

# STADIUM

Futbol



Partido Internacional - España

Una salida del portero del Inter, durante el primer encuentro  
del Concurso Copa Coli

**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.<sup>A</sup>**

Fábrica y Despacho:

Independencia, 113 - Almogàvares, 167

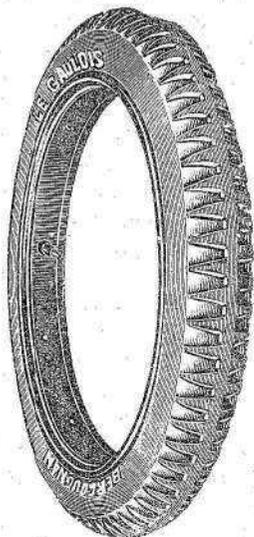
Campo de Aviación:

Aeródromo "La Volateria" (Prat del Llobregat)

Piloto y Director:

**Don Salvador Hedilla**

## Neumáticos



# Bergougnan

Pedid en todos los Garages la cubierta

## Sculptée

# Bergougnan

La casa R. C. Bergougnan ha recibido un importante stock de cubiertas y cámaras de bicicleta

## R. C. BERGOUGNAN

BARCELONA : Rambla Cataluña, 76

Teléfono A-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 suelta, corriente, 20 cént.  
Número suelta, atrasado, 40 cént.

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

ÓRGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMÓVIL 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

**D**IFÍCIL debió ser la elección de la persona que reemplazase en la presidencia del Real Automóvil Club de España a aquel ilustre deportista, señor Conde de Peñalver, que lo presidiera con tanto cariño y con tanto acierto durante largos años; difícil, por tenerse que escoger entre número tan crecido de personalidades importantes, con dotes más que suficientes para poder proseguir la obra iniciada y realizada con verdadero éxito.

Se nos aparentaría ello difícil por las razones que acabamos de aducir, pero nos consta que la elección fué fácilmente decidida.

Por representar la voluntad unánime de los socios, fué elegido presidente del Real Automóvil Club de España el Excmo. señor Duque de Alba.

Encarñado de toda la vida con los deportes, ha sido principalmente un ferviente entusiasta del automovilismo. Poseedor de una gran fortuna, ha hecho del turismo una de sus grandes vocaciones.

Gran patriota, entusiasta como pocos de nuestro país, hubo un grandísimo acierto en designarlo para la presidencia de nuestra primera entidad automovilista y de nuestra primera entidad turista por excelencia, porque a pesar de que se halla excelentemente secundado en sus altas funciones por competentes compañeros y por personal sumamente idóneo, dados sus amplios y vastos conoci-

### Los primates



EXCMO. SR. DUQUE DE ALBA  
Presidente del Real Automóvil Club de España

tos sabrá imprimir una marcha más próspera, si cabe, al Real Automóvil Club de España, llamado, una vez que la paz se haya impuesto, a realizar una obra de enormísima trascendencia para España, dada la tendencia que habrá de señalarse hacia el turismo, principalmente por nuestro país.

Se ha designado recientemente al R. A. C. de España con el título de Ministerio del Automóvil, y ese título hemos recogido y repetido

nosotros, porque así le cuadra.

Es obra de fomento muy importante la que están llevando a cabo los hombres que se hallan, excelentemente colocados, al frente de aquella importantísima sociedad; pero son materias tan complejas las que se deben tratar, tales como mejoras de carreteras, en los hoteles, en las aduanas, en ferrocarriles, etc., etc., por las que todos clamamos, que no son para terminarlas en día determinado. Es tan escasa la protección de los de arriba (nos referimos a los Gobiernos), que ha de ser a fuerza de machacar en el duro yunque de una voluntad grandísima, puesta al servicio de causa tan bella y noble, como se ha de triunfar al fin.

Y en el Real Automóvil Club de España se labora a la hora actual, sin ruido aparatoso, sin hacer sonar las trompetas de la fama, en forma que no habrá de tardar el día en que resplandezca en todo su inmenso valor el cúmulo de trabajo que se va desarrollando para facilitar principalmente el turismo automóvil que tantas riquezas ha de reportar al país y particularmente a la industria, que tan notable desarrollo ha alcanzado en relativo corto espacio de tiempo, con asombro de propios y extraños.

Difícil es la misión que se ha impuesto y que realiza el Duque de Alba, pero quien le conoce sabe que saldrá plenamente airoso en su empeño, por difícil que éste sea.

N. M.

## Pórtico

### La casa de la Prensa

**A**yer noche tomó oficialmente posesión de su nuevo local social, instalado en la Asociación de la Prensa Diaria de Barcelona, el Sindicato de Periodistas Deportivos.

Este detalle, al parecer insignificante, tiene para nosotros — los que consagramos nuestra vida a emborronar cuartillas — una gran significación. La Prensa, hasta ahora, se hallaba completamente divorciada consigo misma.

No existía, desgraciadamente, esa unión espiritual que debe reinar y reina en los momentos difíciles entre los diferentes gremios o profesiones de otros géneros. La unión, además, es la fuerza, y ésta, indiscutiblemente, el medio con que alcanzar cualquier justo anhelo o reivindicación de una clase.

El hecho, pues, de que todos, absolutamente todos los periodistas empiecen a cobijarse bajo un mismo techo, en una misma casa, formando una sola familia, constituye, como decimos antes, un rayo de esperanza que promete para el porvenir esa anhelada verdadera unión periodística.

Creemos, pues, que, gracias a esa bella iniciativa del ilustrado periodista y Presidente de la Asociación, don José Pérez de Rozas, la unión verdad será un hecho dentro de breve.

Y para terminar, vaya también nuestra alabanza para el entusiasta y batallador periodista y querido amigo nuestro, don Narciso Masferrer, quien, compenetrado en los ideales del señor Pérez de Rozas, ha secundado la labor de éste, aceptando el ofrecimiento de convivir en una misma casa, en la Casa de la Prensa.

RÓMULO



### Estos días en otros tiempos

2 de agosto de 1850. — Curtiss, en Olympe (Estados Unidos), establece el record de las cinco millas, patinando sobre ruedas, en 15 m. 41 s.

1 de agosto de 1863. — En Manchester, el campeón pedestre W. Lang participa en la carrera de dos millas, lisa, reservada a profesionales, llegando primero, empleando 9 m. 11 s.  $\frac{1}{10}$ .

2 de agosto de 1898. — Se efectúa la fusión del *Veloz Sport*, de Madrid, con *España Artística*.

1 de agosto de 1899. — Se funda en Barcelona la Sociedad Deportiva Santanach.

31 de julio de 1900. — En el Vilage Suisse, instalado en la Exposición Universal de París, se inauguran con gran éxito las luchas estilo de aquel país.

3 de agosto de 1901. — *O Cyclista*, de Lisboa, inicia el propósito de organizar una estafeta ciclista con objeto de llevar un mensaje de simpatía al campeón Bento Pesoa.

30 de julio de 1902. — Se celebra en Bilbao el match Barandiarán-Orné, en moto, ganando Orné, Alcalde de Begoña, obteniendo una ventaja de trece minutos.

1 de agosto de 1903. — En la U. V. E. alcanzan la cifra de 60 los socios vitalicios.

3 de agosto de 1904. — El delegado del Touring Club de Bélgica inaugura el pequeño stand en el que la U. V. E. presenta en la Exposición Deportiva de Spá sus insignias, tarjetas, diplomas y *Boletín Oficial*.

5 de agosto de 1905. — Los adictos a la U. V. E. en Madrid inauguran las excursiones nocturnas, verificándose la primera a la cuesta de Galapagar.

29 de julio de 1906. — Se celebra en París, organizada por el periódico *Les Sports*, la travesía de París, a nado, ganando el primer premio el aficionado Jawis (inglés).

30 de julio de 1908. — Ellegaard gana, por quinta vez, el Campeonato de Velocidad en la pista del Velódromo de Berlín, batiendo a Poulain y Van den Born.

1 de agosto de 1909. — Tyck, sobre *Minerva*, gana la carrera Copa Pleten, organizada por el Moto Club de Amberes.

