# Stadium

Revista Ilustrada

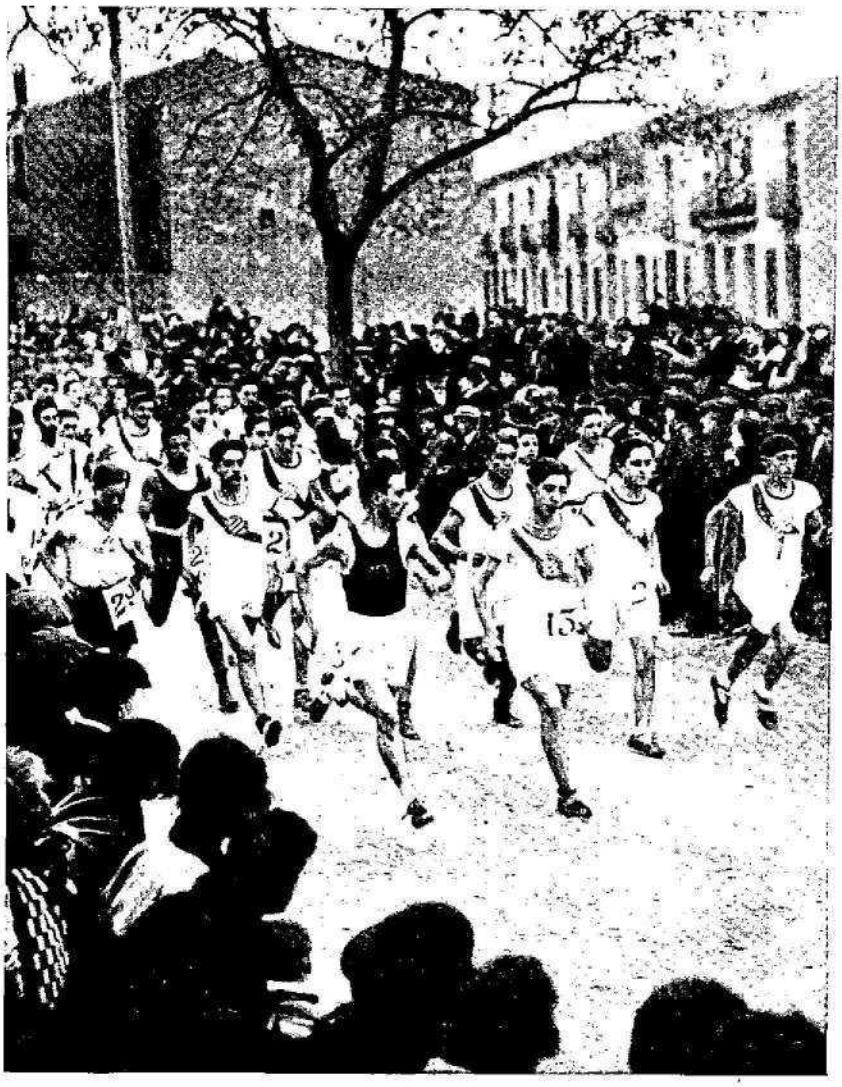



Foto Dominguez

Momento de tomar la salida los participantes en el VI Campeonato de Cataluña de Cross-country


Año XI : N.º 339
26 de Marzo 1921

MOTOR: DEPORTES: TURISMO

Número suelto
75 cénts.

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS
Balmes, 62
BARCELONA
Teléfono 1415
SANROMÁ

STADIUM
REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS
Oficinas: Balmes, 54, imprenta : Telef. 2089-A
: BARCELONA :
Aparece cada dos semanas, en sábados alternos
Número suelto corriente . . . 75 céntimos
» » atrasado . . . 1 peseta
Precios de suscripción
España, un año. . . . . 15 pesetas
Extranjero, un año . . . . . 20 íd.
Pagos por adelantado
Precios de los anuncios, según tarifa núm. 3



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



La casa más importante de España en artículos de sport
Raquetas **Driva Exela**, de Williams & Co.
Agentes exclusivos: **Eduardo Schilling, S. en C.**
BARCELONA: Fernando, 23 :: MADRID: Alcalá, 14 :: VALENCIA: Calle de la Paz, 31

Stadium
Revista Ilustrada
MOTOR DEPORTE TURISMO

Redacción y Oficinas: Balmes, 54 : Teléf. 2689-A Barcelona
Suscripción anual: España. . . . 15 pesetas Extranjero . . 20 id.

# ECOS

OOOOOH LA REVUE!—Este es el título reclamo de una nueva revista que de seguro irán a ver todos nuestros deportistas, por muy reñidas que estén ciertas costumbres con el amor a la cultura física.

Pero ese prolongadísimo oooooh! se nos antoja poco sonoro para otro que se exhala espontáneamente de lo más profundo de nuestro pecho.

*Oooooh la Subvención!* — Sepan y entiendan cuantos bondadosamente pasen sus miradas por estas páginas, que la Comisión de Cultura de nuestro Ayuntamiento — de ese Ayuntamiento que no ha dejado nada por inventar con tal de sacarnos la última perriña que nos quede en el bolsillo, y que no son pocas las que nos arranca a los deportistas por *impuestos* varios y por varias multas más o menos bien *impuestas,* ha acordado proponer al Excmo. Consistorio (en el que no abundan los deportistas) que (agárrese usted, lector, que hay curva) las QUINCE MIL pesetas que para (vuélvase a agarrar) concursos y fiestas deportivas figuran *expresamente* (sic) consignadas en presupuesto, se distribuyan en la forma siguiente:

| | | |
|---|---|---|
| Clubs náuticos . . . . . | Ptas. | 2.250 |
| Federación Catalana de Atletismo . . . . . | » | 1.950 |
| Federación Clubs de Futbol . | » | 1.200 |
| Asociación de Lawn-Tennis . | » | 1.200 |
| Federación Natación. . . . | » | 1.200 |
| Sports de montaña . . . . | » | 1.200 |
| Moto Club . . . . . | » | 1.200 |
| Federación de Sociedades Deportivas . . . . . | » | 1.050 |
| Unión Velocipédica . . . . | » | 1.050 |
| Automóvil Club . . . . . | » | 900 |
| Tiro Nacional . . . . . | » | 900 |
| Sport Vasco. . . . . | » | 900 |

Con este precedente tan significativo no es de extrañar que los beneméritos indivi-

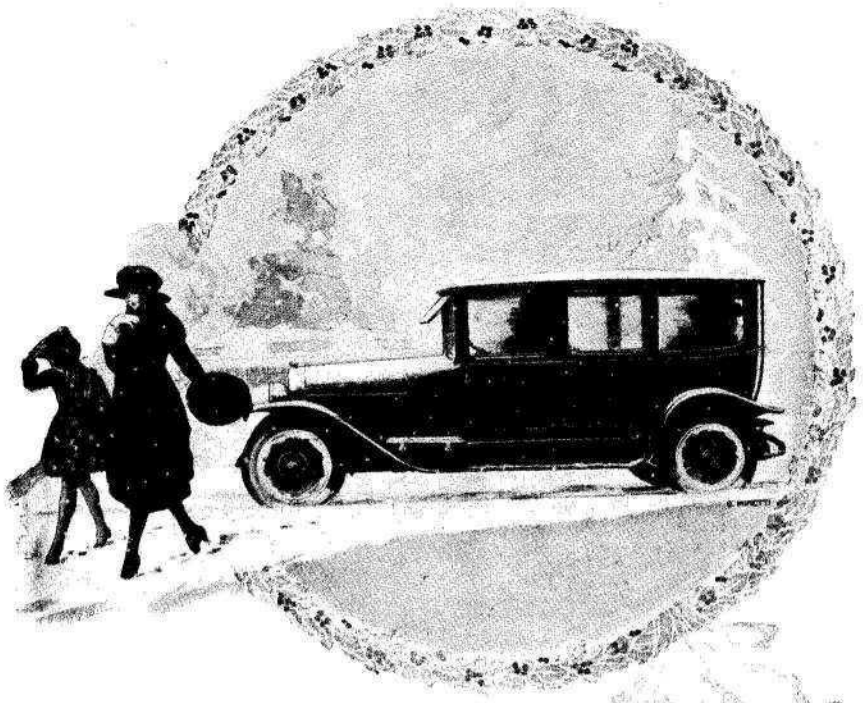
LE CHAUFFEUR
Gran casa especial para la venta de toda clase de accesorios para
Automóviles y Ciclos
ESPECIALIDAD EN ÚLTIMAS NOVEDADES DE PARÍS
Rambla Cataluña, 24 - Tel. 2182-A
BARCELONA

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD
ACEITE JUPITER
Inalterable à todas las temperaturas



Mr. Tapiale (finlandés), ex campeón mundial de lanzamiento

Ernest Witty & Co.
Aragón, 259-261
Teléfono 1017-A
BARCELONA
Artículos para todos los sports
¡Jugadores de Lawn-Tennis!
Acabamos de recibir de la famosa casa inglesa SLAZENGERS LTD., un gran surtido de Raquetas de todas marcas y pesos



FIAT

Modelo 501 **10-15 HP.** 4 cilindros 65 X 110 mm.
Modelo 505 **15-20 HP.** 4 cilindros 75 X 130 mm.
Modelo 510 **20-30 HP.** 6 cilindros 75 X 130 mm.

Puesta en marcha y alumbrado eléctricos. Ruedas de acero desmontables. Equipo completo.

ENTREGA INMEDIATA

AGENCIA EXCLUSIVA:

## Sociedad General de Automóviles

Caspe, 24 Barcelona

duos a quienes preside el señor Ventosa y Calvell en el Consejo de las Olimpiadas, se lancen a la realización de una empresa titánica que supone un gasto de unos dos millones de pesetas.

¡Y pensar, *oooooh, mon Dieu!* que el excelentísimo Ayuntamiento no se ha percatado aún de la obra inmensa, transcendental, colosalísima, que realizan pro Barcelona nuestras sociedades deportivas! ¡Y pensar que el Real Polo Club, por ejemplo —al que no se le asigna ni un solo céntimo— da en premios para caballos, en su famoso concurso, más del doble de lo que el Ayuntamiento otorga para los que más y mejor han de contribuir a la mejora de nuestra raza, tan enteca en materia de concejales!

❖

ENTRE el montón infinito de revistas y periódicos que hallamos a mano en una de las mesas de nuestra redacción, tropezamos con uno, del que copiamos la siguiente noticia:

«... Gryssels, redactor de *Stadion,* de Rotterdam, acaba de concertar un combate de boxeo en condiciones severísimas, entre Nilles i Breiten-Strater.»

Ello nos produce la satisfacción de que STADIUM de Barcelona envíe cariñoso saludo a su tocayo *Stadion,* de Rotterdam.

Nota: Ese pugilista alemán Breiten-Strater es el que dijo que si tocaba a Carpentier con su puño derecho, que estaba perdido, *good bye.*

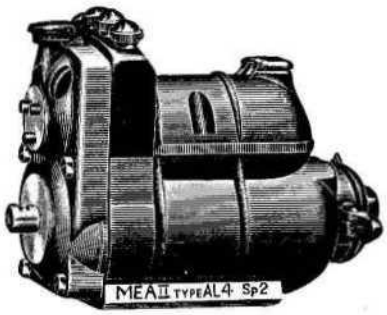
❖

PARA el señor Administrador principal de Correos de Barcelona.

Nos ha parecido altamente ridículo hacer patentes en las columnas de nuestra Revista, las quejas que desde que nacimos hemos venido recibiendo en nuestra Administración, respecto al retraso o pérdida de los ejemplares destinados a nuestros lectores o de los paquetes destinados a nuestros corresponsales administrativos.

