

MOTORISME

La Targa i la Copa Florio

Una victòria de Bugatti i de Peugeot

Encara que la setmana passada publicàrem els resultats de la Targa i la Copa Florio, no serà sobrer que avui hi dediquem un xic d'espai, donada la importància de la prova i la forçosa manca de detalls amb què aparegué la informació del número anterior.

Com s'ha dit, el circuit sicilià és d'una gran duresa, que sotmet el cotxe a un seguit de proves i exigeix del conductor un gran treball. Això fa que la prova siciliana desvetlli força interès en els nuclis automobilistes. L'allunyament del terreny de la cursa dels grans centres de població li resta públic en quantitat, però no en qualitat. Prou demostratiu és el cas, per exemple, de la casa Mercedes, vencedora l'any passat i que no hi ha pres part enguany, però el director tècnic de la qual hi ha assistit, com també nombroses personalitats de l'automobilisme europeu i àdhuc americà.

El triomf del Bugatti no ha pogut sorprendre massa. Hom ha reconegut que el tipus de Lyó és el cotxe ideal per al difícil circuit sicilià, que demana un cotxe manejable, que s'aguanti bé a la carretera i s'acceleri ràpidament. Ja a Sant Sebastià pogueren apreciar-se-li aquestes qualitats. El seu conductor, Costantini, s'ha ben merescut el títol de campió dels Països Llatins que ostenta des d'aquesta cursa. L'ex-aviador de l'exèrcit italià s'ha mostrat també un tàctic consumat de la cursa llarga i difícil. Des d'aquest punt de vista, res de més colpidor que el fet d'aconseguir cada volta al circuit un temps menor.

Joan Rocha *Derby* **Diagonal, 456**

de manera que en la darrera aconseguí el record de la volta més ràpida, batent Boillot de set segons.

Peugeot tingué la sort d'esquena d'una manera insospitada.

La primera volta Boillot avançà Costantini de tres minuts, en perdé sis entre la segona i tercera voltes, guanyà temps a la quarta, però a la cinquena un pneumàtic que esclatà li va impedir tota probabilitat d'assolir el primer lloc.

No-gens-menys, com que després a la quarta volta acabava el recorregut vàlid per a la Copa Florio (432 quilòmetres), aquesta ha estat per a la casa Peugeot, després de vuit curses que han necessitat una vintena d'anys.

Wagner, també sobre Peugeot, assolí el segon lloc, malgrat els contratemps. Davant Costantini en acabar la primera volta, a la tercera trobà Dauvergne accidentat en un lloc desert. A conseqüència de l'esclatament d'un pneumàtic, la roda posterior del cotxe topà, en ple viratge i a gran velocitat, amb el mur d'un pont, bolcant el cotxe i encenent-se.

Wagner es deturà, malgrat l'oposició de Dauvergne, tornà a deturar-se a Calvaturò per avisar els comissaris i a les tribunes ralantí per fer saber l'accident al Cav. Florio. Amb totes aquestes peripècies perdé, comparat amb el temps esmerçat en les altres voltes, ben bé cinc o sis minuts, els que hi ha de diferència amb el temps del guanyador.

No és que això vulgui dir que hauria estat ell el primer i no Costantini, sinó que la lluita per al primer lloc hauria estat un roda a roda aferriat, força interessant.

Tant Bugatti com Peugeot poden estar ben contents de la prova siciliana. La fama de difícil que aquesta té li resta una inscripció nombrosa, però és el ho i millor de corredors els que hi prenen part damunt els millors cotxes. Si només acabar la cursa ja és una performance, no cal dir què serà classificar-se en els primers llocs.

I ara remarcuem quelcom que encaixa dins l'esperit de L'ESPORT CATALÀ. Tant Boillot com Costantini, Wagner com Dauvergne, ultra les seves qualitats de decisió i sang freda, són uns atletes complets, sotmesos a un entrenament metòdic: salt, marxa, cursa a peu, natació, règim alimentici. Wagner té 43 anys i en presència dels periodistes saltava per damunt el billar de l'hotel. Ens sembla que no això, sinó molt menys, no ho podríem dir de gaires corredors nostres.

