



ÓRGANO MENSUAL
DE LA SOCIEDAD DE VELOCIPEDISTAS DE MADRID

AÑO I

JUNIO, 1885

NÚM. 2.º

ADMINISTRACION: CAPELLANES, 7, MADRID

Precios de suscripción:

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

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

A LA PRENSA Y A LOS SUSCRITORES

En la imposibilidad material de contestar personalmente á las numerosas cartas de entusiastas velocipedistas y á las lisonjeras, tanto como innmerecidas apreciaciones de muchos periódicos, sobre el primer número del nuestro, cúmplenos, por lo menos, expresar aquí á los unos y á los otros nuestra vehemente gratitud, y darles las más sentidas gracias por la inesperada y muy satisfactoria acogida dispensada á esta publicación velocipédica.

Teniendo en cuenta el escaso mérito de la hoja inaugural, desaliñado ensayo de nuestra inexperiencia literaria y periodística, tanta tolerancia y tanta benevolencia, del mejor augurio para lo sucesivo, nos infunden mayor aliento para perseverar en nuestra empresa, ajena por lo demás á toda idea de lucro, por la independencia económica de que disfruta la Sociedad, y no teniendo otro objetivo que la propagación y progreso del recreativo Sport, por el que cada día sentimos más entusiasmo, y que consideramos de indiscutible utilidad, tanto bajo el punto de vista de la higiene, como de la locomoción,

Favorecidos ya por varios trabajos de nuestros corresponsales del extranjero, publicamos hoy la primera interesante carta del de París, y en el siguiente número, completamente organizado el servicio editorial de nuestro periódico, podremos dedicar el requerido espacio, bien sea á las noticias de provincias, que nos han de comunicar diferentes amigos nuestros y velocipedistas ardientes, con relación al Sport de sus respectivas localidades, bien sea á cuantos informes, crónicas y asuntos puedan amenizar y dar interés á nuestra publicación, á cuyo fomento material y literario se consagrará la redacción que ha sido elegida por la Sociedad, y muy particularmente el que tanto se honra con presidir una y otra.

E. R.

Los handicaps

Las dos pruebas que con este nombre figuraban en el último programa de las carreras organizadas por la Sociedad Velocipédica Madrileña, y celebradas el 31 del mes pasado, habiendo dado lugar á ciertas observaciones

por parte de algunos socios, creemos oportuno analizar y poner de relieve las múltiples dificultades que se oponen á que este género de carreras tenga la deseada brillantez.

Todos los aficionados saben que los *handicaps* en el *sport* velocipédico no se efectúan aumentando ó disminuyendo el peso de los corredores, como en las carreras de caballos, sino dando los corredores más fuertes, ventaja de distancia ó de tiempo á los demás.

Esta compensación de fuerzas, por decirlo así, las establece un aficionado que tenga práctica y conocimiento de este género de carreras, recibiendo el que ejerce este cargo el nombre de *handicáper* que nos vemos obligados á tomar de los ingleses, siendo su juicio inapelable.

Existen, como ya hemos apuntado, infinidad de circunstancias que dificultan extraordinariamente este cargo, y vamos á indicar algunos de los que un *handicaper* ha de atender para poder clasificar y compensar las fuerzas de corredores muy desiguales, de manera que la llegada pueda tener lugar en un grupo compacto.

En primer término, es menester conocer la fuerza moral de cada corredor, pues es quizá de más influencia en el éxito de una carrera este conocimiento, que el de la fuerza física.

La experiencia nos lo ha demostrado, por más que á primera vista parezca paradójal, pues muchos corredores dotados de escasas fuerzas físicas han batido á otros que les eran superiores en las mismas; pero que desprovistos de energía suficiente, han cedido el puesto á quien no poseía probabilidad de ganarlo si no se hubiera atendido más que á la fuerza física.

Entre inmensidad de ejemplos que podríamos citar, ninguno tan notable como el de Carlos Terront, que ha sido durante algunos años *Champion* de Francia.

Carlos Terront no tiene lo que podremos llamar *facha de velocipedista*, y menos aún de corredor de resistencia, y sin embargo, tiene una historia velocipédica brillantísima en la que se pueden admirar innumerables rasgos de energía en muchas de las carreras en que ha tomado parte.

Citaremos una de las más notables, como lo fué la famosa carrera de seis días consecutivos, corriendo diez y ocho horas diarias, carrera en la cual tomaban parte muchos corredores que le eran muy superiores en fuerzas. El penúltimo día, Carlos Terront no se apeó del biciclo desde las seis de la mañana hasta las doce de la noche, consiguiendo, por fin, obtener el segundo premio después de haber recorrido 2.238 kilómetros, y no debiendo este resultado más que á la energía con que está dotado y que todos reconocen en él, hasta los mismos ingleses, que le llamaban *el indomable francesito*.

El primer premio de esta célebre carrera lo ganó G. Waller con 2.261 kilómetros.

Demostrada ya la gran influencia que en una carrera en general, y en un handicap en particular, tiene la fuerza moral de un corredor, fácil es comprender que un

handicap resulta mal hecho desde el momento en que un corredor no despliega el amor propio y energía con la que el handicap contó al hacer su clasificación.