Y nos ha parecido ridículo porque considerábamos que al lector que no sufre los perjuicios de que se lamentan otros, se le antojará que pretendemos darnos importancia clamando al cielo porque no llegan nuestros paquetes y nuestros ejemplares a Yokohama o a Antofagasta...

Pero el hecho se repite tantas y tantas veces, que no tenemos más remedio que confirmar nuestras quejas al señor Administrador principal de Correos de Barcelona para que evite que no lleguen nuestros

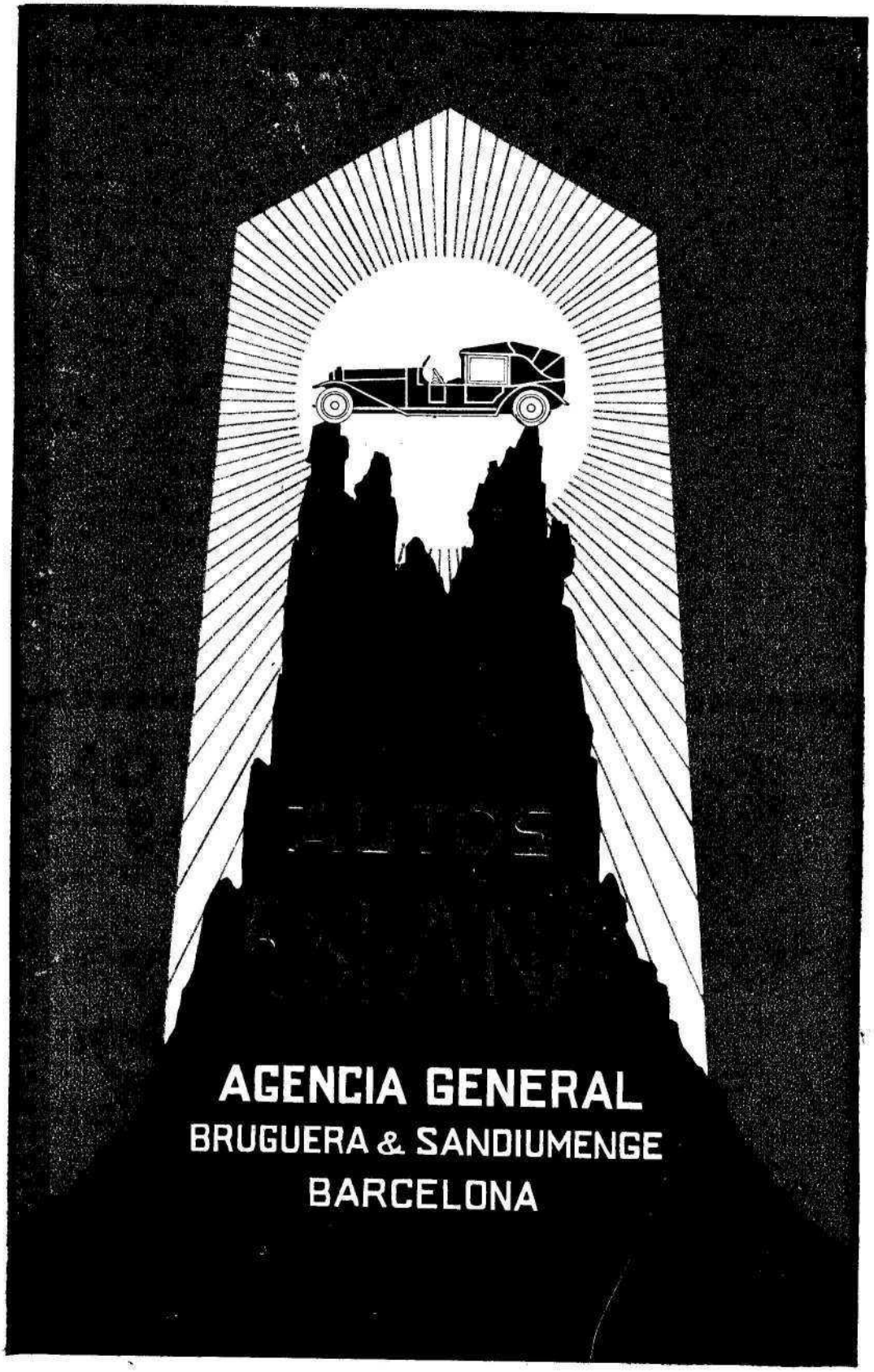

MAGNETOS
Y BUJIAS

Mea

DE LA CASA ALEMANA
UNION WERK MEA - G. m. b. H. - Feuerbach bei Stuttgart

Delegación exclusiva para España y Portugal:

CAYETANO CORNET - Ingeniero
Cortes, 481 BARCELONA Teléf. 35-H


AGENCIA GENERAL
BRUGUERA & SANDIUMENGE
BARCELONA

paquetes a poder de nuestros corresponsales — sin ir más lejos, el número 337 no llegó a Villanueva y Geltrú, y a pesar de tener concertado el franqueo, de ahora en adelante lo enviaremos con un propio —; porque llegan con diez, quince y veintiún días de retraso a Madrid, con más de quince a Vigo y Coruña y con veintitantos a Londres y Birmingham, causándonos un enorme perjuicio, porque ha de saber el señor Administrador de Correos que un número de STADIUM que servimos por el precio de setenta y cinco céntimos, nos cuesta *más* de setenta y cinco céntimos, y si hemos de reponer muchos paquetes y muchos ejemplares, no vamos a poder subsistir, por culpa de quienes más obligados están a cooperar a la rápida difusión de la Prensa.

❖

EL día 30 del actual se verificará el clásico match a remo entre alumnos de las Universidades de Oxford y Cambridge.

¿A quién la victoria?

La solución, en el próximo número.

❖

PARA participar en la Copa Davis, que este año se disputará en América, están inscriptas doce naciones, a saber: Inglaterra, Canadá, Francia, Australia, Dinamarca, Bélgica, Indias inglesas, Islas Filipinas, Checoeslovaquia, Japón, República Argentina y ESPAÑA.

❖

EL Barcelona F. C., en lucha franca y encarnizada con el Avenç, que es un equipo de cuidado, ha conquistado el glorioso título de Campeón de Cataluña, que detenta durante cuatro temporadas seguidas.

STADIUM felicita a los campeones.

❖

OTRA vez—ande la órdiga—se han enzarzado en divertido pugilato la Federación Nacional de Futbol y la Federación Catalana, por mor de esa niña tan bonita que se llama Barcelona F. C.

Una Asamblea nacional, merced al hábil prestidigitador señor Ruete, deshizo acuerdos solemnes de otra Asamblea.

La nuestra protesta del derecho que asiste a Cataluña y se separa del Campeonato, y el Barcelona se queda hogaño con las ganas de volver a ser campeón nacional.

Por su parte, los árbitros catalanes se declaran independientes de la F. C. y acuden al Colegio nacional. Este solicita la descalificación del Barcelona; la F. N. la


AUTO-MOTORS-SALON

Departamento de la Casa J.V.M.

Rambla de Cataluña, 60
BARCELONA

Director: R. SELLES MIRO

AGENCIA GENERAL DE VENTAS PARA ESPAÑA

AUTOMOVILES DE TURISMO

Audi

CAMIONES DE 2 TONELADAS

LO MEJOR QUE SE FABRICA EN ALEMANIA

ENTREGAS INMEDIATAS

SE OTORGAN LAS AGENCIAS EXCLUSIVAS REGIONALES A GARAGES O COMERCIANTES DEL RAMO

# Magnetos BOSCH

**auténticas, procedentes de las fábricas**

**ROBERT BOSCH** Stuttgart (Alemania)

**Representantes exclusivos para España**
**de esta acreditada marca alemana**

## F. Xaudaró y Cª

**Calle Aragón, 254 - Barcelona**

**Sucursal en MADRID: Villanueva, 32, dup.**

**Bujías**
**Alumbrado**
**Demarreurs**
**Engrasadores**

# BOSCH

## NOTA IMPORTANTE

**Garantizamos la procedencia y calidad de todos nuestros artículos y llamamos poderosamente la atención de nuestros Clientes sobre posibles ofertas de MAGNETOS Y MATERIALES que no son los que suministra la antigua y reputada casa**

## ROBERT BOSCH, de Alemania

concede, la F. R. la deniega y algunos periódicos diarios se burlan de esta serie de líos que no conducen a otra cosa que a que unos cuantos señores que son aficionados al futbol por «afición», se retraigan asqueados de tanta po... litiquería.

Y al fin y a la postre, todo terminará en agua de borrajas y en demostración de que todo ha sido inútil palabrería...

SE ha acordado ya definitivamente que el match Carpentier-Dempsey se celebre en la ciudad de Nueva York el día 2 de julio próximo.

Carpentier emprenderá dentro de pocos días un viaje de exhibición por España y Portugal y probablemente a fines de mayo embarcará en Vigo con dirección a Norte América.

# LAS OLIMPIADAS

STADIUM, cual cumple al título que ostenta, desea recoger en sus columnas, aunque resulten trasnochadas, las noticias, la labor meritísima que han empezado a realizar los dignos individuos que componen el Consejo Ejecutivo de las Olimpiadas.

A la sesión de constitución del Consejo asistieron los señores Ventosa y Calvell, Barón de Güell, Elías Juncosa, Ráfols, Miralles, Garriga Roig y nuestros compañeros Masferrer, Có de Triola y Creus, excusando su asistencia por perentorias ocupaciones, los señores Gamper y Galí.

Se leyeron las ponencias presentadas por las Comisiones nombradas por el Consejo en pleno y se acordó distribuir copias de las mismas entre todos los individuos del Consejo, para que puedan ser estudiadas, discutidas y aprobadas en una próxima reunión.

De conformidad con lo convenido en principio por el Consejo de las Olimpiadas y estudiado a fondo el asunto, por unanimidad quedó aprobado elevar una exposición al Ayuntamiento de Barcelona, en la que se solicite que el Consejo Municipal acuerde recabar del Consejo Olímpico Internacional en su próxima reunión de Lausanne, que sea Barcelona la ciudad elegida para celebrar en su estadio de Montjuich la VIII Olimpiada de la era moderna.

El escrito ha sido redactado y será presentado de un momento a otro al Alcalde de nuestra ciudad.

Todo, pues, hace prever que la cuestión de las Olimpiadas marcha por el mejor camino Felicitémonos de ello.


