

STADIUM

*Revista Ilustrada
de Sports*



REMO

Carlos Bonet

Recordman del raid
Barcelona-Tarragona
en canoe

Año VI - Núm. 169
19 Agosto 1916

20 cts.

Ayuntamiento de Madrid

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas
 Balmes, 62
 BARCELONA
 Teléfono 1445

SANROMÁ

Léase los martes **El Mundo Deportivo**

AUTOMÓVIL-SALON

Exposición: Plaza de Cataluña, 18 Despacho: Trafalgar, 52

Automóviles

BERLIET Camiones y Omnibus	MINERVA	MITCHELL Entrega inmediata
--------------------------------------	----------------	--------------------------------------

Motocicletas INDIAN



Usando el neumático

Firestone

(NON SKID)

no sólo economizaréis neumáticos, sino también bencina. Su perfecta adherencia al suelo hará que aprovechéis mejor el rendimiento de vuestro motor.

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



Stadium

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

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

Figuras de relieve



EL primer sorprendido al verse retratado en «letras de molde», será el propio Funtá, actual presidente del Sport Ciclista Català.

Hombre modesto como pocos, ha venido al campo del deporte, singularmente al del velocipedismo, con el afán tan sólo de hacer sport y de contribuir al más rápido desarrollo del ejercicio que practica con preferencia, sin vanidades ridículas ni afanes de figurar.

Pero como su voluntad es mucha y como jamás opuso negativas a los ruegos e indicaciones que se le hicieran, Funtá, libre de compromisos, atesorando, dentro y fuera de casa, nada más que amistades, pasó de las filas de los socios del S. C. C. a la vicepresidencia, y, sin solicitarlo ni quererlo, se ha visto por último impuesto en la presidencia de este Club.

El Sport Ciclista Català debe su existencia a una de tantas revoluciones que se operan frecuentemente en los organismos pletóricos de vida, tales como la U. V. E.

Formóse un núcleo de elementos que quisieron gozar de plena autonomía, y recobraron su independencia como tantos otros organismos que se desprendieron de la metrópoli, sin perjuicio, más tarde, de tenderla amorosamente sus miradas y sus brazos.

Han pasado los años y la Unión Velocipédica Española camina al frente siempre de las huestes ciclistas españolas. Quien la quiere,

Los primates



D. ENRIQUE FUNTÁ
Presidente del Sport Ciclista Català

la sigue; y el Sport Ciclista Català, olvidando el origen de su existencia, en el que no hubo ni pudo haber odios, es una entidad de las que con mayor eficacia contribuyen a la obra de fraternidad que la U. V. E. viene realizando de largos años.

Al período revolucionario ha sucedido una era de tranquilidad y de prosperidades, que hace que se olviden tiempos pasados y que a la hora actual nadie se acuerde,

ni tenga por qué acordarse, de cosas que fueron porque quizá tenían que ser.

Funtá es en el Sport Ciclista Català la figura que representa la transacción entre el ayer y el hoy, y así ocurre que le vemos con frecuencia llevado siempre de sus entusiasmos, colaborando eficazmente a la más rápida realización de cuantas manifestaciones se organizan con el concurso de todos los elementos ciclistas, requerido frecuentemente por la madre Unión, que para nadie guarda rencores.

Y es de esperar que, borrada toda clase de asperezas, merced al tacto y a la *bonhomie* del amigo Funtá habrán desaparecido las que pudieren existir y que el Sport Ciclista Català reconocerá que no tiene más madre que aquella que por ley natural es madre de todas las entidades ciclistas españolas: la Unión Velocipédica Española.

Estas disquisiciones nos han impedido hablar particularmente de Funtá, cuya historia ciclista es un compendio de enorme voluntad, de afecto y de devoción infinita por los suyos; y si escucháis atentos el sonido constante del yunque en los grandes talleres donde se funden las voluntades de aquella Peña de amigos entusiastas, devotos acérrimos del ciclismo, veréis que todo se mueve a impulsos de una dosis de energía que imprime a los demás, siempre amistosa y cariñosamente, el amigo Funtá.

N. M.

Pórtico

CUANTÍSIMAS no serán las personas que, al hojear los periódicos del lunes y al enterarse de la enorme proeza realizada por Carlos Bonet, que fué de Barcelona a Tarragona en un canoe a dos remos, empleando en ello muy cerca de trece horas, no habrán exclamado: ¿A qué conduce semejante tontería?

