

STADIUM

Futbol



Partido Castilla-Cataluña
Un ataque del equipo catalán

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

Fábrica y Despacho:
Independencia, 113 - Almogávares, 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 Catalunya, 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 cénts.
Número suelta, atrasado. 40 cénts.

OFICINAS:

Consejo Ciento. 383, entr. •
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

CONSERVO en mis archivos una fotografía del maestro Bea.

Yo no sé cuanto tiempo hace que está en mi poder. Indudablemente han debido transcurrir algunos años desde que el veterano maestro se retrató, pero lo doy al taller de fotograbado para reproducirlo en estas páginas, porque aunque pasan los años, no pasan para Bea, que conserva la plenitud de sus facultades, los arrestos de siempre, su nerviosismo, sus músculos en tensión, que le permiten mantenerse muchas horas diarias en la pedana, dando sus lecciones.

Tantas cuantas veces voy al Ateneo, tantas cuantas me detengo en la sala de esgrima a charlar un rato con el excelente amigo, ávido de escuchar con los entusiasmos que me habla de la esgrima, como si estuviéramos en aquellos tiempos en que empezamos la ruda y penosa vida de la propaganda, él con su soberano ejemplo, yo *esgrimiendo* la pluma. Y, en amena conversación, recordamos tiempos pasados, que no sabemos si fueron o no mejores.

Al tener que hablar del maestro Bea—que merecía un recuerdo cariñoso, el que le tributa hoy STADIUM—viene a mi mente el vago recuerdo de aquello que dije en *Los Deportes* en diciembre de 1898 (diez y nueve años hace) y que parece que lo escribí ¡entonces! con destino a la actualidad del día, del día de hoy.

Los maestros



DON JOSÉ BEA Y ARNAL

Profesor de Esgrima del Ateneo Barcelonés

Yo decía que don José Bea, de nacimiento valenciano, por su larga permanencia en Barcelona era de aquellos que por sus excelentes enseñanzas, por sus grandes merecimientos y por su cariño a esta tierra—que no ha abandonado desde entonces—ocupaba un puesto de honor en nuestras avanzadas, puesto que le corresponde por derecho propio y que al cabo de diez y nueve años sigue ocupando.

Decía que en Valencia recibió

de manos de tribunal competente que lo examinara el título de profesor de esgrima, título que supo ganar en buena y reñida lid y honorarlo dedicándose con exquisito amor a esta profesión, logrando en el curso de los años hacer un plantel de formidables esgrimistas.

Su historia registra hechos notables. No ha habido asaltos grandes o chicos en que Bea no haya prestado generosamente su valioso concurso. Le hemos visto tirar con San Malato, con Pini, con Cestari y tantos y tantos otros afamados tiradores; le hemos visto triunfar muchas veces, como en ocasión del magno asalto de las *Vienesas*, siempre animoso, infatigable, decidido, y para remate, después del rudo trabajo de preparación, de organización y de ejecución, Bea nos sorprendía al final con un asalto de espada y daga españolas, como queriendo demostrar que en el choque de espadas francesas e italianas tenía derecho a brillar la espada española.

Bea sigue figurando, con honda y legítima satisfacción de sus alumnos, como profesor de la sala de armas del Ateneo Barcelonés, enseñando hoy con los mismos entusiasmos de ayer, a la juventud que nace a la vida del sport, entre la que se contará algún nieto de aquellos a quienes la pericia del maestro Bea hizo maestros en el arte preciado de la esgrima.

N. M.

Pórtico

Los "idóneos"

A menudo suelen leerse en la Prensa del ramo artículos tan a maravilla hechos, que fácil es descubrir que sus autores gozan de idoneidad e ilustración realmente extraordinarias.

Aparte de la trascendencia de la mayoría de tales escritos, los hay entre ellos de sublime forma: desde la escuela cervantina hasta el estilo de Luis Esteso, todo ha sido leído y admirado en la serie de estas producciones literario-deportivas.

Nosotros, que sentimos entusiasmo por lo idóneo, leemos con fruición cuantos artículos salen de las privilegiadas plumas de esa pléyade de eruditos del deporte. Nuestra simpatía hacia tales autores alcanza a veces caracteres de veneración al pensar que, por otra parte, sus escritos han hecho más atletas que mil gimnasios, y que sus juicios, sentencias y consejos han servido para encauzar cuestiones y guiar asuntos por el sendero de la perfección y de la buena armonía.

¡Cuánto enseñan sus doctrinales obras! Nosotros mismos — que no sabemos nada de nada — confesamos no sólo haber aprendido, sino haberlas copiado e imitado con éxito indiscutible. ¡Palabra!

¡Oh los idóneos!

Mas he aquí, precisamente, lo excepcional del caso: no obstante su condición, el aristócrata de la literatura «sportiva» no es, ni con mucho, lo que parece. Ello prueba que el hábito no hace el monje, que no es preciso ser barbero para saber afeitarse ni ser yatista para pasear en balandro.

No ha muchos días, verbigracia, al comentar, admirados, una de esas brillantes oraciones escritas, de autor desconocido por nosotros, interpelamos a un amigo:

—¿Conoces la firma?

—Sí.

—¡Qué bien escribe!, ¿verdad?

—Es el único.

—Será ya un anciano.

—Al contrario, es muy joven.

—Pero dominará la ciencia. Acaso es médico.

—No.

—¿Es maestro?

—Tampoco.

—Sabrá, sin embargo, Pedagogía, Psicología, Fisiología e Higiene.

—No, no...

—O bien sabrá Matemáticas, Física y Química.

—Nada de eso.

—Pues, entonces, ¿a qué se dedica nuestro autor?

—Es dependiente de la sección de ropa blanca y confecciones del «Bon Marché»...

—¡¡Ah!!

Estos días en otros tiempos

15 de octubre de 1895. — El notable ciclista inglés M. Walters cubre las cincuenta millas en carreteras próximas a Birmingham, en 1 h. 55 m. 55 s.

14 de octubre de 1897. — Desde la meseta de Sartory, Clemente Ader se eleva en su aeroplano, liberando al hombre por primera vez del yugo de la pesantez.

16 de octubre de 1900. — Se publica en París el primer número de *L'Auto-Velo*.

17 de octubre de 1900. — El Team Rojo adopta el título de Hispania Athletic Club, nombrando presidente honorario a don Alfonso Macaya y efectivo a don José Ortiz.

18 de octubre de 1901. — En Brest (Francia), Serna bate el record de la hora, con entrenadores, recorriendo 51,110 kilómetros en bicicleta.

18 de octubre de 1903. — Se inaugura el concurso internacional de lawn-tennis, organizado por las sociedades Barcelona, Sportverein, Polo y Salud Sport Club.

15 de octubre de 1905. — Se firma la escritura de constitución de la sociedad que trata de explotar el *Sport Universal*, bajo la dirección de don Domingo Blanco, de Madrid.

20 de octubre de 1907. — Ante escaso número de espectadores juégase un match de futbol entre los equipos Barcelona y España, arbitrado por Verdié, del X., ganando el Barcelona por 3 a 2.

18 de octubre de 1908. — En la carrera handicap de motos verificada en este día en el autódromo de Brooklands, Girson, sobre *Triumph*, gana el Critérium en que participan los vencedores de todas las grandes pruebas celebradas durante el año (nueve kilómetros en 2 m. 20 s.).

17 de octubre de 1909. — Lambert, con biplano *Wright*, gana la prueba de distancia con escalas, durante la celebración de la Gran Quincena de Aviación de París.

14 de octubre de 1910. — El Club Deportivo de Barcelona acepta la iniciativa de don Miguel Arteman, de organizar la Vuelta a Cataluña, ciclista.

19 de octubre de 1911. — Para celebrar sus bodas de plata con el periodismo deportivo, Narciso Masferrer inicia en *El Mundo Deportivo* el propósito de constituir el Sindicato de Periodistas Deportivos.

17 de octubre de 1912. — El Real Club Deportivo Español elige presidente a don Santiago de la Riva y vicepresidentes a los señores Ciudad y Hardoy.

18 de octubre de 1913. — En el Instituto Kinesitérapico se procede al reparto de premios del concurso del Sindicato de Periodistas Deportivos; en el transcurso del acto dieron conferencias sobre temas deportivos los señores Nogareda, Elías Juncosa y Masferrer.