31 de julio de 1910. — Octavio Lapize (que acaba de morir gloriosamente en el frente), gana la 8.ª Vuelta a Francia (ciclista), ganando 7.525 francos.

30 de julio de 1911. — En las carreras de motos celebradas en el circuito de Mataró, Lack gana la prueba de velocidad y Durán la de turismo.

28 de julio de 1912. — Fallece en Sarriá el cronista deportivo de *La Vanguardia*, don Alberto Serra Guixá.

2 de agosto de 1914. — Se celebra la Junta general de la F. C. C. F., en la que el representante del Gladiador presenta un voto de censura contra la Junta directiva, siendo desechado, continuando rotas las relaciones entre la Junta de la Federación y el Sindicato de Periodistas Deportivos.

1 de agosto de 1915. — En la prueba Maluquer, Pedro Prat conquista el primer premio, cubriendo los 10 kilómetros en 34 m. 29 s.  $\frac{1}{5}$ .

30 de julio de 1916. — En la carrera ciclista verificada en Hostalrich con motivo de la *Diada*, gana el primer premio, Esteve; el segundo, Magdalena, y el tercero, Gargalló.



## BANDAS MACIZAS U. S.

### Vallet, Fiol y C.ª, S. en C.

Provenza, 165 a 173 - Teléfono G-922 - BARCELONA



# Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos  
Inventos y novedades  
Cuestiones prácticas  
Hechos y comentarios



Automóvil, canoa y aeroplano

## El "aeroauto", vehículo del porvenir

EN una importante revista deportiva cubana, el distinguido publicista C. H. Claudy acaba de asegurar que el vehículo del porvenir correrá por tierra, flotará en las aguas y volará por los aires.

Su propietario — añade — saldrá de su garage o hangar, circulará por calles y carreteras a su antojo, cruzará ríos y lagos que se interpongan a su paso, se elevará y volará sobre una montaña o bosque hacia otro camino, todo ello con la mayor facilidad.

Esta no es la predicción de un soñador, sino el lógico desarrollo de las tendencias presentes. Recordando las primeras 40 millas de hilo telegráfico que Morse tendió hace menos de 100 años, en comparación con la red de cables y alambres que enmarañan la tierra actualmente — el teléfono juguete de Bell, del centenario de Filadelfia y la llamada a 3.000 millas de distancia 40 años después — y la primera defectuosa lámpara eléctrica de Edison con los deslumbradores rayos del alumbrado de nuestros días, ¿es ilógico creer que el automóvil de hoy, un hecho, el aeroplano de hoy, otro hecho, y el bote-motor de hoy, un tercer hecho, se pueden, mejor dicho, se deben combinar para formar el vehículo universal del no lejano futuro?

A la hora presente el aeroplano y el bote ya se han coaligado. El aero-bote o hidroaeroplano, como se le llama, que puede volar y flotar sobre el agua, es un caso de todos los días en 1917. Hoy existen ya automóviles que pueden navegar por el agua. Curtiss ya presentó en la última exposición aeronáutica un triplano de turismo con carrocería y cuatro ruedas, que es una verdadera limousine automóvil con alas. ¿Qué más natural, pues, que utilizar los tres sistemas de locomoción conocidos por el hombre en adecuada combinación?

Formarse una visión de lo que será este vehículo no es muy difícil. Su estructura y detalles se pueden suponer con mínimas probabilidades de error. El cuerpo del «aeroauto» será una mezcla de las líneas que ahora conocemos en las unidades separadas que refundimos. Tendrá el techo cerrado de cristal como los coches de gran lujo, las líneas fugaces de las

embarcaciones modernas y la ligereza y solidez del fuselaje de los aeroplanos. Sujetas al techo tendrá dos alas monoplanas no muy grandes. Formando cuerpo con la carrocería tendrá una proa cónica, a cada lado de la cual irán aplicados los timones para la dirección, construidos en forma de facilitar el deslizamiento del vehículo. Las variaciones en la presión del aire serán controladas con el movimiento de los extremos de las alas, exactamente como en los aeroplanos de hoy.

En el agua las alas podrán ser inclinadas lo suficiente para que el vehículo pueda seguir perfectamente el movimiento de las olas. La dirección, ya sea en el agua, en tierra o en el aire, irá siempre gobernada por los timones delanteros. Para viajar por tierra tendrá cuatro ruedas que serán usadas en el aterrizaje y al salir del agua e irán montadas en unos brazos que podrán elevarse y ponerse fuera de uso al apretar un simple botón. Las ruedas delanteras podrán ser articuladas para hacer curvas de poco radio al andar despacio por tierra.

La propulsión en todos los casos será por medio de una hélice en la parte delantera y sus hojas serán de un diseño más perfeccionado que las actuales, con lo que, con menor tamaño, conseguirán más velocidad y rendimiento. Con la supresión de cajas de velocidades, diferenciales, árboles, ejes, etc., y los rígidos y pesados chasis de hoy día, se obtendrá un grado elevadísimo de ligereza que hará la propulsión por hélice más efectiva que la presente tracción por las ruedas. Al viajar por tierra los timones delanteros horizontales ayudarán al vehículo a deslizarse sobre el suelo, con lo que el roce será mínimo.

El «aeroauto» no tendrá tanques de agua, gasolina ni aceite; no tendrá motor de explosión, arranque, cambio de marchas ni volante de dirección. Una serie de botones frente al operador controlarán todas las operaciones por la simple presión de un dedo sobre ellos. No habrá frenos, pues los dos timones delanteros, operando a la vez, pararán el vehículo en dos largos. No habrá piezas que lubricar, excepto algunos cojinetes de bolas, dos veces al año. Los neumáticos durarán de 50 a 100 mil millas, puesto que no sufrirán esfuerzo serio más que en el aterrizaje o arrancada; la marcha será por las alturas.

No habrá ninguna ley que limite la velocidad de estos vehículos; lo que se establecerá es un «nivel de velocidad» y así el vehículo

# MOTOCICLETAS EXCELSIOR

**SIDE-CARS** extrafuertes, adaptables  
a toda clase de motocicletas

Venta de **ACCESORIOS** - Taller de **REPARACIONES**

**Valencia, 239-Barcelona**

más lento irá más cerca del suelo, y mientras más quiera correr más arriba subirá en una proporción establecida. Así no podrá haber más accidentes que los derivados de la construcción del aparato, ya que las «calles» nunca serán estrechas a estas alturas. Además, su facilidad de manejo será admirable, pues la estabilidad será automática y la fuente de energía nunca fallará.

Pero... ¿qué clase de energía utilizará? ¡Electricidad! La hélice será movida por un ligero motor eléctrico de suficiente capacidad para hacer todo lo que se pida. El origen de la corriente que utilizará el motor serán los saltos de agua, pues entonces todas las cascadas y cataratas de la tierra serán aprovechadas para producir corriente eléctrica, que será distribuida por el mundo a través del espacio, sin cable ni conducto alguno. Quienquiera podrá disponer de esta energía constante y usarla a su antojo cuando y por el tiempo que le plazca, siempre, naturalmente, dentro de los límites que marcará la ley con arreglo a la cuota que se establecerá proporcionalmente, según el tamaño del motor de cada vehículo. La corriente será constante, así que nunca habrá que pararse por falta de aprovisionamiento.

De toda esta serie de hipótesis la más difícil de realizarse es esta última, pero no cabe la menor duda que no tardaremos muchos años en verla un hecho positivo. Habrá algún escéptico que lo dudará y a éste le recordaremos el ridículo que se formó en torno de Marconi en sus primeros ensayos; le recordaremos que fué matemáticamente demostrado que un mecanismo más pesado que el aire no podía volar y hoy vuela; le recordaremos las declaraciones de un renombrado científico que dijo que

nunca el hombre podría conocer la composición de los astros y hoy, gracias al espectroscopio de Fraunhofer, la conoce igual que la de la tierra. Y si tanto se empeña, le contestaremos que hoy se transmite ya energía eléctrica a través del éter. De otro modo no sería posible la telegrafía y telefonía sin hilos, que son hechos consumados.

