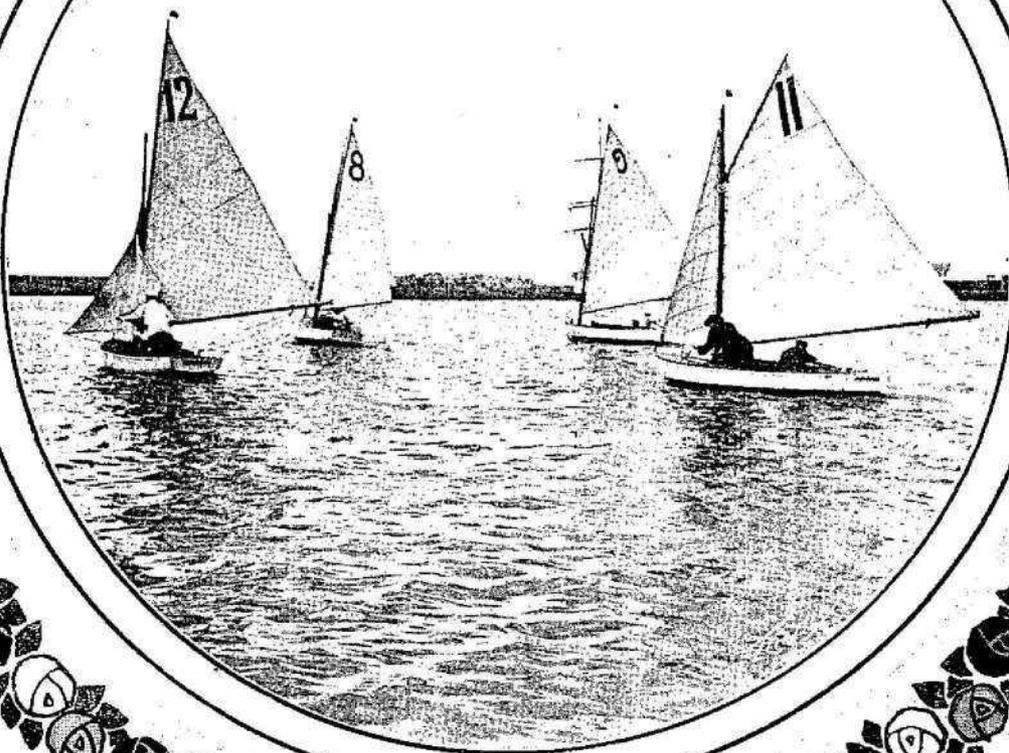


STADIUM

*Revista Ilustrada
de Sports*



NAUTICA

Salida de los balandros
que tomaron parte en la
prueba de la regata
"Copa Corbeto"

Año VI - Núm. 156
20 Mayo 1916

20 cts.

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

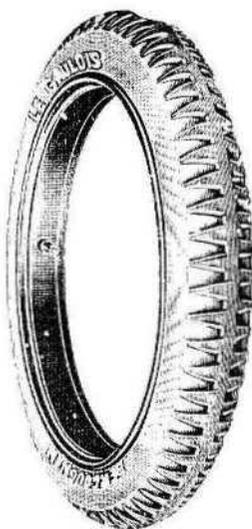
SANROMÁ

FÁBRICA DE AEROPLANOS e HIDROAEROPLANOS ESCUELA DE AVIACIÓN

PUJOL, COMABELLA Y C.^A
Rambla Cataluña, 62 : Independencia, 113
BARCELONA

Piloto y Director:
Don Salvador Hedilla

**Probad la nueva cubierta
antideslizante de goma**



“Le Gaulois” Bergougnan

R. C. BERGOUGNAN

MADRID : Sagasta, 15
BARCELONA : Rambla Cataluña, 76
Teléfono 3169



Stadium

REVISTA SELECTA ILUSTRADA DE SPORTS
PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA, S. A.



SUSCRIPCIÓN:
España, año, 10 ptas. Extranjero, id. id., 15 fr.

APARECE LOS SÁBADOS
Número suelto, corriente, 20 cént.
Número suelto, atrasado, 40 cént.

OFICINAS:
Consejo Ciento, 383, entr. 9
Teléf. 733 - BARCELONA

ÓRGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE CATALUÑA, DE LA ASOCIACIÓN DE LAWN-TENNIS DE CATALUÑA, DEL REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA, DEL REAL POLO JOCKEY CLUB Y DE LA FEDERACIÓN DE SOCIEDADES DEPORTIVAS

Figuras de relieve

Por segunda vez llega a nuestra noticia, lleno de estridentes sonoridades, el eco de la grandiosa manifestación que, respondiendo a impulsos de generosas iniciativas, acaban de realizar en Mallorca sus ejercicios ciclistas.

Ha sido en éste, como en el pasado año, una explosión de verdadero entusiasmo que se ha contaminado fácilmente, como reguero de pólvora, entre cada uno de los que en Mallorca practican el ciclismo con infinita afición.

Pero todo ello debido, ¿qué duda cabe!, a una sola, a una voluntad única: a la de don Ignacio Seguí, generalísimo de las fuerzas con que el ciclismo cuenta en Mallorca.

Y el esfuerzo, el gigantesco esfuerzo que todo ello significa, queremos premiarlo a nuestro modo, trayendo a estas páginas, por donde desfilan los escogidos, el retrato de nuestro excelente y antiguo amigo Ignacio Seguí, presidente—seguramente que a perpetuidad—del Veloz Sport Balear de Palma.

Seguí, desde hace una porción crecida de años, es un ferviente, un idólatra del velocipedismo. Podrá haber pasado, como tantos otros, de la caballería ligera que representa el ciclismo, al automovilismo, pero ha tenido la rara virtud de no olvidarse nunca, como tantos otros, de sus antiguos y queridos compañeros de pedal.

Le conocimos hace bastantes

Los primates



D. IGNACIO SEGUÍ
Presidente del Veloz Sport Balear

años en Tarragona, donde se mostró, como siempre, propicio a alentar, proteger, estimular y premiar los esfuerzos de sus compañeros, figurando siempre en primera línea de combate; pero donde realmente se ha significado de una manera portentosa ha sido en sus propios lares, en su dorada Mallorca, en donde hállase situado entre los aficionados al ciclismo, con más prerrogativas que el

propio Sultán en sus dominios.

Seguí preside el Veloz Sport Balear y a su vez toda manifestación ciclista que allí se celebre.

Sabido es que en el Velódromo del Tirador se han llevado a efecto solemnes acontecimientos, tan solemnes, que por siempre jamás figurarán con letras de a palmo en los fastos de la historia del ciclismo.

Atento al movimiento que se opera en España, secundó el alto ejemplo que nuestros ciclistas dieran en Mataró, San Cugat y San Baudilio, y por dos veces ha reunido en Mallorca, en dos sitios a cual más pintoresco, a las huestes velocipedicas en número tal, que ha logrado batir—lectores míos—el record brillantemente establecido en Mataró en ocasión de aquel famoso mitin.

Dos mil ciclistas mallorquines se reunieron en la Fiesta del Pedal en Mallorca, y por encima de ese núcleo poderoso de voluntades puestas a la devoción incondicional del ciclismo, surge la figura simpática de Seguí, aclamándole todos como jefe indiscutible, como lo aclamamos nosotros porque comprendemos el mérito que encierra el poder llegar, a fuerza de perseverar en sus nobles propósitos, a alcanzar un triunfo tan grande que le coloca entre las principalísimas figuras del ciclismo español.

Y «a tout seigneur, tout honneur», amigo Seguí.

N. M.

Pórtico

Los profesionales

NUESTRO distinguido amigo don Mariano de Foronda, amargado ante los espectáculos que se han dado en recientes partidos de fútbol, ha otorgado una gran Copa y medallas de plata para que se disputen en Madrid entre un equipo seleccionado de Madrid y otro de Barcelona, formados exclusivamente por jugadores amateurs.

El rasgo del señor Foronda es digno de todo elogio, no sólo por el acto de generosidad que supone, sino muy principalmente por el noble móvil que lo ha inspirado.

Nosotros dudamos de que esta Copa se juegue en un plazo breve, a causa de las dificultades que siempre supone un partido de esta naturaleza y lo avanzada que se halla ya la presente temporada. Pero de todas maneras, juéguese o no, lo cierto es que las condiciones de la Copa Foronda plantean una cuestión muy compleja que es necesario abordar con resolución, llegados al punto en que se han puesto las cosas.

El deslinde de campos entre los jugadores amateurs y los profesionales es uno de los más graves problemas que hay por resolver en materia de fútbol, y la forma vergonzosa cómo se ha ido creando encubiertamente el profesional opondría grandes dificultades a quienes tienen autoridad para hacer la clasificación oportuna, si se propusieran hacerla.

Sin embargo, si bien es verdad que el profesionalismo futbolista se halla establecido en tal forma que no es tarea fácil reunir pruebas suficientes para una descalificación, está tan en el ambiente, que se palpa como cosa real de la cual ya no duda nadie.

