



Ciclismo

PERIÓDICO DEPORTIVO



EL CAMPEONATO DE VELOCIDAD

Mañana a las 10 horas en la cancha de la Rambla Wilson se llevará a cabo la prueba única anual por el Campeonato de Velocidad del Río de la Plata correspondiente a 1923.

Los talentos argentinos serán defendidos por Secchi, Gret y Astari, y los uruguayos, por Nari, Luis De Mori y Sixto Lavín.

Ocasionan los dos primeros miembros del equipo uruguayo, el honoroso título de Campeones Río Platenses, y el tercero tiene serenos presigios para figurar al lado de tan óptimos competidores.

Nuestros tres defensores, que en esta ocasión, que su corrección como corredores y su entusiasmo y optimismo para defender dignamente la representación que mañana llevarán.

Una segunda prueba internacional, pero de carácter amistoso, de 8 kilómetros, será disputada entre cinco a seis corredores de cada nación platense.

Por otra parte, la Federación Argentina ha querido testimoniarnos su amistad, designando una brillante delegación presidida por su digno presidente, el conocido deportista don Arnoldo Bernasconi.

CICLISMO al dar la bienvenida a tan gratos huéspedes, se congratula de tener en el seno de la patria, después de largo tiempo, a un equipo de la nación hermana, y formula votos para que las pruebas de mañana sean un nuevo lazo de unión entre los ciclistas platenses.

Lo que fué el Campeonato

del Kilómetro lanzado

Triunfo deportivo y triunfo cabalístico fué el conquistado por P. Polero. He ahí todo dicho.

La Rambla Wilson en su parte recta y sea la comprendida entre Punta Carretas y Trouville se encuentra antidramática, ir y venir de ciclistas, motociclistas y automóviles. Las bicicletas indican que se corre a velocidad, pues los pedales subían y bajaban con suma lentitud y las ruedas avanzaban con visible rapidez; los controles, jeeves y corredores fueron puntuales; previos los preparativos de práctica el Dr. Maggia dió orden de prepararse y entonces se oyó un sonido indicador de que los corredores arreglaban transmisiones en sus respectivas máquinas, más de "un prestame el martillo y el punzón" fue oído.

El primero a presentarse fué el viejo conocido P. Castiglioni; lo siguió en orden K. Nari, P. Polero, E. De Mori, S. Lavín, L. De Mori, A. Rossini, Juan Selvato, S. D'Amico y R. Starico.

El tiempo tomado con 3 compromisos es cuanto fué posible, no pudo ser más exacto; arrojó el siguiente resultado: P. Castiglioni 1 m. 23 s.; K. Nari, 1 m. 20 s.; P. Polero, 1 m. 17 s. y 45; E. De Mori, 1 m. 19 s.; S. Lavín, 1 m. 18 s.; L. De Mori, 1 m. 19 s.; A. Rossini, 1 m. 18 s. y 45; J. Selvato, 1 m. 25 s.; J. D'Amico, 1 m. 28 s. y R. Starico, 1 m. 20 s. Los tiempos podrán, a primera vista, parecer malos, pero el que haya presenciado la prueba y visto en la forma que sopla el viento, lo encontrará una demostración clara de la potencialidad de nuestros corredores.

En definitiva, se adjudicaron el Campeonato en la siguiente forma:

1.º Pedro Polero, 1 m. 17 s. 45, del América.

2.º Sixto Lavín, 1 m. 18 s., del América.

3.º Alfonso Rossini, 1 m. 18 s. 45, del Veloc.

No queremos terminar esta crónica sin comentar dos hechos dignos de ello. Son, el primero, la excelente performance del reciente "vainqueur" de la copa "E. Bianchi", derrotando a los hasta ahora destacados "primeros" S. Lavín y L. De Mori, en una prueba en que todo está supeditado a las condiciones personales de cada uno sin poder atribuir una performance o mala carrera de tal o cual competidor. Esperamos de Pedro, toda una promesa para el ciclismo nacional, continúe en este tren de triunfos, para engrandecimiento del deporte y satisfacción propia.

Pero, ¿no acaba de triunfar el 6 de Mayo en la prueba clásica, el más alto lugar en cuanto a pruebas de velocidad se disputan en Montevideo, o sea el Campeonato N.º de Velocidad de 1923?, siendo así, es ocioso el anterior desmo manifestado por nosotros. Pasemos ahora al segundo hecho o sea la conquista del 3er puesto por A. Rossini revelando en él, condiciones hasta ahora no creídas para pruebas de velocidad por la mayoría de los aficionados. Declinadamente, contamos con buenos corredores de Velocidad, que probablemente no representen bien en el Campeonato del Río de la Plata. Nuestras felicitaciones vayan a todos los que intervinieron con éxito en esta prueba y ojalá pudieran decir lo mismo para todos en crónicas próximas.

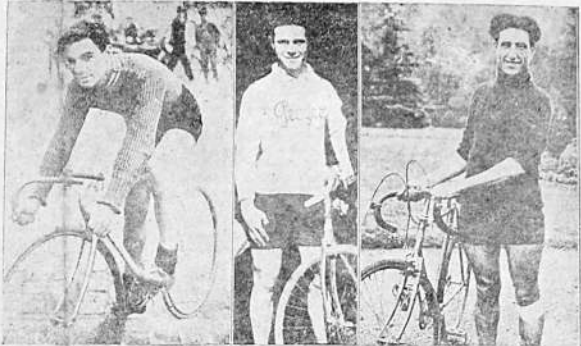
A propósito de las eliminatorias para el equipo uruguayo

NECESIDAD DE QUE SE HAGAN EN OTRA FORMA

Mi parecer en este asunto es no todo contrario a lo efectuado por la F. C. U., en el caso reciente de la formación del equipo que nos representará frente a el representante de la F. C. A.