El «aeroauto» del futuro tendrá un receptor inalámbrico de corriente eléctrica en su parte superior que recogerá la energía despedida por un número incontable de centrales eléctricas, al igual que el trolley de un tranvía toma la fuerza de una estación cualquiera de su línea. La sola diferencia consistirá en que los cables serán suprimidos.

Esto no es difícil de concebir si desprendemos de nuestra mente lo que nos rodea. Ahora sólo estamos acostumbrados a ver la fuerza transmitida por algo sólido, mecánico, por cadenas, árboles, ejes, correas, engranajes, etcétera; pero, considerándolo bien, ¿no es tan portentoso transmitir 10.000 caballos de fuerza eléctrica por un cable relativamente delgado como mandarlos al espacio a través del éter?

## Hazañas americanas

### Dos records de las 24 horas

Los grandes triunfos motoristas se suceden en América con rapidez vertiginosa.

El record de las veinticuatro horas por carretera es una de las pruebas más duras e importantes a que se puede someter a una motocicleta.

Hace poco el teniente Hoffman, en California, había fijado el record mundial de las veinticuatro horas, en side-car, recorriendo 963 millas.

Ultimamente, el record del teniente Hoffman ha sido batido con enorme ventaja por el corredor C. F. Bruschi, en la misma carretera en la que Hoffman realizara su hazaña.

C. F. Bruschi, llevando en el side-car a mister James Urquhart, y bajo el controlaje de la Federación Motociclista Americana, representada por mister John J. O'Connor, que dió fe del tiempo y la distancia, ha batido el record del mundo de las veinticuatro horas en side.

La carrera fué verificada a través del Valle Imperial, la mayor parte del cual es tierra desierta. El tiempo efectivo de carrera fueron veintidós horas, y el total de millas recorridas 1.000, quedando, por lo tanto, batido el anterior record por cerca de sesenta millas.

# S. A. ESPAÑA

## LUBRIFICANTES

**MOTOROIL**, especial para automóviles  
**AERO - MOTOROIL**, aceite para motores de aviación

Central: Provenza, 247 - Teléfono G-1023 - BARCELONA

AGENCIAS EN TODA ESPAÑA

Bruschi ha anunciado que tan pronto algún motorista consiga rebajar el record, él se apresurará a aumentar la distancia más aún.

El mes de noviembre último comenzó a establecerse este record de las veinticuatro horas, por carretera, con las 545 millas que hizo Werner; subió en diciembre a 584 millas; alcanzó en enero la cifra de 797 millas; vino después el record del teniente Hoffman con 963 millas, y es en la actualidad el poseedor del mundo C. F. Bruschi, con sus 1.000 millas en veintidós horas.

También en la costa pacífica, al igual que el record de side-car por carretera, ha sido batido ahora el record motociclista de las veinticuatro horas en pista. A. T. Bedell estuvo corriendo en la pista de Ascot (Los Angeles) durante un día entero, recorriendo en este tiempo la fabulosa distancia de 1.153,4 millas, o sea a un promedio de 48,06 m. p. h., estableciendo con ello un record envidiable, que supera en 125,4 millas al que poseía E. G. Baker cuando lo sentó en Australia hace un año. También arrebató el propio Baker los records de 500 y 1.000 millas, cuyos tiempos fueron 9 h. 55 m. 2 s. y 20 h. 42 m., respectivamente. La diferencia en contra de Baker es de 2 m. 8 s. en el primero y 21 en el segundo.

Bedell era un corredor hasta ahora de poca nombradía, pero ha demostrado tanta resistencia en esta hazaña, que a duras penas se logró convencerle de su propósito de intentar doblar la prueba inmediatamente, con el propósito de batir el record de las cuarenta y ocho horas.

## El motorismo en América

### Campeonato argentino de los 100 kms.

EN el hipódromo de Temperley (República Argentina), se han celebrado últimamente varias carreras de motos, entre las que sobresalieron una de side-cars, sobre diez vueltas a la pista, y el Campeonato de 100 kilómetros, pruebas todas ellas organizadas por el Club Motociclista Nacional.

La primera carrera se la adjudicó Daniel Deletang, llegando después de él por este orden: Martín Landini, A. Pescarmona y Fermín Blanco.

La prueba de 100 kilómetros revistió singular interés, ya que se hicieron velocidades espléndidas. Después de una lucha firme y tenaz, pero sin perder nunca la delantera, pisó la meta, victorioso, Raul Riganti, quien hizo el recorrido en 1 h. 4 m. 20 s., a razón de 93.240 kilómetros por hora, con lo cual se adjudicó el título de campeón argentino de los 100 kilómetros en 1917. Con cuatro vueltas de desventaja llegó Angel Traverso, empleando 1 h. 10 m. 20 s.  $\frac{3}{5}$ . El tercer puesto correspondió a Maubert, con 1 h. 22 m. 45 s.  $\frac{3}{5}$ .

Se retiraron de la lucha Balbi y Rasilla.

## Una aclaración

### Las carreras del Vendrell

En nuestro número anterior, al hablar de las carreras de motos en Vendrell, por una confusión, padecida a causa de la precipitación con que hubo de componerse el alcance, dijimos que Vidal y Estalella habían empleado en su carrera 3 h. y 46 m. y 3 h. y 52 m., respectivamente, cuando ésas eran las horas de llegada, siendo el tiempo empleado 1 h. y 17 m. y 1 h. y 44 m., respectivamente.

Vidal sobrepasó velocidades de 100 km. a la hora.

Aun cuando al buen criterio del lector, conocida la distancia recorrida, le haría ver el error padecido, hacemos gustosos esta aclaración en honor de los amigos Vidal y Estalella y de sus rojas *Indian*.

## AERONAUTICA

### Reglamento del título de piloto aviador

ADOPTADO por la Federación Aeronáutica Internacional desde enero de 1914, se halla en vigor actualmente la siguiente reglamentación de las pruebas oficiales para la expedición del título de piloto aviador.

He aquí el texto de las condiciones vigentes, cuya publicación creemos de gran importancia en estos momentos:

La entidad deportiva que rija la aviación en cada país representado en la Federación Aeronáutica Internacional, es la única que puede expedir el título de piloto aviador a todos los pretendientes que no tengan menos de diez y ocho años y dependientes de su jurisdicción, como sigue:

- 1.º A sus nacionales.
- 2.º A los extranjeros pertenecientes a un país no representado en la F. A. I.

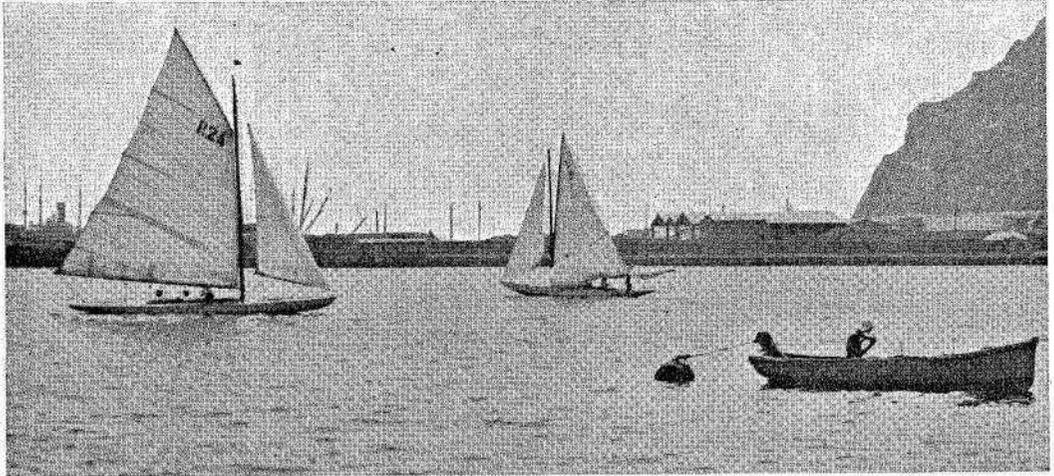
**Automóviles  
y Camiones americanos**  
**“ VING ”**

Precios y condiciones muy ventajosas

Pedir Catálogos y condiciones para agencia a la

**SUCURSAL EUROPEA**  
**20, Tilsitt - PARIS**

## ACTUALIDADES GRÁFICAS

**Náutica : Sexta prueba de la regata Copa Maravillas**

*Un aspecto de la regata. En primer término de la izquierda, el Ilse II, del señor Wertheim, patroneado por Millieri y Astell, ganador de la Copa.*

El domingo se disputó la sexta prueba de la regata Copa Maravillas, para yates de la fórmula internacional, dándose la victoria al yate *Ilse II*, del señor Wertheim, patroneado por los señores Millieri y Astell, por haber ganado

este balandro las tres pruebas reglamentarias.

