

STADIUM

*Revista Ilustrada
de Sports*



AVIACIÓN

Salvador Hedilla

el héroe de la travesía de
Barcelona a Palma,
subido en su aeroplano
poco antes de emprender
el vuelo

Año VI - Núm. 163
8 Julio 1916

20 cts.

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

Léase los lunes **El Mundo Deportivo**

AUTOMÓVIL-SALON

Exposición: Plaza de Cataluña, 18

Despacho: Trafalgar, 52

Automóviles

BERLIET

Camiones y Omnibus

MINERVA

MITCHELL

Entrega inmediata

Motocicletas INDIAN

Grandes victorias de los

Ciclos MARTÍ

y de los neumáticos

Bergougnan

Copa Mollet

11 junio

Campeonato de Cataluña

18 junio

Carrera de Neófitos

25 junio

Copa Conde Lavern

29 junio

1^{OS}

I. Esteve

I. Esteve

J. Sauleda

2.º P. Maimí

Primera categoría

S. Guinovart

Todos sobre neumáticos

BERGOUNGAN y ciclos MARTÍ

MADRID: Sagasta, 15 - Tel. 2810

Princesa, 37

R. C. Bergougnan : Barcelona, Rambla de Cataluña, 76 - Teléfono 3169



Stadium

REVISTA SELECTA ILUSTRADA DE SPORTS
PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA, S. A.SUSCRIPCIÓN:
España, año, 10 ptas. Extranjero, id. id., 15 fr.APARECE LOS SÁBADOS
Número suelto, corriente, 20 cént.
Número suelto, atrasado, 40 cént.OFICINAS:
Consejo Ciento, 383, entr.º
Teléf. 733 - 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

Figuras de relieve

Los primates



DON JOAQUÍN RENOM

Vicepresidente de la U. V. E.
y presidente del G. Deportivo del C. V. R.

Es el de mañana un gran día para la U. V. E. y para aquellos de sus hombres que más se interesan por su próspero porvenir.

De tener que escoger un nombre entre tantos amigos míos como tienen puestas sus esperanzas en la hora del triunfo, no ya del con que sueñan los corredores inscriptos en el Campeonato de España, sino del que anhelan los directores del movimiento velocipédico nacional, fácilmente me sería escoger uno que tiene acreditado, y bien acreditado, su valor en nuestras filas: el de Joaquín Renom.

Renom procede del Grupo Deportivo del C. V. R., de esa Peña de entusiastas amigos que conceptuaron, y lo pensaron bien, que el mejor medio de distraer sus ocios había de ser la bicicleta.

Uniéronse unos cuantos elementos, y lo que pareció al principio que no iba a ser más que una amena tertulia ciclista, ha ido desarrollándose poco a poco en forma tal, que sin temor a molestar ni ofender a otras colectividades para mí muy respetables, puede decirse que el modesto Grupito Deportivo del C. V. R. es hoy foco importantísimo de colaboración en pro de la difusión y desarrollo del deporte ciclista.

De aquellas amenas y sencillas excursiones y de aquellas fiestas y banquetes inolvidables, llevados a efecto en santa paz y perfecta armonía, se ha pasado a la lucha pro ideal, interviniendo sus elementos direc-

mente un hueco y cooperar al bien común, en interés de todos.

Pero, percatáronse sus entrañables amigos de sus condiciones de carácter, de su voluntad puesta generosamente y por completo al servicio de una gran idea, y lo elevaron, primero a la presidencia del Grupo, cargo que viene desempeñando a satisfacción de todos; más tarde a la vicepresidencia del Comité directivo de la U. V. E., donde demostró — especialmente en el desempeño interino de la presidencia — que con soberana facilidad lograba allanar algunas de las dificultades que se han venido oponiendo al paso triunfal de la Unión, y hoy, reconocidos sus méritos, ocupa al lado de Pablo Llorens, por derecho propio, un cargo de importancia: la vicepresidencia primera, que desempeña con el amor intenso que Renom siente por aquello que entiende noble y justo.

De su rectitud de carácter es asimismo valiosa prenda el que el Comité de la Unión lo haya proclamado juez árbitro de la carrera de mañana, la de mayor importancia del año, siendo ello una garantía de acierto que estimamos por igual: los corredores que saben con la estricta justicia con que emite siempre sus fallos, como nosotros que conocemos su modo de proceder y las relevantes condiciones que le adornan: severo en sus juicios, pero afable y cariñoso en su trato.

Y así ha ocurrido que mi excelente amigo, Joaquín Renom, a quien sobran inteligencia, disposición y energías las bastantes para ello, aceptó un cargo por puro compromiso en la Junta directiva del Grupo, para llenar sencilla-

N. M.

Pórtico

EL magnífico raid de Hedilla cubriendo los 252 kilómetros de distancia que separan Barcelona de Palma de Mallorca (Son Suñer), en poco más de dos horas, han servido para que saliera un cronista de un diario gráfico diciendo que el tal vuelo no era nada.

Nuestro ilustrado compañero pensará, sin duda, que cuando los comunicados oficiales que referentes a la guerra europea aparecen en la Prensa, nos hablan a diario de raids aeronáuticos de cientos de kilómetros, verificados a veces en condiciones difficilísimas, no tiene importancia alguna un viaje de Barcelona a Mallorca en un día de las apacibles apariencias del día 2, y decimos apariencias, porque de las declaraciones de Hedilla que publicamos en otro lugar, resulta que, en este caso, aquéllas engañaron una vez más.

A extremos así lleva la visión profana de un acontecimiento cualquiera, para juzgar del cual se necesita estar iniciado cuando menos en una especialidad, y tal como un día a un cronista se le antoja, a base de la visión profana de una carrera, afirmar que los autociclos son artefactos de todo punto inservibles, ahora sale este otro, y con una ingenuidad encantadora declara que el raid de Hedilla es un vulgar paseo.

No será tan vulgar—cabe pensar—cuando en España nadie se había atrevido a efectuar un raid marítimo de tal importancia y cuando tan sólo Garros, esa figura preeminente de la aviación mundial y unos pocos más han podido realizar algo semejante, algo mejor, tal vez, utilizando un aparato no dispuesto especialmente para efectuar vuelos sobre el mar, como el que utilizó Hedilla.

Aparte de esta consideración, que en términos absolutos pone bien alto el mérito de la hazaña de Hedilla, nada vulgar por cierto, hay que pensar que estamos en España, y, dicho esto, las proporciones de la importancia de ese raid marítimo, verdaderamente admirable, realizado por Hedilla, crecen, centuplicándose por lo menos.

Como nosotros piensan, por fortuna, las personas de reconocida competencia técnica en estos asuntos; como nosotros deben pensar también los entusiastas mallorquines, que dándose exacta cuenta de lo que significa y de lo que vale la heroicidad de Hedilla realizada en España, han pedido al Gobierno una condecoración para el intrépido aviador montañés y han decidido la creación de un monumento que conmemore ese grandioso suceso en el sitio donde Hedilla tomó tierra al llegar a Palma.

Siempre es un consuelo ver que tenemos enfrente, pensando lo contrario que nosotros, a quienes confunden la agricultura con la arquitectura, que, para el caso presente, lo mismo viene a ser confundir un hidro con lo que no lo es y un taube con lo que ni se le parece.

MAX

Estos días en otros tiempos

2 de julio de 1899. — La revista *Los Deportes* inicia el propósito de celebrar la carrera de bicicletas Barcelona-Zaragoza, que no se llevó a efecto por insuperables dificultades.

8 de julio de 1900. — En vista del contenido de una carta del presidente del Pedal de Madrid, dirigida al señor Abadal, en la que aquél se niega a poner en línea a los cinco corredores madrileños socios de aquella sociedad en la fecha en que se lanzó el reto, queda el famoso y cacareado match completa y definitivamente suspendido.

29 de junio de 1901. — Se celebra en Oporto el Campeonato de Portugal, organizado por el Real Velo Club, bajo los auspicios de la Unión Velocipédica Española, llegando primero José Bento Pessoa, que cubrió los 10 kilómetros en 18 m. 1 s. $\frac{2}{5}$. (Bento Pessoa fué el vencedor del primer Gran Premio Español.)

1 de julio de 1902. — Entre los concursantes de la carrera de automóviles París-Viena se celebra, en esta última capital, la carrera de la milla, clasificándose primero Osmont, que equipaba una moto, en 1 m. 1 s. $\frac{3}{5}$.

1 de julio de 1904. — En el *Boletín Oficial de la U. V. E.* se inserta un artículo solicitando la creación del Cuadro de Honor — contrastando con el Cuadro Negro —, indicándose dignos de figurar en él a Pollés, Mata Iranzo, Idamor Moreno, Salazar, Tarín, R. García Gómez y Xavier de Andrade.

8 de julio de 1906. — En el parque de Barcelona se celebra una carrera de bicicletas, organizada por *El Mundo Deportivo*, sobre una distancia de 100 kilómetros, que gana R. Masvidal en 2 h. 23 m. 43 s. $\frac{1}{5}$, entrenado por Arteman, en moto.

7 de julio de 1907. — Se corre el Gran Premio Automóvil de Francia, que ganó Nazzaro sobre Fiat, empleando 6 h. 49 m. 33 s. en recorrer 778 kilómetros (velocidad media, 114 kilómetros).

6 y 7 de julio de 1908. — Guyot se clasifica primero del Gran Premio de Voiturettes, cubriendo 461 kilómetros en 5 h. 45 m. 30 s. (80 kilómetros por hora).