Otra de las circunstancias que se ha de tener en cuenta, es la preparación de cada corredor, lo que es por otra parte difícil conocer, pues es necesario poder juzgar por pruebas anteriores en el mismo día, y muchos corredores, sobre todo los fuertes, haciendo carreras de *espera*, en las que se reservan y no producen más velocidad que la suficiente para ganar el premio, desorientan al *handicáper*, suscitándole dificultades para el buen acierto de sus apreciaciones. Si un *handicáper* toma por base las carreras anteriores á un handicap en que, por ejemplo, un corredor ha ganado por algunos largos de velocípedo, ¿cómo es posible que sepa ó pueda apreciar si dicho corredor ha dado de sí todo lo que podía dar, ó si no ha sacado más ventaja sobre sus competidores por falta de fuerzas, por indisposición repentina ó por cualquier otra causa?

Sucede también que puedan tomar parte en el handicap corredores extraños á la sociedad que organiza las carreras, y cuya historia velocipédica desconozcan.

Tampoco es raro que siendo de mayor importancia los premios de los handicaps que los de las pruebas anteriores, se reserve un corredor en estas últimas para que le coloquen mejor en los primeros.

En apoyo de esta última suposición, podemos citar lo que ocurre en muchas carreras en Francia, donde ganan los *scratches* (*), los handicaps de honor, pues no dando en las otras carreras la medida de sus fuerzas, consiguen que á los demás corredores se les conceda tan poca ventaja, que con la mayor facilidad y á los pocos momentos hacen inútil la lucha.

Todas estas y otras razones hacen comprender fácilmente las desigualdades que siempre se observan en la llegada de los handicaps, cuando toman parte en éste corredores extraños á la sociedad; pero cuando, por el contrario, se trata de corredores que forman parte de ella, un buen *handicáper* parece que debe conocer exactamente la fuerza de cada socio, y que le es fácil distribuir las ventajas de manera á conseguir un handicap bien hecho.

¿Cómo se equivoca?

Son muchísimas las razones que lo explican. Ante todo, el reducido número de carreras que se organizan durante el año, no permiten juzgar más que la fuerza momentánea de cada corredor, pues ya se sabe que aun en intervalos de tiempo mucho menores que los que median entre dos carreras consecutivas, puede cambiar muchísimo la fuerza de un velocipedista, no pudiendo tampoco servir de norma la manera de hacer tal ó cual excursión, puesto que un corredor que con dificultad efectúa un viaje de 100 kilómetros, puede en dos kilómetros batir fácilmente los fuertes excursionistas y recíprocamente.

(*) Llámense así á los corredores que en un handicap conceden distancia á todos los demás.

También pueden entrar en línea corredores nuevos y sin experiencia, los cuales, no sabiendo aprovechar sus fuerzas en el momento oportuno, ya tomando una velocidad excesiva desde el principio, no tienen alientos para concluir, ó ya confiando en un empuje final cuya importancia exageran, no empiezan á apretar sino demasiado tarde.

También ocurre que algunos corredores sienten duplicarse sus fuerzas viendo delante á los competidores que necesitan alcanzar, y otros, por el contrario, dotados de suficiente resistencia para vencer, abandonan su velocidad cuando son alcanzados, no oponiendo la enérgica resistencia que debían y podían, antes de ceder el puesto.

En una palabra, y para terminar tan desaliñadas ideas, manifestaremos que depende de tantas causas, circunstancias é incidentes el éxito de un handicap, que no creemos pecar de atrevidos al afirmar la imposibilidad material de carreras que merezcan este nombre.

No es esto motivo, sin embargo, para que no se corran handicaps, pues el principal objeto de éstos, ya que no se pueda conseguir una brillante llegada, es poner en línea corredores de fuerzas muy desiguales y poder establecer comparaciones, llevándose el premio, no el más fuerte, sino el más favorecido por el juicio del handicáper.

Si con lo expuesto hemos logrado demostrar que las censuras dirigidas á los handicápers, tanto por el público que asiste á las carreras, como por los corredores, no son la mayor parte de las veces merecidas, habremos cumplido nuestro objeto y añadido nuestra humilde opinión á la de nuestros colegas del extranjero, que con más autoridad que nosotros, han tratado repetidas veces esta compleja cuestión velocipédica.

I. S.

COMPARACIONES

En España, hay que confesarlo, el sport velocipédico se encuentra muy atrasado.

Mientras en Inglaterra, en Francia, Alemania, Italia, etc., ha adquirido un portentoso desarrollo y ha llegado á imponerse, nosotros, apesar de los esfuerzos y de la perseverancia de algunos, nos hallamos en 1885 casi en el mismo estado que pocos años há.

¿A qué atribuir esta tan poco halagüeña situación? Al estado de nuestras carreteras, contestarán algunos, que impide emprender viajes, y por lo tanto, hacer patentes las ventajas de nuestro vehículo. A la falta de Velódromo, dirán otros, lo que nos obliga á dar nuestras carreras en sitios casi reservados, lejos de todo público; carreras que, dadas en estas condiciones, no pueden interesar más que los que toman parte en ellas, y que, por consiguiente, no dan ni pueden dar resultado alguno en cuanto al desarrollo de nuestro sport.

