

La gran semana automovilista

Ayer se corrió en el Circuito de Lasarte-Hernani, el Gran Premio de Turismo.—Dubonnet, Bignan y Bugatti, ganan sus categorías.—Hoy se disputa el Gran Premio de ciclears.

(De nuestro redactor especial don Luis Zozaya.)

Ayer se corrió en el circuito de Lasarte-Hernani el Gran Premio de Turismo.

Como es sabido, y su nombre lo indica, dicha prueba está reservada a los coches carrozados en turismo, divididos en cinco categorías, con arreglo a su cilindrada o cubicación total de sus múltiples cilindros.

Al hablar de los tiempos heroicos de automovilismo de coches de turismo se entienda y quería designar, a los coches que con arreglo a las características fijadas por el fabricante en sus catálogos, eran entregados al cliente.

Hoy día el dicho vulgar de que "quien hace la ley hace la trampa", es un hecho aplicado a esta categoría de automóviles y raro es el constructor, corredor o propietario que al ver anunciada una prueba reservada a coches de turismo, lo mismo en San Sebastián, que en cualquier otra carrera del extranjero, no procura aprenderse el reglamento "ad pedem literae" para luego "saltárselo a la torera", procurando que sus coches se presenten "con todos los sacramentos" exigidos por los organizadores y dándoles "mucho" en cuanto se layan olvidado de un solo accesorio o requisito del cual ni el propio corredor se privaría llevar en su coche de turismo.

Y por este motivo ayer vimos en el circuito de Lasarte-Hernani luchar coches de turismo, que si bien no llevarán, por ejemplo, un parabrisas, luchan en cambio y obligatoriamente un espejito, para que el conductor pueda observar si le sigue algún coche o si la pasajera de los asientos posteriores "se tina" con él. Todo es cuestión de inclinación del espejito.....!

De esto no tienen la menor culpa los señores de la Comisión Sportiva y Comisarios de estas carreras, que se han encontrado con unos Reglamentos hechos y aprobados, a los cuales tenían y tienen que atenerse, lo cual estamos seguros no ocurrirá el año próximo.

Un éxito de público y organización material, y un fracaso de coches y neumáticos.

Tal es el resumen de la jornada de ayer, en extremo fatigoso para público y corredores.

Del éxito se encargó la festividad del día y la temperatura, que invitaba al público a trasladarse al campo a presenciar el espectáculo y dar fin a la bien repleta fiesta de merienda, y todos los sifos estratégicos que bordean los 18 kilómetros escasos del circuito vieron ocupados por millares de espectadores.

Desde primera hora de la mañana comenzó en San Sebastián y pueblos inmediatos el éxodo hacia el circuito; y cuando S. M. el rey, acompañado del presidente de la Comisión Sportiva, don Vicente Amezcua, y del comandante Carrasco, pilotando su Hispano-Suiza, la muchedumbre instalada en todo el desarrollo de la ruta le ovacionó entusiastamente a su paso y muy especialmente en las travasías de Un eta y Hernani.

El regio conductor invitó en el recorrido 13 minutos y 13 segundos, a pesar de haber atravesado lentamente las aglomeraciones.

Y ahora hablemos del otro aspecto de la lucha de ayer, que a nuestro juicio fué un fracaso de coches y neumáticos.

De las cinco categorías en que estaban clasificados los 21 coches que tomaron la salida, dos de ellas han quedado desiertas por retirarse todos los coches en ellas inscritos, bien por averías o por accidentes, y en las restantes se han retirado siete coches por iguales causas.

Y de los que han triunfado, los tres conductores de los Hispanos han sido víctimas de sus neumáticos, hasta el extremo de cambiar entre los tres veinte cubiertas hechas polvo, muchas de ellas sin poder resistir más que una vuelta, diez y ocho kilómetros mal contactados, triunfando gracias a la "guigue" que ha perseguido a sus competidores y en especial al capitán Duff, que llevaba una carrera admirable de regularidad.

