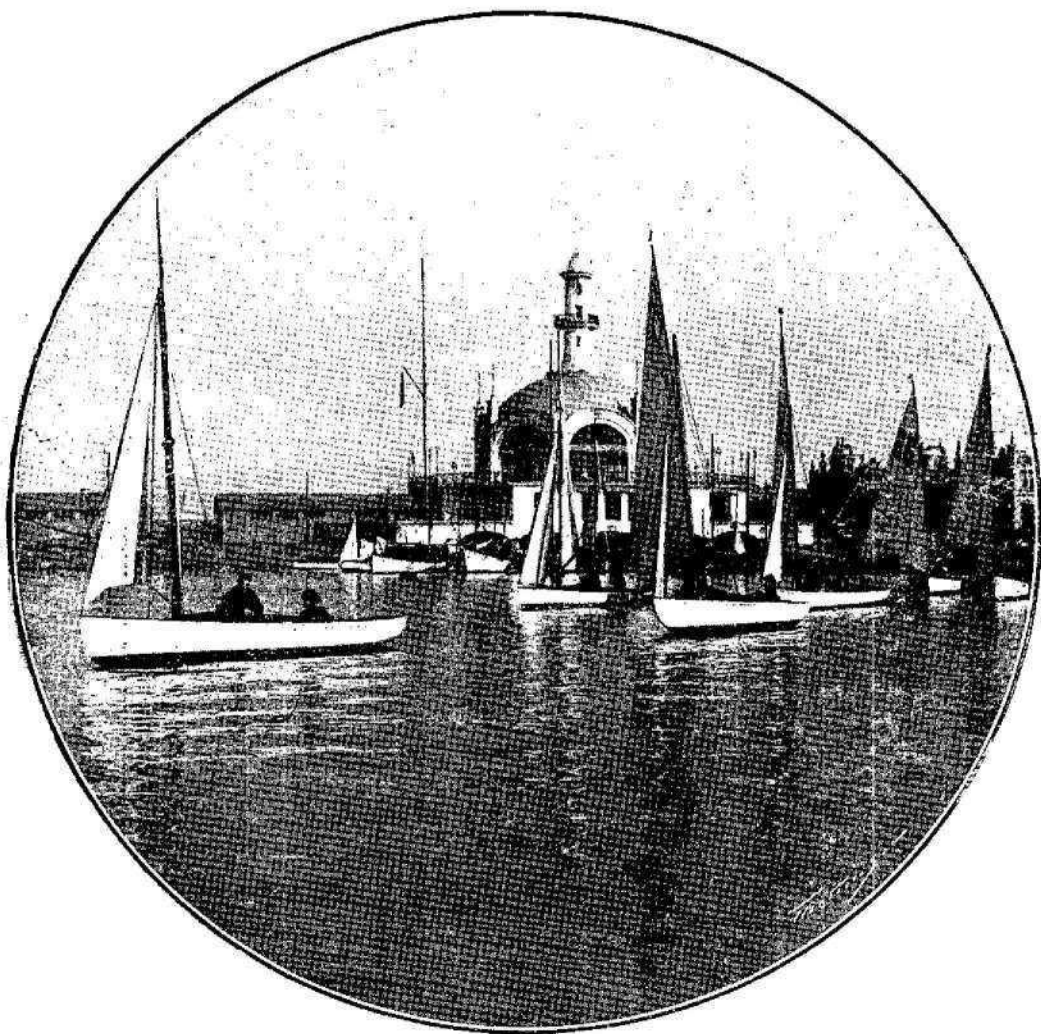


AÑO VIII : NÚM. 240 : 5 ENERO 1918

STADIUM

Náutica



Salida de los balandros que tomaron parte en la primera prueba de la regata Copa Reyes

30 cts.

CICLOS ACCESORIOS REPARACIONES FUMOS SINGLES

Balmes 62

BARCELONA

Telefono 1445

SANROMÁ

GAS-MOTOR

ESENCIA ESPECIAL PARA AUTOMÓVILES Y MOTORES

CATASÚS Y C.^A

PASEO DE COLÓN, 20 : Teléfono 459 : BARCELONA

Léase los martes **El Mundo Deportivo**



RAQUETAS DRIVA
Y PELOTAS PARA
LAWN-TENNIS
de WILLIAMS & Co., de PARIS

AGENTES EXCLUSIVOS:
EDU ADO SCHILLING, S. en C.
MADRID: Alalá, 14 - BARCELONA: Fernando, 23 - VALENCIA: Peris y Valero, 2



Los que prefieren
los deportistas



Stadium

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA DE SPORTS

PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA, S. A.



SUSCRIPCIÓN:
España, año, 15 ptas. Extranjero, id., 20 fr.

APARECE LOS SÁBADOS
Número suelto, corriente, 30 cént.
Número suelto, atrasado, 60 cént.

OFICINAS:
Consejo Ciento, 383, entr.º
Teléf. 733-A: BARCELONA

ÓRGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA, DE LA ASOCIACIÓN DE LAWN-TENNIS DE CATALUÑA, DEL REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA, DEL REAL POLO JOCKEY CLUB Y DE LA FEDERACIÓN DE SOCIEDADES DEPORTIVAS

Retratos a pluma

A CÚSOME, señores, de haber cometido un hurto, valiéndome de la libertad que me concede el cargo que ejerzo en el Sindicato de Periodistas Deportivos, a fin de poder salirme con la mña y traer a esta página la figura prestigiosa, dentro y fuera del gremio de los plumíferos, de José M.^a Miró, el inteligente redactor deportivo de *El Diluvio*.

Hace tiempo que tenía yo solicitada de Miró una fotografía para la colección de STADIUM, pero él rehusó siempre complacerme, por modestia y por afán de substraerse a públicas exhibiciones, de las que ha demostrado ser enemigo.

Convengamos que a eso no hay derecho, aprovechando para decirlo el reanudar la publicación de figuras de relieve en el tercer año de su publicación en este semanario.

Conforme en que mientras pertenecemos al montón anónimo de los seres felices que no tienen por qué relacionarse con el público, nos neguemos a que nos saquen a relucir en los «papeles»; pero desde el momento en que nos lanzamos a la «vida pública» en calidad de actores o de críticos, lo mismo los directores del movimiento deportivo, que los que impulsan con su ejemplo práctico este bello movimiento, que los periodistas que lo propalan, se exponen a que «uno», este humilde cronista, se ampare, aunque sea hurtándola, de una fotografía y, valiéndose de los talleres Thomas, la reproduzca aquí.

Los periodistas



D. JOSÉ M.^a MIRÓ
Redactor de *El Diluvio*

Miró forma en la grey periodístico-deportiva desde hace años y en primera fila. Llegó al estadio de la Prensa llevado de sus aficiones de siempre por el sport, que había practicado con verdadero entusiasmo.

Era, pues, un conocedor de la materia que iba a tratar, y como su inteligencia es clara y su afición mucha, si bien no creemos que haya formado parte de ningún equipo de fútbol, ha sido tanta su

asiduidad en presenciar los partidos, que ha llegado a ocupar uno de los puestos más elevados entre los mejores críticos de este difícil e intrincado juego.

En él, mejor dicho, merced al juego del fútbol, se desbordan las pasiones, se agudiza la crítica, se abusa a veces del poder que a los plumíferos concede la Prensa; pero Miró se ha demostrado siempre imperturbable, ajeno a las pasiones futbolistas.

En *El Diluvio*, que es uno de los diarios predilectos de los deportistas, viene desde hace años rindiendo culto a la propaganda pro sport. Ha colaborado en otros periódicos; fué redactor del diario deportivo que se publicó en Barcelona; ha formado parte recientemente de la Directiva del Sindicato de Periodistas Deportivos, y por encima de todo eso es presidente a perpetuidad de la Peña informativa, de la que forman parte los que por afición y por duro oficio pertenecen a la Prensa diaria y tienen por obligación conocer «al minuto» las noticias que se cotizan en el gran mundo deportivo.

Atento, servicial, excelente compañero y amigo, es Miró de los hombres que nos dan un bello ejemplo de su amor por el sport, trabajando en una obra que por el bien que produce forzosamente ha de tener imitadores.

Y si son buenos imitadores de Miró, estamos salvados.

N. M.

Pórtico

Bello ejemplo

REBOSANTE como la espuma, con más realidad que la espuma, va creciendo por momentos la suscripción que nuestro benemérito Real Moto Club de Cataluña ha abierto para crear el trofeo Armangué.

Es un bello ejemplo el que están dando nuestras entidades todas, desde el Real Automóvil Club al Sport Ciclista Catalá. Al hombre que immortalizó su cincel, es lógico se le erija una estatua de piedra cincelada; al que glorificó las letras, se le hace ofrenda de un libro, fiel testimonio de que sus sabias máximas o doctrinas han tenido adeptos; al que hizo palpar el sentimiento deportivo; al que buscó alas para esos cochecitos, hoy asombro de todos; al que estudió el vuelo de los aviones; al que supo vivir haciendo volar primero su fantasía, después su voluntad con su ingenio y que murió volando, tras golpe cruel asesado por un ala traidora, es de rigor se le tribute un homenaje que llegue a ser tradición, porque también la obra del immortalizado perdurará, tradicional, a través de los años.