¿Cómo relacionar el estado de hecho con los principios del derecho establecido en este punto, cuando no es posible coger entre las mallas de los reglamentos ese profesionalismo embozado que padecemos, del cual hace tiempo reniegan los verdaderos deportistas y del cual empiezan a renegar ya las mismas sociedades que lo han introducido y que todavía lo están manteniendo?

Ante la resistencia de los clubs y ante el sigilo natural de los jugadores, el celo de la autoridad federativa ha de estrellarse forzosamente; de manera que poco puede esperarse de ella para la resolución de este problema.

Es, a nuestro juicio, una labor que sólo puede hacerse por los clubs, y estamos seguros de que se hará el día que estas sociedades que ponen precio a la adhesión de un jugador se convengan del poco valor que tiene en el terreno deportivo el jugador que no tiene otros vínculos de cariño para con el club a que pertenece, y se convengan, también, del mal ejemplo que se da a los demás, que acaban por ser todos unos.

Esto aparte de que las exigencias aumentan, naturalmente, de una manera periódica y

constante, y que una vez en la pendiente no hay manera de pararse sino dando la vuelta en redondo, aunque se corra el riesgo de volcar.

MAX

Estos días en otros tiempos

16 de mayo de 1882.—El Congreso de los Diputados aprueba el proyecto de ley presentado, entre otros, por los señores Becerra, Canalejas y Montilla, creando la Escuela Central de Gimnástica.

19 de mayo de 1898.—Inaugura sus sesiones en Barcelona el Congreso de la Unión Velocipédica Catalana.

20 de mayo de 1900.—Masfarré gana la prueba de 100 kilómetros de la U. V. E., en 3 h. 58 m.

19 de mayo de 1901.—El periódico *Los Deportes* publica un número extraordinario dedicado a la memoria del Dr. don David Ferrer, apóstol de la gimnástica.

19 de mayo de 1902.—Se corre en Madrid el Gran Premio de la U. V. E., ganándolo Penalva en 3 h. 42 m. 30 s.

15 de mayo de 1904.—En Valencia se corre el Gran Premio de la U. V. E., ganándolo Penalva en 3 h. 51 m.

14 de mayo de 1905.—Pablo Pujol, de Villafranca, gana el Gran Premio de la U. V. E., que se corre en Tarragona, cubriendo los 100 kilómetros en 4 h. 5 m. 25 s.

14 de mayo de 1906.—Se celebra un partido de fútbol entre una Selección Catalana contra el F. C. Madrid, Campeón de España, ganando el equipo catalán por 5 a 2. Componían el team vencedor: Gibert, Carril, Martí, Galiardo, Quirante, Steinberg, Forns, Green, Ponz, Walplace y Sanpere.

19 de mayo de 1907.—Amunategui gana en Bilbao el Campeonato de España (100 kilómetros en carretera) en 3 h. 18 m. 2/3.

15 de mayo de 1908.—Se celebra la carrera Burdeos-París, cubriendo Trousselier los 575 kilómetros en 17 h. 45 m. 10 s.

20 de mayo de 1909.—Se corre por segunda vez la *Copa Catalunya* (voiturettes) en el circuito del Bajo Panadés, ganándola Goux en 6 h. 18 m. 6 s.

16 de mayo de 1910.—Se efectúa el match internacional de fútbol entre el Stade Helvetique y el Barcelona, ganando aquél por 2 a 1. El partido fué soberbio.

15 de mayo de 1911.—Nieuport, en Mourmelon, establece con el monoplano de su invención, motor 28 HP., todos los records del mundo de velocidad de 1 a 100 kilómetros. El de 100 kilómetros en 50 m. 36 s., y el de la hora con una distancia de 119,680 kilómetros.

18 y 19 de mayo de 1913.—Juega con el Barcelona el Daring Club de Bruselas, a fútbol, venciendo por 5 a 0 y 3 a 1.

12 al 17 de mayo de 1914.—Se celebra con gran éxito el Certamen Internacional de Esgrima, organizado por la Real Asociación de Esgrima de Barcelona.

16 de mayo de 1915.—Renom, actual presidente del Grupo Deportivo del C. V. R., gana la Copa del Grupo cubriendo los 28 kilómetros en 1 h. 7 s.

Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios



Pro autociclo

LA adopción de una determinada clase de vehículos ha de depender de las condiciones de terreno y de todas las otras circunstancias que acompañan a su empleo.

Así vemos que en los Estados Unidos, donde la gente está, no tan sólo acostumbrada, sino que necesita de los largos viajes y donde la bencina está a un precio muy bajo, las motocicletas son del tipo más potente (8 HP.)

En Inglaterra, Francia y España, donde los viajes son más cortos y la bencina más cara, las motocicletas más populares son de 2 $\frac{3}{4}$ HP. y 3 $\frac{1}{2}$ HP.

Lo mismo acontece respecto a los side-cars. En Inglaterra, país de excelentes carreteras y de gente práctica, el número de los side-cars se ha extendido de una manera formidable; en cambio, en Francia, donde también son excelentes las carreteras, no se han popularizado, ya que por su apariencia poco elegante y por no haber buenos side-cars de construcción del país, chocan con el carácter de los franceses. Todos conocemos hasta dónde llega el miedo al ridículo y el patriotismo de los galos.

En España, el escaso éxito de los side-cars no ha sido debido al «chauvinisme», naturalmente, puesto que no tenemos este vicio-virtud, sino al estado lamentable de nuestras carreteras.

El autociclo — el automóvil pequeño —, que lo mismo que la motocicleta pequeña, no ha podido medrar en los Estados Unidos, ha prosperado, en cambio, notablemente en Inglaterra.

En España, país de las carreteras de piso malo, pendientes fuertes y virajes agudos, los autociclos han obtenido también un brillantísimo éxito, sobre todo en Cataluña, una de las regiones que peores carreteras tiene.

Su número se va acrecentando más y más, gracias a los buenos resultados que están dando dichos vehículos en nuestro suelo.

Para que un vehículo tenga un éxito duradero en el país, precisa que al construirle procure el fabricante adaptarlo a las condiciones del medio donde debe ser usado.

El autociclo de tres ruedas debe su grandioso éxito en Inglaterra a que el fisco le favorece y que las carreteras son muy bien trazadas y tienen un piso inmejorable.

En cambio en España, o por lo menos en nuestra región, que es la que mejor conozco,

los autociclos ingleses no pueden resistir los baches de las carreteras. De aquí que, conociendo nuestros constructores de los efectos del mal estado de nuestras carreteras sobre los poco robustos autociclos ingleses, procuraron perfeccionarlos y vigorizarlos, sin hacerles perder su principal cualidad — la ligereza — y dándoles, además, mayor comodidad y estabilidad.

En nuestra patria no tenemos en la carretera otro límite de velocidad que el que pueda dar el coche o se atreva dar el conductor, pues no conocemos las emboscadas de policías en la carretera libre para limitar la velocidad máxima de los automóviles, como sucede en Inglaterra.

Así, pues, siendo nuestros sportmen gente valiente y no teniendo su habilidad y valor límites legales, piden y exigen cochecitos que, además de resistir las malas carreteras y ser cómodos en las mismas, puedan obtener grandes velocidades.

He aquí lo más importante del complejo problema que se presenta a nuestros constructores: construir ligero, robusto y rápido. No hay que negar que dicho problema es difícilísimo de resolver, pero el caso es que nuestros técnicos han salido airoso de su empeño.

Recordad los resultados de las carreras de esta temporada y fijaos en que españoles han sido los autociclos que han obtenido todos los premios y los únicos que las han terminado.

Quizá se dirá que si tan completa victoria han logrado los autociclos españoles, es por no haberse presentado en la lucha sino una pequeña representación de los construídos en el extranjero. Pero habiendo como hay aquí gran número de estos últimos, ¿no resulta extraño que la mayoría de los que se inscriben para las carreras y la totalidad de los que las ganan sean los españoles?

En cada carrera, la mayor victoria de los autociclos españoles es la que obtienen en la lista de inscripciones. Esto es lo que indica una superioridad incontestable.

Las carreras habidas últimamente en el circuito del Bajo Panadés, organizadas por la Peña Rhin, se prestan admirablemente a todo género de comparaciones entre el comportamiento práctico de motocicletas, side-cars y autociclos, pues las tres clases de vehículos lucharon en el mismo día sobre el mismo terreno; es decir, en igualdad de circunstancias.

En dicha carrera los autociclos batieron a

los side-cars, naturalmente, y también a las motocicletas, lo que no parecerá tan natural a los automovilistas.

El éxito de los autociclos en Sitges no reside tan sólo en la velocidad por ellos obtenida, sino también en el número de cochecitos que llegaron y en la regularidad de los mismos, lo cual da clara idea de su perfección.

Si comparamos los tanto por ciento de las llegadas respecto a las salidas de los autociclos con los de los side-cars y de las motocicletas, notaremos la gran superioridad de los primeros.

Helos aquí:

Motocicletas	Llegadas	40 %	de las salidas
Side-cars	»	60 »	» »
Autociclos total	»	70 »	» »
» españoles	»	87 »	» »

Debo hacer constar que los side-cars recorrieron 87 kilómetros, mientras que las motocicletas y autociclos hicieron 112 kilómetros, y, por lo tanto, el 60 % obtenido por los primeros hubiera quedado considerablemente rebajado de haber recorrido igual número de kilómetros.