LA SALIDA

Tomaron la salida los siguientes corredores y coches:

- Primera categoría:**
"Volluraffes" hasta 1.500 c. c. Recorrido 6 vueltas, con un total de 100,500 kilómetros.
Participantes con los números que les ha correspondido en el sorteo:
Núm. 18, "Citroen", Grosut.
"19, "Bugatti", Enco.
"20, "Citroen", Pruner.
"21, "Bugatti", Espée.
"22, "Bugatti", Sitto Sitol.
(Luis Sarrástegui).
- Segunda categoría:**
Coches de 1.501 a 2.000 c. c. Recorrido 10 vueltas, con un total de 178,150 kilómetros.
Participantes y números:
Núm. 14, "Bignan", Marlin.

- 15, "Bignan", Elgy.
17, "Delage", Belven.

- Tercera categoría:**
Coches de 2.001 a 2.000 c. c. Recorrido 15 vueltas, con un total de 266,250 kilómetros.
Participantes y números:
Núm. 9, "Ghenaró-Walker", Dauverge.
Núm. 10, "Bentley", Duff.
"11, "Ford", Basterra.
"12, "Bentley", Carreras.
"13, "La Buire", Porporato.

- Cuarta categoría:**
Coches de 2.001 a 2.500 c. c. Recorrido, 20 vueltas, con un total de 355 kilómetros.
Participantes y números:
Núm. 4, "Hispano-Suiza", Vieraa.
"5, "Nazzaro", Almenar.
"7, "Peugeot", Boillot.
"8, "Peugeot", Cabailot.

- Quinta categoría:**
Coches de 4.501 c. c. en adelante. Recorrido, 25 vueltas, con un total de 443,750 kilómetros.
Participantes y números:
Núm. 1, "Hispano-Suiza", Garnier.
Núm. 2, "Hispano-Suiza", Dubonnet.
Núm. 3, "Hispano-Suiza", Boitiven.
"6, "Cole", Samaniego.

LA CARRERA

Desde el comienzo, la lucha de Dubonnet y Garnier contra Boillot, excita el interés de los espectadores, que apartan su atención de las categorías inferiores, hasta que queda inmobilizado Boillot, dando tiempo a Dubonnet para cambiar con toda tranquilidad sus neumáticos, cuyas bandas de rodamiento se destrozan a pedazos o despegan.

¿Qué tal habrá sido la jornada para los neumáticos que empleaban y cuya marca nos llamamos por no perjudicar, que en el puesto de aprovisionamiento de la Hispano se acabó el "stock" y tuvieron que echar mano de las ruedas y pneus montadas sobre el coche de turismo de su director, M. Lacoste!

A la sexta vuelta, Boillot, que había salido un minuto después de los leaders de la Hispano y llegó a estar a veintidós minutos de Dubonnet, sufre una avería y regresa a pie a las tribunas, mientras Sarrástegui termina su sexta vuelta y gana su categoría.

El interés de la carrera, cuyas vueltas van marcadas por el abanico de varios concursantes, viene a renacer gracias al capitán Duff, que sigue una marcha regularísima, amenazando seriamente a los coches Hispano de la categoría superior a la suya, puesto que en la 12.ª vuelta está primero de la clasificación general, habiéndoles sacado más de ocho minutos de delantera a Garnier y Dubonnet, gracias a sus incansables paradas para cambiar sus neumáticos en cada vuelta; pero en la vuelta 13, número fallido, un accidente le deja fuera de carrera.

En la segunda categoría, la lucha del Dignan de Marlin y el Delage de Belven es muy reñida, y termina a favor del primero por unos segundos, y la carrera termina con la siguiente

CLASIFICACION GENERAL

- Primera categoría:**
1. Luis Sarrástegui (Sito Sitol), sobre Bugatti, con gasolina Shell, en 1 h. y 14 m.
2. Barón de L'Espée, sobre Bugatti, con gasolina Shell, en 1 h. 16 m. 4 s.
3. Pruner, 1 h. 29'35".
Se retiraron: Grosut y Enco. Este en la cuarta vuelta.