18 de octubre de 1914. — Comienza el concurso Campeonato de Cataluña futbol, suspendiéndose los partidos a causa de la lluvia.

17 de octubre de 1915. — Se celebran en el circuito Barcelona-San Adrián-Santa Coloma-carretera de Ribas-Barcelona, las carreras de neófitos Copa I. V. E., organizadas por la U. V. E., tomando parte 49 corredores, llegando 1.º S. Palacio, 51 m. 8 s. 1/5; 2.º, F. Masip; 3.º, J. Gavaldá.

16 de octubre de 1916. — El Alcalde de Barcelona y una numerosa Comisión de concejales visitan la Escuela Catalana de Aviación, instalada a expensas de los señores Pujol, Comabella y Compañía.

RÓMULO

Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios



MOTORISMO

El Campeonato de España

No porque se haya celebrado lejos de casa, ha dejado de interesar a nuestros motoristas el campeonato de motocicletas y side-cars de que acaba de ser teatro el circuito de Galapagar, en Madrid, siendo como son los motoristas barceloneses quienes con sus entusiasmos y su ejemplo han hecho resurgir el motorismo español hasta ponerle en un estado de florecimiento y de fecunda vitalidad que jamás había alcanzado y estando como estaban inscriptos a esta importante prueba un grupo de corredores catalanes, acaso los que tienen más cartel.

La semilla que con su buen ejemplo ha sembrado por toda España nuestro Moto Club ha germinado portentosamente en Madrid, primero, dando vida a entidades motoristas como el Moto Club Madrid, precursor del Real Moto Club Español, organizador de este campeonato, y luego con el crecimiento que en la afición determinó la actuación de estas sociedades junto con el Moto Sport y luego multiplicando las pruebas deportivas paralelamente a aquel crecimiento, hasta llegar al presente campeonato, cuya importancia, que ha sido grande, ha querido consagrar con su presencia el presidente del Moto Club de Cataluña, que asistió a la prueba acompañado de algunos compañeros de Directiva. Y si orgullosos podemos estar de esa saludable influencia que el Real Moto Club de Cataluña ha ejercido en el resurgimiento del motorismo español, no podemos estarlo, ciertamente, del papel poco lucido que ha desempeñado la representación de los corredores catalanes, dada la actuación de casi todos los que componían el lote representativo, ya que, según parece, se ha repetido con ellos el caso, bien sensible y bien digno de serias preocupaciones, que se dió con la representación de corredores catalanes que fueron a San Sebastián con objeto de tomar parte en los Campeonatos Atlético de España.

Preferimos no ahondar ni insistir acerca de este asunto después de consignar lo dicho, pero sí hemos de declarar que es una verdadera desgracia para todos que, por no tomarse las cosas serias con la seriedad que requieren, se llegue a un lamentable resultado, del que padecen, no sólo la fama y el prestigio de los propios actores, sino también intereses res-

petables de casas que fiaron a ellos su suerte y aun, lo que es más lamentable que todo esto desde el elevado punto de vista en que hemos de colocarnos nosotros, el buen nombre de Cataluña.

Para nosotros, este contraste doloroso entre la excelencia de la obra de los unos y el fracaso de la actuación de los otros, es el hecho más remarcable que ofrece a nuestra consideración el Campeonato Motorista de España.

Por lo demás, en este Campeonato de España ha conseguido un gran éxito el Real Moto Club Español, quizá no del todo proporcionado a lo que puso por su parte en obtenerlo, y un triunfo personal bien sonado, tanto Luis Coppel como Lliviria, vencedores de las pruebas de campeonato en moto y side-car, respectivamente.

Clasificación general

CAMPEONATO DE MOTOS SOLAS

Diez vueltas al circuito. Inscriptos, 17 corredores; presentados, 15; clasificados, 9.

- 1.º Luis Coppel, campeón de España, sobre *Harley Davidson*, 6 h. 34 m. 20 s.
- 2.º Oscar Leblanc, sobre *Harley Davidson*, 6 h. 52 m. 7 s.
- 3.º Angel Retana, sobre *Indian*, 6 h. 53 m. 5 segundos.
- 4.º «Pocket», sobre *Harley Davidson*, 7 h. 1 m. 16 s.
- 5.º «Schebler, sobre *Harley Davidson*, 7 h. 28 m. 15 s.
- 6.º E. Pujolar, sobre *Indian*, 7 h. 52 m. 40 segundos.
- 7.º P. Alzaga, sobre *Excelsior*, 7 h. 53 m. 22 segundos.
- 8.º «Canon Ball», sobre *Indian*, 8 h. 3 m. 32 segundos.
- 9.º «Vitrubio», sobre *Excelsior*, 8 h. 32 m. 6 segundos.

CAMPEONATO DE SIDE-CARS

Diez vueltas al circuito. Inscriptos, 16 corredores; presentados, 15; clasificados, 7.

- 1.º Miguel Lliviria, campeón de España, sobre *Harley Davidson*, 7 h. 26 m. 1 s.
- 2.º Valentí, sobre *Indian*, 7 h. 55 m. 39 s.
- 3.º José Alvarez, sobre *Harley Davidson*, 8 h. 7 m. 50 s.
- 4.º Ródenas, sobre *Indian*, 8 h. 37 m. 31 s.
- 5.º A. Galindo, sobre *Indian*, 8 h. 38 m. 50 segundos.

Otro triunfo
de



Carrera Velo Sport

1º T. Pallarés
Ciclo Montpeó

- 6.º M. Landaluce, sobre *Harley Davidson*,
8 h. 56 m. 36 s.
7.º Calatrava, sobre *Excelsior*, 9 h. 22 m.
58 segundos.

PRUEBA DE MOTOS LIGERAS
Primera categoría, hasta 300 c. c.

- Dos vueltas al circuito. Inscriptos, cuatro
corredores; presentados, tres; clasificados, dos.
1.º «Amac» sobre *James*, 2 h. 7 m. 7 s. 2.º
2.º Baltasar Santos, sobre *Indian*, 2 h.
9 m. 13 s.

Segunda categoría, hasta 500 c. c.

- Cinco vueltas al circuito. Inscriptos, cinco
corredores; presentados, cuatro; clasificados,
cuatro.
1.º Fernández, sobre *Indian*, 4 h. 1 m. 32 s.
2.º Aparicio, sobre *Indian*, 4 h. 54 m. 49 s.
3.º Manchón, sobre *James*, 5 h. 26 m. 41 s.
4.º Arteché, sobre *Northon*, 6 h. 59 m. 24 s.

CONCURSO DE RENDIMIENTO
organizado por Heraldo Deportivo

1. M. Lliviria, *Harley Davidson* . . . 0.7322
2. J. Alvarez, *Harley Davidson* . . . 0.7027
3. B. Santos, *Indian* 0.6992
4. M. Ramirez, *Excelsior* 0.6523
5. Landaluce, *Harley Davidson* . . . 0.6206
6. L. Coppel, *Harley Davidson* . . . 0.5083
7. Leblanc, *Harley Davidson* . . . 0.5017
8. P. Fernández, *Indian*. 0.2915

CONCURSO DE REGULARIDAD

En motos, Nanot, sobre *Harley Davidson*.
En side-cars, Lliviria, sobre *Harley Davidson*.

El triunfo de «Dunlop»

Ha sido de los que forman época. Pocas veces podrá aplicarse esta conocida frase con más exactitud, ya que los famosos neumáticos ingleses han obtenido los primeros lugares de todas las categorías, alcanzando un triunfo completo e incomparable, que consagra una vez más la bondad de los *Dunlop* y su excelsa condición de compañeros inseparables de nuestros mejores corredores y de nuestros más inteligentes automovilistas.

Notas del R. A. C. de C.

Sobre la velocidad
en el paso de travesías

El Alcalde de Granollers se ha dirigido al Real Automóvil Club de Cataluña manifestando que, ante las persistentes quejas del vecindario por la excesiva velocidad de los automóviles cuando pasan por aquella población y el

**MOTOCICLETAS
EXCELSIOR**

SIDE-CARS extrafuertes, adaptables
a toda clase de motocicletas

Venta de ACCESORIOS - Taller de REPARACIONES

Valencia, 239-Barcelona

Bujía "Sparta" VALLET, Fiol y C.^a
= S. en C. =
Provenza, 165 a 173
BARCELONA

negativo resultado obtenido con amistosos y persuasivos avisos, se impone la adopción de medidas más serias, pero, antes de adoptarlas, solicita del Real Automóvil Club de Cataluña recomiende a sus socios procuren moderar la velocidad de sus automóviles en el paso de travesías, para no incurrir en las sanciones que se aplicarán a los imprudentes que no atiendan estas últimas indicaciones.

