

Stadium

Revista Ilustrada

**Campeonato
francês de cross
ciclo-pedestre**

Foto Rôl



PUBLICITAS



veloz y ligero

como el vuelo de la golondrina...
es el nuevo tipo RUGGED de lujo

FISK

COMPañA ESPAñOLA DEL NEUMÁTICO FISK, S. A.

CASA CENTRAL:
ALBERTO AGUILERA, 7
MADRID

SUCURSAL
AV. ALFONSO XIII, 383
BARCELONA



**VEA
PRUEBE
EL
NUEVO
HUPP
1930**

AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA

BARCELONA
Aragón, 239
Plaza Letamendi, 17

F. ABADAL

M A D R I D
O'Donnell, 14

SEMI-NEUMÁTICOS

PIRELLI

PARA CAMIONES Y AUTOBUSES



FABRICADOS POR **PRODUCTOS PIRELLI, S. A.** - VILLANUEVA Y GELTRÚ

EXCLUSIVA DE VENTA:

COMERCIAL PIRELLI S. A.

Ronda Universidad, 18 - BARCELONA

SUCURSALES:

MADRID
Alcalá, 67

SEVILLA
M. Paradas, 43

BILBAO
Colón Lguí., 57

LA CORUÑA
Plaza Orense, 6



DODGE BROTHERS

AUTOMÓVILES, CAMIONES
Y OMNIBUS

AUTOMOVILES EXHIBITION

RAMBLA DE CATALUÑA, 123

TELÉFONO 70.052

BARCELONA

EL MOTOR DE LAS PROEZAS

COSTES Y CODOS

en su avión *Bréguet* superbidón, equipado con

Motor Hispano-Suiza

han batido el *récord mundial de distancia*
en circuito cerrado

Recorrieron oficialmente:

8.026 Kms. 800

*A pesar de la violencia del mistral, de la lluvia y
del frío intenso, permanecieron en el aire
52 horas 37*

El anterior récord lo consiguieron Ferrarin
y Del Prete con 7.666 Kms.

EL MOTOR DE LOS «RÉCORDS» MUNDIALES

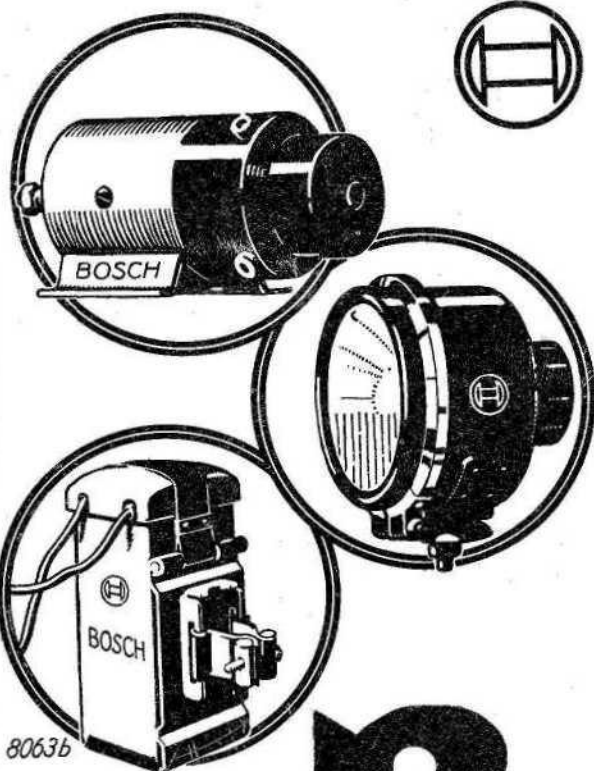
Motorista!

¿Conoce Vd. el nuevo
equipo eléctrico BOSCH
para su moto?

BOSCH



8063a



8063b

Ventajas

Facilidad de puesta en marcha. — Máximo rendimiento. Alumbrado con el dispositivo antideslumbrante. — Bocina de sonido armonioso, gran alcance y reducido consumo.

A ello hay que añadir la máxima garantía que representa el nombre

Bosch

EQUIPO BOSCH, S. A.

BARCELONA

Mallorca, 281 - Teléfono 71.538

MADRID

Viriato, 18 - Teléfono 32.467

SEVILLA

P.º Colón, 4 dup. - Teléf. 26.200

TALLERES ELÉCTRICOS CON PERSONAL COMPETENTE Y APARATOS MODERNOS DE COMPROBACIÓN

ADMINISTRACIÓN
BARCELONA: Salmerón, 239

CONSEJO
Ricardo Cabot
Narciso Masferrer
Manuel F. Creus

Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES

Número corriente . . 75 cts.
Número atrasado . 1,50 pta.

PRECIOS DE
SUBSCRIPCIÓN

España, un año : . 12 ptas.
Extranjero, un año. 24 ptas.

AÑO XX

BARCELONA, MARZO DE 1930

NÚM. 553



De las estaciones invernales donde se practican con entusiasmo y éxito los deportes de la nieve y el hielo, se ha distinguido este año Mont-Revard, con la organización de los Campeonatos de Francia, de los que sido la primera figura la señora Andréa Brunot-Jolly, que consiguió el primer lugar de patinaje artístico

Foto Rol

Cámara del Automóvil de Cataluña

HA habido en el seno de la Cámara del Automóvil de Cataluña un cambio de gobierno.

Entidad presidida en sus primitivos tiempos por don Eusebio Bertrand y Serra, pasó más tarde bajo el dominio gubernativo de don Francisco Abadal y de don Magín Matheu, siempre acertado.

Pero en los estatutos de la Cámara existe un artículo que impide la permanencia de los socios en las directivas por más de dos años y de ahí que la mayoría, en la hora solemne de la votación, aclamase por presidente a uno de los elementos más entusiastas, más voluntariosos, más decididos con que cuenta: a nuestro respetable y estimado amigo don José Bosch y Pagés.

El señor Bosch ha acreditado su amor por la institución y sus iniciativas en ocasión de presidir la Cámara en el año 1919 y el concurso internacional de camiones Barcelona-Madrid en 1920, e igualmente lo fecundo de su labor en el seno de los Comités organizadores de algunas de nuestras Exposiciones de Automóviles celebradas con tanto y tan resonante éxito en los Palacios de Bellas Artes, de la Reina Victoria Eugenia y de Alfonso XIII.

Acompañan en la Directiva de la Cámara al señor Bosch, don Baltasar Fiol, en calidad de vicepresidente, presidente

a la vez de la Cámara Española de Carroceros; don Casimiro Lana Sarrate, que actúa de tesorero en los pocos ratos que le dejan libres sus múltiples negocios, su amada secretaria de

en el seno de la importante entidad automovilista que nos ocupa son a cual más importantes, con labor más que suficiente que se encarga de encauzar la Directiva, que recibe inspiraciones e informaciones copiosas de aquéllas.

Los nombres respetables de los que integran las Comisiones son garantía de que en la Cámara se trabaja con empeño y por lo regular con éxito, con todo y verse perseguido el negocio automóvil por una serie de enemigos más o menos visibles, más o menos ocultos, que impiden su desarrollo tal como debería acrecentarse, dado el capital y trabajo que representa.

He aquí la composición de las Comisiones auxiliares:

Importadores. — Excmo. señor don Eusebio Bertrand y Serra. Don Francisco Abadal. Don Enrique Pujó. Don José Bofill, de Automóviles, S. A.

Garages y Talleres. Señores Stevenson, Romagosa y C.^a Don Emilio Mas Llusá (Garage Condal). D. Luis

Torra. Don Estanislao Magre. **Neumáticos.** — Señores. J. Alvarez y C.^a Don Antonio Armangué.

Accesorios. — Autotracción Eléctrica, S. A. Don R. C. Bergougnan. Don Domingo Dagino. Don Harry Walker, de Autocesorios Harry Walker, S. A.

Ciclos y accesorios. — Don Antonio Sanromá. Don Santia-

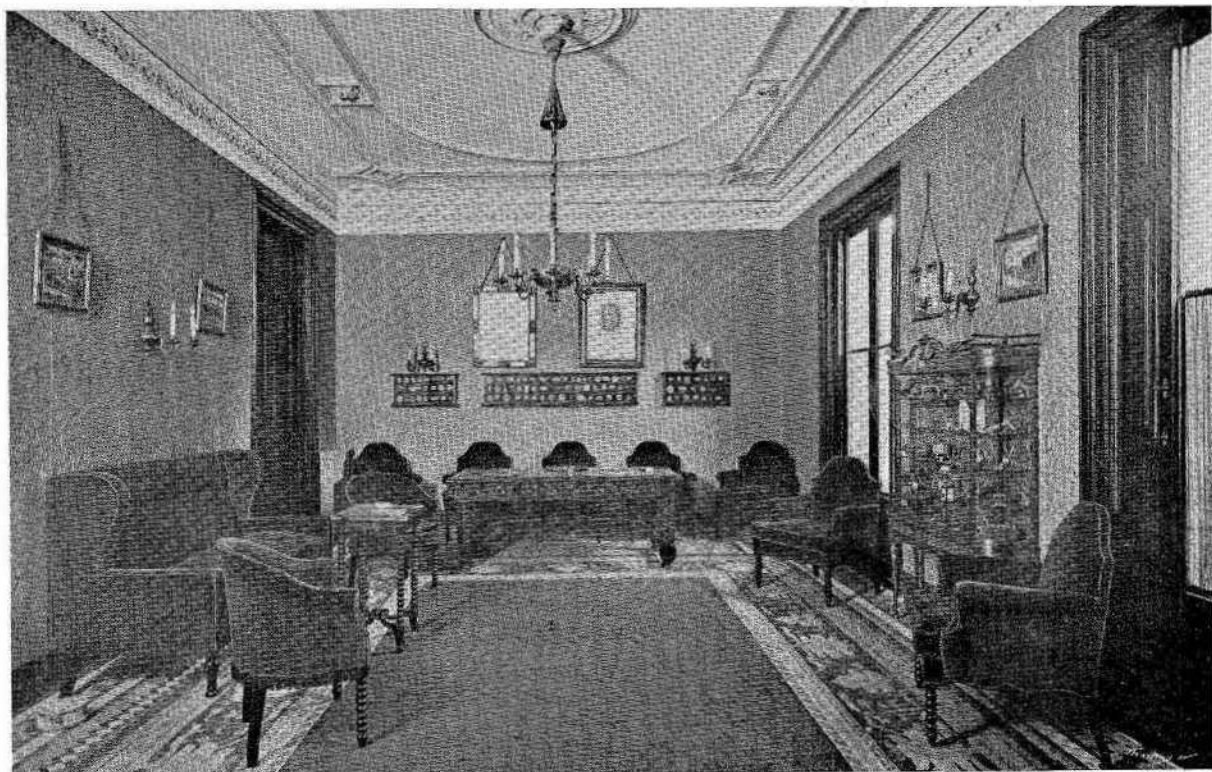


Don José Bosch y Pagés, elegido nuevamente por unanimidad presidente de la Cámara del Automóvil de Cataluña

los Rotarios y sus escapatorias turísticas por esos bellos mundos de Dios; los señores don Manuel S. Márquez, delegado de Representación de Automóviles, S. A., y don Francisco Mestre.

La secretaria general la sigue desempeñando nuestro compañero y consejero de STADIUM señor Masferrer.

Las Comisiones que actúan



El salón principal de la Cámara del Automóvil de Cataluña

go Esteve Albet. Señores Lázaro y López. Don Luis Ricart.

La labor que realiza la Cámara del Automóvil, que no resalta al exterior—con la brillantez y el éxito resonante, vale decirlo, de las Exposiciones y Concurso de vehículos de transporte—es la que año tras año se compendia en esas Memorias de ochenta y cien páginas, en las que se tratan temas tan importantes como los Aranceles, Regularización de precios y descuentos de Neumáticos, los Transportes, etc., etc., y que ofrecen materia abundante para trabajar con ahinco días y días y meses y meses seguidos y para llevar al convencimiento de los socios que la Cámara responde a los fines para que fué creada, al «movimiento», que es el en que germina principalmente y se desenvuelven los negocios de todos sus afiliados.

De aquella época olvidada en la historia, en la que el lápiz atrevidísimo de un vidente pre-

tendía adivinar lo que se convertiría el tránsito rodado, a la actual, en que figuran *inscritos* en Obras públicas cerca de 250 mil vehículos a motor (motos, coches y camiones), en que el automovilismo tributa al Estado con 200.000.000 de pesetas por concepto de Aduanas, 140 por el del Monopolio y 45 por Patente Nacional, representando en conjunto el factor contributivo más importante de España, pues que por sí solo el automovilismo representa el 10 por 100 del presupuesto de ingresos del Estado, fuerza es que existan y se desenvuelvan con dificultad hoy, y con éxito mañana, entidades como la Cámara del Automóvil de Cataluña, si es que por fin la

Asamblea nacional automovilista se lleva a efecto en Madrid, y al llamamiento de nuestra Cámara y de todas las demás entidades similares existentes en España, responde el comercio e industria automóvil conforme procede que corresponda, como es debido y tiene forzosamente que ser.

Con ese remedio, auguramos su salvación.

CRISTÓBAL DEL VOLANTE



Profecía sobre vehículos sin caballos, descrita por Alkens en 1830

AUTOMOVILISMO MUNDIAL

La Prueba de Regularidad, con promedio y circuito desconocidos, del R. M. C. C. * Rally femenino París-San Rafael * Las reglamentaciones de las carreras de velocidad



PRUEBA DE REGULARIDAD DEL R. M. C. C. : Oscar Stahel, sobre Austin, que obtuvo medalla de oro

LA Prueba de Regularidad con promedio y recorrido desconocidos, que el pasado mes organizó el Real Moto Club de Cataluña, ha resultado un verdadero éxito, demostrándose que no decae el entusiasmo que sienten nuestros aficionados al motor, por las manifestaciones de regularidad.

De los 34 motoristas inscritos tomaron la salida 32, logrando calificarse 22 de ellos. De éstos, seis obtuvieron la máxima clasificación, que era medalla de oro, siendo de interés el hacer notar que tan sólo uno era motociclista, Tintoré, con una moto *Matchless* 250 c. c.; los demás todos eran vehículos de cuatro ruedas, llevando, por consiguiente, un pasajero, que podía perfectamente ayudar al conductor fácilmente en la regularización de la marcha.

Los otros ganadores de medallas de oro fueron: Gavaldá, el campeón motociclista de 1929 del Real Moto Club de Cataluña, con un *Mathis* 1.200 c. c., con cero puntos de pérdida. Vicente Prat Bosch, otro campeón del Real Moto Club, con su *Peugeot* modelo «201», que ha dado un rendimiento colosal en esta manifestación, demostrando ser realidad

la fama que en el mundo automovilista goza este coche lanzado por la célebre *Peugeot* en el reciente Salón de París. *Austin*, con un clásico 750 c. c., pilotado por Oscar Stahel, obtiene su medalla de oro, venciendo con facilidad las dificultades que representa una prueba sobre circuito desconocido, que como demuestran las fotos que publicamos en este número, en algunos momentos puso a prueba las excepcionales condiciones de este admirable cochecito. Jaime Bigorra, con un pequeño *Peugeot* tipo «5 caballos», el diminuto automóvil, logra la máxima recompensa; Melchor Baixas, con un *Salmson* 1.100 c. c., también figura entre los vencedores.

Diez medallas de plata se adjudicaron, siendo las concedidas con menores puntos de pérdida las ganadas por los *Fiat* tipo «509», de Medir y Antonietti; *Hércules*, de Coma, y *Rosengart*, de Trullos.

Con medalla de bronce se recompensó a seis concursantes.

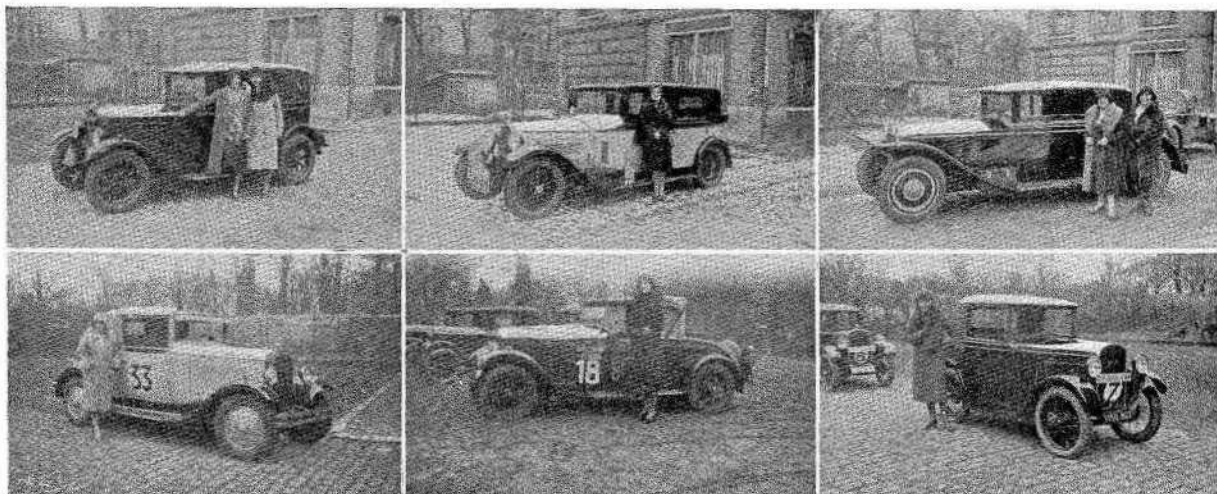
Por resultar interesante la forma como se desarrolló la prueba, vamos a detallarla control por control. En el momento de la salida se comunicó a los concursantes el número de orden, cosa que tam-

bién se había llevado secreta hasta aquel momento. Al tomar la salida, que se efectuaba frente al local social que el R. M. C. C. tiene en la plaza de Tetuán, los competidores llevaban la orden de presentarse en la Avenida de Alfonso XIII, cruce con la de Pedralbes. Allí se les indicó debían ir a Viladecans y a la media de 40 por hora, pasando por Cornellá, San Baudilio y San Clemente. En Viladecans se les ordenaba marchar a 35, por Gavá, Brugués, Begas y Aviñonet. En Begas funcionaba un control secreto. En Aviñonet se les indicaba seguir con la misma media por Villafranca, La Llacuna y Miralles, hasta Igualada. En esta ciudad comiase y por la tarde la prueba continuó en la forma siguiente: Después de nuevo sorteo, a la media de 35 kilómetros, pasaron por las cercanías de Castellvell, San Salvador, afueras de Manresa y Castellgalí. En Castellgalí se les indicó que a 40 a la hora debían ir a Martorell por Monistrol y Esparraguera. De Martorell a Pedralbes hicieron marchar a 45 de media, terminando la prueba en esta barriada barcelonesa.

Dos palabras para hablar de or-



PRUEBA DE REGULARIDAD DEL R. M. C. C. : Tintoré, sobre moto *Matchless*, ganador de medalla de oro
Fotos Claret



RALLY FEMENINO PARÍS-SAN RAFAEL : El Fiat de Mlle. Pelletier.—Bugatti, conducido por Mlle. Friederichs, hija del célebre conductor del mismo nombre.—Mlle. Mertens, con Lancia.—El Citroën de Mme. Gonnot—Amilcar, de Mlle. Carrié.—El pequeño Rosengart de Mlle. Bigot

Fotos Rol

ganización. Esta fué perfecta, cual sabe y hace el Real Moto Club de Cataluña.

De los rallies últimamente celebrados en Francia, donde estas clásicas manifestaciones turísticas cada día están mayormente de moda, es el más digno de mencionar, y nosotros lo hemos escogido para nuestra información mensual, el de París-San Rafael, reservado a coches única y exclusivamente llevados por damas como conductores.

Esta prueba femenina ha demostrado la existencia de un fuerte lote de expertísimas automovilistas, que se han distinguido tanto en el raid propiamente dicho como en las pruebas complementarias.

El rally tenía dos clasificaciones, una por categorías y otra por rendimiento; para esta última se tomaba por base el peso dividido por la cilindrada. En las clasificaciones por categorías figuraron las marcas *Rosengart, Peugeot, Amilcar, Fiat, Talbot, Bugatti* y *Renault*. En rendimiento fué primera Mme. Lietard, con un *Salmson*.

En el momento en que van a empezar las carreras de automóviles de velocidad, es interesante reunir en un pequeño resumen las reglamentaciones vigentes y las aprobadas para el año próximo, a

fin de que sirva ello de elemento de consulta durante la presente temporada a nuestros lectores.

La reglamentación general sigue la misma por cilindrada, tanto para el sport como para la velocidad, siendo inútil repetir las categorías, que figuran en todos los reglamentos generales de carreras de los Automóviles Clubs Reunidos.