**Automóvil Salón**

MADRID — Alcalá, 81 - Lagasca, 103
BARCELONA — Trafalgar, 52 - Plaza Cataluña, 18
VALENCIA — Paz, 33

**Representante de las grandes marcas europeas y americanas de**

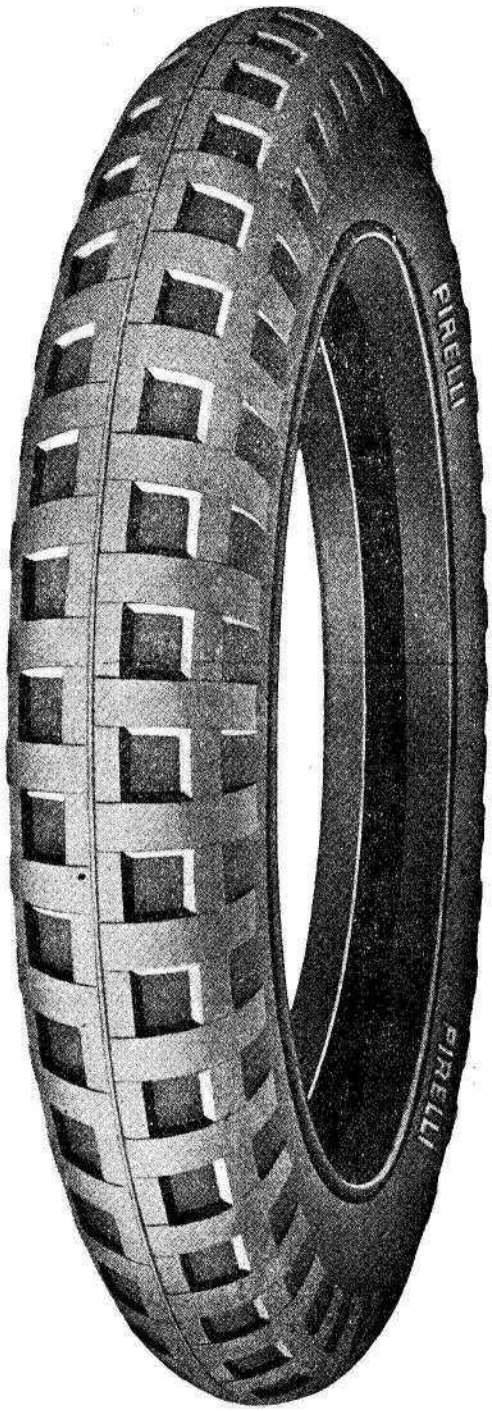
**Automóviles**
**Berliet, Minerva, Simplex, Stutz, y Mitchell**

**Camiones**
**Federal y Berliet**

**Motocicletas**
**Indian**

**Tractores agrícolas**
**Cleveland**

**Rueda motriz Smith, bicicletas Automoto e Indian, neumáticos, accesorios, recambios y artículos de sport de las más acreditadas marcas**




La cubierta

tipo **N**

PIRELLI

es la mejor

BARCELONA Rda. Universidad, 18

MADRID Alcalá, 73

BILBAO Gran Vía, 42

LA CORUÑA Picavia, 1

Año XI - Núm. 339 - 26 Marzo 1921

# Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES

STADIUM... nombre que conserva toda la nobleza de su abolengo, que evoca los días de oro de las civilizaciones helénica y latina, madres de la cultura universal moderna, y que lleva a nuestra mente una visión fantástica del estadio ideal de los tiempos actuales, como inmenso recinto formado por el orbe entero, donde se rinde fervoroso culto a los clásicos certámenes atléticos: a la hípica, a las regatas y a los juegos deportivos contemporáneos; donde las antiguas carreras de carros han sido substituidas, gracias a los grandes progresos industriales, por las de bicicletas y por las de grandes y pequeños vehículos automóviles, que hoy corren triunfadores y veloces por la tierra, por el mar y por el cielo, acortando distancias, salvando fronteras, brindando al turismo mundial las bellezas naturales y el conocimiento de todos los países. — A.

## Los prohombres de Cataluña con nuestros atletas



Foto Claret

*Recoge hoy* STADIUM *en su portadilla una nota altamente simpática para cuantos viven de cerca el movimiento deportivo de nuestra región. El presidente de la Mancomunidad de Cataluña, señor Puig y Cadafalch, dando una prueba más del interés que le inspiran las cosas del deporte, se honró en presidir la fiesta del VI Cross de Cataluña, acudiendo a Sabadell para presenciar la lucha, actuando de* starter *bajo la pancarta de salida y alentando, finalmente, con entusiastas frases, la obra de regeneración de la raza que llevan a cabo los propagandistas del atletismo.*




existencia de

Neumáticos
y
toda clase
de
accesorios
y
material de
reparación

para

Automóviles
Motocicletas
Bicicletas
y
Aeroplanos

India Rubber Products C.º Ltd.

Castelló, 9: Madrid
Rambla de Cataluña, 123: Barcelona

# A MAL TIEMPO, BUENA CARA

Los malos tiempos, por pésimos que sean, no pueden abatir ni abatirán nunca los juveniles ánimos de STADIUM.

Si no lo hiciésemos así, no creeríamos corresponder al generoso y apreciado concurso que, de cada día y en mayor aumento, nos prestan nuestros lectores.

La guerra tan cruel que padecimos durante cinco larguísimos años, ha traído a la vida de todas las naciones, incluso a las que observaron neutralidad tan grande como la nuestra, enormísimas perturbaciones y, a medida que pasa el tiempo, las consecuencias, el rastro profundísimo que la guerra dejó, perturba la marcha, un día risueña, de nuestra existencia en múltiples aspectos.

En los ramos de actividad que con nosotros tienen relación más directa, la crisis se ahonda de cada vez más y hay quien presiente días aciagos si las circunstancias no cambian de un modo rápido.

No abundamos nosotros en esos pesimismos, pero entendemos que no es posible tampoco quedarse cruzados de brazos contemplando estúpidamente el cielo, observando si anuncia bonanza o borrasca, para disponerse a tomar el sol en el primer caso o guarecerse de la tempestad en el segundo.

Entendemos que hoy más que nunca están interesadas nuestras entidades automovilistas, motoristas y ciclistas—que cuentan con recursos suficientes para ello—a trabajar con mayor empeño que nunca en la organización de manifestaciones públicas en las que se dé a conocer al público de toda España que no ha saboreado ni gozado de las delicias de la locomoción a motor, las infinitas ventajas que encierra, desde diversos puntos de vista, empezando por los de la rapidez y comodidad y acabando por el indiscutible de la economía, por muchos mal comprendida.

El Real Automóvil Club de España, que ha enriquecido sus archivos con una lujosa recopilación, perfectamente estudiada, de todas nuestras carreteras, obra meritísima por nosotros alabada, debiera publicar una edición económica de su notable trabajo y hasta repartirla gratuitamente, ya que su tesoro se lo permite, para difundir entre todas las clases sociales la afición al excursionismo, lo mismo entre las ricas pobres que entre las pobres... ávidas de expansionar su espíritu por estas hermosas tierras de nuestra admirable España, a poco que sus recursos se lo permitan.

Todos nuestros Automóviles Clubs, desde el de España hasta los más modestos, que sólo contribuyen a llenar un espacio en el Anuario del dos veces mencionado, haciendo ostentación de sus nombres (sin apellidos *notorios)*, deben emprender una acción enérgica y colectiva juntamente con los clubs motoristas y ciclistas, *et item* más las Cámaras Sindicales, para lograr el mejoramiento de nuestras de cada vez más pésimas carreteras nacionales y provinciales.

Pero, además de esto, deben redactar y y llevar seguidamente a realización un plan completo y armonizado de carreras, de pruebas, de manifestaciones de toda índole, valiéndose de sus propios recursos y apelando al concurso de elementos aficionados, porque en esta ocasión sería abominable acudir al socorrido tema de organizar una carrera solicitando de nuestros industriales y comerciantes que aporten los premios y luego que participen en la prueba, restándoles únicamente el derecho de que se organicen como quieran, ya que ellos sufragan los premios, las inscripciones y los gastos de participación, que no son flojos...

El plan general que podría desarrollarse entre todas las asociaciones que se han creado para *contribuir al fomento y desarrollo del automovilismo, motorismo, ciclismo, etcétera, etc.,* bien combinado, contribuiría indiscutiblemente a revolucionar el país en pro de esos sistemas de locomoción y, merced a ese movimiento, tal vez llegaríamos a tener el honor de podernos codear en materia automóvil con otras naciones que, más pobres, infinitamente menos importantes que la nuestra, cuentan en sus registros con una cantidad de autos, motos y ciclos superior a España.

Tal vez fuese conveniente, en ocasión en que un grave mal se cierne sobre la industria y el comercio automóvil principalmente, que en lo que pudiera llamarse MINISTERIO DEL AUTOMÓVIL (Real Automóvil Club de España) se reunieran, convocados por éste, todos los elementos que dirigen las sociedades dedicadas al fomento del sport e industria automovilista, motociclista y ciclista. Nadie con más autoridad que el R. A. C. E.

# Una tentativa para el Gran Premio del Aero Club de Francia

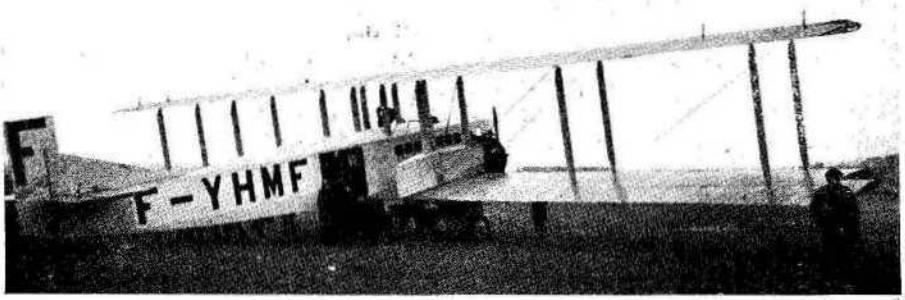
La importantísima prueba del Gran Premio del Aero Club de Francia, que comprende en conjunto 2.400 kilómetros, a base de los recorridos París-Lille-París, París-Pau-París y París-Metz-París, ha sido recientemente intentada por D'Or y Bernad, tripulando un *Farman-Goliath*.

Las condiciones climatológicas en que se realizó la tentativa, desfavorables en absoluto, privaron a los intrépidos aviadores de realizarla con la brillantez y el éxito que se proponían alcanzar.

Los técnicos, por otra parte, daban de antemano por descontado el fracaso, atendida la inseguridad del tiempo en esta época del año.



*D'Or y Bernad, que acaban de intentar el raid aéreo llamado «circuito de la estrella»*




*El* Farman-Goliath *con el cual ha sido intentada la prueba de 2.400 kilómetros para la conquista del Gran Premio del Aero Club de Francia*

Podría combinarse un programa general de carreras, pruebas, concursos de elegancia, exposiciones locales e internacionales y, sobre todo, se daría sensación del interés que inspira a esas sociedades el desarrollo de algo muy importante que se ha creado a costa de enormes capitales e infinitos sudores y que fuera criminal dejar perecer, puesto que ello es la base que nos permite a todos gozar de nuestras aficiones.

Es infinitamente modesto el concurso que puede aportar a esa obra magna la Revista STADIUM, pero si se la llama a concurso sabrá responder con los entusiasmos bien demostrados que siente por la causa del automovilismo, del motorismo, del ciclismo, en una palabra: de todos los deportes mecánicos.

Y una prueba de ello son estas líneas, trazadas con objeto de atajar una crisis, de cuyas fatales consecuencias podemos ser víctimas todos, unos perdiendo su dinero y otros nuestras ilusiones, que no dejan de representar un valor realmente positivo.

NARCISO MASFERRER.