En todas las reglamentaciones ciclistas mundiales se procede en otra forma en el caso de seleccionar un equipo, que formado por cualquier número de corredores ha de representar al país o a la representación en pruebas internacionales o campeonatos internos. A mi entender, debió correrse en el caso de haber un número de corredores mayor de lo necesario elevado al cuadrado, (en este caso serían 3 por 3 igual a 9) carreras 3 series, clasificando al 1.º y 2.º de cada una para disputar por la forma clásica o sea por puntos, la representación oficial de la institución, y en el caso del número ser menor de 9, indirectamente a la adjudicación por puntos en 3 pruebas, adjudicándose éstos en esta forma: al 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º y 6.º, 1, 2, 3, 4, 5 y 6 puntos respectivamente y al 7.º y 8.º, 7 puntos, dando lugar con esto a que corredores que por cualquier circunstancia no pudieran figurar en alguna prueba, pudieran rebelarse en las otras. Este es, un asunto que lo seguiré tratando en números posteriores, pues, espero llegar a verlo poner en práctica para la disputa de los Campeonatos Nacionales.

José De Angel.



El concurso Bianchi

En otro sitio de este mismo número, se enteraron los lectores de un gran concurso abierto por la fábrica "Bianchi", para todos aquellos ciclistas poseedores de dicha bicicleta, y que la hayan adquirido después del 1.º de Noviembre de 1922.

CICLISMO se complace en difundir la noticia para la "familia Bianchi", publicando las bases que la fábrica pone para poder intervenir en el concurso.

El propósito que tenía recibí así:

1.º Esigere che l'Agente venditore della Vostra bicicletta "Bianchi" vi consegna il certificato di garanzia munito della sua firma e della data unitamente alla cartolina numerata.

2.º Ripetite raccomandata alla "Soc. An. Edoardo Bianchi" in Milano la cartolina che dovrà essere da Voi accuratamente riempita.

3.º Il numero concorrente è il numero della garanzia ripetuto su di la cartolina.



ARNOLDO BERNASCONI

4.º Concorrano all' estrazione dei premi tutte le macchine "Bianchi" venute dal 1.º Ottobre 1922 al 30 Settembre 1923.

5.º Le cartoline devono essere spedite al più presto, ma ad ogni modo non si terrà conto di quelle quante dopo il 15 Ottobre 1923.

6.º La garanzia e la ricevuta postale devono essere accuratamente conservate perché sono da presentarsi.

ZAROTTI Y BASIGNANA
TALLER MECANICO
ATENDIDO POR SUS PROPIOS OBREROS
Especialidad en:
Composturas de Bicicletas,
Motos y Ruedas de alambre
BLANES 1136
MONTEVIDEO

EL EQUIPO ARGENTINO

En el caso de eventual victoria, 7.º L'estrazione avverrà nel mese di Novembre 1923 nei locali della "Soc. An. Edoardo Bianchi" a cura del R. Notaio Grand'Ufficiale Federico Guasti.

8.º I premi verranno esposti al pubblico dal 12 al 27 Aprile 1923 nei negozi della "Soc. An. Edoardo Bianchi", Via Dante N.º 9 e Via Manzoni N.º 10.

9.º I premi sono 10 e così distribuiti:

1.º Premio: Una automobile carrozzata Torpedo lusso, 4 posti, illuminazione, messa in marcia elettrica, capote, parabrisse, moxias, su chassis Bianchi "16".

2.º Premio: Una motocicletta "Bianchi" "HP", 1 cilindro.

3.º Premio: Una bicicletta "Bianchi" R. gran lusso "Pluminiat" gomme "Salga".

4.º Premio: Una bicicleta "Bianchi" L, da signora, alluminata, gomme "Salga".

5.º Premio: Una bicicleta "Bianchi" S, da viaggio, leggera, gomme "Salga".

6.º Premio: Una bicicleta "Bianchi" S bis, con carter, gomme "Salga".

7.º Premio: Una bicicleta "Medusa" viaggio, due freni, ruota libera, parafranghi, gomme "Salga".

8.º Premio: Una bicicleta "Medusa" viaggio, due freni, ruota libera, parafranghi, gomme "Salga".

9.º Premio: Una bicicleta "Touring" viaggio, due freni, ruota libera, parafranghi, gomme "Salga".

10.º Premio: Una bicicleta "Touring" viaggio, due freni, ruota libera, parafranghi, gomme "Salga".

C'clo Cordoba Club

PROGRAMA DE CARRERAS PARA LA TEMPORADA DE 1923

Julio 17 — 12. Córdoba-San Roque-Córdoba, todo competidor.

Julio 9. — 13. Segunda Serie Brazal de Velocidad.

14. Principiantes. Parque Sarmiento.

Julio 29. — 15. Segunda categoría: Córdoba-Primer Paso-Río Cejaños-Córdoba.

16. Tercera categoría: Córdoba-Uñquillo-Córdoba.

Agosto 10. — 17. Tercera serie Brazal de Velocidad.

18. Principiantes. Parque Sarmiento.

Septiembre 9. — 19. Cuarta serie Brazal de Velocidad.

20. Principiantes. Parque Sarmiento.

Septiembre 30. — 21. Córdoba-Ayta Gracia-Córdoba, todo competidor.

Octubre 14. — 22. Circuito "Ciudad de Córdoba", para tod ocupetador.

Octubre 28. — 23. Quinta serie Brazal de Velocidad.

24. Principiantes. Parque Sarmiento.

BICICLETAS ALEMANAS

"SIRIUS"

EXISTENCIA DE DIVERSOS MODELOS



ERNESTO QUINCKE

CERRO LARGO 851, Esq. ANDES



Internacional Río Platense

Continuamos hoy publicando el informe, presentado a la Federación por su delegado ante el Campeonato Río Platense de Resistencia corrido en Buenos Aires.