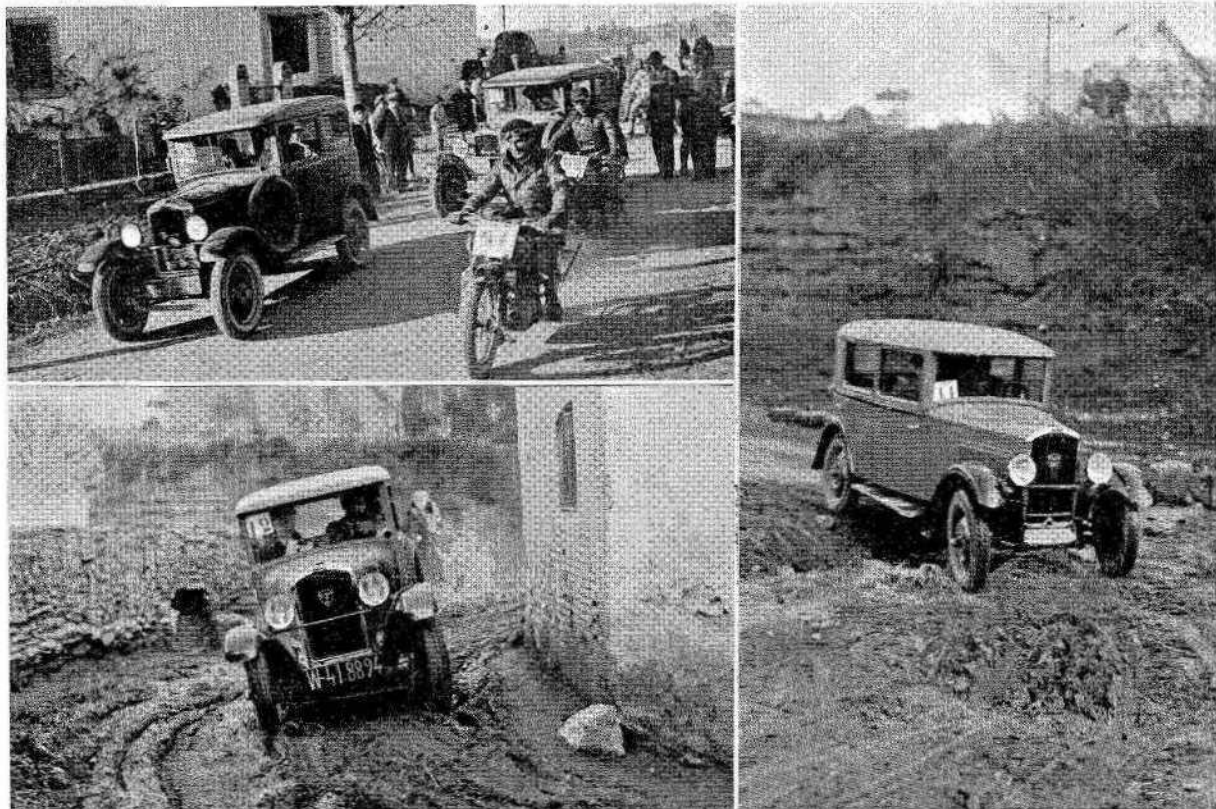
El Gran Premio del Automóvil Club de Francia se correrá este año al consumo y a la siguiente base: La carrera se disputará sobre 38 vueltas de circuito, con un total de 600 kilómetros aproximadamente. Los concursantes recibirán 14 kilogramos de carburante y aceite para cada 100 kilómetros, a su elección, en lo que se refiere a porcentaje. El peso mínimo de los coches, sin aceite ni gasolina, será de 900 kilogramos, con carrocería de dos plazas.

El Gran Premio de Indianápolis, la máxima carrera americana, será regido por un reglamento aprobado después de larga discusión, en la que han tomado parte los principales directores del sport automovilista yanqui, los constructores y los corredores más afamados de los Estados Unidos. Sus principales elementos son: Distancia mínima, 800 kilómetros; coches, todos los que no tengan más de seis litros de cilindrada, y los motores no podrán tener más que dos válvulas por cilindro, estando prohibido el uso del compresor.

Esta condición no reza para los motores a dos tiempos sistema *Diesel*. El peso en vacío, en proporción a la cilindrada, será a razón de 207 kilogramos por cada 1.000 c. c., con un mínimo de peso de 794 kilogramos. La carrocería a dos plazas y éstas ocupadas.

Después de un interesante referendun abierto entre los constructores de automóviles de diversos países, representados en la Comisión Sportiva Internacional de la A. I. A., la fórmula presentada por ésta en su sesión del 14 de enero último, ha sido aprobada internacionalmente para todos los Grandes Premios mundiales de los años 1931, 32 y 33, fórmula bastante parecida a la de Indianápolis 1930. Cilindrada máxima, cinco litros. Peso, 20,850 kilogramos por cada 100 c. c. de cilindrada, con un mínimo de 794 kilogramos. El compresor prohibido, a excepción de los motores a dos tiempos. Libertad absoluta para el número de válvulas por cilindro y para el de carburadores. Vía mínima de 1,370 metros y máxima de 1,520 metros. Carrocería de dos plazas, de un ancho mínimo de 0,786 metros por plaza, con un margen de 0,30 metros de desplazamiento para el sitio del mecánico. Todo coche deberá demostrar, antes de las pruebas, ser capaz de realizar una velocidad mínima de 137 a la hora, en el circuito o autódromo donde se corra.

"Peugeot" en su actuación reciente confirma sus grandes cualidades



El equipo Peugeot ganador de la última carrera por equipos del R. M. C. C.—El n.º 12 y el n.º 11, coches que tan soberbiamente defendieron los colores Peugeot en la Prueba de Regularidad sobre circuito y a promedio desconocidos, consiguiendo la mejor clasificación

Fotos Claret

LA marca francesa *Peugeot*, que en la vecina República goza del nombre mercedísimo de marca nacional, está actuando en forma magnífica deportiva y utilitariamente.

En el extranjero, *Peugeot* está ganando y ocupando primeros lugares en cuantas manifestaciones concurre; prueba de ello las clasificaciones en los recientes rallies, y que de un modo evidente lo ha demostrado en el reciente rally a través del Sahara.

En España, también *Peugeot* conquista laureles a granel; en el último Concurso de Regularidad por Equipos del Real Moto Club de Cataluña, el *Peugeot* fué primero, demostrando sus componentes, tanto motos como coches, las excelentes cualidades.

De los Campeones 1929 del R. M. C. C., dos lo han sido de-

fendiendo los colores de la *Peugeot*, Gavalda, con la célebre moto 350 c. c., provista de bloque motor tres velocidades, válvulas laterales de gran diámetro y de 75 milímetros de alesage por 85 milímetros de carrera. Cuadro todo acero de robustez a toda prueba, horquilla en acero a paralelógramo, con dos resortes de compresión y las bielas haciendo función de amortiguadores.

Vicente Prat Bosch, también campeón de 1929, acaba de distinguirse en la Prueba de Regularidad en circuito y promedio desconocidos, con un coche del nuevo tipo 201, máquina construída con la idea de simplificar en extremo el entretenimiento de sus órganos a fin de que pueda ponerse en todas las manos, seguro de obtener un excelente rendimiento. Su definición inequívoca es la de que el

201 es el coche que puede ponerse en todas las manos. Su motor es un cuatro cilindros de 63 por 90.

Después de estas grandes figuras que se han adjudicado los Campeonatos del R. M. C. C. por resumen de puntos, creemos debe hacerse constar la actuación de Bigorra en la prueba de circuito y media desconocidos, pilotando un *Peugeot* modelo 5 C. V., ganando igualmente que el 201 su medalla de oro. Seis fueron las medallas y dos ganólas *Peugeot*.

El pequeño 5 C. V. *Peugeot*, tan popular, aparece hoy como el prototipo del vehículo económico, que responde a la vez a las necesidades del principiante como a las del verdadero conocedor, no siendo extraño el sitio alcanzado por Bigorra en esta competición, ya que las cualidades de este coche son por todos reconocidas.

La nieve en las carreteras

SABIDO es que el mayor o el único enemigo que tienen las carreteras, para quedar completamente intransitables, es la nieve, que este año ha caído y sigue cayendo con tal abundancia en las altas comarcas de España y del resto de Europa, que ha obstruido puertos y llanuras, dejando incommunicados a innumerables pueblos y a regiones enteras.

Es fácil comprender los enormes perjuicios que dicho contratiempo ocasiona a las regiones damnificadas, puesto que además de paralizar totalmente el comercio entre poblaciones vecinas, anula el tráfico, hoy tan importante, de las líneas de ómnibus para viajeros y mercancías, así como el de los coches de turismo en general.

Sin embargo, aunque en nuestro continente sean casi desconocidos, existen medios que, salvo rarísimas excepciones, pueden salvar aquel grave inconveniente. Consisten en potentes tractores automóviles, provistos unos, en su parte delantera, de arados fijos en forma de afilada proa de barco, y dotados otros de los mismos o parecidos arados y sólidas turbinas o ruedas late-



El aparato Juste, impulsado por un Clétrac, ganador del Concurso en Laurent-Galibier

rales de aletas, que accionadas por el mismo tractor, lanzan la nieve a distancia, abriendo con rapidez y seguridad increíbles un ancho camino por el que inmediatamente pueden circular toda clase de vehículos.

Ignoramos que en España, en donde contamos con regiones como las de Cerdeña, Valle de Arán, alto Aragón, etc., con infinidad de poblados, los po-

deres públicos se hayan preocupado de este asunto que, a nuestro entender, es de vital importancia para dichas comarcas.

En cambio, en la vecina República, no sólo están estudiándolo con la atención que merece, por su innegable transcendencia, sino que empiezan a organizar importantes concursos en los que han tomado parte diversas clases y marcas de tractores y arados.

El día 12 del corriente, se celebró un concurso oficial de aparatos quitanieves en la carretera de Laureat al Galibier, que se hallaba intransitable por la espesa capa de nieve que la cubría.

Tomaron parte en el concurso coches y camiones provistos de cadenas en sus ruedas, para dificultar que patinaran al hacer con sus palas o arados el esfuerzo necesario para separar la nieve y abrirse camino, pero no dieron el resultado apetecido. Otro tanto ocurrió con los tractores de ruedas, por su escasa superfi-



Poderoso quitanieves Clétrac en función Fotos Rol y Alós



CONCURSO DE APARATOS QUITANIEVES EN BRIANÇON: *La caravana de autocars que condujo al numeroso público que asistió a la prueba*

cie de adherencia con el suelo.

En cambio, los tractores de cadenas sin fin, llamados de sistema oruga o tanque, dieron el mejor resultado, y entre ellos el *Clétrac*, de construcción norteamericana, que con un modelo de 20/27 HP. y un aparato *Juste* en su parte delantera, ganó brillantemente el concurso.

Es de advertir que los modelos de tractores *Clétrac*, que se emplean profusamente en los Estados Unidos, Canadá, etc., para este fin; son de 40 55 y 100/125 HP., provistos de los arados con y sin turbinas a que antes hemos hecho mención, además de la garita que resguarda al conductor de las inclemencias del tiempo, de modo que supone un triunfo digno de tener en cuenta el hecho de haber alcanzado la

citada victoria con un modelo de potencia inferior y una pala o arado que indudablemente no reúne las perfecciones de los modernos aparatos quitanieves antes mencionados.

Felicitemos sinceramente al Automóvil Salón, de don Eusebio Bertrand y Serra, representante general de los tractores *Clétrac* en España, por el resonante triunfo que acabamos de reseñar, y en nuestra calidad de fieles defensores del fomento automovilista, deseamos vivamente que el Gobierno español adopte las medidas necesarias para hacer que nuestras actualmente espléndidas carreteras sean transitables en todo tiempo.—E. S.



Uno de los aparatos quitanieves que tomaron parte en el concurso y cuya característica de lanzamiento de la nieve a distancia nos recuerda la de las grandes máquinas exploradoras del norte de Europa y América

Fotos Rol

El coche **STUDEBAKER**

que ha realizado el recorrido

BARCELONA - MADRID

en 7 horas 12 minutos

— iba equipado con:

Neumáticos, FIRESTONE

Bujías, A. C.

Forros de freno, FERODO

Aceite, CASTROL

Bocina, Auténtica KLAXON francesa

Amortiguadores, Hidráulicos HOUDAILLE

Congresos internacionales y nacionales de ciclismo

DURANTE el mes de febrero han celebrado sus periódicos Congresos, el LI, la Unión C. Internacional, y el XXVI la U. V. Española. El primero en París, en la Asociación de Ingenieros Civiles, el sábado, día 1; el segundo, en el domicilio del Real Moto Club de Cataluña y de la U. V. E., el sábado y domingo, días 22 y 23 de febrero.

La importancia adquirida por la Unión Ciclista Internacional, está rápidamente demostrada con decir que a ella están afiliadas las Federaciones nacionales de las cinco partes del mundo y que en sus asambleas se confunden todos los idiomas, pronunciándose discursos indistintamente en francés, en inglés y en alemán, lenguas reconocidas como oficiales.

Preside esa poderosa organización un ferviente enamorado del ciclismo, Mr. Leon Breton (presidente a la vez de la U. V. Francesa), hombre afable y cariñoso, hábilmente secundado por un mago de la diplomacia, un perfecto conocedor de la reglamentación ciclista, un severo ordenancista: Mr. Paul Rousseau.

Junto a la mesa presidencial se agrupan alemanes, austriacos, belgas, daneses, ingleses, irlandeses, holandeses, húngaros, italianos, polacos, suizos, checos, luxemburgueses, portugueses y españoles, siendo las figuras más destacadas, aparte las dos mencionadas, Eggert, Schwarz, los dos Collignon, Rosseels, Schoeters, Breyer, Legros, Vasserot, Percy Low, Van den Bergh Van Heemstede, Dr. Kirchknopf, Bertolino y Orlandini, Max Burgi, Dr. Wichmann, Marzohl, Kaiser, etc.

En su inmensa mayoría, los delegados ex combatientes en



Los delegados del último Congreso que la U. C. I. celebró en París el pasado mes, al que asistió D. Narciso Masferrer representando a España
Foto Rol

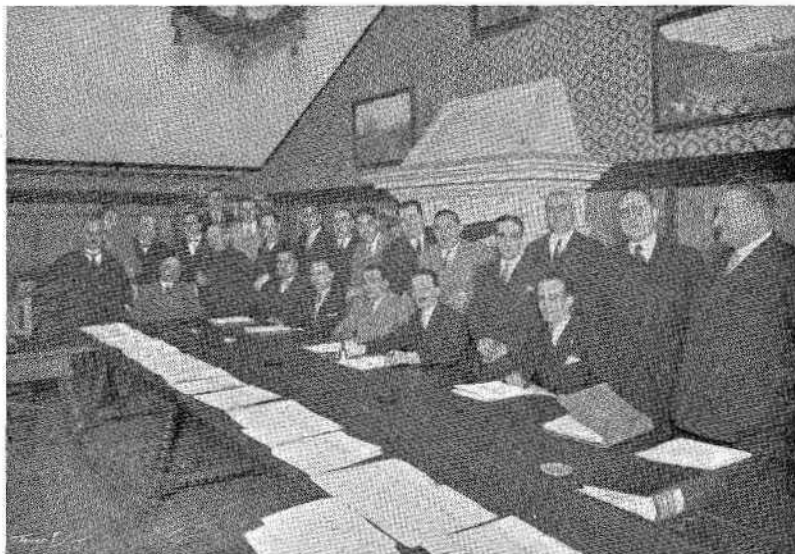
carreteras y en pistas, conocedores del oficio de pedalear, directores del movimiento velocipédico en sus respectivos países, impertérritos reglamentistas, impuestos de las necesidades del momento, verdaderos apóstoles del ideal ciclista... de ahí que los asuntos a discutir, aun siendo muchos, sean fácilmente resueltos, liquidados prontamente, sin llegarse nunca a consumir los turnos reglamentarios.

Cuestión interesante en los momentos actuales, el de la forma y modo de correrse el Campeonato del Mundo fondo en carretera, hubo de abordarse y por el pleno y absoluto convencimiento de que era el mejor sistema, se acordó correrlo en el presente año sobre una distancia exacta de 200 KILÓMETROS en línea, y sobre ese mismo metraje que a los cronistas del norte de España les parece suicida (!), el año 1931, en carrera cara al viento, contra reloj.

Fórmula idéntica tiene acor-

dada para el Campeonato Olímpico el C. O. I., prueba que ganó en 1928 el corredor danés Franck Hansen, empleando 4 h. 42 m. 18 s., ¡corriendo solo 170 kilómetros cara al viento! a impulso de una voluntad que no decayó ni un solo momento, mostrándose a los ojos de todo el mundo como el mejor corredor de fondo.

Las asambleas internacionales llevan aparejadas manifestaciones íntimas y fraternales, banquetes, excursiones y asistencia a pruebas sencillamente maravillosas. Tales, el Criterium Internacional de Cross Ciclo-Pedestre en el Mont Valerien, en el que participaron siete naciones, venciendo el francés Berthelein y logrando clasificarse muy honrosamente, nuestros compatriotas, purísimos amateurs, Joaquín Iturri y Eusebio Bastida, a quienes estoy persuadido que aquellos 20 kilómetros, campos y tierras y montes a través, les parecerían más difíciles que



Grupo de delegados que asistieron al Congreso de la U. V. E. y que presidieron los señores Creus y Carol

los 150 kilómetros contra reloj decretados por la U. V. E....

Complemento de la jornada, las carreras en el Velódromo de Invierno, lleno hasta el último rincón de grada, y en las que participaron en ruda competencia Michard, Faucheux, Moeskops, Kaufmann, Martinetti, Bergamini, en velocidad, y Grassin, Möeller, Paillard, en medio fondo, tras moto.

Manifestaciones a cual más bella e interesante, que difícilmente se borran de la retina del que las contempla en toda su grandeza, con infinita admiración.

Días después, veía reunidos en Barcelona a los delegados de la Unión Velopipédica Española, que tuvieron la delicadeza de elegir para presidirlos a nuestro querido Manolo F. Creus, a quien le toca ahora en turno, en premio a sus bellas actuaciones, el dirigir STADIUM, presidir los debates en el Congreso de la Unión Velopipédica Española y ostentar en el Comité Olímpico Español la honrosa delegación del ciclismo nacional.

Fácil le fué a Creus la tarea impuesta. Cuestiones reglamentarias, las eternas (!) lu-

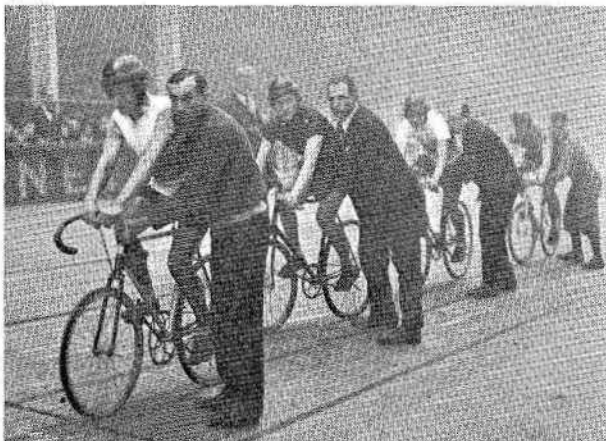
chas entre regiones, las más de las veces por cuestiones nimias, fútiles, entorpecedoras de una marcha rápida y beneficiosa para el ciclismo y... en común sentir los delegados españoles con los de la U. C. I. y del C. O. I., organismos supremos, ratificar el deseo de que el Campeonato de España se corra en lo futuro de cara al viento, contra reloj, sobre 150 kilómetros, distancia mucho menor que en las competiciones mundiales (internacional y olímpica).

Alguna vez debíamos ir de acuerdo con esos sabios organismos, aun pasando por el amargo dolor de tener que contrariar con ello a los Andracas, Serdán, Peris y Advocat inclusive.

Se desechó el propósito de crear el Colegio de Arbitros, que hubiera venido a ser una parodia ridícula de lo que existe en futbol y no está establecido en ninguna otra nación adherida a la U. C. I., ya que antes que el Colegio lo que hubieran precisado son los árbitros.

Por último se reeligió con buen acierto el Comité, que será presidido por Santiago Jaumandreu y formado por elementos voluntariosos, a los que anhelo acompañe la mejor suerte.

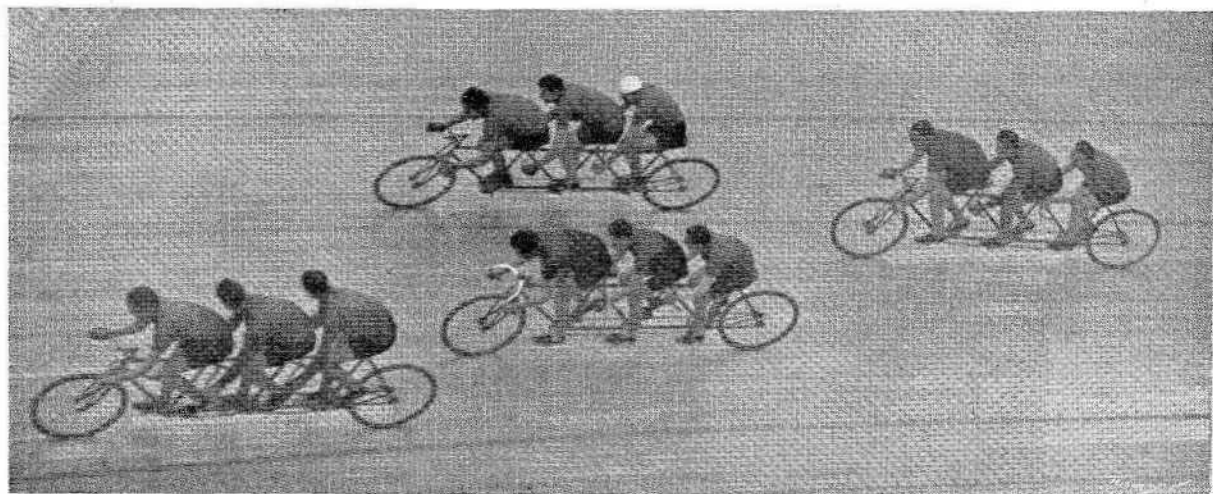
N. M.



GRANDES PREMIOS DE LA V. C. I. EN EL VELÓDROMO DE INVIERNO DE PARÍS.—Salida de la carrera de medio fondo. Salida de la final de velocidad; a la derecha, Michard, vencedor

Fotes Claret y Rol

Campeonato interclubs "Premio Rustines"



Esta bella lucha de tripletas en el Velódromo de París recuerda las carreras de los tiempos heroicos del ciclismo

DESPUÉS de los diferentes aplazamientos motivados unas veces por discrepancias de ciertos elementos en llevar a cabo las carreras ciclistas interclubs y otras por no acompañar el tiempo a la buena voluntad de los organizadores, al fin pudo verse correr en la pista del Sans a los valientes muchachos representativos de sus respectivos clubs, luchando en buena lid para conseguir el preciado trofeo Premio Rustines.

La jornada inicial, disputada entre verdaderos futuros ases del pedal, fué en sumo grado interesante y competida, habiendo demostrado todos los corredores en las diferentes pruebas en que tomaron parte una gran dosis de perfecto entrenamiento; fué una verdadera lástima que el esfuerzo realizado por estos noveles corredores no fuera compensado cual se merecían, por los cálidos y nutridos aplausos de los muchos aficionados a cosas de ciclismo que brillaron por su ausencia en esta reunión, pues con verdadero pesar vimos solamente un cente-

nar de espectadores en las diferentes localidades del velódromo.