Si comparamos los tanto por ciento de los autociclos llegados en las carreras de Sitges con los de los coches que estaban aún en carrera en el Grand Prix del Automobile Club de France de 1914 (la última y más importante carrera de automóviles celebrada en Europa) a los 112 kilómetros de recorrido, comprenderemos aun más el excelente papel representado por los autociclos españoles.

GRAND PRIX DEL A. C. F.

Automóviles de las mejores marcas mundiales, en carrera a los 112 kilómetros (3.^a vuelta)
85 %.

COPA PEÑA RHIN

Autociclos de construcción española al terminar los 112 kilómetros,
87 %.

Estos números no dan, sin embargo, una clara idea de lo mucho que representa el resultado logrado por los autociclos, pues nos hablan del pésimo estado de la carretera en la Copa Peña Rhin ni nos dicen que, en cambio, el circuito del Grand Prix estaba inmejorable, y todos sabemos cuánta influencia tiene el estado de las carreteras en las averías. Añádase a esto que el circuito del Bajo Panadés no fué cerrado y que gran parte de los que corrían eran simples aficionados.

Si continuando nuestro camino comparamos dichos números con los obtenidos en las carreras Copa Cataluña, corridas en los dos primeros años en el mismo circuito — Bajo Panadés— aunque en un estado infinitamente mejor, y con los de las otras carreras de automóviles efectuadas en España, el brillante papel jugado por los autociclos queda mucho más de manifiesto.

COPA PEÑA RHIN

(112 kilómetros)

Terminan 87 %
de los autociclos españoles salidos.

COPA CATALUÑA 1908

A los 112 kilómetros (4.^a vuelta) . . . 75 %
de los coches salidos estaban aún en carrera.

COPA CATALUÑA 1909

A los 112 kilómetros (4.^a vuelta) . . . 53 %

COPA CATALUÑA 1910

A los 112 kilómetros (8.^a vuelta) . . . 88 %

CAMPEONATO DE AMATEURS 1911

A los 112 kilómetros (8.^a vuelta) . . . 50 %

COPA ESPAÑA 1912

A los 112 kilómetros (8.^a vuelta) . . . 83 %

CAMPEONATO DE AMATEURS 1912

A los 112 kilómetros (8.^a vuelta) . . . 40 %

GRAN PREMIO DEL R. A. C. DE ESPAÑA 1913

A los 112 kilómetros (2.^a vuelta) . . . 84 %

No solamente ha sido demostrada de una manera indubitable en las últimas carreras la robustez de los autociclos españoles, sino también la velocidad.

El autociclo vencedor de la Copa Peña Rhin no sólo adelanta más de 30 kilómetros en menos de dos horas al vencedor de la carrera de side-cars, sino que bate también a todas las motocicletas, algunas de ellas de fuerza casi igual a la de los autociclos.

No contento con esto dicho autociclo, bate las velocidades medias obtenidas por los vencedores de la Copa Cataluña, primero y segundo año, M. Guippone y Goux.

En cuanto a regularidad, también hacen los autociclos españoles excelente papel.

La diferencia de los tiempos empleados en la vuelta más rápida y más lenta del autociclo

Bujía "Sparta"

VALLET, FIOL Y C.^A

= S. en C. =

Provenza, 165 a 173

BARCELONA

vencedor en la última carrera, es tan sólo de 28 s., mientras que la del vencedor de la Copa Cataluña, primer año, fué de 7 m. 29 s., y la del segundo año fué de 17 m. 16 s.

El automóvil vencedor del Grand Prix del A. C. F., 1914, hizo las vueltas extremas con una diferencia de 4 m. 36 s.

Podemos, pues, decir con pleno fundamento, que el autociclo se ha acreditado en las últimas carreras como uno de los vehículos más adecuados a nuestras carreteras, pues ha demostrado que en cuanto a robustez, regularidad y velocidad, no deja nada que desear.

Si bien la velocidad máxima de las motocicletas más potentes es superior a la de los autociclos, las condiciones de carretera de éstos hace que puedan efectuar mejores promedios, que es justamente lo que más interesa a los automovilistas.

Un buen promedio nos da el mejor concepto del conjunto de un vehículo automóvil cualquiera, pues para obtenerlo influyen poderosamente no sólo el motor, como sucede en la velocidad máxima, sino el chasis como un total y las partes que lo forman.

El vehículo que efectúa el mejor promedio en una carretera accidentada es el que mejores cualidades de marcha tiene.

La estabilidad, la «tenue de route», la robustez, la aceleración, el frenaje y la comodidad, puede decirse que tienen más importancia para obtener un buen promedio, que el mismo motor.

Si el autociclo español ha vencido a la motocicleta, que muchos automovilistas consideraban como imbatible, ha sido simplemente por estar mejor adaptado al uso en nuestras carreteras.

El número de autociclos llegados, la regularidad de marcha y la velocidad que los mismos han mostrado en las últimas carreras, dan un solemne mentís a cuantos sin conocimiento de causa y con el solo afán de entorpecer la obra de los otros, han, tanto pública como privadamente, menospreciado a este hijo del automovilismo — el autociclo — que tanto promete.

A raíz de una prueba desgraciada por lo prematura, pero no por esto menos simpática, y cuando lo noble hubiera sido alargar la mano a los caídos, un articulista desconocido y desconocedor del asunto, escribió lo siguiente: «...no sirven absolutamente para nada...¹⁾», y «...No se empeñen nuestros constructores en gastar capital y energías en la construcción de coches que no pasan de ser un juguete lujoso para tomar el fresco y cambiar saludos en el elegante Paseo de Gracia, pero que, en cuanto se los somete a una dura prueba, fracasan ruidosamente...»

Quizá la opinión de dicho señor habrá variado algo después de las últimas carreras y hasta puede que lo reconozca públicamente, si hemos de dar fe a lo que en otro lugar de su ar-

tículo dice: «...Nos debemos al público, y por encima de todo interés industrial o partidista hemos de proclamar la verdad.»

Pero... se me permitirá no fiarme mucho en todas estas declaraciones de imparcialidad, pues habiendo escrito dicho articulista que dudaba de las innovaciones introducidas en la construcción de dos autociclos españoles cuyos nombres citaba, y habiéndole invitado en nombre de una de las referidas marcas a visitar la fábrica y cerciorarse *de visu* del poco fundamento de sus aseveraciones, no sólo aceptó, sino que fijó él mismo a su conveniencia día y hora, y *no acudió*.

Otras dos veces señaló él mismo día y hora para su visita, y *tampoco acudió*. ¿Es esto formalidad? ¿Se ven en esto ganas de corregir sus errores? ¿Concuerda esta conducta con las frases antes citadas y las siguientes?:

«Este criterio¹⁾, que exponemos muy lealmente, estamos dispuestos a mantenerlo práctica y científicamente (sic) con aquellos que se consideran capacitados (!!!) para revocar nuestros juicios» y «hemos de proclamar la verdad para que, por lo menos nuestros lectores, no se dejen embaucar con afirmaciones tan peregrinas como las que hace el señor Merlin²⁾».

Buena es la imparcialidad, y el amor a la verdad ha de estar encima de todo, pero el querer matar por *pose* o *parti-pris*, o cuando menos por ligereza y desconocimiento del asunto, una naciente industria nacional, utilísima al país, pues lo libra de una tutela extranjera, e hija de laudables cálculos, esfuerzos e iniciativas, es un modo de obrar poco envidiable.

Y basta por hoy, pues el imparcial lector ya hará los comentarios por su propia cuenta.

Debo recordar tan sólo que las dos casas cuyos nombres citó el articulista en cuestión, están aún dispuestas a recibirle y a mostrarle detenidamente sus productos, para que él, conociendo al dedillo la alta técnica del automóvil, pueda hacerse cargo de las innovaciones por ellas introducidas en la construcción de los autociclos.

JEP ARMAN

La Vuelta a Cataluña

Al anuncio del aplazamiento de la Vuelta a Cataluña se ha despertado una verdadera competencia entre los señores ingenieros de Obras públicas para poner en buenas condiciones los trozos de carretera que comprende el itinerario, que es seguro estará en inmejorable estado los días de la prueba indicada.

Desde Ledesma, en la provincia de Sala-

¹⁾ Aquí el articulista se refería a la segunda frase copiada más arriba: «No se empeñen nuestros...»

²⁾ El señor Merlin es un culto escritor conocedor a fondo de lo que es un automóvil, que escribió en esta misma Revista, como recordarán los lectores de STADIUM, algunos artículos defendiendo a los autociclos de afirmaciones tan peregrinas como las del articulista en cuestión.

¹⁾ Los autociclos.

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Las carreras del Kilómetro, de la R. S. A. Sevillana



El coche Hudson, de Treschel, primero del Kilómetro arrancando, en plena carrera. (Pneus Pirelli.)

éxito superior a toda ponderación, lo cual quiere decir que cuando brotan iniciativas y éstas son acertadas, la época calamitosa que en todos conceptos atravesamos no es bastante para empañar la brillantez de una fiesta magníficamente organizada.