De estas dos objeciones, que son, á nuestro parecer, las

que por de pronto se presentan á la mente del que busca las causas de nuestro atraso, la segunda es la que juzgamos más fundada, puesto que se puede contestar á la otra, que apesar del poco cuidado que merecen de nuestros Gobiernos las vías de comunicación, éstas sin embargo, no son del todo infranqueables, si uno se empeña con la energía debida en recorrerlas. Para ello es preciso armarse de paciencia, y sobre todo de un biciclo carretero. Con los nuevos modelos que se fabrican actualmente, llamados de «seguridad», tenemos el convencimiento que se puede viajar sin entorpecimiento por la provincia de Madrid, quizás, de todas las provincias de España, la que en peor estado tiene sus carreteras.

En Italia no están estas últimas en mejor estado. El sol las vuelve también pulverulentas, y, sin embargo, véase cómo en pocos años ha crecido, como por encanto, el número de cyclists en ese país. Verdad es que allí se cuenta con el apoyo de altos personajes, y sobre todo, con dinero que todo lo aplana; pero, ¿no ha contribuído á este estado floreciente la iniciativa de algunos? ¿Cómo explicar, si no, que en todas las grandes ciudades, con una rapidez pasmosa, se han fundado sociedades, se han establecido pistas, se han hecho carreras que atraieron los primeros corredores de Europa?

Este impulso es el que tanta falta nos hace aquí, pues, salvo contados aficionados, la mayor parte de los velocipedistas españoles no parecen tener empeño alguno en que nuestro sport sea apreciado cual se merece y llegue á desarrollarse tanto como en el extranjero.

Por lo menos esto es lo que parece desprenderse de su actitud.

Esta indiferencia es la que se debe vencer, pues es nuestro peor mal. Por la publicación de este periódico se ha dado ya un gran paso, pues servirá de lazo de unión entre los cyclists esparcidos por España. Todos podrán exponer con libertad sus ideas en esta tribuna, contar sus viajes, sus impresiones, en fin, interesarse activamente á la vida velocipédica. Así se logrará sacudir este mortal letargo en que yacemos, y veremos por fin nuestros esfuerzos recompensados.

V. LHO.

CARTA DE PARIS

Estamos en plena estación ciclista. Por todas partes se dan carreras y no se oye hablar más que de excursiones.

Ya tendrán VV. conocimiento de los resultados de las carreras de Burdeos, y de los incidentes que sobrevinieron en ellas. A mi parecer, el juicio del jurado estuvo perfectamente motivado, siendo de lamentar que haya sido tan increpado, y esto por los mismos que deberían dar el ejemplo de la disciplina.

Si se admite que se puede discutir lo que resuelve un jurado, es preciso suprimir todos los reglamentos de carreras y toda autoridad.

Las carreras de Agén que tendrán lugar el 21 y 22 del corriente se esperan con ansiedad, pues allí deben encontrarse nuevamente Médinger y De Civry tanto en biciclo como en triciclo.

Según mis informes, el último es el que tiene más probabilidades de vencer, sobre todo en el Championnat de bicis, cosa que extrañará á más de uno, pues Médinger ha afirmado hasta ahora su superioridad en esta clase de máquinas.

En los primeros días de julio se celebrará en Grenoble el Championnat de los 100 kilómetros, y á mi parecer, esta carrera nos reserva una sorpresa. Además de los corredores Duncan, Médinger y De Civry, tomarán parte Hommey y Dubois. Este último campeón de los Juniors (segunda clase, como diríamos en España) tiene muchísimo *fondo* (resistencia), y, si no tiene entorpecimiento en su preparación, no dudo que figurará en los tres primeros.

Para dar á VV. una idea de la fuerza de los ciclistas de aquí-comparada con la nuestra, bastará decirles que en un handicap corrido hace cosa de mes y medio, un ex-campeón español que algunos no habrán olvidado, Colvín recibió del Scratch (Dubois) la ventaja de 400 metros en 4.000, y fué alcanzado antes de los 3.000. Verdad es que Colvín corrió sin preparación alguna, pero apesar de esto, la diferencia de clase es patente.

He visto á Dubois en su trabajo de preparación y he anotado las velocidades siguientes:

2 kilómetros en	3' 45"
4 »	7' 53"
10 »	20' 29"

Corrido en línea recta de 1.000 metros de largo sobre terreno bastante regular, pero que no vale el de la estufa ó del paseo de la casa de fieras del Parque de Madrid.

En París contamos con tres sociedades: la Metropolitana, el Cyclist-Club y el Sport Velocipédique. La primera es la más importante por su actividad y su composición. Cuenta entre sus corredores los primeros de Francia, De Civry, Médinger y Dubois; así es que en Burdeos tuvo todos los honores de la victoria. Los socios son muy activos; no hay domingo ó día de fiesta que no sea marcado con una expedición á los alrededores de París. La más importante fué la efectuada el domingo y lunes de Pascua, ida á Los Andelys (Normandía, 131 kilómetro primer día) y vuelta á París al día siguiente por diferente carretera, 99 kilómetros. Tuve el gusto de tomar parte en este excursión, en la que encontramos países encantadores y carreteras inmejorables. El primer día tuvimos un tiempo hermoso; pero por la noche llovió, así es que el día siguiente estaban llenas de barro, pareciéndonos bastante largos los 99 kilómetros de regreso. Sin embargo, llegamos á París sin contratiempo y muy satisfechos de tan agradable viaje.