El Títol de Campió del M. C. de C. de 1924

Totes les proves que organitza el M. C. C., tant si són de velocitat com de regularitat, es tenen en compte per atorgar cada any el títol de campió segons la puntuació total assolida en elles. L'any passat Macaya i Alà arribaren al final amb la mateixa puntuació. Es parlà molt de la manera de resoldre l'empat. Semblava la millor solució, una prova de velocitat, si no hi hagués l'inconvenient que Macaya sempre ha corregut amb màquines de gran cubicació i Alà sobre una 350 c. c. S'estudià llavors una cursa amb un handicap laboriosament i justament establert, però no hi havia carreteres per a les velocitats de la màquina de Macaya.



Motors "M. A. G."
Motocicletes "Motosacoche"
Voiturettes "Maximag"
Rosselló, 255 (Vora Passeig de Gràcia)

Aquest darrer, però, es conformava a pilotar una màquina d'igual cubicació que la del seu contrincant, per a la qual cosa comptava amb una B. S. A. arribada novellament a Barcelona que diuen que abasta velocitats esfereïdores. Però Alà estava per l'handicap i no acceptà el desempat en aquestes noves condicions.

Quan un d'ells no ho vol, dos no es barallen. La Junta del M. C. C. hagué de reunir-se per decidir el campió. Després de molt parlar, quedà proclamat Macaya, tot fent constar els mèrits del més constant, potser, de tots els motoristes, Antoni Alà, el qual, però, ens ha sostret una competició força esperada.

Tothom reconeix el valer de l'un i de l'altre, i reconeix també que Alà no es pot queixar de no haver estat proclamat campió pel seu punt de vista de no acceptar el desempat. Potser més val que ens aturem aquí i no recollim més opinions del públic. Ens sortiria una nota molt recixida, però no és, ho divertit-se massa.

IV Exposició Internacional de l'Automòbil

Per a el pròxim dia 20 a les cinc de la tarda, està fixada la inauguració de la IV Exposició Internacional de l'Automòbil, del Cicle i dels Esports, la qual ocuparà els Palaus de l'Art Modern i de la Indústria del parc de Montjuich.

El sol fet que calguin dos edificis per estatjar els stands és prou eloqüent per assenyalar la importància del Saló d'enguany.

Una lleugera retrospècció envers els Salons anteriors mostrarà la creixença que ha assolit aquesta manifestació, la qual cosa palesa la seva importància i necessitat.

L'any 1919, quan el primer Saló, amb el local del Palau de Belles Arts n'hi hagué prou per encabir tot l'exposat. Hi concorregueren 28 marques d'automòbils (8 d'espanyoles, 4 de franceses, 2 d'italianes, 1 d'anglesa i 13 d'americanes) i 8 marques de camions (1 d'espanyola, 1 de francesa, 1 d'italiana, 1 d'anglesa i 4 d'americanes). Quantitat d'expositors ben petita, però que, per ésser la primera vegada d'haver-hi Saló, fou un èxit reconegut.

Tres anys després ja augmentà el nombre d'expositors fins a 74 marques de cotxes i camions, com també els stands de fabricants d'accessoris. Aquest segon Saló tingué lloc al Palau de l'Art Modern del Parc de Montjuic. Pel que fa a les marques exposadores, heus aquí la proporció en què hi contribuïren. Cotxes: Espanya, 3; Amèrica, 19; Itàlia, 7; Bèlgica, 4; Anglaterra, 4; Alemanya, 5; França, 16; Àustria, 1. Camions i omnibus: Espanya, 2; Amèrica, 2; Suïssa, 1; Alemanya, 8; França, 5.

L'interval entre un Saló i l'altre s'escursà i de tres anys transcorreguts entre el primer i el segon passà a dos entre aquest i el tercer, el nombre d'expositors del qual augmentà encara ja que hi exposaren 77 constructors de cotxes i 17 de camions. (Automòbils: Espanya, 3; Amèrica, 24; Itàlia, 9; França, 27; Anglaterra, 5;



Chassis frens a les 4 rodes
Instal·lació i arranc elèctric

J. SUBIRANA

Carrer Claris, 75

Àustria, 2; Alemanya, 4; Bèlgica, 3. Camions: Espanya, 2; França, 7; Amèrica, 2; Anglaterra, 1; Alemanya, 3; Suïssa, 2.)

