



STADIUM

*Revista Ilustrada
de Sports*



CICLISMO

Manchón, Léblanc, Roig,
Magdalena, Bartrina,
Febrer y Esteve, en grupo,
a la llegada de la carrera
del Campeonato de España

Año VI - Núm. 164
15 Julio 1916

20 cts.

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

FÁBRICA DE AEROPLANOS e HIDROAEROPLANOS ESCUELA DE AVIACIÓN

PUJOL, COMABELLA Y C.^A
Rambla Cataluña, 62 : Independencia, 113
BARCELONA

Piloto y Director:
Don Salvador Hedilla



GRAND HOTEL CONTI- NENTAL

Dirección telegráfica y telefónica
"CONTINENTALHOTEL"

Teléfono 346

Se hablan los principales idiomas

Completamente reformado y ampliado por sus nuevos propietarios
ALBAREDA EN CTA. (Dirección personal)

BARCELONA

El más confortable

Porque tiene cincuenta cuartos de baño anexos a las habitaciones. Calefacción central. Teléfono y agua corriente, fría y caliente, en todos los dormitorios.

El mejor situado

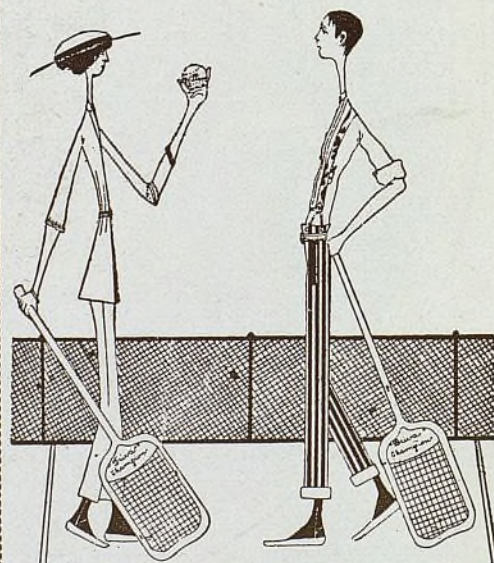
Porque está emplazado en la plaza Cataluña, esq.^a a la Rambla.

El más importante

Por su número de habitaciones y salones.

El más concurrido

Por su esmerado servicio y exquisita cocina.



**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



Stadium

REVISTA SELECTA ILUSTRADA DE SPORTS
PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA, S. A.SUSCRIPCIÓN:
España, año, 10 ptas. Extranjero, id. id., 15 k.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 leaders

INDISCUTIBLEMENTE, Bernardo Picornell es uno de los grandes leaders de la causa sportiva, uno de los que más han hecho por el sport y el que tal vez haya alcanzado más bellos triunfos.

En sport ha podido considerarse hasta hace poco, como cosa harto difícil, el sostener, a fuerza de perseverancia, lo constituido, pero ha sido enormemente más difícil el crear nuevas entidades y, sobre todo, sacarlas brillantemente a flote.

Desde el momento en que tuvimos la honda satisfacción de entablar amistad con Bernardo Picornell, conocimos cuán arraigado estaba en su ánimo el propósito de establecer un club de natación.

Practicábanse por aquel entonces muchos deportes, pero fuerza es reconocer que el de la natación estaba absolutamente abandonado.

Picornell reunió a las amistades que había conquistado en sus visitas diarias a la playa, y como por encanto surgió, merced a sus iniciativas, como hubiera podido brotar del fondo de los mares, el Club Natación Barcelona, actualmente uno de los más importantes de nuestra capital, entidad que tanto ha contribuido al esplendor del deporte y a la salud del ciudadano y que a la hora actual tiene en estudio nada menos que la construcción de un edificio propio, soberbio, para alojar a los que saben rendir el culto que le es debido al más higiénico de los deportes.

Pero Picornell no ha sido tan sólo un fanático de la natación — que en Barcelona le debe todo su esplendor —; es un atleta que lucha a greco-romana sin encontrar contrincante amateur que le venza; boxea, se emplea metódicamente en los ejercicios gimnásticos y, por encima de todas estas cosas, se consagra al fomento y desarrollo del automovilismo.



DON BERNARDO PICORNELL
ex presidente del Club Natación Barcelona

Ha dotado a Barcelona de uno de los mejores garages, de uno de los mejores talleres, y ha logrado importar crecido número de coches de las más reputadas marcas.

La actividad es su característica. Su negocio le absorbe casi todo el tiempo, pues es hombre a quien jamás rindiera la fatiga puesto a conseguir el fin, siempre noble, que se propone, y, a pesar de ello, le veréis diariamente concurrir al Club de Natación a tomar su baño, entregarse a un constante entrenamiento de water-polo, incluso cooperando, a veces, al triunfo del

mejor equipo del Club; haciendo gimnasia en la playa, debatiendo acerca de todo cuanto se relaciona con el sport mundial, del que se halla al corriente por ser lector asiduo de cuantas publicaciones mundiales propagan los deportes.

Si en la práctica es todo un sportsman, en la teoría sus cualidades son apreciadas por todos nuestros deportistas, y si bien por modestia, por exceso de trabajo o por causas que tal vez vienen a nublar las sonrisas de aquellos que más influyen en la marcha progresiva del sport, el señor Picornell no es presidente perpetuo del Club Natación — sin ánimo de molestar a los que le han sucedido en ese cargo —, bien puede afirmarse que en la presidencia de ese Club se manifiesta siempre perdurable el espíritu de Picornell, el consejero de todos los presidentes y el hombre que reúne las mejores condiciones y cualidades para llevar al Barcelona a la meta soñada de sus grandes y legítimas aspiraciones.

Recientemente, nuestro queridísimo amigo ha lanzado una idea; de ella se han amparado elementos importantísimos que en Barcelona laboran en grado superlativo por el mayor éxito de la industria automóvil. Conocido el positivo valor que supone la cooperación que a los propósitos enumerados por Picornell pueden otorgarse, estamos seguros de que cristalizarán en breve y que habremos de felicitarnos de que se haya realizado una nueva conjunción de fuerzas vitales, porque de este modo los más bellos propósitos triunfarán, consiguiendo positivos éxitos.

En la historia deportiva de Barcelona, Bernardo Picornell ocupa, por el voto y las simpatías de muchos, uno de los mejores y más elevados puestos.

N. M.

HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID

Pórtico

LAS condiciones especiales en que se efectuó la llegada del Campeonato ciclista de España hicieron que se pusieran una vez más de relieve los inconvenientes de señalar el final de una carrera de tal categoría en sitio demasiado accesible para el público.

Todos los que presenciamos la llegada del pelotón que, compuesto de ocho o diez corredores, pasó la meta en tromba, no podemos menos que sentir una duda acerca del valor real de la clasificación establecida, no podemos menos de pensar que el orden de llegada hubiera podido ser otro si los corredores hubiesen tenido libre espacio para embalar, para dar el empuje final con todas sus fuerzas.

Contrariamente a esto, el público que invadió el centro de la carretera sin respetar las cuerdas que se pusieron para contenerle y sin hacer caso alguno de la valla de máquinas formada por los mismos ciclistas, no dejó más que un estrecho callejón para el paso del nutrido pelotón de cabeza, en un trayecto de los quinientos metros anteriores a la cinta de llegada, precisamente en el trayecto donde el esfuerzo final podía ser de resultados decisivos para el corredor que lo produjera con mayor potencia.

Una llegada en estas condiciones no sólo desluce el momento final de una carrera, perjudicando a los corredores que metidos dentro de una tal angostura no pueden desarrollar sus facultades en el momento en que más necesitan de un soberano esfuerzo que concentre todas sus energías, sino que, además, constituye un serio peligro para los ciclistas y para el público, pero mucho mayor para aquéllos, que han de tener la preocupación de evitar un accidente en daño de sí mismos o del prójimo, cuando no debería preocuparles nada más que poderse adelantar lealmente y libremente para alcanzar los honores de la victoria.

Realmente, no ocurre siempre que la llegada de las carreras se efectúe en grupo y menos que sea tan numeroso como lo fué en el Campeonato ciclista de España; pero con una vez que hubiese sucedido habría bastante para que se procurara evitar aglomeraciones de público como la que vimos el domingo con ocasión del Campeonato, como la que hemos visto siempre en cuantas carreras se han hecho.

Téngase presente que si hoy no podemos lamentar otra cosa que la cohibición sufrida por los corredores en los más críticos momentos de la carrera, pueden producirse muy fácilmente otros sucesos mucho más lamentables todavía.

Por ello sería conveniente, tal vez, que sacrificando un poco la parte de espectáculo de estas manifestaciones, y atendiendo más a la pureza de los resultados deportivos, las llegadas se hicieran en sitios algo más apartados del centro de la población, donde, con menos tránsito y menos público, las carreras pudieran tener un final verdad y no expuesto a peligrosas contingencias.

MAX

Estos días en otros tiempos

12 de julio de 1899. — Bajo la presidencia de don C. de Rialp se constituye en Barcelona el nuevo Comité Central de la U. V. E., designado por el Consejo Permanente, pasando la capitalidad de Madrid a Barcelona.

14 de julio de 1900. — El Comité Ejecutivo de la Federación Gimnástica Española convoca para el 20 de septiembre y en la ciudad de Barcelona, la segunda asamblea general.

15 de julio de 1901. — Se celebran en Berlín las finales de los campeonatos del mundo ciclista, ganando la de Amateurs: Mastrot, 2.000 m., 5 m. 10 s. 1/5. Profesionales: Ellegaard, 2.000 m., 3 m. 20 s.