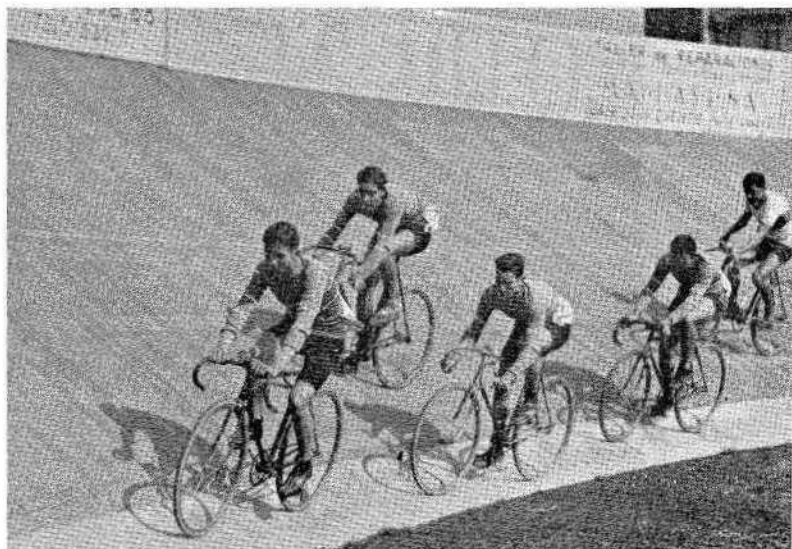
Sin embargo, deportivamente hablando, constituyó un éxito sin precedentes.

Estas pruebas son el complemento de la preparación para llegar a ser algo el día de mañana y por lo mismo deseamos que se celebren con frecuencia, con el fin de que

existan luchas, pues habiendo luchas se formarán buenos corredores.

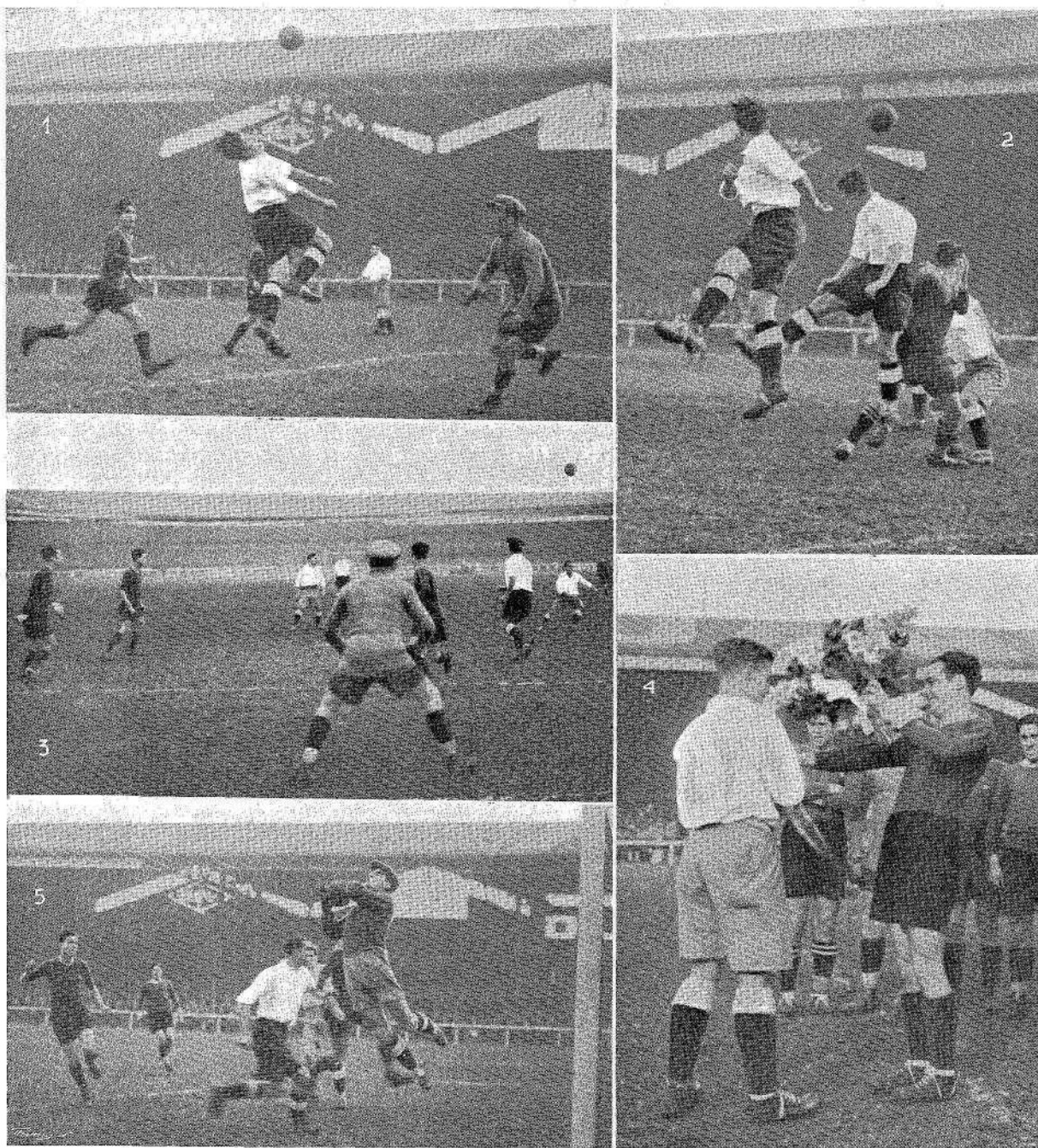
La clasificación final después de las carreras, base del programa de esta reunión, quedó como sigue: A. C. de Montjuich, 5 victorias; U. E. de Sans, 4 victorias; S. C. Barcelona, 1 victoria, y U. C. Bordeta, 0 victorias.

DE PISTA



EN EL VELÓDROMO DE SANS (BARCELONA) : Una serie de las carreras Torneo Interclubs «Premio Rustines»
Fotos Rol y Bonet

La crisis del F. C. Barcelona



RED STARD, DE PARÍS-F. C. BARCELONA : Del 1 al 4. Interesantes instantáneas del partido.—5. El reglamentario cambio de ramos

[Potos Rol]

CADA día se acentúa más la desorganización del F. C. Barcelona. La gran masa de sus socios y la masa aun mayor de sus simpatizantes, están hoy justamente alar-

mados ante la marcha incomprensible que llevan las cosas del club.

No es un movimiento esporádico de protesta despertada por un suceso adverso. No es una ráfaga de

indignación producida por una contrariedad venida de sorpresa. Es ya un sentimiento general de pesimismo que en el ánimo de todos se produce por una serie de hechos

que sumando nuevos desaciertos a los desaciertos anteriores, hacen temer fundadamente por la vida del F. C. Barcelona si no se acude rápidamente a poner remedio adecuado a sus males.

Conste que no queremos decir que el club se halle en peligro de disolución y de muerte. Abrigamos en este punto un optimismo ciego, porque el Barcelona tiene una fuerza vital tan extraordinaria, que le hace capaz de resistir todos los embates de la adversidad sin grave quebranto en su esencia.

Al hablar de que la vida del Barcelona pelagra, nos referimos a la que es propia de sus prestigios y a la que es digna de sus glorias y de su tradición, y ésta, la que ha sido orgullo de propios y admiración de extraños, la que ha sido siempre exponente de su alto rango, está perdiéndose entre las manos profanas de unos directivos advenedizos e incompetentes.

Hace mucho tiempo que la mayoría de socios, sobre todo los antiguos, los que tienen verdadero arraigo, han visto como poco a poco iba tomando el club un aspecto de cosa intervenida, de la que inconscientemente se van sintiendo ajenos.

Fuera de tres o cuatro que eran conocidos por sus antecedentes—tales que no abonaban precisamente su elección—, son todos los demás señores perfectamente insolventes e indocumentados, futbolísticamente hablando.

Un elemental espíritu de conservación, una larga experiencia que tenemos adquirida como fruto de la constante observación de los sucesos que se producen en la historia de muchas organizaciones deportivas, nos hacen profesar como mejor el principio de continuidad de la



EUROPA-REAL MADRID : Un despeje de la defensa del Madrid

acción y del esfuerzo. Esto quiere decir que en el terreno de los principios somos decididos partidarios de evitar en lo posible el cambio de las personas llamadas a dirigirlos, pero esto siempre en el caso de que contrastadas serenamente las ventajas y los inconvenientes de una sustitución, ésta se imponga con la imperiosidad de algo indispensable. Tal es el caso de los hombres que actualmente constituyen el Consejo Directivo del F. C. Barcelona y si en la conciencia de los delegados hay un poco de dignidad bien entendida y un pequeño recuerdo de lo que es el instinto de defensa para salvar los intereses que les están encomendados, no pueden consentir que el patrimonio deportivo, moral y económico del club, siga malbaratándose.

Es un ejemplo de fracaso tan rotundo, que todos los inconvenientes

que pueda tener un cambio de actuación han de quedar sobradamente compensados por las ventajas, aun evaluadas éstas al mínimo y aquéllas al máximo, por poco cierto que exista en la designación de las personas, cosa que, por otra parte, no es difícil, si se tiene en cuenta que las personas que en el mundo futbolístico gozan de merecido prestigio por sus conocimientos, por sus dotes personales de administración y de organización se encuentran alistados entre los socios del F. C. Barcelona.

Precisamente es un fenómeno que por lo absurdo ha llamado la atención de muchos, el que todas las crisis por que ha pasado el F. C. Barcelona de unos seis años a esta parte se haya pretendido solucionarlas con elevar a la dirección del club a lo que se ha dado en llamar gente nueva, tan nueva en algunos casos, que casi ha llegado a ser sencillamente desconocida para muchos que han envejecido militando en las filas del club y de los que mayores servicios han prestado a la causa del mismo.

¿Cómo puede ahora sorprender a nadie que una Junta nacida en un tal ambiente de novatada haya querido inspirarse en la manera de pensar de sus electores, para aplicarla como específico universal a la constitución de los equipos y deslumbrar al mundo con la fantástica genialidad, ya fracasada en muchas partes, de improvisarnos un equipo de jugadores nuevos?

¿Y cómo puede maravillar a nadie que en este plan se le haya ocurrido a la Junta del F. C. Barcelona toda la serie de ingeniosas combinaciones que ha llegado a idear trabajosamente para llevar al Club al ridículo y al desprestigio? No es preciso forzar mucho la



ESPAÑOL-RACING SANTANDER : Tena I, aunque muy marcado, logra realizar un buen centro

Fotos Claret



BARCELONA-ARENAS : Una melée

memoria para demostrar que no hay exageración en nuestros juicios. Venida a substituir a la que se acusaba como responsable del lamentable viaje a América, empieza arrastrando el lastre más acusado de aquella aventura. Ganado el Campeonato liguista de la última temporada, prepara la campaña de la actual con la adquisición de un par de jugadores, entre otras antigüedades, y un valioso cuadro de familia, total para empezar el Campeonato sin un equipo completo, pero con la verdad oficial de tener dos. Por milagro y con la ayuda del esfuerzo ajeno, que mermó puntos al Español, se gana el Campeonato de Cataluña.

Esto da siempre moral y el equipo llega a Navidades colocado a la cabeza de la clasificación con cuatro puntos de ventaja sobre el segundo y sin haber perdido un solo partido. Pero ya es demasiado éxito y la Junta discurre la manera de que el torneo liguista acabe con más interés. Se organizan partidos con equipos extranjeros, que como balance dan la lesión de Samitier y la revelación de los cachorros. Se crean y fomentan antagonismos en-

tre los jugadores; hay sanciones, hay diferencias de trato, se lleva al seno del elemento jugador las mezquindades, personalismos y favoritismos de los directivos, se destruye la fe y se quebranta la moral. Se empiezan a perder los partidos

y puntos. El Athletic de Bilbao, mejorando cada vez su soberbia actuación iguala, y en estas condiciones se comete la estupidez de jugar en un solo día dos partidos, que en noventa minutos cambian la faz de todas las cosas, ocasionando como resultado: 1.º Que el Barcelona hace el ridículo en París, recibiendo un duro golpe su enorme prestigio internacional. 2.º Que en Santander es vencido por el colista de primera división y pierde ya el primer puesto de la clasificación que aun compartía con el Athletic. 3.º Que coloca al Europa en posición difícilísima para escapar de la cola y por tanto del descenso a segunda división.

Y, por fin, viene el cataclismo final al perder con el Athletic de Madrid, después de lo cual el Barcelona ya no puede aspirar al Campeonato de Liga, y el Europa queda sin remedio a la cola, que todavía podía defender si el Barcelona gana al Athletic de Madrid.

Este es el triste balance de la actuación deportiva del Consejo Directivo del F. C. Barcelona.

S. S. MERLIN



EUROPA-BARCELONA : Con apuro despeja la defensa azul-grana

Fotos Claret

ARMANGUE

Le servirá todo lo que pueda necesitar
para su automóvil

RAMBLA DE CATALUÑA, 127 — TELÉFONO 70.596

En Galicia, en Cataluña y en otros mundos

Si he de gozar de una independencia absoluta y poder decir en esta simpática Revista lo que todos vemos claro, pero se retiene en silencio por mor de faltar a conveniencias o, mejor dicho, a solidaridades pseudo atlético-periodísticas, no tengo inconveniente alguno en ofrecer mi colaboración a STADIUM, publicación que, como a entusiasta del atletismo, me ha merecido enormes simpatías, ya que no es para olvidado que la primitiva Federación Catalana de Atletismo nació merced a las campañas de Noguera, de Casades y al impulso de la férrea voluntad de Masferrer hechas en estas columnas.

La colocación de las fotos en la pauta que se me envía por la Dirección de STADIUM me obliga a hablar en término preferente del Campeonato de España de marcha atlética, organizado con singular acierto por nuestros compañeros de *Deportes*.

Bien está que un día sea *El*



CAMPEONATO DE CATALUÑA DE MARCHA ATLÉTICA: *El vencedor, Gerardo García, rodeado de los ex campeones Meléndez, Charlot y Badía.—En el óvalo: García y Urrutia en un codo a codo*

Fotos Bonet y Pacheco

Mundo Deportivo, y otro *Deportes* y a renglón seguido los deportivos de *El Correo Catalán*, quienes organicen pruebas atléticas, pero esto parece, y en realidad es, una dejación de poderes de la Federación Catalana o de su Comité provincial, porque mientras los plumíferos se desvelan y fatigan por prodigarnos uno y otro día clase parecida de manifestaciones a las que nos vamos a referir, nuestros federativos viven en el mejor de los mundos en una placidez asombrosa.

Ello es que el tercer Campeonato de marcha atlética se celebró el domingo 16 de febrero; que 46 marchadores partieron de Mataró y llegaron a Barcelona ante un cuadro de magnificencia que encerraba el éxito apetecido por los organizadores y de gloria positiva para Gerardo García, que se confirmaba campeón, deshaciéndose con cierta facilidad de sus competidores Arís, Castelltort, Urrutia, Cardona, Me-

dina, a algunos de los que les faltó verse aleccionados por los que gobiernan la insula barataria del atletismo, ignorantes de cuál es su obligación.

Pero si en esa prueba echamos en falta un entrenador, donde brilló en absoluto por ausencia y esencia fué en Vigo, en ocasión de correrse el XV Cross Nacional.

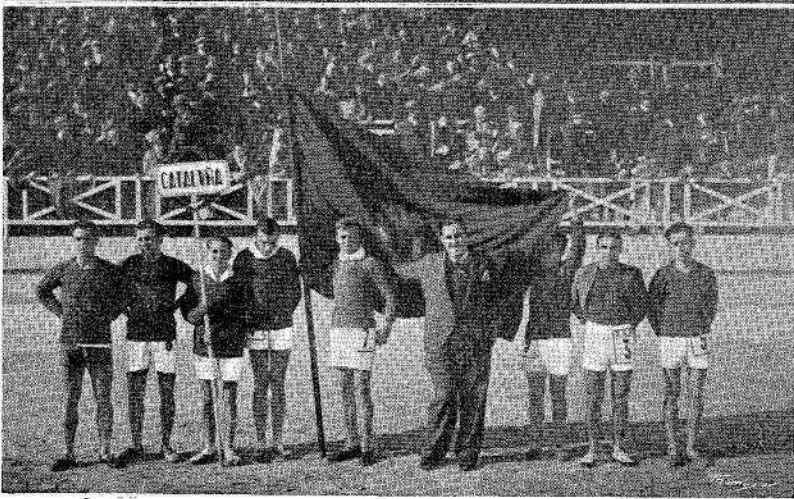
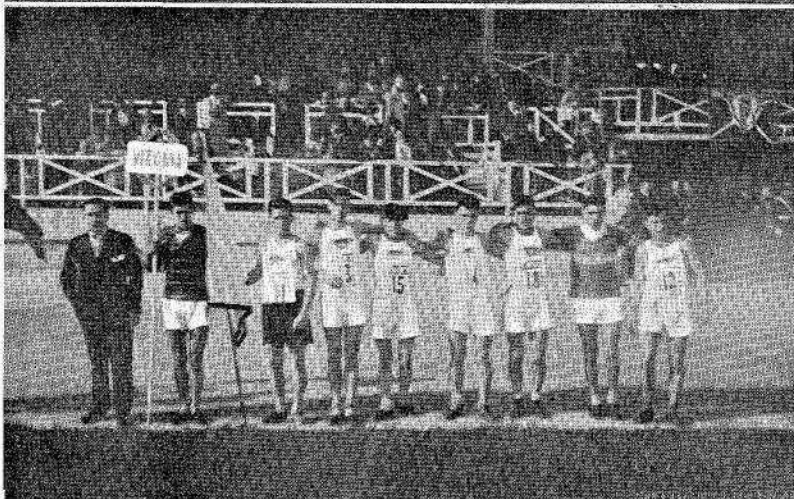
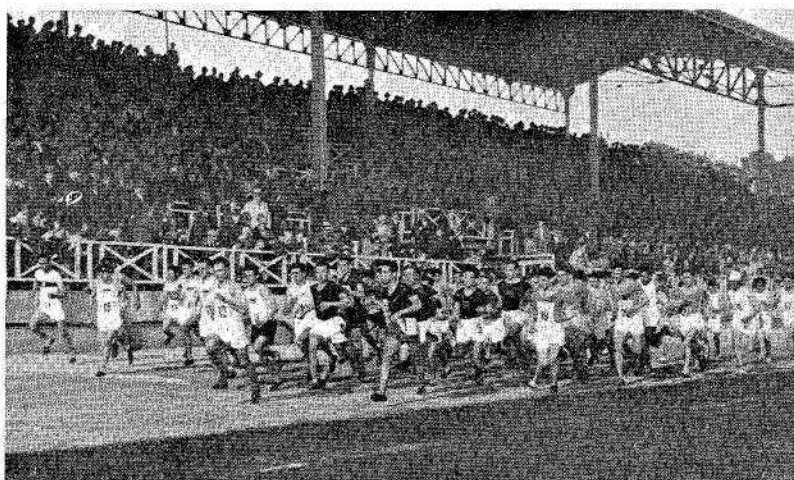
Cataluña atlética quedó hecha trizas, por equipos e individualmente, y si figuramos en cuarto lugar en esta última clasificación lo debemos a que el castellano Reliegos, orgullo de aquella región, figuraba en el equipo catalán por ostentar la representación del R. C. D. Español, de cuyas filas pretende desertar.

Ya pudo vislumbrarse en los Campeonatos de Cataluña cómo descendían de tono nuestros corredores y aun cuando temíamos por su suerte, viéndolos marchar hacia Vigo huérfanos de moral, exentos de entrenador y faltos de guía, nunca supusimos que en la



VI CROSS NACIONAL: *El vencedor, Juan Ramos, de la Federación del Centro*

clasificación por equipos descendiésemos por bajo el nivel de los vizcainos, de los guipuzcoanos y aun de los del Centro. Dos pasos más y ¡colistas!



XV CROSS NACIONAL EN VIGO : La salida de los participantes.—El equipo de Vizcaya, clasificado en primer lugar.— El equipo representante de la Federación Catalana.

Fotos Pacheco

Castilla se ve nuevamente glorificada con el número uno y el ocho en individual, merced a la carrera magnífica de Ramos y Redondo; los lugares 2.º, 3.º, 6.º y 9.º los copan los vizcainos, realizando la mejor carrera como equipo bien aleccionado, bien compuesto y bien compenetrado (Oyarbide, Peña, Campos y Domínguez); los números 5 y 10 son guipuzcoanos; el 7.º andaluz. En suma, entre los 16 primeros, ningún atleta nacido en Cataluña.

¡Vaya florón bochornoso para nuestra Federación Catalana!

La clasificación por equipos fué: Vizcaya, 37 puntos; Guipúzcoa, 71; Castilla, 72; Cataluña, 75; Andalucía, 93; Galicia, 143, y Asturias, 159.

La Federación Gallega supo organizar espléndidamente el cross por terrenos los más adecuados. La fiesta en el estadio, con la exhibición olímpica inclusive, obtuvo su merecido éxito, que fué coronado con un banquete.

Banquete que no podemos calificar de fraternal, por cuanto a los postres quedó rota la unidad atlética nacional, separándose de la Federación constituida en Barcelona, por conceptuarla ilegal, Vizcaya, Guipúzcoa, Castilla, Asturias, aquellas que precisamente cuentan con los que podemos conceptuar como más temibles rivales.

Lamentable, muy lamentable jornada la del domingo 23 de febrero en Vigo para nuestras Federaciones.

¡Y pensar que la Catalana hizo soberano desprecio del Estadio de Montjuich!...

La menospreciada pista de Pickala, la fatídica pista del Dirt-Trac... en donde a la hora en que enviamos estas cuartillas a la imprenta, los estudiantes, sin entrenadores, ¡¡pulverizan records nacionales!!

PERE DEJORDI

DEPORTES DE INVIERNO

Campeonato de Cataluña de skis (fondo) * Otras noticias

ANTES de dar principio a la reseña de las diferentes pruebas disputadas durante el finido mes de febrero, el cronista cree es su deber felicitar a los Directores de la Compañía de Ferrocarriles de Norte, que en un alarde de deportivismo digno de todo elogio y haciendo caso omiso de las censuras que se le han dirigido, las cuales consideramos injustas, restableció el servicio extraordinario de trenes a La Molina los domingos y días festivos.