En esta última prueba se clasificaron: 2.º, el *Asphodel*, patroneado por los señores Ferrer y Espiel, y 3.º, el *Apache*, patroneado por los señores Cuchet y Cabús.

**Cómo se practican en verano los deportes de mar**

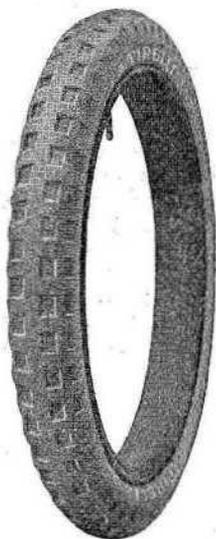
*Indumentaria práctica, aunque un tanto «fresca», que nuestros distinguidos yachtmen usan durante los días caniculares*

RECORDÁIS aquellos distinguidos yachtmen que en días de gala recorren el Club elegantemente uniformados, impecables, aristocráticos y altivos? Pues bien: el soberbio traje de yachtman lo substituyen en días de lucha por una simple almilla, sin mangas — naturalmente —, un holgado pantalón blanco — que

tiene más de otro color que de níveo — y un simple sombrero de piqué, que quiere, muchas veces, ser blanco también.

Con tales ropas, más tarde, con ocasión de los grandes festivales, pueden lucir orgullosos, junto con el impecable uniforme, trofeos conquistados en menos que en mangas de camisa.

**ANTIDESLIZANTE** tipo **N**



DE **PIRELLI**

3.º A los extranjeros pertenecientes a un país representado en la F. A. I.; pero en este caso el título no podrá expedirse sino con la autorización de la entidad deportiva de su país.

Los peticionarios tendrán que ejecutar las pruebas siguientes:

a) Dos pruebas de distancia, consistentes cada una en recorrer, sin contacto con tierra o agua, un circuito cerrado que presente una longitud mínima de cinco kilómetros (medidos como luego se dirá).

b) Una prueba de altura, consistente en elevarse a un mínimo de 100 metros sobre el punto de partida. El descenso deberá efectuarse en vuelo planeado.

La pista donde el aviador ejecute los dos circuitos precitados estará señalada con dos postes o boyas, separados uno de otro 500 metros a lo sumo.

Después de cada viraje efectuado al rededor del poste o de la boya, el aviador cambiará de mano para ir a virar al rededor de otro poste. El circuito se compondrá, por tanto, de una serie no interrumpida de ochos, quedando en cada uno de los ojos del ocho un poste o una boya dentro del círculo.

La distancia contada para el recorrido efectuado entre los dos virajes será la que separe los dos postes o las dos boyas.

Para cada una de las pruebas a), la toma de tierra deberá hacerse:

1.º Deteniendo el motor, lo más tarde, al entrar el aparato en contacto con la tierra o el agua.

2.º A una distancia de menos de 50 metros de un punto designado por el pretendiente antes de la prueba, midiéndose esta distancia entre el punto elegido de antemano y el punto donde el aparato quede detenido.

Para la prueba b): aterrizaje libre a la vista del comisario; pero el descenso de 100 metros deberá efectuarse en un vuelo planeado, no pudiendo parar el motor en marcha hasta que el aparato se haya detenido por completo.

Las tomas de tierra deberán efectuarse de una manera normal, y el comisario deberá indicar en su acta las condiciones en que se han efectuado, puesto que la expedición del título es siempre facultativa.

Los comisarios responsables deberán elegirse entre los anotados en la lista de los comisarios de la entidad deportiva que represente a la F. A. I. en cada país.

### Hazañas de la guerra

## El deportivismo británico

UNA de las últimas cartas escritas por el capitán Albert Ball, campeón de la aviación militar inglesa, confirma el hecho de que los aviadores británicos consideran su actuación en la gran guerra como un deporte extraordinario.

El joven Ball contaba sólo 20 años, y cuando había destruido treinta aeroplanos germanos, se le condecoró haciéndole miembro de la Orden del Servicio Distinguido y se le ofreció un ascenso que le habría impuesto obligaciones exentas de los riesgos de la lucha.

Pero el ejército francés tenía un aviador que había destruido más aeroplanos que Ball y el espíritu deportivo del joven inglés no le permitía satisfacerse ocupando un segundo lugar.

En consecuencia, declinó el puesto que le brindaba mayor seguridad y volvió a incorporarse a su escuadrón de combate. Dos días antes de morir escribió a un amigo:

«Te gustará saber que he vencido diez aparatos más y mi total suma hoy cuarenta, o sea dos más que mi rival francés. Estoy en el colmo de la dicha. Próximamente seré presentado a sir Douglas Haig. Comprenderás mi alegría. Deseo destruir unos pocos aeroplanos más, si puedo.»

Destruyó, en efecto, tres máquinas más, y luego vino el día fatal en que le tocó ser vencido; pero el record glorioso de una labor ejecutada con el entusiasmo de la juventud atlética de Inglaterra no se olvidará jamás.

Al joven héroe se le ha otorgado póstumamente la Cruz Victoria, que es la distinción más alta que Inglaterra concede al valor.

STADIUM se vende en Madrid en los kioscos de la calle de Alcalá y principales puestos de venta de periódicos.

# Automóviles MAXWELL

Entrega inmediata

Agencia general para Cataluña:

**AUTO GARAGE BALMES**

**F. de A. Puig & C.<sup>a</sup>**

Mallorca, 231 : Balmes, 96 : Teléf. G-1102

**BARCELONA**

## Invento interesante

Leemos en un colega diario de esta ciudad: «Hemos tenido el gusto de saludar a nuestro amigo don Miguel Figueras, autor de un interesante invento.

Consiste en hacer invisible un punto determinado (ciudad, fuerte, buque, etc.) a los ojos de los aviones enemigos. Se comprenderá inmediatamente la trascendencia del citado invento para la defensa nacional, y no dudamos tendrá buena acogida en el Ministerio de la Guerra, donde su inventor lo ha presentado.

Sentimos no poder dar algunos detalles referentes a dicho invento, pues la natural reserva que en tales casos se impone nos impide ser hoy más explícitos.»

## Aleteos y pistonadas

El Secretario general de la Cámara Sindical del Automóvil y querido compañero nuestro, señor Masferrer, visitó el jueves de la semana anterior al Gobernador civil, don Leopoldo Matos, para hacerle entrega de la instancia que, suscripta por las entidades agrícolas y deportivas de Cataluña dirígese al presidente del Consejo de ministros en demanda de la supresión temporal de los derechos que gravan la introducción de petróleos y bencinas en España, imposibilitando el desarrollo de la motocultura y de las industrias relacionadas con el automovilismo.

El público y las autoridades madrileñas se han quejado últimamente al Real Moto Club Español, respecto a los desmanes cometidos por los motoristas en sus marchas por el interior de la capital, tanto en lo que se refiere a la excesiva velocidad que muchos de ellos imprimen a sus máquinas como al estruendo que promueven por no llevarlas provistas de aparatos silenciosos y al humo que produce el escape libre de los gases.

En vista de ello, el Real Moto Club Español se ha dirigido a sus socios por medio de circu-

lar, recomendándoles el uso moderado de sus máquinas y el fiel cumplimiento de las disposiciones sobre circulación en la ciudad, llevando marchas razonables y proveyendo a sus motocicletas de aparatos silenciosos y tubos de escape, con objeto de acabar con el estado actual de cosas y deshacer el mal efecto que en las autoridades y en el gran público han venido produciendo algunos descomedidos motoristas.

El pasado junio se celebró la sexta carrera anual de veinticuatro horas de Worcester, organizada por el M. C. de Worcester, que recorre las más duras carreteras del Estado de New-England.