El domingo 28, tendrá lugar en nuevo handicap organizado por la Metropolitana. Colvín correrá en él, y esta vez en buenas condiciones de preparación; pero tengo la seguridad completa de su derrota (1).

París 17 de junio de 1885.

El corresponsal.

Revista de carreras

ESPAÑA

SOCIEDAD DE VELOCIPEDISTAS DE MADRID

Carreras celebradas el domingo 31 de mayo de 1885

Poco podemos añadir á lo que varios de nuestros colegas de

(1) Debemos indicar á aquellos de nuestros lectores que no tienen el gusto de conocer á nuestro simpático corresponsal, que su excesiva modestia le induce á anunciar una derrota improbable.

Madrid han tenido la atención de publicar; pero daremos algunos pormenores, únicamente interesantes para nuestros lectores.

Con una hermosa mañana, y gran concurrencia de aficionados, mayor de lo que era de esperar por el reducido número de programas repartidos, dió principio la primera carrera á las ocho y media en punto.

Los jueces de salida eran: D. Ignacio Santos, handicáper; D. Cipriano Santos, secretario de la sociedad, y el cajero de la misma, D. Miguel Moreno.

Los de llegada: D. Fernando Soriano, presidente honorario de la sociedad, y D. Eugenio Ribera, presidente efectivo.

Los comisarios: D. Enrique de Bárbara, D. Francisco Lozano y D. Felipe Santos, agregándose á estos señores el expresidente de la sociedad, D. Francisco Riviére, que con el exclusivo objeto de asistir á las carreras, llegó aquella misma mañana de Cádiz.

La pista era el paseo de la estufa del Retiro, y no habiendo podido conseguirse el permiso de correr en ella sino el día anterior, no pudo prepararse ningún corredor, lo que motivó el retraimiento de muchos de ellos, y por consiguiente, el pequeño número de ciclistas que se presentaron en línea.

La pista, cuya forma es la de un semicírculo y su correspondiente diámetro, mide 540 metros; su estado, como siempre, en perfecta conservación y notable tersura.

Primera carrera: 2.000 metros, 3.^a clase.

1.^o y 2.^o premio, dos medallas de bronce.

La ganó D. Francisco Riviére en 4' 47'', llegando segundo D. Arturo Núñez.

La segunda carrera, 3.000 metros, 2.^a clase, no hubiera debido llamarse así, pues fué un verdadero paseo de 2.800 metros y una carrera de 200. Ninguno de los corredores quiso hacer el juego, y claro es, que haciendo todos una carrera de espera, no podía menos de resultar una velocidad casi vergonzosa, y dispensen los simpáticos corredores si nos lamentamos de semejante sistema de correr, que no tiene otro resultado que producir velocidades muy inferiores á las máximas, debiendo ser estas últimas las que deben exhibirse al público que asiste á las carreras.

Llegó primero D. Arturo Periquet en 9' 26'', ganando una medalla de plata, y segundo, D. Rafael Gómez de Pando, medalla de metal blanco.

Tercera carrera: Handicap, 5.000 metros: tres premios: 1.^o, medalla de oro; 2.^o, medalla de plata sobredorada, y 3.^o, medalla de plata.

La llegada de todos los corredores no resultó muy desigual, si se tiene en cuenta que la mayor parte de ellos eran nuevos, y desconocidas, por consiguiente, sus fuerzas, para colocarlos con acierto.

Llegó primero D. Luis Bruguera, que recibió 800 metros de ventaja, en 10' 45'' (4.200 m); 2.^o D. Arturo Núñez, que salió con 500 m de ventaja en 11' (4.500 m), y 3.^o D. Arturo Periquet, que era *scratch* en 11' 45'' (5.000).

La cuarta carrera, obligatoria para todos los vencedores de las pruebas anteriores, era también handicap (2.000 metros) y gracias á la prueba anterior, pudo el handicáper repartir atinadamente las ventajas.

Orden de salida: D. Arturo Periquet, *scratch*, dando de ventaja á D. Fernando Riviére 130 m; á D. Arturo Núñez, 200; á don Rafael López, 250, y á D. Luis Bruguera, 300.

La carrera fué muy reñida.

En la penúltima vuelta, el *scratch* Sr. Periquet logró alcanzar á su más próximo competidor D. F. Riviére, entablándose la lu-

cha durante toda la última vuelta, llegando por fin á la meta con un segundo de diferencia, haciéndonos esperar la enérgica resistencia de D. Fernando Riviere (que corrió ese día por primera vez), que llegue á ser uno de nuestros mejores corredores.

A diez metros de la llegada D. R. López se dejó ganar el puesto por D. Arturo Núñez, que llegó 5" detrás del primero.

El orden de llegada fué, pues:

Primer premio, medalla de plata, D. Luis Bruguera en 4' 10" (1.770 m); 2.º premio, medalla de bronce, D. Arturo Núñez en 4' 15" (1.800); 3.º D. Rafael López, en 4' 18" (1.750 m); 4.º don Fernando Riviere, en 4' 20" (1.870 m), y 5.º D. Arturo Periquet, en 4' 21" (2.000 m).