8 de julio de 1902. — En el velódromo Buffalo, de París, se corre la carrera de 24 horas, que gana Huret cubriendo 779,700 kilómetros; en segundo lugar llegó Petit Bretón.

12 de julio de 1903. — En Madrid, organizada por el Pedal Madrileño, se efectúa en el Retiro un festival ciclista infantil, en el que toman parte cincuenta y dos niños, consiguiendo un gran éxito.

10 de julio de 1904. — El Comité Central de la U. V. E. acuerda celebrar, por primera vez bajo sus auspicios y dirección, el Campeonato de España velocidad en pista, en el velódromo de Palma.

15 de julio de 1905. — En el Hotel Terminus, de Amberes, se celebra el Congreso de la U. C. I., acordando celebrar los campeonatos mundiales de 1906 en Suiza.

8 de julio de 1906. — Se corre en Patzan (Austria) la Copa Internacional del Moto Club de Francia, adjudicándose la Nikodem (moto Puck.)

6 de julio de 1907. — Se inaugura la célebre pista de Brooklands con una carrera de automóviles, obteniendo las mejores clasificaciones los coches Mercedes, Napier, Darracq, Daimler y Dietrich.

9 de julio de 1908. — Se corre en Kiel, en presencia del Kaiser, la Copa donada por éste para el Campeonato de canots automóviles, que gana el Panhard & Levassor.

11 de julio de 1909. — Ravelli gana, en el circuito del Bajo Panadés, el Campeonato de motos, organizado por el Club Deportivo. Velocidad media, 50,457 kilómetros.

10 de julio de 1910. — En el restaurant Terrasse se efectúa el Banquete de las Victorias en honor del equipo vencedor del F. C. Barcelona.

9 de julio de 1911. — Se lleva a efecto el célebre mitin ciclista de Mataró, al que concurrieron más de mil velocipedistas con sus respectivas máquinas.

14 de julio de 1912. — Llega a Barcelona la Infanta Isabel, efectuándose en su honor una gran manifestación automovilista, a la que concurrieron más de quinientos coches.

13 de julio de 1913. — Se juega en el campo del Real Polo Jockey Club el primer partido de cricket, juego que ha vuelto a caer en desuso.

12 de julio de 1914. — Se verifica en Barcelona un concurso de natación, organizado por el Club Natación Barcelona y la cooperación del Herculis, de Mónaco. Berdemás gana la carrera de neófitos; Borelli, de Mónaco, la de los 400 metros, y el Herculis el match de polo con el Barcelona, por 3 a 0.

11 de julio de 1915. — El señor Alcolea gana la Copa S. Andreu (poule a tres armas), clasificándose segundo Moxó y tercero Durán.

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

La labor del Comité

Difícil como es encontrar una norma de igualdad absoluta que equipare relativamente el valor práctico del esfuerzo útil de las diversos coches que pueden participar en la prueba, ya que se ha demostrado que ni las más complicadas fórmulas que se han ideado para estos casos consiguen nivelar, en condiciones satisfactorias, la resultancia combinada de elementos que se barajan de manera tan diversa en la construcción, se ha adoptado un criterio de compensación por peso en relación con el cilindraje, que si tiene el defecto de no ser absolutamente exacto, como tantas otras fórmulas ensayadas, está dictado, en el fondo, por un innegable espíritu de equidad y tiene la enorme ventaja de una gran sencillez en su aplicación.

Asegurado el interés deportivo de la prueba y avalorados sus resultados técnicos mediante aquella fórmula de compensación, completada, a su vez, por la clasificación de los coches concurrentes en dos categorías, se garantiza la regularidad con una velocidad media distinta para cada una de ellas, y se atiende de una manera especial al carácter eminentemente turista que ha de tener la prueba.

Así, pues, tiene una explicación natural y lógica que se concedan puntos de ventaja a los coches por los asientos que lleven ocupados por señoras y a los que durante la prueba sean conducidos por sus propietarios, penalizándose, en cambio, con la pérdida de puntos, a los coches que no lleven todos sus asientos ocupados y a los que sean conducidos por un mecánico, pues fácil es comprender que será tanto más interesante y animada la prueba cuanto más numerosa sea la concurrencia de pasajeros, cuanto más abunde entre ellos el bello sexo y cuanto más sean los amateurs automovilistas que lleven el volante.

Ojalá todos los coches se presentaran en las condiciones más favorecidas por el Reglamento, y la Vuelta a Cataluña, sin perder nada de su importancia como prueba de regularidad y de turismo, sería, además, una encantadora fiesta de sociedad, con todos los atractivos de tal,

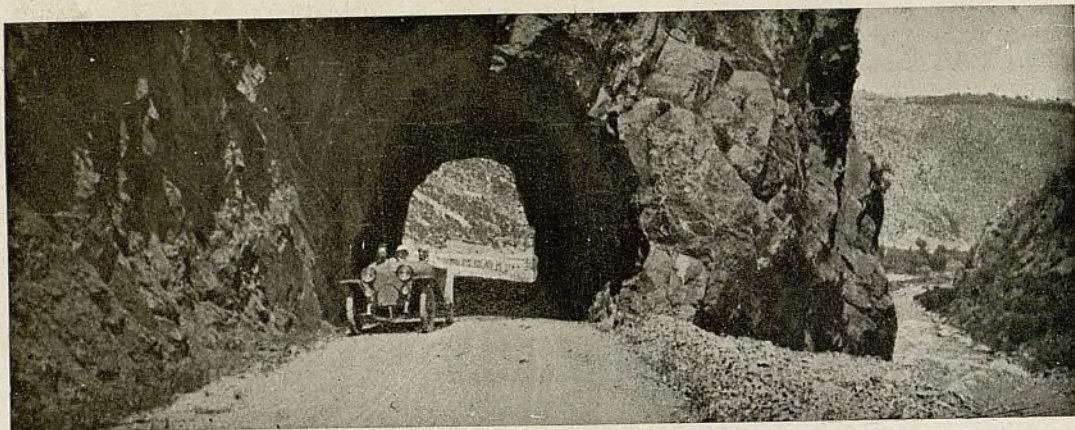
realizados aún por el marco hermosísimo de la prueba automovilista...

No hay más que seguir sobre un mapa cualquiera el itinerario acordado, y será preciso reconocer que, salvo alguna pequeña variación de detalle—que no se ha desechado ciertamente por capricho—difícilmente podía escogerse mejor recorrido para la Vuelta a Cataluña en automóvil, en el supuesto de hacerla en tres jornadas y teniendo en cuenta, naturalmente, la necesidad imperiosa de que cada una de ellas terminara en poblaciones cuya importancia fuese garantía, siquiera relativa, de hallar las imprescindibles comodidades para el descanso.

Por otra parte, las distancias a cubrir en cada etapa, sobre todo en la primera, son suficientemente largas para que, en nuestras carreteras, constituyan una durísima prueba para los coches, sin traspasar, empero, al terreno de lo excesivo. Y esto, que es de aplaudir tratándose de una prueba de turismo, cuyo concepto ideal induce a prever y evitar toda posibilidad de molestias y esfuerzos innecesarios para las personas, es más de aplaudir todavía existiendo, como existe, un empeño especial en procurar y favorecer por todos los medios la concurrencia de señoras.

Todo lo que humanamente podía ser previsto, con relación al carácter especial que tiene la prueba, ha merecido la atención de la Comisión organizadora. Sólo falta, para que nuestra felicidad sea completa, que las gestiones en curso para conseguir el arreglo de algunos trozos de carretera tengan el buen éxito que merecen, aunque, cualquiera que sea el resultado de aquéllas, es muy de agradecer y tiene un gran valor para nosotros la excelente disposición en que se hallan los señores Ingenieros Jefes de Obras Públicas de las cuatro provincias catalanas, los cuales han prometido unánimemente hacer cuanto esté a su alcance y cuanto permitan los medios que tengan a mano para atender los justos deseos del Real Automóvil Club de Cataluña, haciendo que cuando se celebre la prueba las carreteras se hallen en el mejor estado posible.

RICARDO CABOT



Circuito de la Vuelta a Cataluña; Carretera de Puigcerdá a la Seo de Urgel

Foto Ponsa

Los preparativos

En el Real Automóvil Club de Cataluña se nota estos días el movimiento que, usando de un conocido molde, se llama precursor de los grandes acontecimientos.

Realmente, todo el mundo desea prepararse lo mejor posible, todo el mundo desea hacer un buen papel y, en fin, todo el mundo desea no faltar al reglamento para no incurrir en penalizaciones, y por estas razones las consultas que tiene que evacuar el Secretario del R. A. C. C. son muy numerosas.

El Comité ha acordado que el día 22, por la tarde, víspera de la carrera, se proceda al pesaje de todos los coches. La salida tendrá lugar el domingo, 23 del actual, a las cinco y media de la mañana para los coches comprendidos en la primera categoría, y a las seis y media los de la segunda, sea cual fuere el número de coches inscriptos en la primera.

En el Real Automóvil Club de Cataluña se reciben a diario expresivas manifestaciones de adhesión y simpatía, de diversas localidades comprendidas en el itinerario que deberán seguir los corredores, en las que se hace patente el gran entusiasmo que reina en todas las poblaciones de tránsito y con el que en todas partes serán recibidos los que participen en la prueba Vuelta a Cataluña.

