



Palau, guardameya del Gracia, resiste el empuje de la delantera azul-grana

**CICLOS** ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

# SANROMÁ

# Rustines

Concesionarios exclusivos  
de venta para España

**E. y J. Pujol Xicoy**

Clarís, 103 : teléf. 371-G  
Barcelona

El mejor **PARCHE**  
para la reparación  
de cámaras de aire

Pruebe Vd. el

## Bergougnan-

## Unicorde

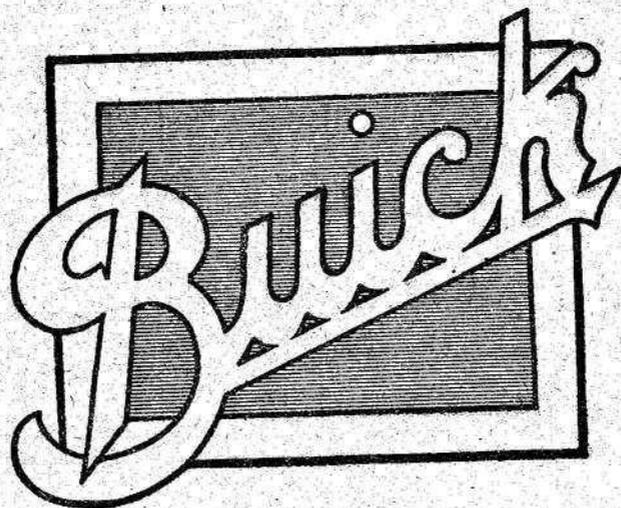
Neumático de inmejorable  
fabricación

**AUTOMOVILES**



Agencia: Aragón, 208 - Teléf. 2507-A - Barcelona

EL EXITO DEL



SE DEBE AL INFORME DE  
SUS POSEEDORES



*F. Abadal*

BARCELONA  
Aragón, 239-245  
Pl. Letamendi, 17

MADRID  
Alcalá, 62  
O'Donnell, 14

**NUEVOS**  
MODELOS  
**6** CILINDROS



GRANDES STOCKS DE  
PIEZAS DE RECAMBIO

**AUTOMÓVILES S.A.**

TALLERES Y GARAGE : CLARIS - 98-100 - BARCELONA

*¡Automovilistas!*

*En vuestros viajes a Paris,  
no dejéis de visitar el*

*Palais de l'Automobile*

*24, Avenue de la Grande Armée, 24  
(Entre el Arco de la Estrella y la Puerta Maillot)*

SE HABLA EN ESPAÑOL

*Exposición permanente de las  
mejores marcas francesas y  
los mejores precios de venta*

Según  
la clasificación del  
Royal  
Automobile Club  
de Inglaterra  
el

*Studebaker*

*Standard-Six*

es el coche más potente  
del mundo entre los  
de su peso y  
tamaño



**Ernest F. C. Witty**

Calle Aragón, núms. 259-261  
**BARCELONA**

Artículos para  
todos los Sports

**La casa más importante de España**

**Tennis** : Raquetas y Pelotas de *Slazengers Ltd.*

**Foot-ball** : Los mejores Balones ingleses.

**Sports de Invierno**  
Atletismo

Excursionismo

Piolets de 10 a 25 Ptas.



**TODOS LOS  
AUTOMOVILES  
A CREDITO**

DIRÍJASE A

**Crédito Comercial**

PARISOT Y C.<sup>IA</sup>  
Plaza Cataluña, 9: BARCELONA

Facilidades de pago en  
**DOCE MESES**

**VENTA PARA TODA ESPAÑA**

Las mismas facilidades para compra de Autocars, Camiones, Tractores y Maquinaria Agrícola: Motores, Trilladoras, Amasadoras, etc.

**Mecanógrafo** muy práctico, redactando por iniciativa propia, se ofrece para despacho comercial, por todo el día o sólo por las tardes. - Dirigirse a la Administración de STADIUM, Balmes, 54, iddicando n.º 381.

**Automóviles**

2 y 4 plazas  
de elegantes líneas



Provistos del acreditado Motor

"Chapuis Dornier"  
8 y 10 HP.

Representante para España: **Luis Regordosa Planas** E. Granados, 34  
BARCELONA

EXPOSICION Y VENTA: AVENIDA DEL PRINCIPE DE ASTURIAS, NUM. 22 - GRACIA

**Lea Vd.**

**El Mundo  
Deportivo**

STADIUM



**Bosch**

Representantes exclusivos

**F. Xaudaró y C.<sup>a</sup>**

BARCELONA  
Mallorca, 281

MADRID  
Génova, 3

MARCA DE  FÁBRICA

6918

*Lámparas  
Osram-Auto,  
Le proporcionan á  
Vd. mayor seguridad  
al viajar de noche.*



**OSRAM**  
**LAMPARAS PARA AUTO**

**Lázaro y López**

Concesionarios de las legítimas  
MOTOCICLETAS Y BICICLETAS

Rambla de Cataluña, 111 : BARCELONA : Teléfono 985-G

**B. S. A.**

**MOTO-NAFTA**



La mejor esencia para  
automóviles.

Sociedad marca EL LEON : Plaza de Cataluña, 20

**Taxímetros ARGO**

Vendemos con las dos farifas  
CASA KIENZLE • Calle Cortes, núm. 495

Insignias

Medallas

Balones

GAMPER Y MIR

Bruch, 13, pral.

BARCELONA

**Automóviles y Camiones**

**Austin**

**Moon**

**Maxwell**

**Tractores**

**Agrícolas**

**Austin**

**CORTINA Y ESTEVE**

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

**¡Ciclistas! Debéis  
usar**

**Neumáticos DELTA**

**de fabricación nacional**

**Madrid**  
Gaztambide, 3

**Klein y C.<sup>a</sup>**

**Barcelona**  
Princesa, 61

Cual en Futbol  
el guardameta es la  
**seguridad del equipo**



el Neumático  
**NACIONAL PIRELLI**  
es la  
**seguridad del automóvil**

OFICINAS

BARCELONA: Balmes, 54  
MADRID: Preciados, 46  
PARIS: Ntre. Dame des  
Victoires, 11

# Stadium

REVISTA ILUSTRADA  
MOTOR - TURISMO - DEPORTES

Número corriente . . . 50 cts.  
Número atrasado . . . 1 pla.

PRECIOS DE  
SUBSCRIPCIÓN

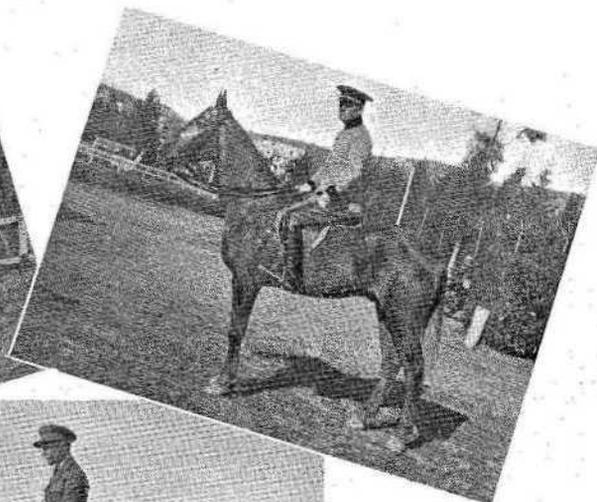
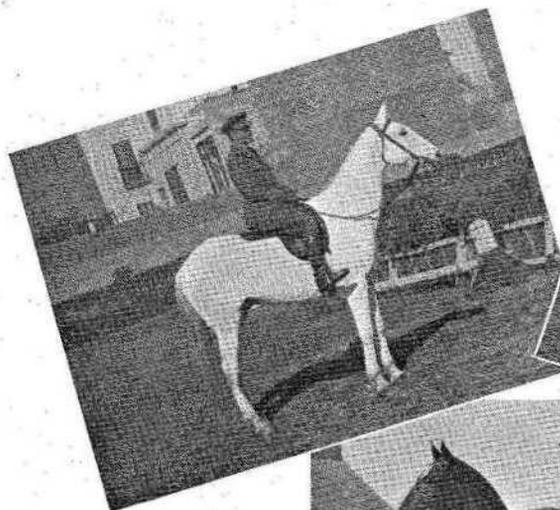
España, un año . . . 15 pías.  
Extranjero, un año. 30 pías.

AÑO XVI

BARCELONA, 15 DE FEBRERO DE 1926

NÚM. 457

## *En el Real Polo Jokey Club*



En estos últimos tiempos se han celebrado diversas pruebas de saltos en los terrenos de tan importante entidad, distinguiéndose los jinetes capitanes señores Muñiz, Serrano y Medrano

Fotos Vela

## El entusiasmo, la educación física y los deportes



HONRA hoy con los reflejos de su elevado pensamiento, las modestas columnas de STADIUM, el primer ciudadano de Barcelona, el cultísimo Alcalde Presidente de nuestro Concejo municipal.

Al entrar en el XVI año de la vida de STADIUM, hemos querido remozarlo y hemos llamado a muchas puertas en demanda de auxilio para continuar la obra que se impusieron los fundadores de esta Revista, los Moxó, los Cabot, los Cinnamond (Normand) y que hemos proseguido nosotros, afanosos siempre por conquistar nuevos adeptos y procurar que los adictos no se distrajeran. Es tan penosa la obra de convencer «por la letra», que nos hemos sentido débiles y hemos suplicado el consejo de aquellos que han sido proclamados para dirigir a los pueblos por los mejores senderos.

Y entre los primeros en responder a nuestro llamamiento ha sido el Barón de Viver, el ilustre amigo nuestro y de STADIUM, que ha hecho abstracción absoluta por unos brevísimos momentos del trabajo enormísimo que le abruma y ha dictado las palabras que el lector recogerá cariñosamente, ya que reflejan un pensamiento hermoso, que quisiéramos inculcar en las masas deportivas y debiera exponerse a la consideración de cuantos acuden a nuestros campos de juego, a los terrenos donde se rinde culto a la educación física.

¿Qué duda cabe que esas luchas deportivas, esencial y exclusivamente deportivas, que se entablan entre «bandos» contrarios, no tienen otra finalidad, con la victoria, que mantener la disciplina, el en-

trenamiento, el honor y la satisfacción del bien hallado en la hora del triunfo, y con la derrota, el afán de persistir en la labor de acumular mayores fuerzas, mayores energías, mayor ciencia y mayor destreza, con objeto de, al volver a contender con el noble vencedor, procurar vencerle?

Si de nuestros torneos saliéramos todos, vencedores y vencidos, entonando cantos a la victoria, ¿qué duda cabe que los anhelos de nuestro bondadoso Alcalde e ilustre amigo el Barón de Viver se habrían de ver cumplidos, rodeándose a los que nacen a la hora actual a la vida del sport, de todos los más nobles fines por aunar sentimientos, los más bellos... y de este modo el triunfo del sport sería definitivo?—N. DE LA R.

\*\*\*

MUCHO se ha escrito sobre el tema de educación física. Numerosos tratados han salido ya a la luz pública y notables especialistas han puesto de manifiesto la importancia que para la raza tiene este sistema educativo. No voy, por lo tanto, a sentar cátedra en este asunto, pero sí a deslindar dos factores que son confundibles con suma facilidad en las prácticas de la aplicación.

El deporte espectacular, que con gran peligro del mismo va adquiriendo un cariz profesional, debe ser separado completamente del deporte educativo, que tiene unos fines más nobles y más positivos para la educación de la raza.

El modo de producirse las grandes masas en determinados espectáculos deportivos constituye, a mi modo de ver, un peligro para el deporte.

Fórmanse bandos, éstos a su vez promueven divergencias de criterio, acentuándose los incondicionales de tal o cual color, que aca-

ban por regla general en altercados que dicen muy poco en favor de la cultura moral de un pueblo.

Trae aparejado este factor el inconveniente de hacer nacer en el pecho de los pequeños aficionados, sugestionados por el entusiasmo de los mayores, un germen pernicioso contra sus semejantes, que se traduce en rivalidades que en lugar de elevar el concepto del sport, entiendo lo ridiculizan.

Con la práctica de sanos ejercicios no se busca, pues, el exceso de esos entusiasmos en masa, que forzosamente ocasionarían la decadencia de los deportes. El deporte para el desarrollo físico de los pequeños y para estímulo de los grandes, debe de rodearse de todos los mejores y más nobles fines, para aunar sentimientos y crear afinidades hermanas, nunca distancias odiosas.

El valor del fuerte debe de verse, no sólo en el ejercicio de sus bellas cualidades y en el desarrollo de sus facultades corporales en el momento de la victoria, sino en el momento de la derrota. El hombre sano de cuerpo y de alma, debe de saber perder con valentía ejemplar; la derrota no debe despertar en él sentimientos que, a no degradar el deporte, serían ridículos.

Entiendo que todos debemos esforzarnos para procurar una sana y bien orientada educación física del niño, unida a la moral y pedagógica, con cuyas bases alcanzaremos el mejoramiento físico de la raza y el deporte obtendrá la nobleza de que debe estar revestido.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'N. de la R.'.

# Aviación : El vuelo de España a la Argentina



Aparato *Plus Ultra*, en el que Franco, Alda, Durán y Rada han efectuado el raid España-Buenos Aires. — Mecánico Rada, que tan útil ha sido su colaboración para el feliz éxito de la proeza realizada

EL debut de las alas españolas en la aeronáutica mundial, no podía haber sido más brillante. Entre las hazañas con que continuamente nos están admirando los aviadores de todos los países, que parece han establecido encarnizada competencia para ver quien lo hace mejor, el nombre de España no había sonado aún; ha tardado, pero el triunfo ha sido completo.