Sempre en progressió, enguany el Saló ocuparà doble superfície que el de l'any passat. Als 14,000 metres quadrats del Palau de l'Art Modern s'hi ajuntaran 14,000 metres més de Palau de la Indústria. Amb la venda del darrer stand la xiïra de marques exposades és de 74 cotxes i 11 de camions.

Ultra les novetats tècniques exposades, que seran comentades en son dia, notem-ne avui una d'ordre turístic. En l'Exposició figuraran dos pals indicadors (pobles, distàncies entre poble i poble, etcètera) que la Cambra de l'Automòbil escamparà per les carreteres de la província de Barcelona, per a la qual cosa ja compta amb el permís oficial. Està en gestió el permís per a les províncies de Girona i Tarragona, un cop obtingut el qual es procedirà immediatament a la col·locació dels dits pals.

L'Assemblea de l'A. I. A. C. R.

Hom havia gestionat de l'Associació Internacional d'Automòbils Clubs Reconeguts que aixequés la desqualificació de cinc anys imposada a Maseratti i a la marca Diatto per haver aquell corregut sobre un cotxe de la dita marca en la cursa en costa de la Rabassada (organització Penya Rhin) que figurava inserit en una categoria inferior a la que li corresponia.

En la darrera assemblea general de l'A. I. A. C. R. tinguda a París amb assistència de delegats d'Anglaterra, Àustria, Bèlgica, Espanya, Estats Units, França i Itàlia, ha estat discutit el cas, i s'ha acordat, amb l'abstinença en la votació dels delegats espanyols i italians per ésser parts interessades, aixecar la desqualificació de la marca i ajor-



AUTO-OMNIA

Accessoris - Neumàtics - Lubrificants

Francesc Samsó

Passeig de Gràcia, 114 - Telèfon G. 1045

nar la discussió del cas pel que fa al corredor.

Per 12 vots favorables, 2 de contraris i 4 en blanc fou acordada l'admissió d'Alemanya en l'A. I. A. C. R.

Quant al Gran Premi d'Europa 1927, l'organització n'ha estat acordada a Itàlia i s'ha pres en consideració la demanda d'Anglaterra per al 1928. Com és sabut, el d'enguany ha de tenir lloc a Bèlgica i el de l'any vinent a Sant Sebastià.

Encara no s'han acabat les lletres

Tot un mes ha durat la correspondència oberta entre Penya Rhin i el Moto Club. El debat ha estat llarg i les lletres també. I el pitjor del cas és que d'aquest debat n'ha sortit un altre.

Justos d'espai com anem sempre, no hem pogut publicar cap lletra, i a fe que ens hauria descansat, perquè així hauríem omplert la secció sense escriure gens. No cal ponderar la importància de les lletres i el pot de goma en el periodisme.

Ara ens sembla l'hora, doncs, ja que els interessats han dit la seva, de dir-hi la nostra, amb ben poques paraules.

Si una entitat triava el T. T. per trametre-hi dos representants, i l'altra els Sis Dies internacionals, tot era qüestió de gustos, de compromisos anteriors o del que signi, i tot hauria acabat aquí, si no fossin les ganes de fer les contestes llargues, amb les quals és més fàcil relliscar, contradir-se, embolicar-se i provocar una altra polèmica marginal, com acaba de succeir. Tot això de l'interès de la indústria nacional, del protegir marques estrangeres, de la moralitat esportiva, etc., són coses que s'han de tocar amb molt de compte, perquè se us trenquen als dits que no us en adoneu. I és molt pintoresc blasmar, en nom del patriotisme, de trametre uns corredors damunt màquines estrangeres i no voler-hi contribuir per això i per tenir representants a una altra cursa estrangera sobre màquines estrangeres també.

Amb tota lleialtat no hem planyut mai els elogis al Moto Club, entitat activa que ha prestat inestimables serveis a l'esport motorista. Ara mateix ja estem conjuntament l'elogi per a la propera Volta a Catalunya. Està vist que és això el que ha de fer: organitzar curses (ran en el qual té la mà trencada) i frenar la ploma, que és un estí que sovint és despista. S'ha acabat la correspondència amb Penya Rhin, però n'ha començat una altra amb Vidal, que s'acabarà perquè aquest ha de marxar a Anglaterra si abans no s'empeda una altra vegada amb algú més. I encara no s'haurà acabat aquí: fóra fàcil, segons rumors, que sorgís una altra qüestió amb Macaya.