Más sobre reparaciones de carreteras

El diputado a Cortes señor Sagnier, ha contestado al Real Automóvil Club de Cataluña que acababa de regresar de Madrid, en donde conferenció extensamente con el Director general de Obras públicas, de quien obtuvo la promesa de que haría todo lo posible para seguir remitiendo cantidades para la reparación de los kilómetros 654 al 675 de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, pues consideraba las 15.000 pesetas enviadas como primera remesa del presupuesto de la reparación de aquel trozo de carretera, que comprende desde Mataró a Calella.

La indicada cantidad de 15.000 pesetas será destinada a la reparación del kilómetro 657, situado a la salida de Mataró y que está en muy mal estado.

De la Mancomunidad Subastas

Para el día 6 día noviembre próximo está anunciada la subasta para la construcción del camino vecinal de Begas a Olesa de Bonesvalls.

Ha sido declarada desierta la subasta del camino que desde la plaza de la Agregación, de Vallvidrera, conduce a la carretera de Gracia a Manresa, con ramal al Tibidabo, por cuya reparación tanto ha venido interesándose el Real Automóvil Club de Cataluña y que constituye ya una cuestión de decoro para esta capital, pues su detestable estado de conservación imposibilita en absoluto el poder trasladarse en automóvil a la cima del Tibidabo.

Es muy de lamentar el retraso que forzosamente sufrirá dicha reparación, aun en el caso de que se anuncie la segunda subasta y sea adjudicada, lo que vemos difícil por diferentes circunstancias.

Ya ha sido anunciada la segunda subasta del trozo segundo del camino de Malgrat a Bienes, y sería muy sensible que volviera a quedar desierta.

Para la Compañía de Tranvías

El Real Automóvil Club de Cataluña se ha dirigido a la Compañía de los Tranvías de Barcelona solicitando que la parada actual situada en el cruce de la calle de Muntaner con la Gran vía Diagonal, sea trasladada unos metros más arriba, pasada la Diagonal, con objeto de que los automóviles y demás vehículos puedan tomar sin peligro el viraje, evitándose posibles accidentes.

Carrera por equipos

organizada por el R. M. C. de C.

EL día 25, por la tarde, se cierra la inscripción de esta importante prueba motorista, que con tan buen éxito nos prepara el incansable Real Moto Club. Son ya ocho los equipos que han dado su inscripción para participar en la carrera, esperándose aún la participación de algunos más.

Los equipos inscriptos son:

Equipo *Rojo*: R. Clarasó, autociclo *DyG*; «Magneto», side-car *Indian*; M. Almirall, moto *Indian*; J. Vidal, moto *Indian*.

Equipo *Kaki*: Díaz y Grilló, autociclo *DyG*; J. A. Orús; side-car *Motosacoche*; J. M. Cardelús, moto *Motosacoche*; J. Oliveras, moto *Motosacoche*.

Equipo *Azul*: J. M. Moré, autociclo *David*; P. Llorens, side-car *Excelsior*; M. Armangué, moto *Indian*; X X, con X X.

Equipo *blanco*: J. Furnells, autociclo *David*; R. Romano, side-car *Excelsior*; J. M. Teixidor, moto *Indian*; C. Alcober, moto *Royal*.

Equipo *blanco* (raya encarnada): C. de Llach, autociclo *David*; J. Molins, side-car *Motosacoche*; J. Bores, moto *Indian*; F. Molins, moto *James*.

Equipo *morado*: A. Sagnier, autociclo *David*; L. Ferrer Vidal, side-car *Triumph*; A. Alá, moto *Triumph*, S. Codina, moto *Rower*.

Equipo *verde*: «Over», autociclo *Riera*; «Delgado», side-car *Motosacoche*; «Alí-bey», moto *Motosacoche*; «Sipoy», moto *Campion*.

Equipo *amarillo*: F. Arruga, autociclo *Ideal*; J. Ponsa, side-car *Excelsior*; R. Balaguer, moto *Ariel*; J. B., moto *Connaught*.

En la última reunión celebrada por la Comisión organizadora, se tomaron los siguientes acuerdos:

Nombrar Comisarios de la prueba a los señores F. S. Abadal, A. Elizalde, R. Llusá y A. Macaya.

Designar a don A. Gusi para establecer un control en las inmediaciones de Sils; don A. Lloberas, en el cruce de carreteras en San Hilario, y don C. Pizzala, para la bifurcación de carreteras de Santa Coloma y La Conrería.

Advertir a los concursantes de la carrera que a 80 metros del vado que hay junto a la derivación de la carretera al pueblo, existe un paso provisional, del que deberán hacer uso.

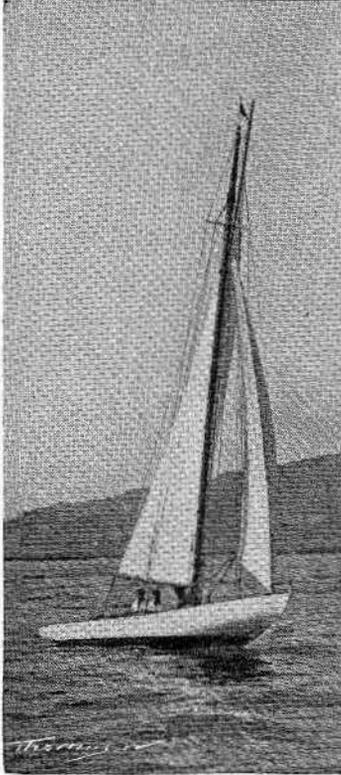
Acordó celebrar el sorteo de salida el día 25, por la noche, en su local social.

También acordó aumentar el valor de los premios: 1.^{os}, copas de plata; 2.^{os}, copas de plata; 3.^{os}, medallas de plata; 4.^{os}, medallas de cobre. Esta mejora quedará sin efecto si los equipos clasificados no llegan a cinco.

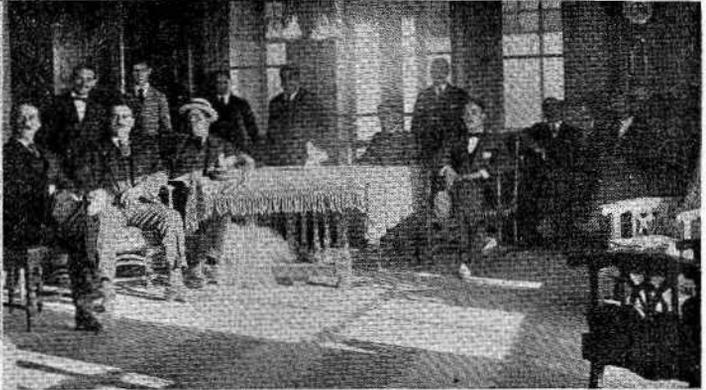
EL MUNDO DEPORTIVO
publica todos los martes extensa información de los festivales que se celebran el domingo

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Yachting : Regata crucero a La Ricarda



El balandro Maravillas, único que terminó el recorrido de Barcelona a La Ricarda. (Patrón Camps, tripulantes Tristany y Quer.)



En la parte superior : Grupo de representantes del Real Club Marítimo de Barcelona, en una de las habitaciones de La Ricarda. En la parte inferior : El jurado dirigiéndose a la meta al tener noticia de la llegada del Maravillas.

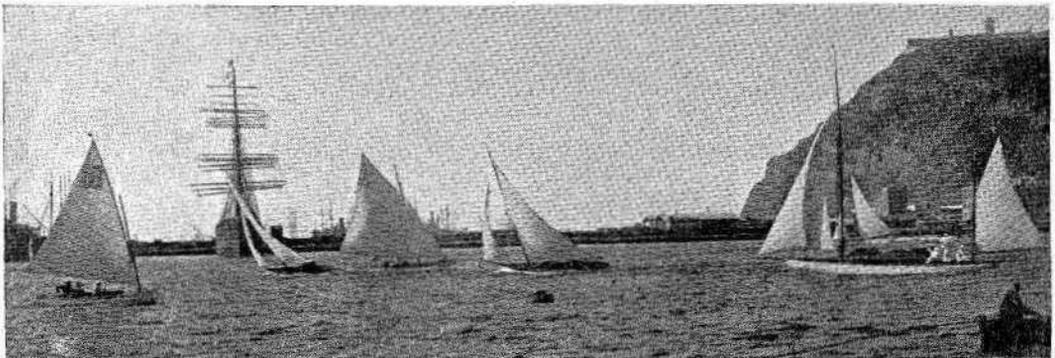
COMO término de las regatas nacionales organizadas por el Real Club Marítimo de Barcelona, el domingo se celebró el anunciado crucero a La Ricarda, que no pudo terminar, excepto el *Maravillas*, ninguno de los balandros participantes.