Participaron 29 side-cars y 30 motocicletas. En los primeros controls ya se empezaron a registrar abandonos, que aumentaron considerablemente en el curso de la carrera, ocasionadas, entre otras causas, por la lluvia que cayó durante varias horas.

Terminaron la carrera solamente 11 side-cars y dos motos.

La clasificación se establecía por puntos y solamente dos lograron los 1.000 puntos de clasificación perfecta. Fueron Teddy Carrol (Claude Bristol, pasajero), y B. T. Smead, (Harry Clark, pasajero).

Obligado a no desprenderse de los anteojos para la exploración del terreno, al oficial observador de un aeroplano se le hace difícil anotar sobre el papel los detalles que va descubriendo.

Para salvar esta dificultad, los aviadores ingleses comienzan a servirse de un fonógrafo registrador, con el que se comunican por medio de un tubo acústico colocado en la proximidad de la boca.

De este modo pueden *hablar* sus observaciones y luego, al aterrizar, poniendo los discos en un gramófono, se traslada por escrito el informe.

En Chicago ha tenido lugar una gran prueba de automovilismo.

De los 35 inscriptos solamente 27 corredores tomaron la salida y de éstos 11 terminaron la carrera.

Sumaba el trayecto 412 kilómetros. El primer premio consistía en 40.000 pesetas.

La marcha de los concursantes fué rapidísima, según lo prueba el hecho de que los cronómetros registraron velocidades de 167 kilómetros por hora.

El R. A. C. de Valencia ha designado una comisión de su seno, compuesta de los señores Gargalló, Lamo de Espinosa, Calabuig y Guegue, para que organice un kilómetro lanzado, que se correrá en breve en el camino del Grao.

## ACTUALIDADES GRÁFICAS

## El festival de natación del C. A. D. C. I.

No hace, relativamente, mucho tiempo que inauguró el Centre de Dependents del Comerç y de la Indústria su sección de natación, y ya, actualmente, este nuevo grupo cuenta en aquella gran casa deportiva con una abundante pléyade de nadadores que, a no tardar, constituirán nuevos equipos capaces de ponerse frente a los veteranos de los clubs Barcelona y Athletic.

Esta es, por lo menos, la impresión que sa-



De izquierda a derecha: Fernández, del C. N. A.; Solanes, del C. N. B., y Campos, del C. de M., segundo, primero y tercero, respectivamente, de la carrera de 100 metros



Costa, Berenguer y Sales, los tres primeros de la carrera de neófitos

camos el domingo último, con ocasión del festival natatorio en el que tan brillantemente actuaron los atletas del Centre.

Además — y sea ello dicho en honor a la verdad —, aunque desconociésemos los resultados obtenidos por la nueva sección, estaríamos seguros que, tratándose de una cosa del Centre, forzosamente habría de tener, tarde o temprano, un éxito positivo. Conocemos los entusiasmos y la fuerza de voluntad que reina en aquella casa y estamos convencidos de que con estos dos poderosísimos medios se logran la mayoría de todos los anhelos.



Un momento interesante del partido de water-polo

# Automóviles IDEAL

Motor con patente española 61.028

SPORT - TURISMO - CIUDAD - INDUSTRIA

Fabricados por completo en los Talleres Hereter, S. A. - Barcelona

Vuelta a Cataluña 1917 - Regularidad: **Copa de Honor y Medalla de oro**

Peña Rhin 1917 - Velocidad: **Primero. La mayor recompensa.**

MAS FUERTE QUE EL ACERO



**PNEU  
HUTCHINSON**



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

# Faros J. B. H.

FABRICACIÓN NACIONAL

## JOSÉ BIOSCA

Ronda Universidad, 31 : Teléfono A-3038 : Barcelona

# Revista de Sports diversos



Hípica • Ciclismo  
Náutica • Caza y Pesca  
Lawn-tennis • Tiro  
Deportes atléticos, &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup>



Una nueva entidad

## El Internacional Sporting Club

Proyectos magnos

UN grupo de entusiastas sportsmen barceloneses pertenecientes a diversas entidades deportivas, ha tenido una bella idea que ha sido puesta inmediatamente a la práctica.

Se trataba de constituir un gran club a la moderna, mejor dicho, al estilo parisién o londinense, con un soberbio local, con magníficas dependencias, con todo el confort apetecible aun por el más exigente clubman... En este casino, además, podrían cobijarse diferentes entidades barcelonesas.

La primera parte del programa de ese grupo de entusiastas deportistas ha sido ya realizado.

El Internacional Sporting Club cuenta, en la calle de Pelayo, 42, con una regia mansión.

Todo hállase dispuesto con un arte exquisito. La sala de Juntas, presidida por un hermoso retrato de S. M. el Rey; las oficinas de secretaría montadas al sistema americano, con sus pupitres, máquinas de escribir, etc.

Diversos salones de visita y conversación; el salón destinado a oficinas del estadio catalán, de que luego nos ocuparemos, y para las secretarías de todas aquellas sociedades que estando huérfanas de domicilio social, quieran, haciendo uso de la oferta que les será hecha por el Internacional Sporting Club, domiciliarse en aquel amplio local.

Salón de tertulia, que bien puede llamarse de los espejos, que, combinados en formas diferentes, ofrecen un cachet especialísimo de novedad y de verdadero gusto; saloncitos escritorio, comedor, salón de peluquería, baño y ducha, waters, etc.

El Internacional Sporting Club tendrá a su servicio varios taxis y carruajes de uno y dos caballos para el servicio de los socios.

Mas todo ello, comparado con la segunda parte del programa que se han trazado esos distinguidos deportistas, es un grano de anís.

Léanse, si no, los propósitos prácticos que al presidente de la entidad, don Andrés de Boet, ha dado a conocer a un redactor de nuestro fraternal colega *El Mundo Deportivo*:

« Por medio de una propaganda activa, cuanto en mayor parte contribuyamos al desarrollo del sport, en mayor número es de presumir que aumenten los socios. Cuantos más sean los

socios, cuantos más fondos recaude la Sociedad, mayor será la importancia de las fiestas que nos proponemos realizar con el concurso de todas las sociedades deportivas de Barcelona, empezando por requerir el apoyo valiosísimo de la Federación de Sociedades Deportivas, que con tanto entusiasmo viene presidiendo el doctor Farnés, tropezando con tantas dificultades para salir airoso de su empeño. Con aquellas entidades que se sumen a la nuestra en amor sportivo, no confundidas con la nuestra, sino manteniendo sus fueros, sus prestigios, sus nombres, sus ideales, empezaremos nuestra labor, concediéndolas premios consistentes en preciosas copas de plata y en metálico para que puedan subvenir a la compra de objetos de arte, defendiendo sus ideales amateuristas o distribuyéndolos en lotes para premiar a los *soi-dissants* profesionales.

En el ciclo de fiestas que pensamos organizar por nuestra parte o ayudar a otras, subvencionándolas, figuran toda clase de deportes: automovilismo, motorismo, ciclismo, aviación, tennis, pelota, natación, pedestrisimo, etcétera, empezando por una gran carrera pedestre Vuelta a Barcelona, partiendo los corredores de la calle de Pelayo, de frente nuestro domicilio, y fijando la meta en la calle de Cortes, inmediaciones de la de Balma; con un gran torneo de futbol, que se celebrará en diversos campos a la vez, y con un gran asalto de armas, boxeo y lucha greco-romana en nuestro domicilio.

A partir de la fecha en que inauguraremos nuestras prácticas deportivas, mes por mes, se manifestará, a ser posible espléndidamente, el Internacional Sporting Club.