El raid España-América tiene una transcendencia grandísima y sus resultados serán importantes. Deportivamente, el raid de Franco es una hazaña magnífica; estudiado con todo cuidado y mejor preparado, sin dejar ningún detalle al azar, reunía todas las condiciones para triunfar y ha triunfado.

El material escogido era del mejor, el tipo de hidroavión *Dornier* lleva largo tiempo de servicio en la Aeronáutica Militar y, por lo tanto, bien conocidas sus condiciones y cualidades; Franco lleva muchas horas de vuelo con él y posee, pues, las mejores experiencias del mismo. Igualmente podemos decir de los dos motores *Napier Lion* que equipan el avión, también largamente usados y conocidos en África y en la Península.

Entre los pilotos españoles tiene fama de excelente y muy audaz el comandante Franco y la realidad ha demostrado siempre que su fama es muy merecida. Entre los oficiales más estudiosos, metódicos e inteligentes, ha formado siempre Ruiz de Alda (no podía encontrarse mejor complemento de Franco); y de Pablo Rada, el joven mecánico de la expe-

dición, sólo diremos que Franco, buen conocedor de valores, lo solicitó con el mayor interés e influencia para que permitieran les acompañase. El teniente de navío y piloto aviador de la Aeronáutica Naval, don Juan M. Durán, acompaña a los expedicionarios; aunque incluido a última hora, sus conocimientos de navegación y derrota habrán sido de gran utilidad para el éxito del viaje.

Aun cuando todas ellas son igualmente importantes, el verdadero raid, la proeza verdad lo constituían las tres primeras etapas: la de Palos a Canarias, la de Canarias a Cabo Verde y de allí a la costa de Sud América. Son 6.000 kilómetros sobre el mar, jalonados sólo por dos o tres grupos de islas casi perdidas en la inmensidad del Atlántico.

Y el difícil trayecto ha sido recorrido con toda perfección, sin titubeos ni desviaciones, haciendo honor a las excelentes condiciones de la tripulación y material escogido.

Las dos etapas siguientes, Pernambuco-Río Janeiro y Buenos Aires, han sido un verdadero paseo triunfal para los intrépidos vencedores del Atlántico, pues el raid perdió ya buena parte de su interés deportivo. Los homenajes, fiestas y obsequios que las más importantes ciudades del trayecto les han dedicado, obligaron a detenciones y paros que por otra parte no importan, pues como acabamos de manifestar, el verdadero raid terminó brillantemente al tocar la costa americana.

La gloria, en todos sus aspectos y manifestaciones, espera en to-

dos los países de la América latina a la tripulación del *Plus Ultra*, que tiene el máximo derecho a ella. Los nombres de Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada (el hábil mecánico de quien parecen olvidarse demasiado las notas oficiales y la Prensa) quedarán inscriptos, y en lugar preferente, en el glorioso libro de las grandes conquistas de la aeronáutica mundial.

Queda ahora la cuestión regreso, cuestión por muchos comentada y debatida, pero difícil de definir en el momento en que escribimos estas líneas, por desconocer elementos de juicio tan necesarios como son el estado de los motores, la posibilidad del suministro de piezas de recambio en los términos de las futuras etapas a decidir y, finalmente, el estado de cansancio de la tripulación, que después de enorme esfuerzo realizado se encuentra obligada a concurrir a manifestaciones, actos oficiales y banquetes que no le permitirán el descanso necesario para emprender un viaje que exigirá tanto o mayor esfuerzo si, tal como se dice, el valiente Franco intenta atravesar Los Andes con aparato marítimo de las características del *Dornier*.

Sea cual fuese la decisión del equipo español, su raid, como antes decimos, quedará marcando una época en los anales de la aviación.

# La actualidad futbolística

*Ante el final de la primera vuelta del Campeonato de Cataluña / El próximo Campeonato de España*

## Ante el final de la primera vuelta del Campeonato de Cataluña

SIGUIENDO nuestra serie de comentarios, comenzada a raíz del principio del Campeonato de Cataluña, llegamos a la jornada final de la primera vuelta con una complicación de situaciones sin precedente.

Esto, que al terminar la primera vuelta no tendría nada de particular ni mucho menos trascendencia alguna si el Campeonato se hubiera desarrollado en las normales circunstancias de otros años y la primera vuelta no poseyera otro carácter que el que le cuadra propiamente, tiene una importancia grandísima en este año de gracia, ya que debido a las circunstancias que condicionaron la actuación del F. C. Barcelona y a las consecuencias que ello tuvo con relación al retrasado comienzo del Campeonato, la clasificación de la primera vuelta tiene caracteres decisivos para el Campeonato de España, puesto que en virtud de acuerdos de la Asamblea Nacional, serán considerados campeón y subcampeón para los efectos de la concurrencia al Campeonato de España los dos clubs mejor clasificados al final de la primera vuelta del Campeonato Regional.

Tal como aparecen hoy los clubs del grupo A en el cuadro de puntuación, son admisibles aún las más variadas y contrarias soluciones, como resultado de la última jornada que aun resta pendiente al escribir las presentes líneas.

Sin embargo, la gráfica del Campeonato, que es un documento muy expresivo, demuestra como a pesar de la manifiesta equivalencia de fuerzas entre la mayoría de los clubs que se disputan el Campeonato, van siguiendo una trayectoria más firme hacia los primeros lugares de la clasificación los clubs que en nuestra región gozan de un prestigio mayormente consolidado.

Al aparecer nuestro último número, la situación de los clubs era la siguiente: Primero el Gracia,



Samitier, que curado de su última lesión reapareció en las filas del Barcelona en el partido jugado con el Europa, acosa delicadamente a Bordoy... con la sonrisa en los labios

con siete puntos; segundos, ex æquo, con seis puntos, el Español y el Sabadell; tercero el Europa, con seis puntos; cuartos, ex æquo, con cuatro puntos, el Barcelona y el Sans, y a la cola, sin ningún punto, el Tarrasa y el Martinenc.

En las dos últimas jornadas, los clubs que han dado el máximo salto han sido el Barcelona y el Tarrasa, que han ganado sus dos partidos, anotándose cuatro puntos cada uno, al vencer el primero al Europa y al Gracia, y el segundo al Sabadell y al Martinenc.

El Español, a pesar de que su situación anterior le ha permitido ascender y ocupar en la actualidad el primer lugar, ha sumado solamente tres puntos durante las jornadas quinta y sexta, por haber empatado con el Gracia y por su victoria contra el Sans.

A continuación hay que señalar el Sans, que en dos jornadas ha ganado dos puntos, por su victoria con el Martinenc y haber perdido con el Español.

Un alto notable en su brillante carrera lo ha tenido el Sabadell, que ha perdido su partido con el Tarrasa y ha empatado con el Eu-

ropa, alcanzando sólo un punto en el total de las dos jornadas que nos ocupan.

Por su parte, el Europa tiene también un solo punto sobre los que tenía en nuestro recuento anterior, por haber perdido su partido con el Barcelona y haber empatado con el Sabadell.

Y en último lugar queda inmovible el Martinenc, que, sin poderse sacudir el peso de la fatalidad que este año se ha ensañado tan cruelmente con él, continúa con todos los partidos perdidos y sin un solo punto anotado.

Así, pues, como resultancia de las dos últimas jornadas del Campeonato de Cataluña, quedan a la víspera de la última fecha de la primera vuelta clasificados los equipos en el siguiente orden: Primero, R. C. D. Español, con 9 puntos; segundos, ex æquo, Barcelona y Gracia, con 8 puntos; tercero, Sabadell, con 7 puntos; cuartos, igualados en 6 puntos, el Europa y el Sans; quinto, el Tarrasa, con 4 puntos, y sexto, el Martinenc, con cero.

Para que nuestros lectores se den cuenta de las variaciones im-

portantes que se han producido en dos días de partidos, vamos a poner a continuación el nombre de los clubs por orden de clasificación al final de la cuarta jornada y al final de la sexta, que son los dos términos de comparación que aquí tenemos en cuenta.

4.ª jornada	6.ª jornada
Gracia	Español
Sabadell	Gracia
Español	Barcelona
Europa	Sabadell
Barcelona	Europa
Sans	Sans
Tarrasa	Tarrasa
Martinenc	Martinenc

Ante esta clasificación y la mínima diferencia de puntuación que existe entre los clubs que van delante, la última jornada de la primera vuelta se debe anunciar acompañada de un interrogante formidable, puesto que según sean los resultados del día 14, todos posibles y la mayoría no sin lógica, pueden ser primeros el Español, el Barcelona, el Gracia y tal vez algún otro, y en cuanto al segundo lugar no hablemos, porque aun son más numerosos los posibles candidatos.

Con esto basta para que se comprenda el interés enormísimo que ofrece esta última jornada, que ya se habrá realizado cuando el lector pase sus amables ojos por estas líneas, que no tienen a estas alturas y frente a la fatalidad de que salgan necesariamente algo a destiempo, otro objeto que el de no dejar interrumpida en nuestras páginas esta revista del Campeonato de Cataluña.

Para ayer estaban señalados como formando el programa del último día de la primera vuelta, los siguientes partidos: Barcelona-Sans, Tarrasa-Español, Europa-Gracia y Sabadell-Martinenc, y, a excepción del último, nadie era capaz de poder asegurar *a priori* y en conciencia cuál sería el vencedor de cada partido, ni si se darían algunos empates, cosa perfectamente posible.

Inútil es, pues, que nos esforcemos en apurar las combinaciones posibles para edificar una serie de cábales baratas, como han hecho durante la última semana con acierto y oportunidad indiscutible la mayoría de periódicos y periodistas deportivos.

Sobre el grave inconveniente de vernos privados de hacer alarde de la fecundidad de soluciones engendrada por la situación actual del Campeonato, tenemos la ventaja de que podemos excusarnos de repetir, ya que no es posible inventar nada a este respecto, y por tanto de llenar a nuestros lectores la cabeza de números, y hacerles dar cincuenta vueltas en distintas direcciones para que, al final, el interrogante quede sin contestar, de la misma manera que antes.

Calificamos, al empezar, de logogrifo este Campeonato catalán y los hechos han venido a darnos la razón sobradamente.

Sin embargo, y sin que sea pronóstico, tenemos nuestra opinión formada sobre los equipos que probablemente ostentarán la representación catalana en el Campeonato de España y como que esto ya no depende exclusivamente de la jornada del 14, no queremos abstenernos de decírla, claro que no seguros de acertar, pero sí fiados en la lógica y en el valor que para nosotros tiene la trayectoria de esa gráfica que hemos ideado para nuestro uso particular.

Según este criterio nuestro, que menos fundamentamente es también compartido por muchos, es lo más probable que sean el Español y el Barcelona los equipos que vayan al Campeonato de España.

Y sin ofensa ni desdoro para

nadie, casi hemos de añadir que son los dos que se hallan hoy en mejores condiciones para ello, tanto por su potencialidad como por su experiencia, aunque ni uno ni otro sean tan completos que nos permitan tener una confianza ciega en su triunfo final.

## El próximo Campeonato de España

Para el día 28 está señalado el comienzo del Campeonato de España, y ante la inminencia del comienzo de las primeras eliminatorias de los grupos de regiones que se establecieron hace dos años para facilitar el desenvolvimiento de la gran competición nacional, justo es que dediquemos unas líneas a este tema, sobre todo teniendo en cuenta la novedad que ofrece este año de concurrir dos equipos por cada región, que son los clasificados en primero y segundo lugar de los Campeonatos regionales.

Mucho se ha discutido esta innovación acordada en la Asamblea Nacional de julio último, por la aparente complicación que presenta y por la resistencia inexplicable de aceptar aquello que se aparta de la rutina y, por tanto, el derecho de los segundos.

Realmente, la nueva fórmula quebranta el principio admitido hasta ahora como intangible de que el Campeonato de España



Ante un lleno imponente el Barcelona vence al Europa, desplegándose toda la línea delantera en forma que logró una efectividad pocas veces vista en la presente temporada

debía jugarse solamente entre los campeones regionales. Tampoco puede negarse que el sistema que se implanta este año exige alguna fecha más. Es igualmente cierto que algunas Federaciones salen, en apariencia, favorecidas, porque así tienen cabida los dos clubs más poderosos que hasta hoy se habían eliminado previamente en la contienda regional y que da lugar a la posibilidad paradójica de que gane el Campeonato de España un club que no sea el Campeón de su región y aun que éste sea vencido por su segundo.

Pero es innegable que todos estos inconvenientes que quieren verse en la nueva forma de jugarse el Campeonato de España, no son tales inconvenientes si se discute bien, antes al contrario, se convierten en ventajas indudables en beneficio del propio interés del Campeonato nacional.

En efecto, la concurrencia de dos equipos por región, tiene la ventaja de aquilatar más los méritos de los clubs ante la posibilidad de que—cosa acaecida muchas veces—el club que tenía verdaderamente mejores condiciones de resistencia y un carácter representativo más definido, se viera eliminado por cualquier circunstancia fortuita que le arrebatará el título de Campeón Regional. Y no puede negarse que si el ideal del Campeonato de España sería—como alguien ya había pretendido,

sin reparar en los graves inconvenientes que la realidad oponía a la realización del proyecto—que tomaran parte todos los clubs de primera categoría, el sistema presente se acerca mucho más a ese ideal que el anterior, ya que sin graves contratiempos de fechas consigue doblar el número de clubs concurrentes al Campeonato de España, llevando al mismo los más calificados de cada región.