La carretera estaba adornada en toda su extensión con banderas de los colores nacionales, asistiendo una numerosa representación de lo más escogido de la buena sociedad sevillana.

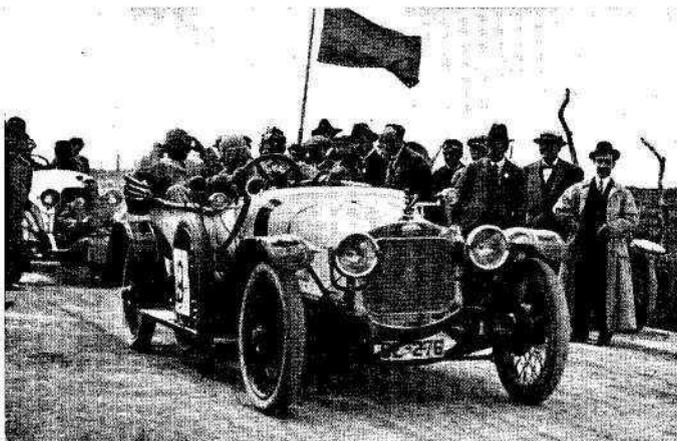
Los recorridos registrados en la clasificación, ya publicada en nuestro número anterior, acusan unas velocidades extraordinarias, habiéndose signifi-

A pesar de que en nuestro último número publicamos ya una extensa reseña de las carreras celebradas en la carretera de Alcalá de Guadaíra y organizadas por la Real Sociedad Automovilista Sevillana, hemos de insistir en este número no sólo porque obran en nuestro poder interesantes detalles complementarios de aquella información, sino también por publicar en este número las fotografías relativas a dicha carrera, que no pudimos publicar en el último número por haberlas recibido con retraso.

Las carreras del Kilómetro lanzado y del Kilómetro arrancando se celebraron con un



El mismo coche de Treschel, primero de la tercera categoría en el Kilómetro lanzado. (Pneus Pirelli.)



El Sumbeam, del Marqués de las Torres de la Pressa, segundo de la segunda categoría en el Kilómetro arrancando. (Pneus Pirelli.)

cado especialmente en tal sentido el coche *Hudson*, que, guiado por Treschel, empleó en recorrer el Kilómetro lanzado 38 segundos y cubrió el kilómetro con salida parada en 45 segundos; el *Sumbeam*, del Excmo. señor Marqués de las Torres de la Pressa, que en el Kilómetro lanzado empleó 38 segundos y en el Kilómetro arrancando 53.

Si grande fué el triunfo alcanzado por estos coches, mayor fué todavía el que han obtenido los *Pneus Pirelli*, ya que todos estos coches que hemos citado y que tanto se distinguieron, iban provistos de neumáticos de dicha marca.

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Sevilla : Las carreras en cuesta de Las Jarillas

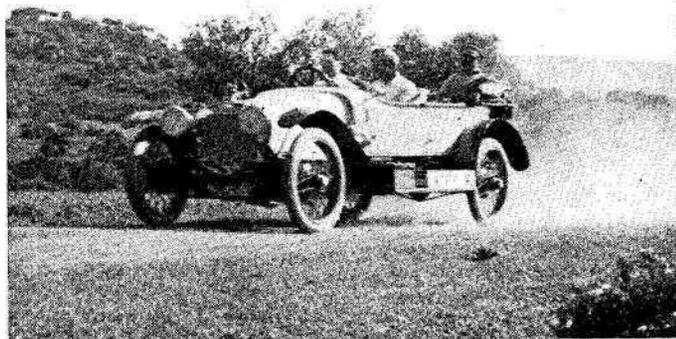
El éxito que obtuvo el año pasado esta carrera en la cuesta de Las Costeras, enclavada en la hermosa finca que don Hilario del Camino posee en las Jarillas, a unos setenta kilómetros de Sevilla, se ha confirmado en el presente, merced a las acertadas gestiones de la Real Sociedad Automovilista Sevillana.

La cuesta es dura de remontar, bastante estrecha y, además, con virajes muy pronunciados.

La carrera, ya consta a nuestros queridos lectores, se celebró en un día espléndido, con asistencia de lo más granado de la sociedad sevillana y



El Hudson, de Treschel, primero de la tercera categoría. (Pneus Pirelli.)



El Sumbeam, del Marqués de las Torres de la Pressa, primero de la segunda categoría. (Pneus Pirelli.)

participando en ella algunos de nuestros más afortunados *virtuosos* del volante.

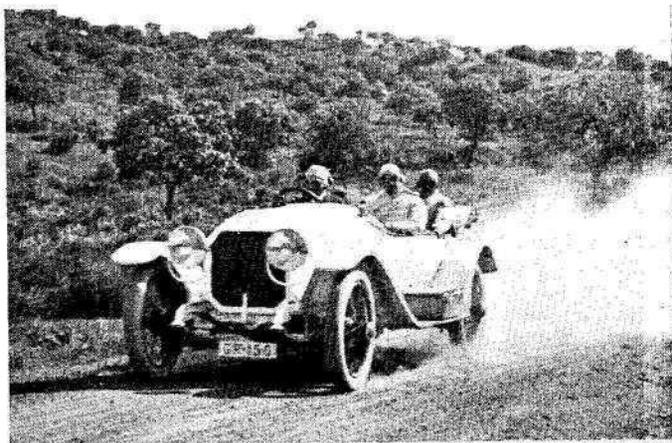
Treschel, con su famoso *Hudson*, provisto de *Pneus Pirelli*, logró batir a coches de mucha mayor potencia, consiguiendo el primer premio de la tercera categoría, haciendo una carrera soberbia, escalando la cuesta a una velocidad verdaderamente superior.

Por su parte, el Marqués de las Torres de la Pressa renovó sus triunfos del año pasado equipando su *Sumbeam*, provisto asimismo de *Pneus Pirelli*.

Rubio Márquez, gran favorito en estas carreras, tuvo la

mala suerte de sufrir una avería el día de la carrera del kilómetro, renovada en Las Costeras, y a pesar de que su *Peugeot*, provisto de *Pneus Pirelli*, esté acostumbrado a duras performances, hubo de quedar harto handicap, con gran desesperación de sus numerosos admiradores, que le consideraban el mejor entre los mejores.

El lector advertirá que todos estos coches van provistos de *Pneus Pirelli*, predilección que vea bien recompensada, por cuanto esos neumáticos de fama mundial cooperan en gran manera a los triunfos que dejamos señalados en estas páginas.



El Peugeot, de Rubio Márquez, que hizo un excelente recorrido. (Pneus Pirelli.)

manca, se han pedido al R. A. C. de Cataluña reglamentos y hojas de inscripción para participar en la Vuelta a Cataluña.

Notas del Real Automóvil Club de Cataluña

Han regresado de Madrid el Presidente del R. A. C. de Cataluña y el Ingeniero Jefe de Obras públicas de esta provincia, don Blas Sorribas. Ambos señores nos han explicado las entrevistas que han celebrado con el Ministro de Fomento y Director general de Obras públicas acerca de la reparación y mejoramiento de nuestras carreteras, y de sus manifestaciones se deduce que han conseguido la formal promesa de que en breve se remitirá una importante cantidad para proceder a la reparación de aquellos trozos de carretera que hoy están casi intransitables.

El Ministro de Fomento les indicó, además, la conveniencia de presentar a las Cortes un proyecto de ley modificando la de 19 de julio de 1914, con objeto de que puedan anunciarse nuevamente las subastas de reparaciones de carreteras que quedaron desiertas el año último.

Es casi seguro que se harán por administración las obras de reparación de la carretera de Manresa a Basella, en su trozo de esta provincia, que indudablemente es el que está en peor estado de todos los de la misma.

También se reparará en seguida el trozo de carretera de Madrid a Francia por La Junquera, comprendido entre Barcelona y Badalona.

* *

El R. A. C. de Cataluña ha dirigido un telegrama a S. M. el Rey, su Presidente honorario, felicitándole con ocasión de su cumpleaños.

* *

La Comisión de Consumos de nuestro Ayuntamiento ha indicado al R. A. C. de Cataluña la conveniencia de que se participe a sus socios que deben detener sus automóviles en los felatos, pues de no hacerlo se exponen a ser multados, ya que los que no lo verifican dificultan indirectamente la vigilancia que los empleados del Resguardo han de ejercer sobre los automóviles sospechosos de practicar el matute.

MOTORISMO

La carrera de autociclos Barcelona - Madrid - Barcelona

EN la última reunión celebrada por la Directiva del Real Moto Club de Cataluña se acordó dotar a la carrera de autociclos con un cuarto premio, quedando fijada así la cuantía de los premios en la forma siguiente:

Primero.	2.000 pesetas
Segundo	1.200 »
Tercero.	550 »
Cuarto	300 »

También se acordó prorrogar hasta el día 25 el plazo para que puedan formalizarse las inscripciones, siendo válidas las que se presenten antes del sorteo para el orden de salida, cuyo sorteo se verificará el mismo día 25, por la noche.

La magnífica medalla enviada por don Luis Alexander será adjudicada como premio de regularidad al coche que haga un promedio más exacto en las cuatro etapas.