A las nueve comenzó el Jurado a dar la salida a los yates, pero sólo uno, como ya decimos, a pesar del fuerte temporal de viento que ponía en peligro la embarcación, siguió ade-

lante valientemente, realizando la regata y llegando a La Ricarda, según comprobó el Jurado que fué por tierra a dicho punto.

El *Maravillas* ha quedado, por tanto, ganador de la magnífica Copa ofrecida por don Eusebio Bertrand y Serra.

Al llegar al Club el yate vencedor, fueron unánimemente felicitados su patrón, don Juan Camps, y los tripulantes, señores Quer y Tristany, por la magnífica performance realizada.



Salida de los balandros

Real Aero Club de Cataluña

El jueves último, a las siete de la tarde, celebró sesión la Junta directiva de esta sociedad, aprobándose en ella las actas de los Comisarios que intervinieron en la prueba de aviación raid Tibidabo y la clasificación ya publicada en la Prensa.

Se acordó, además, efectuar en un solo acto la entrega de los brevets a los dos primeros alumnos graduados en la Escuela Catalana de Aviación, señores Bertrand y Canudas, y el reparto de premios a los aviadores que tomaron parte en la fiesta del Tibidabo, celebrando, al efecto, un banquete, al que se invitará especialmente a todos los socios del R. Ae. C. y que tendrá lugar el jueves próximo.

Se admitieron como socios a don Pablo Llorens, don Eduardo Bertrán y don Manuel Rocamora, y se levantó la sesión a las ocho.

Aleteos y pistonadas

El Real Club Automovilista Montañés ha regalado una artística placa de plata al Director general de Obras públicas, señor Ruano, diputado a Cortes por Santander.

Ignoramos si nuestro Gobierno se preocupa seriamente de la cuestión de los lubricantes.

Los aptos para la industria sólo se producen en América del Norte, algo en Rusia y otro poco en Servia. Con éstos no hay que contar. Sólo los Estados Unidos podrán impedir que por falta de lubricantes (Alemania utilizó un substitutivo, para nosotros misterioso), se paralice gran parte del movimiento automovilista

Automóviles MAXWELL

Entrega inmediata

Agencia general para Cataluña:

AUTO GARAGE BALMES

F. de A. Puig & C.^a

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

BARCELONA

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

y del tráfico ferroviario, amén del marítimo.

Ignoramos qué compromisos tendrá como primordiales la gran República norteamericana, ni lo que harán nuestros patriarcales Gobiernos para impedir una crisis como la que se produciría.

Joe Dawson acaba de conquistar en la famosa pista de Sheepshead Bay el triunfo más brillante de su carrera. Cubriendo en 24 horas consecutivas la increíble distancia de 1.898 millas, Dawson ha batido el record mundial establecido por Ralph Mulford en la primavera del año anterior, quien hizo 1.819 millas, o sean 79 millas menos.

Incidentalmente, Dawson, además de mejorar por 79 millas el record de las 24 horas, ha establecido los siguientes: 957 millas en 12 horas, contra 923 que recorrió Mulford; 100 millas en una hora 10 minutos y 45 segundos y 83 millas en una hora. Mulford hizo 77.

Durante las 24 horas, el motor no se paró un momento, y salvo el cambio de una bujía, no se hizo la menor manipulación en todo el coche. Las paradas por gomas y repuestos sumaron 35 m. 35 s., descontando cuyo tiempo, el promedio de velocidad fué de 81.09 millas por hora y contando las 24 horas completas fué de 79.08.

Importantes entidades industriales españolas, tales como Felguera y Altos Hornos, estudian en los actuales momentos la posibilidad de implantar en España, en grande escala, la destilación de hulla y la obtención de algunos productos de la misma.

Nosotros no podemos menos de recoger con simpatía los rumores de tales trabajos y hacemos votos por que terminen felizmente.

No se nos oculta que la indicada industria del benzol tropieza con gravísimos inconvenientes de maquinaria y precio, pero, de todos modos, conviene prepararse a tiempo.

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

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Fútbol : El partido Castilla-Cataluña



Los equipos representativos de las federaciones Centro y Catalana

El domingo quedó inaugurada la temporada oficial de los grandes partidos de fútbol. Para empezar, la Federación «nos sirvió» un plato que satisfizo a la concurrencia y a los numerosos críticos que disfrutamos. Todos ellos han estado de acuerdo en que el encuentro fué bueno, que Castilla jugó muy bien, y que nuestro equipo, en especial los defensas y los medios, estuvieron a sublime altura.

Pues bien, dicho lo que antecede por la alta crítica, nosotros ya no nos atrevemos a añadir palabra. Y a fuer de modestos discípulos, sólo nos resta añadir que estamos en un todo conformes con el juicio emitido por la Prensa, o lo que es igual, que el partido del domingo entre castellanos y catalanes fué reñido, movido, interesante, hermoso, precioso, sublime, magnífico, espléndido, etc. etc.

Que el equipo de Castilla constituye un excelente bando en conjunto.

Que, sin embargo, la línea de medios es lo mejor del once.

Que Fortunato, Montero y Rey son colosales jugadores.

En cambio, de la selección catalana parece ser que estamos de acuerdo en que la línea media se portó de un modo admirable, sobresaliendo también las defensas y Bru.

Por tanto, según el criterio general, se ganaron el honor de ser citados aparte, Bru, Costa, Monistrol, Bellavista y Gumbau.

De Paco Bru no se ha dicho gran cosa.

Lo que sí se ha dicho es que el público se mostró muy atento con los forasteros, aplaudiéndoles y aun vitoreándoles a la entrada en el campo, durante el partido y a la salida.

En justa reciprocidad, los forasteros han marchado verdaderamente encantados.

Al llegar a la Corte se han deshecho en alabanzas por el recibimiento que se les tributó.



Delanteros catalanes combinando para burlar las defensas castellanas

Revista de Sports diversos



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



Cosas del tennis

Rechazando la pelota

Es indudable que un proceso normal, regular de enseñanza, sea cualquiera la rama de la actividad humana a que se aplique, produce o debe producir buenos resultados, consiguiendo con ello levantar el nivel y capacidad de aquellos individuos que al mismo se sujetan.

Al publicar el artículo titulado «Anomalías», como el que hoy suscribo, inspirábase y me inspiro en el concepto anterior, resumido, si se quiere más sintéticamente, en el conocido verso de Iriarte: «Si al pleno acierto aspiras, — Une la utilidad con el deleite.»

Defendía, como lo hago hoy, la implantación de una reforma utilitaria, o sea, gestionar la manera de contratar un profesor de tennis para que viniese a enseñar a jugar y a modificar los defectos de los que ya saben jugar; indudablemente que, mirando esta cuestión desde la serena mansión de los principios, mi tesis es perfecta; teóricamente, mi criterio es completamente aceptable.

Sin embargo, al ponerlo en ejecución siempre surgen cuestiones, ya sean de carácter práctico o bien de otra índole, y si no existen realmente, hay quien, por equivocado concepto, intenta hacerlas surgir. El señor José M.^a Soler Coll, en su artículo titulado «Cuándo es necesario un entrenador profesional y cuándo no», parece disentir de nuestro modo de apreciar la cuestión, aunque su modo de discrepar no está abiertamente manifestado, el que por otra parte, si lo fuere, haría más patentes las contradicciones que en su largo trabajo existen, por lo cual lo comentamos a fin de que su criterio, algún tanto equivocado, no prospere, además de que el incurrir en algún manifiesto error de interpretación, en cuanto al contenido de mi anterior artículo, que dicho señor contestó, también nos invita a la réplica.

Dice: «La palabra entrenador suena a dispendios monetarios en los oídos del jugador, y en consecuencia de esto, todo lo que voy a escribir con miras a reducir los casos en que los auxilios de esta personalidad son necesarios, serán consejos de carácter puramente económico.»