Accediendo a petición del R. A. C. de C., el Ayuntamiento de San Juan de las Abadesas ha acordado exceptuar a los automóviles que participen en la Vuelta a Cataluña del pago del arbitrio municipal sobre el puente de dicha población.

El socio del R. A. C. de C., don Ignacio Balcels, escribe desde Tarragona que ha reco-

rrido estos días las carreteras de aquella provincia que comprenden el itinerario de la Vuelta a Cataluña y que las ha encontrado en buen estado.

Por su parte, el doctor don Rafael Degollada, que acaba de llegar de Puigcerdá, ha dado cuenta al R. A. C. de C. de varias interesantes gestiones que ha realizado, relacionadas con la propia Vuelta a Cataluña.

El señor don José Noguera ha aceptado el encargo de ejercer las funciones de cronometrador en la propia ciudad de Puigcerdá.

En la ciudad de Mataró reina gran entusiasmo por presenciar el paso de los concurrentes a la Vuelta a Cataluña. La importante Sociedad El Pedal Mataroní ha ofrecido sus servicios al R. A. C. de C., y los señores Ribalta, depositarios de éste en dicha población, cuidarán de que no exista dificultad alguna para la travesía de la misma.

Se ha cambiado el itinerario de la Vuelta a Cataluña en el trozo comprendido entre Vallmoll y Tarragona, pues en vez de marchar por la carretera directa se pasará por la que desde Vallmoll pasa por La Masó, Raurell y Constantí.

* * *

Ayer se reunió el Comité organizador de la prueba para cambiar impresiones acerca de lo que conviene hacer en vista de la anormal y grave situación en que se hallan las cosas ante los conflictos sociales y la declaración del estado de guerra.

No se tomó acuerdo en definitiva, pero las impresiones últimas que tenemos son de que si el martes próximo no ha empeorado notablemente la situación, la Vuelta a Cataluña se realizará en la fecha anunciada.



BANDAS MACIZAS U. S.

Vallet, Fiol y C.^a, S. en C.

Provenza, 165 a 173 - Teléfono 7922 - BARCELONA



Nos abstenemos, por hoy, de todo comentario, pero por anticipado declaramos cuánto lamentaríamos que la gravedad de los acontecimientos obligara a tomar tan extrema decisión.

Las carreteras del circuito

Nuestro distinguido amigo don José Ponsa, gerente de la casa Vilardell, S. A., ha realizado, en compañía de su bella esposa, una interesante excursión automovilista, siguiendo el recorrido del circuito de la Vuelta a Cataluña.

El amigo Ponsa ha venido encantado, tanto del comportamiento de su *Hispano-Suiza* 8-10, con el cual ha efectuado felizmente la excursión en tres jornadas, como de las bellezas que ofrece el paisaje que atraviesan las carreteras del circuito, sobre todo por la parte alta de Cataluña, habiéndonos proporcionado recientes datos del estado de las carreteras, gracias a los cuales podemos decir que éstas han mejorado mucho y que quedarán en excelente estado con los trabajos de reparación que se harán hasta el día de la carrera, y habiéndonos facilitado los originales de las fotografías que publicamos en este número, en las cuales se reproduce alguna de las bellas perspectivas de la carretera de Puigcerdá a Lérida, que es la más desconocida de nuestros automovilistas y, sin disputa alguna, una de las más hermosas de Cataluña.

Los inscriptos

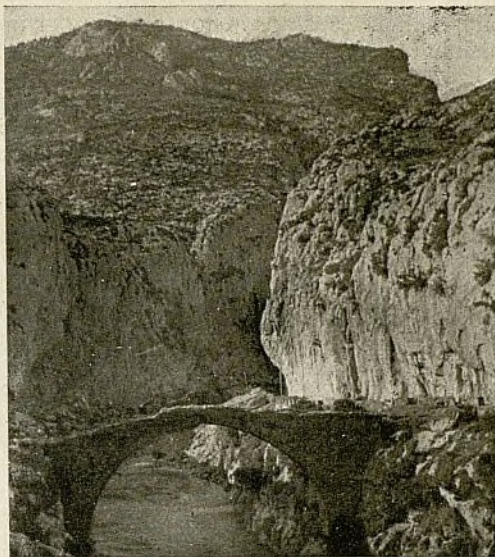
El lunes, día 10, último del término reglamentario para efectuar la inscripción de coches con derechos sencillos, había veintisiete coches inscriptos.

Aunque no es muy probable, bien podría ser que durante el día de hoy, que definitivamente quedará cerrada la inscripción, se apunten otros coches.

Hasta ahora, la lista de inscripciones alcanza,



Circuito de la Vuelta a Cataluña: El pueblo de All, al salir de Puigcerdá



Circuito de la Vuelta a Cataluña: Carretera de la Seo de Urgel a Ponsa Fotos Ponsa

como decimos, a 27 coches, que son los siguientes:

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, *Gobron*.
16. Manuel Comerma, *Issotta-Fraschini*.
17. Rafael Bianchi, *Scripps Booth II*.
18. X. X., *Scripps Booth III*.
19. Fed.^{co} O. Rissmann, *Hispano-Suiza II*.
20. Manuel Fernández Muñiz, *Bugatti*.
21. Julio Marial, *Hispano-Suiza*.
22. Manuel Oller, *Pilain*.
23. José Muntadas, *Chenard Walker*.
24. Manuel Comerma, *N. S. U.*
25. Ricardo Cabot, *Georges Roy*.
26. Joaquín Palazón, *Scripps Booth*.
27. José Turell, *Elizalde*.

La carrera de autociclos 1917

Barcelona-Bilbao-Barcelona

¡El más allá!

CUANDO, hace pocos días, comentaba yo en *El Mundo Deportivo* los esfuerzos gigantes que sin cesar realiza el Real Moto Club de Cataluña, decía que nada existe que se les

antoje difícil a cuantos lo constituyen, por imposible que parezca.

Las enormes dificultades que encierra una carrera como la de Barcelona-Madrid y regreso, se salvaron — al parecer — con una facilidad pasmosa. Ya en las glorias, ¡cualquiera se acuerda de las penas!...

Cuando estuvimos todos de regreso, orondos y satisfechos — vale el decirlo —, pensamos en que no cesaban aquí los *atrevimientos* del Club, y que era preciso, necesario, hasta lógico, proseguir el camino y hacer el año próximo algo más difícil, bastante más difícil, mucho más difícil.

Y brotó una idea; una idea de la que nos amparamos todos, a la que se refiere cariñosamente *Carburador* (?) en una revista nortea, en la que se me alude como si la idea fuese mía, aunque bien pudiera ser que yo la emitiese primero que nadie en público, y como no me pertenece su paternidad, no quiero para mí esa gloria, sino para todos los que al regresar victoriosos y contentos, de Madrid, soñamos con algo más grande, más difícil.

Y entonces pensamos en ir a Bilbao. A Bilbao, que es uno de los centros donde con mayor intensidad, con mayores afanes y amores se practica el sport. A ese Bilbao hermoso, espléndido, digno de toda nuestra más grande admiración y de todo nuestro mayor cariño; donde existe un Club Deportivo hermano gemelo del nuestro, acérrimo defensor de todos los deportes, pero inclinado siempre con enormes simpatías hacia el ciclismo y motociclismo, y que será el año próximo el colaborador más importante, más eficaz y más entusiasta de nuestro Moto Club si se llega a celebrar, como se celebrará sin duda alguna, la segunda gran carrera de autociclos, precursora de la vuelta a España, en cycle-car. (De esta idea sí que exijo la patente.)

Me horroriza a veces el hablar del Bilbao futbolista, que por nuestros apasionamientos me ha originado no pocos y serios disgustos; pero el Bilbao ciclista y motorista me subyuga, y yo sé, lo sé ciertamente, que cuando nuestros autociclos lleguen a las puertas de Bilbao, así sea a media noche, Bilbao entero estará despierto, aguardando a nuestros héroes deportistas para recibirles y para aclamarles — conforme sus proezas lo merecen — con el júbilo con que besarán sus mejillas, y fraternizarán, la industriosa Barcelona que fabrica los cycle-cars y la minera Bilbao que extrae de sus profundas entrañas el hierro con que aquéllos se fabrican.

Venga de donde viniere el concurso que se nos ofrece, el Moto Club, que aun no ha pensado oficialmente en nada de esto, lo aceptará con satisfacción inmensa, como lo aceptamos nosotros.

En la lucha noble y lealmente entablada entre la sportiva Bilbao y la Barcelona sportiva tiene que haber una tregua, una fiesta de paz y de gloria, y nada más enorgullecedor, más significativo que escuchar los aplausos de aque-

llos que constituyen raza de héroes, raza de vencedores en luchas titánicas.

Considerando que para Barcelona y Bilbao la carrera de autociclos constituirá un motivo de que latán al unísono nuestros corazones, es por lo que yo he de esforzarme en la ruda tarea de propagar las ideas que germinan, en allanar las dificultades que se opongan a nuestros planes y en contribuir a abrir un surco que nos conduzca, *comme sur des roulettes*, de Barcelona a Bilbao en triunfo, para regresar más satisfechos que cuando hace poco vimos retornar a nuestros lares, llenos de gloria, a nuestros valientes autociclistas.

N. MASFERRER

AERONÁUTICA

Del raid Barcelona-Palma

HAN regresado ya de su viaje a Palma los comisarios del Aero Club de Cataluña, don Alfonso Macaya y don Luis Foyé, que se trasladaron a la capital mallorquina para intervenir oficialmente el admirable raid efectuado por Hedilla el día 2.