Y en cuanto a los efectos de relatividad dentro del orden regional entre el campeón y el subcampeón, sólo hay que tener en cuenta para rechazar el criterio que de esto se hace un argumento, la consideración de que si el campeón tiene bien ganado su título, podrá demostrarlo nuevamente sin mengua de su prestigio y que si no lo tenía bien ganado y es luego vencido en la competición superior, tiene que aceptar el resultado lógico de su falsa posición, todo ello en aras de un más puro ideal deportivo.

Hechas estas consideraciones preliminares por lo que afecta a la nueva forma de jugarse el Campeonato de España, podríamos completar el comentario con una exposición de situaciones en las demás regiones, a fin de formar el cuadro de participantes en el Campeonato nacional, que ha de comenzar el día 28; pero las posiciones no son todavía definitivas en algunas regiones y el cálculo de

probabilidades que podríamos hacer no se aparta gran cosa de la exposición que sobre este tema dejamos hecha en el número anterior.

Cierto que de entonces acá se ha afirmado la clasificación de algún club como futuro participante del Campeonato de España, pero aparte de cuatro o cinco regiones que ya tienen su Campeonato regional terminado, aun no es posible determinar con exactitud la colocación de las demás, unas porque el resultado de los encuentros que faltan jugar pueden producir alteraciones más o menos importantes según sea la que se considere, y otra, la Valenciana, que si bien no ofrece novedad en cuanto a la posición que tienen el Valencia y el Gimnástico, puesto que empataron el partido jugado últimamente entre ellos, tiene, no obstante, pendiente de resolución en la Federación Nacional unos recursos cuyo fallo puede influir indudablemente en la puntuación de uno y otro.

Por estas razones, y además por la de ser amantes de basar nuestros juicios y apreciaciones en hechos consumados, preferimos esperar a que se aclaren las situaciones confusas que aun se aprecian en distintas regiones, para seguir con este tema y hacer un examen de los valores que van a ponerse a prueba en la próxima contienda, pudiéndose anticipar desde luego que la fórmula actual de jugarse el Campeonato dará a conocer y exaltará sin duda algunos valores nuevos que con el reconocimiento de su derecho a participar en la prueba de máxima importancia, hallarán un estímulo de perfección que ha de redundar en la elevación del valor medio del fútbol nacional, cuya exponencia acaparaban hasta ahora casi siempre los mismos clubs.

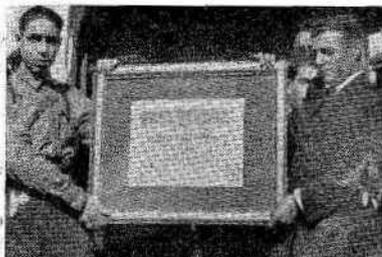
Lo cual no deja de ser otra ventaja en el sentido de fomentar el deporte, que constituye a su vez un argumento más para que no regateemos un aplauso sincero a quienes patrocinaron y votaron la nueva forma de jugarse el Campeonato de España, viniendo a demostrarse de una manera bien palpable, en contra de erróneas apreciaciones, que preside un alto criterio en las Asambleas nacionales.

ALIRÓN



Zamora, atacado constantemente por los delanteros del Sans, ha de valerse de todo su repertorio —que de vez en cuando también falla, como aquí se ve — para mantener incólume su puerta Fotos Claret

# Homenaje a Pedro Altirriba en Collbató



A la derecha, Altirriba recibe la placa conmemorativa de su valiente acto

UNA de las notas más interesantes del excursionismo catalán durante la segunda quincena de enero, indudablemente la ha constituido el homenaje que las entidades regionales de excursionismo han dedicado en Collbató a Pedro Altirriba, el humanitario vecino de dicha localidad que no ha mucho, con motivo de despeñarse dos excursionistas por uno de los acantilados de Montserrat, salvó a uno de ellos, el joven Figuerola, de una muerte cierta, poniendo en su tarea verdadero entusiasmo y con poca exposición de su vida.

Más de mil personas, entre las cuales se hallaban delegados de incontables entidades y grupos excursionistas, acudieron al pintoresco pueblecito del Bruch, donde empezó la jornada dedicándose un póstumo recuerdo al infortunado Morant, víctima del despeñamiento, a cual fin se trasladaron al cementerio de Collbató la mayoría de los excursionistas.

El acto en honor de Altirriba, en plena plaza, fué solemne y

constituyó una nota vibrante, llena de color y de sinceridad. La plana mayor de la localidad y localidades vecinas se unió al homenaje, que se hizo extensivo a los señores Jorba (P.), Blasco, Gibert, Jorba (J.), Soler, Rosell, Casanovas y Brugués, que también en plena obscuridad fueron los colaboradores de Altirriba en el salvamento.

La nota dominante de las peroraciones que se dirigieron a la multitud desde el balcón de «Can Cutó», fué la de que la valentía deja de serlo cuando no va dirigida a un fin práctico, a un fin de verdadera utilidad para el bien colectivo o para la propia defensa individual; se sintetizó además el principio de que proezas como la de Altirriba, que no pueden rodearse de una aureola de éxito antes de iniciarlas, sino que se realizan apremiando la salvación de un hermano, en pleno monte, entre zarzas o matorrales, a merced de cualquier descuido en la preparación de la maniobra, tienen un alto valor porque responden única y exclusivamente a los dictados de amor al prójimo, sea cual fuere su condición, sea cual fuere su rango. Los aplausos que se dedicaron a Altirriba fueron asimismo la expresión fiel de una admiración popular sincera, sincerísima, admiración sentida de veras por la mayoría de los excursionistas allí presentes, que moralmente recibieron la acción salvadora de Altirriba, ya que el excursionismo catalán es uno de los ideales que más tienen identificados a sus devotos.

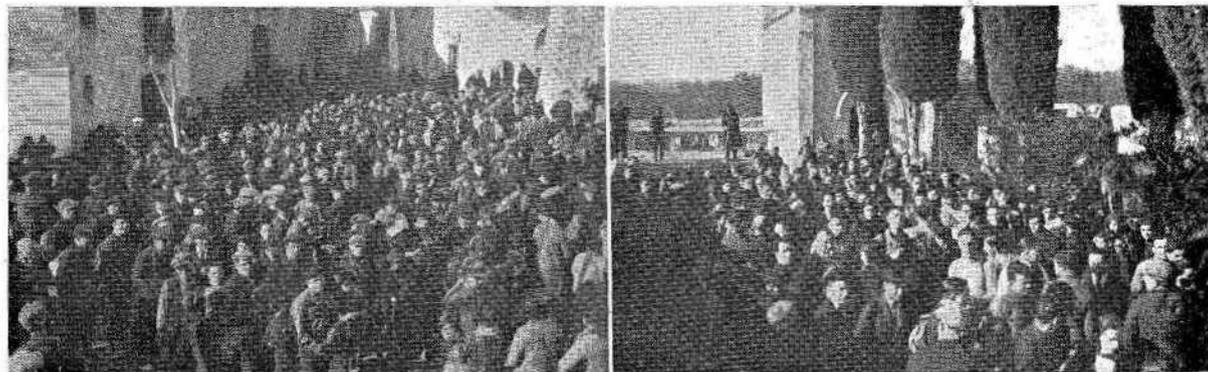
Los discursos y el pergamino, bellísima obra de arte que se entregó a Altirriba, aparte de un donativo recogido por subscripción entre las entidades excursionistas, y las ovaciones con que subrayó la multitud congregada en la plaza las diferentes fases del homenaje, pusieron de manifiesto con cuanto agradecimiento se ha visto por parte de los excursionistas de Cataluña la acción generosa de Altirriba, así como la perfecta unanimidad de sentimiento y espíritu de cooperación que existe entre la grey excursionista de Cataluña.

Nuestra primera autoridad civil, hasta la cual parece ser han llegado claros y justos los ecos de la solemne fiesta de Collbató, ha ofrecido tramitar el oportuno expediente para que sea concedida a Pedro Altirriba la Cruz de Beneficencia.

Y al recordar la proeza del joven Altirriba, será de justicia no olvidar la colaboración también humanitaria de los que con él, en plena obscuridad, escalaron peñas y afrontaron el peligro de ascender por las rocas para colgar a Altirriba de un cable, sin reparar en la magnitud de la empresa, guiados únicamente por ese grito interno del alma que, en aras de una generosa acción, lleva hasta los más grandes sacrificios.

Ellos son también merecedores de la gratitud, siquiera por lo anónimo de su cooperación, como la del soldado que queda inerte en la trinchera después del clamoroso triunfo...

KANT

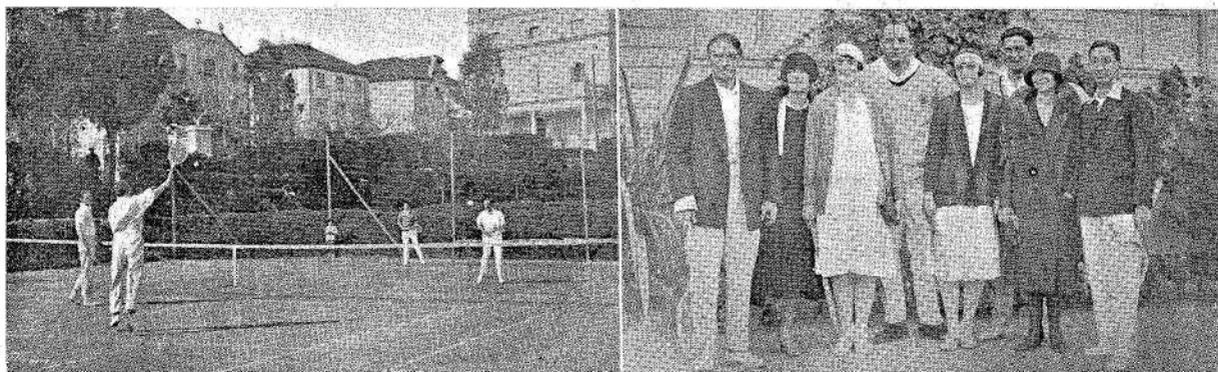


Estas dos fotografías dan idea de la enorme concurrencia de excursionistas que acudieron a Collbató para homenajear al valeroso Altirriba

Fotos Garreta

# La quincena tennística

El equipo del Queen's Club frente al Barcelona y Selección Catalana  
Concurso por equipos



Vista de las pistas durante el partido Greig-Ritchie y Flaquer-Andreu. — Los jugadores del Queen's Club M. J. G. Ritchie, Mrs. Bennett, Mrs. Strawson, O. G. N. Turnbull, Miss Bennett, De Greig, Mrs. Greig, señor C. Kingsley.

EL equipo que el Queen's Club de Londres envió a Barcelona para luchar contra el Real Barcelona L. T. Club, estaba formado por un selecto número de jugadores de óptima clase. Especialmente Turnbull, el capitán del equipo, y Kingsley, demostraron su notabilísima categoría. Prueba de ello, la victoria que el citado club obtuvo sobre el local.

Verdaderamente hay que reconocer fué excepcional, bastando para cerciorarse de ello el resultado del encuentro: los del Barcelona perdieron todos los partidos de caballeros. Sólo el doble entre señoritas fué favorable a nuestras jugadoras, señoritas Torras y Marnet, contra Mrs. Strawson y Miss Bennett.

Creemos que la señorita Marnet

es una jugadora de mejor clase que las tres restantes. Tiene un juego completo. Si cabe el paralelismo, la comparariamos a Flaquer. Ambos poseen la suprema cualidad de que juegan inteligentísimamente y poseen una variedad grande de juego. Tienen múltiples recursos y, al igual que los divos, que substituyen frecuentemente el momento difícil del canto con trucos artísticos, así ellos, en los más comprometidos, saben, con menos esfuerzo y con más eficacia, salirse del apuro. Generalmente, ambos juegan con pocas ganas, pisando las pistas con tanta displiencia como elegancia, pudiendo observarse en ellos idéntica espiritualidad tennística.

Mucho convendría al tennis en España que sobresaliera entre las

señoritas una jugadora que venciese en concurso un par de veces a la señorita Marnet, como le sucedió a Flaquer con Juanico, con objeto de que con este acicate creciese el valor tennístico de nuestra campeona nacional (exceptuando a la señorita Lili Alvarez) y pudiese ser un valor positivo y singular compitiendo con los «ases» femeninos internacionales. Creemos reúne para ello magnificas condiciones.

Entre los partidos jugados, merece especial mención el de Miss Bennett y la señorita Torras, durante el cual tuvimos la impresión de que lo ganaba esta última. En efecto, el tercer set lo llevaba la señorita Torras con el *score* 5 a 2 a su favor. Miss Bennett, sin desconcertarse en tales momentos,



O. G. N. Turnbull, Mrs. Strawson, señorita Torras y J. E. de Olano. — M. G. Ritchie, E. Flaquer, D. Greig y J. Andreu



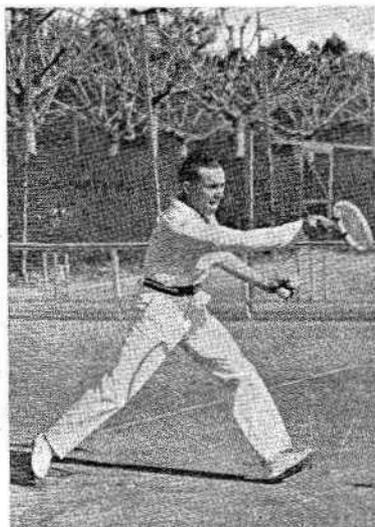
Tormo

contestaba al juego fuerte de la jugadora catalana con calma y seguridad, hasta que igualaron a cinco. Entonces Miss Bennett comenzó a atacar seriamente, hasta conseguir la victoria por 7 a 5.