Hemos leído cuanto ha venido publicando *La Vanguardia* y *El Mundo Deportivo*, principalmente, respecto al estadio catalán y de la bella y generosa iniciativa de la Federación de Sociedades Deportivas. Nos hemos hecho perfecto cargo de la circular que ha dirigido el Comité ejecutivo de la Federación a todas las entidades deportivas barcelonesas, y, francamente, creemos de todo punto irrealizable que con dos pesetas con que cada uno de nuestros deportistas contribuya al cabo del año a la suscripción abierta por nuestra Federación, y decimos *nuestra* por que a ella queremos sumarnos con cuerpo y alma, y con las subvenciones (?) que puedan, a duras penas, conseguirse del Estado (!), Mancomunidad (!), Diputación (!), Ayuntamiento (!), entidades y particulares, por

mucho que se recaude, no se llegará a los 10 mil duros que se presuponen, y el estadio debe costar, cuando menos, de dos y medio a tres millones de pesetas. ¿Cuándo podrían empezarse, a aquel paso, las obras? ¿Después del año 1924, en que se piensan celebrar en Barcelona los juegos olímpicos? ¿Una vez clausurada la Exposición de Industrias Eléctricas?...

Es necesario que Barcelona, la ciudad más deportiva de la península, cuente con su grandioso estadio creado a la moderna, no a imitación de los antiguos estadios, donde imperen los deportes clásicos, el atletismo en toda su magna pureza, pero rodeado de un gran autódromo, donde autos, motos y ciclos tras motos puedan lanzarse a las mayores velocidades sin peligro y sin molestias para los vecinos de la Avenida del Tibidabo ni de la calle de Muntaner.

Para eso es necesario demostrar a la faz del público cuál es la consistencia y resistencia del Internacional Sporting Club, e ir directamente al empréstito de los 3.000.000 de pesetas que se necesitan para comprar el terreno y construir el estadio en el menor tiempo posible, para empezar a dar en él espléndidas fiestas que habrán de contribuir, indudablemente, a colocar al sport a una altura incommensurable.

Esos son nuestros propósitos, esbozados a la ligera, pero firmemente arraigados en la voluntad de los socios del Internacional Sporting Club, que se intitula Internacional porque abrigamos el deseo de que vengan a formar parte de nuestra Sociedad la pleiade infinita de súbditos extranjeros que habitan actualmente en Barcelona encariñados con el sport y ser éste el domicilio, durante su estancia en

Barcelona, de todos aquellos que vienen a visitar nuestra gran ciudad.»

Tales son las manifestaciones hechas por el distinguido presidente del Internacional Sporting Club.

No caben ya mayores ni más altruistas propósitos. Estamos, además, convencidos de su realización. Es indiscutible que a esta gran obra se unirán *todos, absolutamente todos* los deportistas y la Prensa catalana.

En nuestra próximo número seguiremos tratando de este importante asunto.

## Crónicas mundanas

### Los baños de sol

Poco a poco hemos ido convenciendo, aun a los más indiferentes, de que el procedimiento libre de la vida deportiva no es ningún peligro para la salud.

Cuando se implantaron las duchas en los centros de recreo, o puramente sociales, había que oír a nuestros señores «Esteve». Hoy, a todo el mundo gusta ducharse. Cuando a unos muchachos se les ocurrió nadar en pleno invierno, merecieron el calificativo de locos. Hoy, un público noble, culto y distinguido acude en pleno invierno a los concursos acuáticos comprendiendo se trata de cosas en las que no falta el sentido común. Cuando se inició la costumbre de remojar a los ciclistas en plena carrera, hubo un momento de estupor entre los pusilánimes, pero desapareció el prejuicio ante los hechos, y cuando se trató de realizar carreras por carretera, bajo el sol ardiente durante horas y horas, también los timoratos lanzaron sus exclamaciones previendo insolaciones y agotamientos físicos a granel. Y tan ciertos debieron estar de ello, que no tenemos memoria de congestión alguna por esta causa. Es decir que cuantos se habitúan a los ejercicios deportivos *au grand-air*, hallándose bajo la influencia de todas las inclemencias del tiempo y con todos sus rigores, insensiblemente van creando un organismo tan a prueba de los elementos, que ni les daña una ducha en plena transpiración cutánea ni les congestiona el calor del mediodía en pleno Ordal o ascendiendo la dura cuesta de Fraga, todo tierra roja y ardiente...

Pero como en esto de que el hábito no hace al monje existe aún bastante ignorancia, estamos presenciando este verano una especie de *ceba* que les ha entrado en la mollera a unos cuantos muchachos ignorantes, que abrigan la creencia de que la piel tostada por el sol es el hábito de todo sportman, y, sin encomendarse a nada ni a nadie, tumbados panza al sol unas horas y espalda al sol otras, exponen su musculatura ridícula a los rayos solares para que el magno astro les inocule con sus destellos un poco de esa condición de hombre de sport, y al dejar entrever por la entreabierta camisa un pecho negro y moreno o por las mangas unos brazos como mangos de azadón, exclama el

### Medallas & Insignias

### Objetos para premios



Fabricantes

HUGUENIN FRERES & Co.-LE LOCLE (Suiza)

Los más importantes del mundo

Representantes: GAMPER Y MIR : Bruch, 13, pral. - BARCELONA

## ACTUALIDADES GRÁFICAS

## Futbol : Primera prueba del Concurso Copa Coll



*Una buena parada del guardameta del Inter*

DESPUÉS de forzoso descanso impuesto por la temporada y siendo todavía pronto para estas contiendas deportivas, el domingo volvieron a la lucha los primeros bandos de los clubs Internacional y España.

Fué este partido la inauguración del concurso copa Coll y se celebró en el campo de los blanco-verdes.

Estos y los otros lucharon con el vehemente denuedo que les es característico y acaso único entre nuestros equipos de futbol.

Los rojos no tuvieron, como suele siempre esperarse de ellos, una buena tarde. No obstante marcaron el primer goal.

En cambio, el Inter hizo derroche de habilidad y de energía, entrando un tanto majestuoso e imparable. Se enardeció entonces el temible león españolista, y unánimemente el equipo apretó de firme, furiosamente, tan fuerte, que el árbitro colegiado, Palomera, se

vió obligado a castigar al bando que, en su ardor, no pudo evitar una falta de las «de penalty y va a la red».

A partir de este incidente y a causa, probablemente, del calor — ya hemos dicho que es todavía pronto para estas cuestiones—, se cargó la atmósfera, amenazó la tormenta y... descargó al fin el chubasco.

Mas, a pesar de los pesares, el juez dió válida la lucha y otorgó la victoria —justicieramente, hay que confesarlo— al equipo sansense.

Los puntos se debieron a Segarra, de los encarnados, y a Millán, del equipo verde.

Este último, como hemos dicho, fué un goal soberbio.

Han empezado ya las más enconadas luchas deportivas: esperemos, pues, los grandes acontecimientos futbolísticos, que, a juzgar por el comienzo, no desmerecerán en nada de los anteriores.



*Choque entre un delantero del España y el portero del equipo verde*

prójimo: Ese hombre practica el deporte, es fuerte, está sano.

Y así engañan al prójimo, aun cuando se engañan ellos mismos.

Esta ridiculez de querer aparecer lo contrario de la realidad ya se apuntó cuando una parte de nuestros «elegantes» la dió por vestirse, para plena vida ciudadana, la chaqueta cazadora, ceñida, ajustada, llena de caprichosos pliegues, al igual que mujercitas coquetas, y, francamente, de una cosa a otra dista bastante. Y así hoy vemos por nuestras calles una colección de tontos que diariamente se pasan unas horas en la playa, durmiendo al sol, alguno cazando cierta insolación, para mostrar después por nuestras vías más concurridas una *carota* roja y fea como faz de maturo o de bohemio.

Ya lo hemos dicho: el hábito no hace al monje. Para adquirir ese color moreno que—dígase con franqueza—es la envidia de muchos de esos señoritos con manos de damisela, no bastan los baños de sol; es preciso vivir mucho en contacto con los elementos; hacer carretera, sea en ciclo, en moto o en auto; cruzar montes con la escopeta o el saco de provisiones; nadar, remar, en fin, curtir, no la piel, la triste piel de damisela, sino el espíritu; y, creedlo: para curtir el espíritu no basta con tenderse en las playas de La Deliciosa o El Neptuno y, panza al sol, tragarse toda la prensa diaria hasta los anuncios. Hay cosas que no se compran y ésta es una.

Sólo que, la envidia puede tanto, que hasta la salud y la perfección física quiere imitar y se le ha ocurrido inventar los baños de sol, asequibles ¡a todo el mundo!