Quina pluja de cartes se'ns espera! Sort que no les publicarem tampoc.

Lletres de Londres

Encara sobre els àrbitres

En la mva última crònica assenyalava els greus perjudicis de la crítica sistemàtica de l'àrbitratge i l'exemple que dona la premsa anglesa en abstenir-se de comentar l'actuació del jutge de camp. Cal fer constar que aquesta lloable actitud del periodista esportiu britànic no solament obeeix al desig d'enrobustir el prestigi de l'àrbitre, sinó també a la convicció que les autoritats que vetllen pel control del joc compleixen bé llur missió.

La seguretat de què hi ha qui es preocupa constantment i ficament de posar remei a les deficiències que poden produir-se i de que l'àrbitratge es mantingui a un nivell digne, destrueix l'únic argument amb què certs intransigents voldrien justificar la crítica de l'oficial de joc.

Es evident que les autoritats futbolístiques d'aquest país fan tots els esforços possibles per tal que el control del joc recaigui en mans experimentades i de reconeguda competència, i cal reconèixer que reeixen en gran part.

Es l'àrbitratge d'enguany tan eficaç com el d'avant guerra?

No deixa, però, d'haver-hi descontents i s'ha generalitzat bastant la creença de què l'estandart de l'àrbitratge en aquest país no és enguany tan elevat com el de deu anys enrera. Trobar una explicació a aquest fenomen és realment molt difícil, però tal vegada obren un xic lleugerament els que atribueixen a l'àrbitre el descontent que sovint s'origina avui dia en els camps de joc. Les dificultats creades per l'abús exagerat que d'uns quants anys ençà s'està fent de la tàctica del «one back game» obliga a l'àrbitre a un doble esforç d'atenció, i la freqüència amb què ressona el xiulet per a marcar l'offside irrita el públic i de retruc l'impressiona desfavorablement envers l'oficial de joc.

Això explica el bon acolliment del àrbitres a la idea d'una modificació en les regles del offside.

La formació de l'àrbitre

En la formació dels futurs àrbitres de la Lliga Anglesa s'empren totes les mesures que una llarga experiència aconsella. Després de passar l'examen indispensable, es permet al candidat d'actuar en partits d'importància secundària (junior matches). Des d'aquest modest començament va ascendint paulatinament per vèries graduacions de futbol, fins que se'l considera prou apte per a què el seu nom figuri en la llista de la Lliga. Un cop assolit aquest objectiu, actuarà una bona temporada de *linesman* en partits de categoria (senior matches), i per últim se li confiarà el control definitiu del joc.

Es evident que la finalitat d'aquestes proves és de madurar l'experiència del candidat i sobre-tot acostumar-lo gradualment a dominar l'emoció que forçosament experimentarà davant les gèntades amb llurs turbulències i entusiasmes. El fet d'ésser espiat per milers d'espectadors pesa fortament damunt l'esperit del novici, i quantes vegades, perduda momentàniament la serenitat, haurà arribat fins a tocar subconscientment el xiulet davant les imprecacions sorolloses del públic... Aquestes febleses les sofreixen de vegades àrbitres experimentats. Cal tenir un

tremp poc comú per a sotstreure's completament a la influència d'una gèntada excitada. D'ací la importància cabdal de la fermesa de caràcter.

La fermesa de caràcter, qualitat primordial de l'àrbitre

Es aquesta una qualitat inestimable, tant més, quant per ésser innata no està a l'abast de tot-hom. L'home d'esperit feble no esdevindrà mai un bon àrbitre. Tots els coneixements tècnics, tota la seva experiència l'abandonarà si és fàcilment impressionable i manca de l'autoritat moral necessària per a fer valdre els seus falls. No hi ha res tan irritant per a l'espectador com contemplar un àrbitre discutint una decisió en mig del camp.

Per a ésser un bon àrbitre cal posseir el temperament necessari. L'home de caràcter ferm no titubeja en les seves decisions, no s'immuta per la cridòria ni les protestes i cnotinua amb calma inflexible la seva tasca. Per això és preferit sempre. J. Howcroft i Noel Watson (aquest últim conegut del públic barceloní) poden citar-se com a models d'àrbitres, però la popularitat i el gran prestigi de què gaudeixen no solament ho deuen a l'encert que acostuma acompanyar llurs decisions—d'altres n'hi ha que ho fan tan bé—, sinó sobretot a la forma enèrgica, com controlen el joc, reflex de la confiança en si mateix que dona la fermesa de caràcter.