Si el bueno de José María estuviese entre nosotros, ¿no nos habría asombrado, tal vez, con una de sus soluciones claras, nobles y precisas, en esta angustiosa crisis que atravesamos con la falta de carburante y que amenaza derribar la preciosa obra de nuestros aficionados motoristas?

¿No empezamos ahora, en la intimidad de nuestras preocupaciones, a nolar el vacío que nos dejara el hombre de extraordinaria fantasía y portentoso ingenio?

Ya vendrá el día del merecido homenaje. Por las alegres carreteras del Bajo Panadés, entre el cielo azul y el mar aun más azul que sirven de marco a la blanca Subur, el palpitante pistoneo de los motores que se disputen el trofeo Armangué, a los que tenemos la fortuna o la debilidad de emocionarnos ante las cosas de sport, nos parecerá una elegía que se eleva al que tan bien supo con su voluntad puesta al servicio del sport, llevar por ellas una ráfaga del progreso a la ciencia de la mecánica y el honor más merecido al que predicó con el ejemplo y murió en aras de una causa noble.

Una estatua de piedra puede ser con el tiempo destruida por la obra lenta de los elementos o, tal vez, por la barbarie de los que predican la civilización con las armas; una ca-

rrera anual puede más que la piedra: crecer, adquirir cada año mayor importancia.

Aguardemos, pues, con ansia la fecha en que España glorificará por vez primera a un mártir del sport.

KANT

Cosas de antaño

El primer cross-country

5 de enero de 1910

A HORA que se está bregando con titánico empeño en la organización del III Cross-country Nacional, cuya empresa ha asumido nuestro fraternal colega *El Mundo Deportivo*, bueno será recordar que en tal día como hoy fué; quién lo había de decir! la sección atlética del Club Natación Barcelona la que decidiera organizar concursos de cross-country en los alrededores de nuestra capital.

Figurando al frente de la misma elementos encariados con la natación muy especialmente, pero con los ejercicios atléticos al aire libre, quienes gustaban a diario del baño mar juntaron sus entusiasmos para ejercitarse en la carrera a pie, y muy especialmente a través de los campos y a través la montaña.

Hay que tener en cuenta que hace siete años el atletismo se estaba engendrando y que el amor que por él existía era más bien platónico, cabiéndonos el consuelo de leer lo que nos contaba *L'Auto* y las revistas profesionales.

La sección atlética del Club Natación Barcelona estableció su centro de operaciones y de entrenamiento en el café-restaurant de Bellavista, situado al pie del funicular de Vallvidrera, en el que los corredores disponían de un departamento para poder cambiar sus trajes por los de crossman.

La primera reunión — presidida, si mal no recordamos, por quien tantos alientos proporcionara, proporciona y seguirá proporcionando al citado Club el fruto de su poderosa inteligencia y de sus extraordinarios entusiasmos — se celebró en el local social del Club Natación Barcelona, establecido a la sazón en la calle Muntaner, 8, bajos, donde existía un gimnasio en que se hicieron más *poleas de oratoria* que provisión de los pesos reglamentarios.

Y el primer acuerdo fué el de celebrar un cross sobre una distancia de 4.500 metros, fijando el punto de salida y llegada frente al citado restaurant.

Por si no coincidiese la fecha aniversario de este suceso grato de recordar con la de la publicación de nuestro semanario, diremos que el primer cross-country se llevó brillantemente a efecto, participando en el mismo diez corredores, ganándolo Llibouty, que empleó 17 s., y clasificándose segundo Torrents y tercero Cuadrada (C.).

El trazado, hecho de mano maestra, estuvo a cargo de Lucien Darm y de «Traceur», distinguido cronista y gran entusiasta de estas soberbias manifestaciones al aire libre.

ENEMESIO

Bujía "Sparta"

VALLET, FIOL y C.^a

= S. en C. =

Provenza, 165 a 173

BARCELONA

Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios



Real Automóvil Club de Cataluña

SECCIÓN OFICIAL

Junta general ordinaria

La Junta directiva de este Real Automóvil Club de Cataluña, en la sesión celebrada el 21 del actual, acordó convocar la Junta general ordinaria que previene el artículo 21 de los vigentes Estatutos, para el lunes, 14 de enero próximo, a las 21'30, para los objetos que se expresan en la orden del día.

Barcelona, 31 de diciembre de 1917.—Por orden del señor Presidente, el Secretario, *José Ortiz*.

ORDEN DEL DÍA:

- 1.º Lectura de la Memoria.
- 2.º Aprobación de cuentas.
- 3.º Renovación reglamentaria de la Junta directiva.

* * *

La Junta directiva del Real Automóvil Club de Cataluña celebrará sesión preparatoria de la Junta general ordinaria el lunes próximo, día 7, por la tarde.

Lo de la gasolina

CONTINÚA preocupando a automovilistas e industriales el problema de la gasolina, si bien se confía que antes no se terminen las existencias, que por lo que se refiere a Barcelona se administran con la debida pulcritud, se habrá hallado algún remedio a la cuestión entre los tres que tiene: la nacionalización, la sustitución y la reanudación de las importaciones, enumerados así por orden de preferencia.

Indudablemente la nacionalización de la industria petrolera mediante la explotación de los yacimientos petrolíferos españoles, sería lo más conveniente a nuestros intereses; pero para hacerse cargo del estado de este asunto, transcribimos aquí las manifestaciones hechas a un apreciado colega por don Claudio Sabadell, gerente de la importante casa Sabadell y Henry, una de las que con mayor fe y entu-

siasmo está trabajando para la realización de tan bello ideal.

«La falta de gasolina es una de las que más perturbación trae a nuestra vida nacional. Aquí nos hemos hallado ante el grave problema, como en todos, sin preparación alguna para solucionarlo. Con tiempo y buena voluntad, la crisis actual no revestiría la gravedad que ahora tiene. Nos hallamos, no obstante, trabajando para llegar hasta donde nos sea posible, si no a dominar, a lo menos a atenuar el conflicto, valiéndonos de medios puramente nacionales. Al padre Faura, descubridor de los espíritus bituminosos en nuestro suelo, es a quien debemos la implantación de la destilación de este importante material. No se crea, sin embargo, que con este hallazgo podemos prescindir de la importación en mayor o menor escala.

Las minas de Rubielos de Mora podrán dar dentro de dos o tres meses una cantidad representada por la cuarta parte, escasamente, de nuestro consumo. Al problema, que resuelto científicamente no tiene dificultad, tiene, no obstante, en el lado económico, no pequeños inconvenientes, procedentes de la gran cantidad de materias extrañas que le acompañan, comparado, por ejemplo, con los esquistos escoceses. El rendimiento de amoníaco, que es su principal beneficiación, es muy escaso, y las vías de comunicaciones, siempre deficientes en nuestra nación, ya por lo accidentado del terreno, ya por mala organización de transportes, complican el problema.»

En cuanto a los substitutivos, es indudable que pueden ser una solución alguno de los productos ensayados con éxito y algún otro mejor que aparezca en lo sucesivo. Hasta ahora, las noticias que tenemos de los substitutivos ensayados, no permiten abrigar esperanzas definitivas que sólo podríamos sentir cuando apareciese un producto que pudiese competir ventajosamente con la gasolina en todos sentidos y bajo todos aspectos. Así es que, por ahora, los substitutivos conocidos tienen un valor puramente actual y momentáneo. Sin embargo, no hay que despreciar los esfuerzos hechos y otros que se están llevando a cabo, porque sería muy posible que de ellos, con sucesivos perfeccionamientos, resultase una verdadera solución.

Por su parte, la Comisaría general de Abastecimientos, que se viene preocupando de hallar un substitutivo a la gasolina como elemen-

to propulsor de motores industriales y de tracción y que lleva muy adelantadas sus gestiones para conseguir que los substitutivos prácticos, fabricados con materias de producción nacional, se produzcan en cantidad bastante para el total consumo, ha hecho público, por medio de la Prensa, que desde ahora pueden ponerse en marcha los motores industria les y de tracción, sin aguardar a la definitiva resolución del asunto y empleando los alcoholes, previa una reforma de insignificante coste en los carburadores, añadiendo que en la Comisaría general de Abastecimientos se tienen a disposición del público y gratuitamente los datos precisos para la reforma y la explicación técnica y práctica para hacer conocer la forma en que puede hacerse su aplicación a motores de explosión, mediante una pequeña y económica reforma.

Por último, queda el remedio de la reanudación de las importaciones, que si bien es el que más rápida y seguramente podría resolver el conflicto de la gasolina, en orden al porvenir y a las conveniencias nacionales y atendida la escasez creciente que se presentará, según los técnicos, hasta quedar agotadas las actuales fuentes de producción, no debe hacernos olvidar la preferencia que en todo caso hemos de conceder a los medios de que se ha hablado anteriormente si se quiere una solución definitiva al problema.