1 de julio de 1909. — El team de fútbol del Barcelona gana el Campeonato de Valencia y la Copa del Ayuntamiento.

3 de julio de 1910. — Verifícase en el parque una fiesta hipica y automovilista, en la que ganan los premios los señores Andreu, Bofill, Martí Olivares y Lossios.

2 de julio de 1911. — Se corre por cuarta vez la Copa Samá, que gana R. de Vay a una velocidad media de 41,78 kilómetros por hora.

7 de julio de 1912. — Se efectúa la carrera Copa Santín, ganándola J. Fusté, de Masnou, que cubrió la distancia de 75 kilómetros en 2 h. 53 m.

6 de julio de 1913. — La F. C. C. F. elige al Comité que logró la paz entre los futbolistas catalanes, compuesto de Preckler (que dimitió), Masferrer, Oliver, Doménech, Green, Poch y Boronat.

5 de julio de 1914. — Con éxito extraordinario se efectúa en el Parque del Real Polo Jockey Club el Concurso Olímpico, organizado por el Sindicato de Periodistas Deportivos.

4 de julio de 1915. — Se lleva a efecto, con gran éxito, la carrera ciclista Copa Sanromá, ganando Dansó la categoría de boy-scouts y Guinovart la general.

Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios



La Vuelta a Cataluña en automóvil

organizada por el Real Automóvil Club de Cataluña

Días 23, 24 y 25 de julio de 1916

El programa

Se ha publicado ya el programa de la Vuelta a Cataluña, que forma un elegante tomito, que contiene un hermoso prefacio de Ricardo Cabot, nuestro director; la lista de señores que forman el Comité de Honor y el Comité organizador; lista de premios, reglamento de la carrera, descripción del circuito por etapas, ilustrada con algunas fotografías, y anuncios de las principales casas que se dedican al comercio y a la industria motorista.

En la portada aparece un dibujo en colores, original de don José Solá Andreu, que es una lástima haya salido tan mal interpretado, porque en honor del autor, nosotros que vimos el original, hemos de decir que no es ni sombra de lo que podía ser.

Empezando en este número, insertaremos el interesante prefacio del Programa, dividiéndolo, a los efectos periodísticos, en tres artículos, que se titularán: *Génesis de la carrera*, *La labor del Comité* y *Lo que será la Vuelta*, de los cuales va a continuación el primero.

Génesis de la carrera

Pasados los días de perplejidad que el estallido de la guerra europea determinara en todos los países y en todas las manifestaciones de la humana actividad, consagradas al servicio de la paz y del progreso, el espíritu de los pueblos que viven alejados de la horrible contienda — aun no bastante libre de la impresión terrorífica que se apoderara de todos en los primeros momentos — empieza a reaccionar y, estimulado por las ineludibles leyes que salvaguardan la propia existencia, hace reflorar felices iniciativas que mitigen las ráfagas de tragedia que llegan hasta nosotros y que nos restituyan a la normalidad nacional, contribuyendo a la labor altamente patriótica de prepararnos lo mejor posible para la hora de la paz, que venturosamente ya parece próxima.

Las perturbaciones ocasionadas por la guerra han tenido una repercusión muy sensible en la vida deportiva, basadas como están sus

más grandes manifestaciones en el bienestar general y en los más puros sentimientos de confraternidad internacional. Por esto no es posible pensar por ahora en aquellos importantes certámenes deportivos que, siendo título de legítimo orgullo para nuestras principales sociedades deportivas, congregaron a los más famosos campeones de todos los países para competir en lucha leal y caballerosa, enardecidas sus almas por el noble afán de una victoria que personificaba en ellos el triunfo de la raza nueva, vigorizada por el ejercicio metódico y educativo de los deportes, equilibrador de las humanas energías y factor esencial para crear inteligencias capaces de los más geniales inventos, y temperamentos valerosos capaces de hacerlos triunfar.

La historia del Real Automóvil Club de Cataluña registra hechos gloriosísimos que pregonan por sí mismos la intensidad y la importancia de la labor deportiva de nuestra primera entidad automovilista: las memorables fiestas a que dió lugar la «Copa Cataluña», en Sitges y Vilasar; la «Copa Barcelona», el «Campeonato español de Amateurs», la «Copa Tibidabo» y el anual «Concurso de Elegancia», instituido en 1914...

Pero el Real Automóvil Club de Cataluña, que no podía ser una excepción dentro del régimen de parquedad impuesto por las circunstancias, y que, por consiguiente, ha visto trabada su actuación deportiva que en otros tiempos pudo manifestarse como organizadora de los más resonantes acontecimientos automovilistas celebrados en España, no podía, tampoco, resignarse por mucho tiempo a una inacción que, si hasta ahora estuvo justificada, no era ya prorrogable sin grave quebranto de su gloriosa tradición deportiva.

Y sentada firmemente la convicción y la oportunidad de actuar, he aquí cómo, pulsando opiniones, oyendo pareceres y recogiendo iniciativas manifestadas dispersamente, surgió en la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Cataluña la idea de organizar una prueba de regularidad y de turismo que, tenien-

do su más alto valor técnico como demostración de la bondad y resistencia de los automóviles, hecha en las condiciones reglamentarias más semejantes posible a las que impone en la práctica el uso de estos admirables vehículos, tuviera, al mismo tiempo, todos los alicientes y todos los encantos de un agradable viaje de turismo y sirviera también para fomentar el amor al conocimiento de las espléndidas bellezas naturales de Cataluña.

Con arreglo a tales principios ha desarrollado su labor la Comisión organizadora de la Vuelta a Cataluña al redactar el articulado del Reglamento de esta prueba, a fin de que, tanto por su resultado como por su especial carácter, respondiera fielmente a los propósitos y a los ideales del Real Automóvil Club de Cataluña.

RICARDO CABOT

Trabajos de organización

El Comité organizador de esta prueba de regularidad y turismo se reunió el sábado, por la noche, tomando los acuerdos siguientes:

Prorrogar el plazo de inscripción hasta el día 10 del actual, pagando derechos sencillos, y hasta el 15 pagando derechos dobles; pasada esta última fecha no se admitirá ninguna inscripción más.

Realizar una segunda visita de inspección al circuito en que tendrá lugar la prueba para comprobar las buenas noticias que han dado el señor Terradas y otros socios del Club acerca del estado de las carreteras, y organizar al mismo tiempo, definitivamente, los controles fijos.

El de Artesa de Segre ha quedado definitivamente organizado en la reciente visita efectuada a aquella villa por el secretario del Club, don José Ortiz.

* * *

Ayer se reunió nuevamente el Comité organizador, acordando que a mediados de la próxima semana una Comisión del mismo, formada, probablemente, por don Salvador Andreu, don José Cabestany, don Francisco de A. Ribas y don José Ortiz, recorra de nuevo el circuito de la carrera para examinar los trabajos de reparación que se han efectuado en algunos trozos de carretera y para dictar las últimas disposiciones para lograr la más perfecta organización.

El Comité se ocupó también de la cuestión referente al aprovisionamiento de bencina y aceite, acordando suprimir el puesto de Lérida por resultar innecesario, dada la poca distan-

cia que existe entre dicha ciudad y el puesto de aprovisionamiento anterior, que se hallará situado en Artesa de Segre.

También se cambiaron impresiones acerca de las horas de salida, intervalos de coche a coche y pesaje de éstos, pero se quedó en dejar estos asuntos para resolverlos definitivamente cuando, una vez cerrada la inscripción, se sepa el número de coches que participarán en la prueba.

El Comité se reunirá nuevamente el lunes, a las diez de la noche.

Camino del éxito

Próximo ya el momento en que quede definitivamente cerrado el plazo para la inscripción de coches para participar en la Vuelta a Cataluña, son muchos los automovilistas que acuden a la Secretaría del Real Automóvil Club de Cataluña para enterarse de las condiciones y detalles de la carrera, que hace tanto tiempo se publicaron ya, repartiéndose, además, profusamente, ejemplares del Reglamento.

Estamos ya acostumbrados a esto y ya casi lo tenemos por natural, puesto que ocurre en todas las carreras y en todas las pruebas de esta naturaleza; pero, no obstante, nosotros no podemos pasarlo en silencio, haciendo notar cuánto mejor sería que las inscripciones no vinieran aglomeradas durante los últimos días.

Con todo, bien venidas sean a la hora que vengan, pues en contra de lo dicho puede argüirse que tan en término se hallan las inscripciones hechas durante los primeros días como las que se formalizan durante los últimos.

Dejando, pues, aparte estas disquisiciones, lo cierto es que en la hora presente hay ya presentadas y firmadas un número de inscripciones que basta para asegurar el éxito de la prueba. Eso sin contar que en los días que faltan aún, muy bien podría ser que las inscripciones aumentasen en más de un 25 por 100, pues sabemos de muchos distinguidos automovilistas, entre ellos algún propietario de coche salido de una novel y ya famosa fábrica española, que se proponen inscribirse.

Es notable que la primera categoría tenga hasta ahora muy pocos inscriptos, a pesar del número grandísimo de coches que hay en Barcelona, en condiciones de hacer un brillante papel, y entre las causas a que esto puede atribuirse podría ser una equivocada interpretación del Reglamento, en el sentido de que se creyese que sólo pueden entrar en dicha categoría coches de dos asientos, siendo así que no sólo pueden entrar coches de cuatro asientos sino que éstos ganarian dos puntos

EXTINTOR DE "PYRENE"
INCENDIOS

VALLET, FIOL y C.^a, S. en C.