- Segunda categoría:**
1. Marlin, sobre Bignan, con gasolina Shell y amortiguadores Hartford, en 1 h. 37 m. 4 s.
2. Belven, sobre Delage, con gasolina Shell y amortiguadores Hartford, en 1 h. 58 m. y 6 s.
Se retiró Elgy.

- Tercera categoría:**
Se retiraron todos los coches por averías.
Carreras, a la octava vuelta; Porporato, a la novena; Basterra, en la undécima; Duff, en la duodécima; Dauverge, en la tercera.

- Cuarta categoría:**
Se retiraron: Boillot, en la sexta vuelta; Cabailot, en la séptima; Almenar, en la primera y Vieraa en la cuarta.

- Quinta categoría:**
1. Dubonnet, con Hispano, gasolina Shell y amortiguadores Hartford, en 4 h. 52 m. y 52 s. Velocidad media, 80 kilómetros 352 metros a la hora.
2. Garnier, con Hispano, gasolina Shell y amortiguadores Hartford, en 4 h. 59 m. y 2 s.
3. Boitiven, con Hispano, gaso-

lina Shell y amortiguadores Hartford, en 5 h. 13 m. y 25 s.

El Cole, de Samaniego, fué detenido por los comisarios al dar por terminada la carrera, cuando había cubierto la 17.ª vuelta en 5 h. 6 m. y 20 s.

La vuelta más rápida la hizo Dubonnet, a 143 kilómetros por hora.

Dubonnet ha llevado la carrera a su antojo, alcanzando las mayores velocidades, lo mismo al paso frente a las tribunas que en el circuito.

Garnier, el donostiarra honorario, ha demostrado sus excepcionales condiciones de conductor.

Sarrástegui (Sitto Sitol), ha sido uno de los conductores que con más simpatía contaba entre la gente de tribunas; cada paso suyo ha sido una ovación. Al terminar la carrera ha sido felicísimo.

Samaniego ha hecho una carrera de ejemplar constancia. En una de sus vueltas, se le ha acabado la gasolina, faltándole tres kilómetros para llegar al aprovisionamiento; su joven mecánico ha venido a pie, ha cogido un bidón de diez litros y ha vuelto a pie hasta el coche. Este es un rasgo digno de mención.

UNA RECLAMACION

Fué presentada por el conductor del Delage, contra Marlin, y posteriormente retirada.

DOS ACCIDENTES

A la una y media, y ante las tribunas, se produce un accidente de gran espectáculo terrorífico, que afortunadamente no causó víctimas.

El Ford de Basterra, que había

quedado solo de su categoría, marchando más mal que bien, pero llevado tenazmente por su conductor, da una "embardec" a su izquierda, yendo a chocar con un poste telegráfico y saliendo lanzado hacia la empalizada de delante del restaurant, volcando con gran aparato y terror del público horrorizado, que cuando creía presenciar un sangriento espectáculo, vió levantarse ileso al conductor y sus mecánicos, ovacionándoles.

El otro accidente, el del capitán Duff, le ocurrió a la salida de Beltranena. Al intentar pasar a Dubonnet, una piedra despedida por su propio coche le fué a dar en las gafas, rompiéndoselas y cegándole, le hizo perder la visión y dirección del coche, que fué a estrellarse contra un muro, averiándose en forma que le imposibilitó de continuar la carrera y saliendo del accidente el conductor con la rotura de dos dientes y la cara congestionada. El mecánico, ileso.

Desde este momento los tres conductores de los Hispanos se limitaron a terminar su carrera, en la cual los 100, 165 y 110 a la hora han sido frecuentes.

LA FAMILIA REAL

Además de S. M. el Rey, que cerró el circuito, según ya decimos, asistieron S. M. las reinas doña Victoria y doña María Cristina con su séquito.