Esta dificultad la teníamos prevista, pues ya indicábamos que si la cuota de enseñanza era

elevada habría pocos alumnos, pero esto no obsta, pues aun cuando fueren pocos los que se pudieran aprovechar, ello redundaría en beneficio de los mismos y del tennis y, por lo tanto, no porque todos no pudiesen usar de las ventajas del profesor, ha de combatirse; pero, por otra parte, el señor Soler, como se ve, no combate la reforma más que desde el punto de vista económico, lo que no consigue tampoco, pues de su escrito se desprende que hay tres clases de jugadores, de los cuales, según claramente manifiesta el articulista, disfrutarían de los beneficios del entrenador:

1.º Los buenos jugadores, por ser precisamente los mejores necesitan un superior.

2.º Los jugadores acomodados, que pueden pagar el lujo de gastar entrenador.

3.º Los que no queriéndose tomar la molestia de estudiar ni de estudiarse, desean que lo haga otro por ellos.»

Lo que de por sí constituye ya un numeroso contingente, y, por tanto, un buen beneficio el que todos estos raquetistas elevaran su categoría deportiva dentro del tennis; así, pues, sólo resultan excluidos de los beneficios de la enseñanza por el profesor, precisamente aquellos raquetistas que no lo necesitan, según el articulista, o sean los tennismen que «siguen el ejemplo de individuos mejores que nosotros, practicando con ellos lo que se trata de aprender», es decir, aquellos que tienen voluntad, disposición y comprensión para el tennis.

Aquí encontramos una contradicción, y es que los jugadores que el señor Soler incluye en la primera categoría usarán de los beneficios del entrenador, porque precisamente son jugadores buenos, y necesitan un superior. ¿Qué harán, pues, los jugadores que imitando a los otros y teniendo voluntad para entrenarse debidamente lleguen a la categoría de buenos? Pues harán lo que el señor Soler indica en los que incluye en la mencionada primera categoría: que al llegar a buenos usarán de las enseñanzas del profesor, porque necesitan un superior, es decir, que, según la clasificación del señor Soler y a pesar de que combate la reforma sólo desde el punto de vista económico, se beneficiarán del profesor, si se le contrata, todos los jugadores, lo cual está en abierta pugna con su criterio de oposición a la introducción de la mencionada reforma.

La contradicción que el señor Soler dice haber hallado en el contenido de mi escrito, no es una realidad, es sólo producto de una

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carr. de Ribas, 279
Teléfono S. M. - 250

La Hispano-Suiza

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

FRANCIA
(BOIS
COLOMBES)
: 27, Rue Réunion :

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 G-922

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

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 Wheel : Instalaciones eléctricas : Artículos de Sport : Neumáticos y accesorios de todas clases

apreciación equivocada y de una comprensión muy reducida de las funciones inherentes a un profesor, no entrenador, como usa el señor Soler, pues si corrientemente úsase entrenador y profesor, y más en cuestión deportiva, como equivalentes, debidamente hablando, es la segunda expresión la que mejor significa la reforma que apeteecemos; así es que, aun cuando nosotros en el curso de los escritos podamos incurrir en semejante costumbre, hase de entender que defendemos siempre entrenador como igual a profesor, no lo contrario.

Realmente incurriría yo en contradicción si combatiera el sistema del mono y propusiera contratar un profesor sólo para imitarle, pero desde que se ha creado la palabra profesor, ésta siempre ha significado, y significa, el que ejerce alguna ciencia o arte o bien el que la enseña, es decir, lo que ya en los tan recurridos tiempos romanos era: *Artem aut scientiam aliquam exercens, colens*, con lo que el profesor no es para imitarle, sino sencillamente para enseñarnos lo que él sabe, pues como profesor que es no conoce una cosa sola de su arte, sino todo lo con él relacionado, y en este caso concreto un profesor de tennis no conocerá un sistema de jugar, sino los varios que existen y, por lo tanto, no impondrá el suyo; su función es de perfeccionar el de cada individuo, dejándole a cada uno su estilo y sistema.

El señor Soler confunde estilo y sistema, pues dice: «siendo tan difícil inventar estilos nuevos en juego que tantos años viene practicándose». El estilo es, técnicamente considerado, el modo y forma de hablar o escribir, *peculiar de cada cual*, y por sinonimia aplicada en el tennis será la manera de jugar inherente al individuo, y que dentro de los varios sistemas de jugar revele la personalidad buena o mala de cada cual, pero al fin y al cabo diferente en cada jugador, a pesar de que adopten el mismo sistema de juego, así que el contratar un profesor no es «fijar un molde estilístico a los principiantes de nuestros clubs», sino sencillamente facilitarles los comienzos en este difícil deporte. Además, si este estilo y sistema fueran buenos, no vemos el porqué ha de combatirse existiera este molde, pues es una aberración defender el jugar mal porque la buena manera de hacerlo implicara que todos lo hiciesen del mismo modo, cosa que no sucedería, pues hay suficientes ejemplos para demostrar que cada individuo, recibiendo idéntica enseñanza, al poner ésta a la práctica, lo hace distintamente. Bien vulgar es el ejemplo que vamos a aducir, pero no por ello es menos cierto. Generalmente, en todos los colegios se enseña a escribir con modelos de letra inglesa y, sin embargo, a pesar de estar obligado en este caso el principiante a una servil imitación, cada alumno posee una letra diferente.

En cuanto al aburrimiento que supone sufrirá el profesor al jugar con individuos que juegan mal o por la continuidad con que deberá ejecutar una jugada para que el discípulo

la aprenda, esto es un sentimentalismo que hermana poco con las cuestiones económicas; además de que la culpa de tal aburrimiento, si es que existe, recae toda en el señor profesional, por no haberse buscado otra ocupación más divertida, aun cuando, generalmente, el que desempeña algún cargo determinado es porque la afición y voluntad propia han derivado hacia aquella esfera de las actividades o diversiones humanas.

Supone que el disfrute personal del jugador es mayor cuando lucha con compañeros de igual categoría o parecida, que cuando combate con contrincantes de superioridad aplastante. Notamos otra vez que el articulista no distingue claramente cuáles son las funciones anejas al profesor, ya que éste no hará servir su superior categoría tennística para aplastarnos con derrotas, sino precisamente usará de ella para hacer el juego conveniente al debido progreso del alumno, quien no notará esta superioridad, la que si se nota jugando con uno que no es profesor es porque a éste le conviene que el contrincante no le devuelva ninguna pelota, para afirmar su personalidad, y el profesor con honorarios tiene como fin buscar que el alumno devuelva perfectamente cuantas más pelotas posibles mejor, teniendo como medios para lograr este fin, la enseñanza, y la enseñanza en los individuos que son humildes y que reconocen que siempre hay quien juega mejor y les puede enseñar algo, en lugar de aburrirles deléitales, pues aquella es hermana del progreso. Además de que el contratar un profesor no significa que los jugadores, por este mero hecho, no puedan contender más con amigos de fuerza similar, sino que sólo representa que tendrán tal día, a tal hora, un tiempo determinado de lección.

El señor Soler, que se muestra partidario de la diversión, pues teme al aburrimiento jugando contra un profesor, aburrimiento muy relativo, en cambio lanza una especie de anatema para aquellos que van al tennis a disfrutar de los agradables matices del *flirt*, que no deja de ser una diversión y muy compatible con el jugar bien.

No estamos, tampoco, conformes con la opinión de que las Juntas destinen algunos fondos para que los *leaders* disfruten gratuitamente de los beneficios del profesor, y la razón es bien obvia: Si la dificultad de que cristalice esta reforma está en la cuestión de pesetas, pues son los profesores gente acostumbrada a cobrar buenas sumas, no más faltaría que los *leaders*, que por sí solos ya contratarían al profesor, se les eximiere de tal gabela por razones que no dice, cuando ello representaría una merma para el pago del precio total del profesor, además de que la venida de éste es para que todo el mundo progrese, no unos cuantos señores *tennismen*.

Es decir que el señor Soler, que combate el problema desde el punto de vista económico, en lugar de dar soluciones que solventaran esta dificultad del dinero, no sólo no expone me-

dios para lograrlo, sino que busca la manera de que haya pocos adeptos, y aun los pocos que existan reciban la enseñanza gratuitamente. ¡A este paso el profesor lo tendría que pagar el Excmo. Ayuntamiento!