Provenza, 165 a 173 - Tel. 7922
BARCELONA

ÚNICO QUE APAGA TODA CLASE DE MATERIAS INFLAMABLES

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carrel. de Ribas, 279
Teléfono 8250

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 7922

de ventaja sobre los de dos, es decir, un punto por cada asiento que lleven sobre los dos primeros, sin exceder de cuatro entre todos.

Esperamos que los propietarios de coches cuyo cilindraje sea menor de 2.250, reparen en la observación que acabamos de hacer, y aun confiamos en ver algunos coches más dentro de la primera categoría.

Los inscriptos

Hasta ahora figuran para participar en la prueba, los siguientes inscriptos:

1. Luis Martí Olivares, *Metallurgique*.
2. Eduardo Lugo Heusch, *Benz*.
3. Antonio Bargués, *Motobloc*.
4. Joaquín Xicoy, *Overland*.
5. José Almagre, *N. S. U.*
6. Alfonso Macaya, *Mitchell I.*
7. Cayetano Alegre, *Mitchell II.*
8. José Freixa, *Lancia*.
9. Luis Jacoby, *Hispano-Suiza*.
10. José Alvarez, *Diatto I.*
11. José Solá Andreu, *Diatto II.*
12. Peris, García y Arteman, *Scripps Booth*.
13. Marqués de la Laguna de Cameros, *Piccard-Pictet*.
14. Alberto Fontana, *Rambler*.
15. José Andreu, *Gobrón*.
16. Manuel Comerma, *Issotta-Fraschini*.
17. Rafael Bianchi, *Scripps Booth*.
18. X. X., *Scripps Booth*.
19. Federico O. Rissman, *Hispano Suiza*.
20. Manuel Fernández Muñiz, *Bugatti*.
21. Julio Marial, *Hispano Suiza*.

Notas del R. A. C. de C.

Acuerdo importante

El Teniente de alcalde del distrito 4.º, don Luis de Llanza, ha remitido al R. A. C. de Cataluña un oficio comunicándole la disposición que ha tomado de prohibir que los automóviles circulen por el Paseo de Gracia con el escape abierto.

En su virtud, el R. A. C. de Cataluña previene a todos sus socios que adviertan a sus

macánicos no lleven el escape abierto por el interior de la ciudad, para evitarse los perjuicios que la infracción de tal disposición podría ocasionarles.

De viaje

Sale para San Sebastián y otros puntos del Norte de España, en automóvil, don Luis Capará, de la Junta directiva del R. A. C. de Cataluña.

— Para sus fincas de Llaneras ha salido también el doctor don Juan Farnés, tesorero del R. A. C. de Cataluña.

De carreteras

Está muy adelantada la reparación de la carretera de Santa Cruz de Calafell, trozo comprendido entre Gavá y Cornellá, habiendo quedado en excelente estado los kilómetros ya terminados.

Mapa de carreteras

La semana próxima empezará a repartirse el mapa de carreteras de Cataluña, del señor Muntadas, editado de una manera especial por el R. A. C. de Cataluña para uso exclusivo de sus socios.

Como no solamente será el mejor mapa conocido, sino que, además, irá encerrado en un lujoso estuche de piel, el R. A. C. de Cataluña ha tomado el acuerdo de solicitar de sus socios recibo de la entrega del mismo.

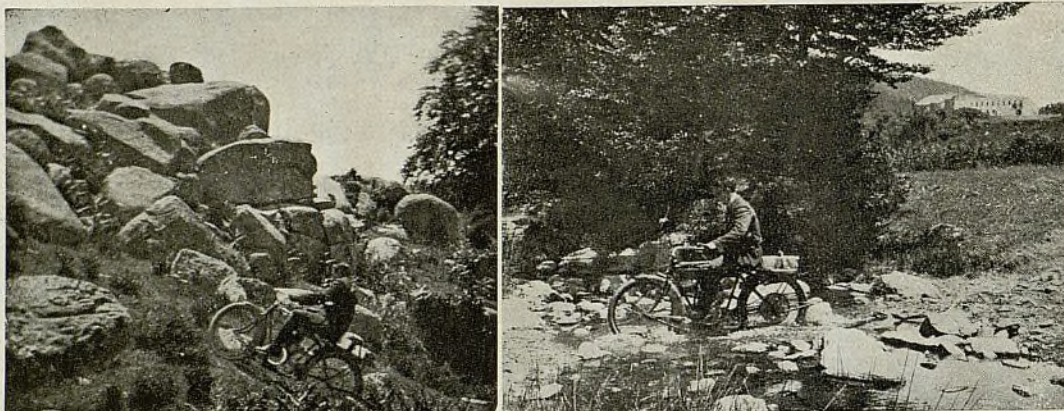
Mapas sevillanos

Hemos recibido de la Real Sociedad Automovilista Sevillana una colección de mapas editados en postales, que son de una gran utilidad para los automovilistas que visiten aquella hermosa región.

Estos mapas corresponden a los itinerarios siguientes: Sevilla-Granada, Sevilla-Cádiz, Sevilla-Badajoz, Sevilla-Málaga, Sevilla-Madrid, Sevilla-Algeciras, Sevilla-Córdoba y Sevilla-Huelva.

Felicitemos a la R. S. A. S. por su acierto y agradecemos el envío.

La conquista del Montseny por el motor



En las cercanías de Santa Fe. — Atravesando la riera de Gualba en el «Pla de Santa Fe»

Una proeza de Martín Armangué

SABÍAMOS que se iba a intentar un interesante y nuevo recorrido en motocicleta, y conociendo la intrepidez y *savoir faire* de quien habíase propuesto efectuar el raid, ni por un momento dudamos de que, de ser posible la empresa, había de salir satisfactoriamente y airoso de ella.

Martín Armangué, montado sobre *Indian*, 2 1/2 HP., ha llegado a terrenos nunca hollados por ruedas.

Con la misma fortuna que en la ascensión realizó nuestro amigo el viaje de regreso. Al felicitarle por tal hazaña hacemos extensivo nuestro parabién al Automóvil Salón, representante de las motos *Indian*, que a tan dura prueba se ha puesto su resistencia, lo propio que los neumáticos *Hutchinson*.

Martín Armangué, el héroe de esta hazaña, nos da los siguientes detalles de su excursión:

«El camino es malo: está lleno de piedras muy altas y en tanta abundancia, que tiene uno que fijarse mucho antes de decidirse por qué lado tiene que pasar. A veces es un verdadero

laberinto. La subida es muy fuerte (de 15 a 35 por 100). Los virajes son en ángulo agudo y están tan llenos de arena, que la velocidad de 4 o 5 por hora es demasiado para no caerse. Todo lo subí montado, sin ayudar a la motocicleta.

En llegando a la ermita de Santa Fe encontré a mis amigos Santamaría y Vidal, de la Secció de Sports de Muntanya del C. E. de C., los cuales habían subido para controlar mi llegada a este valle. Mi única intención era la de llegar hasta aquí, pero al ver la facilidad con que había llegado, quise probar de subir más alto.

Santamaría, andando con la rapidez que le caracteriza, me siguió, llegando poco después que yo al «Pla de l'Espinal», situado al pie mismo del pico rocoso de las Agudas.

No satisfecho todavía, quise probar aun más, pero con poca fortuna.

La montaña estaba cubierta de helecho (falgueras), tan alto, que en lo estrecho del camino se tocaba el de un lado con el del otro, enredándose con las ruedas, cadenas y guardabarros y sin dejarme ver por dónde andaba. Tan pronto tropezaba con una piedra como con una raíz de árbol, como me quedaba parado con las ruedas atascadas por las falgueras. Tuve que abandonar mi propósito, pero con la impresión de que es posible llegarse, montando sobre una *Indian* 2 1/2 HP., hasta las Agudas, el pico más alto del Montseny, en otra época del año. El mes de abril creo es el más a propósito para lograrlo.

De vuelta, me convencí que la bajada es mucho más difícil y más cansada para el motociclista que la subida. No hay que abandonar el freno.

En resumen: no encontré la cosa difícil y creo que otro que esté un poco acostumbrado a este sport, con una moto tan fuerte de cuadro como la *Indian*, con un motor tan bueno, con el cárter del mismo tan alto y los desarrollos adecuados, puede lograrlo.



Martín Armangué en el «Pla de l'Espinal»

Real Moto Club de Cataluña

(Sección oficial)

Carrera para motocicletas y side-cars

Reservada exclusivamente para amateurs

Circuito Cardedeu - Día 13 de agosto de 1916

REGLAMENTO

1.º El Real Moto Club de Cataluña organiza una carrera para motocicletas y side-cars, reservada para amateurs, que se correrá en el circuito Cardedeu-Llinás-San Antonio de Vilamajor y Cánoves el día 13 de agosto de 1916.

2.º Podrán tomar parte en esta carrera todos los amateurs, provistos de motocicletas o side-cars de las categorías siguientes:

MOTOCICLETAS

Clase A. — Motocicletas con una cubicación máxima de 300 c. c.

Clase B. — Motocicletas con una cubicación máxima de 350 c. c.

Clase C. — Motocicletas con una cubicación máxima de 500 c. c.

SIDE-CARS

Clase D. — Side-cars con una cubicación máxima de 560 c. c.

Clase E. — Side-cars con una cubicación máxima de 1.000 c. c.