Don Alfonso XIII almorzó en el campo, en las inmediaciones de la tribuna regia, en unión de las autoridades e individuos del Comité.

LA COPA DEL REY

Para su adjudicación hay que tener en cuenta la regularidad y velocidad proporcional y superior en un 3 por 100 a la alcanzada por el vencedor de cada inferior categoría, y según nos comunicó anoche el Comité, hasta terminar las carreras no será hecha la correspondiente clasificación para adjudicar este trofeo, que a primera vista corresponderá a Marlin.

La carrera de hoy

No vacilamos en asegurar que será la más interesante de cuantas constituyen el actual programa.

Los progresos realizados en la fabricación de autociclos, permitiéndoles hoy día alcanzar velocidades fantásticas a pesar de la pequeña capacidad de sus motores, les hace ser el vehículo favorito de "amateurs" de la velocidad que no pueden permitirse el lujo de comprar un 60 caballos.

El ciclear es hoy día el edeño del sportman y que da mayor impresión de velocidad, debido a su aparente fragilidad, motivo por el cual estamos seguros de que el público seguirá con mayor interés que ayer, a poco que la suerte les favorezca.

Una sola objeción se nos ocurre al programa de hoy. ¿Por qué hacer correr igual número de vueltas (26) a los autociclos de 1.000 c. c. de cilindrada que a sus hermanos pequeños, los de 750 c. c.?

Ella obligará quizás al público a desinteresarse de estos últimos, al verse obligado a esperar una hora o más a que se defina la victoria entre los pequesuelos, que quedará en carrera cuando sus hermanos mayores ya hayan cubierto los 463 kilómetros 100 metros del recorrido que a unos y otros se les impone.

Mas como somos fervientes partidarios de que los reglamentos se observen en lugar de cambiarlos en el último momento, cual ocurrió el lunes pasado en las carreras de motos, reduciendo el número de vueltas a recorrer, nuestra pluma se limita, no a pedir reducciones de última hora, sino a mantener la distancia reglamentaria, aunque lamentándolo.

LOS QUE CORRERAN HOY

Los cochecillos inscritos para disputarse hoy el Gran Premio de Ciclears, son 26 vueltas del circuito (463 kilómetros 100 metros), con los siguientes:

DE 1.100 c. c.

1. Amilcar. Mauvais.
2. Salmson. Bueno.
3. S.A.R.A. Haubourdin.
4. Salmson. Benoist.
5. Salmson. Desvaux.
6. Sénéchal. Armaugú.
7. Lorye. P. Sarrástegui.
8. S.A.R.A. Pietro Río.
9. S.A.R.A. Duhenno.
10. Mauve. Mauve.
11. Lorye. Gonde de Sept.

DE 750 c. c.

12. Sénéchal. Palazón.
13. Salmson. Lombard.
14. D.N.C. Sierra.

De ellos es segura la abstención del número 4, de Mauvais, por enfermedad, y probable la de los números 7, 10 y 12, lo que dejará reducido a diez el número de ciclears o autociclos en competencia, que debe resolverse a favor de los Salmson y Lorye.

LA HORA DE LA CARRERA

Como ayer, el circuito será cerrado a las nueve de la mañana, concluyendo el coche piloto, un Delage, por encargo expreso de Su Majestad el rey y en su nombre, el príncipe don Raniero.

La salida, alineados de dos en dos, se dará a las diez en punto de la mañana.

L. Z.

Siluetas deportivas

EDUARDO LANDA

SILUETAS DEPORTIVAS

Quién no conoce a Landa, y su figura se agranda hasta aparecer ante nosotros como algo sobrenatural.

Lo sobrenatural asombra, hasta en esta, y Landa, lanzado a más de cien a la hora, nos hace temer cualquier desgracia; pero le vemos conrado, sonriente, saludando al público, levantando los brazos en alto, y nuestro temor queda acallado por el asombro y por el entusiasmo que nos produce la maravillosa exhibición deportiva.