Miss Bennett, joven y esbelta, tiene un estilo magnífico y un saque rápido. El partido resultó muy agradable, pues las dos contendientes llaman la atención: la inglesa, por lo bonito y elegante; la española, por su linda figura y la virilidad de su drive.

\* \* \*

Diferente ha sido el resultado del encuentro Queen's Club y Selección Catalana. Ganaron los in-



Garriga Nogués

gleses por un punto (10 a 9), lo que no hubieran conseguido seguramente si Juanico hubiese formado entre los componentes del equipo de Cataluña.

En los dobles de caballeros, perdieron los nuestros por falta de compenetración entre éstos. Por una disimilitud moral, creemos que Flaquer y Andreu no llegarán nunca, jugando juntos, a conseguir buenos resultados. Aparte la diferencia de clase, estimamos que Andreu no posee las condiciones de jugador de dobles, por mucho esfuerzo y cuidado que ponga por su parte, pues la ductilidad no se aprende.

Desde luego, si Juanico y Flaquer hubieran jugado juntos, probablemente este punto se hubiera ganado, ya que si bien la pareja inglesa era excelente, la antes citada tal vez es mejor, no pudiendo olvidar que Flaquer es uno de los jugadores de dobles mejores del mundo y Juanico sabe llevar bien un partido de importancia.

Curioso fué el match entre Kingsley y Flaquer, que ganó el segundo por 20-18, 6-2, 6-0, siendo la puntuación del primer set la más elevada a que se ha llegado en España.

Kingsley posee un servicio engañoso, pues parece suave, sucediendo que la pelota bota poco y obliga a moderada contestación de servicio.

El partido de Morales y Ritchie fué ganado por el primero en tres sets, pero en el espacio de dos horas.

Muy buen jugador es Greig, muy rápido en la red, de juego especial, pero excelente.

También fué notable e igualado el partido entre Mrs. Strawson y la señora Pons, que ganó esta última, esforzada y denodadamente. Existe un vivo contraste entre el juego de Mrs. Strawson y su cara. Aquél es duro y fuerte, y ésta, dulce y sonriente. Posee un formidable drive, que coloca magistralmente. La señora Pons fué muy felicitada, celebrándose muy mucho el rápido y visible mejoramiento de su juego.

El match principal fué el de Turnbull-Flaquer. El internacional inglés es considerado como el mejor jugador de single en Inglaterra, figurando en el primer lugar de la clasificación oficial inglesa. Tiene un buen drive y coloca con



Riera

notable seguridad, jugando con energía y viveza. Su clase de juego es algo brusco, no distinguiéndose en el estilo. Su *tenue* en la pista es singular, descomponiéndose bastante cuando quiere coger una dejada; llega a la pelota atropelladamente, tirándose contra la red o la silla del juez. Flaquer lo ganó en cuatro sets, poniendo en juego sus variados recursos, que desconcertaron al británico, poco gustoso de contender con un contrario que jugaba finamente, sin violencia y con enorme seguridad. Flaquer, en los dos primeros sets, jugados soberbiamente, hizo gala de su espléndido servicio, ganando bastantes tantos de saque.



Mir

Fotos Vela

Turnbull, cuando no cogía un saque de Flaquer, sonreía de una manera que parecía un elogio al jugador español, de un modo noble y caballeresco, propio de un carácter deportivo que en la lucha ve y sabe apreciar, por encima de todo, el mérito sobresaliente.

En el tercer set, Turnbull opuso una resistencia tenaz al juego de nuestro internacional, consiguiendo ganarlo por 6-4.

En el cuarto set continuó la empeñada lucha, sin decrecer ni en un momento la voluntad decidida de Turnbull de ganar el próximo tanto, ni aun ante el match *ball* adverso. Flaquer, redoblando en este set su ciencia de juego, pegaba a la pelota de manera que botase poco, con objeto de impedir a su contrincante que la devolviese de drive fuerte. Fué algunas veces a la red con valentía y eficacia, siempre dentro de su vistosísimo estilo. Finalmente, Flaquer se adjudicó el set por 6-1, y con él, el match.

El numeroso público que presenció el partido aplaudió frecuentemente durante el encuentro a los dos «ases». Gran parte de la concurrencia estaba formada por la colonia inglesa en Barcelona.

El Real Lawn Tennis Club del Turó puede darse por satisfecho, ya que los triunfos obtenidos se deben en gran parte al contingente que se ha seleccionado de entre sus miembros.

\* \* \*

Ultimamente se ha celebrado el Concurso por equipos, organizado por la Asociación de Cataluña.

Nos abstenemos de comentar todos los partidos, limitándonos a mencionar algunos de los habidos entre el Barcelona y el Turó. Diremos que el match entre la señora Pons y la señorita Torras fué seguido con mucho interés, ya que hacía largo tiempo que ambas jugadoras no habían tenido ocasión de encontrarse en un torneo.

El primer set lo ganó la señora Pons, pero la señorita Torras impuso su vigoroso juego, ganando fácilmente dos sets seguidos y el match. La señora Pons se vió dominada constantemente en el último set y creemos que, por ahora, debe ganarla aquélla.

Con todo, hemos tenido la sorpresa de ver que la señora Pons ha vencido en dos sets a la señorita Isabel Fontrodona, por 6-4, 6-4. Este triunfo confirma la exce-

lente impresión de que hemos hecho ya mención.

Algo inesperada ha sido la victoria de Juanito Andreu sobre E. de Olano, que obtuvo en cuatro sets. Si bien Andreu sigue perfeccionando constantemente su dominio del tennis, observamos que su revés continúa siendo de defensa, no convirtiéndose en ataque más que rara vez. Hizo un buen partido con Olano, principalmente en los dos primeros sets. Añadiremos que Olano, de algún tiempo a esta parte, no está en su debida forma, habiendo perdido hace unos días su match inter-clubs con Flaquer, por 6-1, 6-0, 2-0, abandonado.

El jueves, día 11, se jugó el partido entre Sindreu y Andreu, último que faltaba por efectuarse, resultando vencedor Sindreu, del Barcelona, por 6-2, 6-1, 6-3.

Con este partido ha asegurado su victoria el Real Barcelona Lawn-Tennis Club.

Enviamos nuestra más calurosa felicitación al bien compenetrado elemento directivo del Barcelona T. C. por su acierto en la preparación de concursos, que hace redundar siempre éstos en beneficio del tennis.

FIUZANTE

---

# NUESTROS CONCURSOS

## *El óbolo de STADIUM a los asistentes a las fiestas deportivas*

EXISTE en Barcelona una juventud ansiosa por asistir a las fiestas deportivas que se celebran, pero que no siempre puede presenciar, porque son tantas, que no siempre alcanza el bolsillo para satisfacer las aficiones.

STADIUM, agradecido de verdad al favor que el público viene dispensándole, ha querido venir en ayuda de sus lectores y ha *ideado* un concurso, copiando una feliz iniciativa, muy en boga en América.

Nuestro redactor artístico escoge una fotografía de las ya publicadas, antes de sepultarlas en el panteón del olvido, en la que haya público abundante.

A ojo de buen cubero, escoge

la figura de uno de los asistentes. Le pasa el compás en derredor de su efígie y la fotografía se reproduce nuevamente ampliada.

Si la persona escogida al azar por nosotros es lectora asidua de STADIUM, al verse señalada de aquella manera no tiene más que pasar por nuestra Administración y nuestro compañero el señor Bosch, que es el que nos administra la hacienda, le entrega solemnemente un billete de

CIENT PESETAS

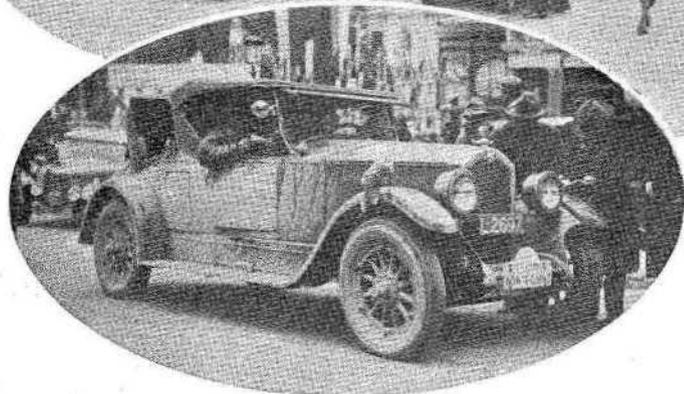
Y el hecho se ha producido tal cual lo dejamos consignado.

En nuestras oficinas se ha presentado, portador de los números

454 y 456, el joven don Pedro Climent Salvadó, habitante en la calle de Muntaner, 28, 4.º, 1.ª, dependiente de una importante casa extranjera de comercio de la Ronda de la Universidad, acreditando su personalidad y manifestando haber asistido al partido de reapertura del F. C. Barcelona, adquirido su entrada y tribuna en la taquilla del Teatro Principal y comprado el día 3 de enero el STADIUM en el kiosco de Canaletas.

Nuestro administrador, en presencia de nuestro director, hizo la entrega de un billete de CIENT PESETAS, dió las gracias el señor Climent y hasta la otra, carísimos lectores, más difícil.

# El rally automóvil de Monte-Carlo



Coche A.G., clasificado primero, que salió de John O'Groats pilotado por V. A. Bruce. — Aspecto del control de llegada. — El Buick de Schimmelpenninck partió de Amsterdam, clasificándose entre los primeros

Fotos Rol

EL tercer rally automóvil internacional de Mónaco ha reunido en el presente año unos cuarenta concursantes procedentes de diversas naciones. Estos, salidos de casi toda Europa, uno de ellos de tierras africanas, puesto que escogió como punto de partida Túnez la blanca, representaban lo mejor de la construcción automóvil actual, estando representadas las industrias americana, inglesa, belga, francesa e italiana.

Los concursantes, a quienes se dejaba escoger el punto de partida y la velocidad media a realizar, se clasificaban por suma de puntos, según coeficientes, en lo que intervenían la distancia recorrida, la velocidad media desarrollada, el número de pasajeros transportados y la regularidad realizada en la carrera en cuesta celebrada en Col de Brans, después de su llegada a la perla de la Costa Azul.

Veinticuatro terminaron en el tiempo marcado, siendo los principales forfaits el de Malabert, salido de Túnez, y el de Caré, pro-

cedente de Cherburgo, el primero por pequeños desarreglos mecánicos y el segundo por la niebla, que le retrasó en su primera etapa, haciéndole perder la media kilométrica escogida.

La victoria fué conseguida por el piloto inglés V. Bruce, que conducía su A. C., de construcción inglesa, siendo precisamente el vehículo que mayor número de kilómetros efectuó (2.461), totalizando una cifra de 260 puntos.

Entre los más notables figura el equipo *Sizaire Frères*, que clasificó cuatro coches, entre ellos el segundo. Un Buick, procedente de Amsterdam, pilotado por Schimmelpenninck, consiguió 239 puntos, empatando con un *Hispano Suiza* llegado de Boulogne.

De entre los coches ligeros, merecen especial mención las marcas *Peugeot* y *Citroën*, procedentes de Cherburgo y San Sebastián, este último conducido por la «Señora Marika», pseudónimo de la señora Ragazzi, esposa del agente de la popular marca en Marsella.

Según la opinión de todos los

concurantes, jamás hubieran creído que un rally resultase tan penible. Dado el estado general del tiempo en Europa durante los días de la prueba, resultó, lo que en un principio se creyó ligera prueba turística, un gran esfuerzo deportivo.

El recibimiento dispensado por Mónaco a los expedicionarios fué espléndido, pudiéndose unánimemente comparar a las grandes solemnidades de la tan pulcra ciudad, única en el continente europeo capaz de estas magnificas recepciones que de tiempo inmemorial se celebran, dedicadas a los más importantes acontecimientos del sport, y que tienen la facultad de reunir en un marco sumamente bello y delicioso a la élite mundial.

Estos rallies, además de presentar la característica de cada país concursante, tienen la ventaja de armonizar las bellas relaciones espirituales de los pueblos en el desarrollo deportivo, dando un realce sublime de belleza a las representaciones mundiales.

# Las carreras del Autódromo de Terramar



Los relevos, preparados. — Participantes en la prueba de los 100 kilómetros a la hora, carreras. — Los 100 kilómetros a la hora, turistas. — Motos en plena carrera

Fotos Claret

LA Comisión mixta que cuida en representación del Real Automóvil Club de Cataluña y de Peñya Rhin de la «reanimación» del autódromo, está realizando unos ensayos que creemos firmemente han de conducirnos a una época, quizá no lejana, de verdadero surgimiento del autódromo de Sitges.

De estos ensayos brotan algunos chispazos que levantan nuestros entusiasmos, pero no van acompañados de la *réclame* necesaria para que, percatándose de la lucha que puede llegar a entablarse, el público responda, en la proporción suficiente, a los sacrificios de las entidades automovilistas antes mencionadas.