Aunque nada puede concretarse, de las noticias que desde Madrid se reciben con referencia a este asunto se traslucen impresiones optimistas que hacen creer que el éxito coronará las gestiones que se están llevando a cabo entre los Gobiernos español y yanqui, de modo que tal vez en breve salgan de los puertos americanos nuevas expediciones de gasolina, aun cuando sería probable que en este caso el consumo y reparto se hiciese como ahora, con intervención directa del Gobierno.

EL MUNDO DEPORTIVO

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

Trofeo José María Armangué

Dos nuevas entidades han venido a aumentar la suscripción abierta por el Real Moto Club de Cataluña para la adquisición del Trofeo José María Armangué.

El Internacional Sporting Club y la Real Sociedad de Sport Vasco han contribuido con donativos, cooperando a la loable iniciativa del R. M. C. C.

Las últimas inscripciones recibidas son:

Don F. Artemán, 25 pesetas; Internacional Sporting Club, 50; Real Sociedad de Sport Vasco, 25; don J. Perpiñá, 10; don Joaquín Barnola, 10; don F. Casadellá, 25; E. Carnicero, 25. Total recaudado, 5.702 pesetas.

Nuevo taller mecánico

Se ha constituido en esta capital una sociedad colectiva que girará bajo la razón social de Reynés y Soler y que se dedicará a toda clase de trabajos referentes a reparación de motores de automóvil, aviación y marinos y todos sus mecanismos anexos, así como a la construcción de toda clase de piezas mecánicas, para lo cual dispone dicha sociedad de adecuados elementos para lograr el mayor grado de perfeccionamiento y precisión en sus trabajos.

Los nombres de los señores Reynés y Soler son por sí solos una garantía de éxito y de acierto. El primero, uno de los más antiguos y conocidos industriales dedicados al negocio de los automóviles, y el segundo, mecánico competentísimo en todo género de motores de automovilismo y de aviación, que por sus meritosísimos estudios realizados tanto en el extranjero como en nuestro país acerca de dichas especialidades, ha logrado alcanzar justo renombre, al que ha dado más relieve últimamente con haber obtenido el título de piloto aviador en la Escuela Catalana de Aviación, con matrícula costeada por el Ayuntamiento, según recordarán nuestros buenos lectores.

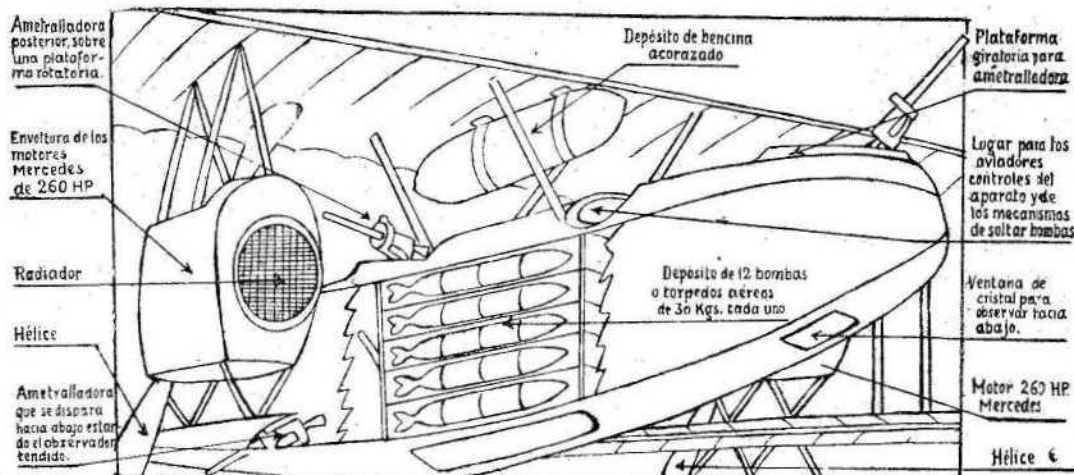
Así, pues, la nueva empresa nace con los más favorables augurios, que deseamos se conviertan, como es lógico esperar, en positivas y rápidas prosperidades.

LLANTAS METÁLICAS

**Construcción para Aeroplanos,
Automóviles, Motocicletas y Bicicletas**

(MAQUINARIA PATENTADA)

Calle Bogatell, 72 - BARCELONA (S. M.)



Esquema de los aeroplanos alemanes Gotha, de combate y bombardeo

Los aeroplanos de combate y bombardeo

DE todos es conocido el hecho de que la actual guerra europea ha dado lugar a perfeccionamientos importantísimos en los aeroplanos, tanto por lo que se refiere a su velocidad y potencia ascensional como por el peso transportable. En los últimos tipos de aeroplanos conocidos, si bien la velocidad no ha sido aumentada sensiblemente, su capacidad de transporte ha llegado a límites que causarían asombro a muchos de nuestros lectores. La guerra ha producido principalmente especialización en los aeroplanos llamados de caza, que se distinguen por su rapidez y potencia ascensional, y en los de bombardeo, que a más de tener buenas condiciones de velocidad reúnen condiciones de transporte excepcionales, yendo generalmente acompañados estos segundos, durante sus expediciones, por un cierto número de aeroplanos de combate, a la manera que los grandes acorazados van seguidos por sus escuadrillas de torpederos o destructores.

Pertenecientes a esta segunda clase de aeroplanos, aparecieron a principios del año actual los aparatos alemanes llamados *Gotha*, nombre derivado del lugar en que fueron construidos. Estos aeroplanos han servido a los alemanes en sus expediciones de bombardeo sobre Inglaterra y de ellos voy a dar algunos detalles a los lectores de STADIUM.

Miden estos aeroplanos 23 metros de extremo a extremo de ala, teniendo 12 metros de longitud por 3 de altura. Estos enormes biplanos llevan dos motores *Mercedes*, 6 cilindros, de 260 HP. cada uno, acoplados directamente a sus correspondientes hélices propulsoras colocadas detrás de los mismos, inversamente a la práctica ordinaria.

Poseen dos trenes de ruedas de aterrizaje, colocados uno delante de otro y ambos debajo de los motores.

Su velocidad es aproximadamente 130 kilómetros por hora cuando llevan su máxima carga de gasolina y explosivos, y de unos 160 kilómetros por hora sin ella; siendo capaces para mantener estas velocidades a 4.000 y 5.000 metros de altura, a pesar de las dificultades que implican las variaciones de presión, tan considerables a esos niveles.

La tripulación de estos aeroplanos se compone de un piloto y dos o tres observadores que manejan sus correspondientes ametralladoras. El primer observador ocupa el lugar anterior del aparato disponiendo de una ametralladora, instalada sobre una plataforma rotativa y con la que puede disparar en todas direcciones. El piloto va sentado detrás del observador anterior y algo hacia su izquierda, dejando a su derecha en la cabina, un pasillo para los observadores.

Finalmente, en el fondo se coloca otro observador o artillero, que dispone de una segunda ametralladora para repeler ataques procedentes de dirección opuesta al observador anterior.

La tercera ametralladora va instalada hacia el centro y algo a la derecha del aparato, pudiendo disparar hacia abajo y oblicuamente en todas direcciones, y, además, encajando la boca del cañón en una especie de tubo a manera de túnel, dispara en la dirección de la cola del aparato, repeliendo así los ataques desde abajo atrás, de difícil defensa, por esconder el timón y la cola del aparato al aviador enemigo.

Las bombas o explosivos van colocados junto al piloto en la forma que indica el esquema del aparato, habiendo lugar para doce de ellas. Pesan 30 kilogramos aproximadamente cada una, en forma que su peso total alcanza la cifra de 360 kilogramos; peso que, unido al de los motores, al del aparato propiamente dicho y al del combustible y ametralladoras, suma más de dos y media toneladas, sin contar el piloto y observadores.

Los motores van encerrados en una envol-

vente de acero para protegerlos contra el shrapnel, y el depósito de bencina es igualmente aeorazado. Merecen citarse como detalles curiosos del aparato una serie de ventanas o marcos cubiertos de cristal, colocados en las paredes y el fondo, a través de las cuales pueden observar el piloto y sus acompañantes.

Los ingleses poseen también aeroplanos monstruos, mereciendo especial mención el *Handley-Page*, que está artillado análogamente al *Gotha*. Le imprimen movimiento dos motores *Rolls-Royce*, 280 HP., 12 cilindros, motores que parecen haber alcanzado rápidamente igual fama que sus análogos de automóvil. Las dimensiones de este aparato exceden las del *Gotha*, pues alcanzan 30 metros de envergadura por 6 de alto y 20 de largo. Su capacidad de transporte excede también la del tipo *Gotha*, pues puede llevar cinco pasajeros y una carga considerable de municiones y explosivos.

En distintas pruebas, estos aparatos se han elevado a más de 3.000 metros de altura, en cierta ocasión llevando a bordo veinte pasajeros.

Finalmente, el mayor tipo de aeroplano conocido es un triplano *Curtiss*, del que no poseemos detalles característicos por la reserva que sobre él guardan las autoridades navales, sabiéndose con todo que monta motores de una fuerza total de 1.200 HP.

Sin duda no será ésta la última palabra; y las experiencias que en todos los países se están llevando febrilmente a cabo, han de darnos a conocer en breve tiempo aeroplanos gigantes, que una vez terminada la actual guerra veremos aplicados a usos por muchos no soñados, con lo que se habrá dado un gran paso en la implantación práctica de la locomoción y transporte aéreos.