Por lo que dejamos expuesto, el intervalo que medió entre la llegada del primero y del último fué de 11", tiempo sumamente reducido y que en muy pocos handicaps, tanto en España como en el extranjero, se ha alcanzado.

Excepto los *racers* de los Sres. Periquet y Bruguera, que procedían respectivamente de las fábricas de Rudge y Humber, todos los demás bicicletas eran de carretera.

En resumen: el distinguido público que asistió á las carreras quedó satisfecho, y el éxito de esta reunión, organizada con tanta precipitación, nos hace esperar que las carreras del mes de octubre serán lucidísimas; pues aparte de que se prepararán con tiempo, sabemos que muchos de los velocipedistas extraños á la Sociedad y que asistieron á dicha reunión, desean ingresar como socios, pensando algunos correr en el otoño próximo.

Advertimos á los aludidos señores, que según el reglamento de la Sociedad V. M., para poder tomar parte en cualquier carrera, es necesario haber ingresado como socio *activo* tres meses antes de celebrarse ésta.

I. S.

FRANCIA

Tantas han sido las carreras que se han verificado en Francia durante el mes de mayo y lo que de junio va transcurrido, que nos es imposible dar cuenta detallada de todas ellas, visto el reducido espacio de que disponemos; por esto solo hablaremos de las más importantes.

CARRERAS DE TOLOUSE

Domingo 17 de mayo

Con muchísima afluencia de público tuvieron lugar estas carreras en las cuales tomaban parte de Civry, de París, y Carlos Torront, de Bayona, habiendo sido los honores del día para el primero, que ganó las dos internacionales para bicicletas y triciclos y el handicap final.

La internacional bicicletas se corrió en 20 kilómetros, sucediendo en esta carrera lo que hoy tiene lugar amenudo, pues fué un verdadero paseo de 19 kilómetros, y una carrera de velocidad de uno, y sólo el último empuje clasificó á los corredores.

CARRERAS DE TOURS

24 de mayo

También ha sido la afluencia muchísima, pues debían tomar parte en ellas Médinger, de Civry y otros buenos velocipedistas. Varias personalidades civiles y militares ocupaban la tribuna de honor, amenizando los intermedios una música militar.

De las siete pruebas que comprendía el programa, la 4.ª internacional bicicletas, 10.000 metros, fué la más interesante: se dió salida á 13 corredores, abandonando algunos al poco tiempo y quedando la verdadera lucha circunscrita á tres: Médinger, de Civry y Laulan. Este último demostró tener gran energía, corres-

pondiendo á los envites de sus contrincantes como lo prueba el que casi llegasen á un tiempo: ya se creía que de Civry iba á ganar cuando Médinger, en un supremo esfuerzo, tomó la cabeza pasando la meta con una ventaja de $\frac{1}{4}$ de rueda de velocipédo, habiendo tardado en recorrer los 10 kilómetros 24' 45". Laulan llegó tercero, rueda á rueda con de Civry.

La internacional triciclos fué una nueva victoria para Médinger, llegando de Civry con muy poca diferencia, haciendo 3.380 metros en 8' 30".

CARRERAS DE LA ROCHELLE

25 de mayo

Han sido un verdadero triunfo para el Spider-Club de esa ciudad. Con un tiempo magnífico y numerosa y escogida concurrencia se verificaron en una pista circular de 425 metros, pero que, como piso, dejaba bastante que desear. Las sociedades de velocipedistas de París, Burdeos y Angers estaban representadas por sus mejores corredores, siendo como siempre la internacional la más lucida de cuantas pruebas componían el programa. En ella corrieron de Civry, Médinger y Laulan, los mismos que la víspera habían luchado en Tours, tomando de Civry su revancha, ganando la carrera (en una máquina Rudge), llegando 2.º Médinger y 3.º Laulan. La de triciclos, de 5.000 metros, fué una fácil victoria para Civry, pues Médinger no pudo dar el último empuje por habersele descompuesto la máquina al final de la carrera. La distribución de premios tuvo lugar en el teatro de las carreras, siendo calurosamente aclamados los nombres de los vencedores.

También se han dado carreras en Saumur, París, Adamville, Amiens, etc., siendo de notar la velocidad de Mr. Garrard, de Burdeos, en una de 50 kilómetros por carretera, verificada en una hora 58'.

GRANDES CARRERAS EN BURDEOS

Domingo 31 de mayo

No es de extrañar el numeroso público que acudió á presenciar éstas, sabiendo que en ellas debía correrse el «championnat de Francia», en el cual, como siempre, sólo debían tomar parte *la flor* de los corredores franceses.

El aspecto que presentaba el velódromo, situado en la plaza des Quinconces, un rato antes de empezar las carreras, era animadísimo, engalanando las numerosas tribunas que rodeaban la pista las más elegantes damas, así como los más elevados y distinguidos funcionarios públicos; las apuestas que se cruzaban eran numerosas é importantes, siendo de Civry y Médinger los favoritos; dos músicas militares ejecutaban un escogido y variado repertorio, y entre tanto, más de 30 corredores se preparaban á la lucha.