Landa es un artista del motorismo. Otros corredores van ojos en su sillín, dando la sensación de quedar convertidos en una pieza más de la moto que montan. Landa, no. Se mueve, gestiona, se sonríe y habla.

Barce como si no fuera montado en la moto, como si tuviera alas, que éstas fueran las que le hacen mantener el equilibrio y que de ellas se aprovechará para adquirir mayor velocidad, hasta que ésta dé la sensación de vértigo.

Cual "jockey" que se apoya en

los estribos con las puntas de los pies, para no dejar sentir su peso sobre el lomo del caballo. Landa monta sin aferrarse en demasía a su sillín. Lo mismo que el "jockey" habla y acaricia para dirigir y estigular la nobleza del animal, para en el momento deseado producir es esbozo final, Landa sabe sacar partido de su moto en los momentos oportunos, lanzándola cuando sabe que ella responderá al deseo del ama.

Lanzada la moto a más de cien a la hora, guiada con una habilidad y maestría insuperable, parece como si la moto quisiera desprenderse del suelo para lanzarse en el espacio, como el aeroplano en el momento de desprenderse de la tierra.

Terminada la asombrosa actuación, la fantástica carrera, reaparece el atleta de infantil figura, que cautiva por su sencillez y modestia.

Y su rostro sonriente, encunadrado en el rígido casco de cuero, emergiendo del polvoriento marabato, nos hace imaginarnos víctimas de una equivocación.

¿Aquel pequeño y anifado motorista es el campeón? ¿Nos lo han cambiado...?

José Berraondo.

Talbot y Studebaker

He aquí dos marcas que en estos días en que el automovilismo español está concentrado en Donostia, han llamado poderosamente la atención.

Talbot, el automóvil hermano continental del Sunbeam triunfador este año del Gran Prix de Francia, ha logrado un éxito definitivo. Con su 10 HP, de cuatro cilindros, 68 cc. c. c. es el tipo más ideal adaptado al gusto moderno, por su escaso consumo, elasticidad de su motor de "represes" admirables, suspensión "cantilever" y buena estabilidad en la carretera, llegando a alcanzar velocidades de 90 kilómetros a la hora.

Contrasta con este tipo europeo el americano Studebaker, sobrio de líneas, con su potente motor de seis cilindros, de suavidad encantadora, coche de lujo, confortable, carrozado a la moderna y uniendo a estas cualidades una multiplicación estudiada y una "souplesse" que le permite ir en directa sin necesidad de cambiar de velocidades, lo mismo en población que en carretera, en llano que en pendientes.

Estos dos tipos, prototipos del arte moderno, son los que ha traído a nuestra capital el Garage del Cantábrico, cuyo hermoso local de la calle de San Francisco (barrio de Gros) está siendo el "rendez-vous" de nuestros "sportsmen".

Artículo 1.º — La Sociedad Deportiva Unión Azpeitiana, en colaboración del Ayuntamiento, organiza una carrera ciclista denominada "Campeonato de Urola", para el día 2 de agosto próximo.

Art. 2.º — Podrán tomar parte en ella los corredores afiliados a las sociedades deportivas de la zona del Urola, comprendiendo Legazpia, Zubérraga, Villarreal, Azcoitia, Azpeitia, Gestona, Arzona y Zumaya, cualquiera de los residentes en Legazpia, Gestona y Arzona, por no existir ninguna entidad deportiva.

Art. 3.º — El itinerario para esta carrera será el siguiente: Salida frente al campo de Arena, para continuar a Gestona, al Balmorir, haciendo en este punto el mismo recorrido que los autos diarios, y volver por Azpeitia para ir por Zubia a Urrestilla, donde se deberá hacer el recorrido de las dos calles, para regresar por segunda vez a Azpeitia y continuar a Azcoitia, por la cuesta de Santa Cruz y tomar la vuelta por la Misericordia y por Levoia, terminar en el mismo punto de salida, frente al campo, con un recorrido de 30 kilómetros.