Los señores Macaya y Foyé se muestran muy satisfechos de su estancia en Palma, donde fueron objeto de muchas atenciones por parte de la Comisión organizadora de las fiestas y en especial por parte de los señores Seguí y Tous, que rivalizaron en obsequiarles.

El lunes llegó Hedilla, el héroe de la memorable hazaña aviatoria, que, como es natural, viene también muy satisfecho del resultado del raid y de los vuelos de exhibición que ha verificado en Palma.

Hemos tenido ocasión de hablar con Hedilla, y se muestra tan entusiasmado del fiel y dócil comportamiento del aparato que tripulaba, que, una vez conocido el camino, cree que haciendo el trayecto en línea recta podría, con el mismo aparato, cubrir la distancia entre Barcelona y Palma en mucho menos de hora y media.

De los premios que se anunciaron para este raid, la Copa del Rey y la Copa del Ministro de la Gobernación, sólo ha traído Hedilla esta última, pues, aunque bien ganada tenía la del Rey, Hedilla, con una delicadeza que le honra, propuso que habiéndola obtenido sin competencia, se concediera un plazo de tres meses, a partir del día 2 de julio, para que pueda disputarla el aviador español que lo desee, sea pilotando hidroplano, sea con aparato terrestre, y que en caso de que alguno de los que intentasen la prueba la efectuase en menos tiempo que Hedilla, se le reservara a éste un plazo de quince días para mejorar su tiempo. Así lo acordó el Jurado, compuesto de los señores Francisco Rover, Seguí y Tous, asesorados por los comisarios oficiales del Aero Club de Cataluña señores Macaya y Foyé.

De manera que, hasta el día 1.º inclusive de octubre, pueden disputar a Hedilla la Copa

del Rey cuantos aviadores españoles lo deseen, sin otra formalidad que avisar al Aero Club de Cataluña, encargado de controlar y dar validez oficial a cuantas tentativas se efectúen.

El coronel Vives

DESDE que el ilustre coronel Vives abandonó la dirección de la aeronáutica militar que manifestó su decidido propósito de desempeñar un destino en Africa; pero como quiera que por el momento no había vacante de su categoría, fué destinado a la Comandancia general de Ingenieros de nuestra región, con gran contento de los que conocíamos las grandes cualidades que como hombre de acción atesora el coronel Vives y sus profundos conocimientos técnicos de la aeronáutica, y nos prometíamos, por este motivo, grandes beneficios para la causa de la aeronáutica en Cataluña.

La presencia del coronel Vives en Barcelona ha servido, en efecto, para dar impulso decisivo a la constitución del Aero Club de Cataluña, a cuya obra cooperó, apenas iniciada, de una manera principalísima y muy eficaz.

Constituido ya el Aero Club de Cataluña, fué nombrado vicepresidente primero de la Junta directiva y presidente de la Comisión técnica, cargos en los cuales constituía una positiva garantía de la acertada labor del Aero Club.

Cuando le veíamos, activo y entusiasta, guiar los primeros pasos del Aero Club de Cataluña con un cariño verdaderamente paternal; cuando oíamos sus discretos y sabios consejos; cuando hace pocos días tuvimos ocasión de apreciar — una vez hubo acordado el Aero Club intervenir oficialmente en el raid Barcelona-Palma — el interés con que gestionó cerca de las Autoridades de Marina las mayores facilidades para la mejor organización y vigilancia del raid, íbamos alimentando la esperanza de tener al coronel Vives mucho tiempo en Barcelona, veíamos crecer cada día más, bajo su influencia poderosa, el Aero Club de Cataluña, y — en pocas palabras — estábamos muy lejos de suponer que el coronel Vives, firme en sus primeros propósitos, estaba en vísperas de trasladarse destinado a Africa, según sus deseos.

El mismo nos lo anunció el día que Hedilla efectuó el raid de Barcelona a Palma, y aunque nuestro deseo era de que la noticia no se confirmara — nos hizo parecer que la cosa no era inminente —, lo cierto es que hoy la noticia es ya oficial y, decididamente, el coronel Vives se va.

Es para nosotros y para todos cuantos veíamos en él uno de los más fuertes puntales del Aero Club de Cataluña, una desagradable noticia, porque el coronel Vives es uno de los hombres que es insustituible.

R. C. M.

En la Escuela de Jetafe

Meses después de haberse dado como cosa hecha y consumada el cierre de la Escuela Civil de Jetafe, pecando, quien lo dijera, si no de indiscreto de prematuro, llega la noticia de que, con permiso de quienes registraron la defunción de la Escuela, aun se hacen pilotos en Jetafe.

Desgraciadamente, estos pilotos que han hecho brillantes exámenes no son españoles. Son dos jóvenes alemanes que, hallándose poco menos que secuestrados en España a causa de la guerra europea, han aprovechado el tiempo pasando el brevet de piloto aviador con tal aprovechamiento, que dice mucho, tanto en favor de ellos como en favor del profesorado y personal de la Escuela de Jetafe.

El primero de estos dos jóvenes alemanes que han obtenido el título de piloto aviador se llama Walter Scherz, y ha efectuado sus pruebas oficiales el día 26 de junio con arreglo al reglamento de la Federación Aeronáutica Internacional, interviniendo como comisario responsable el tesorero del Real Aero Club de España, don Eduardo Magdalena.

El otro piloto alemán hecho en Jetafe es Enrique Rodatz; hizo sus exámenes oficiales dos días más tarde, siendo también comisario el señor Magdalena.

Comenzó Rodatz la primera prueba de los cinco «ochos» a las siete horas y cuarenta y dos minutos, invirtiendo en ella nueve minutos y cuatro segundos y descendiendo a 36 metros del punto señalado. En la repetición que hizo de esta prueba logró emplear solamente ocho minutos y cuarenta y seis segundos, batiendo el record español en cuanto al tiempo empleado y aproximándose al record mundial de los cinco «ochos» por los que han tomado el título de piloto, que ha sido de siete minutos.

En la segunda prueba del vuelo de altura con descenso planeado, alcanzó 180 metros en dos minutos, haciendo un vuelo planeado de veinticinco segundos.

Notas breves

Hoy, a las seis de la tarde, se reunirá la Junta directiva del Aero Club de Cataluña, en el local social de la Rambla de Santa Mónica, 15, 1.º.

* * *

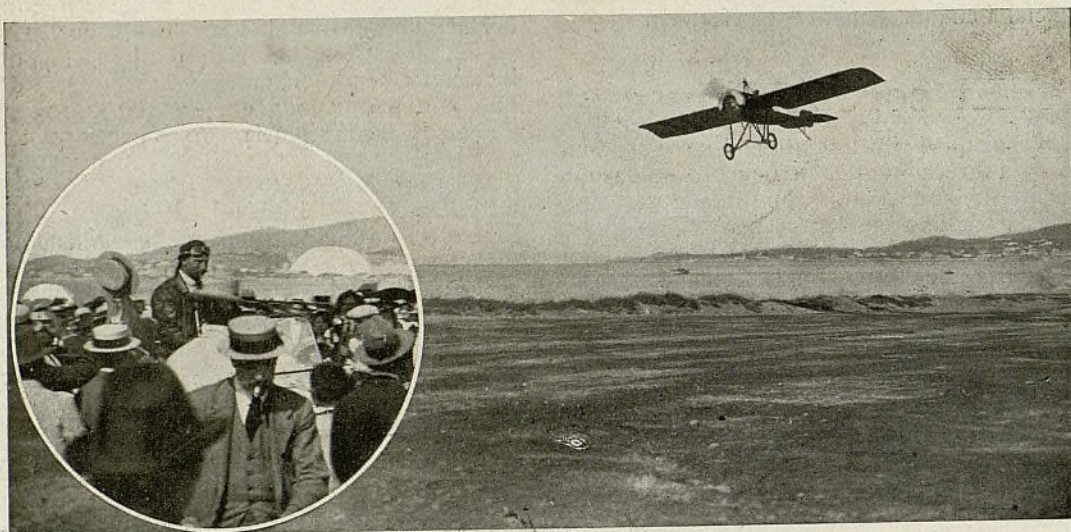
Hedilla y Corterillo efectuarán vuelos de exhibición con aeroplanos de la casa Pujol, Comabella y C.ª, el día 23, en La Pobra (Mallorca) y el día 26 en Reus.

* * *

Con motivo de las próximas fiestas de Valencia, se está gestionando la celebración de un concurso de carácter nacional, que, según parece, patrocinará el Real Aero Club de España.