Es un error combatir la contratación de un profesor; lo que se ha de hacer es atmósfera para que la afición responda, no buscar, o mejor intentar hallar sistemas para que pueda prescindirse de él, pues si anticipadamente se combate una reforma buena en sí, pero que tiene la dificultad de costar dinero, será la manera de que nunca se juegue bien al tennis, y actualmente es un hecho probado que el sistema que defiende el señor Soler, el de la imitación realizada según comprensión de cada cual, no da resultado, pues es el que se ha venido practicando hasta ahora y fácilmente se puede ver que, en estos últimos concursos, los jugadores forasteros que han venido enseñados por profesor han dominado a los leaders catalanes y, además, aquel viejo sistema no ha producido jugadores de fama.

Después de estos escritos en una cuestión tan meridiana como ésta, huelga que la discusión sobre este tema continúe; cada lector o aficionado y la A. L. T. C. apreciará, y ésta, como órgano oficial, debe buscar que la dificultad monetaria sea solventada, procurando que la cuota no sea elevada; por nuestra parte no pensamos insistir y nuestro pensamiento lo sintetiza bien el término forense, que sin ulterior trámite (artículos en este caso) se dicte sentencia, la que deseo, no favorable a mis pretensiones y modo de pensar, sino de acuerdo con el común apreciar y siempre teniendo en cuenta si se podrán garantizar al profesor sus honorarios.

WINGFIELD

Caballos célebres

"Gladiateur"

(Continuación) *

GLADIATEUR aun no había corrido en Francia. Inscrito para disputar el Gran Premio de París, fácil es comprender la impaciencia y curiosidad que dominaba a los franceses para verle luchar en esa gran carrera, de tal modo, que más de ciento cincuenta mil personas se congregaron el 11 de julio de 1865 en el hipódromo de Longchamp, día señalado para la prueba. El taquillaje produjo 127.000 francos, cifra record en aquellos tiempos.

* Véase STADIUM del 19 de mayo.

En las apuestas se cotizaba sólo a tres en su favor.

Ninguno de los caballos inscriptos en la carrera era de categoría suficiente para contender, ni siquiera hacer galopar a *Gladiateur*, pero, por otra parte, la dureza del terreno y la pronunciada y larga bajada que existe en una parte de la pista eran poco favorables a sus remos, por cuyos motivos, su jockey, H. Grimshaw, lo retuvo en último lugar durante gran parte de la carrera, lejos, tan lejos del pelotón, que se hallaba a más de veinte cuerpos de distancia de *Vertugadin* y *Tourmalet*, quienes desde el principio iban a la cabeza a un aire extremadamente rápido, cuando éstos se hallaban en la última curva de la pista. Por un momento creyó aquel público inmenso y ansioso, en la derrota del favorito; la emoción fué grande, pero Grimshaw conocía a su caballo y sabía lo que hacía; esperaba el momento oportuno y este momento llegó cuando acabó de pasar la curva. Entonces, al entrar en la línea recta de la pista, no hizo más que dejar libre la cabeza a su caballo para lograr que en pocos trancos no existieran ya adversarios para él.

Una ovación formidable, tal como ninguna llegada haya provocado después, acogió al caballo y a su jockey, los cuales, empujados, apretados, aclamados por la muchedumbre que invadió la pista, pudieron, a duras penas, penetrar en el *pesage*.

Después de esta victoria y durante toda la semana siguiente que *Gladiateur* permaneció en París, un desfile interminable de visitantes contemplaron a este coloso cuyo exterior denotaba poder, fuerza, ligereza, dulzura y valor. Dice Ned Pearson, redactor hípico del *Sport*, al hablar de aquel triunfo, que viendo a *Gladiateur*, la memoria del inteligente no podía menos de recordar aquella conocida y enfática frase de un jefe árabe mostrando su corcel favorito a un extranjero, diciéndole: «Mira y entorna tus ojos.»

Bajo el cuidado de Tom Jennings fué conducido *Gladiateur* otra vez a Inglaterra, donde debía correr en Goodwood en los Drawing Room Stakes, en cuya prueba batió por cuarenta cuerpos a aquel potro llamado *Svong-down*, que a los dos años hizo deat-heat con él por un tercer lugar!...

Nadie osó disputarle luego la Bentick Memorial Stakes; fué en ella walk-over, es decir, corrió solo. Le esperaba aún otra victoria en una de las clásicas carreras de Inglaterra: la de Saint-Leger de Doncaster, que obtuvo sobre *Regalia*, la yegua vencedora del Oaks, y contra otros doce adversarios más.

ÚLTIMOS TRIUNFOS DE LOS CICLOS MAGDALENA

CARRERA DE CORNELLÁ
27 kms.-23 seprre. 1917

1.º José Kartó

CAMPEONATO DEL PRAT
15 kms.-27 seprre. 1917

1.º Jaime Puges

GRAN PREMIO KLEIN
64 kms.-30 seprre. 1917

1.º Categoría neófitos
CARLOS GASTÓN

Taller de reparación de automóviles y construcción de bicicletas

Talleres y Despacho: AUTO-CICLO GASTÓN Y MAGDALENA · Aribau, 123 - BARCELONA

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Náutica : Regata de neófitos del Club de Mar



La tripulación Escamilla, del Club de Mar, ganadora de las regatas de yolas, categoría de neófitos

El domingo se disputó brillantemente la prueba final de las regatas de yolas, para neófitos, organizadas por el Club de Mar.

La contienda se llevó a cabo en el extremo

del muelle de Poniente, saliendo de ella victoriosa la tripulación Escamilla, con el yol *Salou*, y clasificándose en segundo y tercer puesto, las tripulaciones Fau y Planells.

Lawn-tennis : Los triunfos de nuestros raquetistas



Los señores Flaquer y Sagnier, que, representando a Cataluña, se clasificaron brillantemente en los concursos de la región Norte

RESULTADOS obtenidos por la pareja catalana en la región Norte:

José María Sagnier.—Se adjudica en Gijón los segundos lugares de los campeonatos individual y doble. En Santander se clasifica primero en el campeonato individual, en el doble de campeonato y en parejas mixtas. En Zarauz obtiene los primeros lugares en los handicaps individual y doble, y el segundo en el doble, campeonato. En San Sebastián vence en el doble con ventajas y queda segundo en los campeonatos mixto, doble y en el handicap mixto.

En Bilbao se adjudica los tres primeros premios de los campeonatos doble, mixto y doble con ventajas.

Eduardo Flaquer.—En Zarauz vence en el handicap individual, en el mixto con ventajas y en el doble handicap, y alcanza el segundo puesto en el campeonato de parejas. En San Sebastián gana el mixto handicap, queda segundo en el doble de campeonato y tercero del campeonato de parejas mixtas y del doble handicap. En Bilbao gana el doble de campeonato y el segundo del campeonato individual.

Lastimado el orgullo inglés por las sucesivas victorias del caballo francés en las más importantes carreras del Reino Unido, dió motivo a que M. J. Graham, propietario del *Regalia*, mal aconsejado y haciendo suyas las insinuaciones de una parte de la Prensa, particularmente del *Sporting Life*, presentara a los Comisarios antes de la prueba, una reclamación oponiéndose a que *Gladiator* tomara parte en ella hasta tanto que su exacta edad fuera conocida por el examen de su boca. Esta reclamación no fué admitida, pero el testarudo inglés la presentó de nuevo así que terminó la prueba; los Comisarios mantuvieron por unanimidad su resolución en vista de que los certificados presentados por el Conde de Lagrange antes del Derby no ofrecían duda alguna respecto a la identidad del potro y a su edad, mientras el reclamante no presentase alguna prueba en apoyo de su reclamación.

Gladiator regresó a Francia para disputar el Gran Premio del Príncipe Imperial (hoy premio Royal Oak), durante el cual no pudo *Vertugadin* obligarle a que se extendiera; luego volvió otra vez a Inglaterra para recoger los laureles del Derby de Newmarket, donde por segunda vez dejó al desgraciado *Longbow* a cuarenta cuerpos de distancia, y terminó su campaña por una infructuosa tentativa en el Cambridgeshire, bajo el peso, imposible para sus tres años, de 62,500 kilogramos.