P. LL.

20-XI-1917

STADIUM se vende en Madrid en los kioscos de la calle de Alcalá y principales puestos de venta de periódicos.

Páginas de la guerra

Con un moribundo

FUE el 17 de Enero de 1916. Llegado hacía poco de los Dardanelos, me agregaron a una escuadrilla del frente Norte. Había sido encargado de un reconocimiento fotográfico. Llevaba como pasajero un joven observador, el subteniente Momet.

Debía tratar de tomar clisés de las grandes vías férreas enemigas. En el momento de partir del campo, dos aviones enemigos habían sido señalados haciendo el reglaje de la artillería al lado de Iprés.

A las nueve me elevé. Otro aparato toma el vuelo con nosotros. Debía cumplir la misma tarea y protegernos mutuamente. Pero mi motor anda mal; gano altura con dificultad y pronto me veo muy distanciado de mi camarada.

Desde el momento de traspasar nuestras líneas, que franqueo a 2.400 metros, quedo completamente aislado, pero no estoy a tiempo para reflexionar. El trabajo encargado es urgente; debemos, pues, pensar en nuestro deber sin preocuparnos de nuestra seguridad.

Cerca de Iprés, a 800 metros aproximadamente de mí, apercibo tres aviones enemigos que supongo los reguladores de artillería, anunciados al partir. No me ocupo y continuo mi vuelo sin ser inquietado por ellos. ¡Todo va bien!

Mas, cerca de Noulers, cambio de decoración. Noto que el trío enemigo, todo y manteniéndose a gran distancia, se coloca entre las líneas y yo a fin de cerrarme el camino.

Creendo que mi biplano les será superior en velocidad, pues los aviones alemanes de reglaje son lentos, generalmente, no me ocupo de esta amenaza y sí solo de cumplir mi misión.

A poco, uno de los adversarios se separa y se adelanta. Para intimidarlo voy a su encuentro, me preparo a atacarle y me coloco sobre él para evitar la respuesta. Desgraciadamente, la maniobra ha sido tan rápida que mi observador, ocupado con su aparato fotográfico

TALLER MECÁNICO

especial para reparación de automóviles
y toda clase de motores marinos y de aviación

Reynés y Soler Paseo S. Juan, 70 : Tel. 1830-A
: Barcelona :

Construcción de piezas para autos de todas clases : Cementación en
horno : Instalaciones eléctricas para automóviles y su reparación



y librando por primera vez combate, no ha tenido tiempo de disponer su ametralladora sobre el soporte para tirar hacia abajo.

Convencido de la inutilidad de mis esfuerzos, me libro, picando; descendo a todo gas hacia el interior de las líneas enemigas. Los otros dos «boches» se unen a su camarada, formando compacto grupo.

De muy lejos, de 250 a 300 metros, abren el fuego. Están a tres cuartos en escala, con referencia a mí.

El subteniente Momet responde. Uno de los atacantes abandona seguidamente la lucha: ha sido tocado, o bien su ametralladora se ha enrayado? ¹. No lo sé.

El arma de mi observador se para después de disparar veinte cartuchos. Trata de arreglarla y para llegar a ella se pone derecho en la barquilla.

No recibiendo respuesta, los enemigos, envalentonados, se acercan tirando sin cesar con un acuerdo completo. Las balas silban por todos lados. Ellos no están más que a 150 metros. Momet está a punto de retirar el disco de la ametralladora, cuando, al mismo momento, mi parabrisas, atravesado por un proyectil, vuela en pedazos, y mi compañero cae, con la cabeza ensangrentada, sobre mi espalda izquierda.

La sangre sale a borbotones, que me inundan. Los instrumentos de a bordo chorrean. Y los tres continúan disparando contra este escudo humano que me impide seguir las maniobras del enemigo. Apenas puedo dirigirme.

¿Qué hacer? La situación es altamente trágica. Con el brazo izquierdo procuro deshacerme del estrechamiento del moribundo. ¡El proyectil le ha traspasado el cráneo! A costa de grandes dificultades, con el brazo derecho coloco en el fondo de la barquilla a mi compañero, que me agarra fuertemente en un supremo momento de energía.

Resumamos:

Me encuentro a 40 kilómetros al interior de las líneas alemanas, con mi observador agonizando, un viento en extremo violento, ningún arma para defenderme, un motor que tiene *ratés* inquietantes y dos aviones enemigos me ametrallan sin descanso, desde muy cerca, pues

pronto se han dado cuenta de que no tienen que temer mi respuesta.

Tratan de colocarse sobre mi aparato. Están a menos de 80 metros. Cuatro balas vienen a dar en mi asiento; otra me corta un cable; los dos tubos que aguantan el gobernalle de profundidad, son seccionados.

Una sola solución me resta: recurrir a cuanto mejor sepa para desorientar con mis maniobras a los adversarios: ejecuto entonces toda una serie de virajes bruscos y de zig-zags. Efectivamente, los «boches» se desorientan, pero su tiro no disminuye, sino al contrario. Este manejo dura un cuarto de hora.

¿Voy a ser obligado a posarme en territorio enemigo? Lo temo. Una gran angustia me invade a la idea de ser capturado. No; esto no puede ser. Vale más la muerte. Y decido luchar hasta el final. Tanto peor si los cañones y fusilería enemigos consiguen lo que sus aviones no han podido: Voy a probar suerte. ¡Suerte! ¿Podré invocarla, después de todo, si consigo llegar? ¿Podré tener aún fe en ella?

¡Puede ser! A 3 kilómetros de las líneas, pequeño, bien pequeño suspiro de alivio; los dos aparatos «boches» dan media vuelta, abandonando la persecución, creo yo por temor de afrontar el fuego de nuestras tropas.

¡Al fin, solo!

Mas al ataque aéreo sucede el terrestre. Trato de ganar un poco de altura. Alcanzo los 600 metros. Las trincheras me parecen enormes. Reconozco aquellas donde serví antes de ser aviador. Esta vista me infunde una nueva dosis de energía y me lanzo por en medio de intensa ráfaga de obuses y de balas. Por milagro, no soy alcanzado.

¡Por fin estoy entre los míos! Miro a mi observador que abre débilmente los ojos. Aterrizando en seguida que diviso una ambulancia, retiramos la víctima, bañada en un mar de sangre. Trasladada seguidamente al hospital se le hace la operación del trépano, mas sin posibilidad de salvarlo.

Al día siguiente, el subteniente Momet exhalaba el último suspiro.

AYUDANTE LEMAITRE
Piloto aviador militar francés

Traducción de J. C.

Automóviles MAXWELL

Entrega inmediata

Agencia general para Cataluña:

AUTO GARAGE BALMES

F. de A. Puig & C.^a

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

BARCELONA

¹) Enrayée. — Obstruída, tapada.

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Pedestrisimo : Carrera Copa Autonomía



Pedestristas en plena lucha, momentos después de haberse dado la salida para el Campeonato del Centre Autonomista

OTRA vez la sección de pedestrisimo del Centre Autonomista ha llevado a cabo con un buen éxito la celebración de su gran carrera, Campeonato social, Copa Autonomía.

Es esta prueba una magna prueba para los socios de tan simpática entidad y a ella concurren todos los atletas del Centre con el entusiasmo que podrían concurrir a la más impor-

tante manifestación deportiva de la temporada.

No tiene nada de extraño, pues, que este Campeonato particular haya sido, cuantas veces se ha disputado, una de las manifestaciones más reñidas y en la que mayores empeños por la victoria pusieran sus concursantes.

Mas, a pesar de la ruda lid, los tres años que hace que viene disputándose la Copa Autonomía, el triunfo se lo ha llevado un mismo atleta, el notable corredor Canals, quien, precisamente por la circunstancia de haber ganado tres años la carrera, ha quedado en definitiva posesión de tan magnífico trofeo.

Con ello este pedestrista catalán ha demostrado sus grandes condiciones físicas y, además, su gran voluntad para el entrenamiento.

Si ha de creernos a nosotros, no debe ahora abandonar sus entusiasmos y dormirse en los laureles por poseer ya el anhelado trofeo, sino que, por el contrario, debe continuar luchando para obtener nuevos éxitos.

El año próximo, por consiguiente, volverá de nuevo a disputarse otra nueva y magnífica Copa, cuyos esfuerzos para su conquista proporcionarán otras tantas manifestaciones pedestristas del interés e importancia de las ya celebradas.

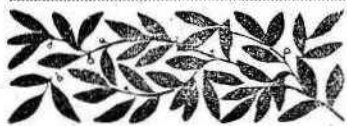
Después de Canals, que cubrió los 5.000 metros en 17 minutos, 13 segundos y $\frac{2}{5}$, llegaron con muy buenos tiempos Soler, Massana, Maresch, Meléndez, Sala, Riba, Madorell y Deulofeu, todos los cuales fueron muy aplaudidos y especialmente el campeón y ganador de la Copa Autonomía.

La sección de pedestrisimo del Centre merece toda clase de plácemes por la buena organización de esta carrera.