# El XIV cross ciclo-pedestre en Francia



*La salida de los ciclo-pedestristas en Mont-Valérien*

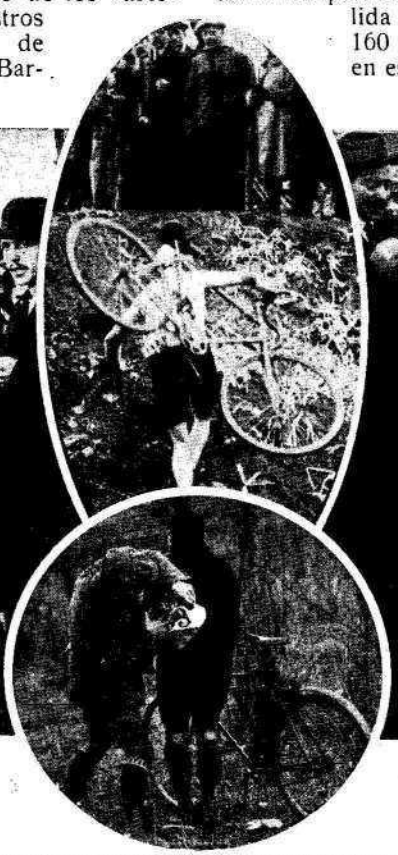
Aun cuando en ocasiones diversas se ha tratado de organizar en Barcelona una de esas manifestaciones que tan alto interés alcanzan en la capital de Francia, ello es lo cierto que nunca se ha llegado a nada práctico en tal sentido.

Y sin embargo, damos nosotros por descontado que, a poco que nos empeñáramos, se obtendría el asentimiento de los «ases» del ciclismo catalán, y nuestros mejores *routiers*, émulos de Christophe, de Pelissier, de Barthélemy y de tantos otros de categoría que siempre toman parte en el campeonato francés ciclo-pedestre, se inscribirían también en nuestro «campo a través», que podría llegar a constituir una prueba anual del más alto interés deportivo.

En el último que se ha corrido en Francia, 14.° desde la institución de la prueba como campeonato nacional, tomaron la salida 131 concursantes de los 160 que se habían inscripto en esta interesante prueba.



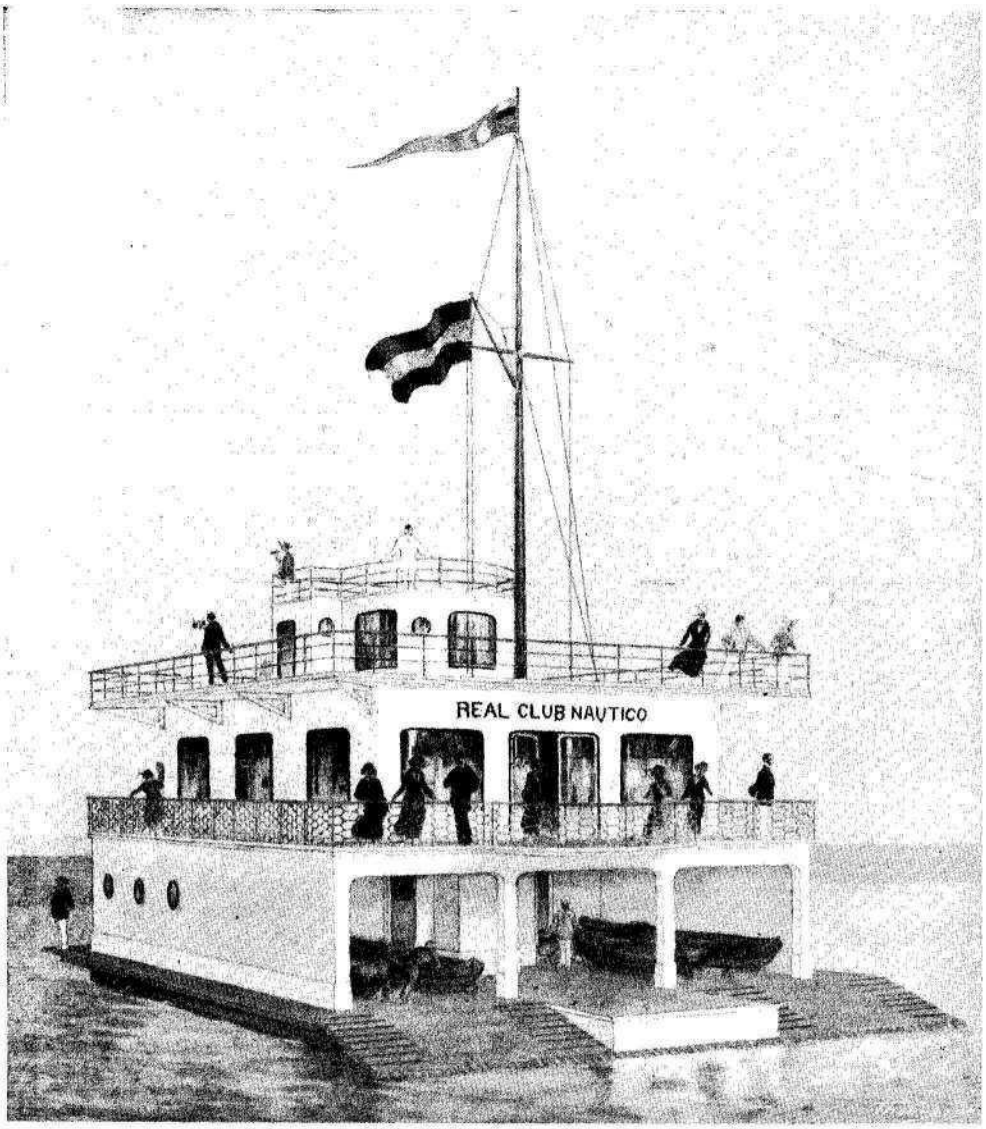
*Cristophe, vencedor por séptima vez del campeonato ciclo-pedestre*





*Lacquehay, clasificado en segundo lugar en el 14.° cross*

# El nuevo edificio flotante del Real Club Náutico




Muy valiosos elementos del Real Club Náutico de Barcelona se han lanzado a trabajar activamente para conseguir que dentro de breve tiempo sea una realidad la construcción de un nuevo edificio social. A tal efecto ha sido elegido, entre los varios presentados, el proyecto del socio de aquella entidad don Federico Vidal, por reunir todas las condiciones que requiere una construcción flotante de esta naturaleza.

La perspectiva que reproducimos en esta página da perfecta idea del exterior del edificio en proyecto, el cual en su interior no desmerecerá en nada, antes bien, superará a sus similares de España y del extranjero.

En efecto: ateniéndonos a los planos que nos han sido exhibidos, las instalaciones han sido felizmente resueltas.

En la cubierta baja, además de los vestidores con armarios particulares, se instalarán los cuartos de baño, peluquería, cocina y depósito de canots de paseo, con dos grandes varaderos a proa.

En la cubierta alta se ha dispuesto un gran salón de actos, una sala de juntas, biblioteca, bar, secretaría, etc., etc., todo ello amueblado en estilo inglés del más exquisito gusto.

# El Campeonato nacional francés de cross-country



El XXVIII Campeonato nacional de cross que acaba de correrse en Francia ha obtenido el éxito que tradicionalmente corona siempre la organización de tan interesante prueba, no obstante el mal cariz del tiempo, que retrajo a buen número de espectadores.

Ello no obstante, puede asegurarse sin caer en exageración, que excedieron de ocho mil los aficionados que se congregaron en el hipódromo de La Courneuve, donde se emplazó la meta, sin incluir en esta cifra la del enorme público que presenció el paso de los corredores, apostado en lugares estratégicos.

El triunfo de Luis Corlet, previsto ya por quienes conocían la espléndida forma en que se encontraba después de su victoria en el Campeonato de París, ha constituído para el joven corredor la consagración y el reconocimiento de sus poderosas facultades, venciendo a hombres de la talla de Duqueme y de Vignaud, favoritos como él en la dura prueba.



*Luis Corlet, del C. A. S. G., gana el Campeonato de Francia* Fotos Rol

# LAS GRANDES FIGURAS DEL DEPORTIV



La figura deportiva de José Martínez se dibuja y destaca vigorosamente sobre el fondo del rowing catalán. Remero, timonel y entrenador a la vez, Martínez ha sabido observar, a lo largo de su brillantísima actuación náutica, la psicología de los remeros y adentrarse en el *alma* de las sutiles embarcaciones de regatas.

Entre nosotros y en el círculo de su especialidad, nadie puede vanagloriarse como Martínez, de haber obtenido triunfos tan personales, ya que él ha hecho marchar a sus remeros por el camino de las victorias y a él deben éstos principalmente su valía.

La formación deportiva de Martínez ha sido lenta y laboriosa. Para hallarle en sus comienzos hemos de trasladarnos a aquella época típica en que predominaban las regatas de canoas, a los tiempos florecientes de las pequeñas agrupaciones náuticas de «cân Joanet» y de «cân Gibert» En aquel ambiente de bravos luchadores templó Martínez su espíritu deportivo. Allí hizo su aprendizaje el que más tarde había de ser campeón, impregnándose de los *fantásticos* procedimientos técnicos de Portugués, de Español, de Lloret, etc., pontífices en aquel entonces del remo popular. Como muchos otros adeptos despojados de toda concepción científica del remo, pero pletóricos de entusiasmo, iba Martínez en las duras noches de invierno, durante los períodos de regatas, a ocultarse en los recodos del puerto para espiar el paso de la *Colón*, de la *Estrella*, la *Paquenya*, *L'Atlàntida*, la *Ligera*, la *Lola*, creyendo ingenuamente sorprender con ello el secreto de la boga y la fuerza de las tripulaciones rivales.

Recordemos...

En 1907, a la edad de 14 años, empieza Martínez a remar, afiliado a una de aquellas pequeñas agrupaciones náuticas. La inestabilidad de las mismas obligale a repetidos cambios, ingresando en 1915 en la Agrupación Náutica Catalana, bajo cuyo pabellón, con la canoa *Barcelona* y como remero, toma parte por primera vez en una regata oficial, clasificándose en tercer lugar.

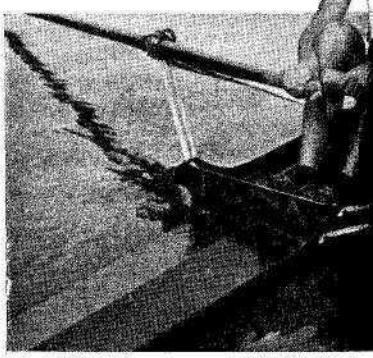
Cuando esto sucede, el Real Club Marítimo llega al máximo de su hegemonía sobre el remo español. Sus clásicas regatas internacionales apasionan a los entusiastas aficionados. Los equipos extranjeros que visitan nuestro puerto muestran al observador cuan atlético deporte es el del remo. Ello constituye una clara revelación para Martínez, el cual se percata sabiamente de que su complexión física no es adecuada para las grandes luchas como remero y se decide a tomar parte en ellas en calidad de timonel. Desde este momento empieza su verdadera actuación.



*... en junio de 1919 conquista para el Marítimo el Campeonato de Cataluña...*

La Unión Profesional de Dependientes crea su sección náutica y en ella ingresa una pléyade de fuertes canoístas. Allí están Alvarez, Massana, Jou, Terradellas, Madorell, Alcaide, etc., y con ellos también Martínez.

Paralelamente a esto el Club de Mar lanza a la palestra una nueva generación de remeros y empieza la brava lucha entre este club y el Marítimo. Martínez sigue con avidez las incidencias de la misma y estudia la técnica de unos y de otros. Lee tratados de remo, críticas de regatas; compara los tiempos obtenidos por nuestros remeros con los extranjeros; observa, anota, ensaya sobre sí mismo y en los demás; construye su teoría y su técnica personalísima, se lanza decididamente a la lucha y triunfa.



*Tripulando el skiff, estudia y compa del*

En 1916 entrena en canot a Madorell-Massana; les reeduca en el remo, haciéndoles desaparecer el estilo de canoístas; se presenta con esta tripulación y consigue el segundo puesto en la Copa Castelló.