ACTUALIDADES GRÁFICAS

El raid de aviación Barcelona-Palma de Mallorca



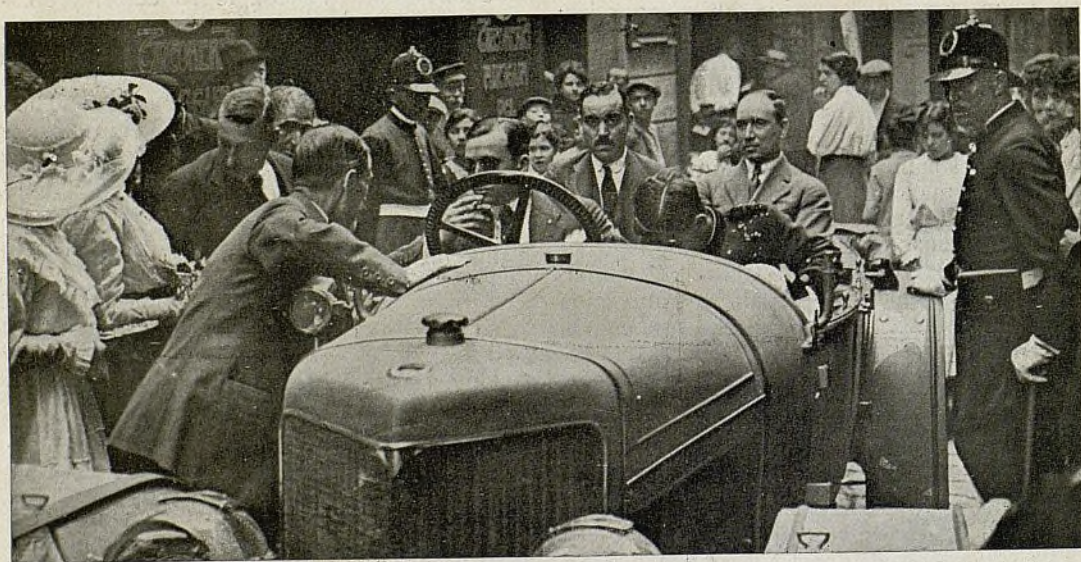
El aviador Hedilla volando sobre la bahía de Palma, poco antes de aterrizar, al llegar de Barcelona. En el círculo, Hedilla saludando desde su automóvil al público que le aclama.

CON las fotografías que publicamos hoy de Palma, completamos la información del magnífico raid efectuado por Hedilla el día 2.

Hedilla terminó gloriosamente el raid, como ya saben nuestros lectores, descendiendo en Palma entre las aclamaciones del público.

Durante la semana última, Hedilla realizó emocionantes vuelos de exhibición con un éxito tal, que han acabado de consolidar la fama del notable aviador santanderino y de los aeroplanos de la casa Pujol, Comabella y Compañía, cuyo triunfo ha sido grandioso.

La fiesta de San Cristóbal en la capilla del Regomir



El automóvil Georges Roy, de don José M. Vintró, recibiendo la bendición en la capilla de San Cristóbal, de la calle del Regomir

Foto Claret

COMO en años anteriores, el día de San Cristóbal ha sido celebrado en Barcelona con la tradicional fiesta de la bendición de automóviles, aparte de otras fiestas organizadas por los chauffeurs en honor de su patrón.

Por la capilla del Regomir pasaron buena parte de los coches matriculados en Barcelona.

También hubo gran animación en la iglesia de los Carmelitas y en la de Pompeya, donde se celebró asimismo análoga ceremonia.

Revista de Sports diversos



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



LAWN-TENNIS

Los Concursos veraniegos

TERMINARON ya los concursos sociales, y siendo llegada la época de las imperiosas vacaciones de verano, apréstase la gente a salir de Barcelona en busca de sus predilectas estaciones veraniegas.

Y con ello dicho queda que comenzará también en pueblos y lugares de todas categorías la serie interminable de *Concursos veraniegos* que se celebran donde quiera que se reúnen media docena de aficionados al lawn-tennis y que dispongan de unos metros de terreno donde improvisar una a manera de pista.

Bien es cierto que la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña viene publicando, desde hace algunos años, los programas oficiales de los concursos de verano que ella patrocina, en cuyos programas se detallan los lugares y fechas de celebración de los referidos concursos, de tal manera combinados, que los jugadores que desean tomar parte en todos o varios de ellos pueden hacerlo perfectamente sin que se lo impida una dualidad de fechas.

Pero no es a los Concursos oficiales a los que nos referimos, que, con ser ya muchos, nada significa su número ante el de los de organización particular, en los que para nada se tiene en cuenta a la Asociación, con todo y ser asociados sus organizadores, en la mayoría de los casos.

Ocurre con frecuencia, que los tales Concursos halláanse dotados de valiosos premios; que en su mayor parte tienen lugar en parajes y poblaciones cercanos a Barcelona; y que, por lo general, no alcanzan el crecido número de inscripciones que aquellos que se juegan en la capital, circunstancias todas que incitan a inscribirse a los noveles jugadores. Y si a ello se añade la inscripción de algún notable jugador o campeón que accede al obligado ruego de algún amigo, ya que no a la tentación de adjudicarse fácilmente un nuevo campeonato y un valioso premio, se comprenderá la importancia que en ocasiones adquieren esta suerte de Concursos que por carecer de un patrocinio oficial no pueden ofrecer garantía alguna a los que ellos toman parte.

Otra circunstancia pone también de relieve la celebración de estos Concursos, que debieran pasar por completo desapercibidos y des-

tinados únicamente a los veraneantes de la población o lugar donde se celebran.

Nos referimos a las gacetas que de ellos publica la Prensa y que, las más de las veces, aparecen publicadas por el ineludible compromiso que tiene el cronista deportivo con tal o cual amigo que le remitió la gaceta. Y nada digamos de las numerosas fotografías que se nos remiten con el grupo de los campeones de *Collsacabra* o del *Cavall Bernat*, pongo por Concursos.

Todo ello es en evidente perjuicio de los Concursos oficiales, de los intereses de la Asociación y aun, en algunos casos, en desprestigio del deporte del lawn-tennis. Y todo ello, ya que no pueda evitarse en absoluto, debe, cuando menos, atenuarse en lo posible.

La Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña, al frente de la cual halláanse tan prestigiosos elementos, ha de ocuparse, sin duda alguna, de esta cuestión, que ya en otras ocasiones fué puesta sobre el tapete. No es, pues, a tan inteligentes directores a quienes hay que dar consejos o proponer soluciones, que en sus merecimientos y pericia confiamos.

Pero nos permitiremos indicar, si aun fuere tiempo, que una recomendación impresa al final de los programas que tan profusamente se reparten, haciendo constar que la Asociación vería con agrado que sus asociados no tomaran parte en otros Concursos que los que ella patrocina y una recomendación semejante a la Prensa deportiva, en lo que a las gacetas se refiere, sería tal vez una fórmula provisional, en espera de otras más enérgicas disposiciones que, a no dudar, dictará a este respecto la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña.

J. M. CASADES

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

El Campeonato Ciclista de España

Clasificación general

	H.	M.	S.	Q.
1. José Manchón, <i>Automoto-Dunlop</i> .	4	5	33	2
2. Oscar Léblanc, <i>Automoto-Dunlop</i> .	4	5	33	3
3. B. Roig, <i>New-Hudson-Hutchinson</i> .	4	5	33	4
4. José Magdalena, <i>Montpeó-Klein</i> .	4	5	34	
5. A. Bartrina, <i>I. V. E.-Hutchinson</i> .	4	5	34	1
6. Simón Febrer, <i>I. V. E.-Hutchinson</i> .	4	5	34	2
7. Isidro Esteve, <i>I. V. E.-Hutchinson</i> .	4	5	34	3
8. G. Antón, <i>Automoto-Dunlop</i> .	4	6	1	1
9. Emilio Nolla, <i>Guitart-X</i> .	4	6	44	
10. A. Gargallo, <i>I. V. E.-Hutchinson</i> .	4	6	46	
11. Miguel García, <i>Automoto-Dunlop</i> .	4	8	22	
12. Tomás Fuentes, <i>Griffon-Dunlop</i> .	4	8	56	
13. Juan Martínez, <i>I. V. E.-Hutchinson</i> .	4	13	22	
14. F. Martínez, <i>X-Hutchinson</i> .	4	13	59	
15. V. Villanueva, <i>Fontanals-Klein</i> .	4	17	1	
16. Teodoro Pons, <i>Sanromá-Klein</i> .	4	17	3	
17. José Biote, <i>Montpeó-Klein</i> .	4	24	15	
18. Tusquets, <i>Lázaro López-Hutchinson</i> .	4	31	17	
19. Félix, <i>Lázaro López-Hutchinson</i> .	4	38	25	
20. José Baqué, <i>Sanromá-Klein</i> .	4	39	41	

Comentarios

LA U. V. E. ha establecido la clasificación, consignando que el vencedor de la carrera, Manchón, ha cubierto:

100 kilómetros en 4 h. 5 m. 33 s. $\frac{2}{5}$, o sea a una velocidad media menor de 25 kilómetros por hora.

La Copa I. V. E., que se adjudicó a Magdalena (196 kilómetros en 7 h. 12 m.), se corrió a unos 27 kilómetros por hora.

La carrera del Ciclista Club Barcelona, 1916, que ganó Martínez (115 km. en 4 h. 1 m.), se corrió a unos 28 kilómetros por hora.

La Copa STADIUM (147 kilómetros), la ganó Magdalena en 5 h. 55 m. 8 s.; se corrió a más de 24 kilómetros por hora.

Los 100 kilómetros de la U. V. E., 1915,

Mollet-Vich-Mollet, los ganó Antonio Crespo en 3 h. 56 m.; se corrió a más de 25 kilómetros por hora.

El Campeonato de Cataluña lo ganó Esteve, cubriendo 122 kilómetros en 4 h. 38 m. 41 s.; se corrió a más de 26 kilómetros por hora.

... y basta. Con estos pequeñísimos ejemplos nos parece haber dicho lo suficiente.

¿No es una ironía, y más que ironía una verdadera ridiculez, que el Campeonato de España, la carrera mejor pagada del año, haya sido la más mansa?

* *

El cronista no rectifica ni un párrafo, ni una palabra de lo escrito en la crónica anterior.

No creemos al nuevo campeón superior a ninguno de los que pisaron la meta junto a su rueda. Unos centímetros en cien kilómetros, a nuestro sincero juicio, no hilvanan la superioridad.