HORSBUR

Totes les instantànies que es publiquen en aquest número del partit de Sevilla són «Fotos J. Gaspar».

AVIACIO

Escola de pilotatge

La Peña de l'Aire fa una crida als nostres esportius, per tal de conèixer el nombre i condicions dels que desitgin fer les pràctiques del pilotatge d'avions.

Precisa conèixer aquest factor per portar endavant el projecte d'instal·lació d'una escola d'aviació a Barcelona, que consideren com a cosa cabdal per a l'esdevenidor de l'aeronàutica a la nostra terra.

Als qui pugui interessar-los se'ls prega que passin per la Secretaria de Peña de l'Aire (Pel·lai, 62), en qualsevol dia feiner, de set a nou de la vetlla.

Avions italians a Barcelona

Persona ben informada ens assegura que a últims del mes actual arribaran a Barcelona, en vol i procedents de Roma, una important esquadra aèria italiana.

Ens diuen que estarà composta de dos globus

AHIR UN ALTRE TRIOMF

En les proves de 50 kms. del S. C. C. arriben

1. FARGAS

2. BUSQUÉ

3. VAQUERO

Tots tres muntant la gran màquina

LATORRE

pneus HUTCHINSON

Inauguració del Velòdrom de Reus, cursa a l'americana. — 1.ª Torres (en unió de Tresserras) cicle

LATORRE

pneus POUCHOIS (Sense experimentar la menor avaria)

Bicicletes - Accessoris - Reparacions

Ronda St. Antoni, 50. — BARCELONA

Sucursal: Jaume I, 84. — MOLLET

dirigibles, semirígids, tipus "M"; de dos esquadretes d'avions, una d'Ansaldo A — 400, i l'altra de Caproni bi-motors; i dues esquadretes d'hidroavions, una de Macchi, ide Savoia l'altra.

Després de passar uns dies a Barcelona continuaran cap a Madrid i Sevilla; després emprendran el viatge de tornada al seu país.

Saló Automòbil i d'Aeronàutica

Malgrat haver-se organitzat a darrera hora i com qui diu a corre-cuita, sembla que la secció d'aeronàutica del saló de l'Automòbil d'aquest any tindrà força interès.

De construcció nacional hi hauran dos hidroavions de l'Aeronàutica Naval; les línies aèries Latécoère hi exposaran el magnífic avió de transport LAT-17, la més moderna de les concepcions d'aquesta casa; després els Fokker de Loring; un avió de cursa i una avioneta de la Peña de l'Aire; un globus lliure de l'Aero Club d'Espanya i una esplèndida i fastuosa instal·lació del de Catalunya.

A més es rumoregen interessants projectes, l'exactitud dels quals desconeixem, aterratges al passeig de l'Exposició, conferències i projecció de films, míting d'aviació, etc., però que desitjarem es confirmessin del tot.

AUTOS - CICLES - MOTOS

Peugeot



A SEVILLA

Plattko al segon temps hagué d'actuar sovint.—Allunyant una bala de Rivero

Inauguració del Velòdrom de Reus

CURSA A L'AMERICANA

1. FRANCESC TRESSERRAS en unió de TORRES

cicle **SANROMÀ**

Pneus POUCHOIS

CICLES, ACCESSORIS, REPARACIONS, PECES SOLTES

SPORTS

A. Sanromà, Balmes, 62 - BARCELONA
TELÉFON 1445 A.

ATLETISME

Un repàs tècnic
als campionats
socials d'atle-
tisme del F. C.
Barcelona



Hem deixat passar alguns dies per a parlar, tècnicament, dels resultats obtinguts en els quarts Campionats socials del Futbol Club Barcelona amb el bon desig d'evitar tot possible disgust de les parts interessades.

No és precís donar a conèixer les marques registrades. Elles són ja conegudes per tothom. Preferim donar els comentaris que ens han suggerit els resultats.