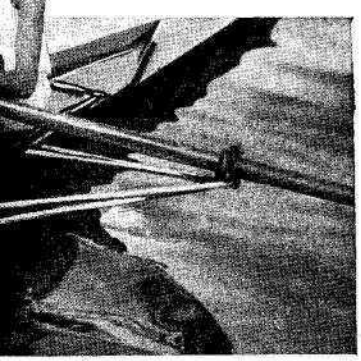
Seguidamente ingresa con su tripulación en el Club de Mar y se clasifica para representar a esta entidad en el Campionat de Catalunya 1917, en cuyo torneo gana otro segundo premio.

Sus facultades de entrenador y timonel van acentuándose. Forma una tripulación de yol, integrada por Madorell, Massana, Baqué y Araque. La prepara conforme a su particular concepción del remo, la pone en línea

la regata de neófitos de abril de 17 y se clasifica primero, merced estilo de boga que ha impuesto a s remeros.

Su actuación en el Club de Mar es tabilísima. En la regata de canoas esta Aniversario, gana también el imer puesto. Al avecinarse el Campnat de Catalunya elige sus reeros; junta a Riba, Sala, Madorell Massana, y después de una sabia reparación, sorprende a los integentes, ganando las eliminatorias ruda lucha con los campeones.

Pasa al R. C. Marítimo con su tripulación, se clasifica para el Campeonato de España, en cuya regata hubiera vencido plenamente a no haberse visto obligado a última hora a cam-



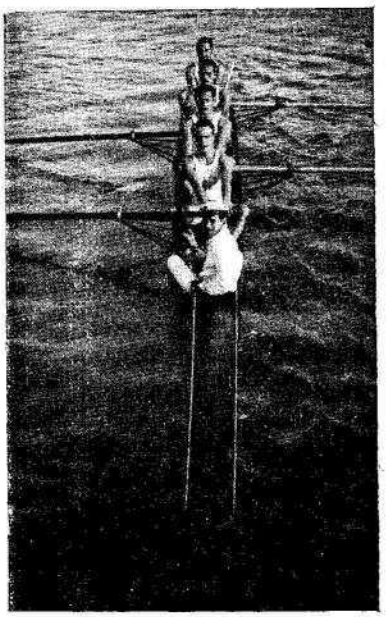
*ráctica mente las diversas teorías o*

iar un tripulante sin previo entreno. A pesar de ello consigue el segundo puesto, dando la sensación de que o tardará en triunfar definitivamente.

En julio de 1918 marcha con Madorell, Riba, Araque y Massana a San Sebastián y a Zumaya, en representación del R. C. Marítimo y vence espléndidamente a las tripulaciones donostiarras.

Alicante invita en agosto del propio año a los clubs catalanes y allá va Martínez con los suyos, consiguiendo vencer al fin, de manera indiscutible, a la tripulación campeona de España que mandó a Alicante el Club de Mar. Con su bravo equipo triunfa también, llegado noviembre, en la reata local Copa Vilardell.

En abril de 1919 el Marítimo concurre a una regata de *outriggers* y Martínez continúa la serie de sus éxitos ganando la prueba con Araque,



*En outrigger como en yol conduce Martínez a sus remeros camino de la victoria*

Berenguer, Camps y su inseparable Massana, a los que hace remar con un estilo distinto del que se emplea en el yol, demostrando con ello sus conocimientos del remo.

En el mes de junio del propio año conquista para el Marítimo el Campionat de Catalunya, patroneando a Omedes, Coll, Araque y Massana, consagrándose desde este día como gran forjador de tripulaciones, pues convierte al neófito Omedes en uno de nuestros mejores marcas y transforma en excelente el pésimo estilo de Leandro Coll.

Con la tripulación misma corre seguidamente el Campeonato de España en San Sebastián, que se adjudica de una forma espléndida.

En mayo de 1920 gana de nuevo el Campeonato catalán con Omedes, Dalmau, Coll y Massana. A los pocos meses confirma la superioridad de sus procedimientos técnicos, triunfando con enorme ventaja sobre sus contrincantes en la gran regata nacional de Tarragona.

Ello es causa de que se confíe en demasía y pierda el Campeonato de España, que tiene efecto en aguas de Alicante pocas semanas después de la regata de Tarragona, dejándose arrebatar por la tripulación alicantina el título que por tantos años ostentaran los remeros catalanes.

Este es, a grandes rasgos, el historial deportivo de nuestro biografiado.

. . . . . .

Además de su intensa actuación como timonel y entrenador, Martínez ha tomado parte como remero en varias regatas interclub y como tal, en 1918, ante un jurado que integraban Juan Camps y los hermanos Margarit, obtuvo el primer puesto en una clasificación para tripular *outrigger*.

A la par que el remo ha practicado Martínez otros deportes atléticos, distinguiéndose en el pedestrismo y la natación.

Para terminar diremos que Martínez, por encima de todo, es un gran intuitivo. Antes de que hubiese leído a Tissié, practicaba ya las teorías de este maestro del ejercicio físico, clasificando y tratando a los remeros según el temperamento de cada cual. Así ha forjado grandes tripulaciones y así ha conseguido domeñarlas.

Indudablemente Martínez debería ser el hombre que patronease nuestro equipo nacional en los próximos campeonatos de Europa, a los cuales el remo catalán viene obligado a concurrir.




*La fugaz silueta de Martínez* aprisionada *por el lápiz de «Ele»*

# ¡CUANDO YO QUIERO...!

Acaba de llegar triunfante a la meta Teodoro Pons. Los aplausos aun resuenan cuando abordamos al formidable mahonés, mientras Claret, Domínguez y Casañas, aparato en mano, «fusilan» al Campeón de Cataluña. Pons, gozoso, fresco y sencillo como es él, quiere complacernos, explicándonos algo de lo que acaba de ocurrirle allá por el «Pla de l'Amor», o desde allí hasta la meta; pero unos y otros, felicitando al hombre que acaba de triunfar, impiden que a nuestras cuartillas lleguen unas notas que podrán llenar una columna de texto. Pons se limita a decirnos, en catalán: «¡Cuando yo quiero...!»

Fugaz como un relámpago pasa por nuestra imaginación todo un rosario de hechos pretéritos.

«¡Cuando yo quiero...!»

¿Es posible que el «as», el leader, el primate, el fuerte, alguna vez no quiera ganar? ¿Cabe que un luchador formidable, un Pons, un Prat, un Bover, un Magdalena, un Janer, un Alcántara, un Sancho, alguna vez rehuyan, intencional o pasivamente, gustar las mieles de la victoria? ¿Se explicaría una retirada voluntaria de Aníbal, de Carlo-Magno o de Alejandro, única y exclusivamente a expensas del ánimo?

Momentos después nos hemos alejado de Sabadell, y mientras nuestro modesto ciclo se deslizaba por Barbará y el florido Vallés, entre dos luces, aun resonaba en nuestros oídos la frase «¡Cuando yo quiero...!», y hemos ido filosofando así hasta la ciudad, donde maquinalmente hemos tomado la pluma para barajar tantas y tantas ideas como la frase del vencedor en Sabadell nos ha hecho brotar en la mente.

Nos ha sido difícil, imposible, capacitarnos de la frase mágica. Cuando un hombre, tras extraordinaria batalla y cuando el cansancio y el agotamiento nos le hacen esperar de expresión vacilante y desordenada, nos amilana con una respuesta tan concisa y llena de serenidad como el «¡Cuando yo quiero...!», nuestro asomhro es fundado.

Nosotros creemos que el que se pone en línea sólo por el nerviosismo de la lucha o aun por la natural emoción que preside — o debe presidir — en todos los torneos, indudablemente no debe tener otro norte que el primer lugar, y sólo cuando sus fuerzas no responden a los mandatos de la voluntad debe renunciar al puesto preferido. ¿Quiere entonces el hombre ganar? ¿Se ha convencido de su impotencia y no «quiere»?

Recordamos escenas donde — por rara coincidencia — la fatalidad no se dejó ver en ninguno de sus múltiples aspectos. Recordamos precisamente carreras ciclistas y pedestres de Pons, en las que voluntariamente abandonó la lucha; recordamos a Febrer, a Bover, a Crespo, al propio Janer y a muchos otros luchadores de las distancias, dispuestos a «no querer», indudablemente porque, autosugestionados, creyeron en la impotencia; recordamos a corredores desmoralizados olvidando su fortaleza, casi abandonando una carrera primero y luego, por arte mágico, renovando la brega, creciéndose y alcanzando el primer lugar, autosugestionados también porque una Mascota imaginaria les ha infundido misterioso aliento; hemos recordado a un equipo de futbol que, castigada su pasividad, su apatía, su «no querer», por un goal enemigo, como sacudidos sus componentes por un cruel latigazo, se ha crecido y ha transformado su táctica defensiva en una ofensiva brutal y triunfante al fin; hemos reparado en muchas ocasiones como el hombre que un día está colosal, espléndido, verdaderamente invulnerable, otro día, sin causa ni razón material, se rinde como el joven Boabdil o como los galos en el Bruch. ¿Qué será? ¿Verdaderamente existe la fuerza de la convicción? ¿Puede el atleta o el ciclista «querer»... y poder?

De sentar esta base, habríamos de considerar que nuestros fenómenos volitivos aumentan igualmente que la potencia física y que, como ella, tienen sus alternativas; mas entonces se nos plantearía un problema: ¿Cuál es el grado de aumento y de disminución de esas potencias?

Veamos un caso: recordemos la Vuelta Ciclista a Tarragona. Cotejemos la labor de Crespo y de Janer. El primero, moralmente, podríamos representarle así, en puntuación negativa:

3 1 2 4

en razón al esfuerzo moral de las cuatro etapas; en cambio, el de Janer se descompondría en la siguiente forma:

4 3 2 1

*¿Quare causa?*

Pero lo notable es que dos hombres de la carretera sufrían los efectos de una moral verdaderamente opuesta entre ambos; y de ello pudimos tener idea viendo como mientras Crespo, después del «Coll de Balaguer», se abandonó a los manes, Janer fué recuperando minutos y hallando su forma.

Nosotros creemos — por la experiencia — que la moral es una fuerza casi equivalente a la mitad de la energía física capaz de un hombre.

Pero, ¿puede realmente el deportista dis-

# La Copa de Francia para futbol asociación



*En el campo del C. A. P., en Charentonneau, el Olympique gana al equipo local por dos goals a uno*

Los últimos partidos correspondientes al concurso para la «Coupe de France» vienen alcanzando un interés supremo en la nación vecina. Mas de ocho mil espectadores acudieron el domingo, día 13, al campo de juego del C. A. P., en Charentonneau, donde tras un magnífico partido, el once del Olympique alcanzó la victoria que le ha clasificado para la semifinal.



*Los equipos del C. A. P. y del Olympique*

Fotos Rol

poner serenamente de esa fuerza interna, misteriosa, que concluye las grandes proezas? ¿Por qué el concursante ha de amilanarse ante un contratiempo, cuando su labor es fatalmente precursora del éxito? ¿Quién pudo decirle a de Nys, el formidable pedestrista, que él fuera el primero cuando venció por vez primera? ¿No va cada vez poseído de esa autoridad humana y comparativa que le da derecho a colocarse sucesivamente en los primeros lugares del pelotón?

No creemos que Pons, que Calvet, que Fuentes, que de Nys, que Cristophe, en fin, puedan pensar en un momento que son secundarios: equivaldría ello a suponerles autómatas, inconscientes; es de creer que siempre «quieren», que ese «quiero» no les abandona y que ese «quiero» es «puedo».