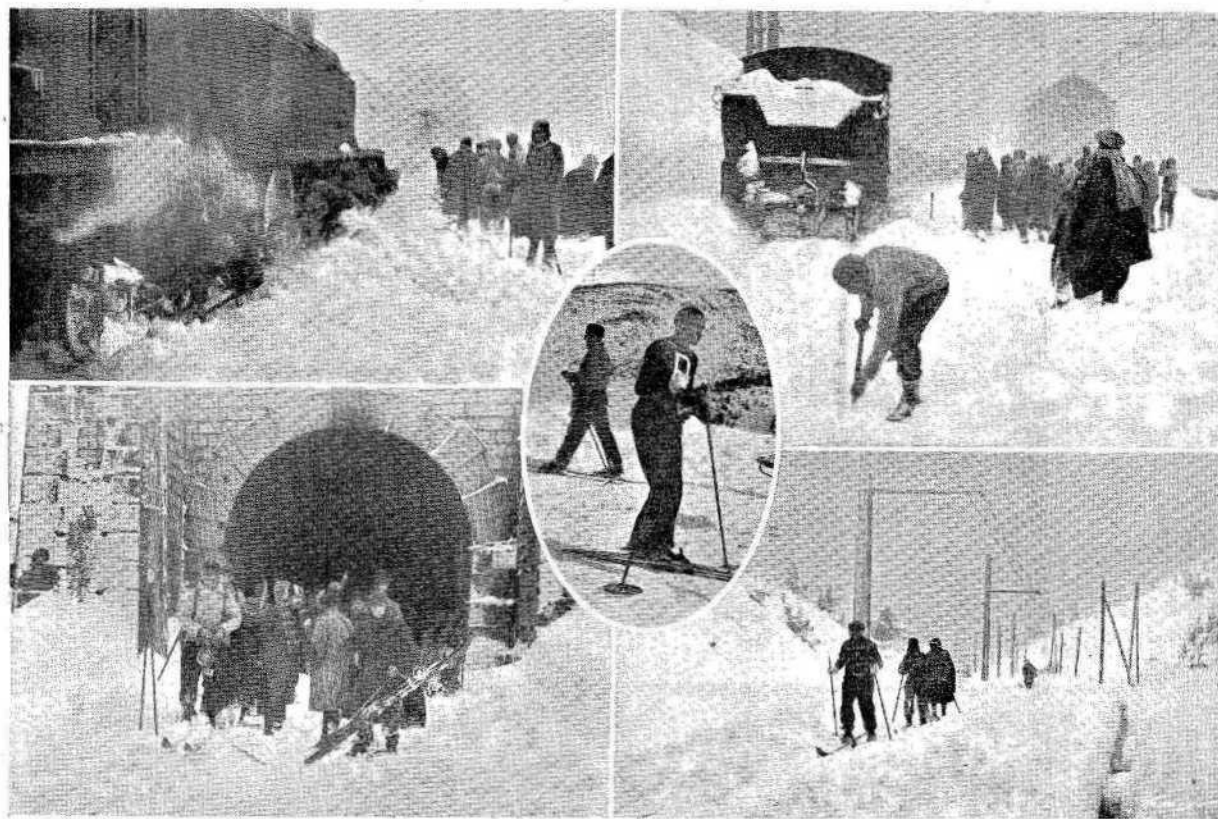
Lo acontecido no ha mucho es uno de tantos hechos que se suceden en todos los países donde nieva en abundancia y a los que nadie da importancia, ni son causa de críticas violentas.

En nuestro país no es ello cosa frecuente; nevadas como la de referencia, de cuya importancia dan una idea los grabados que publicamos, no se registran en muchos años y nada tiene de particular que, de momento, no se dispusiese del material necesario para hacer frente a la situación. No obstante, se hizo todo lo posible para atenuar las consecuencias desagradables, manteniendo la debida presión en la locomotora para que la calefacción no faltara a los que se cobijaron en el tren.

Mucho más fácil es prever, máxime cuando es ya tradicional la asistencia de numerosa concurrencia a La Molina, el que no escaseen los elementos

indispensables para salvar cualquier contingencia, así como repartir equitativamente, si precisa, los de que se dispone. Debe hacerse honor a la palabra «Deporte», condensando su significado en la frase *todo para todos*.

Es claro que se me puede argüir que los señores que en nombre de prestigiosa entidad deportiva cuidan de ello, ponen toda su buena voluntad y escaso tiempo de que disponen al servicio de tan noble causa. Por esto creemos que en las agrupaciones de determinada importancia deberían ocuparse de estos menesteres personas bien retribuidas, a fin de poder atender a todo y a todos con la deferencia y amabilidad



EN LA MOLINA: 1 y 2. Los excursionistas ayudan al personal de ferrocarriles en la tarea de dejar expedita la vía.—3 y 4. Los excursionistas que, sirviéndose de los skis, se trasladaron a Ribas: Salida del túnel de Tossas. Un momento en la marcha.—En el óvalo: Guasch, vencedor del Campeonato de Cataluña de skis.

Fotos Florit



LA MOLINA : Pistas de Canaleta

Foto Bonet

adecuadas y exigir el máximo de previsión y responsabilidad si llega el caso.

El tiempo verdaderamente espléndido y la nieve practicable por completo, favorecieron el desarrollo del Campeonato de Cataluña de skis (fondo), que fué ganado por el señor Guasch, del C. E. Barcelonés, en 2 h. 36 m. 15 s. $\frac{4}{5}$, cuya fotografía aparece en el centro del grabado.

En la Sierra de Peñalara tuvo efecto la carrera de rele-

vos por parejas mixtas, en skis, en la que se disputaba la Copa Fuenfría, organizada por la Sociedad Española de Alpinismo Peñalara.

Los equipos, de tres participantes, los integraban una señorita y dos corredores, de primera y segunda categoría, respectivamente.

Quedaron clasificados los siguientes equipos.

1.º Margot Moles, Manuel Pina y Julio Palmer, que invirtieron 25 m.

2.º Conchita González, Al-

berto Pereda y Joaquín M. Simancas, 30 m.

3.º Lucinda Moles, Francisco Serra y Santiago López, 34 m. 30 s.

4.º Armonía Lobo, José Espinosa y Enrique Millán, 35 m.

5.º Carmen M. Nacarino, J. Hevia y Walter Peldi, 39 m.

6.º Maruja Angulo, José L. Vilches y José M. Simancas, 42 m.

El día 20 del pasado se celebró en Pontedilegno una sesión internacional de saltos, que tuvo efecto en el trampolín del Littorio, en el que el suizo Adolfo Badrutt, del S. S. de Saint Moritz, saltó correctamente 75 metros.

Este salto fantástico ha anulado el record del mundo al italiano Venzi, que lo ostentaba por 72,50 metros.

El día 21, en el trampolín olímpico de Chamonix, tuvo efecto una exhibición de saltos, llevada a cabo por los guías e individuos del Club de Deportes Alpinos.

Marcial Payot saltó 47 metros, Balmat 42, Mannier 41 y Germain 38.

J. F.

NOTAS DE AVIACIÓN

Celebración del 20.º aniversario del primer vuelo efectuado en España.

El Concurso de modelos reducidos del Real Aero Club de Cataluña

El día 11 de febrero y en representación del Real Aero Club de Cataluña, tuvimos el gusto de asistir al banquete que para conmemorar el primer vuelo en avión efectuado en España, celebró el Comité organizador del mismo, integrado por elementos de la desaparecida y benemérita Asociación de la Locomoción Aérea.

El ilustre presidente de la misma don José Comas Solá y

su secretario don Juan Sardá, quien publicó en aquella época la revista *Aviación* y el *Boletín de la Locomoción Aérea*, que fueron las primeras publicaciones aeronáuticas que vieron la luz en nuestra patria y de las cuales fuimos constantes lectores, dedicaron un sentido recuerdo a sus compañeros desaparecidos señores Sanllehy, García Faria y Ponte, los cuales cooperaron con entusiasmo en su brillante obra

de divulgación, que nosotros y nuestros compañeros del Real Aero Club de Cataluña hemos continuado después.

El vuelo que comentamos y que recordarán, como nosotros, muchos de nuestros lectores que lo presenciaron, fué llevado a cabo por el piloto aviador francés M. Lucien Mamet en un monoplano *Bleriot-Anzani* de 25 c. v., similar al utilizado por su constructor en la histórica primera travesía



El aviador Lucien Mamet

aérea del Canal de la Mancha y tuvo lugar en el hipódromo de Casa Antúnez.

La duración del primer vuelo de Mamet fué de dos minutos y medio y su altura máxima de 50 metros, resultado notable en aquella época tan relativamente próxima y sin embargo tan lejana, y que habla elocuentemente de los adelantos prodigiosamente rápidos de la aviación si se le compara con las travesías del Atlántico, los vuelos al rededor del mundo y por las regiones polares y con los fantásticos records de altura, velocidad y distancia.

Para darse perfecta cuenta de los enormes progresos de la construcción aeronáutica, basta comparar el frágil *Bleriot* de Mamet con el *Dornier Do. X* de 12 motores y 6.000 caballos de fuerza, que ha llevado a bordo en Friedrichshafen 170 pasajeros; con el racer *Supermarine*, de 1.000 c. v., que detenta con 258 millas hora el record mundial de velocidad; con el *Breguet*, transatlántico de construcción nacional de nuestros heroicos pilotos Jiménez e Iglesias.

Y es que para la aviación,

pese a los escépticos y a sus eternos detractores (cada día, por fortuna, menos numerosos), no existe la palabra imposible.

* * *

Con un tiempo magnífico y una animación extraordinaria, se ha celebrado últimamente en el aeródromo Canudas, de Prat de Llobregat, el concurso de pequeños modelos de aviones, organizado por nuestra Asociación Aeronáutica, para contribuir a que nuestro público vaya adquiriendo el sentido del aire.

Concurrieron la mayoría de socios y amigos de nuestro R. Ae. C. de C., el Director, Subdirector, jefes y oficiales de la Aeronáutica Naval y un público muy numeroso, altamente interesado por las pruebas que en el concurso fueron desarrollándose.

Si bien la mayoría de concurrentes eran aficionados, empleando medios empiricos, más bien que técnicos, algunos de ellos lograron obtener resultados apreciables, sobresaliendo el señor Calafat (el gran triunfador de la jornada), don

José Coll, don Juan López y el señor Sauri, creador del avión cohete, que obtuvo un gran éxito espectacular, hasta el punto de obtener el premio extraordinario de vistosidad.

A continuación damos cuenta de la clasificación del concurso de modelos reducidos:

Sandows-distancia

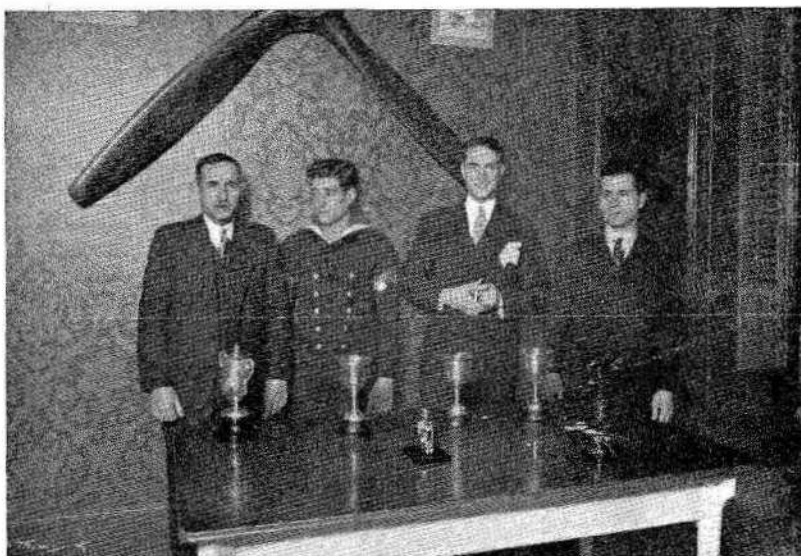
1.º N.º 6. Don Francisco Calafat, 93,36 metros.—2.º N.º 11. Don Juan López, 46,35.—3.º N.º 27. Don Francisco Calafat, 37,40.

Sandows-acrobacia

1.º N.º 6. Don Francisco Calafat.—2.º N.º 11. Don Juan López.

Distancia-medios mecánicos

1.º N.º 2. Don José Coll, 70 metros.—2.º N.º 14. Don Francisco Calafat, 61,48.—3.º N.º 1. Don Francisco Calafat, 57,80. 4.º N.º 25. Aer.^a Naval (E. F. S.), 55,74.—5.º N.º 5. Aer.^a Naval (M. S. M.), 55.—6.º N.º 4. Don Antonio Felipe, 44,90.—7.º Número 20. Don Jaime Boix, 44,25. 8.º N.º 17. Don Francisco Sauri, 33,48.—9.º N.º 13. Don Antonio Felipe, 27,90.



CONCURSO DE MODELOS REDUCIDOS ORGANIZADO POR EL R. Ae. C. C. : Señores Calafat, Sauri, Coll y López, ganadores de los premios
Fotos Aviación y Claret

Rendimiento

1.º N.º 14. Don Francisco Calafat, 494,91 puntos.—2.º N.º 1. Don Francisco Calafat, 441,30. 3.º N.º 2. Don José Coll, 357. 4.º N.º 4. Don Antonio Felipe, 194,56.—5.º N.º 5. Aer.^a Naval M. S. M.), 163,20.—6.º N.º 25. Aer.^a Naval (E. F. S.), 156,56. 7.º N.º 20. Don Jaime Boix, 90,42.

Según se deduce de la anterior clasificación, han quedado adjudicados los premios en la siguiente forma:

Sandows-distancia

1.º N.º 6. Don Francisco Calafat, 250 pesetas.—2.º N.º 11. Don Juan López, Copa de plata.

Sandows-acrobacia

1.º N.º 6. Don Franco. Calafat. Copa Aer.^a Naval.—2.º Número 11. Don Juan López, Copa de plata.

Distancia-medios mecánicos

1.º N.º 2. Don José Coll, 250 pesetas.—2.º N.º 14. Don Francisco Calafat, Copa de plata.—3.º N.º 1. Don Francisco Calafat, Objeto de arte.

Rendimiento

1.º N.º 14. Don Francisco Calafat, 250 pesetas.—2.º N.º 1. Don Francisco Calafat, Copa de plata.—3.º N.º 2. Don José Coll, Objeto de arte.

Premio extraordinario de visibilidad:

Don Francisco Sauri, 100 pesetas.

Puede que el viento algo fuerte que soplabla y la falta de práctica en lanzar los aparatos buen número de concurrentes, influyera en que el resultado de las pruebas no fuera muy brillante. Decimos esto, porque tanto los aparatos del

El nuevo modelo
AMÍLCAR
8 cv.

es algo definitivo: compruébelo usted
J. ÁLVAREZ Y C.^a, S/C
Provenza, 185 - BARCELONA

señor Calafat, como los que presentaba el personal de la Aeronáutica Naval, obtuvieron mejores resultados que en el concurso los días en que se procedió a ensayarlos.

Pero, en fin, la fiesta fué un éxito, y de ello, como amantes de la aviación y de nuestro benemérito club, nos congratulamos, quedando en espera del próximo concurso de modelos, que es de esperar se celebre el próximo otoño.

M. TRILLA FORNELL

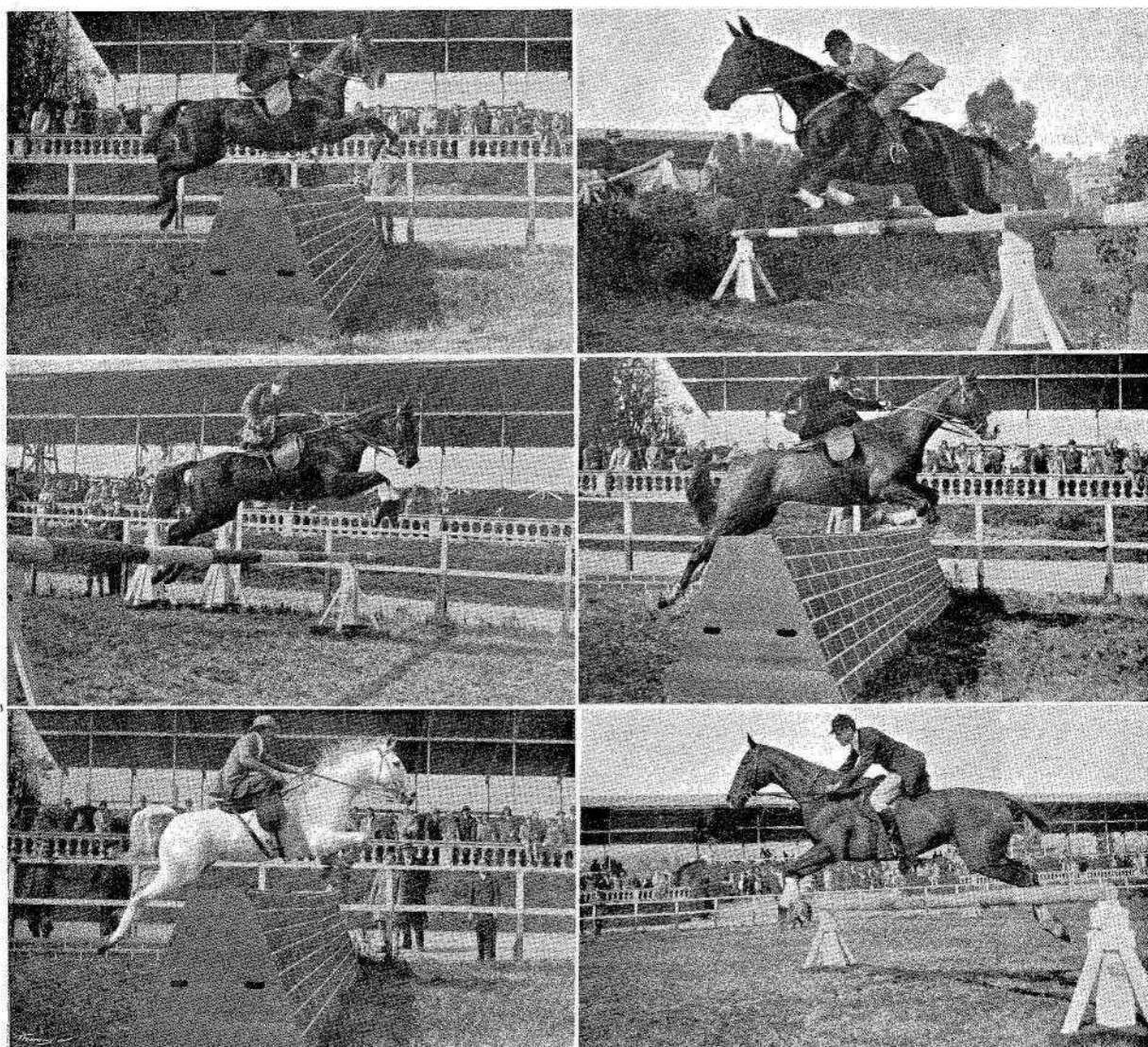


Vista del Aeródromo Canudas durante el Concurso de modelos reducidos

Foto Aviación

Hípica

Las mañanitas del Polo



CONCURSO HÍPICO EN EL R. P. JOCKEY CLUB : Señora Mac-Crory, ganadora del concurso. — Señorita Perearnau. Señora Parsons, clasificada en segundo lugar. — Señorita Barella. — Señorita Cantarell. — Señor Barella

Fotos Vela

A nadie que lea por vez primera estas páginas de STADIUM se le ocurrirá conceputar que durante las mañanitas de este apacible invierno se dedique la gente a practicar ejercicios hípicos en el Polo, siquiera esto a juicio de sabios varones, entusiastas de la hípica, desde Enrique Sostres al Príncipe Palatino, sean los más saludables y bajo todos conceptos los mejores de entre

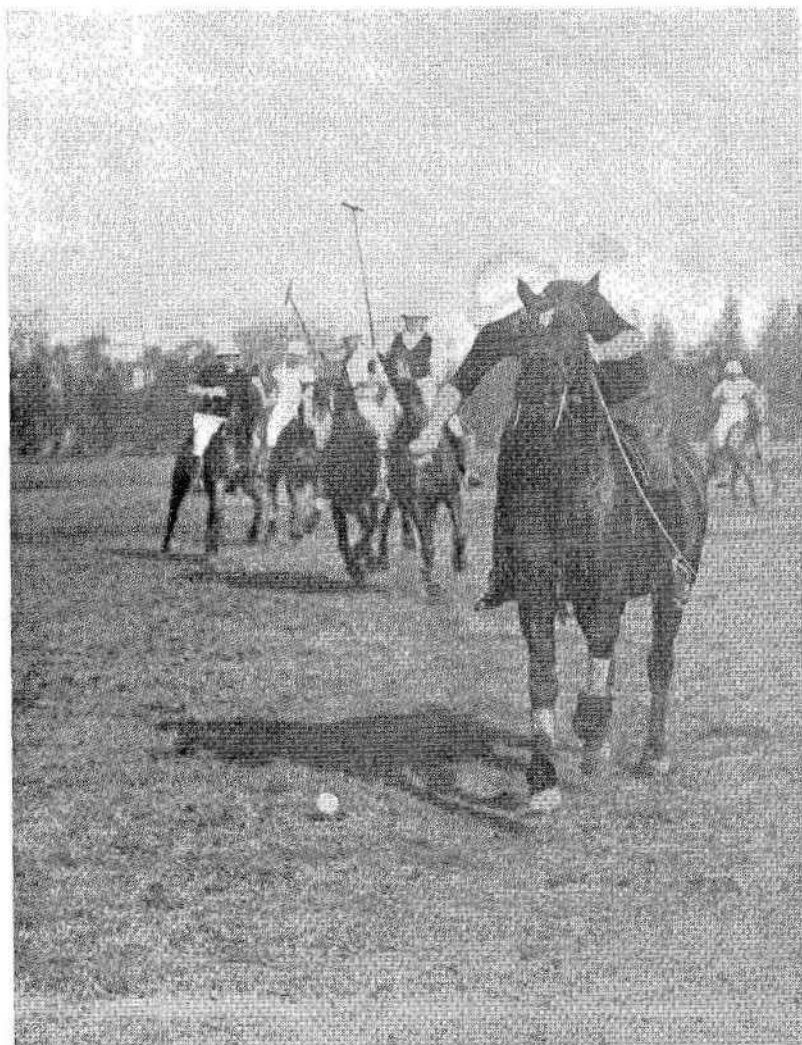
los que forman el compendio general del deporte.

Las mañanitas del Polo (de nuestro grande y simpático Real Polo Jockey Club), son las de los domingos y días festivos, que nuestro mundo elegante dedica, en días en que luce el sol, a recrear sus sentidos, paseándose por las avenidas del parque de sports de la carretera de Sarriá.

Sabido es que allí jueves y

domingos, y aun miércoles y sábados, el elemento civil y el militar, y muchas veces mezclados en la más amable camaradería, se dedican a jugar al polo.

