

# STADIUM

*Revista Ilustrada  
de Sports*



REMO

**Copa Foronda**  
Regatas en Zumaya  
(Guipúzcoa)

Año VI - Núm. 168  
12 Agosto, 1916

**20 cts.**

Ayuntamiento de Madrid



**CICLOS**

ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

# SANROMÁ

## FÁBRICA DE AEROPLANOS e HIDROAEROPLANOS ESCUELA DE AVIACIÓN

PUJOL, COMABELLA Y C.<sup>A</sup>

Rambla Cataluña, 62 : Independencia, 113  
BARCELONA

Piloto y Director :

**Don Salvador Hedilla**



### Neumáticos, cámaras y bandajes macizos

# Firestone

**EXCELENTE CALIDAD - GRANDES EXISTENCIAS**

**Neumáticos Firestone, S. A. - Diagonal, 391 - Barcelona**





# Stadium

REVISTA SELECTA ILUSTRADA DE SPORTS  
PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA, S. A.



## SUSCRIPCIÓN:

España, año, 10 plas. 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 leaders



DON JOSÉ M.ª PIÑAR Y PICKMAN  
Secretario-fundador de la Real Sociedad  
Automovilista Sevillana

A UN viviendo en región lejana de la nuestra, en un país hasta hace poco bastante refractario en materias deportivas, el nombre de Piñar y Pickman suena frecuentemente a nuestros oídos y, vale decirlo, siempre en forma grata.

Por eso Piñar y Pickman, el secretario-fundador de la Real Sociedad Automovilista Sevillana, tiene derecho, perfectísimo derecho, a ocupar un lugar preferente en la Galería de STADIUM, dedicada a poner de relieve las figuras que más se destacan en nuestro mundo sportivo y a enaltecer, conforme merece ser enaltecida, la misión que realizan los propagandistas de nuestra causa.

Pocas obras tan meritisimas como la desarrollada en relativo corto tiempo por el señor Piñar.

Quien conoce a fondo la vida y costumbres sevillanas comprende las enormísimas dificultades con que el activísimo Secretario-fundador de la R. S. A. S. hubo de tropezar para poder sembrar en terreno de inacción absoluta la semilla de la revolución deportiva.

Andalucía, país adorable por todos conceptos, parecía inabordable a los deportes exóticos; la indolencia que se supone peculiar en sus habitantes, habituados al *dolce far niente* por mor del calor que atrofia toda actividad, hacía imposible la implantación de los ejercicios físicos, pero bastó que Piñar y Pickman, sportsman de corazón, tocara a rebato, dando ejemplo de una actividad extraordinaria, para que al conjuro de su voluntad despertasen muchas que parecían dormidas.

Y hoy, atentos al ejemplo de Piñar y Pickman y de otros que como este simpatiquísimo sportsman propagan los deportes, van éstos arraigando en tal forma, que aun a fútbol se juega, marcando

como marca el termómetro en Sevilla, en esta época, hasta 59° al sol, y lo que un día pareciera mentira, cosa de todo punto irrealizable, es hoy factible; en la mayoría de los deportes cuenta con un crecido número de adeptos y Sevilla no es una excepción, como no quiere serlo en ningún orden de la vida. Al *spleen* ha vencido el deporte.

En el haber de los méritos que en el sport tiene contraídos Piñar y Pickman, figura en término preferente la fundación de la Real Sociedad Automovilista Sevillana,

que es una de las más importantes de nuestra nación. Y de la magna obra que ha realizado en el corto período de tiempo que viene desempeñando la secretaría podemos citar, dejándonos, seguramente, muchas cosas en el tintero, las mejoras que merced a su tenacidad se han logrado en las carreteras andaluzas; el concierto de la gasolina, que favorece a todos los automovilistas sevillanos; la organización de las soberbias carreras de las Jarillas en 1915 y 1916 y del kilómetro en 1916; el magnífico mapa-plano de aquella provincia; los itinerarios de bolsillo: Sevilla-Madrid, Sevilla-Badajoz, Sevilla-Granada, Sevilla-Málaga, Sevilla-Huelva, Sevilla-Cádiz y Sevilla-Córdoba; el manual automovilista y anuario de la Real Sociedad...; todo dirigido, trabajado y amasado por él.

La actividad que le caracteriza y las simpatías que reúne le han llevado a laborar en la Casa de la ciudad, y en el seno del Consejo sevillano trabaja a la hora actual para lograr que los automóviles, que todos los vehículos lleven la dirección por la derecha, ya que Sevilla es la única población del sur de España que, al igual que Madrid, tiene establecida la dirección de los carruajes en forma distinta a las demás.

Piñar y Pickman es una Providencia para el automovilismo; tiene puesta toda su devoción, su inteligencia, emplea todo su tiempo a favor de ese sport, y quien conozca el valor positivo, verdad, real de todos esos factores, puede tener la seguridad plena de que Piñar y Pickman alcanzará el triunfo a que se han hecho acreedores la fe y la perseverancia que tiene puestas en cosas que se aparentan a nuestros ojos de tanto y tan positivo valor.

N. M.



## Pórtico

**M**AX, nuestro simpático cronista, abandona sus lares, en solicitud de temperatura más fresca y agradable que la que disfrutamos aquí, y deja en nuestras manos — no pecadoras — los hilos de la gobernación de este simpatiquísimo STADIUM.

El nuevo croniqueur pretende lanzarse en busca de asuntos y teme no llegar a moverse de puesto, por efecto, o por defecto, de la calma chicha de que disfrutamos.

Sin embargo, de Zumaya, la coquetona playa guipuzcoana, y de San Sebastián, la reluciente perla, llegan hasta nosotros los ecos de ruidosos triunfos y de bellas victorias. Y con todo y ser muy ruidosos unos y muy bellas otras, se da el caso, curioso y verdaderamente agradable, que lo más bello y lo más hermoso es el compromiso, tácitamente adquirido por aquellos simpatiquísimos y valientes remeros —, que si sucumbieron el primer día ante la superioridad de los nuestros, por su espléndida tenacidad les superaron el segundo — de venir el año próximo a luchar con nuestros equipos y ver de arrebatarnos el Campeonato de España, en lo que debieran mostrar igual empeño tripulaciones que pasean su spleen bogando por otros puertos, a los que habrán de rendir visita nuestros remeros para la conquista de mayor número de competidores.

Del alto Aragón también nos trae el viento nuevas del afamado aviador Salvador Hedilla, quien partió veloz, camino de una meta querida, a una velocidad de ciento y pico a la hora; y después de haberse perdido entre la densa niebla, realizó por dos veces, como si tal cosa, la extraordinaria performance de atravesar los Pirineos en monoplano, a una altura de cerca de cuatro mil metros, estableciendo un verdadero record de audacia, regresando por carretera a Barbastro, a tres kilómetros por hora, uncido el veloz Hedilla n.º 5 a pesado carromato.

Nuestros remeros y nuestros aviadores aportan a esta nuestra plácida quietud destellos de hechos que habrán de significar gran cosa en la historia del rowing nacional y en los anales de sus campeonatos, como lo significa en el de la aviación la travesía de los Pirineos, aunque Hedilla no alcanzase pisar su tierra natal.

Y al glosar estas cosas, en extremo agradables, el cronista vive gozoso, olvidándose de la calma chicha y aun de la momentánea ausencia del compañero querido.

ALFA

## Estos días en otros tiempos

**6 de agosto de 1900.** — Verifícase la carrera de automóviles París-Toulouse-París, que gana M. Levegh, sobre Mors, en 26 h. 43 m. 53 s. (1.443 kilómetros).

**10 de agosto de 1902.** — En la carrera de bicicletas París-Rennes participan 52 corredores, ganando Trousselier el primer premio, empleando 4 h. 43 m. 3 s.; el segundo, Frederich, 4 h. 56 m., y el tercero, Aucouturier, 5 h. 56 m.

**9 de agosto de 1904.** — El diario oficial de la República francesa publica la promoción del presidente del Touring Club de Francia para el grado de Oficial de la Legión de Honor.

**10 de agosto de 1906.** — Muere en San Juan de Luz el intrépido aviador Jesús Fernández Duro, presidente del Aero Club de España, que en enero de 1906 realizó la travesía Pau-Guadix, pasando por encima de los Pirineos en su globo Cierzo.

**10 de agosto de 1907.** — A las cuatro de la tarde entra en París el príncipe Borghese, vencedor del raid automóvil Pekín-París, pilotando un *Itala*, provisto de *Pneus-Pirelli*. En el raid empleó sesenta días justos.

**10 de agosto de 1909.** — Los aeronautas italianos Luis Mina y Mario Piacenze baten el record de altura en globo libre, alcanzando una elevación de 11.800 metros.