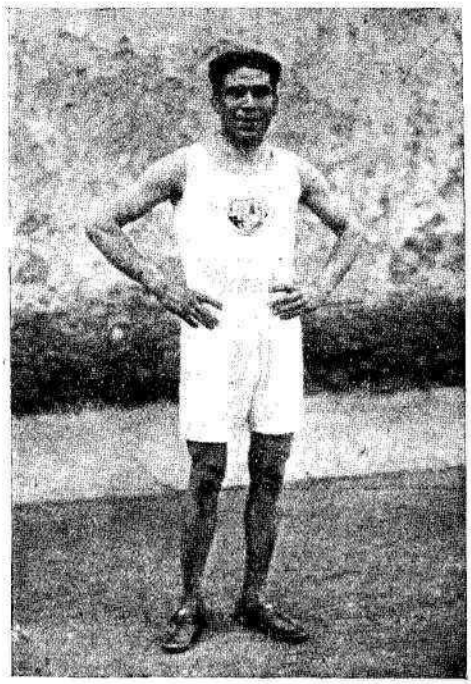
Y sentada esta pobre conclusión, ¿podemos esperar que Pons, Bosch, Gañet y demás que nos representarán en Santander, «querrán» traernos una corona de laureles, como Durán, como Magdalena, como Sancho, como todos los futbolistas hoy campeones, nos mostraron por toda bienvenida una tarde memorable en la estación del norte?

Veremos dentro de poco si es valioso, éticamente, ese «¡Cuando yo quiero..!» que entre dos luces, camino de Sabadell, hemos venido recordando después del Campeonato de Cataluña.

F. A. Canto Arroyo

# VI Campeonato Catalán de Cross-country

La frecuencia con que se suceden en Francia las manifestaciones del pedestrismo y, sobre todo, el interés que despiertan siempre en el público parisino, nos ha llevado no pocas veces a esteblecer comparaciones entre lo nuestro y lo de allende la frontera, lamentando que la falta de comprensión — no osamos afirmar que de cultura — nos prive de hacer en Barcelona, con alguna mayor frecuencia, algo de lo que en París y sus alrededores constituye el pan nuestro de cada día. Por ello constituyó para nosotros un espectáculo altamente consolador el que nos ofreció la ciudad de Sabadell el día del VI Cross Catalán.



*Teodoro Pons, Campeón de Cataluña en 1921*

Organizadores, público y concursantes respondieron con creces a lo que cabía exigirles en una manifestación deportiva de tanta importancia para el resurgimiento del atletismo en Cataluña.

«Tres aspectos precisa hacer resaltar, escribe un colega refiriéndose al éxito obtenido en Sabadell: Organización perfecta, entusiasmo en el público y colaboración de corporaciones oficiales.»

Digamos por nuestra parte que en cuanto al primero de dichos aspectos, cabe afirmar que nuestra organización en nada desmereció a las más famosas a que hemos aludido. La elección del recorrido, el servicio de controlaje y la pulcritud del marcado, podrán ser, tal vez, igualados en sucesivas organizaciones, mas difícilmente cabrá mejorarlos.

En cuanto a interés del público, con sólo tener en cuenta la cifra de quince mil espectadores — calculada muy por bajo de la realidad — y con recordar que el mal cariz que presentó el día amenazando lluvia,



*Los ciclistas del Club Velocipèdic de Sabadell, que cuidaron del controlaje volante de la prueba*

Fotos Claret



*Entre dos compactas filas de espectadores extendidos a lo largo de la carretera, Teodoro Pons llega a la meta, escuchando clamorosas ovaciones*

hubo de retraer forzosamente numerosísimos aficionados de Barcelona, que desistieron del viaje, se comprenderá el por qué señalamos con singular complacencia un aspecto que ha de influir forzosamente en la evolución de nuestras pruebas atléticas.

Y por lo que respecta a las autoridades, huelga en estas líneas todo comentario, que ya en lugar preferente de este número ha querido STADIUM patentizar su satisfacción publicando un gráfico en el cual el señor Puig y Cadafalch aparece rodeado de los atletas que luchan, haciéndose fuertes, por Cataluña y para Cataluña.



*El pelotón de cabeza a su paso por el castillo de Can Feu y por diversos parajes del bosque de aquella señorial posesión*

Fotos Có y Claret

# EL MITIN DE CÓRCEGA

PARA los días 17 a 26 del próximo abril, el Comité de Propaganda de la Isla, convertido en Automóvil Club, organiza un gran mitin automovilista consistente en un Gran Premio para coches, una carrera y un concurso de resistencia para motocicletas, además de una serie de excursiones por la isla, reservadas a los turistas que se trasladen a ella para presenciar las manifestaciones antedichas.

La parte deportiva se desarrollará en la siguiente forma:

El primer día, pesaje y precintaje de los coches concurrentes al Gran Premio.

El segundo día, carrera eliminatoria de 5 kilómetros, obligatoria a todos los inscriptos, para eliminar a los que no hicieran 100 a la hora. Esta prueba se establece con el fin de que no estorben en la carretera los coches que no tengan probabilidades en el Gran Premio.

El tercer día, en el circuito, carrera de velocidad para motos de 350 y 500 centímetros cúbicos y cycle-cars, con un recorrido de 294,600 kilómetros.

El cuarto día, o sea el 20 de abril, se disputará el Gran Premio de Córcega para coches de turismo con cilindrada máxima de 3 litros, dando tres vueltas de circuito, comprendiendo 141,600 kilómetros.

Los demás días estarán reservados a excursiones, visitándose la Castagniccia, región accidentadísima, al rededor de la cual pasa el circuito, isla de Rousse, Calvi, Ajaccio, Vergio, Evisa, Calanches de Piàna, Zicavo, Sartene, etc.

Los coches participantes al Gran Premio deberán reunir las características siguientes:

Peso mínimo, 1.000 kilogramos.

La carrocería establecida bajo las condiciones siguientes:

Cuatro asientos, con una anchura por plaza de 0,45 metros, provista de cojines completamente guarnecidos.

Anchura exterior mínima de carrocería a la altura del respaldo de los asientos, un metro.

Aletas delanteras y traseras rígidas, de 0,22 metros ancho y marchapiés al nivel de los ejes de las ruedas.

El parabrisa de 0,95 metros, con capota, pudiendo cubrir perfectamente los dos asientos.

El capot sobre el motor, obligatorio, debiendo ser de tipo corriente al que emplea la marca del coche en sus tipos de catálogo.

El equipo deberá comprender dos personas lado a lado en los asientos delanteros, y sacos de lastre con peso máximo de 120 kilos, substituyendo los ocupantes de los asientos traseros.

Todas las anteriores condiciones eliminan por completo el coche de velocidad pura y definen clarísimamente el vehículo ligero de sport, tan en boga entre los aficionados del volante en estos últimos tiempos.

El circuito donde se desarrollará la carrera tiene 147,300 kilómetros la vuelta, reuniendo todos los accidentes que puede encontrar un turista en una larga excursión: virajes, subidas, bajadas rápidas, puentes difíciles, pasos a nivel, líneas rectas, cantidad enorme de curvas, etc.

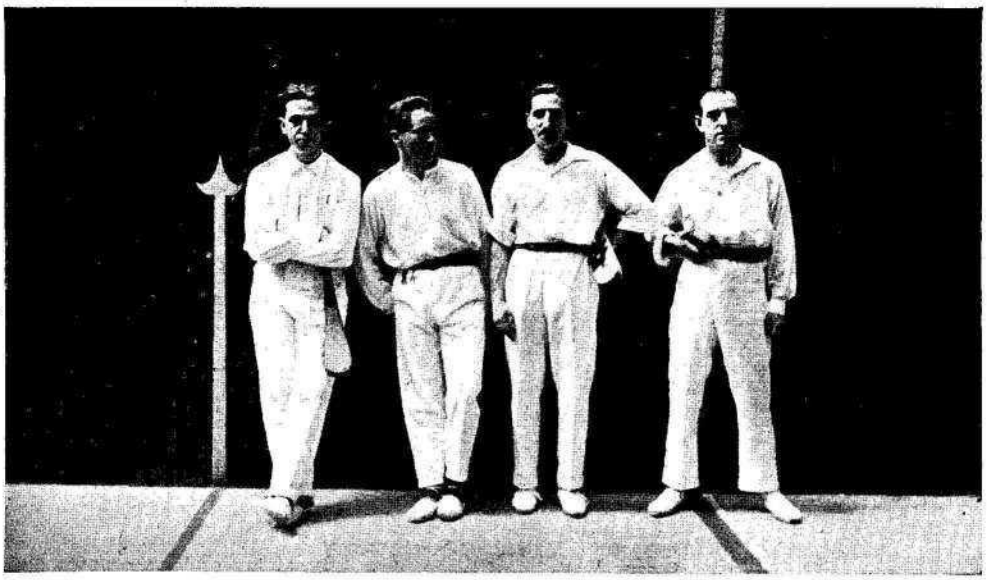
Por la primera vez desde que se celebran carreras de automóviles, los organizadores han podido conseguir que en los pasos a nivel, el ferrocarril sea quien se detenga al paso de los corredores y no éstos al del tren.

He aquí una ventaja que, de poderla alcanzar en Cataluña, resolvería en gran parte el difícil problema de la elección de circuitos, pues atendido el pésimo estado de la mayoría de nuestras carreteras, se hace casi imposible hallar circuitos en condicio nes y sin los obligados pasos a nivel.




*Gráfico del circuito*

# Partidos interregionales de pelota vasca



*La visita a Barcelona de los distinguidos aficionados señores Iñiguez y Azpiazu, y Gamboa y Cotorruelo, campeones respectivamente de San Sebastián y de Madrid, dió ocasión a un interesante partido a pala en la cancha del Condal, donde ambas parejas demostraron cuán merecidamente ostentan aquellos preciados títulos*


**Lámparas para automóvil**

De 3, 6, 12, 40 y 80 volts.
De bayoneta pequeña o grande, de 2 o 3 puntas, rosca mignon y plafonniers.
De uno y dos contactos.
De 2 a 100 bujías.

**La casa mejor surtida en lámparas, baterías y material para instalaciones eléctricas de automóvil**

**Neumáticos y accesorios**

**a precios sin competencia y con grandes descuentos a garages y mayoristas**

**Autotracción Eléctrica, S. A.**

**Garage eléctrico**

**Moyá, 6 y 8** (Aribau y Diagonal) - **Teléf. 101-G : Barcelona**

# Studebaker

Nuevos modelos 6 cilindros

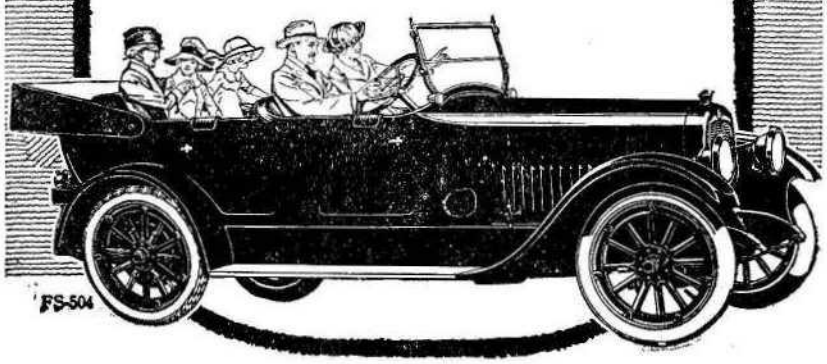
**15-20 HP.** Ligero, seis
**20-30 HP.** Especial »
**40-60 HP.** Grande »

con ruedas madera o metálicas

Carrocerías:

**Chummy roadster**
**Torpedo turismo**
**Coupé**
**Sedan**
**Limousine desmontable**

*Entrega inmediata*
*Stock piezas recambio*




Agencia general para España:

## S.A. Magre de Automóviles

Provenza, 278 y 280
Teléfono 422-G

BARCELONA

# GRAN PREMIO PEÑA RHIN 1921

## Carrera internacional de voiturettes

### REGLAMENTO

Artículo 1.° La Peña Rhin organiza para el año 1921 una carrera internacional de cochecitos, que se correrá bajo la denominación de Gran Premio Peña Rhin 1921.