En el Real Moto Club se ha recibido un premio del Círculo Artístico, consistente en un precioso bajorrelieve.

Ultimamente se ha acordado también conceder una medalla a todos los inscriptos que terminen la prueba dentro del tiempo reglamentario y no hayan obtenido otro premio más importante.

AERONÁUTICA

Aero Club de Cataluña

En vísperas de la constitución

PRESENTADOS ya al Gobierno civil los estatutos del Aero Club de Cataluña, ha quedado abierta la inscripción de socios, de conformidad con lo establecido en los mencionados estatutos.

La Junta provisional del Aero Club ha mandado imprimir y repartirá en breve unas circulares, un manifiesto y un extracto de los Estatutos en lo que se refiere al objeto de la Sociedad y a los socios, a fin de que se pueda enviar a todas las personas que se interesen por inscribirse como socios del Aero Club y se conozcan así los fines que persigue la Sociedad y las condiciones que se requieren para las diversas clases de socios establecidas en los Estatutos.

A continuación, y con objeto de dar a todos estos documentos la mayor publicidad posible, los insertamos para que tengan conocimiento de ellos nuestros lectores.

El manifiesto

He aquí el manifiesto de la Junta Provisional:

Los progresos admirables de la aviación y los grandes servicios que la aeronáutica está prestando en la guerra europea han de hacer que los buenos patriotas mediten acerca de la situación de España ante la posibilidad de un conflicto que pusiera en peligro la integridad nacional, y que se agrupen, unidos por las patrióticas aspiraciones que hoy representan las más positivas esperanzas para la reconstitución de nuestro poder militar y para la utilización práctica en la paz de una de las más grandes conquistas del ingenio humano.

Porque los ideales más sublimes, las más nobles iniciativas, los más patrióticos proyec-

tos, pocas veces llegan a abrirse camino con la rapidez y la eficacia proporcionadas a su importancia sin un núcleo de impulsión, convenientemente organizado, que fomente en todos los sentidos y por cuantos medios puedan alcanzarse, aquellas iniciativas y aquellos proyectos; sin una entidad oficial que, representando legalmente todas las aspiraciones y todos los intereses, actúe como centro propulsor y creador de energías.

Nada, pues, más justificado, nada más oportuno que la fundación del Aero Club de Cataluña, la entidad que ha de llevar a cabo esta labor altamente patriótica de fomentar la aeronáutica en sus aspectos científico, industrial y deportivo.

Barcelona, que a pesar de su amor al progreso, de su gran potencialidad industrial, de su situación privilegiada y de su intensa vida deportiva, no había prestado hasta ahora a la aeronáutica una atención proporcionada a su importancia, Cataluña entera, ha de recibir con verdadero amor, con verdadero entusiasmo la constitución del Aero Club, porque esta entidad ha de abrir nuevos horizontes a sus energías industriales y porque ella le otorga el más preciado blasón y el más alto título de honor como ciudad progresiva y moderna.

En la nueva cruzada que supone la actuación integral del Aero Club de Cataluña, se requiere para el éxito un derroche de energías generosas, de abnegaciones y de sacrificios, a los cuales quedan todos obligados de tal manera, que, por lo menos cuantos se precien de ciudadanos conscientes de sus deberes, han de prestar su concurso y su apoyo a la obra eminentemente patriótica que se propone realizar el Aero Club de Cataluña, inscribiéndose como socios del mismo y alistándose así bien ostensiblemente en el ejército cuya bandera simboliza los ideales de Patria y Progreso.

Extracto de los Estatutos

ARTÍCULO 1.º Con el nombre de Aero Club de Cataluña y con arreglo a los presentes Estatutos, se constituye en Barcelona una sociedad cultural y deportiva, filial del Aero Club de España, que tiene por fines y objeto: el estudio, la enseñanza y la divulgación teórica y práctica de la aeronáutica; el fomento y desarrollo de todos los sistemas de locomoción aérea; la regulación de sus manifestaciones; la protección de sus intereses y la representación en Cataluña y Baleares de la autoridad del Real Aero Club de España, en cuanto sea propio de las atribuciones que por delegación de éste le correspondan.

ART. 2.º El Aero Club de Cataluña realizará sus fines procurando sumar el mayor número de adeptos a sus ideales, organizando conferencias, concursos, exposiciones, experiencias, exhibiciones y fiestas; autorizando, cuando haya lugar, aquellas que organicen otras entidades y particulares; interviniendo en cuantas pruebas se celebren, para que tengan validez oficial ante las organizaciones superio-

res de la Aeronáutica Internacional; emitiendo informes y certificaciones; gestionando la instalación de campos de aterrizaje en las principales poblaciones; estableciendo un centro de prácticas aeronáuticas; fundando o favoreciendo la creación de escuelas de aviación para formar pilotos; patrocinando iniciativas particulares que redunden en beneficio de los fines que persigue la Sociedad; adquiriendo material para que sus asociados puedan practicar los deportes aeronáuticos, recabando el apoyo de los organismos oficiales, corporaciones y particulares; representando ante todos ellos los intereses generales de la locomoción aérea, y, en fin, procurando por cuantos medios estén a su alcance el mayor perfeccionamiento y desarrollo de la Aeronáutica, todo ello dentro de su jurisdicción territorial, a medida que sus recursos se lo permitan y con arreglo a estos Estatutos, a los reglamentos especiales que se promulguen y a los de la Federación Aeronáutica Internacional o del Real Aero Club de España, en lo ya legislado por estas superiores entidades.

ART. 4.º Serán socios del Aero Club de Cataluña todas las personas de cualquier nacionalidad o sexo, mayores de 18 años de edad, que ingresen en la Sociedad con arreglo a las disposiciones de estos Estatutos.

La Sociedad se compondrá de socios honorarios, vitalicios, protectores y de número, teniendo, además, el carácter de fundadores aquellos que ingresen antes de que tenga efecto la primera Junta general en funciones de Asamblea constitutiva.

Socios honorarios serán aquellos a quienes la Junta general, a propuesta de la Directiva, proclame como tales entre las personas que por su elevado cargo o preeminente significación en el mundo político, administrativo, económico, científico o social, puedan favorecer la realización de los altos fines que persigue la Sociedad, o entre las que sin estar comprendidas en el concepto anterior hayan prestado relevantes servicios a la Sociedad. Los socios honorarios no pagarán cuota alguna y tendrán todos los derechos que a los otros socios conceden los números 2.º y 3.º del artículo 6.º

Socios vitalicios serán aquellos que al ingresar en la Sociedad satisfagan una cuota de quinientas pesetas por una sola vez.

Socios protectores serán aquellos que paguen a la Sociedad una cuota doble de la que se señala para los socios de número.

Los socios de número pagarán la cuota de sesenta pesetas anuales.

Los socios protectores, vitalicios o de número que ingresen con posterioridad a la Asamblea de constitución y que, por tanto, no tengan el carácter de fundadores, pagarán, además, la cantidad de cincuenta pesetas en concepto de derechos de entrada.

La Sociedad admitirá como socios transeúntes a los que no residan fijamente en Barcelona. Estos socios satisfarán una cuota trimestral de

diez pesetas y no estarán sujetos jamás al pago de entrada y tendrán todos los derechos que concede el artículo 6.º, a excepción de los consignados en el apartado 1.º

ART. 5.º Para ingresar como socio protector, vitalicio, de número o transeunte, será necesario que el aspirante sea admitido por la Junta directiva, previa la presentación de la oportuna propuesta firmada por el interesado y dos socios como proponentes, en la cual expresará el primero, además de que conoce y acata los Estatutos de la Sociedad, su nombre, apellidos, domicilio, estado, edad, profesión, clase de socio a que desea pertenecer y fecha de la propuesta. Los socios que ingresen como fundadores no vendrán obligados a llenar el requisito de ser presentados por dos socios proponentes.

Las propuestas de socios se expondrán en el local social durante ocho días; transcurridos éstos pasarán a la Junta directiva para su resolución. Los acuerdos relativos a la admisión de socios se tomarán en votación secreta. Las propuestas rechazadas no podrán reproducirse hasta después de transcurrido un año de su presentación.

Al quedar admitido un socio, el Secretario lo comunicará al interesado por medio de un oficio, acompañándole un ejemplar de los Estatutos y una lista de socios.

ART. 6.º Los socios vitalicios, protectores y de número, tendrán por igual los siguientes derechos: 1.º Voz y voto en las Juntas generales y la condición de ser elegibles para desempeñar cargos. 2.º Libre entrada en cuantas fiestas y actos patrocine y organice la Sociedad. 3.º Uso del material, aprovechamiento de los servicios y disfrute de toda clase de ventajas que pueda recabar y ofrecer la Sociedad, todo ello con arreglo a los Estatutos y bajo las condiciones que determinen los reglamentos o, en su defecto, las disposiciones que acuerde la Junta directiva.