3.º Esta carrera será regida por los reglamentos generales de la Federación Internacional de Clubs Motociclistas, por lo que a la especificación de las máquinas se refiere, y por el reglamento de Carreras del Real Automóvil Club de España, además de lo estipulado en el presente reglamento.

4.º El circuito Cardedeu-Llinás-San Antonio de Vilamajor y Cánoves, tiene 19 kilómetros de recorrido, debiendo dar las motocicletas siete vueltas al mismo, o sean 133 kilómetros, y los side-cars tres vueltas al mismo, o sean 57 kilómetros.

5.º La salida será dada primero a los side-cars, a las 2,40, y luego a las motocicletas, cincuenta minutos más tarde, o sea a las 3,30 de la tarde.

6.º El lugar de salida y llegada será el cruce de la carretera de Granollers a Cardedeu y Llinás con la carretera de Cánoves a Cardedeu.

7.º Los premios a conceder en esta carrera serán varias copas, medallas, etc., que se adjudicarán a las diferentes categorías, estando dotada cada una de ellas de tres premios, como minimum.

8.º No se admitirán inscripciones de una misma máquina para varias categorías distintas, como tampoco inscripciones de un mismo concursante para categorías diversas.

9.º El Real Moto Club de Cataluña establecerá, además de la clasificación por categorías, una clasificación general que podrá o no do-

tarla de premios especiales, según crea conveniente; premios que se anunciarán, en todo caso, con antelación suficiente a la celebración de la carrera.

10.º Los concursantes recibirán sus números de orden el sábado, día 12, víspera de la carrera, en el local social del R. M. C. de C., donde deberán presentarse con sus máquinas, ya que el Club se reserva la facultad de examinarlas y precintarlas.

11.º Esta carrera queda reservada exclusivamente para máquinas de turismo catalogadas, permitiéndose a los corredores amateurs provistos de máquinas T. T. o de carreras, su participación en la misma, sin opción a ninguno de los premios establecidos para las diversas categorías ni los que puedan ser establecidos para la clasificación general; o sea: podrán correr fuera de concurso para los efectos del tiempo empleado en el recorrido únicamente, expidiendo el R. M. C. de C. un certificado o diploma acreditativo del mismo.

12.º Queda prohibido a las motocicletas llevar el escape en sentido dirigido hacia el suelo, en forma que pueda levantar polvo.

13.º La salida será dada a los concursantes por grupos de a dos y con intervalos de un minuto.

14.º Los concursantes deberán presentarse en el lugar de salida quince minutos antes de la hora señalada para la misma.

15.º La inscripción para esta carrera queda abierta en la secretaría del R. M. C. de C., desde el día de la publicación de este reglamento hasta el día 5 de agosto próximo, con derechos sencillos, y entre los días 6 y 10 de agosto, con derechos dobles, cerrándose definitivamente la inscripción el día 10 de agosto, a las veintitrés horas.

16.º Las inscripciones deberán formalizarse por medio de los boletines que facilitará el R. M. C. de C., y deberán ir acompañadas de su importe de 5 pesetas para los señores socios del R. M. C. de C. y de 10 pesetas para los señores no socios.

17.º Esta carrera será exclusivamente de velocidad; viniendo los corredores obligados, bajo pena de desclasificación y abandono inmediato de la carrera (dada la orden por el comisario correspondiente), a no emplear medio alguno de obstrucción al paso de los demás concursantes.

18.º Los pasajeros de las categorías *D* y *E* deberán tener un peso mínimo de 50 kilogramos.

19.º Los concursantes, por el hecho de su inscripción, reconocen plena autoridad a los jueces, comisarios y jurados encargados de la interpretación del presente reglamento y de las disposiciones generales referentes a carreras, establecidas en los reglamentos generales citados en el artículo 3.º del presente.

20.º El Real Moto Club de Cataluña no acepta ninguna responsabilidad por los accidentes o daños de que puedan ser causantes o víctimas los corredores.

El raid de aviación Barcelona-Mallorca

Hedilla, en un magnífico vuelo, pilotando un aeroplano construido por la casa Pujol, Comabella y C.^a, cubre la distancia de 252 kms. que existe entre Barcelona y Palma de Mallorca, en dos horas y ocho minutos, o sea a una velocidad media de 119 kms. por hora



El monoplano de Hedilla, construido por los señores Pujol, Comabella y Compañía, preparado para ser puesto en marcha, en las inmediaciones del estanque de Remolá

Nuestra impresión

HEMOS de felicitarnos sinceramente por el éxito que significa el espléndido resultado del raid Barcelona-Palma, y dando a cada cual lo suyo, hemos de felicitar, en primer término y de una manera muy especial, al insigne Hedilla y a la casa Pujol, Comabella y Compañía, y luego a la Comisión de festejos de Palma de Mallorca y al Aero Club de Cataluña. Aunque en proporción distinta y por motivos diversos, a todos alcanza parte en la gloria por el éxito logrado.

Primero a Hedilla, cuya pericia y cuyo valor le han colocado en el primer lugar entre los aviadores españoles; luego a la casa Pujol, Comabella y Compañía, que en el breve tiempo que lleva dedicándose a la construcción de aparatos de aviación ha demostrado una perfección grandísima en tan difícil ramo de la ingeniería; a la Comisión de festejos de Palma de Mallorca por el acierto que tuvo en escoger, como número principal de las fiestas celebradas estos días en la capital de la isla dorada, el raid Barcelona-Palma, entre otras interesantes pruebas de aviación, y al Aero Club de Cataluña por haber sabido cumplir perfectamente la misión que le correspondía desempeñar en este asunto, controlando oficialmente el raid y secundando los esfuerzos de los organizadores con todo su apoyo y toda su influencia.

Hedilla ha efectuado una prueba cuyas dificultades, no pequeñas, se agrandaron al tener

que desistir de hacer la prueba con hidropuerto, y por esto no seríamos justos ni sinceros si no atribuyéramos a las relevantes cualidades personales de Hedilla la parte más grande del buen éxito que ha tenido el raid. Su admirable maestría en el arte de volar, su gran serenidad y su confianza en sí mismo le han proporcionado una victoria que le hace merecedor de los más altos entorchados, mucho más cuando en la gloria que legítimamente corresponde a la casa Pujol, Comabella y Compañía, por el excelente comportamiento del aparato, tiene también Hedilla la suya como director técnico de aquellos talleres.

La jornada del 2 de julio ha sido un día de gloria para la aviación española y para la casa Pujol, Comabella y Compañía, que ha visto recompensados sus grandes desvelos en pro de la nacionalización de la industria de la aviación con un triunfo resonante y definitivo, suficiente por sí solo para cimentar la fama de una casa constructora.

Para el Aero Club de Cataluña el raid Barcelona-Palma ha sido una prueba en donde ha podido demostrar lo capacitada que se halla la novel entidad para llenar la misión que ha venido a cumplir, y constituye una formal promesa de acertada actuación para todos aquellos que tenemos puestas en el Aero Club nuestras más grandes esperanzas.

Sabido es que el Aero Club de Cataluña era ajeno en absoluto a la organización del raid Barcelona-Palma, ultimado mediante un contrato celebrado entre los señores Pujol, Coma-

bella y Compañía, por una parte, y la Comisión de fiestas por otra, y que la única intervención que podía tener en este asunto el Aero Club de Cataluña, era la de controlar oficialmente la prueba a los efectos deportivos.

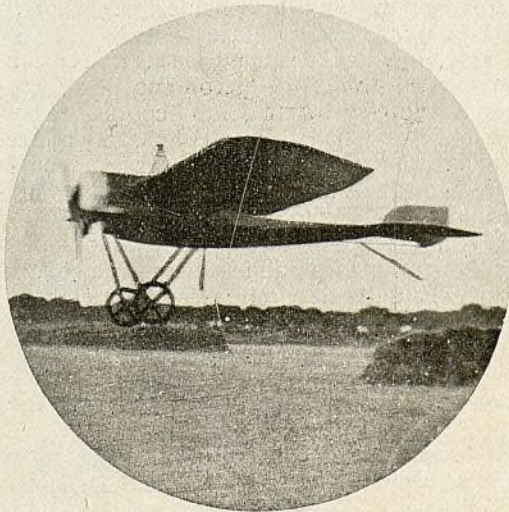
Esto es lo que hizo, y a pesar de sorprender la demanda de los organizadores al Aero Club en los primeros días de su existencia legal, hay que reconocer que ha organizado los servicios de controlaje en Barcelona, en la ruta y en Palma, de una manera completa y perfecta.

Limitadas, pues, a esto las funciones del Aero Club de Cataluña, y habida cuenta de la dificultad de comunicaciones entre la capital y el lugar donde se dió la salida a Hedilla, agravado todo ello por lo intempestivo de la hora, la intervención del Aero Club no ha podido trascender esta vez en ventajas prácticas para los socios, a pesar de los mejores deseos por parte de la Junta directiva, que en obsequio de los socios del Aero Club hizo reiteradas gestiones para que la salida se verificara en sitio bien asequible, pero ello no pudo ser, por circunstancias muy atendibles y justificadas.

En el Prat

En cuatro automóviles puestos a disposición de las personas especialmente invitadas por los señores Pujol, Comabella y Compañía, entre ellas buen número de compañeros en la Prensa, se trasladaron al Prat de Llobregat unas veinticinco personas, además de los tres comisarios oficiales de salida, señores Coma, Cabot y Creus, que lo hicieron en el *Berliet* de la casa Pirelli.