**7 de agosto de 1910.** — Da principio el concurso de aeroplanos Circuito del Este en once etapas, organizado por *Le Matin*, de París, en el que participan cuatro *Blériot*, un *Sommer*, dos *Voisin* y dos *Farman*.

**9 de agosto de 1911.** — Vedrines conquista la Copa Michelin, cubriendo 811,200 kilómetros en 8 h. 56 m. 42 s.

**11 de agosto de 1912.** — Se celebra el mitin automovilista de Mont-Ventoux, batiendo el record de Bablot el afamado mecánico Boillot, sobre *Peugeot*, en 17 m. 4 s. En la quinta y sexta categorías se clasificaron primeros los *Hispano-Suiza*.

**10 de agosto de 1913.** — Se verifica en aguas del puerto de Barcelona un gran festival de natación, con el concurso de los socios del Brussel Swimming and Water-Polo Club. La carrera de 100 metros (handicap) la ganó Villote (belga); llegando segundo Hoffmann (belga), y tercero, Cuadrada. El match de water-polo entre belgas y catalanes, lo ganaron los belgas por 9 a 3. El match por equipos de cinco nadadores, lo ganaron igualmente los belgas.

**6 de agosto de 1914.** — Los plumíferos deportivos que constituían en esta fecha la Peña Informativa, celebran su primer *àpet*, con asistencia de Miró, Arnal, Astell, Blasco Cirera, Bonet, Cañellas, Elías y Juncosa, Gibert, Permanyer, Velasco y Masferrer, presididos por el señor Samsó.

**8 de agosto de 1915.** — Barnola, con moto *Royal Enfield*, conquista en el circuito de Sabadell la Copa del Rey.

# Bujía "Sparta"

VALLET, FIOL Y C.ª

= S. en C. =

Provenza, 165 a 173  
BARCELONA



# Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos  
Inventos y novedades  
Cuestiones prácticas  
Hechos y comentarios



## Del down-car al cycle-car

I

Hoy, que, a pesar de los augurios hechos por algunos críticos fusilables, estamos asistiendo a la consagración del cycle-car como vehículo automóvil práctico y económico; hoy que, gracias al movimiento *cyclecarista*, fomentado venturosamente por nuestro Moto Club, se han constituido importantísimas empresas que han hecho el milagro de crear una verdadera industria nacional de construcción de cycle-cars y de cochecitos automóbiles; hoy que acabamos de asistir a la gran carrera de Barcelona-Madrid-Barcelona, cuyo resultado felicísimo, superando a los cálculos más optimistas, ha proclamado el triunfo más completo de todos esos pequeños vehículos en conjunto, tiene un especial interés un estudio retrospectivo para trazar un boceto histórico de cómo de los down-cars, de aquellos toscos artefactos, se ha llegado a crear un tipo perfectísimo y característico de cycle-car, genuinamente español por su concepción y por su gestación.

Concretados los términos del tema que nos proponemos desarrollar a lo que dejamos enunciado en el título del presente artículo, claro está que hemos de ceñirnos a la génesis del único vehículo automóvil, de los que ahora conocemos, que tiene su fundamento en los down-cars y que, además, ofrece la circunstancia de ser el único cycle-car propiamente tal, es decir, el único vehículo automóvil que es el resultado de la aplicación de los principios técnicos de la motocicleta a las cuatro ruedas.

\* \*

La intervención directa y personalísima que nuestro buen amigo José M.<sup>a</sup> Armangué ha tenido en la implantación y desarrollo del hoy casi ya olvidado deporte del down-car y en la creación del cycle-car, hoy en el más completo auge, hace que, por una relación de efecto a causa, esta disquisición histórica que trazamos hoy tenga por eje y tenga por punto de constante referencia la personalidad de José María Armangué, alma del encauzamiento de la afición a los down-cars en la nueva afición al cycle-car.

En efecto, quienes conocemos íntimamente a José M.<sup>a</sup> Armangué, sabemos que en el año 1907, cuando el Centre Excursionista de Cata-

lunya adquirió un bobsleigh para correr en la prueba en que debía disputarse la Copa del Presidente de la República Francesa, fué designado aquél para pilotarlo; pero no habiéndose podido celebrar la carrera por falta de nieve, sufrió tal contrariedad José M.<sup>a</sup> Armangué, que se le ocurrió la idea de poner ruedas a uno de aquellos aparatos, a fin de poder hacer en carretera lo que con ellos se hacía sobre la nieve.

Pronto empezaron los ensayos por parte de José M.<sup>a</sup> Armangué y sus hermanos, con una luge, pero poco tardaron en comprender que la luge no iría bien por ser demasiado pequeña.

A la sazón se celebró en La Garriga una carrera humorística de carretillas parodiando una carrera de automóviles, tomando parte varios vehículos que demostraban a la legua haber sido arreglados con el propósito de imitar la forma de algunas marcas de automóviles.

Entre ellos había, no obstante, uno que presentó el corredor ciclista B. Gramona, en el cual podía notarse una construcción mucho mejor estudiada que en los otros, si bien la tendencia a hacer que imitase a un automóvil deslucía su conjunto.

Decididos, pues, los hermanos Armangué a



Primer down-car, forma propia, transacción entre el tipo antiguo y el último modelo



dar forma a la idea que acariaban, dibujaron un nuevo artefacto para J. M. Moré, que se separaba en absoluto del tipo automóvil, ostentando forma propia, según se quería de intento, y hechas las pruebas, se vió que las velocidades que adquiría imponían aún una forma más en consonancia con las mismas.

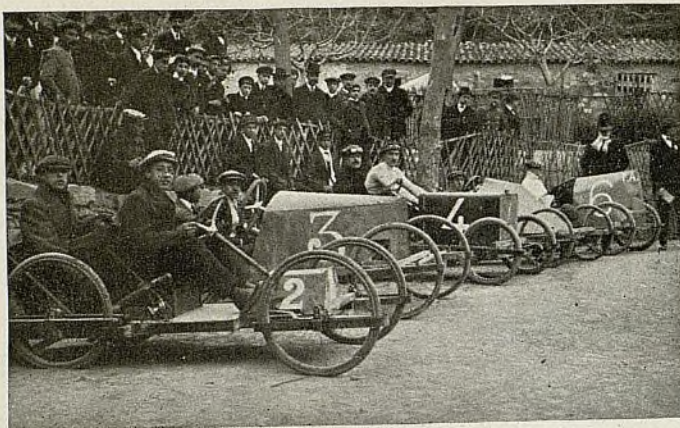
Siguiendo las enseñanzas de estos primeros ensayos, se construyeron dos vehículos nuevos con forma propia y características adecuadas al objeto a que se iban a destinar, demostrando su ensayo que reunían excelentes condiciones para soportar grandes velocidades en carretera. Y entonces fué cuando, entusiasmados los constructores con tan buenos resultados, decidieron organizar una carrera.

Naturalmente, estos artefactos que ya tenían atributos propios y forma propia, necesitaban un nombre específico, y, después de pensar detenidamente en esta cuestión, se dió en uno que era, a la vez, adecuado, corto y claro, y se les bautizó con el nombre de down-cars, vocablo compuesto de dos palabras inglesas, que significaba: coche que marcha bajando.

¡Ya se había creado un nuevo deporte!

Decimos nuevo, porque si bien se habían visto otros artefactos para andar cuesta abajo, no tenían, como éstos, condiciones para hacer velocidades, pues estaban basados en principios de construcción muy distintos.

La carrera a que antes se ha hecho referencia tuvo lugar en el año 1909, y en ella tomaron parte muchos *cyclecaristas* o autociclistas de hoy, y entre ellos, precisamente, los que con sus entusiasmos y sus energías tanto han contribuido al éxito de los verdaderos cycle-



*Lugar de salida de la primera carrera Copa Barcelona*

cars, ganándola J. M. Moré, que ya dió a conocer entonces sus grandes cualidades como corredor de velocidad.

Con efecto, repasando la lista de los que corrieron en aquella carrera, se encuentran los nombres de J. M. Moré, B. Moré, A. Arruga, F. Arruga (que ya usaba entonces el pseudónimo *Billicans*), A. Puig, Ll. Puig, J. M.<sup>a</sup> Armangué, Martín Armangué, Antonio Armangué y Federico Armangué.

Esta carrera armó gran revuelo, pues la opinión pública consideraba como una gran imprudencia lanzarse a locas velocidades con aquellos artefactos de apariencia tan baladí, y aun los mismos automovilistas no se recataban de decir que aquello era un intento de suicidio, ya que si los automóviles ligeros, pesando de 800 a 1.000 kilogramos, no aguantaban bien en la carretera a una velocidad algo elevada, y aun menos en las bajadas, era de todo punto expuesto lanzarse vertiginosamente por ellas con aquellos artefactos que pesaban, a lo sumo, 75 kilos.