Será siempre interesante una carrera de velomotores, pero no oponiéndosele a Simó un competidor, forzosamente las carreras de velos de 125 y 150 adolecen de falta de emoción.

Simó, con su velomotor que ostenta su apellido, cubrió los 10 kilómetros a razón de 74,889 kilómetros por hora.

En cambio, la carrera de motos solas de 250 c. c. y 350 c. c., dió lugar a un combate reñido y verdaderamente emocionante, im-

niéndose, por último, el corredor que oculta su nombre con el pseudónimo de «Sprinter», con *Rex-Acmé*, yéndole a la zaga Jover con *Terrot* y Fama con *B. S. A.*, a poca distancia.

En motos de 500 c. c., Macaya no tuvo competidor. Imposibilitado de correr Vidal, Macaya, con la *Norton*, volteó la pista a un promedio de 123,981, dando plena sensación de su maestría y de que, a pisarle alguien los talones, puede aún hacer bastante más.

La novedad era la carrera de los coches de turismo, de turismo verdadero.

El ver en pista a García con su *Diatto*, a Pujol con el *Voisin*, a Bofill con el *Willys Knigt*, a Sagnier con el *Lancia* y a Balletbó con el *Ansaldo*, era indicio de que íbamos a ver sport, pues todos ellos son entusiastas defensores de las marcas confiadas a sus cuidados.

En su inmensa mayoría hicieron una bonita carrera, destacándose del lote, y ambos merecen párrafo aparte, Bofill y Pujol.

Bofill, con su *Willys Knigt*, tomó, desde el momento mismo en que tomaron la salida, el man-

do del pelotón y, valiéndose de su arte de bien conducir, impulsó el coche hacia la victoria en forma tal, que no tuvo por que temer ataque alguno. Marchó a una regularidad perfecta y sobrepasó los 100 a la hora, siendo el primer inscripto en el Club de los Cien a la Hora.

Pujol hubo de luchar con Balletbó; opúsole éste seria resistencia, pero hubo, al fin, de ceder el paso a *Voisin*, que a pesar de ir carrozado con una conducción interior, alcanzó con ventaja los 100 a la hora, quedando clasificado.

Los *Bugatti* dieron la sensación de siempre. *Dragó* alcanzó los 129,310 y Manolo Bertrand, con un coche de litro y medio, los 115,385, ambos clasificados para la serie de los Cien a la Hora.

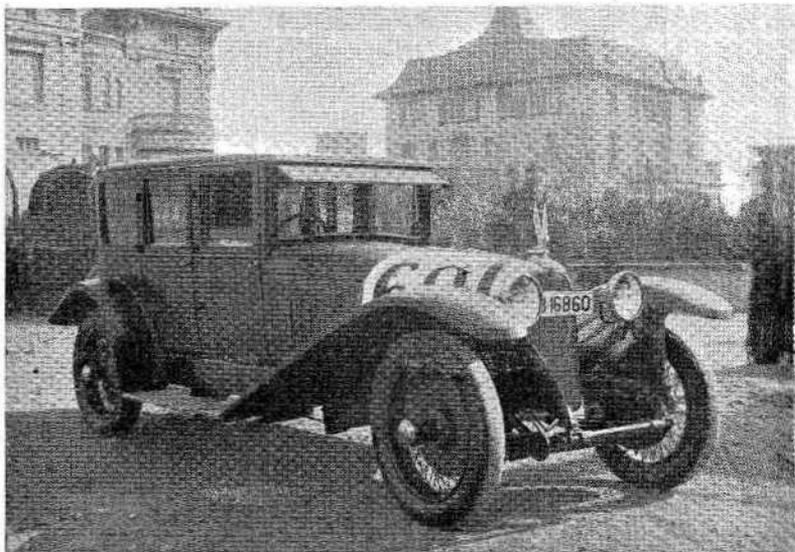
Terminó la fiesta con una carrera por equipos, ganada por los amarillos, merced a una maravillosa escapada de Alegre. El equipo estaba constituido por Alegre, sobre *D. K. W.*, de 150 c. c.; Faura, sobre *B. S. A.*, de 350 c. c.; Jover, sobre *Terrot*, de 350 c. c., y Vizcaya, sobre *Bugatti*, de 1.500 c. c.

En resumen, una bonita jornada.

# Una conducción interior «Voisin» se clasifica a 100 kilómetros a la hora

AL comentar en nuestro primer número del presente año los éxitos obtenidos por la célebre marca *Voisin* en el Salón belga, única gran manifestación continental del pasado año, y dar cuenta de los records establecidos en el autódromo francés de Montlhéry con un coche de serie exclusivamente equipado a propósito para tal esfuerzo, records de los 500 kilómetros: 2 h. 53 m. 46 s. 73/100; media, 172,640 kilómetros.—500 millas (807,671 kilómetros: 4 h. 41 m. 26 s. 62/100; media, 172,190 kilómetros.—1.000 kilómetros: 5 h. 48 m. 54 s. 73/1000; media, 171,968 kilómetros.—517,834 kilómetros: 3 h.; media, 172,611 kilómetros.—1.032,280 kilómetros: 6 h.; media, 172,046 kilómetros, jamás pudimos presumir que en tiempo tan corto, en nuestra misma patria y en el cercano autódromo de Terramar, un *Voisin* consiguiese tan señalado triunfo como el alcanzado en la última reunión del autódromo y en la prueba llamada de los 100 a la hora.

Si para el autódromo francés la casa *Voisin* escogió un sport de 95 x 140, o sea de menos de 4 litros de cilindrada, equipado con



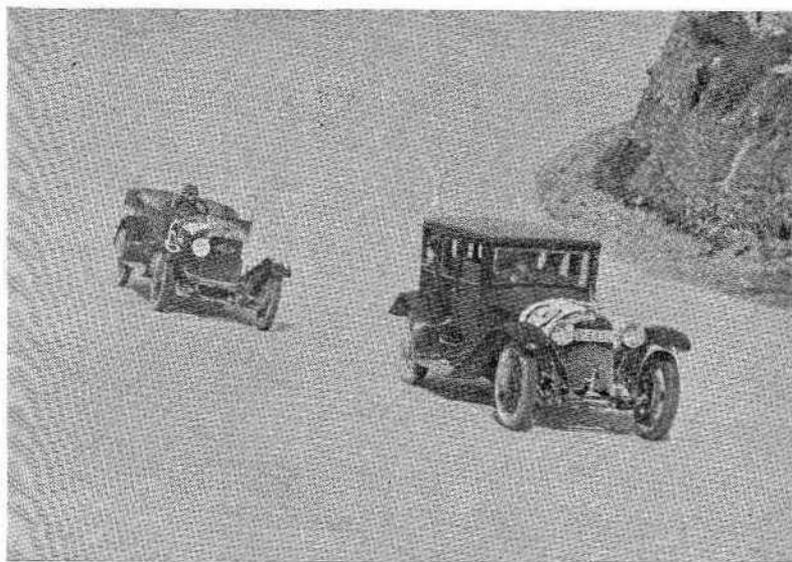
Magnífico coche de gran turismo que en el autódromo de Terramar clasificóse a 100 kilómetros a la hora, batiendo a varios torpedos

dos asientos, la representación española Barcelona-Auto, S. A., de la que es digno gerente nuestro amigo don Alfonso Llobet, escogió un siete plazas equipado con enorme limousina y de antiguo servicio en ciudad y carretera, ya que orgulloso ostentaba en el mo-

mento de la lucha, y siempre, su número de matrícula, el *B 16.860*, prueba evidente del tiempo que presta servicio, que tratándose de un *Voisin* no debe ser poco, ya que todo propietario de tal marca sabe hacer rendir a su coche, puesto que siempre tales vehículos figuran en manos de conocedores de lo que son automóviles y, por tanto, amigos de los grandes recorridos en carreteras, que en nuestro país no siempre son perfectas.

Varios torpedos tomaron con él la salida; el único cerrado era *Voisin* y de todos sólo dos se clasificaron para futura fecha final y de ellos el valiente coche turista, con guardabarros normales y provisto de toda clase de accesorios, tal cual hoy llevaría para emprender larga excursión estival, bastando sólo decir era su peso de 2.350 kilogramos.

Si no se tratase de *Voisin* cabría ahora extendernos en elogios, mas la gran fama del más mecánico de los coches existentes ahorra todo comentario, bastando tan sólo decir que *Voisin* se ha portado como correspondía a *Voisin*, la marca de los grandes triunfos empleada por notables corredores.



Cual si se tratase de un paseo, el *Voisin* marcha victorioso camino del triunfo

Fotos Claret

# El «Willys Knight», vencedor de la Carrera Turismo

LA reputación sólidamente adquirida por el *Willys Knight* que pilotó el señor Bofill en la prueba de turismo de los 100 a la hora quedó plenamente confirmada, ya que todos los organismos del coche respondieron de un modo sencillamente admirable a la voluntad de su habilísimo conductor.

Tan seguro estaba nuestro amigo Bofill, el distinguido gerente de Automóviles, S. A., entidad representante de esta marca, de que el triunfo debía sonreírle, que dispuso que se colocasen precintos en su coche para ésta y las sucesivas pruebas en que debía participar, y al ponerlo en marcha, pues fué él en persona quien lo condujo, se colocó a la cabeza de todos los concursantes a un tren tal que impidió fuese atacado, cubriendo las 15 vueltas a un promedio de mucho superior al reglamentado.

El coche de Bofill, equipado en turismo, demostró una regularidad perfecta en la marcha, tan grande, que realmente no parecía sino que el amigo Bofill, en vez de participar en una carrera, realizase una simple exhibición ante un grupo de amigos y aficionados, que pudieron darse perfecta cuenta de

las ventajas enormes que reúne el *Willys Knight*, tan apreciadas por aquellos que son sus poseedores.

¿Hizo Bofill un estudio previo de la pista, que hasta hace contados días le era completamente desconocida? Lo dudamos.

Conocemos íntimamente a Bofill y sabemos el tiempo que le embargan sus múltiples negocios para poder haber acudido al autódromo de Terramar a ensayarse.

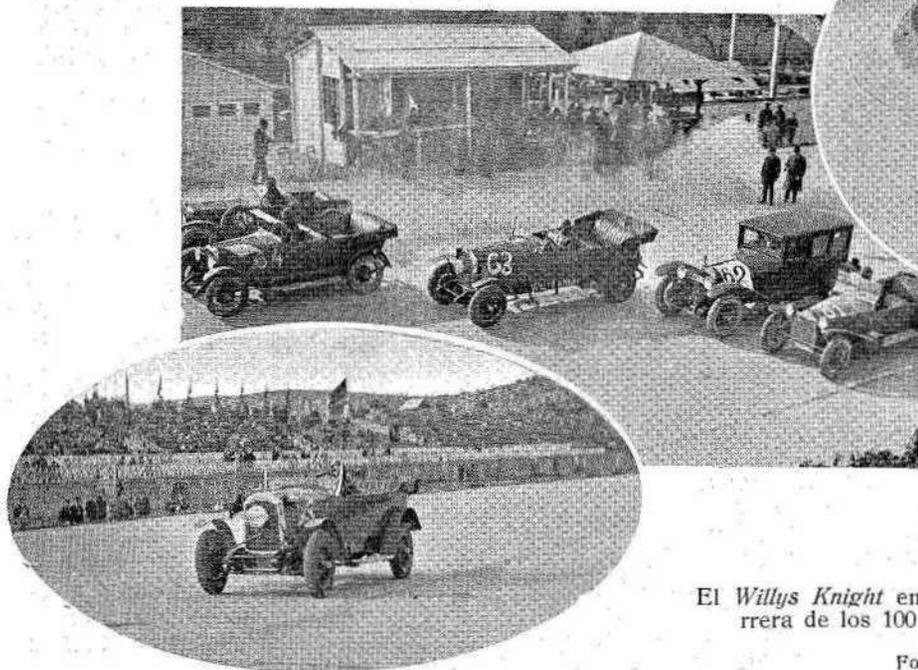
Lo que conocía y conoce muy a fondo el señor Bofill es el coche *Willys Knight*, que ha estudiado en sus más mínimos detalles, en sus más insignificantes engranajes, del que ha acabado por adueñarse, por adiestrarse en él, hasta el punto de que lo domina como quiere, y así pudo de una manera tan fácil y tan sencilla al parecer conquistar el primer lugar de la clasificación de una carrera, eliminatoria, que ha de tener una segunda parte bastante más difícil y que los aficionados esperan con ansiedad, como la espera tan confiadamente don José Bofill.