Y si hay, como queda dicho, quien preconiza que el arte, no exento de dificultades, de montar a caballo, es de los deportes en boga el mejor y más completo, ¿qué no diremos respecto al polo, al aristocrático



PARTIDO DE POLO EN EL REAL POLO JOCKEY CLUB : Una buena jugada
Foto Vela

polo — aunque no el deporte más caro, como no nos sería difícil demostrar — en que se debe ser gran jinete para impulsar a las jacas o *poneys* a galope tendido por el amplio terreno de juego y esgrimir a la vez la maza para impulsar la bola cabe los marcos de goal?

Ya hablaremos en su día de nuestros polomen, de esos verdaderos deportistas que luchan semana tras semana con escaso público, pero con plétora de entusiasmo y afán de victoria.

Hablemos hoy de esos otros elementos que participan de vez en vez en los concursos hípicos de «Ensayo», que se

efectúan en la gran pista situada frente a las tribunas y que en la mañana del 23 de febrero se vió favorecida con la presencia de distinguidas y bellas amazonas.

Formaban un grupo encantador la señora Crory, que supo conducir a gran tren al caballo que montaba, denominado *Monarca*, en forma espléndida, salvando con facilidad suma los difíciles obstáculos; la señorita Cantarell, que se mostró gran conocedora de *Darling* no recogiólo al salvar los obstáculos; la señorita Perearnau montando *Altanero* a la americana, como las archiduquesas; la señora Par-

sons, excelente amazona, diestra y osada, y la señorita Barrella, que reúne apreciables cualidades para ese deporte arriesgado.

De este pujilato hubo dos vencedoras: la señora Crory, que salvó todos los obstáculos sin incurrir en falta, y la señora Parsons, que montando *Foix* se apuntó una falta, empleando en el recorrido 16 s. $\frac{3}{10}$ más que la vencedora.

Las pruebas de «Ensayo» y «Ganadores» dieron como vencedores:

La de «Ensayo» al señor Salazar, que montaba *Barsovia* y empleó 1 m. 32 s. $\frac{1}{10}$ sin cometer falta; el señor Serrano, montando *Belite*, tiempo empleado, 1 m. 51 s., también sin falta, y el señor Sanz, montando *Monarca*, efectuando el recorrido en 1 m. 24 s., el mejor tiempo, si bien se clasificó tercero por una falta cometida.

La de «Ganadores» dió el triunfo al señor Talavera, que montando *Fama*, empleó 1 m. 32 s.; fué segundo el señor Ripoll, con *Tafilete*, tiempo, 1 m. 36 s. $\frac{1}{10}$, y tercero el señor Serrano, con *Disciplina*, en 1 m. 39 s. $\frac{3}{10}$. Los tres, exentos de faltas en todo el recorrido.

El capitán Serrano obtuvo excelente posición en las dos pruebas, y de sus diferentes montas destacó más con *Disciplina* que con la yegua *La Lanch* y el *Inclit*, demostrándonos sus aficiones y condiciones de excelente jinete.

No le acompañó, por esta vez, la fortuna al capitán señor Valenzuela, que montó seis caballos, lo cual constituye una performance no apreciada por todos los asistentes al bello espectáculo.

Para estos excelentes jinetes, como para Marsans, Talavera, Ripoll, Barrella, Tió, Villalonga, nuestros aplausos por su participación en estas pruebas, que adolecen de un solo defecto, a saber: y es que se celebran de tarde en tarde. -N. C.

TENNIS

Campeonato de Cataluña por equipos (1.^a categoría)



El señor Flaquer. — En el óvalo, la señorita Torras. — La señora Morales. — En el círculo, el señor Juanico

NOTABLES luchas y cambios de situación en este Campeonato se han sucedido en el transcurso del mes de febrero entre la R. S. S. Pompeya, el R. L. T. Club del Turó y el R. Barcelona L. T. Club, las tres entidades que se disputan tan preciado título, hasta el extremo de que nada puede predecirse en el momento en que escribimos esta crónica.

Como resumen de los diversos partidos jugados y por la parte decisiva que tuvieron en el empate entre los citados clubs, hemos de recordar las dos contundentes victorias del Barcelona sobre el Turó, en los partidos dobles de caballeros, obtenidas una por la notable pareja Maier-Olano y otra por la Riera-Park, respectivamente, sobre Flaquer-Andreu y Escayola-Puigmartí. El rendimiento de los primeros en el campo de juego no pudo ser más completo.

Merece también mención aparte el partido individual entre los jugadores ya citados Maier-Flaquer, desarrollado en tres sets, el último de larga duración y en el que quedó demostrado que si bien la lesión del segundo quitaba valor efectivo a su juego, el mismo

era digno valladar al fuerte característico de su adversario.

Garriga y Nogués y De la Huerta, al vencer a Riera y Park en los individuales, nos proporcionaron una sorpresa.

El partido señora Morales contra señorita Torras, que tuvo que suspenderse por falta de luz a un set igual el día 16, se convirtió, dado el estado de puntuación, en el *clou* del Campeonato. Dura fué la competición, en la que una y otra dieron muestras de su gran calidad y enérgica voluntad y de una resistencia inagotable, por lo que son merecedoras de toda clase de elogios y del en-

tusiasta reconocimiento de los clubs respectivos. La victoria se escapó de las manos de la señorita Torras, cuando parecía ya segura en ellas.

Con esta victoria del Turó quedaron los tres mentados clubs a igual número de puntos, disponiendo la Asociación de L. T. de Cataluña la repetición de la prueba.

Los primeros partidos correspondientes a la misma han tenido lugar entre la R. S. S. Pompeya y el R. L. T. Club del Turó, venciendo la primera al segundo por el escaso margen de cinco a cuatro puntos.

P. TER



Grupo de tennistas del Real Polo Jockey Club

Fotos Vela

Breves consideraciones acerca del deporte del tiro



La señorita Almarcha, que ganó la maestría de fusil a 200 metros

Acalora hoy las columnas de esta Revista la prestigiosa firma de nuestro distinguido y particular amigo el Excelentísimo señor don Jacinto Tort y Daniel, dignísimo Presidente de la Representación provincial del Tiro Nacional de Barcelona y entusiasta propulsor de dicho deporte.

Es innato en el hombre el cultivo de las armas. Desde los tiempos más remotos ha sentido, sea por afición o por conveniencia, una decidida inclinación por este deporte al considerarlo bajo tres principales aspectos: como necesidad recreativa, como aplicación cinética y por exigencia defensiva, no sólo para su persona, sino también para la colectividad.

Es por demás evidente la utilidad y conveniencia que su ejercicio ofrece, al apreciar las indiscutibles ventajas que con él se alcanzan, no sólo desde el punto de vista higiénico y utilitario, sino por el respeto que infunde quien, al practicarlo, se constituye en garantía de la sociedad en primer término y en defensor de su propia persona.

Para ello ha sido indispensable que dicha función, en cualquiera de las citadas aplicaciones, se haya visto regulada por principios, teorías y leyes cuya instrucción ha señalado las verdaderas y sanas normas a quienes, por imperio de la voluntad, han sentido la atracción de ejercerla. Hoy existe una legislación completa mediante la cual desde el neófito hasta el más entendido hallan la explicación en cuantas cuestiones les interesan y cuyo conocimiento les es indispensable.

El propósito principal de estas líneas va encaminado a recomendar la observancia de las buenas prácticas conducentes al perfecto manejo de las armas, para que su uso responda cumplidamente al fin deseado; nunca se proclamará demasiado que la prudencia es uno de los factores más importantes para llegar al dominio de la voluntad — que equivale a decir decisión, serenidad, destreza — y con éste, al grado indispensable de resistencia física que siempre señala y advierte, por la fatiga, el límite a que puede llegar el esfuerzo individual.

Cualquier deporte necesita su debida preparación y la instrucción requerida; pero en el del tiro el rigorismo debe ser extremado, se impone por no haber términos medios, no cabe la inconsciencia si se considera que debiendo constituir un placer para el ejercitante, puede ocasionarle perjuicios irremediables si carece de la competencia necesaria. Bien sabido es que la mayor parte de accidentes tienen su origen en la ignorancia o en la imprudencia.

Capital importancia se concede en el extranjero a cuantos conocimientos y experiencias,

formando cuerpo de doctrina, vienen a constituir la técnica del tiro para conseguir los objetivos deseados. En Suiza, Alemania, Francia y también en varias naciones americanas, ocupando lugares de vanguardia en esta clase de deporte, los organismos oficiales lo han declarado de utilidad pública, concediendo para su mejor desarrollo y perfección muy apreciables subvenciones efectivas.

Afortunadamente contamos en España con bastantes centros dedicados a la enseñanza y práctica del tiro, destacando de modo muy notable las autorizadas Representaciones que regidas por la Junta Central del Tiro Nacional, y a favor de reglamentos basados en la experiencia, son verdaderas escuelas que al difundir el conocimiento de las armas, fomentan su ejercicio, y resuelven cuantas dudas y dificultades hallan los que a ellas acuden en demanda de consejo.

JACINTO TORT DANIEL



El Sr. Roch, que ganó por primera vez la copa de la Representación del Tiro Nacional

Fotos Florit

STADIUM

HOCKEY

El Tarrasa, campeón

ANTES de empezar la reseña de los partidos jugados durante el mes de febrero, nos complace enviar desde estas líneas nuestra más cordial felicitación al Tarrasa H. C., que acaba de conquistar el Campeonato de Cataluña de hockey.

Bien merece el nuevo campeón toda clase de alabanzas, pues ha conquistado un título sumamente disputado, y bien puede decirse que no se ha conocido su poseedor hasta el último partido del torneo.

No crea nadie que aunque el R. Polo J. C. y el Barcelona en sus dos últimos encuentros hayan dado el título al Tarrasa, éste no lo merece, pues todos los que presenciamos el partido Tarrasa-Polo de segunda vuelta del Campeonato salimos del campo completamente convencidos de que el luego nombrado nuevo campeón era acreedor a este título.

Una puerta bien guardada por Garra, una defensa, la mejor sin duda de España, una línea media eficaz y cinco delanteros sin gran dominio del palo, pero prácticos al fin y de gran rapidez en la concepción de las jugadas, creo yo pueden ganar para nuestra región el Campeonato de España, si la desgracia no se ceba en ellos.

Esto es también lo que desde estas líneas les pedimos, deseándoles los mínimos tropiezos en su carrera deportiva.

Campeonato de Cataluña

Día 2 de febrero.—Primeros equipos. Primera categoría.—Tarrasa-Polo, 2-2. Tarragona-Junior, 2-3.

Los dos partidos jugados este día fueron sumamente disputados, tanto, que incluso se protestaron las dos actas,



EN EL CAMPO DEL SOL DE BAIX : *El Barcelona contra el Polo.*—Un momento interesante del partido

Foto Vela

pero luego el Comité Catalán de Hockey dió los dos resultados como justos,

Metió el primer goal Tarrueña en una escapada polista pocos momentos antes de terminar la primera parte.

Empató luego el Tarrasa por mediación de Reig y este mismo jugador cuidó de obtener el segundo tanto. Pocos segundos antes de finir el partido, metió en la puerta egarense Caralt (V.) la pelota, dando con ello a los partidarios del Polo el ansiado empate.

Fué un partido en extremo accidentado e interesante. Hubo intentos de agresión por parte del público tarrasense y juego movido y nervioso por parte de los 22 jugadores. Esto fué causa de que no se apreciaran bellas jugadas.

El partido celebrado en Tarragona fué también muy interesante, por ser casi un verdadero duelo entre los dos colistas del Campeonato.

El público tarraconense, con su actitud, motivó la excitación de sus jugadores de tal manera, que el árbitro señor Culell se vió obligado a

parar repetidas veces el juego.

Se resolvió el partido, de todas maneras, a nuestro concepto, a favor del mejor equipo que posee el Junior, pues además de reunir un excelente conjunto, tiene alguna individualidad muy aceptable.

Día 16 de febrero.—Fué ésta la jornada de máxima expectación, pues el Barcelona y el Polo debían dar, con el resultado de su encuentro, un avance de pronóstico respecto al Campeonato.

Al ganar el Barcelona al Polo, éste perdió la posibilidad de obtener el título de campeón.

El partido fué francamente decepcionante en lo que se refiere a calidad de juego; en cambio, tuvo interés por lo que respecta a la emoción de cada momento del match.

El Polo jugó mal, rematadamente mal. Tan sólo se salvó Caralt (V.) y Gracia.

El Barcelona, sin jugar un gran partido, todos los elementos hicieron gala de un entusiasmo ilimitado, y fruto de este entusiasmo fué la merecidísima victoria que obtuvieron los azul-grana.



CAMPEONATO DE EUROPA SOBRE HIELO : *El equipo de Suiza que tomó parte en las finales* Foto Rol

Tuvo el Barcelona un gran acierto al alinear a Santos de interior, pues al lado de un Junqueras, en bonísima forma, consiguieron una formidable ala derecha.

Fallóle al Polo la delantera. Notóse extraordinariamente la falta de Rodón, que junto con la desgraciada actuación de Tarruella, fué la clave de la derrota polista.

El Tarrasa tuvo más dificultad de la que se creía en vencer al Gimnástico, puesto que hasta empezada ya la segunda parte no la logró con un primer goal de penalty-corner, protestado por no haber sido detenida la pelota antes de schootar Roig ante el goal, y un segundo tanto, perfectamente legal y bien logrado también por Roig al rematar al ángulo una falta tirada de fuera del área.

Fué, pues, éste un partido difícil para el Tarrasa y que si no otra cosa, demuestra que el colista del Campeonato es difícil adversario para el que figura en primer lugar.

Día 23 de febrero.—Gracias a la victoria obtenida por el Polo sobre el Barcelona, queda proclamado Campeón de Cataluña el Tarrasa.

Pocos encuentros hemos presenciado en el cual abundaran las buenas jugadas como el que reseñamos.

Se hizo juego muy cruzado y de gran precisión. Un juego inglés con furia española y una precisión india.

El Barcelona dominó más, pero sus delanteros no acertaron a penetrar dentro del área de bully.

El causante de este dominio fué la línea media azul-grana, en la que Ribas jugó un gran partido. Borrás hizo maravillas y Agustí les ayudó eficazmente.

Y el dominio no tuvo resultado porque el único hombre peligroso de la delantera fué Santos y a éste le marcaban nada menos que Garriga, Gracia y aun en ocasiones Caralt Vidal.

Contrastando con este dominio azul-grana, debemos reconocer que el equipo más peligroso fué el Polo.

Jugó horrores la línea media, y Rodón y Caralt Vidal en la delantera aprovecharon las buenas ocasiones que se les presentaron para marcar.

Masip hizo un gran arbitraje, con imparcialidad, serenidad y competencia. Por algo se acreditó en el pasado torneo

internacional como uno de los mejores árbitros europeos.

El Villanueva es ya el nuevo Campeón de Segunda Categoría y por consiguiente pasa automáticamente a primera categoría.

Reciban los simpáticos villanoveses nuestra mejor felicitación.

Les falta todavía jugar un encuentro, pero aun cuando sucumbieran el título es suyo, puesto que le separan nada menos que seis puntos del segundo clasificado.

Campeonato Escolar

Continúa desarrollándose con toda normalidad el Campeonato Escolar.

Arquitectura empezó con grandes bríos, y luego de ganar a Bachillerato y a Derecho (partido anulado posteriormente por el Comité Regional), parece que se ha desinchado, pues ha perdido los encuentros contra Medicina e Ingenieros.

Medicina perdió primero frente a Ingenieros, pero luego ha ganado a Arquitectura y a Bachillerato y ha obtenido un magnífico empate con Derecho.

Derecho no lleva hasta ahora ningún partido perdido; sólo ha empatado con Medicina, pero le falta jugar con Arquitectura y con Ingenieros.

Bachillerato se porta como un espléndido colista, pues el otro día dió el gran susto a los Ingenieros, que no pudieron obtener la victoria hasta finalizar la segunda parte.

Por último, Ingenieros no ha perdido ni un solo partido. Gracias a su entusiasmo y excelente conjunto, ha logrado vencer a todos sus adversarios. Le falta todavía jugar con Derecho. Veremos si logra el título de Campeón.

* * *

Del Campeonato Infantil daremos cuenta en el próximo número. LUCAS

Concurso Social - Premio Kappel

LA actividad de este deporte en el mes de febrero último queda reducida a encuentros en la piscina del Club de Natación Barcelona.

Los demás centros se han ocupado, en general, de la organización de las pruebas que se proponen desarrollar durante el presente año.

La verdad es que el tiempo no ha podido ser más inclemente para esta clase de sports, al extremo que todos los días festivos del mes no ha dejado de visitarnos el chaparrón consiguiente, elemento que hace fracasar toda iniciativa.

Las pruebas que más han interesado a la afición han sido sin duda alguna las del concurso para el premio Kappel, que tras reñida competencia ha conquistado nuestra lindísima campeona la señorita Bassols, que ha logrado confirmar, en forma espléndida, su alta clase y ha demostrado ser la mejor



Equipo femenino del Club Natación Barcelona

especialista de la natación femenina.

Para el segundo lugar, la señorita Torrents, en emocionante exhibición, logró vencer a su contrincante la señorita Aumacellas, no sin que para ello tuviera que emplearse muy a fondo.

Otras carreras tuvieron lugar para este disputado concurso, que demuestran, por el buen número de concursantes que en las mismas ha tomado parte, el interés que nuestro elemento femenino concede a este bello deporte.

Concurso social de invierno 1929-1930 en la piscina del Club de Natación Barcelona

Grupo A, 5.^a jornada, día 9 de febrero de 1930: equipo A contra equipo C.

Carrera de 300 metros, relevos 3 por 100, estilo.—1.º, equipo D, Valdés, Heidenreich, Camp. 4 m. 57 s.

Carrera de 250 metros, relevos 5 por 50.—1.º, equipo B, Crespo, Miguel, Fernández, Artal, González, 2 m. 39 s. ⁶/₁₀; 2.º, equipo D, Rosés, Palatxí, Mirosa, Rosell, Valdés. 2 m. 43 s. ⁶/₁₀.

Water-polo.—Equipo B, González, Ruiz, Fernández,

Esplugas, Artal, Benavent, Forés, 1 goal; equipo D, Rosés, Mirosa, Fontanet, Palatxí, Artal II, Valdés, Rosell, 2.

Puntuación: Equipo B, 5 puntos; equipo D, 10 puntos.

Clasificación general después de terminada la primera vuelta: Equipo A, 24,5 puntos; equipo B, 23,5 puntos; equipo C, 10 pts.; equipo D, 32 pts.

7.^a jornada, día 23 de febrero: equipo A contra equipo D.

La puntuación de este concurso es la siguiente:

Grupo A, 5.^a jornada, día 9: equipo A, 15 puntos; equipo C, 0 puntos.

Día 16, 6.^a jornada: equipo A, 24,5 puntos; equipo B, 23,5 puntos; equipo C, 10 puntos; equipo D, 32 puntos.

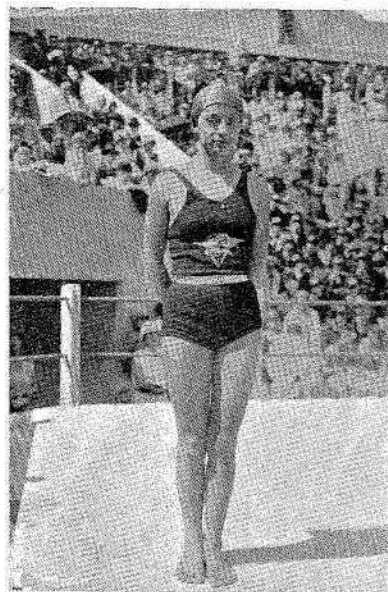
Día 23, 7.^a jornada: equipo A, 11,5 puntos; equipo D, 3,5 puntos.

Grupo B, 4.^a jornada, día 2: equipo C, 15 puntos; equipo D, 0 puntos.

5.^a jornada, día 9: equipo A, 15 puntos.

6.^a jornada, día 16: equipo A, 45 puntos; equipo B, 0 puntos; equipo C, 30 puntos; equipo D, 15 puntos.

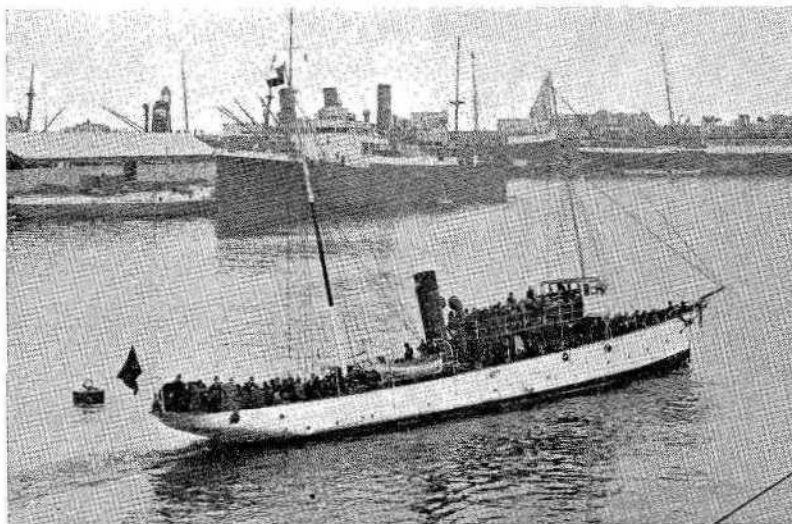
7.^a jornada, día 23: equipo A, 8 puntos; equipo D, 7 puntos.—P. G.



La señorita Lolita Salgado que ha batido cuatro records franceses y uno europeo

Fotos Claret y Rol

Turismo marítimo



El yate Salvador, de Gaviotas, S. A.

Foto Fitó

EL día 24 del próximo pasado mes visitaron nuestra ciudad y en particular la Exposición, 400 turistas norteamericanos, en viaje de recreo verificado en el supertransatlántico *France*, de la Compañía General Transatlántica Francesa.

Como en la visita anterior, quedó anclado fuera puerto; pero en esta ocasión y por la experiencia del viaje precedente, los consignatarios señores S. Talavera e hijos, a fin de que el pasaje no sufriera la menor incomodidad al trasladarse a nuestra ciudad, adoptaron, sin reparar en sacrificios, las máximas medidas, dando a la vez la sensación de que, si bien transatlánticos del calado como el de referencia no entran por prudencia en nuestro puerto (digna de alabanza si se tienen en cuenta los grandes intereses y vidas humanas que se les confían), no está éste desprovisto de medios para el desembarque del pasaje, con todas las comodidades inherentes a los puertos modernos, entre los que figura el nuestro, uno de los mejores del Mediterráneo.