Hoy ratificamos lo dicho: un campeón de cien kilómetros no es ni puede ser un campeón de España. Es preciso más; por lo menos doscientos.

Nada de notable vimos. Lo único saliente fué la caza de Esteve tras del pelotón y la *égira* de Magdalena, que le costó una caída. Nada más. ¿A que fué debido? Vayamos por partes.

Los madrileños no eran quienes debieron llevar la voz cantante. El desconocer la carretera les vedaba de ello. Si los catalanes, desposeídos de esa apatía que se enseñoreó de ellos el domingo, hubiesen luchado, no habríamos de decir que el Campeonato de España se cubrió en cuatro horas y cinco minutos.

¿Fué debido al fantasma de los mallorquines?

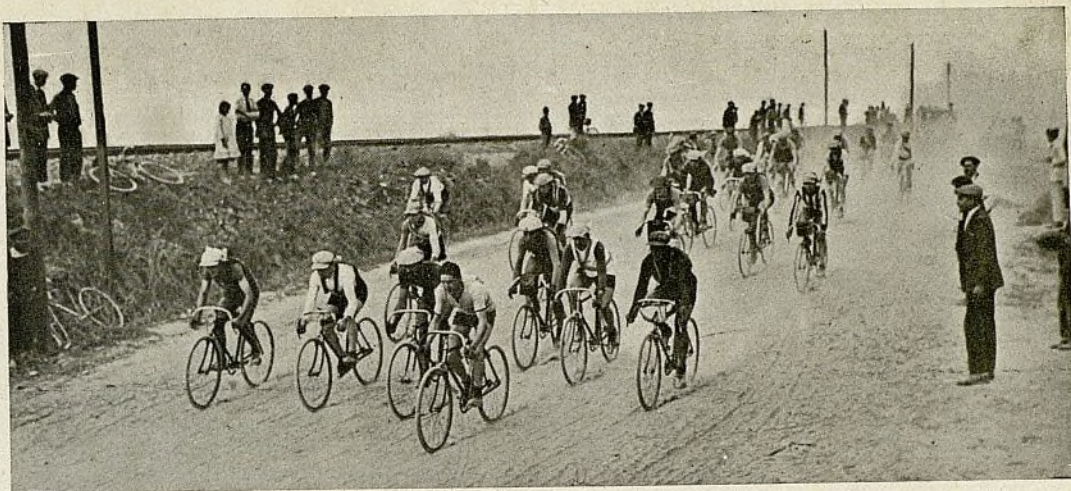
* *

Roig.—Se le vió marchar con bastante aplomo y descender las cuestas con regular habi-



Los corredores preparándose para tomar la salida

Foto Claret



Paso de los corredores por la carretera de Francia, entre Mongat y Masnou



Un viraje en cuesta, cerca de Sabadell

lidad. Ni cabeceos ni espasmos. Es un routier de regulares facultades.

Febrer. — Sincera y honradamente hemos de confesar no haber visto al un día campeón y al vencedor del match de Valencia.

¿Quiere una idea de ello el felanigense?

Esteve intentó una escapada cuesta arriba, Magdalena huyó bajando y cayó, pero luchó. Febrer ni lo uno ni lo otro. ¿Para qué guardaba las energías? Un campeón de España y retador de ciclistas no debe permanecer entre un pelotón como cordero en rebaño. ¿Comprende ahora Febrer lo extemporáneo de aquel match?

Y ahora, para robustecer nuestra opinión y repitiendo aquello de que no creemos en los milagros entre ciclistas, nos resta decir que para ganar carreras a toda ley, es preciso correr mucho, pero mucho a toda ley, y no por carreteras llanas, al compás del pistoneo de un motor, sino entre corredores duros. ¿Cuántas carreras ha cubierto Febrer desde el pasado año, luchando con routiers de su clase? Ninguna.

Sólo un match. ¿De dónde ha sacado la práctica? No creemos en milagros.

La incógnita del Febrer actual está descubierta. Es un corredor, pero nada más que un corredor.

¿Será esto causa de otro reto? Conste que no es — ¡vive Dios! — este nuestro fin.

* *

Los madrileños. — Se portaron bien, y nada más que bien, sencillamente porque no hubo lucha. Fué cosa de un sprint con la cooperación de unos miles de personas embriagadas por unos momentos de incultura que cerraron el paso a toda lucha.

Fué una cosa parecida a aquella entrada en Madrid en 1914.

* *

Los nuestros. — Magdalena, Esteve, Bartrina. Estos tres se bastaban para cambiar la de-



El Jurado de llegada

Fotos Claret



coración, y no fué así. ¿Causas? Lector amigo, son tan remotas, tan dolorosas y tal vez tan miserables, que, con amargura, hay que callarlas. ¿No es doloroso contemplar cómo nuestros corredores luchan para alejar el Campeonato de Cataluña? ¿No es esto lo que sucedió el domingo?

Es esto, con la agravante de que entre los leaders existían antagonismos. Es más: creemos que los madrileños aun hubieran preferido más lucha.

¿Servirá la lección? Lo dudamos, pero séanos permitida una digresión. ¿Habéis observado cómo una infinidad de buenos corredores, que mientras corren como neófitos, en tercera y en segunda categoría, brillan y triunfan, y al llegar a primera se encallan? ¿No lo habéis observado?

Sí. Es cierto. Difícilmente podremos contar corredores catalanes que no se atasquen al llegar a profesionales. Se ceba en ellos un maleficio. ¿Qué? ¿Quién? Lástima; es una lástima.

Y ese maleficio fué la causa de que el Campeonato de España no quedase en Cataluña.

* * *

Un periódico, al reseñar la carrera, pone en boca de un corredor madrileño que cinco routiers catalanes serían vencidos por cinco madrileños.

Permítanos el caro colega, con los mayores respetos, que dudemos de una jactancia de esas. Y si eso fuese cierto, por decoro, por honor y para demostrar lo que es la Cataluña ciclista, quedan entre nosotros Magdalena, Esteve, Bartrina, Crespo y Gargallo, con ánimos de demostrar lo contrario.

No creemos que los madrileños hayan querido aventurar tal afirmación, pero como se ha lanzado el reto, o se rectifica o se queda con honor.

Hay que tener discreción.

F. A. CANTO ARROYO

WATER-POLO

Campeonato de España de 1916

organizado por el Club de Natación Barcelona

REGLAMENTO

Podrán tomar parte en este Campeonato todos los equipos constituídos en España, que estarán formados por siete jugadores y tres suplentes.

Al equipo español mejor clasificado se le concederá el título de *Campeón de España*.

El equipo catalán mejor clasificado será considerado *Campeón de Cataluña*.

Se otorgarán tres premios consistentes en diez medallas de vermeil, diez de plata y diez de cobre, respectivamente, al primero, segundo y tercero clasificados.

El Campeonato se disputará por puntos que se señalarán en la siguiente forma:

Al vencedor de cada partido se le anotarán dos puntos y al vencido cero.

En caso de empate se apuntará un punto a cada equipo contrincante.

Al equipo que no se presente se le apuntarán cero puntos y al que tenía que contenderle dos puntos.

El reglamento de Water-Polo que regirá para el presente Campeonato será el del Club de Natación Barcelona, que se facilitará previamente a las Sociedades a las cuales pertenezcan los equipos inscriptos.

En cada partido que se celebre, el árbitro se nombrará de común acuerdo entre los dos capitanes de cada equipo en lucha. El árbitro, a su vez, nombrará los jueces de puerta.

Las inscripciones deberán enviarse por escrito, detallando los nombres de los equipiers y suplentes, al Club de Natación Barcelona y quedará cerrado por todo el día 21 de julio, y a las diez y media de la noche, del día 22 siguiente, quedan citados los capitanes de los equipos inscriptos a una reunión que tendrá lugar en el domicilio del secretario del Club de Natación Barcelona, calle de los Angeles, 1, entresuelo, Barcelona, para proceder al correspondiente sorteo de equipos para combinar las pruebas, quedando formulado el calendario para su celebración.

Disposiciones especiales para los equipos de fuera de Barcelona

La inscripción para los equipos de fuera de Barcelona será admitida hasta el día 31 de julio.

Radiator Compound

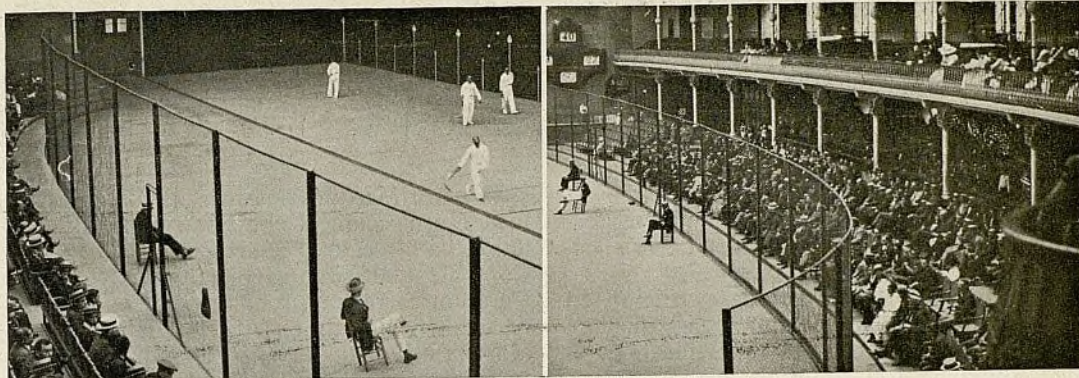
PRODUCTOS RIE-NIE

Agente general para España: **Carlos Plaja**, Rambla Cataluña, 61 : Teléf. 2196-Barcelona

DE VENTA EN TODOS LOS GARAGES Y EN PROVINCIAS

ACTUALIDADES GRÁFICAS

La fiesta de la Real Sociedad de Sport Vasco



Dos diversos aspectos del Frontón Condal durante la fiesta de fin de temporada, celebrada por la Real Sociedad de Sport Vasco

Foto Juandó

AUNQUE la temporada de la Real Sociedad de Sport Vasco se había dado ya por terminada, se quebrantó la consigna para celebrar la fiesta de repartición de premios.