De ese modo quedó confirmado el crédito de esa reputada marca, que en poco tiempo ha adquirido sólida fama en nuestro mercado merced a la competencia, a la actividad desplegada por su gerente



Bofill, en el volante del *Willys Knight*, que tan bien supo conducir a la victoria

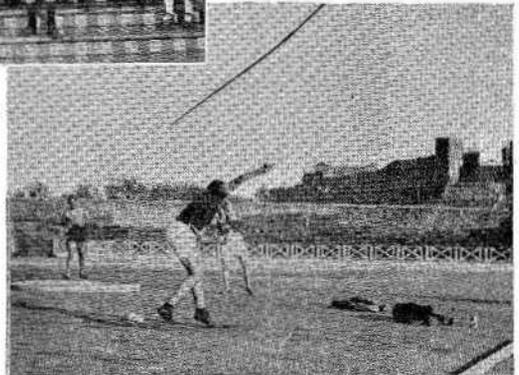
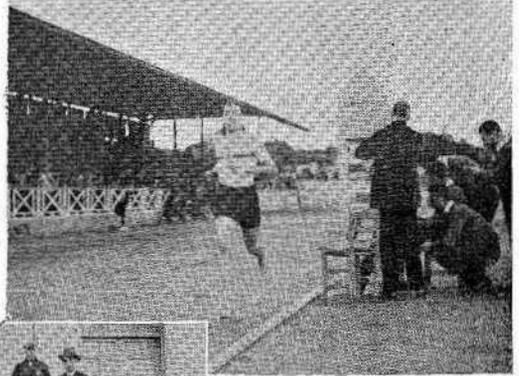
señor Bofill en nuestro mercado y confirmada espléndidamente en el autódromo, sin lugar a dudas de ningún género, ya que en tales pruebas es donde se pone de relieve lo que es un vehículo de calidad, cual siempre ha sido el admirable sin válvulas americano, precursor de muchos, antes enemigos de tal sistema y hoy entregados a él.



El *Willys Knight* en distintas fases de la carrera de los 100 kilómetros a la hora

Fotos Claret

# La jornada de los records en Tarragona



Culí, del Badalona, en el record de pértiga. — Palau, del Barcelona, en acción. Representación de la Confederación Deportiva de Cataluña y entidades barcelonesas que visitaron Tarragona con motivo de tan notable acontecimiento. — Olivella, en salto de altura. — Brú, recordman de la jabalina Fotos Sport

LA histórica ciudad, mimada de Roma, encerró en su marco de bronce, color centenario que los años han puesto en sus vetustas paredes, para galardón de su riqueza arqueológica y como recuerdo de aquellos nuestros antepasados que supieron mantener en un grado superior la estética y el buen gusto, a un puñado de atletas que, recordando aquellas gestas gloriosas de la antigua Grecia, dieron la visión nítida y armónica de sus bellos movimientos físicos, en una serie de ejercicios que fueron presenciados por numerosos aficionados y personalidades que acudieron a Tarragona con este motivo.

Allí se encontraron las principales figuras del deporte y representaciones de la prensa local y profesional.

Se batieron dos records de España, de jabalina y martillo, por Bru y Llorens, y dos records de Cataluña, de disco y pértiga, por Llorens y Culí.

Olivella no pudo modificar sus propios records de triple y salto de altura.

Palau sólo pudo establecer en 32 m. 55 s. los diez kilómetros, sin poder batir record alguno.

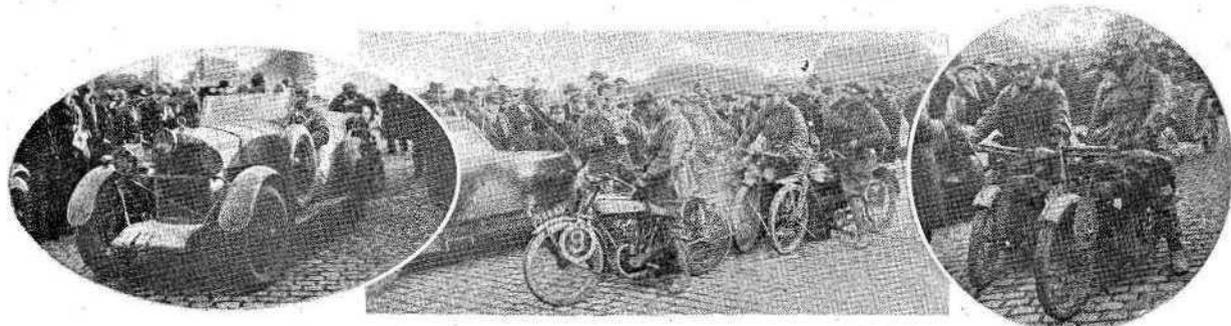
Culí sobrepasó de diez centímetros su propio record de pértiga, estableciéndolo en 3 metros, 22 centímetros. Brú, por la tarde, ba-

tió el record de España, de jabalina, que detentaba él mismo en 49 m. 70 cm., habiéndolo prolongado a 50 m. 83 cm. También Llorens estableció el record de Cataluña, de disco, en 33 m. 30 centímetros, dejándolo en 35 m. 12 cm., y poco después batió su propio record de España, de martillo, que de 34 m. 88 cm. lo dejó en 37 m. 46 cm.

El profesor señor Padilla dedicó a los concurrentes unas exhibiciones de educación física.

El señor Bonet, presidente del Club Gimnástico, hizo los honores a los visitantes barceloneses, a los que obsequió con un banquete en el Club Náutico.

# La actualidad deportiva en París



Escenas interesantes de las etapas de la Prueba Seis días de Invierno : Coche G. M., único clasificado de la categoría 1.500 c. c. — Un control. — El equipo de La Française

DE los acontecimientos acaecidos en la última quincena merecen especial mención la gran serata esgrimista franco-italiana, organizada en el Nouveau-Cirque. Más de mil personas no pudieron asistir a ella por falta de localidades, presentando el local aspecto espléndido, viéndose en él a cuanto de notable hay actualmente en París.

En esta memorable fiesta se estableció de manera definitiva el nuevo sistema de jurado, que consiste en cambiar el presidente a mitad de los encuentros, esto es, en el momento en que los contrincantes cambian de terreno. El match cumbre fué el disputado entre el francés Haussy y Nedo Nadi, gran esgrimista italiano, venciendo el primero por 16 tocaditos a 13. El combate fué duramente disputado, demostrando ambos adversarios gran agresividad. La primera parte fué juzgada como presidente, por el maestro Colombetti y la segunda par el amateur Gaudin. En ambas partes el repre-

sentante francés resultó vencedor sin una gran superioridad.

El segundo asalto en importancia fué el celebrado entre Gaudin, fuera clase, francés, y el profesor italiano Giannese, a florete, como el anterior. En la primera parte, que juzgó el maestro Mangiarotti, Gaudin dió 7 tocaditos contra 4 recibidos, y en la segunda, dirigida por Trombert, campeón olímpico, también la mayor parte (7 a 3) correspondió al gallo. La táctica del profesor transalpino se caracterizó por rápidos ataques al hierro y la de Gaudin por paradas y respuesta sobre el ataque.

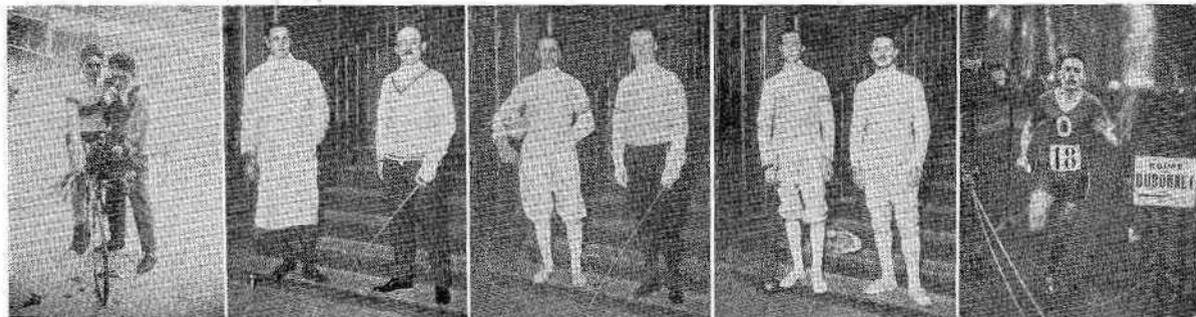
Aldo Nadi y Félix Ayat combatieron a espada, ganando de mano maestra el primero, que demostró sus grandes cualidades, una vez más reconocidas después de su brillante actuación en el equipo italiano de Amberes en 1925. Catorce a nueve fué el resultado obtenido por el brillante vencedor.

Unos asaltos a florete, espada y sable dieron fin a la memorable velada.

Con lisonjero éxito han terminado los seis días motoristas de invierno, organizados por *Moto Revue* y *Le Petit Parisien*. Los itinerarios, en forma de estrella, con base París, han resultado durísimos, debido al tiempo malo en que se han desarrollado, demostrando los clasificados su gran calidad. Numerosos fueron los vehículos eliminados, clasificándose con más o menos puntos, doce velomotores de 175 c. c., cinco motos de 250 c. c., una de 350 c. c., tres de 500 c. c., dos de 750 c. c., un cycle-car de 500 c. c., otro de 1.100 c. c. y un coche de 1.500 c. c. La Puerta Maillot se vió concurridísima el día de la llegada de la última etapa, demostrándose una vez más el afán que los parisienses sienten por todas las manifestaciones del pequeño motor.

Blanchonet va cada día confirmando su fama ciclista y Marchal la suya pedestre.

N. MASFERRER ALFONSO  
París, 11 - II - 26.



Blanchonet, vencedor de la Prueba de Persecución celebrada en el Velódromo de Invierno : Figuras preeminentes del Torneo Italo-francés : Nedo Nadi y Haussy, maestro Giannese y Luciano Gaudin, Aldo Nadi y Félix Ayat. — Marchal, vencedor de la Copa pedestre Dubonnet

Fotos Rol

# MENSAJERAS

DE ayer a hoy... o sea de Montgolfier a Franco.

Durante muchísimos años, siglos y siglos, se pretendió resolver el problema de la aviación.

Pero para ello era preciso tener solucionadas dos cuestiones: estabilidad y dirección.

El 5 de junio de 1783 fué hallada la solución de la primera.

Los hermanos Montgolfier lograron elevarse por primera vez en un globo de su construcción.

Estaba dado el primer paso transcendental. Era preciso dar el segundo para marchar por el camino del progreso.

Se hicieron varias tentativas, especialmente por el general Meunier, en 1794. Todo era inútil.

Al iniciarse el siglo XIX se consideró insoluble el problema. Entró a formar parte de la cuadratura del círculo y del movimiento continuo.

Nadie veía el problema tal como era debido, y, al mismo tiempo, la industria no producía el motor necesario a la vez poderoso y ligero.

A mitad de siglo se iniciaron trabajos con toda intensidad.

Había pasado un siglo desde que estaba resuelto el problema de la estabilidad y no se vislumbraba el de la dirección.

Hasta que en 1884 se logró la solución de tan prodigioso adelanto.

Copiaremos la nota que obra en la Academia de Ciencias de París:

«El 9 de agosto de 1884, a las cuatro de la tarde, un aerostato de forma alargada, provisto de una hélice y de un timón, se ha elevado en ascensión libre, montado por los capitanes Ch. Renard y Krebs.

Después de un recorrido total de 7,600 kilómetros, efectuado en veintitrés minutos, el globo ha venido a aterrizar a su punto de partida, después de haber ejecutado una serie de maniobras con una precisión comparable a la de un navío con hélice, evolucionando en el agua.»

Ese dirigible, que se llamó *La France*, hizo siete vuelos en todo el año y sólo en dos sufrió averías.

Cuarenta años después, Franco cruza el Atlántico, cubriéndose de gloria para sí, para sus compañeros de tripulación y para España.

NUESTRA Redacción va adquiriendo nuevos y valiosos elementos especialistas en cada una de las ramas más importantes del sport.

«Alirón» ha podido apreciarse que es un verdadero as en la complicada labor que le hemos impuesto de tratar a fondo cuestiones tan complicadas como el fútbol. Sus crónicas son comentadísimas.

Hoy debuta un nuevo y prestigioso compañero, «Fiuzante», amante decidido del tenis, asiduo concurrente a nuestras pistas, conocedor de todos los peones que se mueven y honoran nuestro tenis.

Estamos plenamente convencidos de que «Alirón» y «Fiuzante» habrán de satisfacer plenamente los gustos de nuestros amables lectores.

\*\*\*

CONFORME ya hemos indicado, la Exposición del Automóvil de París se celebrará en los días 7 a 17 de octubre próximo, por lo que a los chasis y coches carrozados se refiere.

En los días 23 a 31 de octubre tendrá efecto la exposición de los vehículos industriales.

El precio de entrada en el Salón será de 10 francos, suprimiéndose los días de moda.

Los días en que esté abierta la exposición de vehículos industriales la entrada costará 5 francos.

\*\*\*

NEUAMENTE se intenta construir la autovía directa de Barcelona a la frontera francesa.

En el Rotary Club se ha tratado de este asunto, habiendo mostrado los planos su distinguido socio el señor Ferrés Puig.

\*\*\*

LA apertura del Salón Automóvil de Madrid ha sido aplazada para el sábado, 10 de abril próximo.

La exposición del Palacio del Hielo se clausurará el martes, día 20 del mismo mes.

Es lástima que se haya escogido esta fecha, porque coincide con la feria de Sevilla y ello motivará el retraimiento de los comerciantes de las provincias andaluzas.

UNA importante casa francesa, constructora de bicicletas, pretende organizar una carrera que tendrá su salida en París y la llegada en Madrid.

\*\*\*

EL 12 de enero próximo pasado, en la bahía de Daytona, Florida (Estados Unidos), Johnny Seymour, con una *Indian* 1.000 c. c. estableció el record mundial del kilómetro lanzado en motocicleta, a una velocidad media de 212,42 kilómetros por hora.

\*\*\*

EN Cataluña y fuera de Cataluña existen algunas entidades deportivas que nos han dispensado el honor de adoptar idéntico título que el que ostenta STADIUM, nuestra revista, nacida al calor de nuestros entusiasmos.