ART. 7.º Los socios vienen obligados: 1.º A satisfacer los derechos de entrada y las cuotas anuales que les correspondan según su clase, que pagarán por adelantado en el domicilio social, ya de una vez, ya por fracciones, a discreción de la Junta directiva. 2.º A cumplir los Estatutos y los Reglamentos de la Sociedad, así como a acatar las disposiciones de la Junta general y directiva, sometiéndose especialmente al arbitraje de ésta como juez único en cualquier cuestión que pudiera suscitarse sobre interpretación y cumplimiento de aquéllos y como tribunal de honor inapelable para resolver sobre la conducta de un socio que pudiese afectar a la honorabilidad, dignidad o buen nombre de la Sociedad. 3.º A poner en conocimiento del Secretario los cambios de domicilio y las quejas que tuviese sobre los empleados o los servicios. 4.º A cuidar y procurar que los demás socios cuiden como propios del material y del mobiliario de la Sociedad.

ART. 8.º Los socios de los Aero Clubs reconocidos por la F. A. I. o afiliados a los mis-

mos, domiciliados fuera de Cataluña, tendrán derecho a disfrutar de las ventajas que tienen reconocidas los socios de número en los dos últimos apartados del artículo 6.º, por un tiempo máximo de un mes, previa autorización especial que se les facilitará por la Secretaría, sujeta desde luego a las disposiciones y condiciones que rijan para los socios.

Socios fundadores

Hasta ahora, sin perjuicio de las listas de adhesiones recibidas en otros periódicos, nosotros podemos dar como formalizadas las siguientes inscripciones de socios fundadores del Aero Club de Cataluña:

- Don Mariano de Foronda.
- » Pedro Vives Vich.
 - » Ricardo Cabot.
 - » Rómulo Bosch y Catarineu.
 - » Eduardo Pujol.
 - » Juan Sardá.
 - » Alfonso Macaya.
 - » Mario Giménez.
 - » José Canudas.
 - » Eduardo Feliu.
 - » José M.º Armangué.
 - » Luis Foyé.
 - » Francisco Coma.
 - » Eusebio Bertrand y Serra.
 - » Manuel Creus.
 - » Enrique Ráfols.
 - » Julio Vallmitjana.
 - » J. Viñas Campaña.
 - » Mario Arnal.
 - » M. Trilla Fornell.
 - » Eduardo Marquerie.
 - » Manuel Esteban.
 - » F. Guardans.
 - » R. Nugué.

Sres. Irigoyen, Pladellourens y Pazos.

- Don Luis de Vela y Brehm.
- » Isidro Ráfols Font.
 - » Eduardo Serra Beltrán.

Otros detalles

Próximamente se reunirá la Junta provisional para acordar la fecha de la Asamblea constitutiva, que se celebrará probablemente a primeros de junio.

En la mencionada reunión se acordará también algo definitivo acerca de celebrar la inauguración del Aero Club con una sesión solemne a la cual serán invitadas nuestras primeras autoridades, y tal vez con alguna fiesta de importancia.

* * *

Hemos de recordar una vez más que a tenor de los apartados 2.º y 7.º del artículo 4.º, que reproducimos en este número, todos los socios que ingresen antes de la Asamblea de constitución tendrán la consideración de socios fundadores y, por tanto, no vendrán obligados al pago de derechos de entrada.

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Golf Club Barcelona : El concurso Copa Cinnamond

Detalle de una partida correspondiente al concurso celebrado en el Golf Club Barcelona para el premio Cinnamond

NUESTRO buen amigo don Norman J. Cinnamond ha dado una prueba más de su generosidad y de sus grandes entusiasmos deportivos con la institución de un premio para

un concurso de golf que lleva su nombre. Este concurso se celebró hace pocos días en los links que el Barcelona Golf Club posee en Pedralbes, y constituyó un verdadero éxito.

El aristocrático deporte del tiro de pichón en Sevilla

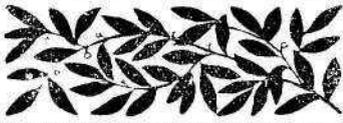
Socios del Stornino Club, reunidos al rededor de los vencedores de las principales pruebas, en la terraza del Club, para festejar el éxito de las tiradas celebradas recientemente Foto Olmedo

UNA prestigiosa y aristocrática sociedad sevillana, el Stornino Club, ha organizado unas pruebas de tiro de pichón con el nombre de Tiradas de Primavera, que se han visto

favorecidas por la concurrencia de las mejores escopetas de aquella privilegiada región.

Todas las pruebas han revestido un gran interés, habiendo sido muy disputadas.

Revista de Sports diversos



Hípica • Ciclismo
Náutica • Caza y Pesca
Lawn-tennis • Tiro
Deportes atléticos, &ª &ª



PEDESTRISMO

Una nueva carrera por montaña

El Centro Excursionista Barcelonés anuncia una prueba de alto *excursionismo* para el día 28 del corriente, que bien merece se le preste atención.

Ayer era la carrera por montaña Copa Sant Llorenç la que, saliéndose de los límites generales, nos daba motivo, a los simples excursionistas como el que escribe, de admirarnos y aun de extrañarnos de lo duro y condiciones de su recorrido.

Después, la prueba Gualba-Santa Fe-Agudas-Gualba, del Centre Autonomista D. C. I., nos causaba asombro.

Hoy, aquellos recorridos quedan anulados, ridículos, ínfimos, ante el anuncio del *paseo* que nos ocupa.

Nada menos que la travesía del Montseny en una jornada. ¡Un cross de 60 kilómetros, con un desnivel de la friolera de más de 1.500 metros! ¡Una nimiedad! Mañana no extrañaremos ver el anuncio Barcelona-Cervin-Junfrau-Eiger-Montblanc-Barcelona.

Hoy las *cosas* adelantan...

¡Señores, un poco de seriedad!

No se pretenda ganar notoriedad haciendo excentricidades.

Ningún excursionista nos negará que el itinerario Figaró-Tagamanent-Pla de la Calma-La Castanya-Matagalls-Sant Marsal-Agudas-Turó de l'Home-Santa Fe-Gualba — 17 horas a buen paso —, con la agravante de marcha forzada, deja al hombre mejor constituido y de probada resistencia, sin fuerzas y reventado. El disponer un curso como el que precede,

sentados en una biblioteca, recorriendo el mapa con los ojos y hojeando una guía, es muy fácil. Pero hay que verlo en el terreno de la realidad.

Muy pocos son los excursionistas—y a Dios gracias hoy son legión—que se atrevan a realizar en una jornada el itinerario descrito—sólo conocemos el caso Rigol—no saliéndose del paso habitual en marchas de fondo por montaña; pero tenemos la firme convicción de que no hay ningún excursionista capaz de realizar la marcha con la condición de velocidad.

Es una prueba para los campeones de pedestrismo, y esos no llegarían a la meta por desconocer los caminos, en el supuesto de que no va a disponerse de un ejército de controls repartidos por el curso del itinerario.

En el próximo número nos ocuparemos extensamente del asunto, estudiándolo con la calma que merece.

J. M. C.



RAQUETAS DRIVA
Y PELOTAS PARA
LAWN-TENNIS
de WILLIAMS & Co., de PARIS

AGENTES EXCLUSIVOS:

EDUARDO SCHILLING, S. en C.

MADRID: Alcalá, 14 - BARCELONA: Fernando, 23 - VALENCIA: Peris y Valero, 2

LE CHAUFFEUR

Gran casa especial para la venta
de toda clase de accesorios para

AUTOMÓVILES Y CICLOS

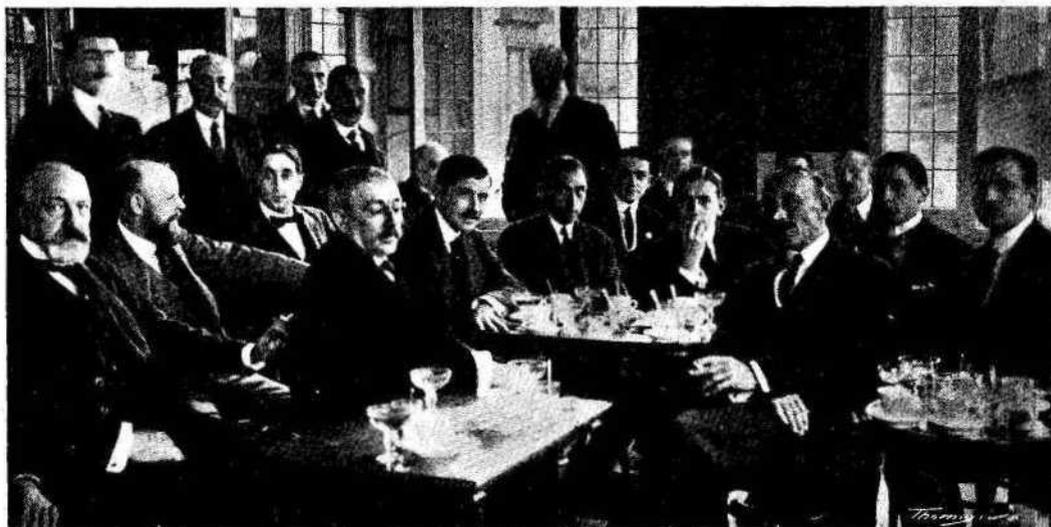
Especialidad en últimas novedades de París

Rambal de Cataluña, 24 - Teléfono 2182

BARCELONA

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Nuevo local de la Real Sociedad Colombófila



Una de las dependencias de la Real Sociedad Colombófila de Cataluña, donde se reunieron los periodistas deportivos y la Junta de dicha sociedad para festejar la inauguración del nuevo local

Foto Co

LA Real Sociedad Colombófila de Cataluña ha inaugurado recientemente su nuevo local en la Rambla de Santa Mónica, número 15. El nuevo local es, en verdad, adecuadísimo para una sociedad de la naturaleza de la Colombófila, pues reúne excelentes condiciones

por todos conceptos. Con objeto de celebrar la inauguración de dicho local, la Junta de la mencionada sociedad tuvo la delicada atención de invitar, el día 16, a los periodistas deportivos de nuestra ciudad, obsequiándoles con champagne, dulces, café y cigarros.