Esta consistió en dos partidos, jugados: uno entre los señores Ferrer-Borrás y Forns-Santall y otro entre los señores Bo-Mas-Barguñó y Gamboa-Llompart.

En el intermedio del primero al segundo partido se entregaron los premios (cuatro Copas), una para cada uno de los componentes de las dos parejas clasificadas en primero y segundo lugar, señores Gamboa, Borrás y señores Gomila y Bo.

La concurrencia, numerosa y distinguida, salió complacida de la fiesta.

Tiradas de beneficencia en el Stand de Miramar



Grupo de señoritas que tomaron parte en las tiradas de beneficencia, organizadas por la Real Asociación de Cazadores de Cataluña

Foto Co

CON motivo de celebrarse una simpática fiesta de beneficencia, el domingo último se vió muy concurrido el Stand que en Miramar posee la Real Asociación de Cazadores de Cataluña.

Se disputaron buen número de Copas, ganando la ofrecida por la Junta de Damas el señor Burés, la Copa Girona el señor Massana y la Copa Burés el señor Girona (C.)

A continuación se celebró una prueba re-

servada exclusivamente para señoritas, ganando la Copa Torres Gener la señorita Polly Vidal, la del Círculo del Liceo la señorita Fusté, la del alcalde la señorita Ribas, la del señor Girona (C.) la señorita Quer, clasificándose en excelente lugar las señoritas Alfau, Conde, Pons, Loreseche, Laporta, Ricart, Olavarría, Fuster y Ferrer.

La Copa de la Marquesa de Monsolís la ganó el señor Laporta.

Estos equipos deberán presentarse en la fecha que el Club Natación Barcelona les fijará de antemano y jugarán primero entre sí, si fuesen más de uno, y el vencedor deberá jugar entonces tres partidos con los tres equipos mejor clasificados de Barcelona, empezando por el que tenga el tercer lugar, y en el caso de vencerlo contendrá con el segundo, y si también venciera a éste, luchará entonces con el primero, y de su resultado dependerá la adjudicación del Campeonato al vencedor.

Los tres equipos vencidos ocuparán, respectivamente, los siguientes lugares de la clasificación.

Si el equipo forastero resultase vencido en una de las tres pruebas enumeradas, quedará terminada su contienda y se le clasificará en el lugar siguiente a su vencedor.

Todo lo no previsto en el presente reglamento será resuelto por el Jurado nombrado al efecto, compuesto por los señores don Bernardo Picornell, don Emilio Salas, don Enrique Fabregat y don Ricardo Luján.

Barcelona, 10 julio 1916.

Ecos y noticias

El doctor Farnés, presidente de la Federación de Sociedades Deportivas, juntamente con los señores Oller y Arañó, tesorero y secretario de la referida entidad, visitaron al alcalde de Barcelona, señor Marqués de Olérdola, para enterarle de asuntos de gran importancia que acaricia la Federación, de los que se hizo perfecto cargo el alcalde, no dudando que serán acogidos con idéntico interés por parte de nuestro Excelentísimo Ayuntamiento.

La Sección de Sports del Centro de Dependientes del Comercio y de la Industria de Sabadell, organiza una interesante excursión a la isla dorada, a la bella Mallorca, durante los días 21 al 25 del corriente, que no dudamos se verá muy concurrida, dadas las bellezas que se le ofrecen al turista a muy poco coste.

La Federación Atlética Catalana prepara, para la semana próxima, una solemne sesión, en el curso de la cual se repartirán los premios de la carrera Copa Bosch y, además, los señores Presta y Maluquer (A.), presidente y secretario de la Federación, disertarán, el primero acerca del tema, muy interesante por cierto,

«Algunas reglas higiénicas de entrenamiento», y el segundo, de las reglas y principios que les son necesarios conocer a nuestros pedestristas.

Además, se proyectarán numerosas vistas que sirvan de ejemplo de lo que los señores Presta y Maluquer expongan a la consideración de cuantos les escuchen, que suponemos serán muchos.

El señor Marqués de Alella, cuyos entusiasmos y protección al sport son conocidos de todos, ha ofrecido al Sport Ciclista Catalá una Copa de plata, que se disputará en una carrera por carretera, probablemente en circuito de salida y llegada en Alella, con motivo de la fiesta mayor de dicha localidad.

Está en estudio de la Comisión correspondiente cuanto con esta carrera se relaciona.

Ha fallecido la virtuosa señora doña María de la Gloria Moreno y Durán, esposa de nuestro muy estimado amigo don Emilio Coll y Maignau, representante de la Editorial Deportiva, S. A., en Madrid.

La antigua amistad que nos une al amigo Coll nos hace tomar una buena parte en la pena que sufre, y al hacerle presente desde estas columnas nuestro sentimiento por la desgracia que le aflige, le enviamos junto con nuestro sincero pésame, el de las muchas y buenas amistades con que cuenta en Barcelona.

El día 30 del actual se verificará la gran «diada sportiva» que anualmente viene celebrando con gran éxito el Grop Sport de Sabadell.

En el programa figuran una carrera de bicicletas, de fondo en carretera, en la que podrán participar corredores de todas las categorías establecidas por la U. V. E. Otra de neófitos, amén de una carrera pedestre y el consabido partido de fútbol.

En el parque del Real Polo Jockey Club se llevan muy adelantados los trabajos de construcción de la nueva pista de cabalgar, de una extensión de 1.800 metros, aprovechando el terreno recientemente adquirido por la Sociedad.

La pista dará toda la vuelta al Parque y en ella existe el propósito de celebrar carreras de

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

HARRY WALKER
BALMES, 84
(chafán Valencia)
TELÉFONO 3442
BARCELONA
Telegramas: AUTOCESORIOS

BUJÍAS
SPHINX

A. ALIMUNDO Y C.^A ARTÍCULOS PARA TODOS LOS SPORTS

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017
BARCELONA 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

caballos durante el otoño próximo, nuevo ali-
 ciente que les será ofrecido a los socios del
 Polo Club y que será un nuevo y positivo mo-
 tivo para que se acreciente la prosperidad del
 Polo Club.

* * *

En la Junta general celebrada por el Sport
 Ciclista Pedal el día 20 del pasado mes, fue
 elegida la siguiente Directiva:

Presidente, José Sardá; vicepresidente, Se-
 rafín Mercadé; secretario, Joaquín Masferré;
 vicesecretario, Luis Aspa; tesorero, José Bu-
 xadé; contador y cobrador, Luis Farnés; capi-
 tán de excursiones, A. Viñals; jefe de material,
 Martín Soler; vocal primero, Ramón Borau;
 segundo, Ramón Margarit; tercero, Santiago
 Vilezcusa, y cuarto, Juan Fargells.

* * *

Organizado por la Unión Ciclista Gracien-
 se se verificará el día 15 de agosto próxi-
 mo, coincidiendo con la fiesta mayor de aque-
 lla barriada, el Campeonato de 1916, sobre
 una distancia de 35 kilómetros, comprendida
 entre casa Gomis, Rabassada, San Cugat, Sar-
 dañola, San Andrés y casa Gomis.

Al vencedor se le otorgará diploma de cam-
 peón, consistiendo los demás premios, que se
 detallarán en su día, en metálico y objetos de
 arte.

* * *

Para conmemorar el primer aniversario de su
 fundación, el Grupo Deportivo del C. V. R.
 tiene acordado, en principio, la organización
 de una carrera social por equipos de tres so-
 cios, la que constituirá un acontecimiento, da-
 dos los entusiasmos que reinan en el club.

Terminada la carrera se celebrará un al-
 muerzo íntimo en plena naturaleza, intercalan-
 do otros festivales que se tienen en estudio.

* * *

El Gobierno de S. M. Británica, en atención
 a los grandes servicios que viene prestando a
 su nación desde el principio de la guerra en el
 frente inglés, conduciendo un automóvil que
 ha puesto al servicio de la Cruz Roja de su
 país, ha conferido el título de barón a Mr. Ar-
 thur du Cros, jefe de la casa Dunlop Rubber
 Co, distinción que honra tanto al que la recibe
 como al que la confiere.

Al lado de Mr. Arthur luchan en el frente
 sus hermanos Jorge y Guillermo.

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Atletismo. — *Barcelona:* Festival del Interna-
 cional F. C. Día 9. Carrera de 100 metros. 1.º, J. Vi-
 dal; 2.º, S. Massana; 3.º, Castillo. — Carrera de 1.500
 metros. 1.º, P. Prat (scratch 30 metros); 2.º, Erra;
 3.º, Murken.

Santa Coloma de Gramanet: Concurso del Cen-
 tre Excursionista Montseny. Día 9. Carrera de 1.000
 metros. 1.º, J. Arán; 2.º, M. Cantos; 3.º, P. Llobet.
 — Saltos de altura. 1.º, J. Arán; 2.º, M. Cantos; 3.º,
 J. Pera. — Saltos de longitud. 1.º, M. Cantos; 2.º, J.
 Aran; 3.º, E. Calvo.