El notable atleta Canals, ganador de la carrera Copa Autonomía y Campeón pedestrista del Centre

Revista de Sports diversos



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



Manifiesto a la opinión sportiva.

PARA todos aquellos que influyen con sus actos en la vida de una corporación, constituye, en determinadas ocasiones, un deber dar su opinión sobre hechos futuros, para que cuando éstos lleguen sepa la opinión a qué atenerse, y como nosotros nos hallamos en este caso, frente a la próxima asamblea general de la R. F. A. C. hemos creído obligación ineludible dar a conocer nuestro criterio, máxime cuando otras personas, portavoces autorizadas de otro club, han manifestado el suyo con anterioridad.

Con el año 1917 se marcharon los antifaces que tan mal sientan en el deporte, donde todo debe ser nobleza y claridad, y por ello nosotros, prescindiendo de veladas insinuaciones, encubridoras o precursoras de la intriga, vamos a exponer nuestro pensamiento con la mayor nitidez que nos sea posible.

La actual situación del atletismo, pese al ficticio movimiento que lo agita superficialmente, es agónica, pues si tal vez hemos logrado interesar algo más al público, no hemos adquirido ningún nuevo adepto y sí perdido algunos que lo fueron temporalmente. Las últimas carreras efectuadas han reunido un número de participantes inferior al que lograron el año anterior, y en tanto que el cuadro de records catalanes continúa vacío y nuestros campeones no adquieren, a pesar de la edad, mejores condiciones físicas, la situación se agrava aun más con la desaparición de algunas importantes figuras como García, Calvo, Mestres y Erra, que con su entrada al servicio militar desquiciaron por completo el equipo catalán de cross-country.

Sin equipo de cross, sin substitutes de verdadero valor, capaces de reemplazar a los que se van, sin ningún catalán conocido capaz de batir a los guipuzcoanos en 100, 300 y 400 metros, con resultados inferiores a ellos en algunas de las restantes pruebas atléticas, con sólo una quincena de corredores a pie, y de entre ellos sólo cinco o seis capaces de hacer 5.000 metros en un tiempo variable entre 16 y 18 minutos, creemos que la opinión sportiva no encontrará exagerado el calificativo que hemos aplicado a la actual situación.

La falta de entusiasmo, sumiendo inteligencias y voluntades en la más lamentable abulia; la incompetencia dirigiendo por falsas rutas dinero, tiempo y esfuerzo, y la intriga convir-

tiendo en terreno de lucha, puesta al servicio de intereses personales lo que debe ser lugar de acción, son los factores que han regido hasta el presente la actividad de la R. F. A. C. y los únicos culpables de la situación presente.

Abandonando, pues, los pasados errores, que no son, como se ha dicho recientemente, «felices derroteros seguidos», debemos comenzar una acción competente, enérgica y perseverante, capaz de elevar los sports atléticos al mayor grado de esplendor posible, no tanto para vencer a regiones hermanas como para lograr que nuestra raza se fortifique y regenere en bien de la patria y la humanidad.

Nadie puede existir capaz de declararse enemigo de una Federación si suscribe como base de acción este programa, que esbozado con mayor amplitud comprende dos clases de acción distintas y bien determinadas: Política la una, debe tener por objeto lograr el apoyo de los Poderes públicos, para que declarando de utilidad nacional la Educación Física y los Deportes, los implante con carácter obligatorio en los colegios, las Universidades y el ejército, dotándolos de locales y profesores adecuados y de todos los accesorios, tales como terrenos de sport, baños públicos de mar y pila, jardines para niños, sanatorios, etc., etc.; que reclame esta nueva necesidad nacional, mucho más útil que los toros y la lotería, que disfrutaban desde largo tiempo del protectorado oficial.

Deportiva la segunda, debe tener por objeto la organización y preparación de los campeonatos atléticos de Cross, Natación, Lucha, Boxeo, Hockey, Base-Ball y cuantos deportes tengan o puedan tener representación oficial en la Federación, conservando, al mismo tiempo, lo adquirido hasta el presente y procurando obtener nuevos elementos por medio de la propaganda oral, escrita y de acción.

Buscar el capital necesario para lograr estos propósitos, modificar por completo los estatutos y solicitar el ingreso en la Federación de Sociedades Deportivas, cuya organización, dicho sea de paso, debe también cambiarse, son, junto con los anteriores, los principales objetivos que debe tener actualmente la Real Federación Atlética Catalana.

En cuanto al Comité Superior que debe realizar estos planes y cuya elección se efectuará el día 12, debe hallarse formado por las competencias verdaderas, apartando del gobierno federativo a los mangoneadores estériles, que sólo buscan la satisfacción de sus apetitos, y a

**Los grabados
para STADIUM se
ejecutan en los**

**Talleres Gráficos
Thomas**

**Calle Mallorca, 291-293
Tel. G-583-Barcelona**

los incompetentes de buena fe, que deben documentarse antes de presentarse a la elección, para no servir luego de inútil estorbo.

Se habla de candidaturas, se citan nombres, se escribe mucho, tal vez demasiado, y ciego estaría quien no viese que con este inútil artefacto de lucha se entra de nuevo en el terreno del recelo y de la intriga, que todo el mundo dice querer abandonar.

Abajo, pues, la careta; juguemos limpio a plena luz, y para comenzar bien definido queda nuestro pensamiento en las presentes circunstancias. Con él colaboraremos a la vida de la R. F. A. C. y en esta ocasión esperamos ver unidos a nuestro lado cuantos deseen la prosperidad del deporte y la regeneración de nuestra raza.

Por el Catalunya Atlètic Club
El Presidente,
JOSÉ A. TRABAL

Real Polo Jockey Club

Reglamento especial que regirá en las Pruebas Hípicas que se celebran durante la temporada 1917-18

Artículo 1.º Las Pruebas hípicas que se correrán en la actual temporada se denominarán Ensayo y Ganador, y en las que sólo podrán tomar parte los señores socios, pudiendo matricular como máximo tres caballos en cada una de ellas.

En la de Ensayo podrán tomar parte los caballos que no hayan ganado un premio superior a 100 pesetas.

En la de Ganador, para todos los demás caballos. El caballo que corra en Ensayo no podrá hacerlo en Ganador, o viceversa.

Art. 2.º Los caballos que no estén inscriptos en las oficinas de la Sociedad el día antes de la celebración de cada Prueba, a las cinco de la tarde podrán tomar parte en las mismas,

pero sin opción a premio, corriendo los últimos.

Art. 3.º Los recorridos se clasificarán según el Reglamento del Concurso Hípico últimamente celebrado.

Habrà, sin embargo, Pruebas en las que se especificará la forma de resolver los premios, haciéndose constar en los gráficos correspondientes.

Art. 4.º En la Prueba Ensayo habrá dos premios consistentes en objetos de arte valorados en metálico, los que se adjudicarán siempre que en la citada Prueba tomen parte cuatro o más caballos; si sólo se inscriben tres caballos, únicamente se concederá el primer premio, suspendiéndose la Prueba si hubiesen sólo uno o dos caballos.

Prueba Ganador

Si corren seis o más caballos, habrá tres premios.

Si corren cuatro o cinco caballos, habrá dos premios.

Si corren dos o tres caballos, habrá un premio.

Si se inscriben menos de dos caballos, se suspenderá la Prueba.

Premios Ensayo

1.º 50 pesetas.

2.º 25 id.

Premios Ganador

1.º 75 pesetas.

2.º 50 id.

3.º 25 id.

Libre de matrículas.

Art. 5.º En la Prueba Ensayo. — El caballo ganador de un primer premio en esta Prueba tendrá un Handicap de dos obstáculos más a 0,90 metros en las siguientes que tome parte.

En la Prueba Ganador. — El caballo que obtenga un primer premio en esta Prueba correrá en las siguientes que tome parte con un Handicap de tres obstáculos más a un metro.

El caballo clasificado primero en tres veces distintas sólo percibirá en la última la mitad del valor del premio ganado y una medalla con el título de «Campeón Ganador»; la otra mitad del premio se concederá al que se clasifique en segundo lugar. En caso de que por el número de caballos inscriptos no se concediera algún segundo premio, se reservará el importe del mismo para aumentar los premios en otra Serie.

El caballo que por haber ganado dos segundos premios hubiese obtenido el 50 por 100 de un primer premio, correrá en las siguientes pruebas con un Handicap de dos obstáculos más a un metro de altura.

Art. 6.º Durante la temporada, además de las dos Pruebas citadas, se correrán otras dobles, las que deberán ganarse dos veces, según se detallará en los gráficos.

Premio único

Un objeto de arte valorado en 150 pesetas.