VISPERA DE LA CARRERA

Esa noche nos retiramos temprano pues la prueba debía dar comienzo el día siguiente por de madrugada. Nuestros amigos de la Federación Argentina no acompañaron hasta nuestro alojamiento.

EN EL HOTEL

Ya en el Hotel, conversamos largamente con nuestros corredores cambiando impresiones y dándoles las últimas instrucciones.

PO RLA MASAXA

A las 4 y 1/2 nos levantamos todos y salimos a desayunarnos frente a nuestro hotel; prepararon después nuestros corredores una máquina y junto con su manager se dirigieron al punto de partida de la carrera o sea la Plaza del Congreso. Mientras tanto yo esperaba que de acuerdo a lo convenido me viniese a buscar al Hotel el auto oficial.

EN LA PLAZA

A pesar de todo se esperaba la llegada del doctor Agazzi y del señor Astorze por lo cual la Federación Argentina resolvió aplazar la salida hasta el momento de la llegada del vapor de Montevideo.

Un entropamiento en el auto oficial hizo que nuestro destino cambiase, debiendo seguir yo el carrocería de la casa "Eucogot".

Ya en la Plaza del Congreso pude apreciar el entusiasmo reinante y la cantidad de público que se congregó. La prueba consistió de 107 kilómetros debiendo hacerse los primeros diez de la mano de un piloto a marcha moderada y pasando el pasaje a nivel de Gerli entonces daría comienzo la carrera.

LA SALIDA

Alistáronse los diez corredores en una sola línea intercalando un argentino y un uruguayo. El presidente de la Federación Ciclista Argentina, señor Amadeo Bernasconi, ocupó el puesto de piloto hasta Gerli y yo oficio de Juez de Salida. La forma en que se desarrolló la carrera no la detallaré por ser de pública notoriedad; dejo la palabra al manager señor Castiglioni, para que emita su autorizada opinión sobre la misma.

INFORME DEL MANAGER SOBRE LA PARTE TECNICA

Señor Presidente de la F. C. U.— "Estoy todavía bajo la impresión sugestiva de la victoria moral obtenida el domingo pasado, y es por lo tanto que haré el informe sobre la misión que ese H. C. tuvo a bien confirmarme, en la forma concisa que detallo."

Hay un largo detalle de sus actos en la capital vespertina y finalmente arribó al comentario de la prueba en la siguiente forma:

En cuanto a la parte técnica, debo informar a usted que todos los miembros del equipo bajo mi dirección han sabido comportarse con la disciplina más perfecta y cumplir todas sus indicaciones, lo que ha dado por resultado desempeñar la misión que se les había encomendado en la forma halagadora en que se han desenvuelto.

La juventud de la mayoría de los corredores de nuestro equipo, su coherencia en la prueba, la performance conseguida, llegando a la meta en grupo con los fuertísimos y hábiles rivales, ha sido objeto de parte de los dirigentes argentinos y de todos los sportmen que presenciaron el desarrollo del Campeonato del Río de la Plata, de los mayores elogios y ponderaciones que creo satisfacen a usted por el éxito correspondido.

La clasificación pudo haber sido distinta y más favorable a nuestros colores, pero circunstancias que no pueden detenerse en el desarrollo de una prueba, impidieron que nuestros corredores ocuparan mejores puestos en la llegada.

La caída de Lavin, una pinchadura en la máquina de Vallarino a sólo dos kilómetros de la meta, que dió motivo a un acto de nobleza y consideración de parte del corredor boliviano al cederle su máquina a Vallarino, el camión completamente distinto a los nuestros, pues fueron cinco kilómetros completamente sobre adosado, y en fin, la circunstancia que hizo que realizar su último esfuerzo ante el grito alentador del patriotismo de sus rivales, son méritos enaltecedores de la fibra de los campeones que nos representaron.

Habían pasado los días y los últimos metros de ese largo recorrido de la carrera, los instantes más emocionantes de su carrera deportiva.

Si por los méritos de pruebas realizadas aquí no podían pretender algunos títulos, hoy pueden llamarse modestos campeones, pues han sabido sabido defender el escudo blanquiazul a la par de nuestros más consagrados, pero no patrióticos campeones.

Acompañó a la presente un balance de los gastos ocasionados por el equipo bajo mi dirección en el que usted encontrará el detalle preciso.

Señor Presidente: queda con este informe cumplida la misión que en el cargo de manager del equipo uruguayo ante el 1er campeonato de Resistencia del Río de la Plata, he realizado sobre mi persona el Honorable Consejo que usted preside.

Salúdalo con la mayor consideración y respeto. — Pascual Castiglioni (hijo). — Marzo 14 de 1923.

Antes de terminar este informe daré lectura a la nota oficial de la Federación Ciclista Argentina en que se refiere a la prueba y que servirá para desvirtuar malevolentes opiniones corridas entre ciclistas uruguayos referentes al campeonato y a nuestro equipo.

Señor Presidente de la Federación Ciclista Uruguaya.— Distinguido señor Presidente: Después de las manifestaciones que tuvimos el honor de hacer al delegado, señor Farinha Zorilla y miembros del equipo representante de la Federación Ciclista Uruguaya, sólo nos resta hacer llegar a usted nuestro sincero agradecimiento por las atenciones que han tenido, enviando a esta entidad un testimonio de amistad y dándonos la oportunidad de manifestar a los uruguayos el aprecio y la amistad de siempre.