Futbol : La segunda categoría contra los africanos



Partido jugado en el campo del F. C. Barcelona entre un equipo llamado de Selección Africana y el de Selección de la segunda categoría de la Federación Catalana

Foto Juandó

CON el nombre de Selección Africana se presentó el otro día un equipo formado por jugadores residentes actualmente en las posesiones españolas de África, que, en su mayoría, conocíamos ya por haber jugado en los equi-

pos más inferiores de algunos clubs barceloneses. Esto explicará al lector que la flamante selección africana fuese vencida muy fácilmente por el equipo seleccionado de jugadores de segunda categoría.

Ecos y noticias

En circunstancias nada favorables, nuestros jugadores de fútbol se han cubierto de gloria alcanzando para este año la Copa Príncipe de Asturias.

Con un equipo aparentemente menos que mediano han sabido conquistar un trofeo que compensa, en parte, nuestra triste suerte en el Campeonato.

No es dable negar que la incomparecencia de la selección Norte pudo hacerles más asequible la victoria, mas ello no es obstáculo para que a su entusiasmo, elemento el más eficaz de su triunfo, tributemos el elogio que se merece.

Por la aludida incomparecencia, la Federación Norte ha sido multada con 500 pesetas. Según parece, la F. N. no ha procedido en esta ocasión con la seriedad a que venía obligada. Bien nos parece la nueva medida del Comité Nacional, pero mucho mejor nos parecería si una menor precipitación en la organización de los partidos de la Copa hubiera podido ponerle a salvo de todo reproche.

Mañana, en el campo del R. C. D. Español, tendrá lugar el match Vasconia-Cataluña.

Atendiendo a la calidad de los equipos contendientes, bien se puede calificar el partido de magno acontecimiento de la temporada. Contra lo que muchos presumían, el equipo que Vasconia presenta es fortísimo. Por su parte, la F. C. C. F. ha mejorado el que tan brillantemente se ha portado en Madrid, y todo nos hace presumir que la de mañana ha de ser una jornada de emoción, comparable tan sólo a la del match del pasado año, que quedará grabada para siempre entre los mejores recuerdos de todo buen aficionado.

Alfonso Roure, el desconcertante compañero que en tantas ocasiones nos hizo saborear los exquisitos frutos de su estilo arbitrario, ha imprimido nuevo rumbo a su actividad intelectual.

Con el entusiasmo grande y momentáneo que pone en todos sus actos, Roure se acoge ahora a la dramaturgia y de su pluma surgen agramadores los cascabeleos zarzueleros y las truculencias guignolescas.

Su primera obra, *El Talismán del Fakir*, estrenada por Caralt y acogida con cariño por

el público, pese a la deficiente interpretación que obtuvo, es una prueba de que la valía de Roure se hace ostensible en cualquier orden literario.

Al ofrecerle nuestro parabién, hacemos votos para que su acostumbrada mutabilidad de aficiones no le prive de recoger los muchos laureos que le reservan sus futuras producciones teatrales.

Casellas, el excelente jugador españolista, sufrió en Madrid la rotura de un brazo.

Al testimoniarnos nuestro sentimiento por el percance, hacemos votos para su rápido restablecimiento.

Ha fallecido en esta ciudad la virtuosa señora doña Elisabeth Davy y Wardel, madre de nuestro querido amigo y compañero don Ernesto Antonietti, secretario del Real Moto Club de Cataluña.

Enviamos a nuestro buen amigo y a su distinguida familia nuestro pésame más sincero.

Nuestro excelente amigo don Miguel Arteman nos ruega, desde Sevilla, que rectifiquemos un error aparecido en nuestro último número con motivo de las carreras organizadas por la Real Sociedad Automovilista Sevillana, ya que, según manifiesta, llevaba en su coche neumáticos *Goodyear*, en vez de los de la marca que se indicaba. Queda complacido nuestro amigo y restablecida la verdad.

La Sociedad de Transportes Rápidos ha tenido la feliz idea de adaptar algunos de sus excelentes camiones en carrajes propios para excursiones, dotados cada uno de ellos de treinta asientos y un magnífico toldo para preservarse de los rayos del sol.

Cuantos quieran hacer excursiones en automóvil por Cataluña tienen ahora fácil medio de locomoción y, hasta cierto punto, económico, y muchos serán, seguramente, los que se aprovecharán de una idea práctica y verdaderamente oportuna.

Mañana, en el Campo del Barcelona, intentará Erra batir el record de la media hora.

Conforme anunciamos, entrenará a Erra el actual detentor, Pedro Prat, quien así corresponde al altruista comportamiento de Erra en el cross de Madrid.

A. ALIMUNDO Y C.^A

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017

• BARCELONA •

ARTÍCULOS PARA TODOS LOS SPORTS

ESPECIALIDAD EN LAWN-TENNIS Y FOOT-BALL

Motos y bicicletas de varias marcas

Raquetas "RAND" e "I. Z." a 42,50 y 47,50 pesetas, respectivamente

UNA LESIÓN



pequeña o grande, trata-
da inmediatamente con

Agua Oxigenada VOLCÁN

no se infecta jamás, y no
puede tener, por tanto,

MALAS CONSECUENCIAS

Exigid, como garantía
de legitimidad, la marca
VOLCÁN

PRINCIPALES FARMACIAS

Depositarlos:

J. Uriach y C^a: Moncada, 20



Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Atletismo.—Concurso del Centre Excursionista Montseny. Día 14. Carrera de 100 metros. 1.º, J. Arán, 13 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, M. Cantos; 3.º, E. Calvo. Carrera de 400 metros. 1.º, M. Cantos, 1 m. 3 s.; 2.º, J. Arán, 1 m. 5 s.; 3.º, E. Calvo, 1 m. 6 s. Saltos de altura. 1.º, J. Arán, 1,48 metros; 2.º, M. Cantos; 3.º, E. Calvo.

Automovilismo.—*Sevilla*: Carrera en cuesta de las Jarillas, organizada por la Real Sociedad Automovilista Sevillana. Día 9. Distancia 3,600 kilómetros. Primera categoría: 1.º, Jiménez de León, sobre *Crossley*, 7 m. 6 s. $\frac{1}{5}$. Segunda categoría: 1.º, Marqués de las Torres, sobre *Sunbeam*, pneus *Pirelli*, 5 m. 17 s. $\frac{3}{5}$. Tercera categoría: 1.º, F. Treschel, sobre *Hudson*, pneus *Pirelli*, 4 m. 46 s. $\frac{2}{5}$. Cuarta categoría: 1.º, Piñar, sobre *Rolls Royce*, 4 m. 37 s. $\frac{1}{5}$.

Ciclismo.—*Madrid*: Prueba de 100 kilómetros de la U. V. E. Día 14. 1.º, Manchón, 3 h. 17 m. 45 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, Valentín, 3 h. 17 m. 45 s. $\frac{2}{5}$; 3.º, Antón, 3 h. 17 m. 45 s. $\frac{3}{5}$; 4.º, García, 3 h. 17 m. 45 s. $\frac{4}{5}$; 5.º, Fernández, 3 h. 27 m. 2 s.

Fútbol.—*Madrid*: *Copa Príncipe de Asturias*, organizada por la Real Federación Española de

Foot ball. Día 11. Selección Catalana-Selección Centro, 4 a 2. Día 13. Selección Catalana-Selección Centro, 2 a 2.

Barcelona: Partido interregional. Día 14. Selección Catalana-Selección Africana, 6 a 1.

Tárrega: *Copa Ayuntamiento*. Día 13. Tarrasa-Sabadell, 2 a 1.

Natación.—*Barcelona*: Prueba de entrenamiento, organizada por el Club Natación Barcelona. Día 14. Distancia 50 metros. 1.º, Berdemás, 45 s.; 2.º, Albiol, 55 s.; 3.º, Tusell, 59 s. — Prueba social del Athletic Sporting Club. Día 14. Distancia 100 metros. 1.º, F. Sánchez, 1 m. 58 s.; E. Jou, 2 m. 6 s.; 3.º, A. Mojadador, 2 m. 15 s. $\frac{2}{5}$.

Pelota vasca.—*Barcelona*: Concurso de la Real Sociedad de Sport Vasco. Día 7. Gamboa-Borrás vencen a Gomila-Bo por 40 a 32.—Ferrer-Barguño vencen a Aballi-Canals por 40 a 39.