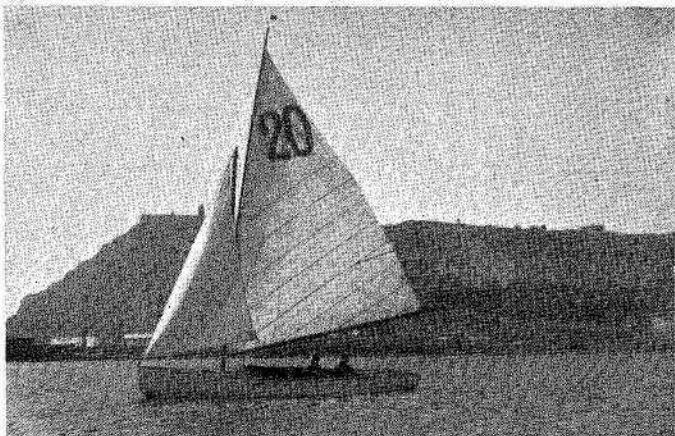
ACTUALIDADES GRÁFICAS

Vela : Primera prueba de la regata Copa Reyes

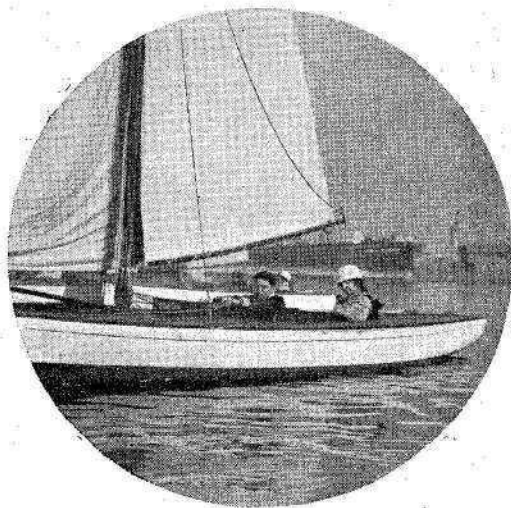
MERECE la simpatía de todos los sportsmen la obra en pro del deportismo femenino que viene realizando la sección de vela del Real Club Marítimo de Barcelona.

Ayer fué la regata Copa Entre Ellas, hoy es la prueba Copa Reyes, mañana será otra regata... El caso es que nuestros *Hispanias*, patroneados por bellísimas y distinguidas damiselas, luchan frecuentemente en nuestras aguas.

Ello ha traído como consecuencia dos extremos: fomentar la afición a los deportes del mar entre el elemento femenino y demostrar que nuestras deportistas, a bordo de sus respectivos yates, saben realizar también grandes



El yate Alga, que, patroneado por la señorita Fina y el señor Pi, ganó la primera prueba de la regata Copa Reyes



Ruixim, patroneado por la señorita Pepita Mas y el señor Mas, segundo de la clasificación

proezas, al igual que nuestros «cortidos» balandristas.

Efectivamente, cuantas regatas se han disputado *ellas*, cuantos éxitos que hemos contado.

Todas las pruebas femeninas han resultado de un interés y de una belleza verdaderamente sorprendente. Las gentiles yatistas han sabido dar a la lucha toda la hermosura e importancia que merece una manifestación deportiva.

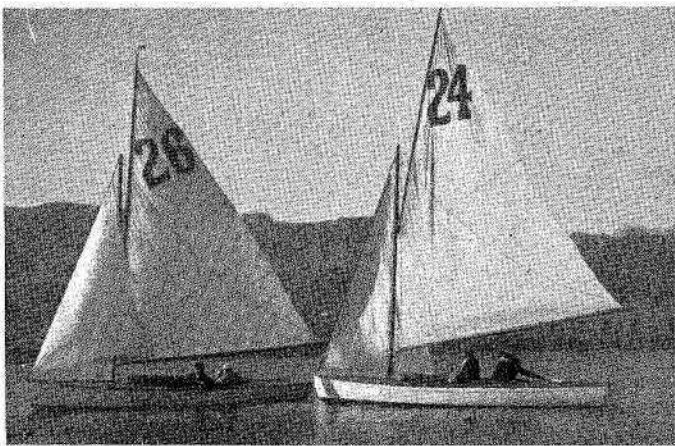
El ensayo ha resultado. Es preciso, pues, que sigan estas lides y con bastante frecuencia.

Hace falta haber visto — como nosotros — la primera regata de la citada Copa Reyes para poderse percatar de la esplendidez de la lucha y de la legalidad de la victoria ante la ruda contienda entablada entre todas las bellas balandristas.

En la lucha del domingo, por ejemplo, las señoritas Fina y Pepita y Ramona Mas, dieron a la regata momentos de extraordinaria emoción, compitiendo las tres para llevarse el primer puesto de la clasificación.

Otro de los instantes de ruda pelea lo dieron al final los balandros *Gavot* y *Culip*. Este se hallaba bastante rezagado antes de llegar a la meta, mas con un extraordinario esfuerzo y mediante una hábil maniobra, logró pasar a su adversario, otorgándose el tercer lugar de esta primera prueba.

El *Gavot*, en cambio, quedó rezagado, clasificándose en quinto lugar.



Los balandros Culip y Gavot, patroneados, respectivamente, por las señoritas Ramona Mas y Mariu Gasóliba, luchando denodadamente momentos antes de llegar a la meta

Brisas del mar

Las regatas regionales a remo

PARCE SER que la fiesta del Campeonato de Cataluña tendrá que sufrir un aplazamiento. Los organizadores fijaron el 27 del corriente para llevar a cabo sus propósitos, pero la posibilidad de que en dicha fecha se efectúen las elecciones de diputados a Cortes ha dejado en suspenso el día de su celebración hasta que, conocida aquélla, pueda libremente anunciarse. Ello implicará el retraso de escasos días, lo que no influye en nada para que se prosiga en su preparación y para que los remeros continúen sin interrupción las consabidas eliminatorias.

El programa que se realizará será igual que el celebrado en el año anterior: Regata de canoas, reservada al Asilo Naval. Regata regional de canots a dos remeros en punta y timonel. Campeonato de Cataluña para yols a cuatro remeros y timonel, Copa de don Enrique Prat de la Riba. Regata de canoas a doce remeros y timonel, Copa del Ayuntamiento de Barcelona. Regata de botes «Palangrés», reservada a los pescadores de la matrícula de Barcelona.

Resueltas ya las eliminatorias de nuestros clubs para concurrir al Campeonato, las tripulaciones clasificadas han escogido las embarcaciones siguientes, según derecho por clasificación obtenido: Club de Mar, *Salou*, tripulación Raldiris; *Marquet*, tripulación Martínez. R. C. Marítimo, *Morató*, tripulación Santamaría; *Florinda*, tripulación Giner. Es casi seguro que vendrá a luchar con las tripulaciones locales un equipo del Club Náutico de Tarragona.

Para la regata de canots es casi un hecho la participación de equipos del Athletic S. C. y se espera también la cooperación de Tarragona. El Club de Mar ha comenzado las eliminatorias para concurrir a la misma, debiendo éstas continuar mañana, domingo.

También anuncian para mañana la eliminatoria de las dos tripulaciones inscriptas para participar en la regata de canoas, a la cual es segura la cooperación de fuertes equipos de las agrupaciones náuticas locales.

Esto es cuanto por ahora podemos anticipar de las regatas regionales que nos organiza el benemérito Club de Mar, pudiendo asegurar que esta hermosa fiesta que por segunda vez lleva a término el citado Club, ha despertado entre el elemento remero un vivísimo interés, más teniendo en cuenta los resultados obtenidos en las regatas libres, donde el Club de Mar y R. C. Marítimo se han disputado alternativamente el honor de la victoria. El balance arroja para ambos la posibilidad de ver triunfantes sus ilusiones; cada regata habida, ha llevado a nuestro ánimo una nueva impresión. Recientes están aún las victorias obtenidas por una y otra entidad; reciente la justificación de que ambos cuentan con buenos elementos,

con tripulaciones fuertes. Nuevamente nos llamamos sobre la incógnita de siempre. ¿Serán los del Club de Mar los vencedores? ¿Vencerá el Marítimo? Por ahora sólo podemos decir que todos luchan para no ser vencidos. Ignoramos las fuerzas de Tarragona. ¿Serán éstos los vencedores?

Esperamos que en el número próximo podremos dar a conocer la fecha de celebración de las regatas regionales.

Vela

La Copa Reyes, reservada a los yatistas del R. C. Marítimo, celebrada el pasado domingo, obtuvo el éxito que era de esperar, concurrendo siete Hispanias a disputarse el premio gallantemente ofrecido por don Santiago Coma.

Corrióse la prueba en un triángulo frente al edificio social, realizándose una bonita regata de la que salió vencedor el yate *Alga*, hábilmente patroneado por la simpática señorita Josefina Fina, doblemente simpática por ser una ferviente entusiasta del deporte y del mar.

El segundo lugar lo alcanzó el *Ruixim*, mandado por la señorita Pepita Mas y estableciéndose a continuación la clasificación siguiente: 3.º, *Culip*, señorita Ramona Mas; 4.º, *Conqueridor*, señorita María Comas; 5.º, *Gavot*, señorita María Gasóliba; 6.º, *Sporium*, señorita Lucrecia Marsá; 7.º, *Dragonera*, señorita Catalina Coma.

Mañana se correrá la segunda y última prueba.

* * *

La Copa Ruixim lleva ya dos pruebas celebradas, ganadas respectivamente por el *Gombit* y el *Culip*. En la clasificación de ambas regatas el *Culip* va en primer lugar y el *Gombit* segundo. La tercera prueba debe ser patroneada por señoritas.