Cumpliendo una formalidad manifestamos que el resultado del Campeonato de Resistencia del Río de la Plata, realizado en el camino afemado de Buenos Aires a La Plata y regreso hasta Gerli, el día 11 del corriente, con un recorrido de 107 kilómetros, es el siguiente:

- 1.º Eugenio R. Grez, argentino, del Club Ciclista Nacional.
2.º Juan Cassero, a una máquina.
3.º Roberto Galluzzi, a 10 metros del segundo.
4.º José Zampichiatti, a dos máquinas del 3.º.
5.º Alfonso Rossini, a cinco metros.
6.º Héctor Vallarino.
7.º Fernando Fileni.
8.º Kropotchine Nari.

Tiempo total: 3 horas 27 minutos 30 segundos, para el recorrido total de 107 kilómetros. Desde Gerli, donde el señor piloto abandonó la conducción hasta la llegada en Gerli, 3 horas 1 minuto 30 segundos.

No hubo reclamación alguna ni tropiezos dignos de mención y la delegación de esa Federación manifestó su satisfacción a estos resultados.

Esperamos por lo tanto, que merecerá la ratificación de esa entidad, no será grato enviar a usted el título para el campeón, a los efectos de las firmas.

En cuanto a la actuación del equipo uruguayo, podemos asegurar al señor Presidente que fué excelente, máxime conociendo las circunstancias como fué formado y revela la existencia de un buen conjunto de corredores en plena evolución para obtener futuros Campeonatos. Y en lo que respecta a corrección, que-

damos gratamente impresionados. Dentro de breves días enviaremos informaciones referentes al Campeonato de velocidad y por el momento saludamos a usted y demás miembros del C. U. con nuestra mayor consideración y aprecio. — Rodolfo Bernasconi, Presidente; Daniel Venieros, Prosecretario.

Con todos los datos que he dado y que estoy dispuesto a ampliar invocó si alguno de los señores miembros de la Federación deseara, creo haber cumplido con la misión encomendada a último momento a mi persona, pero antes de terminar que lo aconsejar a la Federación sobre un punto.

El día de Mayo deberá correrse en esta el Campeonato del Río de la Plata de velocidad sobre 1.200 metros, disputando la prueba tres corredores de cada nación platense. Nuestros vecinos tienen muy buenos corredores de velocidad, tales como Astorzi, Brocca, el mismo Grez, campeón de Resistencia y otros, los que desde ya se sientan como candidatos a integrar el equipo argentino.

Nosotros en la actualidad, estamos pobres de buenos corredores, por lo tanto aconsejo a esta Federación, se preocupe desde ya de preparar elementos que puedan defenderlos ante el tercer visitante sin desdoro para nuestros colores.

Mario Farinha Zorilla.

Montevideo, Marzo 14 de 1923.

Club Ciclisto Sportivo

MIEMBROS DE LA NUEVA COMISION DIRECTIVA

Presidente Honorario: Sr. Antolin Barra. Más: Pte. Astorzi; Sr. Julio Tapia; Vice: Domingo Boechardo; 2.º Vice: Elvio Hugar; Tesorero: Sr. Aparicio Villar; Pro Tro.: A. Erangelisti; Secretario General: Raul H. Evangelisti; Srío de Actas: Adán J. Aldama; Srío de Actas: Julio Jordano; Vocales Titulares: 1.º Antonio Grassi; 2.º Manuel I. Viñales; 3.º Elias Agüero; Suplentes: 1.º Carlos Baltazar; 2.º René Ferrán; 3.º Leoncio López; Bibliotecario: E. Pérez.

Noticias de Chile

En carta que nos envían de Chile nos enteramos de las siguientes pátaras muy interesantes:

"Por aquí grandes novedades, estamos a un paso de la realización del Campeonato Sud Americano de Ciclismo, y talvez no haya donde correr. Dentro del mes de Mayo terminará la concesión del Velódromo y no hay esperanzas de salvarlo, la destrucción es segura; nuestros dirigentes trabajan para conseguir otro, pero hasta el momento de escribir ésta no hay nada resuelto."

"Como apertura de la temporada se selecciona la representación de Santiago en el Campeonato de Chile, los ganadores de las finales serán los que correrán en defensa de Chile en el Primer Campeonato Sud Americano, siempre que pueda realizarse."

Todo esto es muy interesante. Los Chilenos se preparan para correr y mientras tanto de la Conferencia Sud Americana aquí no se tiene ni noticias, hace cuatro meses que se envió un proyecto de estatutos para dicha confederación preparado en colaboración entre los delegados Chilenos y Uruguayos, y hasta el presente momento no sabemos si tal proyecto ha llegado a poder de la oficina permanente de la Confederación.



ENCHILE

Bermejo - Morales recordmans de 5 horas

El 13 de Abril se disputó en Parque Cassiro la prueba de 5 horas por equipos, la que consiguió arrastrar gran número de público a pesar de verificarse ese día interesantes encuentros deportivos de otro sport.

LA PARTIDA

Después de finalizar los preámbulos de rigor, el juez oficial procedió a las 12,30 p.m. a llamar a los equipos, que se alizaron en el punto de partida en el siguiente orden:

Chile: Carlos Rocuant y Oscar Fuenzalida.

Internacional: Julio y Alfonso Pan, Luis Godoy y Horacio Acevedo.

Uruguay: José Maiza y Bartolomé Coll.

Centenario: Heriberto Diaz y Miguel Paredes, José Videla y Augusto Saavedra.

Italiano: Luis Mantelli y Amadeo Ghemellini y Gaetano Agnari y A. Gherardelli.

Royal: Alfonso Acevedo y Salvador Morales y Joaquín Bilumilla y Augusto Banda.

Arco Iris: Ricardo Bermejo y Norberto Morales.

Condor: Manuel Araya y Clodio Brito.

Chacabuco: Marcos García y Bartolomé Píanel.