Polo.—*Barcelona*: Tournament de polo, organizado por el Real Polo Jockey Club. Día 14. Primer match. B. R. Cinnamon, J. Urruela, E. López y P. de la Cruz vencen a Marqués de Monsolís. Ferrer-Vidal y Güell, Vailejo y Pattberg por 7 a 2. — Día 18. Vallejo, Bofill, Cinnamon (B.) y Ferrer-Vidal ganan a Petit, Cinnamon (N.), Pattberg y Barón de Güell por 2 a 0.—Vallejo, Marqués de Monsolís, Cinnamon (B.) y Ferrer-Vidal ganan a Petit, Cinnamon (N.), Pattberg y Barón de Güell por 1 a 0.—Bofill, Cinnamon (B.), P. de la Cruz y Ferrer-Vidal ganan a Vallejo, Urruela, Pattberg y Barón de Güell por 1 a 0.—Petit, Pattberg, Marqués de Monsolís y Barón de Güell ganan a Vallejo, Cinnamon (B.), Bofill y Urruela por 1 a 0.

Pugilato.—*Barcelona*: Velada del Iris Park. Día 11. Piquer gana a Enrique por puntos; Pasapera a Condor por puntos; Barcino a Evelyn King

**Los grabados
para STADIUM se
ejecutan en los**

**Talleres Gráficos
Thomas**

**Calle Mallorca, 291-293
Tel. 7583 - Barcelona**



por puntos, y Franck-Hoche a Kid Johnson, que abandona al quinto asalto.

Remo.—*Barcelona*: Regatas eliminatorias de canots a dos remeros en punta y timonel, organizadas por el Club de Mar. Día 14. 1.º, *Englantina*, tripulación Vila-Canals, timonel Sarsanedas, 6 m. 32 s. ³/₅; 2.º, *Brunzent*, tripulación Jorba-Gutiérrez, timonel Gutiérrez (F.), 6 m. 36 s. ³/₅; 3.º, *Mar i Cel*, tripulación Roselió-Riera, timonel Camó, 6 m. 44 s. ¹/₅.

Tiro.—*Barcelona*: Real Asociación de Cazadores. Tiro de pichón. Día 14. 1.ª poule, dividida al séptimo pichón entre Larrañaga (E.) y Gal; 2.ª, dividida al tercer pichón entre Burés y Moncada; 3.ª, dividida al cuarto pichón entre Burés y Gal; 4.ª, Copa de la Sociedad, ganada por Rodríguez; 5.ª, a siete pichones y 27 m., ganada por Gal. Día 18. 1.ª, Rocamora; 2.ª, dividida por Solé y Moncada; 3.ª, Rocamora; 4.ª, Copa de la Sociedad, Moncada, al noveno pichón; 5.ª, a siete pichones y veintisiete metros, Rodríguez. — Tiradas de concurso de la Asociación de Cazadores de Cataluña. Día 14. Poule de prueba, dividida entre Loverdos, Massana y Fuster. *Premio de S. M. el Rey*. 1.º, Marcelino Gurgui, al décimocuarto pichón; 2.º, J. M. Munné.

Yachting.—*Barcelona*: *Copa Primavera*. Tercera prueba, para yates de fórmula internacional, organizada por el Real Club Marítimo de Barcelona. Día 7. Distancia 5 millas. 1.º, *Ilse II*, de Wertheim, tripulado por Milieri y Marsans, 1 h. 9 m. 40 s.; 2.º, *Asphodel*, de E. Ferrer, patrón Espiell, 1 h. 12 m. 15 s.; 3.º, *Enna*, del R. C. M., tripulado por Camps y Reynoso, 1 h. 13 m. 22 s. (Queda vencedor el *Ilse II* por haber ganado dos pruebas.—*Copa Astilleros Corbeto*. Cuarta prueba, para yates de la serie Hispania, organizada por el Real Club Marítimo. Día 14. Distancia 2 millas y media. 1.º, *Sporium*, de Amat, tripulado por Yáñez,

43 m. 20 s.; 2.º, *Ratxa*, de Cumella, tripulado por Quer, 45 m. 34 s.; 3.º, *Fitora*, tripulado por González y Elías y Juncosa, 45 m. 46 s. — Regata interclubs, organizada por el Club de Mar. Día 14. Primera prueba. 1.º, *Gavina*, tripulado por Pujol; 2.º, *Sageta*, tripulado por Riva; 3.º, *Horitzó*, tripulado por Vila.

Programa para mañana

Excursionismo. — Excursión ciclista a Prat de Llobregat y finca La Ricarda, organizada por el Sport Ciclista Català. Salida de la plaza de la Universidad. A las 5.

Excursión ciclista a San Vicente dels Horts, organizada por el Grupo Deportivo del C. V. R. Salida de la plaza de Tetuán. A las 6,30.

Tiro.—Tiradas de concurso y de entrenamiento. Polígono del Tiro Nacional. Montaña de Montjuich. A las 9.

Concurso de tiro de pichón, organizado por la Real Asociación de Cazadores de Barcelona. Poule de prueba y Copa de la Sociedad. Stand de Miramar. A las 11.

Pedestrisimo.—Tercera prueba del Challenge Maluquer. Distancia 400 metros.—Carrera de la media hora, por Erra. Campo del Barcelona. A las 10.

Hípica. — Rally-paper, organizado por el Picadero Jockey Club. *Rendez-vous* en Moncada. A las 10,30.

Pelota vasca. — Concurso de pelota, organizado por la Real Sociedad de Sport Vasco. Frontón Condal. A las 11.

Remo.—Segunda prueba de la regata eliminatoria de canots a dos remeros en punta y timonel, organizada por el Club de Mar. Distancia 1.000 metros. A las 11.

Natación. — Prueba de entrenamiento. Carrera de 100 metros, organizada por el Club de Natación Barcelona. A las 11,30.

Gimnástica. — Xº Festival de educación física, organizado por el Colegio de Escolapios de Sarriá. Ejercicios gimnásticos, ciclistas, de equitación y militares. A las 15.

Polo. — Tournament de polo, organizado por el Real Polo Jockey Club. Parque de sports de la carretera de Sarriá. A las 16,30.

Futbol. — Partido interregional Vasconia-Cataluña. Campo del Real Club Deportivo Español. A las 16,45.

Ciclismo.—XVIII Congreso de la Unión Velocipédica Española en su domicilio social, plaza de Tetuán, 36. A las 22.

De todos estos festivales deportivos publicará extensa reseña, en su número del lunes próximo, *El Mundo Deportivo*.

ACCESORIOS
de las mejores marcas inglesas
para **AUTOS Y MOTOS**

HARRY WALKER
BALMES, 84
(chafalán Valencia)
TELÉFONO 3442
BARCELONA
Telegramas: AUTOCESORIOS

BUJÍAS
SPHINX



DUNLOP

LEGÍTIMOS NEUMATICOS INGLESSES

AUTO - MOTO - VELO

Sociedad Española DUNLOP, S. A.

Paseo Recoletos, 25 - MADRID - Teléfono 4741

Telegramas y telefonemas: NEUDUN

— DEPOSITARIOS EN BARCELONA —

J. ÁLVAREZ : Provenza, 260

F. MAGRE : Córcega, 233

E. BERTRAND : Trafalgar, 50

A. SANROMÁ : Balmes, 62

CICLOS FONTANALS

FÁBRICA EN
VILLANUEVA
Y GELTRÚ
(BARCELONA)

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carrel. de Ribas, 279
Teléfono 8250

La Hispano-Suiza

FRANCIA
(BOIS
COLOMBES)
: 27, Rue Rémi

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

Coches de Turismo, para Hoteles, de reparto, etc.

Omnibus, Camiones, Motores marinos, Motores para la Aviación

Agencia en Barcelona: VALLET, FIOL y C.^ª, S. en C.-Ronda Universidad, 37

Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono 7922

Fábrica nacional de

cochecitos
automóviles

IDEAL

motor con patente española, construido en nuestros talleres

PRIMERO y SEGUNDO premios - Prueba de Regularidad 1915

PRIMERO y TERCER premios - Prueba de Regularidad 1916

Talleres Hereter, S. A.

BARCELONA: Rosellón, 189-191; Moyà, 6; Diagonal, 548
MADRID: Alfonso XI, 5

AUTOMÓVIL-SALON

Exposición: Plaza de Cataluña, 18

Despacho: Trafalgar, 52

Automóviles

BERLIET

Camiones y Omnibus

MINERVA

MITCHELL

Entrega inmediata

Motocicletas INDIAN



**El neumático ideal
no existe**

EL

Pneu-Klein

es el que más se le aproxima

**PEDID LA
TARIFA A**

G. KLEIN

BARCELONA: Princesa, 61

MADRID: Sagasta, 7

Fábrica: Pedro IV, 489 (S. M.) - Barcelona

¡¡MOTOCICLISTAS!!

TRIUMPH

BRADBURY

ROVER

SON LAS MOTOS DE MEJORES RESULTADOS

Exposición y venta: Ronda Universidad, 31 - Teléf. 3038 - BARCELONA