Una vez en el sitio de salida, que era un campo recién segado perteneciente a la Volatería de la Granja Casanovas, al lado del vedado de caza de los señores A. y R. Conde y en las proximidades del estanque de Remolá y del coto Africa, se juntaron a los expedicionarios un regular número de socios de aquellos magníficos cazaderos.



El aeroplano de Hedilla al despegar tierra, emprendiendo el vuelo para ir a Palma



Un grupo de espectadores volviendo al coto «Africa» después de la salida de Hedilla

Fotos Co

Allí nos enteramos de que tan sólo partiría Hedilla, ya que Coterillo había sufrido el día anterior una caída al finalizar un vuelo de prueba, que si, afortunadamente, no tuvo desgraciadas consecuencias para la persona del aviador, ocasionó, en cambio, graves averías al aeroplano que debía tripular.

Preparado el monoplano de Hedilla y colocado éste en su asiento, se dió impulso a la hélice y, después de algunas tentativas, se puso en marcha el motor, arrancando el aparato veloz y elevándose a los pocos metros rápida y majestuosamente. Eran las 5 horas 2 minutos y 7 segundos.

Hedilla dió un par de vueltas sobre el campo de salida, remontándose cada vez más, y tomó luego rumbo hacia Mallorca, pasando por encima de la vertical imaginaria del punto de separación entre la tierra y el mar a las 5 horas y 8 minutos, según los tiempos tomados por los comisarios.

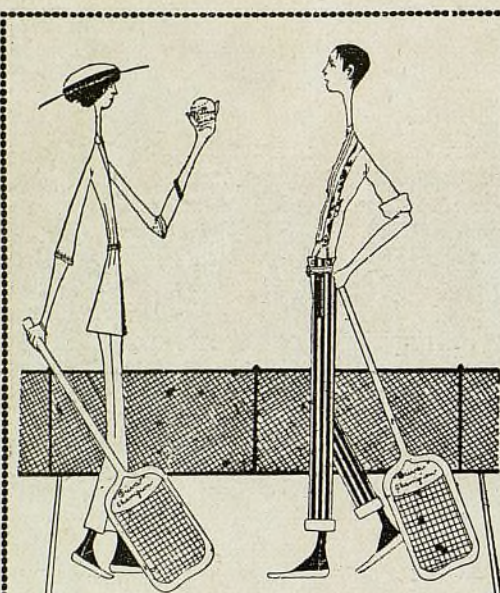
A los cinco minutos, el aparato de Hedilla, que iba tomando altura a medida que se alejaba, dejó de percibirse a simple vista.

En la ruta

El trayecto de Barcelona a Palma es de 252 kilómetros en línea recta. Estaba vigilado por el destructor *Proserpina*, el torpedero núm. 1 y el cañonero *Temerario*.

A bordo del *Proserpina* iban los comisarios de ruta, señores don Pedro Vives, don Gaspar Brunet y don José Canudas, junto con los hijos del coronel Vives, don Fernando, don Teodoro y don Francisco; tres fotógrafos, señores Camino, Quer y Costa, y don José María Ruiz, de *La Veu de Catalunya*.

El *Proserpina*, que, mandado por su comandante señor Cousillas, salió de nuestro puerto a las 2,37, regresó a las 9,5 sin haber visto el paso del aviador, debido a la mucha altura en que efectuó el vuelo y a la niebla que cubría



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

AGENTES EXCLUSIVOS:

EDUARDO SCHILLING, S. en C.

MADRID: Alcalá, 14 - BARCELONA: Fernando, 23 - VALENCIA: Peris y Valero, 2

el mar. El *Proserpina* se internó en el mar unas treinta y cinco millas en línea recta en dirección a Palma.

En Palma

En Palma, desde las cinco de la madrugada, el campo de Can Perantoni y las alturas cercanas a la ciudad se encontraban llenas de numerosísimo público, que ascendía en junto a unas 20.000 personas. Los comisarios oficiales del Aero Club, señores Macaya y Foyé, a cuyo cargo estaba el control, ocuparon su puesto desde las primeras horas.

Pocos minutos después de las siete un puntito negro se destaca en el horizonte; el puntito negro se agranda; ya no hay duda, es un aeroplano; una ovación enorme, entusiasta, estalla; el avión, ya perfectamente visible, atraviesa el control a las 7 horas 16 minutos; el piloto saluda con las manos; el delirio del público va creciendo; cuarenta mil manos aplauden, veinte mil bocas lanzan vítores y gritos de júbilo; el momento de indescriptible entusiasmo es emocionante. El aviador desciende para

tomar tierra; halla algunas dificultades, vuelve a ganar altura y se dirige hacia el campo de Son Suñer, donde toma tierra tres minutos después de pasar el control.

No es posible describir el entusiasmo del público. Hedilla fué estrujado entre los que querían abrazarle. Muchos eran también los aplausos y felicitaciones que recibieron los representantes del Aero Club de Cataluña y los organizadores del raid.

Lo que dice el héroe

Salvador Hedilla nos ha escrito interesantes detalles de su viaje, que explica en la siguiente forma:

«A poco de salir, me encontré con fortísimo viento de Levante que hacía casi imposible seguir adelante. De no haber tenido tantísimo empeño en realizar el raid hubiera desistido del viaje. Durante veinte minutos, el viento fortísimo hacía punto menos que imposible permanecer en el aire. Estuve un momento indeciso para retornar al punto de partida.

»Pasados los veinte minutos primeros, cesó la violencia del viento. Me elevé a mayor altura, alcanzando la de 2.000 metros, que he conservado durante toda la travesía, excepto al divisar Palma, que he descendido hasta la de 800 metros.

»El resto de la travesía sólo he atravesado remolinos de viento que poníanme en peligro. Un remolino me ha quitado la gorra y las gafas. El resto del viaje lo he hecho con la gorra en medio de las piernas y con dificultad he podido colocarme de nuevo las gafas.

»La travesía la he efectuado entre niebla. Sólo cada diez o quince minutos divisaba trozos de mar, pequeños, haciéndome el efecto de que volaba sobre tierra y atravesaba unos lagos. Las nubes no permitían ver el mar más que en la forma antes dicha.

»Por tal causa no he visto ninguno de los barcos de guerra que conducían a los comisarios de ruta. Sólo, casi a la llegada, he divisado un vapor, que, seguramente, sería el correo que salió ayer de Barcelona.

»He seguido exactamente la ruta que en conferencia telegráfica me dieron anoche los cronometradores del Aero Club señores Macaya y Foyé, que se hallaban en Palma. Hay que reconocer que me detallaron muy exactamente la ruta y los datos que me dieron han sido valiosísimos para el éxito del viaje.

»Hubiera aterrizado en Can Perantoni; pero debido al inmenso público que estaba congregado, cualquier desvío de dirección del aparato hubiera podido ser fatal.»

ACCESORIOS

de las mejores marcas inglesas
para **AUTOS Y MOTOS**

HARRY WALKER
BALMES, 84
(chafalán Valencia)

TELÉFONO 3442
BARCELONA
Telegramas: AUTOCESORIOS

BUJÍAS

SPHINX

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Carreras ciclistas : Copa Conde de Lavern



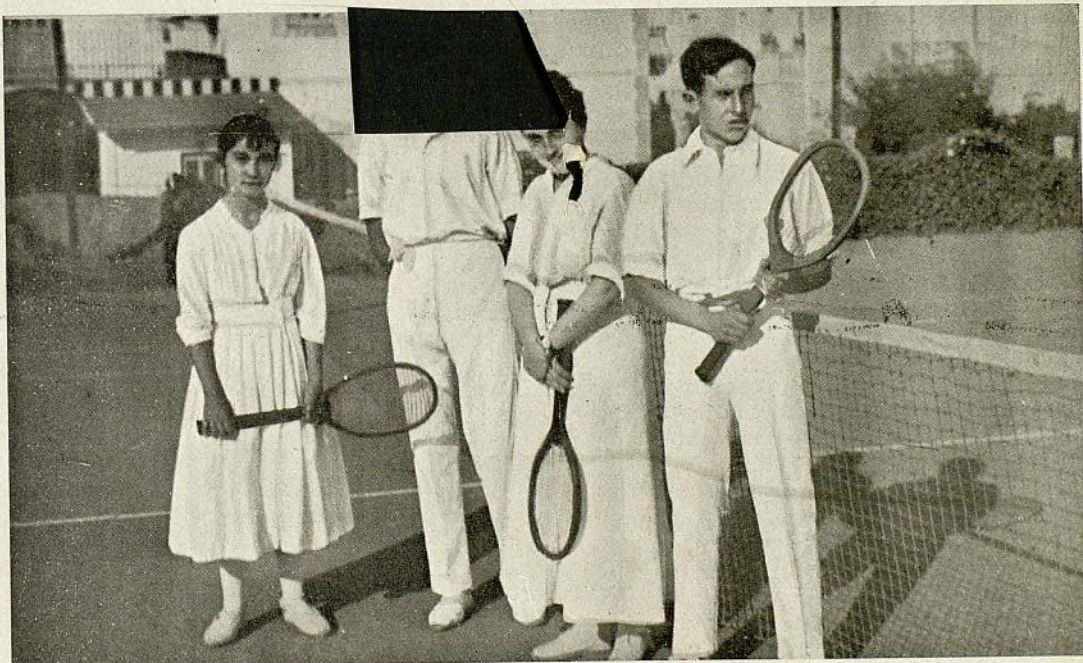
Corredores que tomaron parte en las carreras ciclistas celebradas en Masnou para disputarse el trofeo del Conde de Lavern

CON un éxito grandísimo se ha celebrado la importante carrera ciclista para ser disputada la Copa ofrecida por el Conde de Lavern.