Porque, ¿quién se explica lo que Bonet, el animoso y valiente remero del Club Marítimo y del Club de Mar, perseguía con semejante performance? ¿La vanidad de que su nombre figure en los anales del sport como detentor, por espacio de muchos años, de semejante record? ¿Un record de velocidad o, cuando menos, de resistencia? ¿Un mero pasatiempo, para que de ello se ocupen y preocupen los cronistas deportivos en la Prensa y lo comenten los socios de nuestros clubs? Nada de eso.

Bonet, convencidísimo de lo que es capaz, de su enormísima potencialidad, ha dado una prueba evidentiísima de la voluntad que posee, que es lo que todo deportista debe poner constantemente a prueba para ejemplo y enseñanza de los demás, sobre todo de los que dudan, de los que temen.

En sport, hay que pretender siempre llegar más allá; el afán de nuestros deportistas ha de ser el de abatir los records existentes.

Europa entera atraviesa por aciagos días de verdadera prueba. ¡Cuántos hombres habrán sucumbido de fatiga, en sus largas caminatas unos, en demanda de puerto otros!

Si todos hubiesen intentado parecidas fruslerías a las de un Bonet, poniendo a prueba su voluntad, realizando actos que están, al parecer, muy lejos de nuestro alcance, la suma de fuerzas de un ejército sería incalculable.

Entre hombres habituados al sport hállase establecida la actual y cruenta lucha; los que hayan puesto, como Bonet, su voluntad a prueba, más favorables condiciones reúnen para vencer.

Eso, eso significa el bellísimo acto realizado por el gran Bonet.

ALFA

Estos días en otros tiempos

14 de agosto de 1898. — Termina la carrera de 72 horas en bicicleta, celebrada en París, que gana Miller, cubriendo 1.812 kilómetros en una pista de 666 metros, clasificándose segundo Frederic, 1.785 kilómetros, y tercero, Joyeux, 1.652 kilómetros.

19 de agosto de 1899. — El municipio de Barcelona informa en sentido negativo la solicitud de la Asociación Catalana de Gimnástica, de que se implantasen en la ciudad campos y plazas de juego.

14 de agosto de 1900. — En París se celebra el campeonato del mundo de carreras a pie, ganándolo Bagré (francés), que cubre 72,545 kilómetros en seis horas.

15 de agosto de 1900. — En el velódromo del Parque de los Príncipes, de París, se celebran los campeonatos ciclistas del mundo, ganando Jacque-

lin el de velocidad, profesionales; Didier, el de velocidad, aficionados, y Bastren el de 100 kilómetros, aficionados.

16 de agosto de 1901. — Terminase la carrera París-Brest-París (1.200 kilómetros), en la que participan 140 corredores, ganándola Garin en 52 h. 11 m. 1 s., llegando segundo Rivier, 54 h. 6 m. 46 s., y tercero, Aucouturier, 54 h. 49 m. 38 s. Lesue hubo de abandonar la carrera en las inmediaciones de Alençon, cuando llevaba cubiertos 985 kilómetros.

15 de agosto de 1902. — La yola *Lucentum*, del Real Club de Regatas, de Alicante, tripulada por Tato, Porcel, Pinedo y Sirand, timonel Antón, gana la regata internacional, celebrada en aquel puerto, conquistando la Copa de S. M. el Rey.

16 de agosto de 1903. — Dickentmann (ciclista holandés) gana el campeonato del mundo de medio fondo en pista, en el velódromo de Copenhague.

17 de agosto de 1904. — Withmann, pilotando un *Franklin*, termina el recorrido, al vigésimotercer día, del raid San Francisco-New-York (6.436 kms.)

13 de agosto de 1905. — El Comité regional de la U. V. E. en Madrid acuerda celebrar, en 1 de octubre, una carrera de bicicletas, sobre una distancia de 200 kilómetros.

13 de agosto de 1906. — Duray, sobre *Lorrain-Dietrich*, gana la carrera Circuito de las Ardenas, clasificándose segundo Hanriot, sobre *Darracq*.

15 de agosto de 1907. — Se efectúa la regata-crucero a Caldetas, organizada por el Real Club de Regatas, llegando primeros el yate *Good-Luck* y el canot automóvil *Bull*.

12 y 14 de agosto de 1908. — Paulces y Burges intentan, en vano, la travesía a nado del Canal de la Mancha.

15 de agosto de 1909. — El profesional Parent (ciclista) gana el campeonato del mundo de 100 kilómetros, en el velódromo de Copenhague, en 1 h. 35 m. 45 s. ²/₅, llegando segundo Darragon, y tercero, Nat Butler.