La primera prueba que tuvo lugar fué la carrera anual de los *juniors* franceses. En ella se dió salida á 18 ciclistas, de los cuales, al cabo de algunas vueltas de pista, sólo quedaban 9, circunscribiéndose la lucha entre H. Loste, Boyer y Dubois, que fueron adelantándose á los demás, llegando 1.º Dubois, 2.º Boyer y 3.º Loste. El vencedor recorrió los 10.000 metros en 21' 5" $\frac{4}{5}$.

Championnat de Francia.—En él tomaban parte de Civry, Médinger, H. Hommey, H. Terront, Laulan y Bob. La distancia era, como en la anterior, de 10 kilómetros. En esta carrera, que ha sido de espera, han hecho alternativamente el juego unos y otros, y sólo cuando la campana anunció la última vuelta, emprendieron una vertiginosa carrera, llegando 1.º Médinger, de París, en 23' 1"; 2.º de Civry, de París, en 23' 2"; 3.º Ch. Terront, de Bayona, en 23' 3" $\frac{2}{5}$, y 4.º Bob, de Pau, en 23' 4" $\frac{3}{5}$.

El primer premio, sin embargo, no se lo llevó Médinger, pues al tomar con gran velocidad la última vuelta, cortó el paso á de Civry que iba detrás, y habiendo este último protestado contra la maniobra de Médinger, el jurado declaró primer premio á de Civry, reservando el título de Campión de Francia para las próximas carreras de Burdeos, en que los dos competidores volverán á correr la misma distancia.

La decisión del jurado fué saludada con un alboroto inmenso, promovido por los que habían apostado por Médinger.

Es de observar que, gracias al desgraciado sistema de las carreras de espera, los dos mejores velocipedistas franceses han tardado en recorrer los 10 kilómetros cerca de 2' más que los *juniors* de la prueba anterior.

En la internacional de triciclos, 3.000 metros, salieron 11 corredores, llegando 1.º Médinger, en 7'16'', de Civry 2.º y Duncan 3.º.

En la internacional bicislos, 5.000 metros, tomaron parte 25 corredores; llegó 1.º Duncan, cubriendo la distancia en 10' 51'' (montaba un Rudge); 2.º Terront, en 10' 52'', 3.º Hommey y 4.º Garrard.

Estos son, en resumen, los resultados de esta reunión, que como todas las organizadas por el Veloce-club de Burdeos, ha sido brillantísima y de las más interesantes que se hayan verificado este año.

Bien es verdad que la suma total de los premios ascendía á 3.245 pesetas.

R. F.

CARRERAS DE NOCHE EN BURDEOS

A beneficio de los soldados heridos en el Tonkín, el Veloce-club de Burdeos organizó una reunión que, aparte de la novedad del espectáculo, por su patriótico y caritativo objeto, no podían menos de tener el gran éxito que ha tenido.

El paseo de Quinconces presentaba un aspecto fantástico.

Sobre toda la pista arrojaban una intensísima claridad numerosas lámparas eléctricas, y además toda la plaza estaba surcada por infinitas guirnalda de lámparas venecianas. Cinco charangas tocaban alternativamente su más escogido repertorio y un entusiasta y numeroso público llenó desde el primer momento todas las tribunas y demás localidades.

El programa comprendía cinco pruebas, en las que tomaron parte gran número de velocipedistas.

La carrera más interesante fué la internacional de bicislos de una hora, ganándola de Civry, pero con gran dificultad, pues Hommey llegó casi al mismo tiempo, y Garrard, Terront y Boyer á muy poca distancia.

Cubrieron los corredores 28 kilómetros en dicha carrera.

El handicap de 5.000 metros para bicislos lo ganó también de Civry, en 10'48''¹/₅, llegando Duncan ¹/₅ de segundo después, aunque nos preguntamos cómo el jurado apreció este ¹/₅ de segundo.

Boyer, de Bayona, ganó la regional de triciclos, 5.000 metros, en 12' 7'', llegando 2.º Juzan, en 12' 16''.

BÉLGICA

Carreras de fondo de 90 kilómetros

CHAMPIONAT BELGA

Los Sres. Turner y Compañía, agentes de varias manufacturas inglesas, han organizado el 14 de mayo pasado una carrera de fondo de 90 kilómetros, para triciclos y bicislos, en la cual se han presentado 8 corredores.

Mr. Taclemans de Bruxelles ha sido el vencedor de esta carrera, que sólo ha dado medianos resultados á causa de la violencia del viento.

El championnat belga se correrá muy en breve; el favorito es Mr. Beublalaer; sus dos únicos competentes son Mrs. Deligne y Delvans.

AMÉRICA

En Pensacola el 27 de marzo, John S. Prince ganó una carrera de cinco millas contra el célebre caballo trotador *Douglas*, de D. Col. Tarble.

Durante cuatro millas y media fué el caballo delante, pero alcanzado entonces por Prince, llegó á la meta unos cuatro metros detrás del célebre ciclista.

También W. J. Morgan salió vencedor en otra carrera que tuvo lugar el mismo día contra el caballo *Kingfisher*.

A. P.

INGLATERRA

CHAMPIONAT DE 20 MILLAS

Al principio de la temporada, el 28 de marzo, Howell y Lees llegaron al mismo tiempo en el championnat de 20 millas (32.180 metros), y para terminar esta competencia acaban de ponerse otra vez en línea en la pista de Belgrave en Leicéster.