Pero esto, que era verdad con referencia a algunos down-cars, no lo era con relación a otros, y ello indicaba bien claramente que lo que debía hacerse era estudiar el porqué de estas diferencias, y a base de las observaciones hechas irlos perfeccionando. Y así fué como en esta obra de perfeccionamiento pusieron toda su voluntad y todos sus afanes de hombres aquellos dos jóvenes cuya edad no pasaba de los diez y ocho años.

Animados por el deseo de hacer mejor las cosas, aquellos entusiastas del deporte de la velocidad constituyeron una Sociedad con el nombre de Down-Car Club Barcelona, que organizó varias carreras, entre ellas la segunda Copa Barcelona, en 1911, dotada con más de 500 pesetas de premios, cuyo recorrido era Tibidabo-Vallvidrera-Sarriá. Esta carrera fué ganada por el equipo formado por Allán y Billicans, que ganó también las carreras de Castellersol y San Feliu de Codinas.

S. B. MERLIN



*Primer coche down-car, de don José M.<sup>a</sup> Moré, que participó en la Copa Barcelona*



## Las carreteras

Por fin parece que se intenta realizar, por parte del Estado, una obra seria y concienzuda de reparación de las carreteras.

Hemos de aplaudir sin reservas la orientación que esta vez imprime a los trabajos de su departamento el ministro de Fomento, señor Gasset, porque demuestra inspirarse en las verdaderas necesidades del país, que antes que nuevas carreteras desea poder utilizar debidamente las que ya están construídas.

Efectivamente, en el plan general que ahora está preparando el señor Gasset hay una parte de gran interés referente a la reconstrucción y reparación de carreteras, ya que se dedica la importante cantidad de 106 millones de pesetas a reparaciones, teniendo en cuenta que es de gran importancia eso de las reparaciones, dado el incremento que han tomado los medios de transporte y que las carreteras, desde que el ejército emplea automóviles, tienen una gran importancia estratégica y precisa tenerlas bien atendidas.

Para la distribución de dicha cantidad se tiene presente el plan de reparación hecho en diciembre último, que era una selección.

Además ahora se revisa ese plan, habiéndose nombrado siete inspectores, los señores Mateo, Brokman, Maese, Orbe, García Faria, Gattelu y Cruzado, que recorrerán seis o siete provincias cada uno para determinar el orden de prelación de las reparaciones.

Harán este trabajo hasta el 20 del corriente, en cuya fecha redactarán una memoria, fruto de los estudios realizados.

Afortunadamente, todo esto da la sensación de que no se gastará dinero sino con todas las posibles garantías de obtener el máximo de rendimiento.

## Notas del Real Automóvil Club de Cataluña

### De la Mancomunidad de Cataluña

El R. A. C. de Cataluña recuerda a sus socios que el día 16 del corriente termina el plazo del pago voluntario del arbitrio de circulación por las carreteras de aquella entidad.

A los automóviles que sean sorprendidos sin haber satisfecho dicha patente se les impondrán multas equivalentes al doble o triple de su importe.

### Conferencia interesante

El Secretario del R. A. C. de Cataluña ha celebrado una detenida conferencia con el señor Alcalde de la vecina ciudad de Badalona sobre el adoquinado de la carretera de dicha población, habiéndole indicado este señor que llevaba practicadas varias gestiones importantes para obtener por suscripción el importe, o

por lo menos una parte de él, necesario para llevar a efecto mejora tan indispensable, y que teniendo en cuenta lo que la misma interesaba a los automovilistas, esperaba que éstos, y en especial los señores socios del R. A. C. de Cataluña, contribuirían de una manera eficaz a aumentar la citada suscripción para que cuanto antes fuera un hecho el adoquinado del tan trabajado trozo de carretera.

### De veraneo

Reina gran actividad en el R. A. C. de Cataluña con motivo del embarque de automóviles en ferrocarril con destino casi todos ellos a las playas y balnearios del Norte y Noroeste de España. Desde el 15 de julio próximo pasado puede decirse que no ha pasado día sin embarcar uno o varios automóviles de los señores socios del Club, que aprecian mucho las ventajas que les proporciona el empleo de los carnets kilométricos especiales para automóviles en la forma adoptada por el Club.

### El mapa de carreteras de Cataluña

Por el R. A. C. de Cataluña se ha dado fin al reparto a sus socios, del mapa de carreteras de Cataluña, dividido en secciones y encerrado en lujoso estuche de piel.

Su autor, don José Muntadas, ha entregado al Club 100 ejemplares del mismo mapa en una hoja, para que, conforme a lo convenido con el mismo, se encargue el Club de remitirlos a los otros Automóviles Clubs de España, entidades deportivas, principales balnearios, hoteles, etc.

Dicho mapa es muy solicitado y también lo son por los señores socios del Club los de Aragón y Valencia, que posee y que también son obra de su socio y Asesor de la Comisión de Fomento, don José Muntadas.

### Los clubs regionales

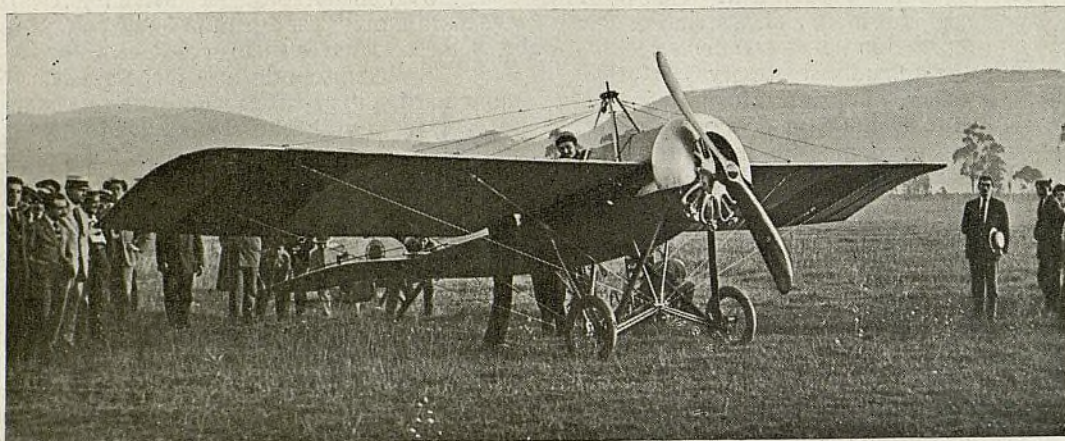
Varios socios del Real Automóvil Club de Cataluña han escrito al señor Secretario del mismo manifestando su profundo agradecimiento a los clubs automovilistas de Santander y de Asturias por la excelente y fraternal acogida que en dichos clubs se les ha dispensado facilitándoseles cuantos datos e instrucciones han necesitado para circular por los territorios de la respectiva jurisdicción de aquellos clubs, cuyos socios pueden estar seguros de que el Real Automóvil Club de Cataluña ha de procurar estar a la recíproca en cuanto necesiten de sus servicios.





## ACTUALIDADES GRÁFICAS

## Los vuelos del aviador don Salvador Hedilla



Momento en que el aviador montañés dispónese a partir para el raid Barcelona-Santander

## La Vuelta a Santander



Sebastián Torcida, campeón de Santander

CON la Vuelta a Santander, el notable corredor santanderino, Sebastián Torcida, que ya fué vencedor de la Copa STADIUM, consigue un nuevo y positivo triunfo, el que tanto codiciaba de largo tiempo, de campeón de Santander, cubriendo el difícil recorrido de 125 kilómetros en 4 h. 51 m. 2 s.  $\frac{1}{3}$ .

El simpático Torcida por su legítimo triunfo, como el Sport Ciclista Montañés, merecen toda clase de felicitaciones, porque este éxito es de los que satisfacen y envanecen.

## Atletismo en S. Sebastián

HABLABA Tack en nuestro último número, con la competencia que le distingue, de la bella performance realizada por el equipo del España que ganó el campeonato de cross-country organizado por la F. A. G.

Hoy reproducimos el retrato de Iradi, Diego y Montes.

Estos valientes muchachos han visto satisfechas todas sus esperanzas e ilusiones, siendo de observar la performance de Iradi, quien empieza ahora y a quien algunos consideran superior a Medina, dadas las cualidades extraordinarias que le distinguen.



Equipo del Español, vencedor del Campeonato de cross-country



## MOTOCICLISMO

## La carrera de Cardedeu

EL Real Moto Club de Cataluña, que tenía cierto derecho a dormirse sobre sus laureles, debía sentir añoranza de nuevos éxitos, aunque no caben mayores aplausos, y dispone para mañana una nueva manifestación que acredita una vez más su vitalidad y su importancia.

A pesar de que muchos de sus socios andan veraneando lejos de Barcelona, los que permanecen en la ciudad condal hanse alistado para concurrir mañana a Cardedeu, correspondiendo a la atenta invitación que le ha sido hecha por aquel Ayuntamiento y por toda la colonia veraniega.