F. A. CANTO ARROYO

### Próxima inauguración

## El mejor hipódromo de España

EN todos los países donde la civilización marcha a pasos de gigante se dedica atención especial a cierta clase de espectáculos, que, además de constituir por sí mismos un agradable entretenimiento, son a la vez un gran impulso para el desarrollo y engrandecimiento de los intereses materiales de la población. Así sucede con el sport hipico cuando se organiza sin omitir ningún particular detalle de los que deben darle mayor brillantez, pues al propio tiempo que tiende al fomento de la cría caballar, desenvuelve también extraordinariamente el comercio y la industria, en el sentido de que en esta clase de festejos se lucen las más elegantes *toilettes* y las joyas más valiosas.

Por estas razones, Santander, que siente noble emulación hacia todo lo que significa engrandecimiento y progreso, ha construído un hipódromo que, tanto por la magnitud de su pista—2.400 metros—como por el lujo y artística construcción de todas sus dependencias,

es el primero de los que actualmente poseemos en España.

Y como a estas condiciones de grandiosidad se une la hermosura incomparable del sitio donde radica, o sea en la soberbia explanada de Bella Vista, de la cual toma el nombre, habremos de afirmar una vez más que el hipódromo recientemente construído en la capital de la Montaña ha ganado, con razón sobradísima, la supremacía que acabamos de indicar.

Además de la pista general, contiene otra pista mixta de obstáculos de primer orden, en la que los «Steeple-Chase» de Santander podrán—merced al desarrollo y trazado de la misma—adquirir fama mundial, pues no hay pista que igualársele pueda para este objeto.

Comparadas las condiciones del hipódromo de Santander con las que reúnen otras pistas españolas y las más renombradas del extranjero, se deduce, como consecuencia, que todo es en él una verdadera obra maestra: las instalaciones de tribunas, quioscos para el té y para refrescos, pesaje, boxes para los caballos, cestas de apuestas; en una palabra: todo lo que debe reunir un hipódromo para comodidad y esparcimiento de los espectadores, seguridad personal y del ganado, seriedad en la liquidación de cuentas procedentes de las cantidades apostadas, etc., todo ello, repetimos, es digno de la mayor admiración y aplauso en el grandioso hipódromo de Bella Vista.

Muchas, y realmente difíciles de resolver, eran las cuestiones que inició el planteamiento de esta obra; pero el genio iniciador y laborioso de la hermosa ciudad cantábrica fué venciendo todos los obstáculos, y en poco más de cinco meses dió cima, con el mayor éxito, a su gigantesca labor.

El hipódromo de Bella Vista abrirá oficialmente sus puertas este mes de agosto, celebrando varias carreras, en las que tomarán parte los más renombrados caballos de cuardras españolas y extranjeras.

Hay presupuestos para premios 312.000 pesetas, distribuídas, para su adjudicación, del siguiente modo:

- 11 de agosto, 25.000 pesetas.
- 12 de agosto, 69.000 pesetas.
- 15 de agosto, 34.000 pesetas.
- 18 de agosto, 19.500 pesetas.
- 19 de agosto, 41.000 pesetas.
- 26 de agosto, 36.000 pesetas.
- 1 de septiembre, 22.000 pesetas.
- 2 de septiembre, 43.000 pesetas.

No hay que decir que la inauguración constituirá un acto de imborrable recuerdo en los anales santanderinos, pues todo el pueblo en masa, lo mismo que la enorme colonia de españoles y extranjeros que veranean en esta privilegiada playa, asistirán a tan majestuoso acontecimiento, tributando con su presencia entusiasta homenaje de admiración a un pueblo que, como Santander, sabe hermanar sus galas naturales con las que son producto de una voluntad plena y firmísima en el sagrado amor a la patria.

## Los baños de la Barceloneta

EL otro día—y digo el otro día para no decir ayer, hoy, siempre—, mientras tomaba mis baños de mar y de sol, reflexionaba sobre lo que es nuestra playa en la Mar Vella.

Hallábame tendido de cara al sol, teniendo junto a mi cabeza unos pies adornados de monumentales callosidades; a mi derecha, una descomunal barriga; a la izquierda y muy cerquita, pues faltaba sitio, un par de chiquillos jugaban, tirándose arena, que llegaba toda hasta mí, y al alcance de mis pies, una reluciente calva de otro bañista, tan pacífico y tan encantado de tomar su baño como yo.

Antes de tenderme me había zambullido en el mar, y, asómbtrate, lector que no tienes la dicha de conocer nuestra playa: tuve que pedir por tres veces seguidas perdón en forma idéntica que lo hubiera hecho para poder salir de un tranvía en noche de lluvia; tantos éramos los que de las delicias del mar disfrutábamos.

Que qué es lo que me pasó, desearás saber. Pues cosa muy sencilla: Veía, *teniendo los ojos cerrados*, a nuestra bella Barcelona, la Barcelona de siempre, la de los *senyors Esteves*, en que no se concibe nada que esté lejos de la plaza de Cataluña, como si se temiesen las largas distancias, y en que no cabe en cerebro humano que para *esbargirse* se tengan que hacer largos recorridos... Veía la montaña pelada del *Auca* y los baños de la Barceloneta formar un solo conjunto, y de pronto, desencadenarse un fuerte temporal y desaparecer, en un momento, la faja de playa que se extiende desde la fábrica del gas hasta el Nuevo Vulcano. Una infinidad de hombres empezaron a trabajar, lanzando bloques al agua, levantando un fuerte muro sobre el que construyeron un hermoso paseo que, arrancando del paseo Nacional de la Barceloneta iba a terminar en el sitio que ahora ocupa el Club de Natación. Andábame lamentando yo de la pér-

dida de la playa, admiraba la espléndida mejora realizada, cuando aparecieron ante mí los baños, unos establecimientos a la moderna, con numerosísimas casetas y emplazados cerca de Badalona. Los bañistas disponían de sitio para moverse y ninguno tenía que pedir permiso a otro para zambullirse a su gusto. Tampoco había aquella nube de señores que, con la ropa al brazo, esperan que desalojes la caseta.

Una línea *rápida* de tranvías que al llegar a la ciudad entraba en forma de *metro*, unía esta delicia con la plaza de Cataluña. Mientras admiraba los tranvías, recibí un fuerte golpe... volví a la realidad, y mi vecino, el de las monumentales callosidades, ¡comenzó a pedirme perdones.

¡Providencia! El pasado año hiciste avanzar el mar; haz que en el próximo invierno mi sueño se realice por completo; te lo agradecerá Barcelona, pues con ello harás desaparecer lo que más tenemos de *senyors Esteves* y también nosotros todos, desde el patriarca de la barriga hasta los mismísimos angelitos que me tiraban arena mezclada con alguna piel de naranja, pasando por esta pobre criatura, que tiene su miaja de postín en ostentar la piel bronceada.

AROOS

## Ecos y noticias

Hemos recibido la elegante revista chilena *Auto y Aero*, que se publica en Santiago, con la que establecemos gustosos el cambio, deseando al colega americano todo género de prosperidades en su generosa empresa.

Los entusiastas elementos que componen el Club Gimnástico de Tarragona se disponen a celebrar un gran festival atlético en ocasión de las renombradas fiestas de Santa Tecla.

Ocúpanse de la organización de unos verdaderos Juegos olímpicos, a los que se invitará a todas las entidades atléticas, los señores don Guillermo Tarín, don Pompeyo Roselló, don Augusto Roselló, don José Solé, don Juan Martí, don José Goicolea, don Félix Rosanes y don Trifón Bas.

Ha quedado aprobado por el Grop Ciclista de Sabadell el programa de la carrera Copa Montpeó.

Tendrá lugar mañana, a las ocho, libre para las tres categorías, siendo indispensable la presentación de licencia de la U. V. E. y abonándose, como derechos de inscripción, no reembolsables, 2 pesetas, 1,50 y 1, los corredores de de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup> y neófitos, respectivamente.

Se prohíbe todo entrenamiento, así como que coche, moto o side que siga la carrera, se adelante al del juez árbitro y comisario.