Artículo 2.° Se verificará sobre circuito cerrado, el cual se designará oportunamente.

Artículo 3.° Tendrá lugar en el mes de junio y la fecha exacta se publicará con un mes y medio, por lo menos, de anticipación.

Artículo 4.° Esta carrera se regirá por el reglamento general de carreras del Real Automóvil Club de España y por éste particular.

Artículo 5.° La carrera dará principio a las ocho de la mañana. Los coches saldrán en *salida parada*, en grupos de dos o individualmente, según sea el número de los que concurran.

Artículo 6.° El orden de salida será fijado por sorteos, que se efectuarán primero entre las diferentes marcas y después entre los corredores de cada marca. Estos sorteos tendrán lugar en la semana anterior a la fecha de la carrera.

Artículo 7.° Los coches deberán sujetarse, para ser admitidos, a las condiciones siguientes:

Cilindrada máxima: 1,400 litros.

Peso mínimo de los coches vacíos: 350 kilogramos.

Indispensable que tengan marcha atrás, accionada por el motor.

Los tubos de escape de los gases deberán ser dirigidos en forma que no levanten polvo.

Se entiende por cilindrada el conjunto de volúmenes engendrados por el desplazamiento de los émbolos.

Los coches se pesarán con carrocería, sus cuatro ruedas—equipadas de neumáticos—con que tomarán la salida, y lubrificantes en los carters; sin agua, combustible, utillaje, piezas, ruedas o neumáticos de recambio.

El pesaje se verificará dos días antes de la carrera.

Artículo 8.° Los coches deberán ser ocupados por dos personas, quienes, en conjunto, deberán pesar 120 kilogramos y, en caso de que no lleguen a este peso, suplirán la diferencia con lastre.

Los ocupantes de los coches deberán ser mayores de 18 años.

Artículo 9.° La distancia a recorrer será, aproximadamente, de 400 kilómetros.

Artículo 10. Cada coche deberá llevar pintado en el radiador y en cada lado del capot, el número que le haya correspondido en suerte, teniendo en cuenta que estos números sean de un tamaño suficientemente grande para ser visibles a distancia.

Los coches tendrán que pintarse en su totalidad de distintos colores para cada marca, colores que serán designados a los concurrentes por el Comité organizador en el momento de verificarse el sorteo.

#### Clasificación y premios

Artículo 11. Será ganador de la carrera el coche que cubra el recorrido en menos tiempo, y se concederán los siguientes premios:

| | | |
|---|---|---|
| 1.° | Pesetas | 10.000 y copa de oro. |
| 2.° | » | 5.000 y copa de plata. |
| 3.° | » | 2.500 y copa. |

Otros premios que se anunciarán oportunamente.

Los tiempos que los vehículos inviertan en efectuar el recorrido, tanto en la carrera como durante las pruebas eliminatorias, si éstas tuvieran lugar, serán medidos por los cronometradores oficiales del Real Automóvil Club de España.

#### Inscripciones

Artículo 12. La participación a esta carrera tendrá lugar por invitación, las que serán distribuídas por el Comité Ejecutivo de la misma.

Artículo 13. Cada constructor tendrá derecho a inscribir, como máximo, cinco coches, con los siguientes derechos:

| | | |
|---|---|---|
| Por un coche: | pesetas | 1.000. |
| Por dos coches: | » | 1.800. |
| Por tres coches: | » | 2.400. |
| Por cuatro coches: | » | 2.800. |
| Por cinco coches: | » | 3.000. |

Artículo 14. Los derechos de inscripción se destinarán a fondo de carrera y no serán devueltos sino en el caso de suspensión de la misma.

Artículo 15. Las demandas de inscripción deberán enviarse, acompañadas de su importe, al señor Secretario de la Peña Rhin, Rambla Estudios, 6, 1.°, donde se recibirán hasta el día 15 de abril, a las 24 horas, con derechos sencillos, y hasta el 30 de abril, a las 24 horas, abonando derechos dobles; siendo en esta fecha cerrada definitivamente la inscripción. Serán igualmente recibidas las inscripciones que hayan sido expedidas por correo certificado dentro de dicha fecha.

Artículo 16. Se recibirán las inscripciones

# Bandajes macizos Hutchinson

## para ómnibus y camiones



**Existencias en todas las medidas corrientes**

**Pedid presupuestos a**

**Hutchinson, S.A.**

**Calle de Valencia, 223**
**Teléf. 944-G : Barcelona**

**Correos: Apartado 362 - Telegramas: Hutchinson-Barcelona**

en la Secretaría de la Peña Rhin, desde la publicación de este Reglamento, y será condición indispensable que se ajusten a las condiciones del artículo anterior.

Artículo 17. No se considerarán válidas las inscripciones hasta después de ser admitidas por el Comité Ejecutivo de la carrera, el cual podrá aceptarlas o rehusarlas, ya sea por el coche o por el conductor, sin necesidad de dar explicación alguna.

Artículo 18. Los coches podrán ser inscriptos directamente por las casas constructoras o por sus propietarios; pero, en este caso, acompañarán una autorización suscripta de la casa constructora en la demanda de inscripción.

Artículo 19. Los corredores podrán inscribirse y correr bajo seudónimo, viniendo obligados, no obstante, a dar su verdadero nombre al Comité Ejecutivo, 24 horas antes del sorteo en que será decidido el orden de salida.

Artículo 20. Cuando esté determinado el circuito, será fijado el número máximo de coches que podrán tomar la salida, y si pasan los inscriptos de dicho número, se efectuarán eliminatorias, que serán determinadas por reglamento anexo, redactado según la importancia del número de inscriptos. Si el número de éstos no llegare a 15, el Comité Ejecutivo se reserva el derecho de suspender o aplazar la carrera.

Artículo 21. Todos los conductores, al inscribirse, deberán manifestar que poseen los certificados de aptitud exigidos por la Administración pública de su respectivo país.

REPARACIONES Y RAVITUALLAMIENTO

Artículo 22. Los ravituallamientos deberán efectuarse exclusivamente en los lugares destinados al efecto por el Comité Ejecutivo, teniendo derecho cada casa concurrente a un lugar particularmente reservado.

Artículo 23. Los ravituallamientos, reparaciones, montaje de ruedas, llantas o neumáticos, deberán efectuarse precisamente por el personal del coche.

Artículo 24. Los lugares previstos para ravituallamientos estarán dispuestos en stands iguales todos ellos y cada casa constructora tendrá derecho a uno por coche inscripto.

Artículo 25. Las casas de accesorios, tales como neumáticos, aceites, bencinas, etc., podrán pedir que les sea reservado lugar en el ravituallamiento, abonando la cantidad de 250 pesetas por stand, cerrándose la admisión de inscripciones en la misma fecha en que lo sea la de los coches concursantes.

Artículo 26. Los stands serán adjudicados por sorteo y en él serán preferentemente consideradas las casas constructoras.

DE LOS CONCURSANTES

Artículo 27. Todo concursante vendrá obligado a guardar siempre su derecha y particu-


PUIG CORTINA Y ESTEVE

Agencia general española del famoso coche inglés *Austin Twenty*

Construído en los talleres de la Austin Motor Co. Ltd., de Norlfield-Birmingham (Inglaterra)

*Automóviles americanos* **MOON MAXWELL**

*Voiturette fabricación nacional* **DyG**

*Camiones* **Maxwell - Austin - Parker**

**Tractor agrícola AUSTIN**

Campeón del mundo

Mallorca, 231 - Balmes, 96 - Teléfono 1102-G : BARCELONA

larmente cuando tenga otro concursante que intente pasarlo.

Controles, distribuídos por todo el circuito, vigilarán la exacta observancia de esta disposición, los cuales comunicarán inmediatamente a los Comisarios de la carrera cualquier infracción, para que puedan ser aplicadas en el acto las sanciones oportunas, que podrán llegar hasta la descalificación o separación de la carrera.

Artículo 28. La Peña Rhin no acepta responsabilidad alguna por los accidentes que puedan causar o ser víctimas los concursantes.

### Verificación

Artículo 29. Cada coche, al acabar la carrera, será conducido a un lugar cerrado, donde quedará a disposición del Jurado para toda verificación que pudiera ser necesaria.

### Disposiciones generales

Artículo 30. Toda reclamación relacionada con la clasificación de coches y conductores, deberá formularse por escrtto, acompañada de 500 pesetas, entregándose a uno de los Comisarios de la carrera con una antelación mínima de 24 horas de aquella fijada para que dé comienzo la carrera.

Las reclamaciones basadas sobre hechos ocurridos durante la carrera deberán formularse también por escrito y acompañadas de 500 pesetas, dentro de las 24 horas siguientes a aquella en que termine la carrera, dirigiéndolas al señor Presidente de la Peña Rhin. Esta entidad examinará las reclamaciones y resolverá lo que estime procedente.

De las decisiones de la entidad organizadora Peña Rhin podrán apelar los interesados dentro de las 24 horas en que les hubiese sido notificada la resolución, ante la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Cataluña, y de las adoptadas por ésta, y dentro de las 48 horas en que hubieren recibido la notificación, ante el Real Automóvil Club de España, cuya decisión será inapelable.

Las cantidades entregadas en depósito no se devolverán a los interesados hasta que haya recaído resolución definitiva, a menos que no se halle interpuesta apelación. Dichas cantidades no serán devueltas más que en el caso de que sea considerada justa la reclamación, pues, de lo contrario, pasarán a formar parte del fondo de la carrera.

Artículo 31. La Peña Rhin tendrá el derecho de aplazar la fecha de celebración de la carrera y también de suspenderla si las circunstancias, a juicio de ella, así lo exigiesen.

Asimismo se reserva el derecho de ampliar o modificar el presente Reglamento.

Artículo 32. Todo lo no previsto en este Reglamento será resuelto por el Comité Ejecutivo, Comisarios o Jurado, según los casos, de acuerdo siempre con el Reglamento general de carreras del Real Automóvil Club de España.

TRADE
C A V
MARK

*ALUMBRADO Y ARRANQUE ELÉCTRICOS PARA AUTOMÓVILES*

*ACUMULADORES DE RECAMBIO PARA COCHES AMERICANOS*

CARLOS E. MONTAÑÉS, Ingeniero

BARCELONA
CALLE DE ARAGÓN, 290
Teléfono 2827 A

MADRID
CALLE DE RECOLETOS, 1
Teléfono 946 S

# Neumáticos General



# Todo

automovilista debe adoptar el NEUMÁTICO GENERAL si quiere

# AHORRAR DINERO

## Y EVITAR LAS PANNES

**Tipo "Fabric"** es el mejor neumático que existe

**Tipo "Jumbo"** especial para suprimir el 31 × 4; es más resistente y mucho más económico

**Tipo "Cord"** es el non-plus-ultra de los neumáticos

Solamente probando uno se convencerán de su inmejorable calidad, por haber sido estudiado y adaptado para las carreteras españolas

**De venta en todos los garages de España**

Agentes exclusivos

**Pich Aguilera Hermanos**

Bruch, 3, pral.
Teléfono 37-5 P

**Barcelona**

## Real Automóvil Club de Cataluña

La Junta directiva de esta importante entidad abre un concurso fotográfico dotado de importantes premios, con objeto de procurar el mejoramiento de nuestras carreteras, problema un poco difícil de resolver.