Gairebé totes les marques obtingudes en aquest concurs del F. C. Barcelona, a excepció d'uns mil-cinc-cents metres del Campió Palau, són pobres. Aquesta afirmació no significa pas que nosaltres intentem desmerèixer la personalitat dels Campions socials, ni tampoc censurar llur actuació. Tenim molt en compte que aquest concurs del F. C. Barcelona ha obert la temporada atlètica a casa nostra, i tenint en compte aquest precedent, no seria pas gens raonable que nosaltres pretenguéssim la realització de grans resultats. Això, ni seria lògic, per tal com hauria posat de relleu la situació de «plena forma» dels atletes en començar ja la temporada i hauria tingut com a conseqüència, en acabar-la, llur decaïment.

Tenim, per exemple, un Palau la marca del qual en els 1.500 metres ens revela un estat esplèndit. Aquest mateix home, d'haver corregut els 5.000 metres amb el concurs de forts adversaris, hauria, sens dubte, marcat un bon temps en aquesta especialitat. Seguint aquest precedent, és lògic que confirmem la gairebé bona forma de Palau. En aquest cas, ço que necessita el nostre Campió, no és portar a cap un treball feixuc d'entrenament, sinó d'especialització. En els vidents Campionats d'Espanya, les proves a efectuar per Palau ja són conegudes: 1.500 i 5.000 metres. Ell, Palau, està bé de fons; necessita, doncs, tren ràpid; rapidesa de cames; intensitat en la respiració, tot d'acord amb la major velocitat de moviments.

Altres, contràriament a Palau, es troben mancats de forma, de resistència uns i de velocitat altres.

Tenim, per exemple, Junqueres, qui corregué els 200 metres a la mateixa velocitat dels 100. Aquest fet poc corrent, palesa la manca de velocitat pura i per a adquirir-la deu posar el nostre Campió tota cura i voluntat.

Els nostres «stayers» Bellmunt i Calvo reclamen una depuració en llus estils; això, i una mica més de rapidesa de cames, els permetrà d'actuar en la màxima distància del programa oficial, o siguin els deu mil metres.

En concursos, estem en situació poc falaguera, bastant més atrassats que en curses, cosa que comprenem perfectament, tota vegada que les curses, ja siguin de mig fons o de fons, se celebren gairebé durant tot l'any, mentre que els concursos no.

Els Pons, Algé, Pagès, Roca, Piñol i altres hauran d'insistir en l'entrenament, treient tot el profit possible de l'estil i aprofitant en tota integritat els moviments.

A part, tenim, però, un Turmo, que, malgrat haver-se gairebé retirat de la vida activa, ens feu un bon salt d'alçada amb embranzida, revelació de què encara conserva part d'aquella forma que en passats Campionats catalans li valgué l'honorós títol. Turmo sembla estar decidit a insistir en la preparació, i nosaltres ho celebrem.

A part tot quant diem, ens plau donar dos noms dels quals esperem bones coses si no s'esgarrien. Ens referim a Randé i Sardà. El primer pot arribar a ésser un corredor digne de posar-se costat dels Bellmunt, Calvo, Arbulí, Miret i Gràcia. És necessari que procuri evitar tota mena d'esforços, buscant un major rendiment, no mal tractant el cos, sinó usant de més entrenament i fet amb cura. Els seus adversaris d'avui han d'ésser els seus mestres, procurant cercar exemple en l'actuació de Palau.

L'altre, Sardà, les qualitats físiques i pes del qual l'afavoreixen per als 400 i 800 metres, pot arribar a ésser Campió de Catalunya d'aquestes dues distàncies per poc que insisteixi allargant un xic més les distàncies que li serveixen d'entrenament.

Sardà actua en aquests Campionats en distàncies inferiors a les mentades. Ell, com nosaltres, es donaria compte que li mancava tren ràpid i que a mida que corria ho feia més bé. No deixi l'atleta mentat d'escoltar quant deixem dit. Tingui en compte que Palau, si hagués tingut el pes de Sardà, ens hauria fet gran cosa en els 800 metres. Però li mancaven vuit o deu kilos de pes, que són, precisament, els que té de més Sardà.

Abans de donar com a closes aquestes consideracions, creiem de justícia dirigir un aplau-

diment a les persones de Pere Cusell i Francesc Masana per la cura amb què sapigueren portar a cap aquests Campionats socials, iniciadors d'una temporada atlètica falaguera i optimista.