Se eliminan los co-equipos reemplazantes, se dan las instrucciones reglamentarias respectivas, y a las 12,45 el lote de tres corredores se pone en marcha compacto y obediendo a la orden pertinente.

DETALLE

La carrera se disputó en la forma de legadas, está utilizada por los chilenos, y que nosotros probamos con buen éxito últimamente en la prueba Parque Rodó - Pocios.

Debe notarse que de las diez legadas parciales de que constaba la prueba, nueve fueron ganados por Ricardo Bermejo y una por Alfonso Pan.

Esto acusa las excelentes condiciones de entrenamiento en que se encuentra el campeón del Arco Iris, que ha obtenido los honores de una jornada después de lidiar durante un lapso de tiempo en que se ejecutaba un esfuerzo magno para rendir tributo al deporte y activos cultores!

INCIDENCIAS

A las 1,30 p.m. abandona el field el elenco Banda-Bilumilla, debido a una caída del primero ocasionada por la imprudencia de un espectador que le obstaculizó el paso.

A las 2 p.m. los hermanos García deciden de concurrir pues Humberto García se ha presentado a la lista en condiciones de inferioridad, debido a una enfermedad que lo aqueja.

Después se retiran de la prueba, en el orden y hora siguientes, los equipos: Agnari-Gherardelli, a las 3,30 p.m.

Morales-Acevedo, a las 4 p.m. Mantelli-Gherardelli, a las 4,30 p.m.

En la última etapa, cuando se corría la vuelta decisiva, Araya rodó a causa de una mala maniobra, pero sin sufrir heridas de consecuencias.

EL COMPUTO

Una vez terminada la prueba, el jurado procedió a electuar el cóm-

puto total de puntos, anotando los diecinueve de puntos reglamentarios por cada pasada por la meta, dando el siguiente resultado:

Cómputo sin pasadas: 1.º Bermejo-Morales, 49 puntos. 2.º Rocuant-Fuenzalida, 21. 3.º Paredes-Diaz, 19. 4.º Maiza-Coll, 17. 5.º Pan Hinos, 15.

Cómputo con pasadas: 1.º Bermejo-Morales, 51,3 puntos. 2.º Diaz-Paredes, 24,4. 3.º Rocuant-Fuenzalida, 24,4. 4.º Maiza-Coll, 18,8. 5.º Videla-Saavedra, 15,9.

Al proclamarse el resultado, la concurrencia prorrumpió en grandes aplausos hacia los vencedores, especialmente para los campeones Bermejo y Morales, que han efectuado una jornada brillante.

Se tomó nota del empate en el segundo puesto entre los equipos Maiza-Coll y Diaz y Paredes, que igualaron posiciones en 24,4 puntos.

Como un dato ilustrativo, diremos que el elenco ganador ayer es del mismo club del que venció en "Las cinco horas" del Andax C. S. Italiano, eso si que aquella vez lo componían Ricardo Bermejo y Juan Chamorro.

CUADRO COMPARATIVO

A fin de ilustrar ampliamente a nuestros lectores, damos a continuación un cuadro comparativo sobre el recorrido efectuado el 20 de Noviembre de 1921, cuando los hermanos Benítez batieron el record, y el del 13 de Noviembre de 1922, en que venció el elenco Bermejo-Chamorro:

- 1921.— Primera hora, 31.333 kilómetros; segunda hora, 30.333; tercera hora, 30.333; cuarta hora, 29.333; quinta hora, 31.333.— Total: 154.666 kilómetros.
1922.— Primera hora, 31.333 kilómetros; segunda hora, 32.000; tercera hora, 29.666; cuarta hora, 28.333; quinta hora, 27.333.— Total: 148.666 kilómetros.
1923.— Primera hora, 35.000 kilómetros; segunda hora, 33.333; tercera hora, 33.666; cuarta hora, 31.666; quinta hora, 30.000.— Total: 163.666 kilómetros.

EL RECORD

El record detentado por los hermanos Benítez ha sido superado en 9 kilómetros.

A nuestro amigo Morales y a su buen compañero de equipo, señor Bermejo, lleguen cordiales felicitaciones por el triunfo y record obtenido.



Unión Ciclista de Chile

Ultimamente ha cambiado el Consejo de la autoridad máxima de ciclismo en Chile, quedando compuesto por el periodo 1923 en la siguiente manera:

Presidente: Pedro Musset Castro. Vice: Severo Ramos Villanueva; Secretario: Florindo Donoso Espinosa; Pro: Carlos Alberto Sofo; Tesorero: Gabriel Leiva; Pro: Américo Simonetti; Directores: Amadeo Pérez Navarro, Alberto Caffi, Alfredo Corte, Jesús Palou, José Aguirre, Félix Berrios, Francisco de Fernández, Emilio González, Juan de Dios Bestard, Victor Armiño, Armando Lazaeco, Luis A. Salinas, Recaredo M. Bruna, Eduardo Lasalle, Rigoberto Saavedra, Maximiano Gay, Alberto Davinson, Amador Marchant y José M. Flores.

Como se corre en B. Aires

Extraíamos del N.º 202 de "El Gráfico" el siguiente artículo del deportista argentino señor Pedro Finetti, en el que describe el por qué de la derrota de Gret en el Campeonato Argentino de Resistencia recientemente verificado.

He asistido al violento desarrollo de esta carrera en todas estas infracciones que se cometen desde que hay carreras y que se han llegado a tolerar como reglas.

Hacia tiempo que Buenos Aires, que tanto ama el ciclismo, no asista a un desarrollo tan violento de una prueba sobre carretera. El Campeonato Argentino efectuado últimamente sobre el circuito chico de Morón, nos ha ofrecido todo lo que acabo de enumerar. Buscaremos la clave de la derrota de Gret.