Esta carrera tuvo lugar en Masnou, corriendo su organización a cargo del Sport Ciclista Catalá.

Tomaron parte buen número de corredores, clasificándose primero de la general y primero, también, de la segunda categoría, José Martínez, montando ciclo *I. V. E.*, y primero de la primera categoría, Guinovart, sobre ciclo *Marti* y pneus *Bergougnan*.

Lawn-Tennis : El Concurso del Salud Sport Club



Srta. Cecilia Soler, Sr. Font y Hnos. Morales, que jugaron el partido final de la prueba por parejas mixtas

Foto Nogareda

DURANTE los días de la otra semana, de domingo a domingo, se celebraron en las hermosas pistas del Salud Sport Club los partidos del Concurso organizado por dicha sociedad. El campeonato del Club ha sido ganado este año por J. Quirante. Aparte de este

campeonato, han resultado todas las pruebas en extremo interesantes, sobre todo la prueba de parejas mixtas, cuyo partido final se jugó entre la pareja formada por la señorita Cecilia Soler y el joven Font, contra los hermanos Morales, ganando los primeros.

Revista de Sports diversos



Hípica • Ciclismo
Náutica • Caza y Pesca
Lawn-tennis • Tiro
Deportes atléticos, &.^a &.^a



El Campeonato de España

Mañana

EN carreteras de Cataluña y bajo los mejores auspicios, va a disputarse mañana el más alto honor del ciclismo español. Castilla, Aragón, Valencia y Mallorca, han delegado sus más esforzados defensores y todo hace presagiar un acontecimiento.

La carrera, en cuanto a la organización, es acierto tras acierto. La labor de los Comités que con tanto desvelo como fortuna han cuidado de ella queda demostrada una vez conocido el circuito donde tendrá lugar la lucha, conocidos los premios, en fin, observando cuantos detalles integran el complicado y mixto presupuesto de este acto. Convenía a la U. V. E. dar una prueba del crédito y confianza que en ella tiene el ciclismo, y la prueba ya está dada. Es irrefutable. Al llamamiento del mismo, nadie, casi nadie ha cerrado sus puertas.

Nuestra admiración y nuestro aplauso.

* * *

La carrera.—Hoy como ayer, como hace dos años, elevamos la más respetuosa protesta. Cien kilómetros, hoy, nos demostrarán en alguna ocasión quién puede ser un especialista de ellos, pero en manera alguna nos señalarán al más fuerte, al más resistente, al más práctico de los routiers españoles. Aun cuando en el Extranjero —recurso que en ocasiones se alega— se procediese así, nuestras circunstancias son muy distintas y a ellas hemos de amoldarnos. ¿No comprendéis que cualquier avería, en 100 kilómetros, pone fuera de combate al mejor corredor y le priva de acercarse a los de cabeza? ¿No habéis observado cómo una mayoría de nuestros corredores más noveles, a 100 kilómetros se acercan mucho al pelotón de cabeza?

Además, una carrera de 100 kilómetros es ganada por media rueda, por menos aun, y en ocasiones por una circunstancia cualquiera afortunada; en cambio 200 kilómetros o más, dan una idea clara y precisa de la fortaleza de un corredor, no de una cualidad accesorio como es el demarraje, para el cual se han conducido a la meta una colección de compañeros.

¿Y esa es la cualidad del más fuerte? No. Aunque, como antes decimos, sea una táctica

del otro lado de la frontera. Por algo estamos en España.

Por eso difícilmente conceptuaremos el mejor routier español al que pise primero la meta mañana, ni tendremos por vencidos a los que la crucen después.

Es cuestión de fortuna.

Observen bien este detalle los comentaristas gratuitos.

* * *

Los corredores.—Se cotizan cuatro nombres con preferencia: Magdalena, Leblanc, Febrer, Esteve. ¿Quién de ellos puede vencer? Si no hay «guigne» los cuatro a la vez... con unos centímetros de diferencia, que aunque los consigne lacónicamente la clasificación general, en ocasiones casi no advierte el sano juicio del espectador, y si hay panne, vencerá el más afortunado. Esto es lo cierto.

¿Probables? Magdalena, dos veces campeón de España, ya nos dio con un lugar de primera su presentación. Sin equipo, sin aparatos, igual, exactamente como siete años, se lanza mañana a la lucha. No queremos hablar de él. Le acreditamos una serie de triunfos ganados en buena lid.

Esteve. Un formidable corredor, especie de diamante que va adquiriendo el natural pulimento. Este, como Magdalena, es un especialista para más de 100 kilómetros. Sus piernas y su fortaleza son una amenaza constante, más que su táctica. Por algo hemos dicho que es un diamante en época de pulimento.

Febrer. Campeón de España en 1915, por carretera, y vencedor en un match, es para el cronista un enigma. Ni prejuicio para regatearle méritos, ni falsos elogios. Queremos juzgar hechos que hayamos visto. Si la altura de su fama está mañana en su lugar, hemos de presenciar una reñida batalla.

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

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Ciclismo : Carreras de neófitos en Sabadell

Grupo de corredores que tomaron parte en las carreras de neófitos, organizadas por el Grop Ciclista Sabadell

Foto Casañas

Los entusiastas ciclistas que componen el Grop Ciclista Sabadell no cejan en su laudable empeño de avivar la afición ciclista en la vecina e industrial ciudad y, al efecto, a pesar de su reciente constitución, esta sociedad ha organizado ya una serie de actos que han resultado otros tantos éxitos para el Grop.

Éxito fué también, sin duda alguna, la carrera de neófitos celebrada últimamente, no sólo por las inscripciones que hubo, sino también por los resultados técnicos de la carrera, que fueron los siguientes: 1.º, Pastor, sobre ciclo *Sanromá*, pneus *Hutchinson*; 2.º, Moliné; 3.º, Companys, y 4.º, Sagués.

Las carreras de dos horas en la Velo Pista Parque

Equipo Tusquets-Sammarini, vencedor de la carrera de dos horas, celebrada en la Velo Pista Parque. Don Ricardo Llanas entregando la Copa Vilardell a Pedro Sammarini, que la obtuvo definitivamente.

CON motivo de las pasadas verbenas, la casa Vilardell, S. A., propietaria de la espléndida Velo Pista Parque, organizó unas interesantes carreras de dos horas.

Esta carrera estaba dotada de un magnífico premio consistente en la Copa Vilardell, para el equipo que resultase ganador, debiendo

luego disputarse la copa entre los corredores que formasen dicho equipo.

El equipo vencedor de la carrera de las dos horas fué el compuesto por Tusquets y Sammarini, y realizada entre ellos la carrera para resolver la adjudicación definitiva de la copa, resultó vencedor el corredor Sammarini.

Leblanc. Campeón de España en 1914, es el prototipo de los 100 kilómetros. Los lleva realizados quizá cien veces, pisando la meta el primero. Leblanc ya ha corrido en Cataluña otras veces y es un maestro a la hora de embalar.

Y al lado de estos cuatro héroes, seguramente veremos marchar al gran Crespo, vencedor de Madrid-San Sebastián, a Nolla, a Martínez, al caza-primas Guinovart, a Gargalló, a... en fin, a toda esa serie de routiers que carrera tras carrera, año tras año, prueban fortuna, con resultados positivos o adversos, pero luchan.

* *

Los equipos.— No tenemos fe en la labor de los equipos, colectivamente. Se oponen una serie de circunstancias que fuera importuno mencionar. Tenemos la convicción de que el triunfo habrá de ser individual. Y de ser así, ¿no sería una verdadera mentira la tal lucha de equipos? ¿Surgirían de la nada, mañana, en la carretera de Badalona?

El cronista no cree en milagros... por lo menos entre ciclistas.

* *

Y ahora, después de expresar nuestro afecto por cuantos corredores vienen a honrar nuestra tierra con su presencia, nos hemos de limitar a esperar a mañana, ajenos a algunas miserias y comentarios sobre combinaciones, sobre proyectos, sobre aviesas intenciones, farándula toda ella de estúpidas consideraciones que ni escuchamos ni podemos tomar en serio por mirarnos las cosas desde un punto de vista más elevado y más noble.

Por otra parte, hablando sinceramente, hemos de expresarnos ajenos a todo temor. Si alguna amenaza se opone a la independiente actuación de cualquier corredor, el juez árbitro está facultado para resolver, y si el sentido común se viese suplantado por el egoísmo y la mala fe, aun queda en nuestra pluma honradez para acusar lo cierto.

Sea este último comentario respuesta a algunos amigos que se han acercado para hacernos revelaciones interesantes acerca el Campeonato de España.

Nosotros no creemos a ningún buen corredor capaz de una acción indigna. Y si esa fuese obra de alguno malo... dejadle. Bastante trabajo tendría para llegar a la meta.

Sea esta carrera una fiesta tan grande como merece el desprendimiento generoso del Rey, primer ciclista español, y tan digna de nuestra digna Cataluña. —F. A. CANTO ARROYO.