A pesar de ello partió favorito del público a 7/1, a despecho de los pronósticos de la Prensa especial, que comprendía que para este recorrido de 1.800 metros era preciso ser un «quick beginner», lo cual jamás había sido ni podía ser *Gladiator*, apoyándose, además, en el precedente de que dicha prueba nunca había sido ganada por un caballo con un peso superior a 48,500 kilogramos a tres años y 51,500 kilogramos a cuatro años (*Fox-hall* en 1881 y *Florence* en 1884, fueron, respectivamente, los que llevaron aquellos records de peso).

La carrera fué ganada por *Gardevisure*, portanra de tres años que sólo llevaba un peso de 39,500 kilogramos, es decir, 23,500 kilogramos menos que *Gladiator*, el cual, a juicio de varias personas competentes, hubiera podido triunfar si el estado de la pista hubiera sido otro. Viendo perdida la partida, su jockey no quiso obligarle a un esfuerzo inútil y no insistió siquiera para conseguir un puesto entre los caballos colocados, de modo que llegó entre los últimos.

Dado el estado del terreno, con seguridad que el Conde de Lagrange hubiera retirado su caballo si no hubiera tenido la delicadeza de amparar los intereses de los que apostaban sumas enormes por su caballo, a pesar de su peso extraordinario.

Después del Cambridgeshire, *Gladiator* entró en sus cuarteles de invierno.

Durante aquel año había ganado para el Conde de Lagrange 650.000 francos, lo cual constituía en aquellos tiempos el record de las

sumas ganadas por un caballo. Estableció así mismo otro que ningún caballo ha realizado hasta nuestros días, o sea vencer en las cuatro grandes pruebas clásicas de las Dos mil Guineas, Derby de Epsom, Gran Premio de París y Saint Leger, de Doncaster.

West-Australian había sido el único, antes que él, que había logrado ceñir lo que se llama «triple corona inglesa» (es decir, ser el vencedor de las Dos mil Guineas, del Derby y del Saint-Leger, victorias que después de *West-Australian* (año 1853), sólo han alcanzado diez caballos: *Gladiator* (1865), *Lord Lyon* (1866), *Ormonde* (1886), *Commond* (1891), *Isinglas* (1893), *Galtee More* (1897), *Flying Fox* (1899), *Diamond Jubilee* (1900), *Rock Sand* (1903) y *Gay Crusader* (1917)¹.

(Concluirá)

ENRIQUE SOSTRES

Brisas del mar

Regata crucero a La Ricarda

ESTA regata debía ser el remate de la semana náutica que nos ha ofrecido el R. C. M., y a tal efecto se dispuso todo para realizar en los terrenos de la espléndida propiedad de don Eusebio Bertrand y Serra un almuerzo campestre, en celebración del resultado obtenido en el conjunto de regatas habidas y llevar a cabo la excursión que para disputarse la Copa La Ricarda viene realizando nuestra entidad.

Este año, como el anterior, se agió la fiesta. Un viento excesivo y rachado de poniente se interpuso a los buenos deseos de los yafistas, privándoles de ver logrados sus propósitos y obligándoles a retornar a puerto cuando les separaba escasa distancia del mismo. Seis balandros tomaron la salida en dirección al Llobregat, partiendo asimismo el Jurado en una canoa automóvil y una canoa a diez remeros tripulada por animosos muchachos, decididos a concurrir a la fiesta de sus compañeros de club. Y aunque todos los yates tomaron las precauciones del rizo, no fué ello lo suficiente para afrontar las fuertes rachas que dominaban, y contra su voluntad debieron abandonar toda esperanza y hacer rumbo a puerto y amarrrar sus embarcaciones; pero faltó uno, el *Maravillas*.

En un improvisado paseo con el *Capricho*, de nuestro buen amigo señor Brosa, y navegando frente al faro Llobregat, hallamos el *Maravillas* en dirección puerto. Nos acercamos y Camps nos manifestó haber logrado la boya de llegada. No podemos menos que sentir una honda admiración hacia sus tripulantes y les felicitamos cordialmente. Habían llegado frente a La Ricarda sin temor alguno y afrontando la inquietud de un viento peligroso y las «delicias» de una mar muy poco agradable.

Al llegar al Club se les tributó una justa y

¹ El premio de Saint Leger, de Doncaster, ha sido substituido durante la guerra por el September Stakes, el cual se disputa en Newmarket.

merecida ovación. Camps, Tristany y Quer nos cuentan, las emociones de su travesía; vuelven completamente mojados, pero sus caras expresan la satisfacción de haber logrado lo que nadie más pudo conseguir. Lo pretendió Juanito Camps y halló en sus compañeros una decisión digna de elogio e hizo maravillas con su *Maravillas*, consiguiendo el premio de series y el de crucero.

Es una hazaña que merece ser relatada.

Regatas yolas, neófitos

También los remeros del Club de Mar hicieron gala de su decisión y se lanzaron con sus yolas a la final de la regata neófitos, cuyos derechos adquirieron en eliminatorias efectuadas recientemente.

Tres equipos se alinearon, concediéndose un handicap de diez segundos a los que tripulaban el *Hel·lènic*, efectuando un trayecto de 2.000 metros, una virada.

Vimos luchar las tripulaciones de Escanilla, Fau y Planelles, mereciendo nuestra atención la labor voluntariosa que desplegaron todas ellas y el empeño que demostraron para revelar sus facultades. Merece nuestra atención especial la compuesta por los señores Sala, Riba, Garcés, Canals, patrón Escanilla, en la que pudimos apreciar su superioridad sobre las demás. Les caracteriza un estilo discretísimo, una boga seguida, de 35 a 36 estropadas, y una resistencia que les permitió efectuar un embalaje seguro y hermoso. Hemos de manifestar imparcialmente que la tripulación Escanilla nos causó espléndida impresión. El tiempo invertido es también una prueba palpable de que es tripulación que puede dar de sí. Esperamos poder confirmar nuestra simple apreciación.

La Federación de Sociedades de Remo

El comité de remo del Real Club Marítimo, en unión del comité del Club de Mar trabajan activamente en la confección de un reglamento para la creación de una entidad oficial que agrupe todas las sociedades de remo de España. Como es cosa que merece ser tratada con amplio espacio y no en reducidas líneas, deja-

mos para otra edición ocuparnos de tan importante asunto y de la orientación que se piensa dar a la misma. Al anuncio de los trabajos comenzados por nuestras entidades ya se han recibido de diferentes clubs españoles su más entusiasta adhesión.

¡Aleluya!

ASTELL

LAWN-TENNIS

XIV Concurso regional de otoño

PARA los días 27 del corriente al 4 de noviembre próximo anuncia la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña el XIV Concurso regional de otoño, en el que figuran las siguientes pruebas:

- 1.^a Campeonato individual de caballeros.
- 2.^a Campeonato de parejas caballeros.
- 3.^a Campeonato individual de señoritas.
- 4.^a Parejas caballeros, con ventajas.
- 5.^a Individual señoritas (handicap).
- 6.^a Partidos por parejas mixtas (handicap).
- 7.^a Parejas de señoritas (handicap).
- 8.^a Individual de caballeros, con ventajas.

Las tres primeras pruebas son de campeonato y en ellas se adjudicarán los vencedores el título de campeones de Cataluña y Baleares.

Sólo podrán inscribirse jugadores pertenecientes a clubs afiliados a la Asociación Catalana, con excepción de aquellos que hubiesen jugado en concursos veraniegos, no autorizados por la misma.

Actuará de juez árbitro en este Concurso, don José María Zulueta, de cuya competencia nos excusa de hablar su reconocida fama.

En la Sociedad Sportiva Pompeya, donde corresponde jugar esta vez, están reparándose las pistas y llevándose a cabo otras reformas para el mejor éxito del concurso.

El plazo de inscripción fine a las ocho de la noche del próximo día 23.

En la reunión recientemente celebrada por la Junta directiva de la Asociación de L.-T. de Cataluña, don José María Sagnier, delegado

Faros J. B. H.

FABRICACIÓN NACIONAL

JOSÉ BIOSCA

Ronda Universidad, 31 : Teléfono A-3038 : Barcelona

por la región catalana para asistir a la Asamblea que en Bilbao celebró la Real A. de L. T. de España, dió cuenta de los importantes acuerdos tomados en aquella junta, entre ellos el de celebrar en Barcelona, en el mes de abril próximo, el Campeonato oficial de España. También se acordó en dicha asamblea la institución del Campeonato oficial de España, prueba individual de señoritas, que se jugará a partir de 1919 en San Sebastián, y sucesivamente en la localidad donde resida la campeona. Igual sistema regirá para el campeonato de caballeros, a partir de la misma fecha.