## Los inscriptos

## MOTOS 250 C. C.

- 1 M. Max. . . . . James

## MOTOS 350 C. C.

- 1 P. Estalella . . . . . A. J. S.  
2 Felapton . . . . . Douglas  
3 J. Oliveras . . . . . Motosacoche

## MOTOS 500 C. C.

- 1 J. Vidal. . . . . Zenith  
2 J. A. Orús. . . . . Motosacoche  
3 X. X. . . . . Sumbeam  
4 P. Tapiés . . . . . Motosacoche  
5 M. Mini . . . . . Rudge  
6 J. Alá . . . . . Royald Enfield  
7 J. B. . . . . Royald Enfield

## SIDE-CARS 560 C. C.

- 1 P. Llorens. . . . . Rover  
2 Magneto . . . . . Triumph  
3 Andreu . . . . . B. S. A.  
4 Tejedor. . . . . Rover

## SIDE-CARS 1.000 C. C.

- 1 Antonio Llonch. . . . . Harley Davidson  
2 C. F. . . . . Indian

Para esta carrera ha ofrecido el Ayuntamiento de Cardedeu una magnífica copa y otra de igual mérito la colonia veraniega, trofeos que están expuestos en el Automóvil Salón, de la plaza de Cataluña.

El circuito parece estar en excelentes condiciones. Además, aquel Municipio ha mandado construir barreras para que impidan el tránsito del público por los lugares por donde habrán de pasar los corredores.

## El Jurado

Comisarios: señores Alcalde de Cardedeu, don J. Vilaseca, don Andrés Espinós y Presidente del R. M. C. C.

Juez de salida, don José Carles.

Juez de llegada, don Antonio Lloberes.

Cronometrista, don Andrés Rodríguez.

Contador de vueltas, don F. Arruga.

Controls: señores socios del Club Ciclista de Granollers.

El sorteo se verificará esta tarde, de 7 a 8, en el local del Club, admitiéndose inscripciones hasta el momento de empezar el sorteo.

## La carrera de autociclos 1917

## Barcelona - Bilbao - Barcelona

LA idea brotó como una chispa.

Esa chispa ha prendido fuego a grandes entusiasmos.

Hízose eco de ellos en su discurso del Real Moto Club, nuestro compañero Masferrer, quien glosó sus mismas palabras en un artículo publicado en estas columnas y reproducido en las de *La Gaceta del Norte*, de Bilbao.

Su distinguido cronista de deportes, don José M. Mateos, se ampara de la idea y la comenta con placer en la siguiente forma:

«Cuando mi última estancia en Barcelona casi contrahe un compromiso de honor de hacer algo en materia de carreras para que se diesen a conocer en Bilbao los cycle-cars catalanes, cuya industria ha adquirido una importancia extraordinaria.

Y he aquí que el artículo del señor Masferrer, que reproduce días pasados, me lo da todo hecho, porque ninguna duda tengo de que en 1917 se celebrará la carrera de cycle-cars Barcelona-Bilbao-Barcelona.

Bilbao por su riqueza, por su carácter deportivo, es terreno abonado para la propagación del cycle-car.

Y es triste gracia que se lleven los cuartos al extranjero cuando hay coches nacionales que no sólo superan a esos en baratura, sino en condiciones de fortaleza y velocidad.

Recuerdo que mis amigos, los creadores y constructores de los pequeños *David* (que me decían los llaman así porque vencen en las carreteras a los grandes, como David a Goliath) me hacían ver cómo ellos habían ideado y construido sus excelentes cochecitos teniendo en cuenta las carreteras españolas.

Los coches extranjeros están hechos para carreteras-pistas, no para carreteras-baches.

Cuando se verifique la carrera 1917 podrán admirar los aficionados las excelencias de los cycle-cars catalanes.

En los países extranjeros ¿qué son las grandes y famosas carreras sino demostración de las ventajas de las marcas en lucha?

Entonces, desde aquí, seguimos siempre el desarrollo de esas carreras para elogiar y ponderar a los vencedores.

De igual modo la carrera Barcelona-Bilbao-Barcelona nos abrirá los ojos para que sepamos que no es preciso ir al extranjero para tener buenos cochecitos; que quizá se pierda el tiempo con ir a buscar al extranjero coches que aventajen y compitan con los fabricados dentro de España.

Y no es poco lo que nos van a enseñar una vez más.

El señor Masferrer, al hablar de la carrera, ha tenido el gran acierto al señalar al Club Deportivo de Bilbao.

Pero, al citar a este Club, nos permitirá el señor Masferrer que hagamos a su artículo una pequeña aclaración. Es esta: que, como



Biblioteca HELIOS :: OBRA NOTABLE

(En preparación)

**ALBUM HISTÓRICO**

de las Sociedades Deportivas de Barcelona

ya reconoce él, se dedica el Deportivo a la propagación de todos los deportes, de todos por igual, y con el mayor entusiasmo. Y hecha esta pequeña aclaración, sigamos.

El Club Deportivo de Bilbao es el gran colaborador para la carrera 1917.

Ni como organizador, ni como entusiasta por los deportes, nadie le puede aventajar.

Tengan la seguridad los catalanes que el radio de acción del Deportivo será una maravilla de organización.

Y aquí tendrán los corredores de esa gran prueba un gran recibimiento, una acogida llena de simpatía, pues sus arrestos y energías para desarrollar esa carrera bien merecedores les harán a ello.

Hoy es un proyecto la carrera Barcelona-Bilbao-Barcelona.

Hagamos votos para que mañana sea una realidad, y cuando tal ocurra tendrán en nosotros unos modestos pero entusiastas colaboradores. »

## AERONAUTICA

**El raid de Hedilla**

**T**IENEN noticia nuestros lectores de que Hedilla suspendió, el sábado pasado, su viaje, a causa de la niebla, aplazando la salida para la madrugada del domingo.

Los mismos que nos reunimos en la madrugada del sábado en el Aeródromo de Casa Antúñez, volvimos a congregarnos al amanecer del domingo.

Hablamos con Hedilla. Sus temores a causa de la niebla eran los mismos, pero el bravo aviador, para que no dijeran que tenía *por* (miedo, en catalán), se decidió a intentar el raid.

Sacóse, en vista de sus órdenes, el aeroplano del hangar.

Efectuadas las operaciones de *misse en marche*, avanzó majestuosamente por el campo, y a unos cien metros empezó a volar, elevándose con gran rapidez.

Hedilla efectuó, antes de emprender rumbo definitivo, dos vuelos: El primero de quince minutos cuarenta y cinco segundos de duración, habiendo marchado hacia las costas de Garraf y regresado por encima del mar, muy internado; el segundo, de doce minutos, habiendo avanzado por la dirección de San Pedro Mártir y regresado al Aeródromo, como la vez anterior, por encima del mar, alcanzando la primera vez una altura de 1.500 metros y la segunda de más de 2.000.

Cuando hubo pasado por segunda vez por encima de donde estaban los Comisarios del

Aero Club señores Bosch y Catarineu, Brunet y nuestro director Ricardo Cabot, emprendió la dirección prefijada, elevándose constantemente, desapareciendo entre niebla por el horizonte, a las cinco y diez y siete minutos.

Según referencias nuestras particulares, Hedilla anduvo perdido entre la densa niebla, remontando por la provincia de Lérida los Pirineos, los que atravesó volando sobre Luchón.

En la parte de Francia, deshecha la neblina, pudo distinguir y reconocer los lugares por encima de los cuales navegaba, haciendo rápidamente rumbo hacia España, atravesando por segunda vez las más altas montañas pirenaicas, performance que por sí sola significa un nuevo, grande y positivo triunfo para nuestro valiente aviador.

A las 7,45, a causa de la densa niebla en que de nuevo se veía envuelto y del viento que predominaba en aquellas alturas, Hedilla aterrizó en Benasque, después de salvadas alturas de 3.800 metros, sin sufrir, aviador ni aparato, ningún daño, afortunadamente.

De Benasque nos cuenta un apreciable suscriptor nuestro lo siguiente:

«Al darse cuenta el público de la llegada de un aviador, rodeó el aparato, examinándolo en todos sus detalles, por ser una cosa nunca vista en esta región tan montañosa, viniendo gentes de muchos pueblos vecinos a verlo y conocer a su piloto.

El señor Hedilla ha sido obsequiado por las autoridades locales, ofreciendo el teniente de carabineros fuerzas a sus órdenes para custodiar el aparato, habiendo sido aceptadas, y por todas las personas y familias distinguidas de la localidad y veraneantes, entre los que citaremos a los señores de Ferraz, de Albar de Rí, de Cabellud y otros muchos que sería largo enumerar.