El concurso se referirá a trozos de carretera que se hallen en peor estado de conservación, obstáculos que ofrezcan aquéllas, tales como badenes, cauces de riera, travesías, virajes peligrosos, etc., enclavados en la región catalana.

El bello gesto del R. A. C. C. merece un aplauso, y si se nos permite, habremos de reproducir en estas páginas nuestras lo que se obtenga fotográficamente, que será mucho y MALO, para ver si entre todos contribuimos a que se pueda caminar por esos mundos de Dios.

## El Gran Premio del A. C. de Francia

Continúan efectuándose los trabajos de organización de la gran carrera que se celebrará en el circuito de la Sarthe el 25 de julio próximo. Son varios los corredores que han de participar en esta prueba que han efectuado el recorrido del circuito y en su inmensa mayoría abundan en el criterio de que la salida se efectúe como siempre se ha hecho hasta ahora, con un pequeño intervalo de uno a otro, y a que prevalezca lo determinado en el artículo 4.º del reglamento, esto es, de que la salida se efectúe estando el coche parado.

## La prueba de los Bruchs

Debido al mal estado de la carretera, efecto de la abundante lluvia que cayó el sábado día 19, no pudo celebrarse el domingo pasado la prueba de los Bruchs, para la que había 42 inscriptos. Esta prueba se celebrará pasado mañana, lunes de Pascua, con el éxito que ha presidido siempre esta clase de manifestaciones.

# NOTAS BREVES

*REGRESO DE VIAJE AL EXTRANJERO* Ha regresado de su viaje a Francia y Alemania nuestro estimado amigo don Casimiro Soler, de la razón social Soler y Aparicio, habiendo hecho importante adquisición de maquinaria para completar la que tienen instalada en sus talleres de la calle de Sepúlveda, 86 y 88, especialmente la que se destinará a los cojinetes a bolas.

*PRUEBA MOTORISTA DE CIEN KILOMETROS* El Moto Club de Castilla, con residencia en Valladolid, prepara una interesante carrera de motocicletas, que parece se correrá en el próximo mes de abril.

Las noticias que tenemos se concretan al establecimiento de un «record» de cien kilómetros, en carretera, que se correrá en las de la provincia de Palencia y trozos comprendidos


**La Hispano-Suiza**

ESPANA (BARCELONA) Carret.ª de Ribas, 279 Teléfono S. M. - 250

**FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES**

FRANCIA (BOIS COLOMBES) Talleres: Rue du Capitaine Guynemer

**Coches de turismo, para hoteles, de reparto, etc., etc. Omnibus, Camiones, Motores marinos, Motores para la Aviación**

**Agencia en Barcelona**

**Vallet y Bofill, S. en C.** - Paseo de Gracia, 20

**Lázaro y López**
**Concesionarios de las legítimas bicicletas**
**B. S. A.**
*Rambla de Cataluña, 111 : BARCELONA : Teléfono 985-G*

entre las poblaciones Dueñas, Torquemada y Palencia.

El club castellano siente gran entusiasmo por esta prueba, a la que es de esperar concurran los «ases» del motorismo español.

La ruta en que se piensa establecer el circuito reúne excelentes condiciones, en cuanto puede llamarse excelentes a las carreteras españolas. Por lo menos puede decirse que el circuito está bien elegido.

En cuanto se solidifique un poco más la idea daremos a conocer las condiciones y detalles del reglamento que ha de regir este interesante concurso.

*ADIÓS, MADRID! QUE TE QUEDAS SIN.....* Sin carrera París-Madrid motociclista, debido a que a estas horas — mangas verdes — se enteran los organizadores que habrá no pocas dificultades para salvar la frontera española.

En su consecuencia, han decidido que el trayecto definitivo sea París, Burdeos, Bayona, Pau, Toulouse, Burdeos, París.

En Burdeos permanecerán los motoristas para hacer exhibición de sus vehículos.

*LA COUPE DES DAMES* A 25 asciende el número de damas, damitas y damiselas que se proponen participar en la carrera que *L'Auto* de París ha organizado, reservada exclusivamente al sexo bello.

*EL GRAN PREMIO DEL A. C. DE CORCEGA* Una novedad va a introducirse en esta prueba, que se efectuará en los días 17-26 de abril próximo.

Los corredores partirán de tres en tres minutos, pero al pasar por primera vez por la meta serán obligados a permanecer parados durante el tiempo que les separaba de la salida del último que la tomó. Suponiendo que los participantes sean diez, el primero que salió estará detenido por espacio de 27 minutos, 15

**Pneu - Klein**

**Tipo R S** VERDADERO ANTIDESLIZANTE




**Klein y C.ª**

**BARCELONA**
Princesa, 61
**MADRID**
Gaztambide, 3
**VALENCIA**
Lauria, 9
**ZARAGOZA**
S. Clemente, 4
**BILBAO**
Eguía, 2
**SEVILLA**
Pl. S. Fernando, 16

**Frontón Principal Palace** GRANDES PARTIDOS A PALA Y A CESTA todos los días, tarde y noche

RECONSTRUCCIÓN POR PROCEDIMIENTO PATENTADO DE **COJINETES DE BOLAS** DE TODOS SISTEMAS, GARANTIZANDO SU BUEN FUNCIONAMIENTO

Taller mecánico: SOLER & APARICIO (Sucesores de Reynés y Soler)

Calle de Sepúlveda, 86 y 88 : BARCELONA

minutos el quinto y 3 minutos el noveno, y de este modo, estando todos iguales, por lo que corresponde a la salida, el primero que pase por delante de la tribuna será el más adelantado, y el que primero pise la meta, el primero de la clasificación.

*EL GRAN PREMIO DE ITALIA, COPA FLORIO* Se celebrará este año el 8 de septiembre, organizado por el A. C. de Italia, en el circuito de Brescia.

El día 4 de septiembre se efectuará la carrera de cochecitos.

*EL RECORD PARÍS-NIZA AUTOMOVIL* El conocido sportsman parisino M. André Dubonnet, pilotando un automóvil *Hispano Suiza* nuevo modelo, seis cilindros 50 HP., efectuó el miércoles 3 del actual el record París-Niza, 942 kilómetros, cubriendo esta distancia en 12 h. 55 m. 11 s. $^4/_5$, demostrando con ello su pericia como conductor y las inmejorables condiciones de los nuevos *Hispanos*.

Dubonnet partió de París a las cinco de la mañana, y antes de las seis se paseaba por la Avenida de los Ingleses.

*APLAZAMIENTO DEL SALÓN SUIZO* A causa de la enorme crisis actual, se ha acordado aplazar la celebración de la exposición de automóviles que debía celebrarse en Basilea en mayo próximo, hasta los días 11 a 21 de febrero de 1922.

*CAMBIO DE RAZON SOCIAL* Nuestros amigos los señores Bruguera y Sandiumenge, que se dedican en esta plaza a negocios relacionados con el automovilismo y tienen la exclusiva para la venta de los acreditados automóviles *España*, han modificado su razón social con motivo del ingreso en la Sociedad de persona tan reputada como el señor Monteys, girando esa casa con el nombre de Bruguera, Sandiumenge, Monteys, Comp. Ltd., a la que deseamos las mayores prosperidades.

**Picadero Jockey Club**

**de don Arsenio Abad**

Alfonso XII, 2, inmediato a Diagonal

Lecciones de equitación (horas especiales para señoras y niños). Pupilaje de caballos, con ventiladas cuadras. Caballos de silla.




**FABRICA DE AGUA DESTILADA**

GARANTIDA PARA LA CARGA DE BATERÍAS DE ACUMULADORES DE

**AUTOS ELÉCTRICOS**

DE TODAS LAS MARCAS

Primera y única en España montada a la altura del extranjero

Elaborada con aparatos especiales de doble destilación

Para anàlisis, usos farmacéuticos e industriales, baños de galvanoplastia de níquel, oro y plata. No precipita con nitrato de plata ni cloruro de bario

**PEDROL Y VILA**

Calle de Pedro IV, 38 - Teléfono 312 - S.M.

: : BARCELONA : :

# NEUMATICOS

# DUNLOP



AUTO
MOTO
VELO
Y MACIZOS

## SOCIEDAD ESPANOLA DUNLOP, S. A.

Claudio Coello, 106
Teléfonos 1238-S - 1173-S
MADRID

Rambla Cataluña, 78
Teléfono 1312-G
BARCELONA

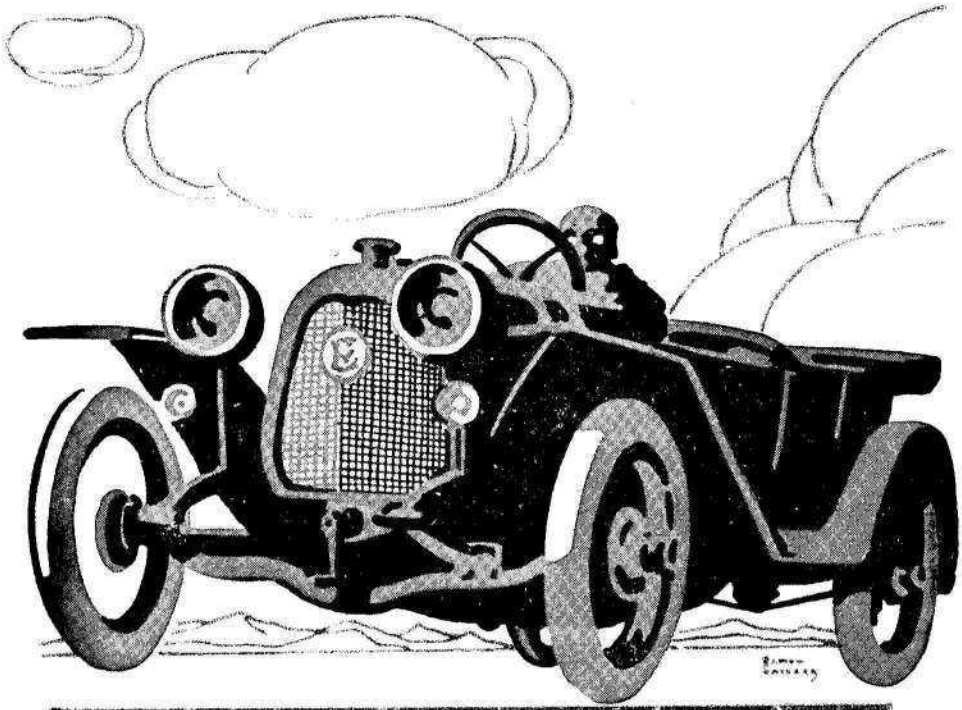
Telegramas y telefonemas: DUNLOP



# Anuario Deportivo de España 1921

*Redacción*
*Rambla de Cataluña, 41, 1.*
*BARCELONA*

*Administración e imprenta*
*Villalar, 10*
*MADRID*



Fábrica Española de Automóviles

# Elizalde

Oficinas técnicas: Paseo de San Juan, 149
BARCELONA
Concesionarios para la venta en Cataluña:
**Pujadas y Llobet : Paseo Gracia, 88**
**Automóviles** de turismo, **Omnibus** y **Camiones**

IMPRENTA EDITORIAL LA POLÍGRAFA