\frac{3}{5}$.

Segunda carrera; Championat de Bélgica, 10.080 metros, resultó Champión en 23' 37", M. E. de Beukelaer. Segundo, Delban, en 24' 7".

Tercera carrera; 6.000 metros, la ganó el joven E. Gaet-haels en 15' 17".

Cuarta carrera; fué para Beukelaer en 3' 14" $\frac{3}{5}$, para 1.600 metros.

Quinta carrera; fué ganada por el mismo.

Sexta carrera; Handicap para triciclos tandems, 2.000 metros. Primero, E. de Ligne, en 5' 1". Salíó con 25 metros de ventaja.

SUIZA

El Veloz Club de Ginebra organizó una carrera de 34 kilómetros para bicis, en el trayecto de Bellvue á Nyón y vuelta, un total de 34 kilómetros. El resultado fué el siguiente: Primero, M. E. Leroyer, en 1^h 17' 25". Segundo, P. Bruel, 1^h 20' 5". Tercero, E. Parent, 1^h 22' 27".

El Veloz Club ha fijado el 30 de agosto para sus carreras internacionales.

ECOS DEL EXTRANJERO

PRÓXIMA VISITA DE LOS VELOCIPEDISTAS DE LONDRES Á PARÍS

Se está formando una Sociedad compuesta de unos cincuenta representantes de los clubs ingleses que se proponen visitar París este año.

Tienen la intención de salir de Londres el 7 de setiembre, y dirigirse á París por Newharen, Dieppe y Rouen. El regreso piensan efectuarlo por Trouville y Southampton.

El tiempo que se ha de invertir en dicha excursión se ha fijado en 15 días, y el presupuesto de gastos para cada ciclista, 1.000 rs.

Por supuesto que, aparte de la travesía del paso de Caláis, es obligatorio viajar en bicis ó tricis.

EL RECORD DE M. GOODWIN

El *recordman* Mr. Goodwin ha efectuado en un bicis de seguridad, llamado *Le facile*, el viaje más notable que hasta hoy se ha hecho en bicis. Salíó el 1.º de junio de Land's End, dirigiéndose al Norte de Inglaterra hasta John O'Groats, y de aquí volvió á su punto de partida, habiendo efectuado este trayecto, es decir, habiendo atravesado la isla inglesa en su mayor longitud dos veces, lo que representa unas 1.800 millas (2.896 kilómetros), en menos de diez y seis días, con la particularidad de no estar cansado y gozar de mejor salud quizá al terminar este viaje que cuando lo empezó.

STEVENS EN HUNGRÍA

Ya recordarán nuestros lectores, que en el primer número de EL VELOCÍPEDO hablamos de un americano, Mr. Thomas Stevens, que se proponía dar la vuelta al mundo en bicis.

Stevens ha atravesado ya toda Europa, pues el 16 de junio llegó á Belgrade acompañado del corresponsal húngaro de *Le Veloceman*.

En dicha ciudad fueron agasajados por la Sociedad velocipedica servia, que cuenta gran número de ciclistas.

Parece que Stevens es un simpático americano, muy robusto, alegre y emprendedor, y continúa su heroico viaje con el mayor entusiasmo.

No sabe más que el inglés, y sin embargo, esta gran dificultad no le arredra.

Deseamos al valiente ciclista un feliz término á su viaje.

RECORD DE UNA TRICICLISTA

Una señora de Birmingham, Mad. Allen, montada en un tricis Humber, y acompañada por su marido en otro tricis de la misma fábrica, acaba de batir su propio *record* de 152 millas (244 kilómetros) recorriendo en veinticuatro horas la respetable distancia de 200 millas (320 kilómetros).

Las carreteras recorridas no estaban en muy buen estado, pues el gran calor que hacía las había hecho pulverulentas.

Entre los numerosos ciclistas que acompañaron al intrépido matrimonio, el redactor en jefe del *Cyclist* acompañó todo el trayecto.

Mad. Allen, que no pareció cansarse, recibió una ovación al terminar su notable *record* de señoras.

AVISO A LA PRENSA

Agradeceríamos muchísimo á aquellos periódicos que nos han honrado con la reproducción de algunos de nuestros artículos, se sirvan indicar su procedencia, como es costumbre en la prensa de todos los países.

RECTIFICACION

Por error dijimos que D. Francisco Riviere llegó primero en la primera carrera de las que se efectuaron en Madrid, siendo D. Fernando, su hermano.

AVISO IMPORTANTE

Suplicamos á los señores suscritores de provincias que no nos han mandado el importe de la suscripción lo hagan inmediatamente, para no interrumpir el envío del periódico.

CORRESPONDENCIA PARTICULAR

Sr. D. J. M.—Palma (Baleares).—Agradecería tener noticias de V. y de los aficionados de ésa.

Sr. D. L. B.—Sevilla.—Cuenta V. con nuestra cooperación para formarlas.

Sr. D. M. P.—Murcia.—Cuando termine por completo la epidemia, contamos con su propaganda.

Sr. D. G. F.—Valencia.—Debe V. hacer algo por nosotros. Dé V. orden á J. R. Q. para que nos lo entregue.

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

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

VELOCÍPEDOS DE LANCE

(0,50 pesetas cada anuncio.)

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

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

Se vende un bicicleta Royal Challenge, 50 pulgadas. En la calle Sde Capellanes, 7, sombrerería darán razón.

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

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 CYCLISTE BELGE

Periódico quincenal de la federación velocipédica belga.

3 meses, 2,50.—6 meses, 4.—Un año, 6,50 pesetas.
18.—Rue de Diest, Louvain (Bélgica).

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.

LA REVISTA VELOCIPEDÍSTICA

órgano del velocipedismo italiano.

SALE EL 15 DE CADA MES

Suscripción para el extranjero, 5 pesetas anuales.

Dirección y administración: Corso San Martino, 10, en Turín.

LA REVUE VELOCIPEDIQUE

4.º AÑO

SALE TODOS LOS JUEVES

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

SUSCRIPCIONES

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

ALMANACH ILLUSTRE 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.

SUSCRICIÓN ANUAL

Francia..... 3 pesetas. Extranjero..... 3,50
Administración: 48, Rue des cultivateurs, á Pau.

D. RUDGE ET C.º

COVENTRY

P. ROUSSEL & 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

MÁQUINAS LAS MAS ACREDITADAS

Los Championnats de Inglaterra, Francia, Italia, Estados Unidos, etc., han sido ganados con estas máquinas.

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