* * *

Para el día 20 del corriente se anuncian unas regatas, Copa Morató, para la fórmula internacional. Esta se correrá en dos pruebas en tiempos compensados; es reservada a yates del R. C. Marítimo.

ASTELL

Salón de Exposiciones

F. GUARDIOLA - Rbla. Cataluña, 45 - BARCELONA - Tel. 3048-A

Autos Elcar - Empire - Wood Mobilette

**Motos Reading Standard
Motobiciclette Dayton**

Bicicletas y Accesorios

Gran surtido en muñecas y juguetes

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Futbol : El Español en Sevilla

El equipo del Real Club Deportivo Español en el campo de juego del Sevilla Foot-Ball Club, con cuyo equipo ha medido sus fuerzas últimamente

COMO es costumbre entre nuestros notables equipos de futbol, el Español se ha dado últimamente un paseito por provincias, demostrando su valía y sus buenas condiciones.

En Sevilla, de donde procede la fotografía que ilustra esta página, jugó brillantemente con el campeón de Andalucía, cosechando muchos aplausos.

Polo : Concurso Copa de la Sociedad

Los bandos azul y blanco, del Real Polo Jockey Club, disputándose un partido del actual concurso

CADA día van resultando mayormente interesantes y competidos los encuentros de polo que se disputan nuestros distinguidos jinetes del Real Polo Jockey Club.

Sea porque ello es una consecuencia del asi-

duo adiestramiento y de las excelentes cualidades que poseen los distinguidos jugadores de polo, o porque ya este aristocrático ejercicio «ha entrado» en nosotros, el caso es que los partidos se hacen cada día más interesantes.

Medallas * Insignias Objetos para premios



Fabricantes

HUGUENIN FRERES & Co.-LE LOCLE (Suiza)
Los más importantes del mundo

Representantes: GAMPER Y MIR : Bruch, 13, pral. - BARCELONA

Internacional Sporting Club

La velada inaugural

Los hermosos propósitos deportivos del Internacional Sporting Club han comenzado a ser una brillante realidad y seguirán siendo una serie de éxitos.

El primer acto deportivo celebrado — lo que pudiéramos llamar velada inaugural — obtuvo un espléndido resultado bajo todos conceptos.

A la fiesta acudió numeroso y distinguido público, entre el que abundaba el elemento sportivo.

El programa se desarrolló en la forma y con los resultados siguientes:

Dalmases-Pasapera. — Estos dos notables púgiles hicieron un bonito asalto en tres rounds de a dos minutos. El público pudo apreciar la elegancia y excelente escuela de ambos, siendo muy aplaudidos.

S. García-Melé. — El asalto a espada francesa, verificado entre estos dos aventajados alumnos del maestro García, cautivó la atención de los asistentes a la velada. Melé estuvo muy bien en los ataques, y de García puede decirse que es correctísimo y una verdadera esperanza en el arte de la esgrima. Así lo apreció San Malato.

Profesor Grau-M. F. Creus. — Asalto a sable a todo juego, a pesar de lo reducido del espacio en que podían desenvolverse los tiradores. Sabido es que el maestro Grau es un especialista en el manejo del sable de combate

y con esto está todo dicho. De Creus, nuestro queridísimo compañero en la Prensa, sólo diremos que demostró sus excelentes condiciones de siempre, dando una gran brillantez al asalto, que fué ruidosamente aplaudido.

Profesor Frank Hoche-Kid Jacks. — El asalto en tres rounds de a dos minutos que, como el primero de boxe, arbitró el señor Ventura, del Real Club Deportivo Español, de demostración pasó a verdadero combate con gran contento de los invitados, que aplaudieron a ambos púgiles por la destreza y maestría que ambos demostraron.

Profesor Cuxac-Señor Fançon. — Sin desdoro alguno para los demás tiradores, debemos decir que el asalto a espada, verificado entre el notable profesor del Círculo Ecuestre y el distinguido aficionado argentino señor Fançon, constituyó el asalto de la noche.

De verdadera filigrana lo ha calificado Masferrer en *La Vanguardia* y así fué; fino, elegante el juego de armas cautivó a todos, resonando nutridísimos aplausos cuando terminó el encuentro, verdaderamente espléndido.

Profesor Bea-Señor Pedemonte. — Con este asalto a espada española primero y luego a la antigua usanza, espada española y daga, verificado entre el veterano maestro Bea, profesor de la Sala del Ateneo Barcelonés, y el señor Pedemonte, dióse fin a la velada.

Fuó un asalto interesantísimo, movido, en que el maestro se mostró ágil como en sus mejores tiempos, dando juego a su adversario, chocando el acero y resplandeciendo la majestad de una escuela que no se extingue.

Tanto como éstos fueron los demás tiradores aplaudidísimos, recibiendo el Presidente del Club, Comisión organizadora y tiradores, los plácemes y felicitaciones de todos los allí reunidos, que constituían la élite del deportismo barcelonés.

La Junta del Internacional ofreció a los invitados, después de la fiesta, un espléndido lunch.

LE CHAUFFEUR

Gran casa especial para la venta
de toda clase de accesorios para

AUTOMÓVILES Y CICLOS

Especialidad en últimas novedades de París

Rambla de Cataluña, 24 - Teléfono 2182
BARCELONA

A. ALIMUNDO Y C.^A

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017-A

BARCELONA

La casa más importante de España
en artículos para todos
los sports

Raquetas RAND e I Z y demás artículos para Lawn-tennis, de la célebre casa inglesa SLAZENGERS Ltd.

LAWN-TENNIS

Concursos suspendidos

LA persistencia de las heladas que durante los pasados días impidió la celebración de los partidos de concurso en las pistas del Real Lawn-Tennis Club del Turó y en las de la Sociedad Sportiva Pompeya, ha sido causa de que los comités de ambos concursos hayan acordado la suspensión hasta tanto que no mejoren las condiciones del tiempo y, por ende, el afirmado de las pistas, hoy en lamentable estado.

Ha sido verdadera lástima la interrupción de unos concursos tan felizmente comenzados y que tantas inscripciones suelen alcanzar por coincidir su celebración con las vacaciones de Navidad. Por esto sería muy de desear que pudieran jugarse mañana algunos partidos, pues de lo contrario, es probable que el elemento estudiantil, en parte por lo menos, no pueda seguir jugando los días laborables, lo que supondría alargar considerablemente la terminación de algunas pruebas.

Por si pudiera jugarse mañana, los inscriptos en ambos concursos deben ver las tablillas de los Clubs o la de la estación de Sarriá, donde, caso de jugarse, se fijará el orden de juego después de las siete de la tarde.

Reunión atlética interregional

CUANDO estos renglones vean la luz pública faltarán sólo breves horas para efectuarse esta importante manifestación atlética, y nuestro primer cuidado, por razones de cortesía y amistad, consiste en saludar a los atletas guipuzcoanos, deseando una vez más que unidas en fraternal abrazo sean Guipúzcoa y Cataluña eficaces colaboradores en la obra magna de la regeneración patria.

El programa de esta reunión se desarrollará en la siguiente forma: 100 metros lisos; 5.000 metros Handicap Cataluña, Copa Siglo; Lanzamiento del disco, y 5.000 metros de marcha y saltos de altura simultáneamente.

Por participar en estas pruebas, además de los Campeones de España y de Guipúzcoa, lo más florido del atletismo catalán, esperamos que el público corresponderá al noble esfuerzo de los organizadores, acudiendo al campo del F. C. Barcelona a las once de la mañana del día de Reyes.

ESPAÑA · SPORTIVA

PERIÓDICO SEMANAL ILUSTRADO

SUSCRIPCIONES Y ANUNCIOS: Hileras, 10 - MADRID

DE VENTA EN TODOS LOS KIOSKOS

Stadium

advierte a sus lectores y al público en general que a partir del presente número se venderá el ejemplar al precio de

30 céntimos

La considerable alza que han ido sufriendo papel el y cuantos artículos son necesarios para la producción de los periódicos, nos obligan a imponer a nuestros lectores este sacrificio que, por nuestra parte, procuraremos compensar por todos los medios, acrecentando en lo posible los motivos que hasta ahora nos han conquistado el favor del público

El precio de suscripción se respetará a nuestros antiguos abonados y a los que se suscriban durante el presente mes

NATACIÓN

Cada cosa en su lugar

EN la página deportiva de cierto periódico local han aparecido unos comentarios referentes al Concurso Copa de Navidad, a los cuales, por no estar conformes con ellos, vamos a oponer las siguientes observaciones:

Es indiscutible que el Club de Natación Atlètic ganó el Campeonato de Invierno en buena lid; que logró, además, muy buenos tiempos; pero hay que hacer también justicia al examen la actuación del Barcelona.

En dichos comentarios se afirma que el vencedor de la prueba «batió el record de Invierno que ostentaba Berdemás».

¡Alto ahí! Berdemás sigue ostentando aún el record que estableció en 27 de mayo de 1917, porque ese record no quedó establecido en el Campeonato de Invierno. Además, el tiempo mínimo logrado en anteriores carreras Copa de Navidad, lo obtuvo Cuadrada en 1912, con 4 segundos $\frac{3}{4}$, de ventaja sobre el tiempo de Berdemás a que se hace referencia. ¡Conviene no perder la memoria!