La "clave de la derrota", es, indudablemente, un brillante tema para quien sin herir a nadie y sin ocultar la verdad, trata de hacer un poco de luz dentro del misterio en el cual se ha encerrado la historia del Campeonato ciclista argentino, por segunda vez ve a José Zampicchiati triunfador.

Dejaré todo comentario sobre la calidad de los hombres, y pasará también lejos de lo que llamamos todo "siguiendo la carrera" para internarme en seguida en la misma huella que engañó a Gret ofreciendo a Guzzo la oportunidad de "intentar su prueba" preparada, estudiada, desde más o menos... unos días.

Esta huella la encontramos a la cuarta vuelta, seis kilómetros después del control central y exactamente 500 metros antes del control teórico, situado cerca de la zona de tierra que nos lleva al camino de macadam.

Llegan allí nuestros corredores después de haber recorrido unos 50 kilómetros, durante los cuales Guzzo, caprichosamente nos ha servido una discreta serie de violentos arranques, de breves escapadas, de pausas de unos minutos, de sonrisas alegres y de discursos... interesantes para el espectador de su team, que son Galluzzi y Zampicchiati, que van de acuerdo con él, contra Eugenio Gret, sobre quien descansan todas las esperanzas de los deportistas que siguen creyendo en la marca del deporte.

En este punto es interesante estudiar los hombres que han quedado en el reducidopeloton; ellos son: Guzzo, cansado, por estar poco entrenado sobre los 100 kms., pero nervioso y contento de haber animado a Guzzo de su team, la carrera; Galluzzi, aún fresco y dispuesto a recibir rifas del jefe supremo, Zampicchiati, que aparece como el más descaído de los tres y que espera el momento oportuno para intentar el gran golpe; el bilisense Dorromendi, que sigue lo más bien el tren de los demás (promedio hasta los 50 kms. de por hora) en virtud de que nadie se ocupa de él; Eugenio Gret, que va lo más bien como Dorromendi, pero que se da cuenta (gran inocente) de que Guzzo será para él el competidor más peligroso de la jornada y no se preocupa nada más que de él como si los demás y el juego que le prepara Guzzo no le interesara.

Detrás de estos cinco héroes del campeonato, toda una falange de amigos, socios, chicos y hasta de relaciones. Son exactamente las 10 horas y 28 minutos. Gret siente la necesidad de pasar desde la última posición a la primera, para quedar al lado de Guzzo, que en este mismo momento deseara desahuciar de un empujón violento Gret, desde su huella, trata de pasar a la de su compañero... y cae. Como ha caído Gret, nadie ha podido saberlo, pero parece que lo cerraron y que la estrecha huella "facilita" la carrera. El hecho es que Gret cae, sin lastimarse mucho, perdiendo un centenar de metros sobre los demás. Guzzo, entonces, arranca como un loco, tira 500 metros a toda fuerza y placidamente alfoja para esperar a Gret. Solos, con una ventaja de 300 metros marchan rumbo al camino de macadam Galluzzi, Zampicchiati y Dorromendi.

Los dos primeros ya saben lo que les espera por hacer. Saben que Guzzo se parará para acompañar a Gret y para ayudarlo en su tarea de... pretender término. Saben también que si llegan a descomtar 300 metros, entre ellos y Gret pasará toda la caravana de los autos y motos, y que los mismos ayudarán lo suficiente. Saben, sin embargo, que si llegan a descomtar 300 metros, entre ellos y Gret pasará toda la caravana de los autos y motos, y que los mismos ayudarán lo suficiente. Saben, sin embargo, que si llegan a descomtar 300 metros, entre ellos y Gret pasará toda la caravana de los autos y motos, y que los mismos ayudarán lo suficiente.

Y Gret y Guzzo se han juntado a la entrada del macadam, sonriendo y discutiendo los deberes y los derechos recíprocos. Guzzo discute con animación y Gret lo escucha, y el tren de los dos es bastante lento. Tira Gret con poco entusiasmo, convencido de que de a dos será cosa de poco tiempo alcanzar a los fugitivos. Guzzo, más viejo, más caberos, más zorro, más corredor, más jefe de team, deja que esto vaya así, y mira con ojo alegre los centenares de metros que se agregan a los que ya ha perdido para esperar a Gret.

Antes del control central, la comedia entra en su faz decisiva. Galluzzi, que ha dado todo su compañero Zampicchiati, cae exhausto y abandonado... justamente cuando hay los 300 metros que permiten a la caravana internarse entre los fugitivos y Guzzo-Gret.

Tres kilómetros más allá, Guzzo deja solo a Gret y abandona, cansado o no, pero abandonado.

La comedia ha terminado. Duró 20 minutos, el tiempo necesario para perder Gret el campeonato.

Gret, solo, marcha entre autos y nubes de polvo y lucha consigo mismo. Lucha, no en contra de los hombres sino de la "tontería" que acaba de cometer, y se da cuenta de que el juego de team dirigido por un hombre del valor técnico de Guzzo es muy peligroso.

La carrera ya no tiene alternativas. Aquí termina la historia del Campeonato argentino de resistencia.

Zampicchiati ahora vuela, alegremente con confianza, y termina bien primero, seguido por una sombra: Dorromendi, y por un espectro desfondado: Gret.

"Nos Ancetres y la Bicicleta"

Aunque caese extraño, el origen de la bicicleta data del siglo XVIII, datos supuestos, por figuras de relieve que se han descubiertos en monumentos romanos y egipcios en los cuales la velocipeda estuvo empleada, representando el atractivo de que era objeto, en los cancheros la primitiva bicicleta.