A las seis de la tarde, el señor Hedilla ha recogido su aparato, temiendo no poder continuar el raid por falta de bencina, y a las ocho ha salido con un carro y una caballería en dirección a Barbastro, estación del ferrocarril más cercana, para proveerse de bencina y tal vez continuar el raid.

Deseamos llegue a feliz término de su arriesgada empresa y que no tenga que aterrizar en sitios tan peligrosos como el de hoy, que casi ha sido un milagro no haya perdido su preciosa vida.»

**LE CHAUFFEUR**

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

**AUTOMÓVILES Y CICLOS**

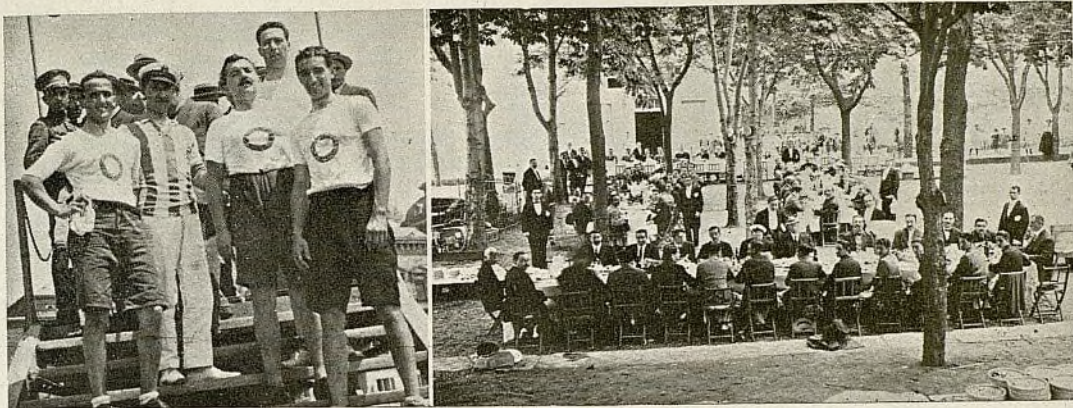
Especialidad en últimas novedades de París

Rambla de Cataluña, 24 - Teléfono 2182  
**BARCELONA**



## ACTUALIDADES GRÁFICAS

## Remo : Regatas en Zumaya y San Sebastián



*Tripulación del Donostia, vencedora de la regata de San Sebastián. — El banquete de Zumaya, ofrecido por don Mariano de Foronda*

NUESTRO ilustre amigo don Mariano de Foronda, instituyó una Copa que se la hubieron de disputar tres tripulaciones de yolas a cuatro remeros y timonel.

La fiesta se efectuó en la playa de Zumaya, donde el señor Foronda tiene su residencia veraniega.

El Club Náutico de San Sebastián organizó un espléndido crucero de yates, y el señor Foronda, con su acostumbrada esplendidez, obsequió a balandristas, remeros, delegados y socios de los clubs Donostiarra y Marítimo, periodistas, fotógrafos e incluso veraneantes, con un soberbio banquete servido al aire libre, en plena Alameda.

En la regata participaron dos de nuestras tripulaciones y la de San Sebastián.

Al principio tomó ligero avance el *Donostia*, sosteniendo su puesto hasta el viraje; pero el *Manelich* viró con arte, y merced a un vigo-

roso arranque logró la delantera, venciendo en forma espléndida.

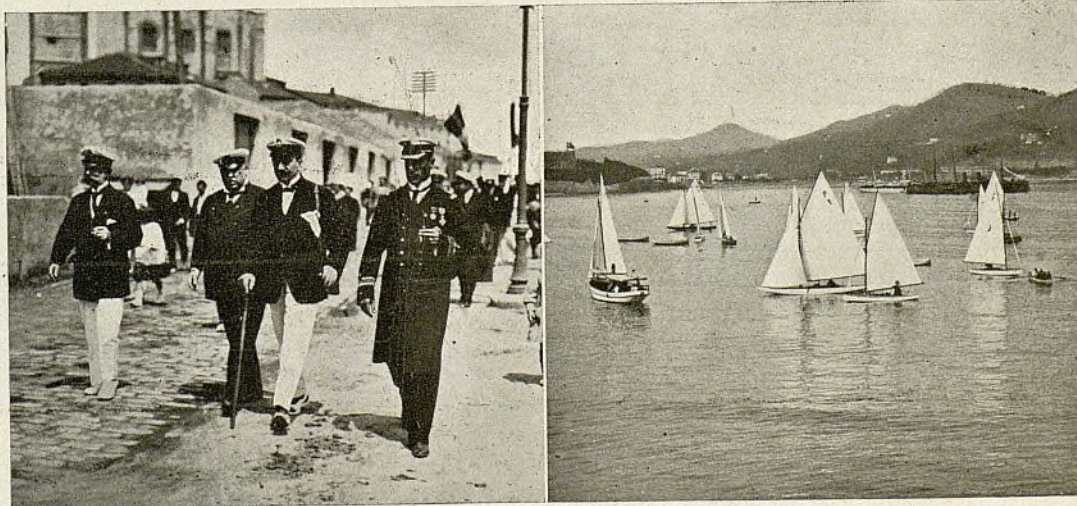
En segundo lugar llegaron los vascos y en tercero la tripulación alemana del *Barcino*.

Al día siguiente se repitió la carrera, con mala suerte para los nuestros, ya que los donostiarras, volviendo por su honor, sacaron algo de ventaja a las tripulaciones barcelonesas.

Nuestros remeros, a los que acompañaron los señores Camps (J.) y Marsans Peix (J.), han sido obsequiadísimos. El Club Náutico les ofreció un banquete y devolverles la visita.

Para celebrar el éxito del viaje, de nuevo ofreció el señor Foronda un banquete, servido en el Real Club Marítimo de Barcelona, a las principales personalidades del Club y a los simpáticos remeros.

El público de Zumaya, como el de San Sebastián, prodigaron sus aplausos a los simpáticos remeros guipuzcoanos y catalanes.



*El señor Foronda con los miembros del Jurado, dirigiéndose al embarcadero*

*Balandros que participaron en la regata-crucero a Zumaya*



# AUTOMÓVIL-SALON

Exposición: Plaza de Cataluña, 18

Despacho: Trafalgar, 52

## Automóviles

**BERLIET**

Camiones y Omnibus

**MINERVA**

**MITCHELL**

Entrega inmediata

**Motocicletas INDIAN**

## ACCESORIOS

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

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

**BUJÍAS**

**SPHINX**

## 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

## Radiator Compound

Productos  
**RIE-NIE**

**PARA LA SOLDADURA INSTANTÁNEA DE RADIADORES**

Agente general para España: **Carlos Plaja**, Rambla Cataluña, 61 : Teléf. 2196-Barcelona  
DE VENTA EN TODOS LOS GARAGES Y EN PROVINCIAS

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.<sup>a</sup>, S. en C.**-Ronda Universidad, 37

Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono 7922



# Revista de Sports diversos



Hípica • Ciclismo  
Náutica • Caza y Pesca  
Lawn-tennis • Tiro  
Deportes atléticos, &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup>



## ATLETISMO

### Los campeonatos de Cataluña

MAÑANA empezarán a celebrarse en el campo del Pompeya las eliminatorias de los Campeonatos que la R. F. A. C. ha preparado con grandísimo esfuerzo.

Nuestras sociedades atléticas, Barcelona, Athletic, Pompeya, presentan a sus mejores corredores, saltadores y lanzadores.

Estamos en la creencia de que vamos a asistir a espectáculos muy bellos y que van a establecerse notables records.

El programa de mañana comprende los siguientes números: 1.º, lanzamiento del peso (una mano); 2.º, saltos de longitud sin impulso; 3.º, saltos de longitud con impulso; 4.º, carrera de 1.500 metros lisos; 5.º, carrera de 400 metros lisos; 6.º, carrera de 110 metros con vallas; 7.º, carreras de 800 metros lisos; 8.º, triple salto.

Quien sienta aficiones por el atletismo, debe hacer acto de presencia en el campo del Pompeya; quien quiera proteger y estimular el deporte, tampoco debe faltar.