La Asociación acordó felicitar oficialmente a los señores Sagnier, Flaquer y señorita Subirana, que tan brillantemente representaron a Cataluña en los concursos de la región Norte.

Acordóse, asimismo, como castigo a los jugadores que tomaron parte en concursos no autorizados, impedirles jugar en el próximo concurso regional, sin perjuicio de ampliar el castigo en caso de reincidencia.

Finalmente se ocupó la Junta de la necesidad de un profesor, tomándose, a este respecto, importantes acuerdos que se harán públicos oportunamente.

Carreras de caballos

La noticia que dimos poco tiempo después de celebrarse el brillante ciclo de carreras que en los meses de mayo y junio organizó la Sociedad Carreras de Caballos, ha tenido plena confirmación, y se anuncia ya para los días 28 y 30 de octubre, 4, 8, 11, 15, 18, 22, 25, 29 de noviembre, 2, 4 y 6 de diciembre, una nueva serie de carreras, bajo un programa tan completo y atractivo, que el éxito superará, sin duda, al de entonces.

Por de pronto, figura en el programa la novedad de las carreras al trote enganchado, que tanto entusiasmo han conseguido despertar en todos los hipódromos franceses.

Esto, el hecho de que se cuente ya con el concurso de las mejores cuadras y la enorme cantidad a que ascienden los premios, hace prever que este nuevo ciclo de carreras constituirá el acontecimiento hípico más importante que se habrá visto en nuestra ciudad.

Oportunamente nos ocuparemos de este asunto, empezando en el número próximo por publicar el programa.

Écos y noticias

En el próximo mes de noviembre se efectuarán en el local social de la Real Sociedad Gimnástica Española, los Campeonatos de España de levantamiento de pesos y de lucha greco-romana.

* *

El Subcomité de luchas de la Real Federación Atlética Catalana ha empezado con actividad a formular el reglamento con que se ha

de regir el próximo primer Campeonato de lucha Greco-romana, que definitivamente se celebrará el mes de diciembre.

Piensa este Subcomité dar toda clase de facilidades que estén a de alcance para que dicho Campeonato sea un verdadero éxito.

* *

Son varias las entidades de carácter deportivo que han solicitado su ingreso en el Internacional Sporting Club, recientemente instalado en la calle de Pelayo.

Tan pronto como hayan formulado su adhesión la mayoría de las que la tienen solicitada, se procederá a constituir la Comisión deportiva y se planeará el amplio programa de fiestas que sus elementos directivos se proponen realizar.

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Ciclismo. — *Sans*: Día 14. Carrera de neófitos, organizada por el Velo Sport de Sans. Distancia 33 kilómetros. 1.º, T. Pallarés, *Montpeó-Pirelli*, 1 h. 9 m. 40 s.; 2.º, J. Mestres, 1 h. 15 m. 20 s.; 3.º, J. Viladomiu, 1 h. 17 m. 20 s.

Fútbol. — *Barcelona*: Día 14. Partido de inauguración de la temporada, organizado por la Federación Catalana de Clubs de Foot-ball. Selección catalana-selección castellana, 1 a 0. Final del campeonato de segunda categoría. Alfonso XIII (de Palma de Mallorca)-Palafrugell, 3 a 1.

Motociclismo. — *Madrid*: Día 14. Campeonato de España. (Véanse los resultados en nuestra información.)

Pelota vasca. — *Barcelona*: Día 14. Partidos de pelota a cesta, organizados por la Real Sociedad de Sport Vasco. Aballí-García vencen a Boldú-Canals por 40 a 35 tantos. Gamboa-Palmada vencen a Bo-Mas por 40 a 39.

Remo. — *Barcelona*: Día 14. Regata de yolas para debutantes, organizadas por el Club de Mar. 1.º, *Salou*, trip. Escamilla, 9 m. 24 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, *Monturiol*, trip. Fau, 9 m. 51 s. $\frac{1}{5}$; 3.º, *Hel·lènic*, tripulación Planells, 10 m. 1 s. $\frac{4}{5}$ (deducidos 10 segundos de handicap).

Yachting. — *Barcelona*: Día 14. Crucero a La Ricarda, organizado por el Real Club Marítimo de Barcelona. 1.º y único, *Maravillas*, patrón Camps, tripulantes Quer y Tristany.

Programa para mañana

Lawn-tennis. — Concurso social de lawn-tennis, organizado por el C. A. D. C. I. Pistas calle Muntaner. A las 9.

Remo. — Regata de yolas de debutantes e interclubs, organizada por el Real Club Marítimo. A las 10.

Pelota vasca. — Partidos de pelota a cesta entre socios de la Real Sociedad Sport Vasco. Frontón Condal. A las 11.

Fútbol. — Partidos de fútbol. Barcelona-Europa. Español-Internacional. Campos de los clubs citados en primer lugar. España-Centre de Sports de Sabadell. Campo del España. Centre de Sports de Sans-Avenç. Campo del Centre. A las 15'30.

Concurso Gamber. Partidos entre cuartos equipos. A las 8.



Neumáticos

DUNLOP

**AUTO
MOTO
VELO**

Sociedad Española DUNLOP, S. A.

Claudio Coello, 106 - MADRID - Teléfono 4741

Telegramas y telefonemas: DUNLOP

— DEPOSITARIOS EN BARCELONA —

J. ÁLVAREZ : Provenza, 255

E. MAGRE : Córcega, 233

A. SANROMÁ : Balmes, 62

Agencia General Española "La Motosacoche" : Rosellón, 255

A. ALIMUNDO Y C.^A

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017

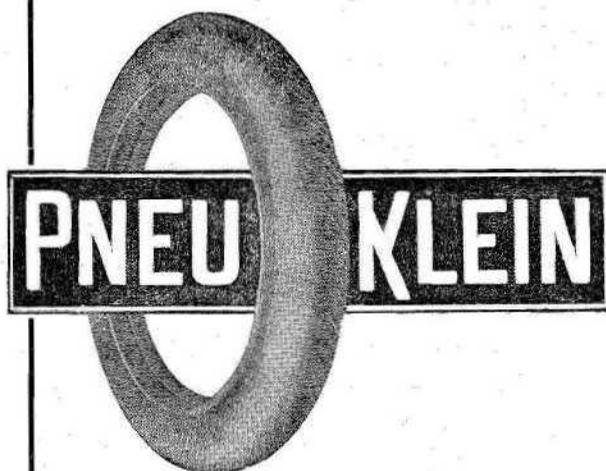
• **BARCELONA** •

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



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

Pídanse tarifas

KLEIN Y C.^a

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

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES



MARCA REGISTRADA

TALLERES Y OFICINAS TÉCNICAS DE BARCELONA

A. ELIZALDE

PASEO DE SAN JUAN, 149

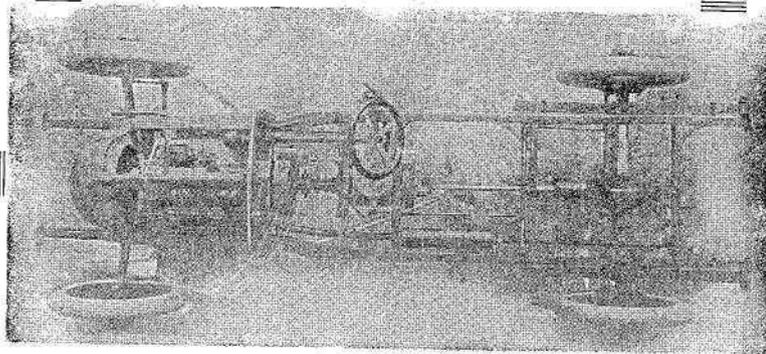
Dirección telegráfica y telefónica: AUTOELIZALDE - Teléfono G-921

CONCESIONARIOS PARA CATALUÑA:

Pujadas y Llobet - Paseo Gracia, 88 - Barcelona

CONCESIONARIO PARA CASTILLA LA NUEVA, SEGOVIA, ÁVILA Y ZONA ESPAÑOLA DE CARRECOCS:

Alvaro Ureña - Barquillo, 14 dup. - Madrid



Automóviles de turismo y reparto : Omnibus, camiones, coches militares, de sanidad y policía

Oficina técnica para estudiar las aplicaciones industriales