ROSEND CALVET MATA

Tarragona

Campionats socials del Club Gimnàstic

En la segona l'última jornada d'aquests Campionats hi han hagut alguns resultats sorpreses tals com la victòria de Ripoll sobre Güell en els 400 m. i la de Llorens sobre Nin en el pes, ultra el triomf de l'equip d'atletes joves sobre els veterans en els 400 m. (4 por 100).

El javalot ha estat quanyat per Olivé a causa de no poder presentar-se Brú, no per la distensió que sufria al braç i que ja tenia quasi curada, sinó per causa de malaltia que l'ha fet romandre al llit alguns dies sense que s'hagi llevat en ara.

Resultats tècnics:

SALT DE LLARGADA

Olivella, 5 m. 88 cm.; Roig, 5 m. 70 cm.; Nin, 5 m. 52 cm.

400 M.

Ripoll, 59 s. 3-5; Güell, Melià.

PES

Llorens, 11 m. 14 cm.; Nin, 10 m. 62 cm.; Olivé, 8 m. 23 cm.

800 M.

Laboria, 2 m. 16 s.; Casas, 2 m. 16 s. 1-5; Ripoll.

JAVALOT

Olivé, 41 m. 84 cm.; Malé, 39 m. 5 cm.; Nin, 37 m. 47 cm.

MARTELL

Llorens, 26 m. 56 cm.; Nin, 21 m. 45 cm.

200 M.

Güell 24 s. Laboria 24 s. 2-5; Nin, 24 s. 4-5.

BELLEUS 4 POR 100

Rodríguez, Ripoll, Olivella, Roig 51 s. 3-5. Pons, Pallach, Llorens, Güell, Nin

La 1.^a Challenge «Rossend Calvet»

Al matí va tenir lloc, al Stadium, aquesta prova, organitzada per la Federació valencian d'Atletisme en honor del pedestrista català Rossend Calvet, el nostre bon amic i company.

Ha constituït un èxit en tots els sentits, aplaudint molt el públic el pas dels atletes pels carrers.

S'ha comentat la no assistència de l'equip català, que per no prestar l'Ajuntament l'ajut promès no ha pogut concórrer-hi.

El recorregut era de 8 quilòmetres i els inscrits eren 95.

Han pres la sortida 83 i se n'han classificat 65.

Els primers foren:

1, Andrés, del València; 2, Soto, del Gimnàstic; 3, Ardrelós, del València; 4, Josa, del València; 6, Colera, de València, fins a 65.

Per equips ha guanyat el València, amb 19 punts, 1-3-4-5-6 i per tant serà posseïdor per enguany del Trofeu donat pel Barcelona.

El segon equip fou el del Gimnàstic.

La sortida fou donada per Rossend Calvet, el qual va dirigir als atletes una allocució en català. Fou aplaudidíssim.

CAMP DE LES CORTS DIES
16 i 17

BIRMINGHAM F. C.

de la primera Divisió de la Lliga de Professionals Anglesos

Contra

F. C. BARCELONA

CAMPIÓ DE CATALUNYA I D'ESPANYA

A LES 4,30 TARDA

TARGA FLORIO

3 DE MAIG DE 1925

II SENSACIONAL TRIOMF!!

CONSTANTINI SOBRE

BUGATTI

OBTÉ

1.^r

absolut

i bat tots els records establerts anteriorment en el circuit Sicilià

de la primera cursa del Campionat dels Països Llatins

Volta més ràpida

CLASSIFICACIÓ GENERAL

Primer absolut: Constantini, **BUGATTI**, 540 kms. en 7 h. 22 m. 32 s.

Promig: 70,350 kms.

Segón: Wagner, **Peugeot**, 7 h. 37 m. 2 s.

Tercer: Boillot, **Peugeot**, guanyador **Copa Florio**

IV Exposició Internacional de l'Automóbil

20 de Maig i de 1.º Juny

PALAU DE L'ART MODERN - Stands núms. 193 al 96; 226 al 28 i 232 al 34

PALAU DE LA INDUSTRIA - Sala 3.º, Stands núms. 40, 41, 44 i 45

Automóbil Saló

Plaça Catalunya, 18 - Trafalgar, 52 - Diagonal, 492

BARCELONA