### Pequeños comentarios

### La Copa "Marqués de Alella"

El Jurado emitió la siguiente clasificación:

|     | Distancia: 97 kilómetros.          | H. | M. | S. |
|-----|------------------------------------|----|----|----|
| 1.º | Isidro Esteve, I. V. E.-Klein      | 3  | 59 | 55 |
| 2.º | Aureliano Gargalló, I. V. E.-Klein | 4  | 50 |    |
| 3.º | Emilio Nolla                       | 4  | 6  | 10 |
| 4.º | Jaime Janer                        | 4  | 6  | 11 |
| 5.º | José Magdalena                     | 4  | 10 | 10 |
| 6.º | José Bosch                         | 4  | 25 | 25 |
| 7.º | Teodoro Pons                       | 4  | 47 |    |

### CATEGORÍAS

| Segunda             | Tercera    |
|---------------------|------------|
| 1.º Nolla, Guitart. | 1.º Bosch. |
| 2.º Janer.          | 2.º Pons.  |

Este resultado, después de recorrer por dos veces seguidas el circuito Alella-Mataró-Granollers-Alella (97 km.), a todas luces es una verdadera selección; pero nosotros, amigos de escudriñar todo lo existente y deseando ilustrar a cuantos se interesan sobre esta carrera, nos permitiremos algunas divagaciones que, desde luego, no encierran la menor censura. Son divagaciones. Veamos:

Pons, Bosch, Janer y Nolla, efectuaron buena parte de la carrera solos, cara al viento. Es una prueba dura que detalla su excelente forma. Hicieron más, mucho más de lo humanamente posible en routiers de su talla.

El problema de la carrera, es decir, el enigma, giró sobre los tres más completos: Gargalló, Esteve y Magdalena. ¿Cómo corrieron?

Magdalena apuntó en su haber lo siguiente: Una avería en el Mogent que le retuvo unos ocho minutos; otra en La Roca, donde perdió casi otro tanto; otra en Granollers, donde, buscando un tubular de casa en casa por haber agotado el recambio, perdió casi media hora, y otra (rotura de rueda) cerca de Palou, que le llevó más de diez minutos.

Esteve perdió más de dos minutos esperando el paso de un tren, junto a Palou, y otros dos en una ligera avería. De todo ello hay pruebas.

Tomemos por cálculo lo siguiente:

|   |                  |
|---|------------------|
| Esteve empleó en el recorrido total . . . . .                                       | 3 h. 59 m. 55 s. |
| Perdió, aproximadamente . . . . .   | 5 »              |
| En realidad, invirtió, pues . . . . .   | 3 h. 54 m. 55 s. |
| Magdalena empleó . . . . .  | 4 h. 10 m. 10 s. |
| Perdió (pongamos nada más ocho minutos por cada avería, que fueron cuatro). . . . . | 32 »             |
| Diremos, pues, que invirtió . . . . .   | 3 h. 38 m. 10 s. |

Este es un cálculo ajeno, desde luego, a la clasificación general, y que detallamos para demostrar lo que fué la carrera. Esto no quiere decir, precisamente, que Magdalena fué superior, ni que Esteve fué inferior. Esteve hizo cuanto en él es posible, marchando siempre cara al viento; Magdalena, incansable, después de hallarse a catorce minutos del vencedor en la primera vuelta del circuito, fué alcanzando a todos los corredores, uno a uno, tras loca carrera, y se puso a la vista de Esteve.

Hasta aquel momento, no hizo nada de particular; pudo hacerlo, y así se lo quisimos aconsejar.

Esto es lo cierto. Cuando venía lo notable, es decir, cuando las fuerzas empezaban a demostrar su especialidad y su forma, la rotura estúpida de una rueda le sacó de combate.

Es esto también lo cierto

Creemos haber dicho algo.

Ahora bien: al hablar de proezas, podríamos decir que el orden de mérito fué así: Gargalló,



Magdalena y Esteve. Hay que tener en cuenta que discutimos sólo estos tres, por quedar circunscrita la verdadera lucha a ellos.

Obsérvese un detalle: Gargalló, efecto del esfuerzo de Esteve y Magdalena durante unos kilómetros, pisó la meta por vez primera con tres minutos cuarenta segundos de retraso del segundo, o sea en tercer lugar, y al llegar el final había ganado un minuto cinco segundos. ¿No es esto notable? Reparad: Gargalló, rou-tier relativamente novel, hizo más de lo posible; Magdalena se vió privado de hacer más y Esteve hizo lo que pudo.

Estas divagaciones son un corolario a la clasificación y un comentario dedicado a aquellos que sólo examinando la clasificación general se forman cargo de la carrera. Esto equivaldría a suprimir los jueces y editar mil ediciones del código.

#### Un detalle

Cuando a Magdalena le ocurrió el segundo percance y con un tubular vacío escalaba «Font de Cera», Gargalló, con la generosidad que le distingue, ofreció al ex campeón de España el único neumático que llevaba de repuesto. Magdalena, noblemente, rehusó el favor, indicándole que por ser el único, no creía prudente que una avería dejase a su compañero fuera de concurso.

Es un rasgo que retrata a Gargalló y a Magdalena.

#### Otro detalle

Cuando Magdalena regresaba la última vuelta, un motorista se le acercó y probando su seriedad le ofreció ayuda. Magdalena, impertérrito, alegó hallarse con bastantes fuerzas para el regreso y se negó a aceptar un favor contrario a la legalidad.

Cuando el motorista nos explicó el lance, sólo pudo añadir dos palabras: «No hay otro».

Y conste que tenemos, de estas dos anécdotas, pruebas para quien se sienta incrédulo o nos crea parciales.

#### Alella

Esta fiesta, que se ha organizado en cuatro días y que alcanzó gran éxito, es obra de buenas voluntades. El Marqués de Alella fué quien rompió el hielo; los amigos Colomer y Bertrán, a la cabeza del pueblo, no cesaron hasta solventar la cuestión económica, y lo hicieron con tal arte y éxito, que merecen sincero aplauso. La viuda Riba, el Sindicato, los ciclistas de Masnou, los Rivière, los Masip, en fin, el Sport Ciclista Català, llevaron a Alella unas horas de grato recuerdo, instituyendo la fiesta ciclista que ¡no cabe duda! será uno de sus acontecimientos anuales.

Por algo, al estrechar la mano del Marqués de Alella, nos decía el ilustre prócer: «El año que viene ha de repetirse, y en aumento.»

¿No es esto motivo de optimismo?

F. A. CANTO ARROYO

## Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña

### Concursos de verano

LEGADOS a la época en que suelen celebrarse en distintas poblaciones de Cataluña, concursos veraniegos de lawn-tennis, publicamos las disposiciones contenidas en el Reglamento de la A. L. T. C., a fin de que sepan a que atenerse cuantos pretendan organizarlos.

Art. 18. Tanto las sociedades afiliadas como los demás organizadores que proyecten celebrar concursos deberán obtener el correspondiente permiso de la Asociación, que será solicitado por medio de un oficio, en el que se indicará:

- a) Lugar donde ha de jugarse.
- b) Fechas de su comienzo y terminación.
- c) Número y clase de pruebas.
- d) Cuotas de inscripción de los jugadores.
- e) A quién se permitirá el acceso a las pistas y mediante qué requisitos.
- f) Premios que se entregarán y su valor aproximado.
- g) Número de veces que deberán ganarse las copas para pasar a ser propiedad del ganador.
- h) Marca de las pelotas que se usarán.
- i) Nombre y dirección del Juez Arbitro y Club a que pertenece.
- j) Nombres y domicilios de los organizadores del concurso.

#### OTROS CONCURSOS

Art. 23. Esta Asociación considerará los demás concursos divididos en las tres siguientes clases:

- a) Concurso General, o sea que puedan inscribirse en el mismo jugadores de cualquier localidad.
- b) Concursos Locales, aquellos en que no puedan tomar parte otros jugadores que los que pasen por lo menos un mes en la localidad donde el concurso se celebre.
- c) Concursos Particulares, los que se celebren en pistas de propiedad del organizador y la inscripción sea por invitación del mismo. Quedan excluidos de este apartado los concursos organizados por dueños de hoteles, balnearios, casinos y otros establecimientos de carácter público.

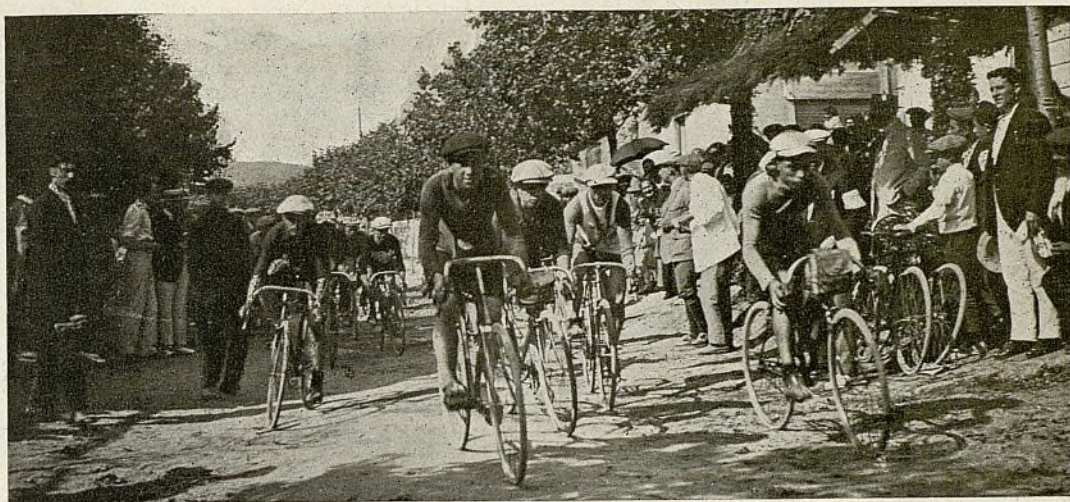
Art. 24. Los que deseen organizar un concurso deberán remitir un proyecto del programa al Secretario de la Asociación antes del 15 de junio. El programa deberá contener todos los particulares que se señalan en el artículo 18 de este reglamento; también se acompañarán las cantidades que más abajo se fijan y que como derechos de autorización percibirá esta Asociación.