Un frío excepcional ha impedido al público de asistir á tan interesante match, que sólo tuvo lugar en presencia de unos mil espectadores. El viento era muy violento.

A la salida, Howell tomó la delantera, y Lees le siguió, dejándole hacer el juego, y fué sólo á 300 metros de la meta, como va siendo de moda entre los corredores, que la carrera empezó verdaderamente. Apesar de todos los esfuerzos de Lees, Howell llegó primero con una ventaja de 3 metros nada más. Tiempo: una hora 7' 23''. Howell ha ganado, pues, definitivamente el cronómetro de oro, premio de esta carrera.

La suscripción á beneficio del famoso corredor inglés John Keen, asciende ya á 50 libras (1.250 pesetas).

CARRERA DE 100 MILLAS EN CARRETERA

Esta carrera anual, organizada por el London Bicycle Club, se ha corrido el lunes de Pentecostés como de costumbre. Es un nuevo corredor P. H. Watson quien ha ganado la medalla del Club, recorriendo la distancia (161 kilómetros) en 7^h 33' 43''⁴/₅ montado en un bicislo, llamado el «Regent.»

Mr. A. L. Postez llegó segundo, tardando 8^h 33' 30'' y el tercero tardó 8^h 47'.

Fué en 1878 que esta carrera se hizo en menos tiempo, pues Appleyard el vencedor sólo empleó 7^h 18' 55''. Después viene 1882 donde Reynolds tardó 7^h 26'.

En 1883 Reynolds volvió á ganar la carrera, tardando 7^h 28'; este año es el que sigue en velocidad.

En el año 1880 fué cuando se tardó más tiempo, á causa de una gran tempestad, llegando 1.º Butler en 12^h 2'.

CARRERAS DE WOLVERHAMPTON

Durante las fiestas de Pentecostés han tenido lugar tres carreras sobre la pista de Moulineux Grounds, y entre éstas un championnat de una milla. He aquí los resultados:

1.ª serie. F. Wood de Leicéster 1.º, en 3' 10'', ganando á Baltensby por dos yardas.

2.ª serie. R. Howell de Coventry, 1.º, en 2' 59''⁴/₅, ganando bastante fácilmente con 15 metros de ventaja sobre sus demás competidores.

Serie final. R. Howell, 1.º; F. Wood, 2.º; A. Hawker (de Leicester), 3.º

En esta última prueba Hawker tomó la delantera, conservándola durante dos vueltas, siendo entonces alcanzado por Howell, seguido inmediatamente de Wood.

En el empuje final estos dos antiguos rivales lucharon tenazmente, pero la victoria quedó para el campeón Howell por algunos centímetros, llegando á 10 metros Hawker.

Tiempo: 2' 56" $\frac{3}{5}$.

Ecós del Extranjero

LOS RALLY-PAPER EN VELOCÍPEDO

Recordemos ante todo lo que hasta ahora se ha llamado *Rally-Paper* (á caballo).

Después de reunirse varios jinetes y amazonas en un bosque de gran extensión, se designa *al que ha de hacer de animal*, llamándose así al jinete que se ha de perseguir, y éste último corre hacia un sitio del bosque desconocido, con la obligación de sembrar todo el camino con pedacitos de papel para indicar su paso.

El, ó los jinetes que hacen de animal, pueden tomar todas las direcciones que les convenga con tal de dejar en todo el recorrido los papelitos indicadores.

Las demás personas salen en persecución del animal una media hora después y los honores de la fiesta son para el jinete ó la amazona que llegue primero al sitio de la cita.

En velocípedo no se puede hacer este juego de la misma manera, habiéndose adoptado el siguiente reglamento en los Rally-Paper corridos en el extranjero.

La duración de la carrera se limita á una ó dos horas, no debiendo salir del bosque elegido ninguno de los velocipedistas, y además, en lugar de un *animal*, puesto que es la palabra admitida, hay siempre dos.

Estos últimos salen cinco ó diez minutos antes que los demás ciclistas, teniendo que sembrar papelitos en el camino y no separarse, á menos de ser perseguidos tan de cerca que sea el único medio de escape. Van por donde quieren, pueden desandar el camino andado y pararse, pero no esconderse saliéndose de los caminos ó paseos. Al cabo del tiempo fijado, si no han sido alcanzados van á un sitio dado y son declarados vencedores.

Los velocipedistas que toman parte en el Rally-Paper tienen igualmente para perseguir sus compañeros completa libertad, pudiendo, por consiguiente, no seguir el camino indicado por los papelitos si creen que los animales han tomado otra dirección. A fin de evitar los accidentes que resultarían si hubiera que tocar con la mano á los velocipedistas perseguidos, se ha convenido lanzar sobre ellos una pelota, y si son tocados por ésta, deben entregarse.

Con este reglamento, han tenido lugar en el Bosque de Boloña de París diferentes Rally-Paper organizados por la Sociedad Velocipédica Metropolitana y por el Sport Velocipédico Parisiense, dos de los clubs de la capital francesa, habiendo reunido gran número de corredores aquel tan agradabilísimo juego.