Otra de las cosas que precisa que defendamos es el intento que se hace en la aludida crónica de poner en duda las aptitudes de Vila. Basta para ello que se recuerde el brillante papel realizado por este nadador en los pasados Campeonatos de España, velocidad y resistencia, venciendo a Rodríguez y a Jiménez, y habremos conseguido nuestro propósito.

Sobre la abstención de los nadadores del Barcelona, se hace también hincapié y palanca para una serie de historias, las cuales tienen una explicación muy sencilla: Cuadrada y Berdemás no se hallan aún en condiciones

de lucha, a consecuencia de la enfermedad que ambos sufrieron no hace mucho tiempo. Eso es cosa sabida de todos. Y Vila no pudo participar en la carrera porque ocupaciones propias de su carrera le impidieron entretenerse convenientemente.

De Armangué y Musterós se dice que durante los entrenos ninguna vez igualaron el tiempo que Jiménez hizo en el último Campeonato. Esta apreciación es verdaderamente infantil. ¿Es que acaso en los entrenos es donde hay que batir los tiempos? ¿Logró el actual campeón de Invierno en sus entrenos el tiempo que después hizo en Navidad? No, pues el tiempo mínimo que obtuvo en ellos fué 3' 29". Entonces, ¿qué demuestra aquella afirmación?

Quien vió el desarrollo de la lucha, por apasionado que esté debe reconocer que de no haber sufrido el error que en la salida sufrieron estos dos nadadores, la lucha hubiera cambiado de aspecto.

Repito: los nadadores del C. N. A. corrieron muy bien y son dignos de elogio; pero justo es reconocer que la suerte no acompañó al Barcelona.

UN IMPARCIAL

Écos y noticias

El Sport Ciclista Catalá ha tomado el acuerdo de contribuir con 25 pesetas a la suscripción abierta por el R. M. C. C. para el trofeo Armangué.

Elogiamos el acuerdo y es de desear sea imitado. Armangué, antes que nada fué ciclista.

* * *

Como consecuencia de la fusión de los clubs Deportivo y Velocipedista, de Reus, se está disponiendo en esta ciudad un amplio y hermoso campo de sports, en el que se cultivarán toda clase de deportes.

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Futbol. — *Barcelona*: Día 30. Barcelona-Atlético, 5 a 0. — Badalona-Internacional, 2 a 0.

Pedestrismo. — *Barcelona*: Día 30. Carrera Copa Autonomía, Campeonato social, organizada por la Secció de Sports i Excursions del C. A. de D. del C. i de la I. Distancia, 5.000 metros. 1.º, Canals, 17 m. 13 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, Soler; 3.º, Massana.

Pelota vasca. — *Barcelona*: Día 30. Partidos organizados por la Sociedad de Sport Vasco. Virgili-Boldú vencen a Sunyer-Picabia por 40 a 21. — Cuchi-Canals vencen a Ferrer-Torras por 40 a 37. — Día 1. Hermanos Palmada vencen a Pérez-Mas por 40 a 38.

Polo. — *Barcelona*: Día 30. Concurso Copa Sociedad, organizado por el Real Polo Jockey Club. López (E.), Barón de Güell y Pattberg vencen a Marqueses de Monsolís y de San Román de Ayala y P. de la Cruz por 4 a 2.

Remo. — *Barcelona*: Día 30. Regata eliminatoria de canots a dos remeros y timonel, organizada por el Club de Mar. Distancia 2.000 metros con una virada. 1.º, *Gentil*, tripulación Sarsanedas, 5 m. 40 s. $\frac{3}{5}$; 2.º, *Englantina*, tripulación Fau, 6 m. 6 s. $\frac{2}{5}$; 3.º, *Brunzent*, tripulación Planellas, 6 m. 11 s. $\frac{2}{5}$.

Yachting. — *Barcelona*: Día 30. Primera prueba de la regata Copa Reyes, para yates de la serie Hispania patroneados por señoritas, organizada por el Real Club Marítimo Barcelona. 1.º, *Alga*, patroneado por la señorita Fina y el señor Pi, 31 m. 29 s.; 2.º, *Ruixim*, por la señorita Pepita Mas y el señor F. Mas, 33 m. 17 s.; 3.º, *Culip*, por la señorita Ramona Mas y el señor A. Mas, 33 m. 51 s.

Programa para mañana

Tiro. — Tiradas de entrenamiento, organizadas por la representación del Tiro Nacional. Stand de Montjuich. A las 9.

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

Remo. — Regata eliminatoria de canots a dos remeros y timonel, organizada por el Club de Mar. A las 10.

Atletismo. — Reunión atlética interregional, organizada por el Catalunya Atlètic Club. Carreras de 100 y de 5.000 metros handicap; lanzamiento del disco; saltos de altura; marcha de 5.000 metros. Campo del Barcelona. A las 11.

Polo. — Copa de la Sociedad. Partidos de polo, organizados por el R. P. J. C. Parque de sports de la carretera de Sarriá. A las 11. (A la misma hora se dirá una misa en la capilla del Parque.)

Yachting. — Copa de Reyes. Segunda prueba de la regata reservada a yates de la serie Hispania patroneados por señoritas, organizada por el Real Club Marítimo de Barcelona. A las 11.

Futbol. — Partidos amistosos: Barcelona-Internacional, España-Centre de Sports de Sans, España-Universitari. Campos de los clubs citados en primer lugar. A las 15.

HERALDO DEPORTIVO

APARECE LOS DÍAS 5, 15 y 25 DE CADA MES

SUSCRIPCIONES Y ANUNCIOS

Oficina: Villalar, 10 - MADRID

Agenia en Barcelona: Balmes, 58, 1.º, 1.ª - Teléf. 4737-A



Neumáticos

DUNLOP

**AUTO
MOTO
VELO**

Sociedad Española DUNLOP, S. A.

Claudio Coello, 106 - MADRID - Teléfono 4741
Telegramas y telefonemas: DUNLOP

— DEPOSITARIOS EN BARCELONA —

I. ÁLVAREZ : Provenza, 260 É. MAGRE : Córcega, 233
A. SANROMÁ : Balmes, 62
Agencia General Española "La Motosacoche" : Rosellón, 255

S. A. ESPAÑA

Importación directa de
Aceites y Grasas minerales

Provenza, 247 - Tel. 1023-G
BARCELONA

Automóviles

FIAT

Agencia general para España:

Sociedad General de Automóviles

Caspe, 24

BARCELONA

Automóviles IDEAL

Motor con patente española 61.028

SPORT - TURISMO - CIUDAD - INDUSTRIA

Fabricados por completo en los Talleres Hereter, S. A. - Barcelona

Vuelta a Cataluña 1917 - Regularidad: **Copa de Honor y Medalla de oro**

Peña Rhin 1917 - Velocidad: **Primero. La mayor recompensa.**

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

La Hispano-Suiza

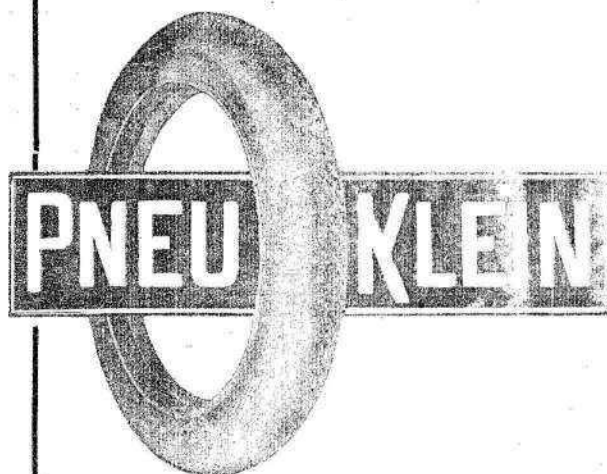
FRANCIA
(BOIS
COLOMBES)
: 27, Rue Réunion :

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

Coches de Turismo, para Hoteles, de reparto, etc.
Omnibus, Camiones, Motores marinos, Motores para la Aviación

Agencia en Barcelona: VALLET, FIOL y C.ª, S. en C.-Ronda Universidad, 37

Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono G-922



El más resistente
El más elegante
El más económico

Pídanse tarifas

KLEIN Y C.ª

Proveedores de la Real Casa



Única fábrica nacional de
Neumáticos
para automóviles, bicicletas
y motos



Barcelona
Princesa, 61 - Teléf. A-1333

SUCURSALES:

MADRID
Carranza, 12

BILBAO
Eguía, 4

SEVILLA
Álvarez Quintero, 21

VALENCIA
Lauria, 11

AUTOMOVIL-SALON

SALÓN DE VENTAS
Plaza de Cataluña, 18

DESPACHO
Trafalgar, 52

GARAGE Y TALLERES
Diagonal, 429

Automóviles Simplex, Stutz, Mitchell y Pullman

Camiones Federal : Coches reparto Rusch

Motocicletas Indian : Bicicletas Automoto

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