* *

Los inscriptos

1. José Magdalena, Barcelona. *Montpeó-Klein.*
2. Leopoldo Pujol, Zaragoza. *Diamant-Soly.*
3. Emilio Nolla, Barcelona. *Guitart-X.*
4. Antonio Crespo, » *Guitart-X.*

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

5. Simón Febrer, Palma. . . *I.V.E.-Hutchinson.*
6. Isidro Esteve, Barcelona. *I.V.E.-Hutchinson.*
7. A. Gargalló, » *I.V.E.-Hutchinson.*
8. A. Bartrina, » *I.V.E.-Hutchinson.*
9. Juan Martínez, » *I.V.E.-Hutchinson.*
10. B. Durán, Premiá. . . *X-X.*
11. José Manchón, Madrid. . . *Automoto-Dunlop.*
12. Ernesto Serrano, » *Automoto-Dunlop.*
13. Oscar Léblanc, » *Automoto-Dunlop.*
14. L. S. Villada, » *Automoto-Dunlop.*
15. Miguel García, » *Automoto-Dunlop.*
16. Rafael Andreu, » *Automoto-Dunlop.*
17. José Biote, Barcelona. *Montpeó-Klein.*
18. G. Antón, Madrid. . . *Automoto-Dunlop.*
19. F. Martínez, Barcelona. *X-X.*
20. José Félix, » *Lázaro López-Hutchinson.*
21. Pedro Tusquets, » *Lázaro López-Hutchinson.*
22. S. Guinovart, » *Martí-Bergougnan.*
23. José Baqué, Villafranca. . . *X. X.*
24. Teodoro Pons, Mahón. . . *Sanromá-X.*
25. Tomás Fuentes, Madrid. . . *Griffon-Dunlop.*
26. V. Villanueva, Barcelona. *Fontanals-Klein.*
27. Bartolomé Roig, Palma. . . *New-Hudson-Hutchinson.*
28. José Saureda, Mataró. . . *Martí-Bergougnan.*

Real Polo Jockey Club

HABIENDO circulado distintas versiones acerca de los motivos que el R. P. J. C. tuvo para no favorecer con entrada gratuita durante los días en que se celebró el Concurso Hípico, a los señores socios de los Círculos Ecuestre, Liceo y Cazadores, como era costumbre en años anteriores, así como respecto a la forma y época en que tal decisión se puso en conocimiento de aquellas Sociedades, reproduciendo, a petición del Real Polo Jockey Club, el oficio en que se comunicaba tal acuerdo de la Directiva, a fin de que con ello no puedan atribuirse faltas de delicadeza ni de oportunidad a la referida Sociedad.

Dice así el oficio :

« Muy reconocida esta Sociedad por las demostraciones recibidas de Vd., secundándola en la organización de Concursos hípicos con subvenciones muy estimables y favoreciéndola con la asistencia de la mayoría de sus distinguidos socios, se vió obligada, últimamente, por su creciente desarrollo y para su mayor prosperidad, a modificar sus Estatutos, y con relación a ellos le precisa, en parte, modificar también algunos precedentes establecidos, así como para el perfeccionamiento del orden y comodidad de que deben disfrutar tanto sus socios como sus protectores.

Debido a lo antedicho pasamos a poner en su conocimiento que, en lo sucesivo, las subvenciones para los Concursos hípicos con las cuales nos veamos favorecidos, se destinarán a la creación de un premio especial que llevará el nombre de la Sociedad donante, y el

día que se corra aquel premio se facilitará la entrada gratis al Concurso a todos los socios de la misma.

En atención a que la Sociedad de su digna Presidencia ha sido una de las que tenían establecida la costumbre de subvencionarnos anualmente, esta Junta directiva ha tomado el acuerdo de abrir un período de un mes, que principiando en primero de febrero corriente terminará el día veintinueve del mismo, dentro del cual se aceptarán para el ingreso de socios a los que de esa Sociedad gusten honrarnos con su adhesión, librándoles de las cien pesetas de derecho de entrada.

Lo que tengo el gusto de comunicarle para que se digne ponerlo en conocimiento de todos los señores que integran esa distinguida Sociedad de su digna y acertada presidencia.

Dios guarde a Vd. muchos años. — Barcelona, tres de febrero de mil novecientos diez y seis. — *El Presidente*, LUIS MARSANS PEIX. »

Ecos y noticias

Para el 16 del actual anuncia el Moto Club Madrid una gran prueba de side-cars, en el circuito de Guadarrama, sobre una distancia de 206 kilómetros.

La carrera tendrá lugar en el circuito de Guadarrama y estará dotada de una magnífica Copa ofrecida por S. M. el Rey, para el mejor equipo clasificado; Copa del diario *La Acción*, para el primer side-car que llegue a la meta (categoría hasta 750), y de otra Copa del Moto Club (fuerza libre).

Las inscripciones se recibirán en el Moto Club Madrid (Hileras, 10), hasta el lunes 10 de julio, mediante la cantidad de 30 pesetas, la mitad reintegrable a todo corredor que termine la carrera y sea socio del Moto Club de Madrid desde febrero último.

Por acuerdo de la Junta de la Real Sociedad de Sport Vasco, se han suspendido hasta el otoño los partidos de pelota, aunque durante el verano continuarán los partidos de entrenamiento.

Con muy buen acuerdo a nuestro juicio, el Real Barcelona Lawn-Tennis Club ha adoptado la determinación de aplazar la celebración de su concurso social hasta el otoño próximo, a cuyo fin y efecto ha solicitado fecha a la A. L. T. C. para después del concurso que esta

entidad celebra todos los años en aquella época.

La Junta del Barcelona se propone recabar la concesión de importantes premios, a fin de proporcionarle, si cabe, mayores alicientes que en años anteriores, lo que no dudamos que le será fácil conseguir.

La fiesta de San Cristóbal

El próximo lunes, 10 de los corrientes, festividad de San Cristóbal, después de la celebración de las misas y del divino oficio, tendrá lugar en la Real Capilla de San Cristóbal del Regomir, la bendición anual de automóviles que en ella se celebra desde el año 1907, en que por primera vez en España y en dicha capilla se instauró la indicada bendición.

A pesar del esplendor y lucidez de la fiesta de cada año, la bendición de automóviles del actual promete ser mucho mayor, pues las autoridades y la aristocracia barcelonesa, junto con los primates del comercio y de la industria, acudirán a ella como prueba de adhesión a S. M. el Rey, que se ha dignado aceptar el cargo de Obrero-Decano-Presidente de dicha Real Capilla, ostentando en su automóvil la famosa medalla conteniendo la efigie de San Cristóbal del Regomir, patrón de los automóviles.

La bendición dará principio a las once, y como el año pasado, todas las personas que asistan a ella con su automóvil, recibirán un ramo de flores y la medalla del Santo, cuyo troquel es propiedad de la Capilla.

La entrada de los automóviles debe tener lugar por la calle Ancha.

* * *

El Montepío de San Cristóbal, formado por los *chauffeurs* de Barcelona, celebrará el próximo lunes la festividad de su Santo patrón con una función religiosa que tendrá lugar en la iglesia de los PP. Carmelitas, sita en la calle de Lauria, entre Gran vía Diagonal y Córcega, pronunciando un panegírico el Rdo. doctor don José Planas y Vidal, capellán del batallón de Alba de Tormes.

Luego se celebrará la tradicional bendición de automóviles.

Como epílogo de la fiesta, por la noche, a las diez y media, se celebrará un baile de sociedad en el local de la Bohemia Modernista.

EL MUNDO DEPORTIVO

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

A. ALIMUNDO Y C.^A

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017

■ BARCELONA ■

ARTÍCULOS PARA TODOS LOS SPORTS

ESPECIALIDAD EN LAWN-TENNIS Y FOOT-BALL

Motos y bicicletas de varias marcas

Raquetas "RAND" e "I. Z." a 42,50 y 47,50 pesetas, respectivamente

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Aviación.—*Barcelona-Palma*: Día 2. Distancia 252 kilómetros. 1.º, S. Hedilla, 2 h. 8 m.

Ciclismo.—*Barcelona*: Carrera de neófitos, organizada por la Agrupación Ciclista Catalana. Día 2. Distancia 35 kilómetros. 1.º, Darragoni, ciclo *Montpeó*, pneus *Hutchinson*, 1 h. 16 m.; 2.º, F. Tobeña, 1 h. 17 m. 5 s.; 3.º, J. Estivill, 1 h. 18 m.

Sabadell: Carrera de neófitos, organizada por el Grop Ciclista Sabadell. Día 2. Distancia 20 kilómetros. 1.º, Pastor, ciclo *Sanromá*, pneus *Hutchinson*; 2.º, Moliné; 3.º, Companys.

Bilbao: Campeonato del Club Deportivo. Día 2. Distancia 50 kilómetros. 1.º, Sabino Macua, 1 h. 30 m. 43 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, L. Fox, 1 h. 31 m. 2 s.; 3.º, E. Soriano, 1 h. 32 m. 58 s.

Burgos: Campeón de Castilla la Vieja. Día 2. Distancia 76 kilómetros. 1.º, G. Antón, 3 h. 5 m. 30 s.; 2.º, J. Carrasco; 3.º, N. Puente.

Fútbol.—*Barcelona*: Campeonato de Segunda Liga. Día 2. Semifinal. Europa-Barcino, 4 a 1.

Tarrasa: Día 2. Barcelona-Tarrasa, 3 a 2.

Vilasar: Día 2. Barcelona-Vilasar, 5 a 4.