«Sirrao, inventó elcelerifro, fué a su dudarlo el primer antecesor de la bicicleta moderna; y en tal supuesto merece que le dediquemos aquí

una descripción. Compónase este aparato de dos ruedas colocadas una delante de la otra en el mismo plano, en armaduras o formas de horquillas sobre las que iban montados los ejes. «Dehas armaduras salían por encima de las ruedas, uniéndose entre sí mediante un cuerpo de madera que llevaba en su medio un asiento en forma de silla de montar, mientras otras barras transversales cubaban por la parte anterior convenientemente alura, hacia el timón para guiar el aparato; el jinete, montado como sobre un caballo, le imprimía movimiento apoyando los pies en el suelo para darle fuertes impulsos. Lo que sobre ser molesto, daba un aspecto al jinete inmensamente ridículo.»

«En 1819 aparecieron en Inglaterra los triciclos, provistos de asientos anchos y de más palancas, que permitían ponerlos en movimiento con los pies, mientras otras servían para guiarlos. Estos aparatos que en cierto modo representaban un adelanto en cuanto que eran directamente con los pies, sin apoyarse en tierra, como en el celerifro y la dracina, tenían el gravísimo defecto de necesitar tres puntos de apoyo para mantenerse al rodamiento en el suelo, sobre todo en los cambios de dirección.

A continuar por el nuevo camino, los progresos del velocipedismo hubieran sufrido un grandísimo retroceso.»

«Por fortuna, se comprendió muy luego así, volviendo los inventos a la idea primera de dos ruedas en un mismo plano. Franceses e ingleses disputábanse la gloria del equilibrio velocipedico, atribuyéndose los primeros a Ernoo y Stokas y los segundos a Kirpatrick Macmillan. Sea de ello lo que fuere, lo que podemos tener por cierto, es que de 1855 a 1862, Pedro Lallemand, francés, perfeccionó el celerifro de Drais, dotándolo de pedales dispuestos directamente sobre la rueda delantera, y en 1862 se construyó ya con más perfección y con rueda metálica.»

«Finalmente, en 1885, dos hermanos ingleses apellidados Starley, idearon y ejecutaron la primera bicicleta, con las dos ruedas de igual diámetro y con movimiento propio, como vemos en las bicicletas actuales.»

«El hielo antiguo tenía los pedales fijos a la rueda delantera; los Starley en cambio, aplicaron el movimiento a la rueda trasera, pero colocaron los pedales en una rueda en torno de la cual serviría una cadena.»

«Esta al girar ponía en movimiento una rueda pequeña que estaba unida a la rueda posterior del aparato y de este modo se obtenía el movimiento de toda la bicicleta.»

«El gran adelanto de la bicicleta consistió en la adición de un eje intermedio llamado hoy pedalier, al que se aplica directamente la fuerza, en lugar de hacerlo a la rueda trasera, y se transmite a ésta por medio de cadena y piñones. Mas lo que ha hecho a la bicicleta tan popular y la ha hecho tan útil la aplicación de los neumáticos.»



NUESTROS AVISOS

"CICLISMO" garantiza la buena fé de todos los anunciantes, y la calidad de sus artículos. Si cualquier lector efectúa una compra, y no queda satisfecho el anunciante le devolverá el importe.

TODO ANUNCIO EN NUESTRO DIARIO ESTA, PUES GARANTIZADO



Con todos estos adelantos y perfeccionamientos ha llegado la bicicleta a separar un gran rol, ya en la vida del turista, del deportista y en la del trabajador.

La bicicleta será del turista el vehículo más propio, pues con ella se trasladará a presenciar los caprichos de los países, hasta en los lugares más imposibles.

Del deportista un fiel agente para el desenvolvimiento de sus actividades físicas, y por último, al trabajador, el medio de transporte más económico y menos molesto para trasladarse de su hogar al taller.

Oh! Valla.

El Velódromo Argentino

El Velódromo Argentino, que ha sido inaugurado provisionalmente en Enero, es la obra de un grupo de apasionados por la bicicleta que, imponiéndose sacrificios pecuniarios, de tiempo y de trabajo, han querido dotar a Buenos Aires de su local cuya ausencia parecía inexcusable en dicha ciudad de cultura, riqueza y población.

Con recursos escasos, pero con una voluntad digna de todo encomio, se ha creado el Velódromo Argentino, el que por la habilidad que ha realizado en su construcción, puede considerarse, en sus dimensiones, un modelo del género.

El Velódromo se halla situado en la manzana comprendida por las calles Las Heras, Lafinur, Malabía y de los Hornos, en un terreno de propiedad particular, arrendado por cinco años. La entrada al local, es por la calle Malabía, centro de la cuadra.

Los detalles de su construcción y las dimensiones de la pista son los siguientes:

Toda ella está construida sobre 66 caballerías de tierra, de gran resistencia, las que se hallan asentadas en cimientos de hormigón. Encima de estas caballerías se ha hecho una superestructura de madera, que lleva a su vez el armazón de alfileras, al que ha clavado el piso de la pista.

El piso se halla de un ancho de dos pulgadas y un grueso de una pulgada, de pino spruce en las rectas y de cedro tuccano en los virajes; entre listón y listón se ha dejado una separación que llega a cinco milímetros en el alto de las curvas, a fin de evitar que se produzca el ruido en caso de grandes lluvias.

El desmorlo de la pista es, por la cuerda, de 200 metros exactos, y por el exterior de 225 metros. La primera cuerda se ha pintado a 30 centímetros del interior de la pista, y la segunda cuerda a 100 metros, de manera que ambas se hallan separadas por un espacio de 70 centímetros.

Del lado interior de la pista se ha hecho una vereda de 30 centímetros, con el fin de que la pista propiamente dicha, no esté en contacto directo con la explosión. Todo el piso se ha alquitranado perfectamente, para preservarlo de los cambios atmosféricos y del astillamiento.