Quizás el invierno que viene, la Sociedad de Velocipedistas de Madrid pueda, con el concurso del alcalde de esta corte, iniciar en España esta nueva clase de carreras, en el parque de Madrid que reúne tan buenas ó mejores condiciones que el Bois de Boulogne.

RESULTADOS DE UNA SOCIEDAD

Uno de los clubs de velocipedistas de Liverpool, el *Anfield*, ha prosperado de tal manera, que acaba de instalarse en una finca

que tiene sus salas de fumar y de baños, billares, biblioteca con toda especie de mapas y guías, sin contar con un espacioso local para guardar y componer las máquinas.

También tiene una sala de armas, un piano, y, en una palabra, todo el confort que pueda desear un ciclista.

Así es, que en vista de estas grandes ventajas, ha aumentado considerablemente el número de los socios, y se cree que el *Anfield* será pronto el club más importante del norte de Inglaterra.

VELOCIDADES DE LOS «CHAMPIONS» AMERICANOS

He aquí los mejores tiempos tardados en los championats de los Estados Unidos, desde la creación de dichas carreras en América:

Millas.	Metros.		Minutos.	Segundos.
$\frac{1}{2}$	804	1881	C. Frazier.....	1 33
1	1.609	1882	C. Hendée.....	2 57
2	3.218	1884	L. Hamilton....	6 39
3	4.827	1883	C. Gideon.....	9 58
5	8.045	1882	C. Gideon.....	17 19
10	16.090	1883	A. Robinson....	33 43
25	42.225	1883	A. Robinson....	1 h 23 12
1	(tríciclos)	1883	W. Stall.....	3 33

RECTIFICACION

Uno de nuestros suscritores, habiéndonos indicado un error cometido en nuestro artículo *Las carreras de velocípedos*, cuando hablamos de la distancia que media entre Londres y Brighton, hacemos con gusto esta rectificación, al mismo tiempo que podemos añadir algunos detalles sobre el proyecto de enlazar las dos ciudades por una carretera única y exclusivamente dedicada al tránsito de los velocípedos.

Dicha vía tendrá 50 millas, es decir, unos 80 kilómetros (en lugar de 14), y su coste se cree llegará á 8.000.000 de pesetas.

Para poder circular en el referido camino, pagarían una suscripción anual de 10 pesetas los bicícles, 12,50 los tricíclos y 18,75 los sociables.

Parece que este proyecto tiene muchas probabilidades de llevarse á cabo, dado el tránsito inmenso entre Londres y Brighton y el apoyo que seguramente le prestarán los clubs de ciclistas de Londres.

SECCIÓN ADMINISTRATIVA

Los señores suscritores de provincias pueden mandar el importe de la suscripción en sellos de correo, bajo sobre cerrado, á la administración, Capellanes, 7.

A los señores suscritores de Madrid se les pasará el recibo á domicilio.

Los suscritores de Francia pueden también mandar el importe en sellos franceses, pero no los señores suscritores de los demás países, á quien suplicamos nos manden una letra ó medio análogo.

Las comunicaciones y cartas relacionadas con la redacción del periódico deben dirigirse á D. Eugenio Ribera, director de EL VELOCÍPEDO, Jacometrezo, 36 y 38.

Las cartas destinadas á ser publicadas deben mandarse antes del 15 de cada mes, sin falta, al señor director.

Correspondencia particular

Sr. D. M. A.—Valencia.—Como podrá V. ver, también admitimos suscripciones por seis meses; menos no.

Sr. D. J. R.—Córdoba.—Hoy mismo le mando el único catálogo que nos queda de la fábrica Rudge, y agradeciéndole sus lisonjeras frases, deseamos sea V. de los nuestros muy pronto, si, como creo, encuentra V. bicícles á su gusto en dicho catálogo.

Sr. D. I. D. N.—Ya habrá V. recibido los reglamentos de nuestra sociedad que nos ha pedido y que por vuelta de correo le hemos mandado. Debe V. tratar de reunir, por lo menos, seis velocipedistas para formar esa sociedad de que nos habla y que con tanto gusto veríamos fundarse.

Sr. D. J. C. de R.—Cádiz.—Ya está V. inscrito como suscriptor, y con el mayor gusto aceptamos el que sea socio corresponsal de nuestro club, esperando para el próximo número un artículo de V. sobre el velocipedismo gaditano.

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

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, sombrereria.

Se vende un bicicleta carretero de 48 pulgadas, pintado, con 50 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

Se vende un bicicleta carretero de 52 pulgadas inglesas, todo bruñido y en buen estado, con el cual se han ganado cinco carreras de las celebradas por la Sociedad V. M.

Marca de la fábrica: D.-H.-F. Singer & Co. Coventry.

Darán razón: Zurita, 32.

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, Leadenhale st. London, E. C.

Todos los velocipedistas que comprendan el inglés, deben leer el

Bicicling news et tricycling Gazette

Se publica los miércoles.

Suscripción, 8,40 pesetas por año.

Director: B. Clegg.

13, YORK STREET, CORNENT 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.

Iliffle et son 98, Fleet street, London

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.

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).

LA REVISTA VELOCIPÉDICA

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 VELOCIPÉDIQUE

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 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.

MADRID, 1885.—IMPRESA DE MANUEL G. HERNÁNDEZ,

Libertad, 16 duplicado.