Estaba preparado de antemano el yate *Salvador*, de Gaviotas, S. A., que realizó un completo servicio, estando a disposición del transatlántico desde su llegada hasta que levantó anclas.

Una vez fondeó el transatlántico, embarcó el pasaje en el yate y lo desembarcó en la Puerta de la Paz, en el atracadero destinado al mismo, realizando viajes de ida y vuelta cada hora, de forma que el pasaje se encontró encantado con tal cúmulo de facilidades.

Acto altamente simpático fué al abandonar el transatlántico nuestras aguas, pues el *Salvador* caminó largo trecho a su lado, teniendo a bordo autoridades y personal de la casa consignataria, así como cuantos tenían amistades entre los turistas, cruzándose entre una y otra embarcación los reglamentarios saludos de despedida, a los que se adhirió el pasaje con muestras de aprobación y agradecimiento a la nave simpática, que había sido el auxiliar que les permitió tan cómodamente admirar las bellezas de nuestra ciudad.

Agradecidos debemos estar los barceloneses a la empresa Gaviotas, S. A., que a costa de sacrificios pecuniarios mantiene unos vaporcitos que tan buenos servicios han prestado, y que sin duda alguna harán que en lo sucesivo sea visitada nuestra ciudad por esos *colosos del mar*, que quizás no nos favorecían con sus cruceros por las inclemencias del desembarque.

Vaya también nuestro aplauso para la citada importante casa consignataria, por su previsión y notable organización, al que unimos el ruego de que aconseje a sus representados las visitas frecuentes de sus naves a nuestra ciudad.

Asimismo hacemos respetuosamente extensiva nuestra entusiasta felicitación a las dignas Autoridades del Puerto, Ilmo. Sr. Comandante de Marina, don Rafael P. Ojeda, y Excmo. Sr. Ingeniero Director, don José Ayxelá, que en todo momento estuvieron atentos para que los servicios se realizaran con la mayor facilidad posible.

* * *

El paquebot *France*, de la matrícula de L'Havre, perteneciente a la Compagnie Générale Transatlantique, de París, construido el año 1912 en los astilleros de Saint-Nazaire, Francia, tiene las siguientes características:

690,1 pies de eslora=217,62 metros.

75,6 pies de manga=23,08 metros.

48,5 pies de puntal=16,10 metros.

Registro bruto, 23.769 toneladas; netas, 7.923.

Calado, 10 metros.

Desplazamiento, 30.000 toneladas.

La fuerza de sus máquinas es de 42.000 caballos.

Movido por cuatro hélices.

Cuatro turbinas a vapor.

Su tripulación se compone de 680 personas.

La marcha es de 28 millas por hora.

* * *

Vamos a hacer escuetamente, por no permitarnos más el espacio reservado a este asunto, algunas consideraciones sobre el turismo marítimo.

Nuestra Península, por su situación geográfica y clima excepcional, debería ser la que, en lógica consecuencia, batiera el record en intensidad turística. Desgraciadamente no sucede así; somos de los países la más mínima expresión en este aspecto, con dolor hemos

de proclamarlo, pero es la triste realidad.

Posee nuestra Península verdaderas maravillas, dignas de ser admiradas, utilizando los magníficos buques que recorren nuestro mar azul, en la contemplación de las que puede el turista hallar solaz y expansión a su espíritu.

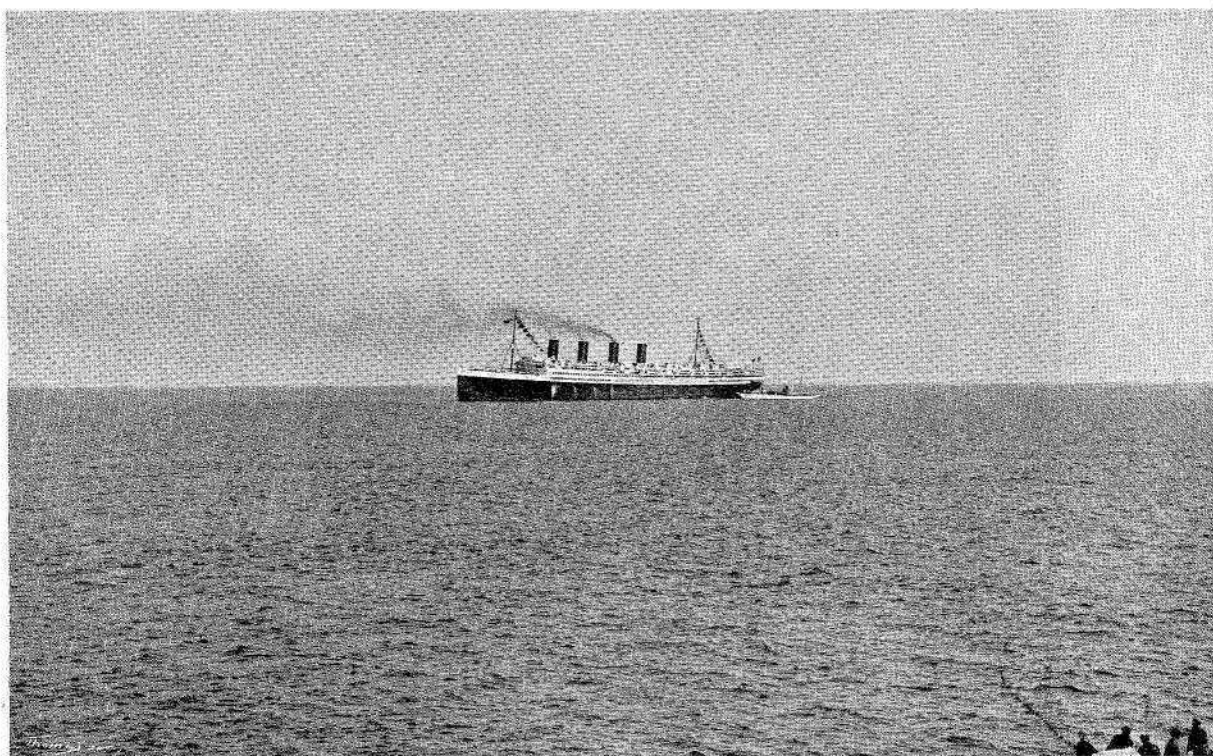
Hasta ahora nuestras entidades navieras han considerado esta apreciable fuente de ingresos muy secundaria y la han dejado relegada a segundo término. En la mayoría de los países no sucede así. Las empresas marítimas procuran y llevan a la práctica expediciones organizadas con la máxima ostentación y dedican sus mejores naves a este objeto.

Es de esperar que con la experiencia del año que ha finido, en el que con motivo de la Exposición hemos visto honrada nuestra ciudad con la visita de esas justamente llamadas ciudades flotantes, reple-

tas de turistas de todo el mundo, las Sociedades de Turismo dedicarán verdadera atención a asunto de tanta importancia, y con miras altamente patrióticas organizarán; con verdadero cariño, excursiones colectivas, en principio a nuestro litoral e Islas Baleares, utilizando las magníficas naves de reciente construcción que hoy poseen nuestras primeras Compañías navieras, que no hay duda pondrán lo posible de su parte para que las expediciones obtengan su máximo esplendor y resultado verdaderamente práctico.

Ha de servirnos de estímulo para intensificar más que nunca la propaganda en pro del desarrollo de nuestro turismo marítimo, el deseo de que se conozca en el extranjero lo mucho y bueno que encierra el archivo natural e histórico de nuestro hermoso y privilegiado país.

P. GALÁN HERNÁNDEZ



El supertransatlántico France, de la Compañía General Transatlántica Francesa

Foto Fitó

PELOTA VASCA

El sensacional debut de Guillermo en el Frontón Novedades

LA mayor atracción deportiva en el Novedades, desde el debut ante ese público, la pasada temporada, de Erdoza menor, el fenómeno del dentro, ha sido la presentación de Guillermo, el mejor zaguero del mundo, como reza la fama.

Una demostración de lo que vale Guillermo y de la sensación que en nuestro público ha causado su juego, está en que a pesar de que no está suficientemente encanchedo y de que los resultados en los partidos jugados no han sido favorables al gran zaguero, éste es el verdadero astro del cuadro de nuestro primer frontón. Ni uno solo de nuestros aficionados ha podido dudar, después de ver actuar a Guillermo, que éste es un verdadero fenómeno de la cesta a punta, que no ha de tardar en colocarse a la cabeza de los mejores zagueros que actúan en el frontón de la calle de Cortes.

Seríamos injustos si en estos comentarios no hiciésemos resaltar las últimas triunfales actuaciones de Marcelino, que

ha entrado definitivamente en juego. Nos ha demostrado el gran Marche que no puede dejar de tenerse en cuenta cuando se habla de los mejores zagueros del mundo.

Próximamente debutará Hermandorena, el excelente delantero, y no tardarán mucho tiempo en presentarse ante nosotros los hermanos Irigoyen, con cuyas adquisiciones el cuadro del Novedades seguirá ostentando la fama de ser el mejor del mundo.

Club Vasconia

Como cabía esperar, es cada día más numerosa la afluencia de aficionados que acude al Frontón Principal Palace a presenciar las interesantes matinales organizadas por el Club Vasconia para la celebración de los concursos sociales de dicho club, lamentando que el reducido espacio de que disponemos no nos permita dedicar a la reseña de los mismos la extensión que por su importancia merecen, por lo que nos limitaremos a un breve resumen de cada una de ellas.

Cuatro fueron los partidos disputados en la matinal del día 2 del pasado mes.

En el primero, a pala, grupo B, Mondelly y Goiburu vencieron a Gandasegui y Barrón, por 40 tantos a 21.

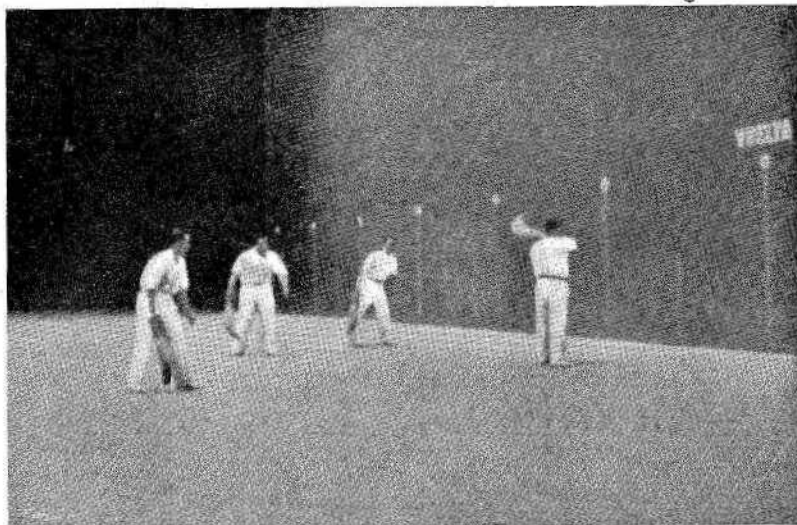
El segundo, a cesta, grupo B, se lo adjudicaron Frigola y Marín, rojos, venciendo a Viladomat y Portabella, por 40 a 31.

Verdaderamente interesante resultó el tercer partido, en el que contendieron, para el campeonato del club, las parejas Jiménez-Tintoré, azules, y J. Bó-Steeermann, rojos.

Hasta la mitad del partido el dominio perteneció a la pareja azul, que luchó con grandes entusiasmos, pero a partir de la segunda decena reaccio-



El gran zaguero Guillermo



Un momento interesante de un partido en la cancha de Novedades
Fotos Novedades

naron los rojos, logrando desbordar a sus contrarios que, algo agotados por el esfuerzo realizado en la primera parte del partido, sucumbieron por 40 tantos a 27.

Fué el jugado en último lugar un soberbio partido entre los hermanos Recalde, azules, y Balet-Tarrats, rojos, en el que ambas parejas desplegaron un magnífico juego, sobresaliendo algunos precisos remates del pequeño Recalde, que valieron la victoria a la fraternal pareja por 40 tantos a 35.

En la matinal correspondiente al día 9 se celebraron otros cuatro partidos.

Automóviles (2), Camiones (3) y Motos (1) matriculados BARCELONA

Enero

- 41829—Ford 3, Juan Trias Falugas, Sabadell
41830—Stewart 3, Juan Sala Palomeras, Igualada
41831—Fiat 3, Vda. de A. Fernández, R. Sta. Mónica, 16
41832—Ford 3, Manuel Ramón Blanch, Vilasar de Mar
41833—Saurer 3, Antonio Tort Semper, Moncada, 16
41834—Ford 3, Unión Industrial Algodonera, Lauria, 28
41835—Ford 3, Pedro Ardenis, Sabadell
41836—Dodge 3, Miguel Franco Marqués, Comercio, 24
41837—Ford 3, Hijo de Lorenzo Llobet, Sabadell
41838—Citroen 3, Juan Juvé Coll, S. Sadurn de Noya
41839—Fordson 3, José Alter Grau, Manresa
41840—Motosacoche 1, Cándido Baliu, Badalona
41841—D. K. W. 1, Carl Haberl, Muntaner, 186
41842—Motosacoche 1, Joaquín Ramos, Lengua de Oc, 126
41843—O. K. Suprem 1, Juan Codina, Tarrasa
41844—Citroen 2, José M. Planas, Muntaner, 24
41845—Fiat 2, José Roig Manobens, Salmerón, 15
41846—Fiat 2, Federico Vers Súra, Callús
41847—Ford 2, Juan Gazran, Lauria, 96
41848—Ford 2, Manuel Corbi López, Rogent, 12
41849—Whippet 2, José Baruta, Pórticos S. José, 15
41850—Graham Paige 2, Fernando Rosal, Cortes, 654
41851—Chrysler 2, Luis Boixesa, Valencia, 211
41852—Chevrolet 2, Pilar Bertrand, Modolell, 15
41853—Panhard 2, Clemente Villar Arnau, Balmes, 173
41854—Ford 2, Cía. A. Hilaturas Fabra Coats, Diputación, 247
41855—B. S. A. 1, Jaime Veige Seira, Travesera, 25
41856—New Imperial 1, José Pont Altimira, Montornés Vallés
41857—Alpha 1, Antonio Andreu, Merced, 12
41858—Peugeot 2, Juan Melin, Ballester, 29
41859—Chevrolet 2, José Vallés y Pujol, Calabria, 103
41860—Citroen 2, Matias Canals, S. Ginés de Vilasar
41861—Minerva 2, Ramón Miquel, Paseo de Gracia, 69
41862—Marmon 2, Agustín Coma, Claris, 13
41863—Peugeot 2, José Vicente Camilo, Canalejas, 77
41864—Auburn 2, José Barbey Prats, R. Universidad, 20
41865—Ford 2, Laura Manzanares, Nápoles, 194
41866—Chrysler 2, Luis Corominas, Muntaner, 265
41867—Ford 3, Juan Subirats, Igualada, 14
41868—Ford 3, Luis Giménez, Ricart, 8 y 10
41869—Hispano Suiza 3, Pablo Font Valls, El Guadiana, 25
41870—Ford 3, D. García, S. A., Fernando, 61
41871—Ford 3, Asencio Giménez, S. Cugat del Vallés
41872—Ford 3, José Vidal Calvó, Valencia, 160
41873—Stewart 3, C. C. Sagrera, Paseo Colón, 23
41874—Manchester 3, Ramón Munné, Mollet
41875—Chevrolet 3, Angel Jorba Ribas, París, 9
41876—Chevrolet 3, Salvador Punti, Sta. M. de Estany
41877—Chevrolet 3, Concepción Erre, Vda. Moratana, San Quirico de Besora
41878—Chevrolet 3, Salvador Calicret, E. Planas, 40
41879—Chevrolet 3, José Riera Tay, S. Pedro de Premiá
41880—B. M. W. 1, Dr. Franz Howacker, En Aviñó
41881—B. S. A. 1, Antonio Solano, Salmerón, 160
41882—Dollar 1, Mariano Ferrer, Paseo de Gracia, 123
41883—Citroen 2, Felipe Juanico, Cortes, 682
41884—Hispano Suiza 2, Cooperativa Sindical Hidrográfica, La-
yetana, 10 bis
41885—Mors 2, Juan Armero Ventura, S. Antonio, 37
41886—Chevrolet 2, Jaime Petit Ros, Urgel, 111
41887—Citroen 2, Santiago Soler, Torrente Flores, 42
41888—Citroen 2, Valentín Valls, Mataró
41889—Voisin 2, Juan Feliu Llibre, R. San Pedro, 48
41890—Buick 2, Jaime Muselle, Alfonso XII, 31
41891—Plymouth 2, José Camps Pascual, Manresa

Primero, a cesta, grupo B. Después de un partido muy nivelado, la pareja roja Bernabé-López venció a la azul Rosal-Bernié, por 40 a 38.

A continuación se jugó un partido a pala (de entrenamiento) entre Aguirre-urreta y Larrinaga, rojos, contra Carreras y Gurria, azules, que se apuntaron la victoria por 40 tantos a 39, mínima diferencia que demuestra lo enconado de la lucha.

El tercer partido, concurso a cesta, grupo B, puso frente a frente a las parejas Patau-Mompart, rojos, y Renom-Ródenas, azules.

En este partido causó agradable impresión la actuación de Renom por el excelente juego desplegado y la precisión de sus remates, así como la impecable colocación de su compañero Ródenas, lo que les valió la victoria por 40 tantos a 31.

Por último se jugó otro partido a cesta, concurso, grupo A, entre L. Recalde y Tintoré, rojos, contra Jiménez y F. Steegmann, azules, realizando ambas parejas un buen partido, que terminó con la victoria de los azules por 40 a 33.

Empezó la matinal del día 16 con un partido a pala, de entrenamiento, en el que contendieron Ullivarri y Rasero, azules, contra Gandásegui e Iñarra, ganando los rojos por 40 tantos a 35, no sin una buena defensa de la pareja azul.

Siguieron los infantiles con un partido a cesta entre Bó y Hernández, rojos, y Uriticoechea y Aramendia, azules, que ganaron los primeros por 30 tantos a 21.

En el tercer partido del concurso a cesta, grupo B, defraudó, no poco, la actuación de la pareja azul Renom-Ródenas que, no tan compenetrados como en partidos anteriores, fueron vencidos por los rojos Frigola y Marín por 40 tantos a 33, colocando a esta última pareja como a una de las favoritas de este concurso.

Cerró la matinal un partido a cesta, de entrenamiento, entre Tarrats-Artús, rojos, y L. Recalde y F. Steegmann, azules, que se adjudicaron el partido por 45 tantos a 43.

En la matinal del día 23 se enfrentaron, en primer lugar, para el concurso a cesta, grupo B, Prada y Viladomiu, azules, contra los hermanos Escudero, rojos, partido que se llevaron completamente de calle los primeros por el formidable score de 40 tantos a 19.

En el segundo partido, de entrenamiento, a pala, se alinearon Iñarra y Larrinaga, rojos, contra Carreras e Iñiguez, azules, venciendo los últimos por 40 tantos a 29.

41892—Mathis 2, Rafael Casajús, San Andrés, 72
 41893—Ford 2, José Creus Selva, Balmes, 261
 41894—Motosacoche 1, José Pena Vernet, Génova, 3
 41895—F. W. 1, Francisco Martí, Bruch, 56
 41896—D. K. W. 1, Pedro Poch, S. Esteban Lashoribas
 41897—Ford 3, Juan Verdaguer, Puigreig
 41898—Stewart 3, Pedro Cubells Serrañana, Cervelló
 41899—Mathis 2, Enrique Tosas Munné, Mallorca, 336
 41900—Chevrolet 2, José María de Veciana, E. Granados, 156
 41901—Steyr 2, Salvador Almenara, Alegre de Dalt, 150
 41902—Gardner 2, Javier Coll, Córcega, 269
 41903—Nash 2, Ramón Ros Campañá, Caspe, 32
 41904—Norton 1, Andrés Sanahuja, Cortes, 678
 41905—Terrot 1, Pedro Font Juanola, Granollers
 41906—B. S. A. 1, José Ginestá Buils, Tres Señoras, 8
 41907—Ford 2, R. y Fuerzas del Ebro, Pl. Cataluña, 2
 41908—Whippet 2, Juan Zalvidea, Pl. G. Ferreras, 30
 41909—Ford 2, José Tajada Mulleras, Pedro IV, 72
 41910—Fiat 2, Florentino Garritu, S. Pablo, 14
 41911—Peugeot 2, Francisco Mirabet, Balmes, 117
 41912—Mercedes 2, F. Hirchemeyer, P. Gracia, 49
 41913—Ford 2, José Ripoll Villa, Granollers
 41914—Citroen 2, Rafael Mir, Gelida
 41915—Renault 2, Manuel Orting, Igualada
 41916—Ford 3, Tuce y Cia., Callao, 19
 41917—Ford 3, José Estupiñá, E. de Llobregat
 41918—Chevrolet 3, Vda. de Lorenzo Creus, Cortes, 478
 41919—Citroen 3, Ramón Canals, Badalona
 41920—Renault 3, Hijos de P. Baunier, Caspe, 44
 41921—G. M. C. 3, Establecimientos de Félix Sasull, Hospitalet
 41922—Chevrolet 3, José Costa Solé, C. de Ciento, 57
 41923—Fordson 3, Herrerías y Construcciones mecánicas, Ronda San Pedro, 74
 41924—Chevrolet 3, Josefa Fornells Pons, Badalona
 41925—B. S. A. 1, Juan Pellicer Casals, Ripoll

Febrero

41926—Conaught 1, Isidro Pallarés, Gravina
 41927—Terrot 1, Francisco Montané, Granollers
 41928—Chevrolet 3, Magín Canals, Torrellas de Foix
 41929—Ford 3, Manuel Parellada, Puigdalba
 41930—Hispano Suiza 3, Hispano Suiza, S. A., Cta. Ribas, 279
 41931—Ford 3, Hijos de Luciano Lletjós, Princesa, 14
 41932—España 3, Juan Latorre Salom, S. Andrés, 65
 41933—Citroen 3, Ramón Salvá, Caldes de Estrada
 41934—Ford 3, José Vinyeta Casas, Torelló
 41935—Ford 2, Rafael Massó Soler, A. Vallvidrera, 7.
 41936—Hupp 2, Eduardo Conde Gómez del Olmo, Martorell y Peña, 3
 41937—Citroen 2, José Roselló Vallis, Granollers
 41938—Ford 2, Industrias Derivadas de Azúcar, M. Bosch, 62
 41939—Citroen 2, José Rovira Suñer, Vich
 41940—Chrysler 2, María Segura, A. Pta. Angel, 3 y 5
 41941—Ford 2, José Rovira Suñer, Vich
 41942—Delage 2, Metales y Platería Ribera, P. Triunfo, 59
 41943—Ford 2, Antonio Bartrina, Cortes, 760
 41944—Renault 2, Mauricio Subirana, Manresa
 41945—Citroen 2, José Despujol y Ricart, A. Alfonso XIII
 41946—Ford 2, Ramón Diamant, Cortes, 579
 41947—Citroen 2, Antonio Vilamitjana, Unión, 22
 41948—Chevrolet 3, Manuel Arrufat, Manresa
 41949—Ford 3, José Comellas, Independencia, 254
 41950—Ford 3, José Claramunt, Masquefa
 41951—Ford 3, José M. Carbó, Munner, 16
 41952—Citroen 3, Jaime Bordas, Moncada
 41953—F. N. 1, Julián Graells, Mallorca, 344
 41954—Royal Enfield 1, Enrique Reig, Muntaner, 502
 41955—Terrot 1, José Borrás, C. del Asalto, 102
 41956—Ford 3, Ignacio Guila Villaró, Súrria
 41957—Ford 3, Isidro Aymerich, Sabadell
 41958—Ford 3, Melchor Saglés, Sabadell
 41959—Ford 3, Eduardo Prats, Marina, 321

A continuación jugaron un partido a cesta, concurso, grupo A, las parejas Ballet-Arís, rojos, y Berrondo-E. Bó, azules, partido que fué disputadísimo y emocionante y que terminó con la victoria de los azules por 40 tantos a 36.