Pero en el mundo hay más. En la calle de Cortes existe un café que ostenta el título de *Bar Stadium*.

En el *Bar Stadium* se reúne a diario una porción de jóvenes aficionados al sport y al arte dramático, que han fundado una peña que lleva por título *Peña Stadium*.

Esa peña «hace» funciones. El domingo representó el juguete de Fernández Lepina *Mi compañero el ladrón*.

Nos chocó encontrar entre bastidores a Sabater Rosich, el novel plumífero de *La Vanguardia*; pero más aún a Ramón Trabal, representando la parte de «El Conde», imitando a las mil maravillas un papel de portugués.

Pocas horas antes habíamos contemplado en el campo del Español correr como un gamo al medio ala Ramón Trabal y emborronar unas cuartillas a Pepe Sabater.

Del Stadium (campo de sports) al Stadium (coliseo)... ah, y con la más entusiasta felicitación de STADIUM.

\*\*\*

EL XX Congreso de la Unión Internacional de Tranvías, de Ferrocarriles de interés local y de Transportes públicos por automóvil, se celebrará, en virtud de lo solicitado por el Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Barcelo-

na, en la primera quincena del mes de octubre próximo, en nuestra ciudad.

\*\*\*

L'AUto, de París, la ha emprendido con Ricardo Zamorra (así, con dos R y todo).

Reprodujo en su segunda columna de su primera plana—y por si no nos habíamos enterado de ello la *Argus de la Presse* nos envía el recorte—, la plana en que anunciábamos que Zamorra había adoptado a su *Citröen* neumáticos *Nacional Pirelli*.

Vuelve de nuevo a la carga y dice:

«A propósito de Zamorra:

El famoso guardián de la meta española, Ricardo Zamorra, no jugará más a fútbol (?)»

Esta es la noticia verdaderamente extraordinaria que da uno de nuestros colegas españoles...

Y ese excelente humorista añade:

«... Porque desde que leemos en todas partes que Zamorra bebe quinquina Z... (que no la bebe), emplea la gorra Y... (que no la usa)..., no utiliza más que neumáticos X J... (¡los que ha consumido!) y no conduce otros coches automóviles que los V Z (se le ha olvidado al colega lo más importante: que siente especial predilección por los cochecitos franceses, y

que *posa* ante número incalculable de fotografías publicistas), no podemos pensar otra cosa sino que le falta tiempo para practicar su deporte favorito...»

¡Que te crees tú eso! A Zamorra, además de practicar su deporte favorito, le sobra tiempo para todo eso y algo más.

\*\*\*

EN Copenhagen se ha inaugurado una Exposición de automóviles y sus accesorios, reservada exclusivamente a socios de la *De formede Automobilfabriker*.

Los representantes exhiben coches *Delage, Daimler, Fiat, Hudson, Chevrolet*. La industria del país está representada por la marca *Triangle*, coche destinado al cuerpo técnico del ejército.

Inauguró este Salón, que ayer debió cerrar sus puertas, el señor Stauning, ministro de Estado de Dinamarca.

\*\*\*

EN algunos periódicos hemos leído el siguiente anuncio:

#### SERVICE STATION

y ello nos ha intrigado. ¿Qué demonios será eso?

Un amigo que ha viajado por Inglaterra y Estados Unidos nos dice que eso se traduce por Estación de Servicio, mejor dicho, por

Poste [Servicio, donde se surte al público de gasolina.

Uno de nuestros redactores ha averiguado que ese *Service Station* no es propiedad de ningún trust ni de ninguna compañía americana. Se trata de un depósito de bencina propiedad de don José Manzanares.

¡Recontracristineta! Pues podía haberlo bautizado con el nombre de *Estacion de servicio*... de gasolina y lo hubiésemos entendido mejor aquí y a orillas del Manzanares.

\*\*\*

MR. LE TROCQUER, ex ministro de Obras públicas de Francia, acaba de crear un grupo automovilista reclutado entre diputados de la nación.

Y la hora es la más oportuna, por cuanto el actual ministro de la Hacienda francesa pretende gravar con nuevos y formidables impuestos al comercio, industria y sport automóvil, que paga a la hora actual 1.278.000 francos por diversos conceptos contributivos.

El grupo automóvil nace a tiempo.

\*\*\*

EL Gran Premio Automóvil de Inglaterra se celebrará el 2 de agosto próximo en el autódromo de Brooklands, sobre la distancia de 300 millas y reservado a coches de litro y medio.

## CRÓNICAS CICLISTAS

# Ante el próximo Congreso de la U. V. E.

Unos números... y cuatro impresiones de, en, por, sobre el Campeonato español de fondo

### II

CUANDO los números hablan, las palabras huelgan; decimos esto porque parece haber producido cierta sorpresa nuestro artículo anterior, que incluso se ha estimado en algunas peñas ciclistas como impregnado de pesimismo, cuando responde por completo a la realidad, como vamos a demostrar ni que sea brevemente.

Dijimos, más o menos, que nuestro ciclismo deportivo no podía estimarse de estado exuberante y hemos declarado sinceramente la necesidad de fomentar más que de

legislar. En efecto, observando el estado del ciclismo deportivo por el «barómetro» más seguro, la U. V. E., tenemos que dicha entidad ha librado las siguientes licencias:

1922	1. <sup>a</sup> categoría	29
	2. <sup>a</sup> »	30
	3. <sup>a</sup> »	143
		202
1923	1. <sup>a</sup> categoría	38
	2. <sup>a</sup> »	42
	3. <sup>a</sup> »	221
		301

1924	1. <sup>a</sup> categoría	53
	2. <sup>a</sup> »	58
	3. <sup>a</sup> »	421
		532
1925	1. <sup>a</sup> categoría	69
	2. <sup>a</sup> »	60
	3. <sup>a</sup> »	512
		641

Comparando las cifras, hay motivos para ser pesimista, aun cuando el cronista no lo ha sido durante quince años que lleva predicando ciclismo.

Reparando en las cifras anteriores, queda bien claro que de ter-

cera categoría a segunda media un abismo en el que parece la mayoría de los primeros, pues no guarda ni remotamente relación alguna que de 143 «terceras» sólo haya 42 «segundas» para el año siguiente, y así sucesivamente, 221/58 y 421/60.

Otro dato comparativo que conviene no perder de vista es que mientras la baja de los francos, que ha introducido una baratura en los ciclos, y la mejora de las carreteras, que ha favorecido no poco el ciclismo, permitieron pasar de 202 corredores a 301 y de 301 a 532, el año 1925, que parecía haber sido de una extraordinaria deportividad; en segunda y primera categoría nos demuestra bien poca cosa.

Y tenemos motivos para pensar que 1926 no será mucho más nutrido en este renglón.

Y conste que no es pesimismo; es únicamente el deseo de no alucinarnos fácilmente y sí el de contribuir a que por todos los medios se favorezca esa iniciación de desarrollo ciclista que en plena lozanía conviene encauzar. Otra cosa sería equivalente a una poda prematura.

\* \* \*

En estas mismas columnas escribió el cronista hará unos ocho años, y ha venido repitiéndolo periódicamente, su disconformidad con la fórmula bajo la cual se disputaba el Campeonato de España por carretera, y a fuerza de machacar, por fin un congreso parece dispuesto a tomar en consideración algunas variantes de dicho Campeonato.

Si por entonces estas observaciones hubiesen hallado el coro que en la actualidad (no llegaban a media docena los que escribían de ciclismo en España) y el Campeonato se hubiese venido modificando en su fórmula, cada año nos habría dejado una enseñanza y a estas horas no sería preciso barajar procedimientos y fórmulas, hijas de la incógnita que pueda depararnos una u otra que sea la forma en que se dispute tan honroso título.

Porque ninguno de los procedimientos que se escoja será infalible; todos exigirán una o varias variaciones.

Y es que por encima de todo—incluso de las fórmulas extranjeras—existen circunstancias de lu-

gar y de tiempo y, especialmente, domina S. M. la experiencia.

Hagamos punto en lo pasado, porque ya no vuelve, y miremos a lo actual.

Características las más esenciales del Campeonato de España de fondo, deberían hoy ser:

Un recorrido de 200 kilómetros aproximadamente de buena carretera.

Una carrera disputada, cara al viento, es decir, cronometrándose escrupulosamente los tiempos de cada corredor y adjudicando el Campeonato al que invirtiese menos.

Una inscripción formada por representaciones de cada región donde hay Comité Regional de la U. V. E.

Cada representación o equipo, integrados como máximo por cinco corredores, seleccionados por personas competentes, previa votación entre ellos, de no existir unanimidad.

Una lista de premios en metálico con un primero no superior a 500 pesetas ni inferior a 300, y de suerte que todo corredor clasificado perciba por cualquier concepto como mínimo 100 pesetas.

Una reglamentación liberalísima en lo que tienda a favorecer el esfuerzo personal en caso de avería, etc., etc., y severísima en lo que se refiera a ilegalidades, procedimientos antideportivos, etc., etc.

Libertad absoluta en lo que a marcas de ciclos se refiera, pero, desde luego, sin que éstas tengan ni por asomo intervención alguna en, sobre, ni tras la carrera.

\* \* \*

Juzgamos tan cultos a nuestros lectores, que no creemos preciso razonar ni puntualizar; pero por si algún punto de los expuestos resulta obscuro, ligeramente los comentaremos.

200 kilómetros cara al viento pueden y deben hacerlos nuestros ases; los hicieron Febrer y Magdalena hará ya bastantes años por carreteras bien malas y en condiciones bien adversas; hoy, el que solo, no cubra 200 kilómetros en siete horas escasas, no puede esperar el título de campeón.

Y que ha de ser cara al viento, es decir, aisladamente, no cabe duda. 200 kilómetros, amparado del viento por los contrincantes, aprovechándose de sus ruedas para

luego pasarlos a todos con un «sprint» de recurso, no da derecho a un título de campeón nacional.

Un Campeonato nacional, lógicamente, debe ser la condensación del valor deportivo que el ciclismo tiene en cada región; cada región, por su parte, podrá, aun cuando no alcance el Campeonato, evidenciar el grado medio de su importancia ciclista.

La formación de los equipos de cada región debe ser fruto de una selección practicada por un comité de personas competentes; lo de las puntuaciones y todo lo análogo es, a nuestro juicio, también inseguro. Además, hoy por hoy, es impracticable, pues, a pesar de los pesares, en la mayoría de las carreras los organizadores ni levantan las actas de las mismas, ni las cursan a la U. V. E. Por otra parte, dudamos se pueda llegar a un acuerdo respecto a las carreras en las que deberían concederse puntos. Y de todos modos, creemos que el sentido de los seleccionadores es algo más valioso que una azarosa puntuación.

No creemos que para un Campeonato deba ofrecerse una suma fabulosa; en realidad, y desde el punto de vista puramente deportivo, el título de campeón vale más que todo. El corredor que piense de otro modo será muy corredor, pero muy poco digno del título. En cambio, lo menos que puede pedir un participante de fuera del punto donde se corra el Campeonato, es que se le ayude en sus gastos de desplazamiento; ya fijamos un mínimo de 100 pesetas.

Hemos dicho que hay que reglamentar la carrera de manera que pueda evitarse pierda el Campeonato un corredor por avería o causa análoga; en efecto, cuanto se haga en este punto será poco; la carrera es en este caso (o debe serlo) puramente personal; es el atleta quien debe rendir todo su máximo esfuerzo, y será lastimoso que un estúpido incidente material se lo negase.

Y así como hemos dicho liberalidad para el estúpido accidente material, reclamamos sanción ejemplar para la especulación o para las ilegalidades, tanto consumadas como preparadas.

Deportivismo ante todo,

Y por fin, creemos oportuno dejar en libertad completa a los corredores en lo que atañe a sus re-

laciones con las casas constructoras o representantes de ciclos. Ni la U. V. E. puede legislar esta materia, ni se lograría llegar a un acuerdo acerca este profesionalismo «marrón». Es más: las marcas, máxime en un Campeonato, no deben reconocerse como a tales; el corredor y únicamente el corredor.

\* \* \*

Hemos explicado en esencia nuestro punto de vista sobre el Campeonato; no nos aferramos a

él, y lo creemos todo modificable paralelamente con las resultancias; un punto, el más crudo, no se nos oculta que es el de la selección de equipos, pero lo creemos más justo y esperamos más equidad de la selección personal que de la puntuación.

Un corredor modesto, que habiendo actuado en muchas carreras locales y regionales sin poder obtener la puntuación exigida, en otras de largo desplazamiento no tendría derecho a correr el Campeonato; un comité seleccio-

nador puede incluirle en el equipo.

Y para terminar, lo que debe evitarse por todos conceptos es que un Campeonato resulte una carrera comercial y que su aureola de gloria se empañe con tintes de mercantilismo; santo y bueno que una marca afortunada pregone luego *urbi et orbi* su victoria; legítima propaganda; pero antes, nada.

Ya lo hemos dicho: el corredor, el atleta, por encima de todo.

F. A. CANTO ARROYO

## Los deportes aristocráticos : El Polo

ENTRE los ejercicios de fuerza y habilidad verdaderamente atléticos, el deporte del polo ha ocupado puesto preeminente. Sus apologistas remontan su origen allá a los tiempos clásicos de Dano y Alejandro Magno; quizá otros lo hagan arrancar de la época de los *centauros*... Ello es que, aun limitando su origen a más cercanas edades, puede considerarse como uno de los más antiguos de los que se practican al aire libre.