Hípica.—*San Sebastián*: Carreras de caballos. Inauguración del hipódromo y de la temporada. Día 2. Premio Nacional (1.000 metros). 1.º, *Milton*, de la cuadra del Conde de la Cibera; 2.º, *Viernes*, de la yeguada militar; 3.º, *Celino*, de la cuadra de don Justo San Miguel.—Internacional mixta (1.000 metros). 1.º, *Omagh*, de la cuadra de Wandervil; 2.º, *Rossalha*, de la de Cohn; 3.º, *Salanio*, de la de Marcial de Macera.—Premio de La Concha (1.500 metros). 1.º, *Ballone*, de la cuadra de Cohn; 2.º, *Christy*, de la de Tolsa; 3.º, *Codes*, de la del Conde de la Maza.—Gran premio de San Sebastián, 100.000 francos (2.400 metros). 1.º, *Teddy*, de la cuadra de Cohn; 2.º, *Spirz*, de la misma cuadra; 3.º, *Neyas*, de la de Wandervil.—Premio Debut (1.800 metros y vallas). 1.º, *J'en donne*, de la cuadra de Thorne; 2.º, *Boticelli*, de la de Liens.

Lawn-tennis.—*Barcelona*: Concurso social del Salud Sport Club. Día 2. I. Campeonato individual de caballeros. Quirante gana a Tormo por 4/6, 7/5, 6/4, 8/10, 8/6.—II. Campeonato individual de señoras. Cecilia Soler gana a Joaquina Viver por 6/3, 6/2.—III. Parejas de caballeros, con ventajas. Font-Morales ganan a C. Sindreu-Manresa por 6/3, 6/3.—IV. Parejas mixtas, con ventajas. Cecilia Soler-Font ganan a hermanos Morales por 6/2, 3/6, 6/2.—V. Individual de caballeros, con ventajas. Tormo gana a Morales por 6/5, 6/1.

Natación.—*Villanueva y Geltrú*: Festival organizado por el Club Natación Barcelona. Día 29. Carrera de 100 metros. 1.º, J. Cuadrada; 2.º, Solana; 3.º, Berdemás.

Barcelona: Carrera de 60 metros, organizada por el Club Natación Barcelona. Día 2. 1.º, Granados, 1 m. 10 s.; 2.º, G. de la Viña, 1 m. 15 s. $\frac{1}{5}$; 3.º, A. Jorro, 1 m. 28 s. $\frac{2}{5}$.

Polo.—*Barcelona: Copa Pattberg*. Primer partido. Día 2. Vallejo, Cinnamon (N.), Pattberg y Ferrer-Vidal Güell ganan a López (E.), Marqués de Monsolis, Bofill y Urruela por 2 a 1 $\frac{1}{4}$.

De entrenamiento. Día 6. Petit, Bofill, Pattberg y Ferrer-Vidal ganan a Vallejo, López (E.), Cinnamon (N.) y Urruela, por 3 a 0.—N. Cinnamon, Bofill, Ferrer-Vidal Güell y Pattberg ganan a Va-

llejo, López, Barón de Güell y Urruela, por 3 a 0.—N. Cinnamon, Bofill, Ferrer-Vidal y Pattberg ganan a Vallejo, Petit, Barón de Güell y Urruela, por 3 a 0.

Remo.—*Barcelona*: Regatas eliminatorias de yols a cuatro remeros y timonel, organizadas por el Real Club Marítimo. Día 2. Distancia 2.000 metros. 1.º, *Manelic*, tripulación Queralt, Campiani, Camps y Reig, timonel A. Santamaría, 8 m. 27 s.; 2.º, *Alfonso XIII*, tripulación Pohl, Eittel, Adillon y Weber, timonel Steinner, 8 m. 52 s.; 3.º, *Barcino I*, tripulación Renom, Massana, Clarós y Rodés, timonel Camps, 8 m. 57 s.

Regata de canots a dos remeros y timonel, organizada por el Club de Mar. 1.ºs, Parés y Rovira, timonel Sarsanedas; 2.ºs, Ribas y Ballester, timonel R. Belda; 3.ºs, Soler y Aubeyzon, timonel R. Belda.

Tiro.—*Barcelona*: Concurso de Somatenes, organizado por el Tiro Nacional. Día 2. 1.º, C. Cots, del Somatén de Santa Coloma de Cervelló, 91 puntos; 2.º, O. Capdevila, de Hostafranchs, 91 puntos; 3.º, P. Costa, de Hostafranchs, 89 puntos.

Water-polo.—*Villanueva y Geltrú*: Día 29. Equipo azul vence al blanco por 3 a 1.

Programa para mañana

Ciclismo.—Campeonato de España (fondo en carretera), organizado por el Comité directivo de la U. V. E. Distancia 100 kilómetros. Salida del kilómetro 638,515, pasado el túnel de Mongat. A las 8. (La llegada tendrá lugar en el extremo de Sans, entre once y cuarto y once y media.)

Congreso extraordinario de la U. V. E. en su local social, plaza de Tetuán. A las 22.

Yachting.—*Copa Evinruder*. Primera prueba, reservada para yates de la serie Hispania, organizada por el Club Marítimo A las 10,30.

Copa Larrañaga.—Tercera prueba, reservada para yates de fórmula internacional, organizada por el Real Club Marítimo de Barcelona. A las 11.

Natación.—*Copa A. Vallmitjana*. Primera prueba, reservada para nadadores de segunda y tercera categorías, organizada por el Club Natación Athletic. A las 11.

Pelota vasca.—Partido final de la temporada y reparto de premios del Concurso de 1916, organizado por la Real Sociedad de Sport Vasco. Frontón Condal. A las 11.

Water-polo.—Partidos entre los equipos Blanco y Negro del Club y del Grano del Athletic contra el del Club Natación Sabadell. A las 11,30.

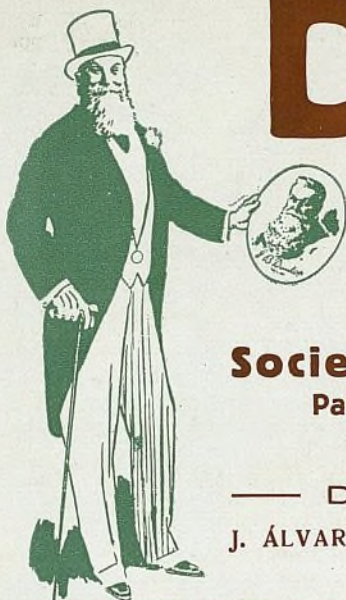
Tiro.—Tirada extraordinaria de tiro de pichón, organizada por la Junta de Damas. Stand de Miramar. A las 15.

Atletismo.—Festival atlético, organizado por el Internacional F. C. Campo de juego del antiguo velódromo de Sans. A las 16.

Fútbol.—Campeonato de Cataluña de fútbol. Segunda liga. Partido final Europa-Barcino. Campo del Barcelona. A las 17.

Lawn-tennis.—Concurso de lawn-tennis, organizado por el Salud Sport Club. Final del Campeonato individual de Señoritas. A las 17.

Polo.—*Copa Pattberg*. Segundo partido del tournament de polo, organizado por el Real Polo Jockey Club. Parque de sports de la carretera de Sarriá. A las 17,30.



DUNLOP

LEGÍTIMOS NEUMATICOS INGLESSES

AUTO - MOTO - VELO

Sociedad Española DUNLOP, S. A.

Paseo Recoletos, 25 - MADRID - Teléfono 4741

Telegramas y telefonemas: NEUDUN

— DEPOSITARIOS EN BARCELONA —

J. ÁLVAREZ : Provenza, 260

F. MAGRE : Córcega, 233

A. SANROMÁ : Balmes, 62

CICLOS FONTANALS

FÁBRICA EN
VILLANUEVA
Y GELTRÚ
(BARCELONA)



El neumático ideal no existe

El

Pneu-Klein

es el que más se le aproxima

PEDID LA
TARIFA A

G. KLEIN

BARCELONA: Princesa, 61

MADRID: Sagasta, 7

Fábrica: Pedro IV, 489 (S. M.) - Barcelona

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES



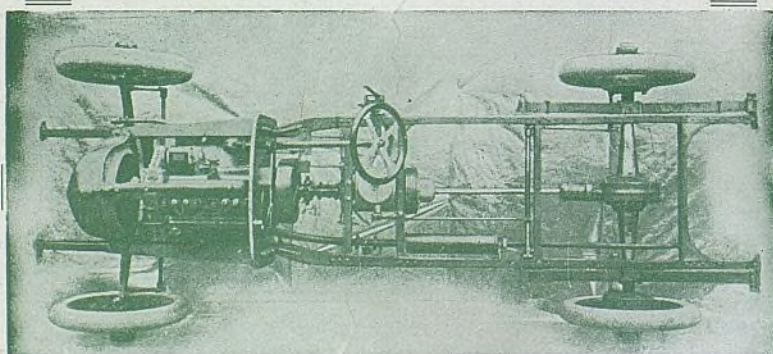
TALLERES Y OFICINAS TÉCNICAS DE BARCELONA

A. ELIZALDE

(Antes BIADA, ELIZALDE Y C.^{IA})

PASEO DE SAN JUAN, 149

Dirección telegráfica: **AUTOELIZALDE** - Tel. 7921



Automóviles de turismo y reparto : Omnibus, camiones, coches militares, de sanidad y policía

Oficina técnica para estudiar las aplicaciones industriales

IMPRENTA EDITORIAL LA POLÍGRAFA
BALMES, 54 • TELÉFONO 2689 • BARCELONA

Ayuntamiento de Madrid