En último lugar se disputó un partido a cesta, de entrenamiento, entre las parejas L. Recalde y F. Steegman, rojos, y la formada por Jiménez-Tarrats, azules. Fué éste un magnífico partido, en el que se sucedieron con frecuencia jugadas de alta calidad por ambas parejas, pero la azul, en espléndida forma, se adjudicó la victoria por 40 tantos a 30. F. R.

R U G B Y

EN el pasado mes de febrero se han celebrado los anunciados partidos correspondientes al Campeonato de Cataluña, con todo entusiasmo por parte de los jugadores y del numeroso público asistente, prueba evidente de que cada día cuenta con mayor número de adeptos este fuerte y espectacular deporte.

Al finalizar el mes, destácase como leader el F. C. Barcelona, después de su brillante victoria sobre la U. E. Samboiana, su eterno rival.

Si plácemes merece el club de rugby que ocupa actualmente el primer lugar en



F. C. BARCELONA - UNIVERSITARIO. — Una «tounge»

41960—Chevrolet 3, Laboratorio J. Vilar, A. Alfonso XIII, 323
 41961—Ford 2, José Sauri, Breda
 41962—Buick 2, Simón Pujol Bosch, Ripoll
 41963—Voisin 2, José M. Guix Sala, Tarrasa
 41964—Erskine 2, César Pelaez, Casanova, 214
 41965—Willys 2, José Badó Cortés, S. Quirico de Lajafá
 41966—Fiat 2, Mario Aguarone, Layetana, 47
 41967—Ford 2, Industria Comercio Inglada, Salvá, 20 y 22
 41968—Motosacoche 1, Jaime Güell Poch, Badalona
 41969—Motosacoche 1, Luis Esteva Maroto, Sal, 6
 41970—Francis Bennett 1, John Oliver Hall, Urgell, 234
 41971—Ariel 1, Domingo Reig, Roca y Batlle, 8 bis
 41972—Rugby 3, Antonio Casas Blasi, Villarreal, 5
 41973—Citroen 3, Francisco Escoda, Salmerón, 242
 41974—Williem 3, Vda. de José Doménech, Martorell
 41975—Ford 3, Construcciones y Pavimentos, Diputación, 239
 41976—Chevrolet 3, Magín Griman, S. Quintín, 52
 41977—Ford 3, Pedro Abella Fontana, Princesa, 59
 41978—Hispano Suiza 3, Jaime Grau Brugarola, Cortes, 488
 41979—Chevrolet 3, José Romagosa, S. Martín de Sarroca
 41980—S. O. M. U. A. 3, Magín Roca Sangrá, Calabria, 79
 41981—S. O. M. U. A. 3, Magín Roca Sangrá, Calabria, 79
 41982—S. O. M. U. A. 3, Magín Roca Sangrá, Calabria, 79
 41983—S. O. M. U. A. 3, Magín Roca Sangrá, Calabria, 79
 41984—Chevrolet 3, Antonio Vilaplana, Amalia, 16
 41985—Chevrolet 3, Miguel Alemany, S. Martín P., 1
 41986—Chevrolet 3, Miguel Alemany, S. Martín P., 1
 41987—Ford 2, Feliciano Fenit, Aviñó, 27
 41988—Graham Paige 2, José Combes Faure, Plaza Cataluña, 18
 41989—Delage 2, Ivonne Bathier, Rech Condal, 32
 41990—Opel 2, Félix Seguí, Condes Bell-Lloch, 100
 41991—Rossengart 2, Federico Cavanilla, Pallars, 229
 41992—Ford 2, Cónsul S. de El Ecuador en España, Layetana, 17
 41993—Fiat 2, José Viader Codina, Cortes, 464
 41994—Fiat 2, Luis G. Torras Tomás, R. Cataluña, 11
 41995—Buick 2, Sucesores de Francisco Vila, S. Juan Malta, 82
 41996—Citroen 2, Miguel Carrión, Cabestany, 31
 41997—Citroen 2, José M. Maciá, Mallorca, 273
 41998—Citroen 2, Sixto Giménez, Rios Rosas, 59
 41999—Chevrolet 2, José M. Roura, Palma de S. Justo, 4 bis
 42000—Chater-Lea 1, Emilio Estévez, Muntaner, 112
 42001—Harley-Davidson 1, Wenceslao Llovet, Viladomat, 82
 42002—Renault 3, Pablo Oliveras Cerdans, Manresa
 42003—Chevrolet 3, Antonio Pujals, S. Baudilio Llusanés
 42004—Ford 3, Cord. Mecánica Pardo Basas, P. Nacional, 16
 42005—Ford 3, Miguel Alemany, S. Martín, 1
 42006—Chevrolet 3, José Viadé Font, Cardedeu
 42007—Citroen 3, Teodoro Bailac, Lauria, 88
 42008—Hispano Suiza 3, Joaquín Boada, Floridablanca, 75
 42009—Ford 3, Cía. Telefónica Nacional de España, Aviñó, 11
 42010—Ford 3, Cía. Telefónica Nacional de España, Aviñó, 11
 42011—Ford 3, Cía. Telefónica Nacional de España, Aviñó, 11
 42012—Ford 3, Cía. Telefónica Nacional de España, Aviñó, 11
 42013—Ford 3, Cía. Telefónica Nacional de España, Aviñó, 11
 42014—Ford 3, Cía. Telefónica Nacional de España, Aviñó, 11
 42015—Ford 3, Luis Graus Civera, Manresa
 42016—Ford 3, Ernesto Farré, Santa Coloma
 42017—Terrot 1, Jaime Ballester, S. Miguel, 98
 42018—Fiat 2, Magín Sabat Alemany, Igualada
 42019—Delahaye 2, Prudencio Ribó Bros, Castelltersol
 42020—Ford 2, Juan Pons Ferrer, Mendizábal, 14
 42021—Talbot 2, Eduardo Gust Pujol, Rambla Cataluña, 12
 42022—Citroen 2, Marqués de Marianao, P. Gracia, 11
 42023—Citroen 2, Antonio Reurola, Tarrasa
 42024—Citroen 2, Eugenio Escrich, Lauria, 75
 42025—Citroen 2, Pedro Sors Ros, Centellas
 42026—Ford 2, Banco Préstamos y Descuentos, P. Cataluña, 14
 42025—Graham Paige, 2, S. Explotadora de Aguas Rubinat
 Llorach, Avenida Icaria, 106
 42028—Studebaker 2, Rafael Buñil, Diputación, 234
 42029—Studebaker 2, Vicente Coma Soley, Ancha,
 42030—Auburn 2, Edmundo Bebié, A. Guimerá, 1
 42031—Hupp 2, Tomás Fornas Cantera, R. Cataluña, 39

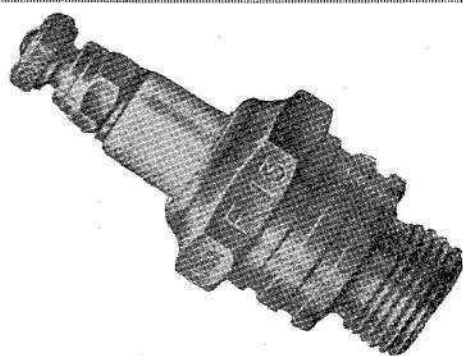
la clasificación del Campeonato, por sus brillantes actuaciones, creemos deben hacerse extensivos al que ostenta el segundo lugar, ya que bien puede decirse fué él quien introdujo en nuestra región este deporte, que tantas multitudes arrastra en la América del Norte, y le ha dado, por largo tiempo, vida y alma.

Hoy nuestro rugby hállase en pleno desarrollo, y aunque creemos no puede codearse, con seguridad en el triunfo, con el de todos los demás países europeos, estimamos representa un valor brillantísimo; más apreciable si cabe, por carecer de los defectos inherentes al profesionalismo declarado, que tantos trastornos causa en su deporte hermano, el fútbol.

Sigue a la U. E. Samboiana en la actual clasificación y con igual puntuación, el R. C. Universitario, que obtuvo dos resonantes victorias, una sobre la U. S. de Sans y otra sobre el O. Amateur.

* * *

Por gran margen y con superioridad manifiesta, Inglaterra ha vencido a Francia. La prensa misma de nuestros vecinos es la primera en reconocer la gran clase de los jugadores ingleses. S.



La Bujía NERKA

Campeón del mundo en 1928,
ha triunfado nuevamente

GRAN PRIX DES NATIONS

(Nurburg-Ring, 14 julio 1929)

1.º CHIRON, sobre "Bugatti", equipado con NERKA

GRAN PREMIO SAN SEBASTIÁN

(25 julio 1929)

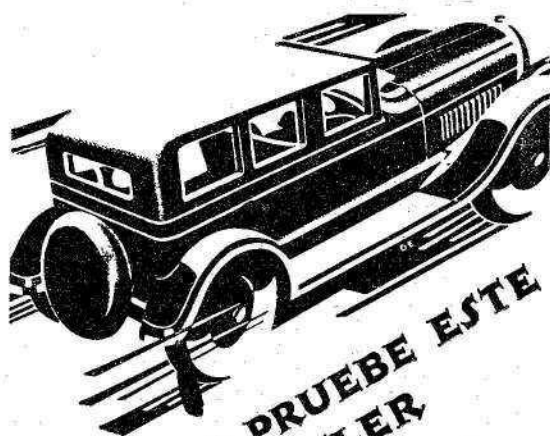
1.º CHIRON, sobre "Bugatti", equipado con NERKA

Agentes exclusivos para España:

E. Y J. PUJOL XICOY

Clarís, 103 - BARCELONA - Tel. 70.811

42032—Fiat 2, Daniel Güell. Pasaje Domingo, 1
 42033—Oldsmobile 2, Gral. Motors Peninsular, Mallorca, 318
 42034—Oldsmobile 2, Ramón Miralles, Milans, 7
 42035—Citroen 2, José Molero Sobr, P. de Gracia, 3
 42036—Citroen 2, Potasas Reunidas, Layetana, 18
 42037—Buick 2, Adolfo Studer, Ginebra, 46
 42038—Ford 3, Antonio Gardó, Pje. Font, 11
 42039—Ford 3, Miguel Carrete García, Villarroel, 141
 42040—Ford 3, Eliseo Roura Masdeu, Marina, 179
 42041—Dodge 3, Alfredo Castells Falinges, Almogàvar, 182
 42042—G. M. G. 3, Sebastián Munté, Taragona, 159
 42043—F. N. 1, Miguel Villero, Legalidad, 33
 42044—F. N. 1, Ramón Grifell, Corbera de Llobregat
 42045—Motosacoche 1, Pedro Cufí Conoll, S. Antonio Abad, 23
 42046—B. S. A. 1, José Ferrer Vives, Pontons
 42047—F. N. 1, Amadeo Salvador, Cruz Cubierta, 83
 42048—F. N. 1, Julián Graells Ráfols, Mallorca, 344
 42049—Ariel 1, Manuel Domper, Bruch, 146
 42050—F. N. 1, Enrique Herrero, J. Costa, 58
 42051—Dodge Brothers 3, Salvador Casacuberta, A. March, 37
 42052—Ford 3, Miguel Mateu, Teyá
 42053—Ford 3, Pedro Tejedor Gasset, Badalona
 42054—Ford 3, Cia. Telefónica Nacional de España, Aviñó, 11
 42055—Ford 3, Cia. Telefónica Nacional de España, Aviñó, 1
 42056—Ford 3, Cia. Telefónica Nacional de España, Aviñó, 11
 42057—Chevrolet 3, Pedro Batlle Mestre, Calafell
 42058—Ford 3, Gastra G. Rivals, R. S. Pedro, 27
 42059—G. M. C. 3, José Llavat Balada, Cortes, 151
 42060—Ford 3, Lechera Barcelona, Lepanto, 120
 42061—Citroen 2, José Samarande, Igualada
 42062—Delage 2, Felipe Klein, Valencia, 304
 42063—Hupp 2, Juan Comas Babot, Aribau, 69
 42064—Citroen 2, Jaime Durán, Concordia, 30
 42065—Ford 2, Augusto Batlló, Paris, 179
 42066—Chevrolet 2, Juan Rectorat, Mataró.
 42067—Cadillac 2, Carles Bonvard, Miguel Angel, 90
 42068—Voisin 2, José Llandet, Bailén, 19
 42069—Citroen, 2, José Sanmartí, Sabadell
 42070—Chevrolet 2, Pedro Castell Anglada, Peu de la Creu,
 42071—Ford 3, José Fernandir, Layetana, 13.
 42072—Fiat 2, José Gallard Roger, R. Cataluña, 22
 42073—Mathis 2, Joaquín Marfá Serra, A. Pearson Torre.
 42074—Citroen 2, Buenaventura Fortuny, Alfonso XII, 59
 42075—Citroen 2, Manuel Meler, Fabra y Puig, 103
 42076—Citroen 2, Francisco Bosch Tormella, Pje. Mercader, 3
 42077—Citroen 2, Serafin Cortés Riba, P. de Gracia, 127
 42078—Graham Paige 2, Antonio Colomé, A. Alfonso XIII, 359
 42079—Stutz 2, Mario Ruiz Batán, P. Cataluña, 22
 42080—Rolls-Royce 2, Martín Casals Galcerán, Caspe, 37
 42081—Ford 2, Ramón Gauset Serra, Rocafort, 108
 42082—Citroen 2, Alfredo Ferrer Fortuny, C. ciento, 294
 42083—Hupp 2, Francisco Sastre, Ali-Bey, 11
 42084—Fiat 2, José Cañamares Escugás, D. Monserdá, 24
 42085—Graham Paige 2, Manuel Pereña, A. Pedralbes Villa
 Mimosa.
 42086—Hoschkiss 2, Francisco de Martín, Berga
 42087—Ford 2, Lorenzo Mata Juliá, León XIII, 4.
 42088—Peugeot 1, Pedro Mollet Chuá, Tarrasa
 42089—Motoconfort 1, Vicente García, Tarrasa
 42090—Harley Davidson 1, Isidro Badia Carreras, Moncada 201
 42091—Ford 3, José Fernandir Palés, Layetana, 13
 42092—Brockway 3, Jaime Almirall, Tarrasa.
 42093—Ford 3, Félix Plá Güell, Parlamento, 88
 42094—C. G. A. 3, Cia Gral., de Autobuses, R. Universidad, 31
 42095—Ford 3, Juan Arís Pedregosa, Sta Coloma de Gramanet
 42096—Steyr 3, Ginés Dalfó Roca, Bruch, 72
 42097—Whippet 3, María Ferragut, Aviñonet
 42098—Citroen 3, Enrique Vilardaga, Berga
 42099—Citroen 3, Luis Vancell Barant, Puigreig
 42100—G. M. C. 3, Segismundo Parramon, S. Celoni
 42101—Dodge 3, José Xampeny, Fusina, 3
 42102—Chevrolet 3, Vicente Argemí, Cortes, 618
 42103—Ford 3, Ramón Fló Valls, Borrell, 50



**VENGA Y PRUEBE ESTE
GRAN CHRYSLER**

*al cual se han introducido
las siguientes innovaciones:*

**Cambio de
marchas múltiples
Carburación vertical
Frenos hidráulicos
Modelos 66-70-77
Imperial 80**



**REPRESENTACION
DE AUTOMOVILES S/A**

Diagonal-Rambla Cataluña, 137

**Director Gerente:
M. S. MÁRQUEZ**

42104—Ford 3, Ramón Carreras, Hospitalet de Ll.
 42105—Ford 3, José Rodés Durán, S. Baudilio de Ll.
 42106—Salvador 1, Joaquín Castelos, Cabañes, 50
 42107—Ariel 1, Federico Serramiá, Pons de Rodoñá, (Tarrag
 42108—Citroen 2, Juan Puig Puig, Canet.
 42109—Fiat 2, Gregorio Cartañá Martí Molins, 45
 42110—Oldsmobile 2, Antonio Meroño, Plaza Armeros, 5
 42111—Dodge 2, Antonio Batlle, Mallorca, 382
 42112—Mathis 2, Banco de Reus, Reus
 42113—Mathis 2, Paulino Piferrer, Balmes, 153
 42114—Citroen 3, Antonia Matabons, Cortes, 583
 42115—Citroen 2, Juan Lirón Beaz, Metges, 19
 42116—Fiat 2, Julio Terrades, Suria
 42117—Ford 2, A. S. C. Ibérica de Electricidad, Ronda de
 Universidad, 22
 42118—Citroen 2, Jacinto Saludes, Balmes, 85
 42119—Essex 2, Clínica Ford, Valencia, 458
 42120—Peugeot 2, Alfredo Stergman, Muntaner, 102
 42121—Studebaker 2, Alicia Noble, Gomis, 68
 42122—Panhard 2, Jaime Bellavista, Montornés
 42123—Peugeot 2, Filomena Catalá, Trafalgar, 34
 42124—Talbot 2, Joaquín G. Brú, Casanova, 220
 42125—Ford 2, Luis Barraquer, Provenza, 285
 42126—Pierce Arrow 2, Juan Talavera Bocio, Provenza, 265
 42127—Ford 2, Iglesias y Gil, Tarragona
 42128—Ford 2, Dimas Pujadas, R. Cataluña, 122
 42129—Ford 2, Angel Hernández, Sabadell
 42130—Chevrolet 2, S. Ibérica C. Eléctricas, Fontanella, 8
 42131—Chrysler 2, Eleuterio Albiol, P. de Gracia, 110
 42132—Willys Knight 2, Francisco de P. Guilera, Sta. Rosa, 18
 42133—Chevrolet 2, José Badia Martí, Igualada
 42134—Roosevelt 2, Pedro L. Ballescá, Balmes, 75
 42135—Ford 2, Melchor Baltá, Villafranca del Panadés
 42136—Talbot 2, José Bou Cendrós, R. S. Pablo, 7
 42137—Citroen 2, David, S. A. Aribau, 242
 42138—Citroen 2, Francisco Riba Valls, Urgel, 122
 42139—Renault 2, Alfonso Fernández, Salmerón, 35
 42140—Chrysler 2, Margarita Oliva, Claris, 52
 42141—Ford 2, Miguel Soler, Caspe, 59
 42142—Republic 3, Julia Estebanell, Bailén, 12
 42143—Ford 3, Matilde Vidal, Berga, 13
 42144—Chevrolet 3, S. Ibérica C. Eléctricas, Fontanella, 8
 42145—Ford 3, Miguel Alimañez, S. Martín, 1.
 42146—Patria 1, Jaime Roura, Sadurní, 8.
 42147—Automoto 1, Anselmo López, Mallorca, 156
 42148—Motosacoche 1, Juan Arten Cosconte, Vista Alegre, 13
 42149—Patria 1, José Codina, Badalona
 42150—Patria 1, Vicente Bielsa, Villarroel, 82
 42151—Harley Davidson 1, Vicente Sánchez, S. Celoni
 42152—Ford 3, Napoleón Ferrán, Nápoles, 148.
 42153—Chevrolet 3, Llacer Hermanos, Morales, 36
 42154—Renault 3, Transportes Auxiliares, Diputación, 257
 42155—Ford 3, José Bango Vázquez, S. Paciano, 9
 42156—Delahaye 3, Buenaventura Barba, R. S. Pedro, 68.
 42157—Ford 3, Prudencio Sala, Olost de Llusanés
 42158—Renault 2, Manuel Costa, Lafont, 17
 42159—Citroen 2, Luis Armengou, Caspe, 90
 42160—De Soto 2, Francisco Benajes, P. de San Juan, 227.
 42161—Graham Paige 2, José Campos Crespo, Provenza, 325
 42162—Citroen 2, Eduardo Lucía, En Roda
 42163—Ford 2, Cándido Bayes, Tona
 42164—Chrysler 2, Andrés Vendrell, Nena Casas, 39
 42165—Plymouth 2, Juan Gimeno Amigó, Guillermo Tell, 25
 42166—Ford 2, Jaime Ruqué Rovira, Vich
 42167—Ford 2, Prudencio Cala, Olost de Llusanés
 42168—Citroen 2, José Meler Ferrer, Nápoles, 287
 42169—Ford 2, Pedro Bonet Serrat, Lirsa de Munt,
 42170—Citroen 2, Manuel Saperá, Granja, 13
 42171—Chevrolet 3, Josefa Fornelles Pons, Badalona
 42172—Ford 3, Jacinto Berengueras, Sta. María de Olost
 42173—Ford 3, Iriarte Miró y Compañía, Carretera Bernada, 23
 42174—Mercedes Benz 2, Juan Riu Ausas, Cortes, 582
 42175—Berliet 2, Automóviles M. Berliet, Casanova, 172