Desde luego, está comprobado que entre los turcos era practicado este juego.

Pedro Tafur, en su libro *Andanzas y viajes por diversas partes del mundo* (1435-1439), nos describe de la siguiente manera el deporte:

«E aquel día comió el soldau allá en el campo; e después de comer fisieron juego, que ellos acostumbraban en esta manera; ponen una bola en mitad del campo e pónense de una parte mill de cavallo o majo menos e fassen sendas vayas delante de sí, e cada uno tiene en la mano uno como maguelo de madero cuaslado en una vara e arremeten los unos e los otros yualmente a la bola e los unos por la hechar a la otra parte de la raya e los otros por semejante a los otros así que los que hechan ganam.»

Parece también que los *tilatomos* practicaban este juego, de los que los ingleses lo tomaron y al cual dieron el nombre de *polo* por *pulu*, como llamaban los de la región del Tíbet a la bola con que jugaban. Los oficiales ingleses, en la India, en 1855, lo jugaban ya. En 1870 se jugó por primera vez en Inglaterra, en el cam-

po de Aldershof, por los oficiales del décimo regimiento de Húsares.

Entró el juego en el temperamento inglés, y en seguida los regimientos y universidades diéronse a practicarlo; hubo entonces necesidad de unificar las reglas, ya que cada cual establecía las que más convenientes le parecían. Los franceses hicieron su primer ensayo de juego en Pau, en 1880, pero hasta varios años después no tomó incremento con la creación del Cercle du Polo, de Paris.

En España apareció en 1896. En la Dehesa de Moratalla se jugó por vez primera, constituyéndose la sociedad Madrid Polo Club.

Los Duques de Avión, Montellano y Santoña, los Marqueses de Genal, Larios, Mohernando, San Miguel, Santa Cruz y Santo Domingo; los Condes de Clavijo, Címera Real y Torre Arias y don José María Creus, fueron, entre otros, los fundadores de la sociedad con el nombre de Real Club de la Puerta de Hierro.

Dos terrenos de polo hay en Madrid: el de Puerta de Hierro y el de la Casa de Campo. No se sabe cual de los dos está mejor atendido, es más bonito el campo, el aspecto es más elegante, en cuál se juega mejor. Si el Marqués de Viana tiene especialísimo cuidado en que el de la Casa de Campo sea un campo de polo al que haya de envidiar el mejor de Inglaterra, el de Puerta de Hierro constituyó la admiración de cuantos extranjeros lo visitan.

Y así resultan tan lucidos cuantos partidos se celebran en cualquiera de estos dos terrenos que, para más realzar los muchos en-

cantos de aquellos primorosos sitios, asisten aristocráticas bellezas que con su presencia hacen más sugestivo el cuadro.

S. M. el Rey, expertísimo polista, juega con mucha frecuencia en el terreno de la Casa de Campo.

En Barcelona se cultivaba desde hace mucho tiempo el juego de polo, con mucha más asiduidad que en Madrid.

Los Ibarrola, Luis López, Niquet, Vehil, Ferrer-Vidal Güell, Larrosa, Girona, Monteys, Freixas, Bobé, Zoyer, Satrustegui (J.) y Urruela lo introdujeron a fines del pasado siglo.

Hoy lo siguen practicando Ferrer-Vidal Güell y el Marqués de San Román de Ayala, de los antiguos, y Barón de Güell, Marqueses de Monsolis y de Vilahur, Condes de Caldas de Montbuy y de San Miguel de Castellar, Bosch Labrús, Soler, Loveday, Rialp, Bertrand, Cinnamon, etc.

No es fácil jugar al polo. Se necesita la gran condición de ser un consumado jinete, enérgico en el mando, con pleno dominio de la monta. Además, requiere la habilidad, que no todos tienen, de manejar con soltura el mazo para, en pleno galope, poder tocar la bola, impulsando la dirección deseada, y como esto puede ser hacia adelante, hacia atrás o hacia los costados, de ahí la «difícil facilidad» del juego, que puede ser peligroso cuando manos torpes lo practican.

Así es que precisa un gran adiestramiento del jinete y del caballo, al que hay que domar en absoluto y al que hay que entrenar en el juego.

(Concluirá)

# EL DEPORTE EN SOLFA



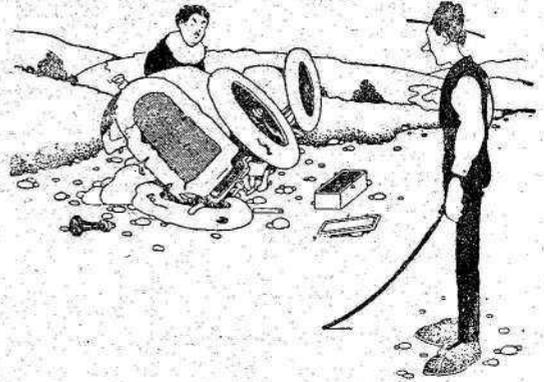
El marido: -- ¡Gracias a Dios que has vuelto!  
¿Compraste la cuerda?  
La mujer: -- He visto algunas; pero, francamente, eran demasiado caras.

(The Humorist, Londres)



-- Esta criatura no puede ver nunca a su madre desde que ha comprado auto.  
-- Es raro esto...  
-- No ve que nunca para en casa.

(L'Auto, Paris)



-- Escolte, tío Cosme: Tots eixos caballs que té eixe chisme ya els pot canviar per un burro.

(La Sombra, Valencia)



El propietario al mecánico: -- Chico, tengo una suerte loca: he caído sobre un trébol de cuatro hojas.

(Informaciones, Madrid)

# Gran Premio de Autociclos del Real Moto Club de Cataluña

1.º F. S. (amateur) cubre con autociclo 1.100 c. c.

CARRERA DE TRES HORAS

# AMILCAR

239,138 KILÓMETROS  
la mayor distancia cubierta de los inscriptos categoría autociclos

J. Alvarez y C.<sup>a</sup>, S. en C. : Calle Provenza, núm. 185  
BARCELONA

La serie  
de triunfos de

# Peugeot

en la TARGA FLORIO y en la VUELTA A FRANCIA  
se enriquece con el

## GRAN PREMIO DE TURISMO

del Automóvil Club de Francia (Categoría de cinco litros)

1.º BOILLOT, sobre conducción interior **PEUGEOT**, con peso obligado de 2.800 kilogramos, alcanza, en los 1.050 kilómetros, una velocidad media de 85,990 KILOMETROS POR HORA.

Agencia para Cataluña y Baleares

### VICENTE PRAT BOSCH

Salón de Exposición y Ventas

Consejo de Ciento, 349 : Teléfono 3090-A

Garage y Talleres

Aragón, 184 : Teléfono 649-A

# La Prensa

Agencia de Anuncios de **RAFAEL**  
Carmen, 18 · Tel. 123 · MADRID **BARRIOS**

Combinaciones económicas de varios periódicos : Pidanse tarifas y presupuestos para publicidad en Madrid y provincias

## Talleres Mecánicos

especiales para reparación de automóviles, motores marinos, industriales y de aviación

### CASIMIRO SOLER

Calle de Sepúlveda, núms. 86 y 88 :: Teléfono 1950-A :: BARCELONA

Construcción de piezas para autos de todas marcas : Instalaciones eléctricas para automóviles y su reparación  
Sección especial de cementación y rectificado



PARA TIEMPOS MODERNOS  
COCHES MODERNOS  
AUTOMÓVILES  
CAMIONES  
OMNIBUS  
AUTOBUSSES

CIRCUITO DE LASARTE : SAN SEBASTIÁN  
Los automóviles **OM** ganan el segundo y tercer premios Turismo

# Le Chauffeur

Casa especial para la venta de toda clase de Accesorios para Automóviles : Avisadores eléctricos y mecánicos de las mejores marcas : Bocinas, Shetos, Strombos y Sirenas : Bujías Pognon, Bosch, Renault, Champion, Sphinx, Splittorf y otras marcas : Gran surtido en Carburadores Zenith, Cantinas, Ceniceros, Floreros, Plafoniers Cuenta kilómetros O. S. : Depósito de Faros y Neumáticos de las mejores marcas

**JAIME ROCA**

Rambra de Cataluña, 24 : Barcelona  
Teléfono número 2182-A

## A. CASAJUANA

Accesorios para FORD

Distribuidor general en España de la

**APCO Mfg. Co.**

Botones contacto bocina, silenciadores varillas dirección y tirante, niveles aceite, grapas cárter supletorias, saca-ruedas, desmonta-volantes, desmonta-soportes ballesta, brazos soporte dirección, llaves para cuarta biela, lubricador aceite, limpia parabrisas, cargador batería, escape-libre, etc., etc.



LOS AMORTIGUADORES

**APCO**

son insustituibles para el coche FORD. Puede, en las malas carreteras, dar toda la velocidad a su coche sin temor alguno

CON LOS FRENOS

**APCO**

tiene una verdadera seguridad en su FORD. Funcionan indistintamente con el pedal y la palanca-mano sobre los tambores de las ruedas posteriores



# STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Diez y seis años de publicación

APARECE LOS DÍAS  
1 Y 15 DE CADA MES

Número corriente. . . 50 céntimos  
» atrasado . . . 1 peseta

Precios de subscripción:

España, un año . . . 15 pesetas  
Extranjero, un año. . . 30 »

PAGOS POR ADELANTADO

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS  
SEGÚN LA TARIFA NÚMERO 4

OFICINAS Y TALLERES DE IMPRENTA  
CALLE DE BALMES, NÚM. 54  
BARCELONA  
TELÉFONOS 2689-A Y 4737-A

Continuando la serie de sus victorias de 1925  
EL MOTOR DE AVIACION

# Hispano-Suiza

ha batido los siguientes

**“records”  
mundiales**



**La Hispano-Suiza**

Carretera de Ribas, número 279  
La Sagrera - Barcelona



500 kms., con carga útil de 500 kgs.:  
a 249 kilómetros de media

De velocidad, sobre 1.000 kms.:  
a 248,750 kilómetros de media

De velocidad, sobre 1.500 kms.:  
a 218,827 kilómetros de media

De velocidad, sobre 2.000 kms.:  
a 218,759 kilómetros de media

## El Autocatólogo

(L'AUTOCATALOGUE)

de los modelos 1926 ha aparecido

DE VENTA EN  
**L'Autocatalogue**  
40, rue de Liège  
PARIS

Teléfono Central 64-84

**E**dición de lujo : 500 páginas formato 25 32, tapas cartón, encuadernación tela chagrinée estampada en oro : Recopilación de los Catálogos de la Industria Automóvil : Características y precios de chasis antiguos y modernos, de carrocerías y de accesorios : Anuario de la Producción y de la Exportación : Indispensable a los Constructores, Agentes y Propietarios de Automóviles

Pago :  
Cheque a unir al pedido

Expedición :  
A la recepción de la carta

PRECIO, franco portes :

Francia . . . . .	40 francos
Colonias francesas . . . . .	42 »
EXTRANJERO . . . . .	45 »

No se hacen envíos contra reembolso

## Guía de Carreteras de España

Obra de indispensable, constante y forzosa consulta para todo automovilista (turista, industrial, viajante, chofer, etc.) : Se publicará en octubre. Constará de 18 itinerarios. Formato 22 por 12, sólidamente encuadernada en tela. Con un Nomenclátor de más de seis mil pueblos. Anunciarse en ella es recordar siempre a todos los que viajen por carretera, una dirección útil o un producto necesario : El anuncio en una GUIA como la de Carreteras, de España *se paga una sola vez* pero se aprovecha *infinitas veces* y durante *muchos años*

Para tarifas y condiciones, a  
**Editorial Mundo Latino**  
Apartado 502 · MADRID

**STUDIE Vd. COSTE** por neumático y kilómetro  
y encontrará que los

**NEUMÁTICOS**

**DUNLOP**

**CORD**

son los más económicos que  
puede montar en su coche

**"Para quedar satisfecho  
montad DUNLOP"**

SOCIEDAD ESPAÑOLA

**DUNLOP**

(SOCIEDAD ANONIMA)

M A D R I D  
Claudio Coello, 106

BARCELONA  
Buenos Aires, 18



# AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID  
Alcalá, 81  
Lagasca, 103

BARCELONA  
Trafalgar, 52 : Plaza Cataluña, 18  
Diagonal, 429

VALENCIA  
Paz, 33  
Salvador Giner, 23

REPRESENTANTE DE LAS ACREDITADAS MARCAS  
STUTZ, BERLIET, MINERVA y BUGATTI

Camiones, Camionetas, Omnibus y Autocars  
BERLIET y FEDERAL

Motocicletas INDIAN

Tractores Agrícolas CLETRAC tipo tanque  
y toda clase de apatatos aplicables a los mismos

Neumáticos de las mejores marcas

Recambios, Accesorios, Artículos de viaje y sport

*Taller de reparación y construcción de toda clase de piezas*

# **ELIZALDE**

---

---

**Fábrica Española de  
Automóviles y  
Motores de Aviación**

---

---

Realizándose ambas fabricaciones  
a base de los mejores mate-  
riales conocidos y de los  
elementos técnicos  
más perfectos



Talleres y Oficinas:

**A. ELIZALDE**

*Paseo de San Juan, núm. 149*

*Apartado de Correos 424 : Teléfono 921-G*

**Barcelona**

*Dirección telefónica y telegráfica: AUTOELIZALDE*

Casa en Madrid:

*Avenida Reina Victoria, núm. 17*