Las rectas tienen una longitud de 40 metros y los virajes un desarrollo de 60. Debido a las pequeñas dimensiones de la pista, ha habido necesidad de darle a toda ella una cierta inclinación que va aumentando progresivamente desde cinco grados en las rectas hasta cuarenta y ocho grados en las curvas.

El ancho de la pista es de seis metros en las rectas y de siete y medio metros en los virajes; esta dimensión y graduación permiten correr, como ya se ha hecho, a más de sesenta kilómetros por hora entre curvas, y se calcula que, una vez habituados, los motociclistas entrenadores podrán desarrollar por el alto de los virajes velocidades superiores a ochenta kilómetros por hora, con los que

sobra para correr las grandes pruebas ciclo-motociclistas en las condiciones exigidas por la reglamentación internacional.

La pista del Velódromo Argentino es semejante, en sus dimensiones, a las de Estrasburgo, Miami (E. U.), Los Angeles (E. U.), y otras varias, y en cuanto a solidez su construcción es imbatible.

Si bien el velódromo no ha sido oficialmente inaugurado, pues falta aún construir las tribunas, terminar las cabinas de corredores, etc., ha sido abierto para correr carreras a fin de que, cuando se proceda a la definitiva apertura del local, puedan presentarse aficionados, que tienen parte en el dominio de la pista. Hasta ahora los que se han revelado como más hábiles han sido Astori, Brocca, Pagnan, Hopmann, y muchos otros en bicicleta, Poncepi, y Mauber detrás de motociclistas, y Mauber y Balli en motocicleta.

El domingo 11 se verificó una interesante reunión especial en honor de la Delegación Uruguaya que presidió nuestro director señor Parahua Zorrilla, corriendo carreras handicap y con entrenadores, motociclistas, niños, y veinte kilómetros obteniendo gran éxito tanto deportivo como de público.

El mismo domingo se inició una nueva era para el Velódromo por haberse afiliado a la Federación Ciclista Argentina, cuyos corredores se hallaban asomando de tomar parte en esos torneos.

Con el arreglo hecho, las pruebas serán finalizadas por miembros de la F. C. A., obteniendo con ello ventajas tanto los ciclistas como la Sociedad Velódromo Argentina.

Formulamos votos por la buena futura del Velódromo, y agradecemos al señor Mauber, jefe de la empresa la atenciones tenidas para con nuestra delegación.

Campeonatos de Chile CORRIDOS EN MARZO

4.000 metros. — 1.ª carrera: 3.ª categoría. Campeón de Chile: 1.º Ernesto Gaete, Arcos Iris. Tiempo: 9:34.5.

2.º Daniel Azocar, Chile.

1.000 metros. — Velocidad 2.ª, 1.ª categoría: 1.º Alberto Salazar, Royal. Tiempo: 1:25.

2.º Clodio Brito, Cónдор.

12.000 metros. — 2.ª categoría: 1.º Salvador Morales, Royal. Tiempo: 26:45.

2.º Sebastián Sumino, Italiano.

1.000 metros. — Velocidad 3.ª, categoría 4.ª: 1.º Giménez-Sarullas, Arco Iris. Tiempo: 1:28. 2.º José Nuchman, Internacional.

333.33 metros. Velocidad 5.ª, campeonos: 1.º Ricardo Bermejo, Arco Iris. Tiempo: 24:45.

2.º Julio Pan, Internacional.

Velocidad 6.ª, 2.ª categoría: 1.º Fernando Trínard, Internacional. Tiempo: 1:35.

2.º Hernán Zanetta, Royal.

15.000 metros. — 1.ª categoría: 1.º Jorge Videla, Centenario. Tiempo: 15:07. 1:5.

2.º Alberto Salazar, Royal.

30 kilómetros. Campeonos: 1.º Alfonso Fern, Internacional. Tiempo: 1 hora 15:10.

8.º F. Guillet, Royal.

Record de 1 hora, campeonos: 1.º Ricardo Bermejo, Arcos Iris. Record: 33:33. record.

2.º Norberto Morales, Arco Iris.



PABLO ZANETTA

Mercedés y Convención

La Federación Ciclista Uruguaya se declaró anti alcoholista, secunde Vd. dicha tarea y hará un bien a la humanidad.

Director: Mario Farinha Zorrilla

Redacción y Administración:

AVDA. 18 DE JULIO 1085

Órgano oficial de la Federación Ciclista Uruguaya

Ciclismo

PERIODICO DEPORTIVO

«El mérito mayor del ciclismo es-
triba precisamente en que no sólo
es un agradable pasatiempo sino
que constituye el mejor ejercicio pa-
ra hombres de edad mediana como
turismo o sport indiscutiblemente»

Ernest Mousset

GILBERTO RISSO & CIA.

Calle Uruguay 1142

Montevideo

AVISAMOS a los ciclistas que he-
mos anexado a nuestro estableci-
miento un taller para la preparación
de Bicycletas, disponiendo de per-
sonal competente y precios muy
- - - - moderados - - - -

ACCESORIOS

REPUESTOS y

NEUMATICOS

PARA TODA CLASE

DE BICYCLETAS

A PRECIOS VENTAJOSOS

Interesante para los propietarios de

BICYCLETAS "BIANCHI"

Todo propietario de Bicicleta

— "BIANCHI" —

Adquirida después del 1.º de Noviembre de 1922, tiene derecho a un número
del gran sorteo que realizará la fábrica
en Octubre próximo en el cual figuran como premios

1 Automóvil Bianchi

1 Motocicleta Bianchi y

8 Bicycletas Bianchi de diferentes modelos

Si Vd. es propietario de una Bianchi reclame en nuestra casa su cupón