- a) Los comprendidos en el apartado a del artículo 23, abonarán 15 pesetas.
- b) Los comprendidos en el apartado b del citado artículo 23, abonarán 10 pesetas.



## ACTUALIDADES GRÁFICAS

## Carrera ciclista "Copa Marqués de Alella"



*Uno de los episodios más interesantes de la carrera, al pasar los corredores por la riera de Alella*

EL ciclismo se va aristocratizando, ya que de un tiempo a esta parte ilustres próceres, los Marqueses de Alella y Villanueva y Geltrú y el Conde de Lavern, dotan a diversas manifestaciones deportivas con artísticos trofeos.

Ultimamente, don Fernando Fabra, con la esplendidez que le distingue y con el cariño

que siente por los deportes, ha contribuido a la celebración de una carrera espléndida que se ha celebrado en el circuito de Alella.

Y cuando hubieron llegado los corredores y se escucharon nutridos aplausos, el Marqués de Alella ofreció que la próxima carrera superaría a la de hogaño.

### Fiesta Mayor de Sabadell : Manifestaciones deportivas



*Grupo de los deportistas que participaron en los interesantes concursos, examinando los premios concedidos para los mismos*

EN Sabadell, este año como los anteriores, y no hay que decir que en los futuros, se rinde, en ocasión de celebrarse la fiesta mayor, verdadero culto al deporte. Partidos de fútbol,

carreras de bicicletas y pedestres, todo contribuye al mayor esplendor de una vida deportiva que es demostración y signo patente de cultura física.



Las mencionadas cantidades se percibirán siempre que los jugadores vengan obligados a pagar cuota de inscripción. En el caso de ser libre dicha inscripción, esta Asociación no percibirá ningún derecho de permiso.

Art. 25. Si una vez obtenida la autorización para organizar un concurso, éste no se celebrara sin mediar causa justificada a juicio exclusivo de la Asociación, quedarán en poder de la misma las cantidades que en concepto de autorización hubiera percibido.

#### DISPOSICIONES GENERALES

Art. 26. No podrá celebrarse en Cataluña ninguna prueba de concurso sin autorización de la Asociación. Los socios de las sociedades afiliadas no podrán tomar parte en los concursos no autorizados.

Art. 27. La Asociación procurará armonizar las fechas de celebración de los concursos que autorice. Si esta labor de concordia no diera resultado, autorizará todos los concursos para las fechas en que fueran pedidos, pero prestará su apoyo oficial dando preferencia a los organizados por Clubs sobre los Generales, a éstos sobre los Locales y a los últimos sobre los Particulares, y dentro de cada categoría al que lo hubiera solicitado con mayor anticipación.

Art. 28. Si a pesar de todas las facilidades que en todo caso procurará dar la Asociación para la autorización de concursos, se celebrara alguno sin cumplir este requisito, la Asociación se reserva el derecho de aplicar las penalidades que juzgue oportunas a los organizadores y a los jugadores que hubieran tomado parte en el mismo.

Art. 29. El que actúe de Juez Arbitro en un concurso vendrá obligado, al finalizar el mismo y dentro de un plazo máximo de quince días, a dar parte al Secretario de la Asociación del resultado de todos los partidos jugados, así como de las ventajas asignadas a cada jugador. La infracción de este artículo estará penalizada por la Asociación.

Art. 30. Si los premios que se concedan para un concurso fueran de un valor inferior al señalado en el proyecto que se hubiera remitido al Secretario, la Asociación penalizará a los organizadores en la medida que estime pertinente.

Art. 31. Desde el momento que una sociedad o un particular regalan una copa para ser disputada en diferentes ocasiones, pasa a ser propiedad de la Asociación hasta que un jugador o una sociedad se la adjudiquen definitivamente.

Art. 32. En cada ocasión que un jugador gane una copa que no pase a ser propiedad definitiva del mismo, vendrá obligado a firmar un recibo de la misma que le será presentado por los organizadores del concurso; sin este requisito no podrá retirar la copa que temporalmente hubiese ganado.

Art. 33. Si dejara de jugarse cuando correspondiera un premio de los que han de ganarse varias veces para pasar a ser propiedad

definitiva, pasará a ser propiedad de la Asociación, quien invitará a los organizadores a celebrar la prueba correspondiente, y en caso de negarse a ello dispondrá a su exclusivo juicio si debe organizar una prueba para adjudicarla o si debe cederla al jugador que últimamente la hubiera ganado. Queda exceptuado el caso que el no jugarse la copa fuera debido a alguna causa de fuerza mayor.

#### DISPOSICIONES DISCIPLINARIAS

Art. 34. La Asociación podrá imponer suspensiones, tanto a las sociedades y particulares como a los jugadores, pudiendo oscilar las mismas desde un mes hasta término indefinido.

Art. 35. La Junta directiva de la Asociación determinará discrecionalmente en cada caso y oyendo a los interesados, tanto los motivos que dan lugar a una suspensión cuanto a la extensión de la misma, mientras no se apruebe el código de penalidades que está en estudio.

Art. 36. La suspensión a los jugadores producirá el efecto de no permitirles jugar en ningún concurso ni prueba pública de tennis, durante el tiempo fijado para la suspensión.

Art. 37. La suspensión a las sociedades y cualquier otro organizador de concursos producirán el efecto de no permitirles la organización de concursos ni pruebas públicas de tennis ni intervenir por ningún concepto en la celebración de ellos, y además, a las sociedades, el de no poder enviar jugadores a ninguna prueba deportiva durante el tiempo de la suspensión.

Art. 38. De toda suspensión impuesta por la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña podrá alzarse el interesado ante la Real Asociación de Lawn-Tennis de España. Si la resolución de ésta estuviera conforme con la apelada, se entenderá la suspensión impuesta en una extensión doble.

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

**Talleres Gráficos  
Thomas**

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



## Ecos y noticias

Después de permanecer breves días en Barcelona, marchó a sus posesiones de Tortosa el Dr. Farnés, presidente de la Federación de Sociedades Deportivas, juntamente con su familia, donde se propone permanecer el resto del verano.

La Federación Norte de Clubs de Foot-ball ha elegido su nueva Junta directiva, formada en la siguiente forma:

Presidente, Real Unión Club, de Irún.

Vicepresidente, Athletic Club, de Bilbao.

Secretario, Club Deportivo Esperanza, de San Sebastián.

Tesorero, Sociedad Deportiva Jolastokieta, de Alza.

Vocales: Arenas Club, de Guecho; Ariño Sport, de Bilbao, y Club Deportivo de Portugal, y, además, los representantes que designen los clubs de segunda categoría de cada provincia.

Varios colegas, al dar cuenta de las deliberaciones sostenidas en el curso de la Junta general celebrada por los delegados del Norte, advierten que quedó aprobada la gestión del Comité directivo, incluso aquella que se refiere a la expulsión de la Federación de la Real Sociedad de San Sebastián.

¿Es esto creíble?

Don José de Salvador, Secretario general de la U. V. E. y adjunto del Real Moto Club de Cataluña, apreciable compañero en la Prensa por haber dirigido con sobrada competencia para ello el *Boletín oficial de la U. V. E.* y colaborado en los periódicos de la Editorial Deportiva, traslada su domicilio a Sabadell, haciendo forzoso abandono de esos cargos, que supo desempeñar con celo e inteligencia y en los que será difícil encontrarle sucesor.

Hemos recibido el elegante catálogo que acaban de publicar los Talleres Hereter, en el que hacen extensa referencia del cochecito *Ideal*, de fabricación exclusivamente española.

El texto va acompañado de lindos grabados que representan diversas vistas de la fábrica, el chassis modelo del año corriente y las carrocerías tipos sport, turismo y ciudad, verdaderamente elegantes.

Los cochecitos *Ideal* hallanse suficientemente acreditados en el mercado español por su extrema solidez, por su poco peso, por su indiscutible comodidad y por lo elegante de sus líneas, todo lo cual justifica el nombre de *Ideal*, con el que fué acertadamente bautizado.