El mayor éxito
 del Salón de
 París
 lo ha
 constituido el

201

Peugeot

VICENTE PRAT BOSCH
 CONSEJO DE CIENTO, 349
 BARCELONA

- 42176—Berliet 2, Automóviles M. Berliet, Casanova, 172
 42177—Ford 2, Francisco Castellón, Entenza, 57
 42178—Fiat 2, Alejandro Vidal, Cuesta, 30
 42179—Graham Paige 2, Fernando Cortes, Mascaró, 20
 42180—Studebaker 2, Ricardo Basart Manent, Avenida de Alfonso XIII, 341
 42181—Buick 2, Ricardo Tormo Pérez, Umberta, 9
 42182—Essex 2, Pedro Burés Fontanet, Cardona, 44
 42183—Rochet Schneider 2, Eugenio Maeder, Provenza, 269
 42184—Ford 2, Luis Giteras Molas, C. Ciento, 322
 42185—Ford 2, Marqués de Cabanes, P. de Gracia, 112
 42186—Norton 1, Luis Galcerán Boniquet, Lauria, 50
 42187—Ford 3, Juan Torrás Riera, Badalona
 42188—Delahaye 3, Buenaventura Barba, R. S. Pedro, 68
 42189—Ford 3, Hijos de Olley Planell, Trafalgar, 13
 42190—Citroen 3, Enrique Solanos, Sepúlveda, 164
 42191—Ford 3, Salvador Carrión, Encarnación, 74
 42192—Ford 3, José María Terres Camaló Córcega, 431
 42193—Ford 3, Isidro Pijoán Admelle, Bailén, 122
 42194—Renault 3, Transportes Mitjavila, S. A., Pje. Madoz, 6
 42195—Delehay 3, Buenaventura Barba, R. S. Pedro, 68
 42196—G. M. C. 3, Juan Riera Macau, Sabadell
 42197—Ford 3, Ramón Sala, Teruel, 35
 42198—Ford 3, Valentin Regau, Suria
 42199—S. O. M. U. A. 3, Magín Roca, Calabria, 79
 42200—S. O. M. U. A. 3, Magín Roca, Calabria, 79
 42201—G. M. C. 3, Capella y Guillén, S. Roque, 19
 42202—Ford 2, Cooperativa de F. Eléctrico, Archs, 10
 42203—Renault 2, Alfonso Espona, Vich
 42204—Erskine 2, Gorgonio Canet, Anglé 62
 42205—Erskine 2, Ramón Bulet, Sepúlveda, 66
 42206—Ford 2, La Lanera Española, Sabadell
 42207—Citroen 2, Tomás Nicolau, Manresa
 42208—Graham Paige 2, Jorge Torrents, A. Alfonso XIII, 352
 42209—Latil 3, Francisco Leonart, Vacanías
 42210—Graham Paige 2, Pascual Cesarino, Clarís, 103
 42211—Citroen 2, José Casado, Hospitalet
 42212—Ford 2, Rosa Peradejordi, Aragón, 396
 42213—Hispano Suiza 2, La Hispano Suiza, Cta. de Ribas, 279
 42214—Alcyon 1, Pedro Buxaderas, S. Hipólito de V.
 42215—Harley Davidson 1, Luis Mas Torres, Cortes, 290
 42216—New Imperial 1, Antonio Bassó Molera, P. de Gracia, 96
 42217—New Imperial 1, Antonio Dolz, Provenza, 81
 42218—Rudge 1, Luis Folguera, Pl. Comercial, 9
 42219—Buick 2, Miguel Angel Torralva, Berlín, 19
 42220—Renault 2, Luis Alavert Ballesteros, Ali-Bey, 1
 42221—De Soto 2, El Material Industrial, Layetana, 18
 42222—Chevrolet 2, Juan Llusá Durán, A. Tibidabo, 37
 42223—Whippet 2, Joaquín Pella, R. Argentina, 190
 42224—Talbot 2, Emilio J. Brié, Casanovas, 220

(Se continuará)

GERONA

Enero

- 3909—G. M. C. 3, Francisco Teixidor Domingo, Cassá de la Selva, Calle del Medio, 31.
 3910—La Licorne 2, Joaquín Plá Cargol, San José, 3
 3911—Buick 2, Carlos Llach Puig, Palafrugell
 3912—Austin 2, José Cusi Isern, Figueras, Bajada Merced, 4
 3913—Citroen 2, Inocencio Medina Ribas, Celrá
 3914—Brockway 3, Jaime Franquesa Comalada, S. Feliu de G.
 3915—Renault 2, José M. Mir Prats, Caldas de Malavella
 3916—Ford 2, Enrique Palau Farrerós, Darnius
 3917—Ford 2, Narciso Lluansi Janer, Darnius
 3918—Renault 2, José Pericot, Rambla Cataluña (Barcelona)
 3919—Studebaker 3, Jaime Bosch y Bosch, Figueras
 3920—B. S. A. 1, Juan Coll Pou, Fontanillas
 3921—Gimson 1, José Pey Teixidor, Vilafrant, 2 (Figueras)
 3922—Chevrolet 3, José Nualart Valencia, Hostalrich
 3923—Fiat 2, José Escatllar Bonet, Mercaders, 6
 3924—Studebaker 2, Federico Maresma, Ciudadanos, 15

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, Splitdorf 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

Rambla de Cataluña, 24 : Barcelona
 Teléfono número 12.703

AUTOMÓVILES Y TRACTORES

Austin

PIEZAS DE RECAMBIO

PARA

Maxwell

Cortina y Esteve

Mallorca, 231 - Teléfono 72.084
 Barcelona

- 3925—Terrot 1, Martín Regás·Catá, Puente Mayor
 3926—Terrot 1, Jaime Regás Claparols, Puente Mayor
 3927—Marquette 2, Margarita Feliu de Cros, Plaza Marqués de Camps.
 3928—Ricart España 2, Gobierno Civil, Gerona
 3929—Ford 3, Esteban Roca Fontané, S. Martín de Llémána
 3930—Diana 2, Cándida Torroella Joan, S. Feliu de Guixols
 3931—Erskine 2, José M. Roig Costa, Forsa, 6
 3932—Motobloc 2, Enrique Salvador Moliner, Jaime I, 14
 3933—B. S. A. 1, Francisco Parals Ribot, S. Clemente Peraña
 3934—Studebaker 2, José Juanola, Pza. S. Andrés, (Seriñá)
 3935—Citroen 2, J. y F. Coll, S. L., Pi y Margall, 3 (Figueras)
 3936—Chevrolet 3, Manuel Solana Tomás, Princesa, 8 (Salt)
 3937—Chevrolet 2, Andrés Ribera Llorens, Palamós

TARRAGONA

Enero

- 3570—Eerrot 1, Francisco Sabaté, Falset-Dalt, 36
 3571—Fiat 2, Dolores Bofarull, Mayor, 11 (Payaresos)
 3572—Mathis 2, Antonio Font, A. Sta. Ana, 2 (Reus)
 3573—Renault 2, Juan Bta. García, Callao, 9
 3574—Ford 3, Ramón Tramunt, Lérida, 11, Pinell
 3575—Ford 3, Pío Alvarez, Mayor, 12 (Puebla Masaluc)
 3576—Fiat 2, Ernesto Domingo, Llovera, 41 (Reus)
 3577—Rugby 3, Francisco Ardébol, Plaza, 8 (Mora Nueva)
 3578—Citroen 2, José Martí, R. S. Carlos, 63
 3579—Ford 2, Pedro Lloret, R. S. Juan, 36
 3580—Ford 3, José Grau Mayor, La Morera
 3581—Fiat 2, José Martí, A. Jesús, 14 (Reus)
 3582—Ford 3, José Capdevila, Castillejos, 9 (Reus)
 3583—Ford 3, Victorio Boquera, Villanueva Geltrú
 3584—Oldsmobile 2, Francisco Cervera, Tortosa
 3585—Ford 3, Isaac Romero, P. María Cristina, 375
 3586—Citroen 2, José Torrademe, Perelló
 3587—Chevrolet 3, Juan Masana, Torredembarra
 3588—Chevrolet 3, Ramón Roselló, Montblanch
 3589—Erskine 2, Agustín Noya, Cambrils
 3590—Rugby 3, Ignacio Peliá, Rasquera
 3591—G. M. C. 3, Juan Guari, Pinell
 3592—Renault 3, Salvador Canto, Sarreal
 3593—Rugby 3, José Preculi, Miravet
 3594—Chevrolet 3, Ramón Sanromá, Apodaca, 21
 3595—Rochet S. 3, José Gaya, Santa Bàrbara
 3596—Bussing 3, Jaime Saladis, Vandellós
 3597—Ford 3, Francisco Barnera, Valls
 3598—Chevrolet 2, Tomás Martí, Zorita (Castellón)
 3599—Citroen 2, Juan Miguel Torroja, Sarreal
 3600—Fiat 2, Marcelino Rofes, Reus
 3601—Buick 2, Miguel Alimbau, Reus
 3602—Rochet S. 3, Jaime Alemany, Sta. Coloma de Queralt.
 3603—Citroen 3, Francisco Parramont, Cervia
 3604—Chevrolet 3, Juan Solé, Valls
 3605—Rugby 3, Antonio Colom, Reus
 3606—Douglas 1, José Cartaña, Morell
 3607—Terrot 1, Juan Farré, Roquefort de Queralt
 3608—Dodge B. 3, Pablo Boronat, Reus
 3609—Chevrolet 3, Francisco Talavera, Sta. Coloma de Queralt
 3610—B. S. A. 1, José Cogul, Selva del Campo
 3611—Citroen 2, Luis Batalla, Alió
 3612—Brockway 3, Pedro Olivé, Reus
 3613—Chevrolet 2, Francisco Sentis, P. Circunvalación, 375
 3614—Plymouth 2, Antonio Solé, Presana
 3615—Plymouth 2, Jaime Capell, Torregrosa
 3616—Fargo 3, Jacinto Vidal, Tortosa
 3617—Rosengart 2, Laureano Giné, Tivisa
 3618—Chevrolet 2, Francisco Cervera, Tortosa
 3619—Chevrolet 2, Pedro Soler, Vilafranca Panadés
 3620—Renault 2, Oscar Balsells, Brafim
 3621—Dodge 3, Ramón Sanromá, Real, 17
 3622—Ford 3, José Papasit, Miravet

FRONTON NOVEDADES

PALACIO DEL DEPORTE

EL MEJOR CUADRO DEL MUNDO

**TODOS LOS DIAS GRANDES
PARTIDOS Y QUINIELAS**

Automovilistas

Los incomparables
ACUMULADORES

DININ

son los más anti-
guos y más potentes
del mundo



Agente:

A. LLANAS - Mallorca, 261

El mejor taller y más económico de Barcelona

3623—Chevrolet 2, José Cervera, Tortosa
 3624—Chevrolet 3, Bautista González, Amposta
 3625—Chevrolet 2, Ernesto Benach, Reus
 3626—Chevrolet 3, Francisco Albiol, Peñíscola
 3627—Chevrolet 2, Pablo Pascual, Tortosa
 3628—Rochet S. 3, Juan Miguel Torroja, Sarreal

LÉRIDA

Enero

3134—Rugby 3, Vicente Plana Quintanilla Lérica
 3135—Chevrolet 2, Blas Vallverdú Viladegut, Tárrega
 3136—B. S. A. 1, Tomás Rodés, Guisona
 3137—B. S. A. 1, Joaquín Perache, San Salvador de Toló
 3138—Alcyon 1, Magín Borrás Clarió, Fraga
 3139—Chevrolet 3, Alejandro Lafargue Desans, Cervera
 3140—Brickway 3, Antonio Escolá Baulies, Artesa de Segre
 3141—Ford 3, Francisco Bernadó Vidal, Poble de Segur
 3142—Oakland 2, Manuel Abellanas Gené, Llíola
 3143—Minerva 3, Francisco Farré Codina, Lérica
 3144—Chevrolet 3, Francisco Cabecerán Tarré, Camarasa
 3145—Chevrolet 3, Francisco Meseguer Ariet, Santa Lña
 3146—Rochet 3, Ramón Gomá Albareda, Cervera
 3147—Chevrolet 3, José Piñol Reig, Torms
 3148—Hispano Suiza 3, Miguel Segalás Iglesias, Llavorsí
 3149—Ford 3, Carlos Roig Estany, Tárrega
 3150—Brockway 3, Magín Pomes Costa, Cervera
 3151—Rio 3, Manuel Santallusia Mangues, Algerri
 3152—Pontiac 2, Ramón Roy Ibars, Binefar
 3153—Ford 3, Pedro Rocaspana Fariol, La Rapita
 3154—Chevrolet 3, José M. Estela Bonell, Alcaraz.
 3155—Ford 3, Antonio Vallés Aldomá, Pallerols
 3156—Brockway 3, Domingo Minguell Farré, Grañena Cervera
 3157—B. S. A. 1, Ignacio Fuentes Valdés, Ager
 3158—Peugeot 1, José Badía Royes, Fraga
 3159—Renault 2, Modesto Torres Figueras, Lérica
 3160—Peugeot 2, Pedro Carrillo Moreno, Lérica
 3161—Citroen 2, Enrique Mallol Gatnau, Pons
 3162—Donnet 2, Francisco Paradell Giné, Borjas Blancas
 3163—Terrot 1, Antonio Pons Solé, Cubells
 3164—Citroen 2, Sebastiana Tapias Monrós, Lérica
 3165—Rugby 3, José Marañoso Estadella, Albalate de Cinca
 3166—Chevrolet 3, Benigno Sarto Andreu, Omells de Nogaya
 3167—Terrot 1, Jaime Borrás Cocurull, Cubells
 3168—Ford 2, José Fegrola Fabregat, Lérica
 3169—Stewart 3, P. Ramón Calderó Ribera, Fraga
 3170—Peugeot 2, Ramón Chanco Sirera, Lérica
 3171—G. M. C. 3, José Edreira Troitiño, Lérica
 3172—Chenard 2, Juan Regué Mas, Sort
 3173—Raleigh 1, Juan Blanch Escayola, Torregrosa
 3174—Peugeot 2, Ramón Gomá Ruich, Guisona
 3175—Chevrolet 3, Francisco Font Tugues, Pons
 3176—Rugby 3, Celestino Rins, Solans
 3177—Motobecane 1, Juan Masó Vidal, Preixens
 3178—Peugeot 2, Enrique Canaldá Alexandre, Lérica
 3179—Ford 2, Celedonio Vilamú Carreras, Torá
 3180—Ford 3, Jaime Teixidó Viñes Granja de Escarpe
 3181—Renault 2, Remigio Durany Castells, Poble de Segur
 3182—Citroen 2, Miguel Reixats Parisi, Tremp
 3183—G. M. C. 3, José Domingo Robinat, Arbaca
 3184—Hispano Suiza 3, María Muxi Balletbó, Solsona
 3185—Fiat 2, José Vila Guitart, Solsona
 3186—Chevrolet 3, Sebastián Serramona Grau, Alguairé
 3187—Dollar 1, Arturo Profitós García, Balaguer
 3188—Peugeot 1, Luis Balandras Place, Borjas Blancas
 3189—Ford 3, Francisco Moix Ventaja, Lérica
 3190—Chevrolet 3, José Catnau Farré, Sanahuja
 3191—Rosengart 2, Ramón Clotet Tuá, Solsona
 3192—Rugby 3, Sebastián Gimeno Berché, Binefar
 3193—Ford 3, José Bertrán Batlle, Bellpuig
 3194—E. Bernard 3, Vicente Gisbert Espar, Orgañá
 3195—Fiat 2, Agustín Mestre Launes, Lérica

SOCIEDAD ESPAÑOLA DEL ACUMULADOR TUDOR



La Sociedad Española del Acumulador Tudor revisará gratuitamente su batería, rellenando sus elementos con ácido o agua destilada, limpiándolo exteriormente, etc., si nos envía su coche a cualquiera de nuestras delegaciones:



BARCELONA: Balmes, 129 bis, Rosellón, 198, y Viladomat, 83.
 MADRID: Almagro, 16 y 18.
 BILBAO: Bertendona, 4.
 LA CORUÑA: Picavia, 3.
 VALENCIA: Gran Vía del Marqués del Turia, 21.
 CARTAGENA: Cuatro Santos, 34.
 SEVILLA: Alonso el Sabio, 12.
 ZARAGOZA: Paseo Sagasta, 14.



Si desea usted
**comprar
 o cambiar**
 cualquier clase
 de vehículo

Consulte

1930-Año XXIV (725 págs. ilustradas)

Le Catalogue des Catalogues

(GUÍA DEL COMPRADOR)

Precios y características de todas las marcas
 Motos, coches turismo, vehículos industriales y toda clase de accesorios

Características y núms. de chasis
 Construcción anterior a 1930 : Código de la carretera : Datos útiles
 Declaraciones, impuestos, etcétera

Direcciones de los principales proveedores del Automóvil

Precio, franco domicilio: 25 francos

Editores: Vvc. VICTOR LEFÈVRE y M. BARON
 1, Avenue Félix-Faure. PARIS (15*)

ANUNCIOS MARÍTIMOS

*Los más eficaces por su
situación y visualidad*

Anuncios en toda la
**ZONA MARÍTIMA
DEL PUERTO**

(escollera, tinglados, Paseo Colón,
etc.), y embarcaciones de recreo

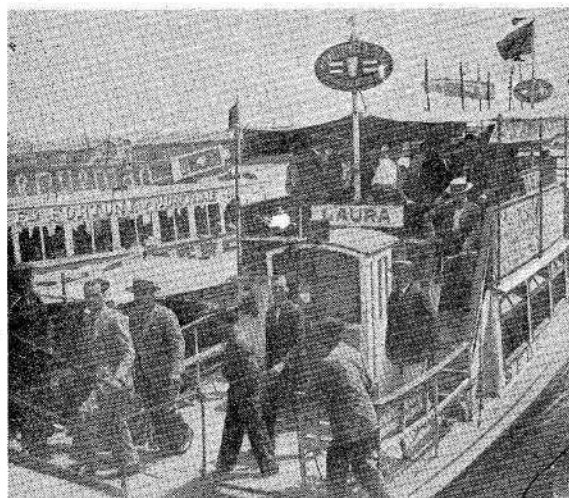
LAS GAVIOTAS

CONCESIONARIO:

P. GALÁN HERNÁNDEZ

PUERTA DE LA PAZ

GAVIOTAS, S. A.



**EMBARCACIONES
DE RECREO**

PASEOS DELICIOSOS

SALIDAS TODOS LOS DÍAS DESDE LA PUERTA DE LA PAZ



STUDEBAKER

realiza el recorrido

Barcelona-Madrid

en 7 horas 12 minutos

Promedio: 87,082 Kms. hora

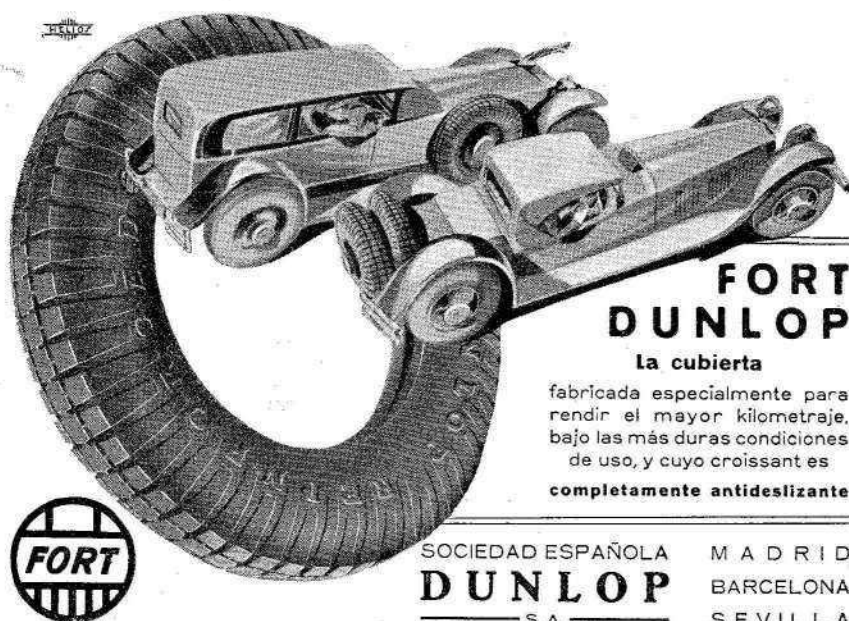
Ofrecemos sinceramente a todos los automovilistas una prueba de los coches STUDEBAKER para que puedan juzgar por sí mismos

El coche que ha realizado el recorrido BARCELONA-MADRID iba equipado con:

Neumáticos, FIRESTONE
Bujías, A. C.
Forros de freno, FERODO
Aceite, CASTROL
Bocina, Auténtica KLAXON francesa
Amortiguadores, Hidráulicos, HOUDAILLE

Stevenson, Romagosa y Co.

Calle de Valencia, 295



**FORT
DUNLOP**

la cubierta

fabricada especialmente para
rendir el mayor kilometraje,
bajo las más duras condiciones
de uso, y cuyo croissant es

completamente antideslizante

SOCIEDAD ESPAÑOLA
DUNLOP
— S. A. —

MADRID
BARCELONA
SEVILLA

Automóviles

BERLIET, MINERVA, BUGATTI

Camiones, camionetas y ómnibus

BERLIET

Camiones rápidos

MINERVA

Motocicletas

INDIAN

2 ½, 5 y 7 HP.

Tractores agrícolas

CLETRAC

Arados, sembradoras, etc.

GRAN TALLER DE REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PIEZAS
NEUMÁTICOS Y MACIZOS DE LAS MEJORES MARCAS
ACCESORIOS Y RECAMBIOS DE TODAS CLASES

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID
Alcalá, 81

BARCELONA
Trafalgar, 52

VALENCIA
Paz, 33

¿Por qué, entre otras razones,

VOISIN

*es el coche predilecto de los
inteligentes?*

Por sus 36 RECORDS DEL MUNDO todas categorías
que detenta entre los 53 oficialmente reconocidos.

Por su perfecto aguante en carretera.

Por su dirección sin igual.

Por la seguridad de sus frenos, gracias al
servo-freno Voisin.

Por ser construido por Gabriel Voisin, considerado
universalmente como uno de los mejores
técnicos del automovilismo.



Director Gerente : ALFONSO LLOBET

Aragón, 208 / BARCELONA / Teléfono 32.776