Los organizadores se reservan la facultad de modificar el reglamento, indicándolo previamente en la hoja de control de salida, y toda

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

**Talleres Gráficos  
Thomas**

**Calle Mallorca, 291-293  
Tel. G-583-Barcelona**

protesta ha de ser presentada precisamente por escrito, acompañada de cinco pesetas, que serán devueltas sólo en el caso de resultar justificada la reclamación.

Los premios a disputarse serán:

Copa de plata, ofrecida por la casa Montpeó, S. A., para el primer corredor que pise la meta.

Primera categoría: 100 pesetas al 1.º, 45 al 2.º y 30 al 3.º

Segunda categoría: 45 pesetas al 1.º, 25 al 2.º, 20 al 3.º y 10 al 4.º

Tercera categoría: 25 pesetas al 1.º, 20 al 2.º, 15 al 3.º, 10 al 4.º y 5 al 5.º

Se otorgarán, asimismo, algunos objetos de arte que han sido ofrecidos a la Comisión organizadora.

Entre otras primas que se señalarán, se adjudicará una de 10 pesetas para el primero que pase por el cruce de la carretera de Mata-depera.

Hay gran expectación en Sabadell por ver lo que hará el amigo Corretjer, que tan bien se clasificó en Vendrell.

\* \* \*

Para el día 19 del actual anuncia la Federación Atlética Guipuzcoana los campeonatos oficiales de natación.

Consisten éstos en las pruebas siguientes: 100 metros, 500, 1.500 (nado libre), 200 metros (debutantes), 100 metros (nado de espaldas) y relevos.

La referida Federación anuncia también para el día 26 los campeonatos de remo en batel, con la cooperación del R. C. Náutico, para todos los clubs federados.

Los reglamentos de ambos campeonatos se publicarán oportunamente.

\* \* \*

En el hipódromo de Santander siguen llegando muchos caballos de afamadas cuadras, en espera de la inauguración de aquella soberbia pista, que con asistencia de los Reyes se celebrará el día 11 del actual.

\* \* \*

Dentro de breves días se celebrará en Irún la asamblea futbolista de la Federación Regional del Norte.

Con dicho motivo, el crítico de sport D. José

M.ª Mateos, dice lo siguiente al final de una de sus crónicas:

«Tengan cuidado los delegados en la elección de representantes; vayan éstos sin espíritu partidista, sólo con el deseo de conseguir que el futbol vuelva a sus tiempos de florecimiento, y se conseguirá algo práctico.

Que sea la reunión de Irún una especie de asamblea constituyente, que es lo que ahora priva, del futbol.»

Lo cual significa que en todas partes cuecen habas...

\* \* \*

En San Sebastián han obtenido un éxito enorme las regatas organizadas por el Real Club Náutico.

## Carnet del sportsman

### Resultados técnicos

**Futbol.** — *Barcelona*: Día 29. Primera prueba del Concurso Copa Coll. Internacional España, 2 a 1.

**Yachting.** — *Barcelona*: Día 29. Primera prueba de la regata Copa New Phono, organizada por el Real Club Marítimo 1.º, *Fitora*, patroneado por González; 2.º, *Gavot*, patroneado por Gasóliba y Elías Juncosa; 3.º, *Ruixim*, patr. por Mas y Oriol.

Sexta prueba de la regata Copa Maravillas, para yates de la fórmula internacional, organizada por el Real Club Marítimo de Barcelona. Distancia siete millas y media. 1.º, *Ilse II*, patroneado por Millier y Astell, 2 h. 14 m. 10 s.; 2.º, *Asphodel*, patroneado por Ferrer y Espiell, 2 h. 14 m. 12 s.; 3.º, *Apache*, patroneado por Cutchet y Cabús, 2 h. 32 m. 30 segundos.

### Programa para mañana

**Excursionismo.** — Excursión ciclista a San Miguel de Fay, organizada por el Sport Ciclista Catalá. Salida de la plaza de la Universidad. A las 4.

**Lawn-tennis.** — Torneo social del C. A. D. C. I. Campo de juego de la calle de Muntaner. A las 7.

**Tiro.** — Concurso de tiro con opción a medallas, organizado por la Representación del Tiro Nacional. Polígono de Montjuich. A las 9.

**Yachting.** — Copa Comité de Vela. Regata reservada a yates de la serie Hispania, organizada por el Club de Mar. Prueba definitiva. A las 11.

**Water-polo.** — Campeonato de segunda categoría, organizado por el Club Natación Barcelona. Aguas del Puerto. A las 12.

**Remo.** — Regatas eliminatorias de yols de mar a cuatro remeros y timonel, y de canoas a doce remeros y timonel, organizadas por el Club de Mar. A las 16,30.

**Futbol.** — Partido entre el equipo Victoria Eugenia, campeón de Africa, y el Europa. Campo del Europa. A las 16'30.

## LE CHAUFFEUR

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

## AUTOMÓVILES Y CICLOS

Especialidad en últimas novedades de París

Rambla de Cataluña, 24 - Teléfono 2182

BARCELONA



**Neumáticos**

# DUNLOP

**AUTO  
MOTO  
VELO**

**Sociedad Española DUNLOP, S. A.**

Paseo Recoletos, 25 - MADRID - Teléfono 4741  
Telegramas y telefonemas: DUNLOP

— DEPOSITARIOS EN BARCELONA —

J. ÁLVAREZ : Provenza, 260                      E. MAGRE : Córcega, 233  
A. SANROMÁ : Balme, 62  
Agencia General Española "La Motosacoche" : Rosellón, 255

**A. ALIMUNDO Y C.<sup>A</sup>**

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

**Neumáticos**

# Casadellá



**Grandes existencias**

Rambla de Cataluña, 79 . : Teléf. 1022-G . : BARCELONA

# AUTOMOVIL-SALON

SALÓN DE VENTAS

Plaza de Cataluña, 18

DESPACHO

Trafalgar, 52

GARAGE Y TALLERES

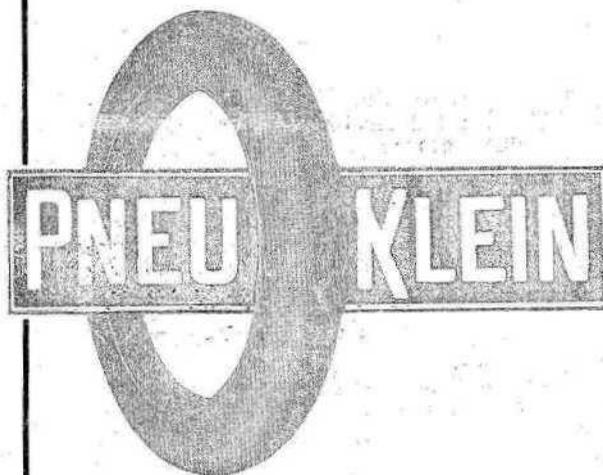
Diagonal, 429

**Automóviles Simplex, Stutz, Mitchell y Pullman**

**Camiones Federal : Coches reparto Rusch**

**Motocicletas Indian : Bicicletas Automoto**

Ruedas motrices Auto Weel : Instalaciones eléctricas : Artículos de Sport : Neumáticos y accesorios de todas clases



**El más resistente  
El más elegante  
El más económico**

**Pídanse tarifas**

## KLEIN Y C.<sup>a</sup>

Proveedores de la Real Casa

□ □

Unica fábrica nacional de  
**Neumáticos**  
para automóviles, bicicletas  
y motos

□

**Barcelona**

Princesa, 61 - Teléf. A-1333

SUCURSALES:

MADRID  
Carranza, 12

BILBAO  
Eguía, 4

SEVILLA  
Álvarez Quintero, 21

VALENCIA  
Lauria, 11

## En la Vuelta a Cataluña, los tres coches HISPANO-SUIZA

que en ella han tomado parte, guiados por particulares, han alcanzado

**Copa de Honor, Copas Lucas y Cervelló  
y dos Medallas de plata**

LA HISPANO-SUIZA, Fábrica española de automóviles  
Carretera de Ribas, 279 : Teléfono 250-S. M.

Agencia en Barcelona  
**VALLET, FIOL y C.<sup>a</sup>, S. en C.**  
Provenza, 171