*L'Auto*, de París, al dar cuenta, en un entrefilete de uno de sus corresponsales en Barcelona, querido compañero nuestro, del resultado

de la carrera Vuelta a Cataluña automóvil, hace un cumplido elogio de las marcas nacionales *Elizalde e Hispano-Suiza*.

Las clases de la Escuela de Aviación, creada por nuestros amigos los señores Pujol, Comabella y Compañía, se reanudarán del 15 al 20 del corriente.

Además de Pons, Pardo, Massó y Feliu, haase inscripto otro compañero nuestro en la Prensa, hombre tan decidido y entusiasta, a quien muy bien puede aplicársele aquello de *après moi, le déluge* (*déluge*, en castellano «diluvio»). Se dice que de Madrid vendrán tres alumnos más, y con los tres matriculados del Ayuntamiento sumarán unos once o doce alumnos.

El Moto Club de Madrid, con el valioso concurso de *España Sportiva*, cuida de la organización de una carrera de motos Barcelona-San Sebastián, que estará dotada con más de tres mil pesetas de premios.

*Ergo...* a prepararse tocan.

Nuestra juventud aristocrática ha desfilado estos días por delante de unos escaparates del paseo de Gracia, chafalán Provenza, para admirar la carrocería de un cochecito allí expuesto, propiedad del conocido amateur don



**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



Juan Ratés, cuyo *capricho* de poseer un pequeño coche será, sin duda, imitado por muchos, existiendo un constructor que, cual don F. S. Abadal, hace carrocerías tan bellas de líneas, como cómodas.

\* \* \*

Uno de los festejos que más llamaron la atención del público que acudió a la Fiesta Mayor de Sabadell, fué la carrera de bicicletas, en la que el amigo Sanromá obtuvo un triunfo de los de marca, copando sus ciclos todos los premios.

De salud sirva.

## Carnet del sportsman

### Resultados técnicos

**Ciclismo.** — *Alella: Copa Marqués de Alella*, organizada por el Sport Ciclista Català. Día 6. Distancia 97 kilómetros. 1.º, I. Esteve, ciclo *I. V. E.*, *Pneu-Klein*, 3 h. 59 m. 55 s.; 2.º, A. Gargalló, ciclo *I. V. E.*, *Pneu-Klein*, 4 h. 50 s.; 3.º, E. Nolla (1.º de la segunda categoría), ciclo *Guitart, Pneu-Klein*, 4 h. 6 m. 10 s.

*Sabadell:* Carrera comarcal. Día 5. Distancia 60 kilómetros. 1.º, J. Martí, ciclo *Sanromá*; 2.º, J. Burón, ciclo *Sanromá*, 3.º, A. Corretger, ciclo *Sanromá*.

*Valencia:* Carreras de feria. Día 31. Preparatoria. 1.º, Salabarte, pneus *Dunlop*; 2.º, Doménech; 3.º, Villar. — Campeonato regional (4.200 metros). 1.º, Llorens; 2.º, Bellver; 3.º, Ballester. Campeonato de Valencia (señoritas). Distancia 2.800 metros. 1.ª, Victoria Rocafort; 2.ª, Amparito Bolar; 3.ª, Lolita Riera. — Campeonato local (4.200 metros). 1.º, Bellver, pneus *Dunlop*; 2.º, Riera; 3.º, Ballester. — Carrera nacional con entrenadores a moto (11.200 metros). 1.º, Febrer, de Felanitx; 2.º, Llorens, de Villarreal; 3.º, Manchón, de Madrid.

*Santander:* Vuelta a Santander. Día 30 de julio. Distancia 125 kilómetros. 1.º, Torcida, de Santander, 4 h. 51 m. 2 s.  $\frac{1}{5}$ ; 2.º, Minguez, de Vitoria, 5 h. 3 m. 54 s.; 3.º, Dóriga, de Santander, 5 h. 6 m. 39 s.

*Villarreal:* Match Febrer, de Palma-Llorens, de Castellón. 1.º, Febrer.

*Vitoria:* Día 8. Campeonato de Alava. 1.º, Minguez; 2.º, Sánchez; 3.º, Retana.

**Fútbol.** — *Barcelona:* Concurso del España. Día 6. Europa-Júpiter, 2 a 2. — De entrenamiento. Andresense-Martinenc, 4 a 1.

*Sabadell:* Día 5. Sabadell-Español, 3 a 2. — Athletic-Barcelona, 4 a 1. — Día 6. Sabadell-Tarrasa, 2 a 2. — Athletic-Barcelona, 3 a 1.

*Reus: Copa de Reus.* Día 6. Club Deportivo Sport de Reus, 5 a 1.

*Vitoria:* Real Unión de Irún-Arenas de Bilbao, 0 a 0.

**Motociclismo.** — *Valencia:* Carreras de feria. Día 31 de julio. Carrera T. T. 2  $\frac{3}{4}$  HP. Distancia 8.400 metros. 1.º, Olcina, moto *Royal Enfield*, pneus *Dunlop*; 2.º, Duch; 3.º, Torres. — Nacional (fuerza libre, 14.000 metros). 1.º, Retana, de Madrid (pneus *Dunlop*); 2.º, Martín, de Valencia; 3.º, Lliviria, de Madrid.

**Pedestrisimo.** — *Madrid:* Carrera de la legua, organizada por la Sociedad Deportiva Obrera. Día 30. 1.º, E. González, 19 m. 12 s.; 2.º, F. Morales, 19 m. 13 s.  $\frac{3}{5}$ ; 3.º, J. Encina, 19 m. 53 s.  $\frac{1}{5}$ . — Handicap de la Sociedad Cultural Deportiva. Día 6. Distancia 5.500 metros. 1.º, A. G. Pina, 19 m. 25 s.; 2.º, E. González, 19 m. 26 s.; 3.º, J. Encina, 20 m. 14 s.

**Water-polo.** — *Barcelona:* Partidos de Campeonato. Día 6. Azul del Barcelona vence al Blanco del Barcelona por 3 a 1. — Azul-amarillo del Barcelona vence al Rojo del Club Alemán por 1 a 0. — De entrenamiento. Azul-blanco del Barcelona vence al amarillo del Athletic por 1 a 0.

### Programa para mañana

**Excursionismo.** — Excursión ciclista a Begas, organizada por el Grupo Deportivo del C. V. R. Salida del local social. A las 6.

**Natación.** — *Copa A. Vallmitjana.* Carrera de 250 metros, organizada por el Club Natación Athletic. A las 11.

*Copa Sociedad Atracción de Forasteros.* Carrera de 400 metros en triángulo. Carreras de 600 y 926 metros, organizadas por el Club Natación Athletic. A las 11,30.

**Water-polo.** — Campeonato de water-polo, organizado por el Club Natación Barcelona. Equipo Negro-blanco del Athletic, contra Azul, del Barcelona. A las 12.

**Motociclismo.** — Carrera de motos y side-cars, organizada por el Real Moto Club de Cataluña. Circuito de Cardedeu. A las 14,40.

**Atletismo.** — Campeonatos atléticos de Cataluña, organizados por la Real Federación Atlética Catalana. Pruebas eliminatorias de carreras, saltos y lanzamientos. Campo de juego de la Sociedad Sportiva Pompeya. A las 16.

**Fútbol.** — Campeonato de la Federación: Internacional-Tarrasa. Campo del Barcelona. A las 16,45.

Partido en honor del Dr. don José Torelló. Athletic de Sabadell y Júpiter. Campo del Júpiter. A las 16,45.

De todos estos festivales deportivos publicará extensa reseña, en su número del lunes próximo, *El Mundo Deportivo*.





# 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

**A. ALIMUNDO Y C.<sup>A</sup>**

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



## 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



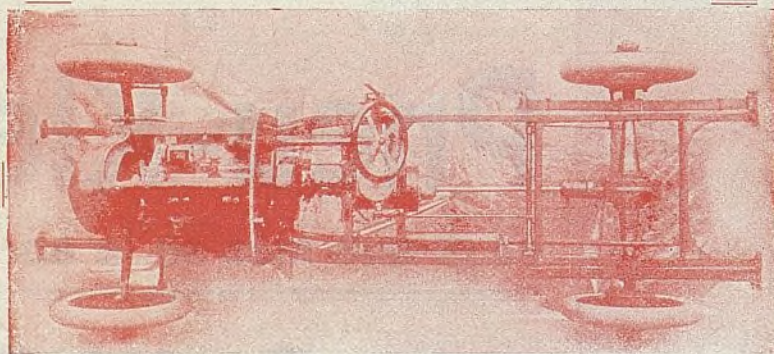
TALLERES Y OFICINAS TÉCNICAS DE BARCELONA

## A. ELIZALDE

(Antes BIADA, ELIZALDE Y C.<sup>IA</sup>)

**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**