Art. 4.º — La salida se dará a las ocho y media en punto de la mañana y los corredores están obligados a presentarse una hora antes de la anunciada para recoger el dorsal mediante el pago de una peseta, reembolsable a la entrega del mismo.

Art. 5.º — Todos los corredores deberán presentarse debidamente equipados, esto es, pantalón corto y camiseta, reservándose, en caso contrario, el Jurado, el derecho de admisión.

Art. 6.º — Los premios individuales consistirán en monedas de oro, objetos de arte, accesorios de bicicletas, más una magnífica copa social para la Sociedad que mejor clasifique cinco corredores, y una medalla con una alegoría de sport para el campeón.

Para quedarse en propiedad la copa, será necesario ganarla en dos años consecutivos o tres años consecutivos.

Art. 7.º — Quedan terminantemente prohibidos los entrenadores bien entendido que será descalificado todo corredor que no cumpla este requisito.

Art. 8.º — Los organizadores no se hacen responsables en manera alguna de los accidentes que durante la carrera sufran los ciclistas, siendo por cuenta y riesgo de ellos todos los incidentes que les puedan acaecer.

Art. 9.º — Las reclamaciones se harán por escrito y acompañadas de diez pesetas, no siendo devuelta esta cantidad si la protesta no es fundamentada.

Art. 10.º — Las inscripciones de esta carrera serán admitidas desde la publicación de este reglamento, hasta las nueve de la noche del día 30 de julio, hora en que quedará cerrada la lista de inscripciones, las cuales se dirigirán a nombre de "Unión Deportiva" — Azpeitia.

Art. 11.º — Los corredores de la localidad, no socios hasta el 10 de julio pasado, deberán, para tomar parte en la carrera, hacer depósito previo de la cantidad equivalente a seis meses de cuota, o gestionar un socio responsable, que garantice el abono de ese espacio de tiempo, como minimum.—La Directiva.

Azpeitia, 25 de Julio 1923.

Federación Atlética Guipuzcoana

CONVOCATORIA
Se convoca a la Directiva de esta F. A. G. a reunión ordinaria para hoy jueves, a las 7 de la tarde, en el domicilio de la misma, locales del R. G. N. — El Secretario.

Dr. Tamés Arsuaga

Médico del Hospital Civil
Especialidades en las enfermedades de la piel y secretas. Príncipe, 57. Consultas de 1 a y de 5 a 6. Teléfono 2-52.

Pireneismo

Mendigoizales Alper
El domingo, 29 del corriente, se celebrará una excursión al Jaizkibel, organizada por los mendigoizales Alper, de Pasajes de San Pedro.

ENTRE AMIGAS:

—¿Cuál es la mejor prueba de castidad?
—El hacer uso diario de la pasta dentífrica Sanclán.

CICLISMO

EN AZPEITIA

Cada vez existe mayor entusiasmo para la carrera ciclista de campeonato organizada por la Sociedad Deportiva Azpeitiana.

Esta carrera ha despertado el apasionamiento del público, haciéndose innumerosos comentarios acerca

de quién será el vencedor en la misma.

He aquí el reglamento por que se regirá la carrera:

Artículo 1.º — La Sociedad Deportiva Unión Azpeitiana, en colaboración del Ayuntamiento, organiza una carrera ciclista denominada "Campeonato de Urola", para el día 2 de agosto próximo.

Art. 2.º — Podrán tomar parte en ella los corredores afiliados a las sociedades deportivas de la zona del Urola, comprendiendo Legazpia, Zubérraga, Villarreal, Azcoitia, Azpeitia, Gestona, Arzona y Zumaya, cualquiera de los residentes en Legazpia, Gestona y Arzona, por no existir ninguna entidad deportiva.