Ciclismo. — *Barcelona:* Campeonato de España,
 fondo en carretera. Día 9. Distancia 100 kilómetros.
 1.º, José Manchón, de Madrid, ciclo *Automoto*,
 pneus *Dunlop*, 4 h. 5 m. 33 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, Oscar Le-
 blanc, de Madrid, *Automoto-Dunlop*, 4 h. 5 m. 33
 s. $\frac{3}{5}$; 3.º, José Magdalena, de Barcelona, *Montpeó-*
Klein, 4 h. 5 m. 33 s. $\frac{4}{5}$.

Bilbao: Campeonato del Club Deportivo. Día 2.
 Distancia 50 kilómetros. 1.º, S. Maena, ciclo *At-*
cyon, pneus *Dunlop*, 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: Campeonato de Castilla la Vieja. Día 2.
 Distancia 76 kilómetros. 1.º, G. Antón, de Madrid,
 ciclo *Automoto*, pneus *Dunlop*, 3 h. 5 m. 30 s.; 2.º,
 Carrasco; 3.º, Puente.

Sevilla: Campeonato de Andalucía. Día 2. Dis-
 tancia 77 kilómetros. 1.º, S. Legión, pneus *Dunlop*,
 2 h. 43 m. 45 s.; 2.º, González, 2 h. 43 m. 46 s.; 3.º,
 Justo, 2 h. 43 m. 50 s.

Fútbol. — *Barcelona:* Campeonato de Segunda
 Categoría. Día 9. Tarrasa-Europa, 5 a 2.

Partido revancha. Avenç-Centre Sports Sans,
 1 a 1.

Lawn-tennis. — *Barcelona:* Concurso social del
 Salud Sport Club. Día 9. Final del Campeonato in-
 dividuo de señoritas. Consuelo de Ayguavives
 vence a Cecilia Soler por 6/4 6/2.

Motociclismo. — *Bilbao:* Prueba en cuesta de
 Barazar. Día 2. Carrera de motos. Distancia 7.800
 metros. Primera categoría (350 c. c.). 1.º, Luis Arana,
 moto *Douglas*, pneus *Dunlop*, 8 m. 42 s. $\frac{1}{5}$; 2.º,
 Rotache, moto *Douglas*, pneus *Dunlop*, 9 m. 1 s.
 $\frac{2}{5}$; 3.º, Arleche, moto *Douglas*, pneus *Dunlop*, 9

m. 55 s. $\frac{3}{5}$. — Categoría 500 c. c. 1.º, Espinosa, pneus *Dunlop*, 8 m. 32 s. $\frac{4}{5}$; 2.º, L. Arana, moto *Douglas*, pneus *Dunlop*, 8 m. 33 s. $\frac{1}{5}$; 3.º, Santies-teban, moto *Royal Enfield*, pneus *Dunlop*, 8 m. 42 s. — Categoría fuerza libre (side-cars). 1.º, M. Ureña, moto *Royal Enfield*, pneus *Dunlop*, 9 m.; 2.º, A. Vildosola, moto *Indian*, pneus *Dunlop*, 9 m. 54 s. $\frac{3}{5}$; 3.º, R. Fernández, moto *Indian*, pneus *Dunlop*, 10 m. 32 s. $\frac{2}{5}$.

Palma: Prueba de regularidad. Día 5. 1.º, J. Sans, *Motosacoche*; 2.º, M. Cañellas, moto *Indian*, pneus *Dunlop*; 3.º, T. Plá. — Categoría side-cars. 1.º, G. Salvá, moto *Indian*, pneus *Dunlop*; 2.º, P. Roig; 3.º, J. Vidal, moto *Indian*, pneus *Dunlop*.

Pelota vasca. — **Barcelona:** Real Sociedad de Sport Vasco. Partidos finales de temporada. Día 9. Ferrer-Borrás vencen a Forn-Santalla por 40 a 37; Gamboa-Llompарт vencen a Bó-Mas-Barguñó por 40 a 27.

Polo. — **Barcelona:** *Copa Pattberg*. Segundo partido. Día 9. Vallejo, Cinnamond (N.), Ferrer-Vidal y Pattberg ganan a Cinnamond (B.), Petit, Barón de Güell y P. de la Cruz por 6 $\frac{1}{2}$ a 4.

Tiro. — **Barcelona:** Tirada extraordinaria de beneficencia. Día 9. Stand de Miramar. *Copa regalo Junta de Damas*. 1.º, Burés; 2.º, L. Girona. *Copa L. Girona*. 1.º, Massana; 2.º, Larrañaga. *Copa Burés*. 1.º, C. Girona; 2.º, Puig Arnau. *Copa Torres Gener* (reservada exclusivamente para señoritas). 1.ª, señorita Polly Vidal Topete; 2.ª, señorita Fuster (*Copa Circulo del Liceo*); 3.ª, señorita Ribas (*Copa del Alcalde*); 4.ª, señorita Quer (*Copa del señor Girona*). *Copa Marquesa viuda de Monsolis*. 1.º, Laporta.

Tiradas de concurso y entrenamiento de la representación del Tiro Nacional. Día 9. Medalla de bronce. Brull Ferrer, a 200 metros, 15 disparos, 95 puntos; Doménech Roselló, 200 metros, 15 disparos, 91 puntos.

Water-polo. — **Barcelona:** Entrenos del Club Natación Barcelona. Día 9. Equipo blanco vence a equipo verde por 3 a 2. Equipo azul vence a equipo encarnado por 4 a 2.

Yachting. — *Copa Larrañaga*. Tercera prueba (fórmula internacional). Día 9. Distancia ocho millas. 1.º, *Ilse II*, del R. C. M., 1 h. 24 m. 30 s.; 2.º, *Giraldilla*, del R. C. N., 1 h. 26 m. 50 s.

Copa Evínrude. Primera prueba semi Hispania. Día 9. Distancia siete millas. 1.º, *Dragonera*, 1 h. 22 m. 5 s.; 2.º, *Ratxa*, 1 h. 23 m. 10 s.; 3.º, *Conqueridor*, 1 h. 24 m. 30 s.

Programa para mañana

Excursionismo. — Excursión ciclista del Sport Ciclista Català a Alsinar. Salida de la plaza de la Universidad. A las 5.

Excursión ciclista del Grupo Deportivo del C.V.R. a la Mina del Besós. Salida del local social: pedestristas, a las 6; ciclistas, a las 7.

Tiro. — Tiradas de concurso y de entrenamiento. Polígono del Tiro Nacional, montaña de Montjuich. A las 9.

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

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

Partidos de water-polo, organizados por el Club Natación Barcelona. A las 11,30.

Ciclismo. — Carrera de bicicletas, reservada a ciclistas de tercera categoría y neófitos, organizada por el Sport Ciclista Català. Salida de la calle Aragón, frente al Ateneo Democracia. A las 16.

Atletismo. — Festival atlético, organizado por la Secció de Sports del Centre Autonomista de Dependents del Comerç i de l'Industria. Campo de juego de la calle Muntaner. A las 16.

Festival atlético, organizado por el F. C. Barcelona. Campo del Barcelona. A las 17.

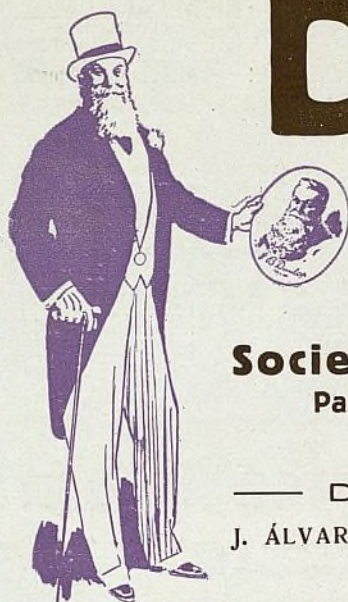
Pedestrismo. — Carreras pedestres de 100 y de 5.000 metros, organizadas por el Sport Ciclista Català. Salida de la calle Aragón, frente al Ateneo Democracia. A las 16,30.

Remo. — Tercera y última prueba eliminatoria de la regata de Zumaya, para yols a cuatro remeros y timonel, organizada por el Real Club Marítimo. A las 18,30.

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

**Talleres Gráficos
Thomas**

**Calle Mallorca, 291-293
Tel. 7583 - Barcelona**



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)

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carret. "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

Fábrica nacional de

cochecitos
automóviles

IDEAL

motor con patente española, construido en nuestros talleres

PRIMERO y SEGUNDO premios - Prueba de Regularidad 1915

PRIMERO y TERCER premios - Prueba de Regularidad 1916

Talleres Hereter, S. A.

BARCELONA: Rosellón, 189-191; Moyá, 6; Diagonal, 548
MADRID: Alfonso XI, 5

AUTOMÓVIL-SALON

Exposición: Plaza de Cataluña, 18

Despacho: Trafalgar, 52

Automóviles

BERLIET

Camiones y Omnibus

MINERVA

MITCHELL

Entrega inmediata

Motocicletas INDIAN



**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

!! MOTOCICLISTAS !!

**TRIUMPH
BRADBURY
ROVER**

SON LAS MOTOS DE MEJORES RESULTADOS

Exposición y venta: Ronda Universidad, 31 - Teléf. 3038 - BARCELONA

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

Ayuntamiento de Madrid