Art. 3.º — El itinerario para esta carrera será el siguiente: Salida frente al campo de Arena, para continuar a Gestona, al Balmorir, haciendo en este punto el mismo recorrido que los autos diarios, y volver por Azpeitia para ir por Zubia a Urrestilla, donde se deberá hacer el recorrido de las dos calles, para regresar por segunda vez a Azpeitia y continuar a Azcoitia, por la cuesta de Santa Cruz y tomar la vuelta por la Misericordia y por Levoia, terminar en el mismo punto de salida, frente al campo, con un recorrido de 30 kilómetros.

Art. 4.º — La salida se dará a las ocho y media en punto de la mañana y los corredores están obligados a presentarse una hora antes de la anunciada para recoger el dorsal mediante el pago de una peseta, reembolsable a la entrega del mismo.

Art. 5.º — Todos los corredores deberán presentarse debidamente equipados, esto es, pantalón corto y camiseta, reservándose, en caso contrario, el Jurado, el derecho de admisión.

Art. 6.º — Los premios individuales consistirán en monedas de oro, objetos de arte, accesorios de bicicletas, más una magnífica copa social para la Sociedad que mejor clasifique cinco corredores, y una medalla con una alegoría de sport para el campeón.

Para quedarse en propiedad la copa, será necesario ganarla en dos años consecutivos o tres años consecutivos.

Art. 7.º — Quedan terminantemente prohibidos los entrenadores bien entendido que será descalificado todo corredor que no cumpla este requisito.

Art. 8.º — Los organizadores no se hacen responsables en manera alguna de los accidentes que durante la carrera sufran los ciclistas, siendo por cuenta y riesgo de ellos todos los incidentes que les puedan acaecer.

Art. 9.º — Las reclamaciones se harán por escrito y acompañadas de diez pesetas, no siendo devuelta esta cantidad si la protesta no es fundamentada.

Art. 10.º — Las inscripciones de esta carrera serán admitidas desde la publicación de este reglamento, hasta las nueve de la noche del día 30 de julio, hora en que quedará cerrada la lista de inscripciones, las cuales se dirigirán a nombre de "Unión Deportiva" — Azpeitia.

Art. 11.º — Los corredores de la localidad, no socios hasta el 10 de julio pasado, deberán, para tomar parte en la carrera, hacer depósito previo de la cantidad equivalente a seis meses de cuota, o gestionar un socio responsable, que garantice el abono de ese espacio de tiempo, como minimum.—La Directiva.

Azpeitia, 25 de Julio 1923.

FOOTBALLISTAS

Usad siempre las célebres botas "Manfield"; son indiscutiblemente las mejores. Casa Ayani, Avenida, 16. Sucursal, Avenida, 37.

EN VILLASONA

Ha llegado al grado máximo el entusiasmo que han despertado las carreras ciclistas que la Sociedad Villasona F. C. u. organiza para los días 26 y 29.

Nada menos que 58 premios se han juntado en el magnífico escaparate de la Droguería de J. Barbé y todos ellos a cual mejores; falta todavía unos cuantos de los que han prometido su envío.

Todos aquellos que han desfilado por dicho establecimiento se han podido menos de mostrar su extrañeza al ver la cantidad y variedad de premios.

No hay duda que se ha batido el record de premios que hasta ahora ha habido; por todo lo cual no podemos menos de dar las gracias a todos los generosos donantes que con su gran altruismo han contribuido a que estas carreras sean un completo éxito; y la más completa enhorabuena a los chicos del Villasona F. C., por lo bien que han sabido hacer las cosas.

He aquí la lista de premios para la carrera infantil y los corredores que para ella se han inscrito: Una magnífica copa social, de un entusiasta del Villasona F. C.

Moneda de oro, de don Ignac de Juan.

Moneda de oro de don Joaquín Olaso.

Juego de afeitar, de D. J. J. Zaldúa, para corredores del Villasona Foot-Ball Club.

Navaja de afeitar, de don Juan