17 de agosto de 1910. — Terminase el concurso de aviación Circuito del Este de Francia, con el triunfo de Leblanc (*Blériot*), que emplea 12 h. 6 m. 22 s. en cubrir 795 kilómetros en seis etapas, ganando 127.000 francos.

13 de agosto de 1911. — Juega con el Barcelona el equipo del crucero *Exmouth*, que forma parte de la escuadra inglesa, ganando el Barcelona por 4 a 1.

15 de agosto de 1912. — En el festival organizado por el Club Natación Barcelona, con el concurso de los nadadores del Brussels Swimming Water-Polo Club, establecieron Weckesse, Villote y Raedemaeken el record de 60 metros en 41 s. ⁴/₅, y el de 1.000 metros, Platiricks, en 19 m. 12 s. Cuadrada detenta la Copa María, ofrecida por el señor Picornell. En el match de water-polo, los belgas vencen a los catalanes por 7 a 2.

18 de agosto de 1913. — Se acuerda, en principio, la fusión de las entidades F. C. C. F. y F. A. C. entre los delegados señores Masferrer, Doménech, Torres Ullastres, Boronat, Peris (A.), Green y Balaguer.

15 de agosto de 1914. — En la cuesta de Vallvidrera celébrase una carrera en cuesta, organizada por el Moto Club Deportivo, ganando las series: Orús, con *Motosacoche*; Boniquet, con *Motosacoche*; Clavería, con *Bradbury*; Antonietti, con *Triumph*; Bonet, con *Motosacoche*, y Verdere, con *Indian*.

Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios

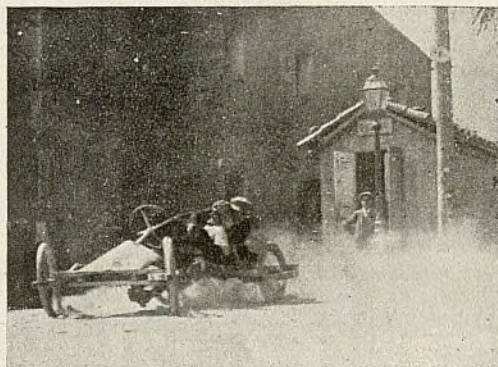


Del down-car al cycle-car

II Y ÚLTIMO

A raíz de estas manifestaciones, la Prensa francesa, la inglesa, la alemana y la norteamericana se ocuparon diversas veces de este sport genuinamente español.

Sucedió, una vez, que efectuando ensayos



Tipo Bobs. — Coche de A. Arruga, que resultó vencedor en la carrera de Castellersol.

del down-car de uno de los hermanos Armangué, quedó éste abajo de la cuesta y no había vehículo alguno para arrastrarlo hacia arriba; pero dió la casualidad de que pasara un joven extranjero montado en una moto de 3 1/2 HP. y se ofreció a efectuarlo. Se aceptó la galantería del extranjero, aun en la creencia de que la moto no podría arrastrar el down-car, ya que no tenía cambio de marchas, y con gran sorpresa por parte de todos, la pequeña moto, llevando a su amable conductor, empezó a tirar del down-car con tal facilidad, que sus dos pasajeros montaron en él y la motocicleta subió a todos sin mostrarse fatigada de aquel, al parecer, increíble esfuerzo.

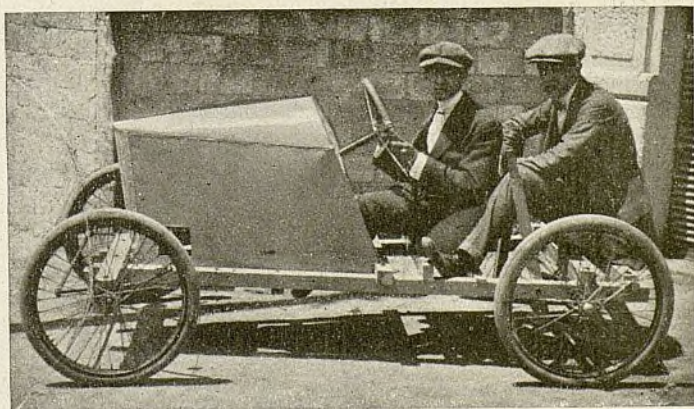
Este sencillo suceso dejó impresión tan profunda en el ingenioso ánimo de José M.^a Armangué y de su hermano, que la idea de poner al down-car un motor de motocicleta surgió rápidamente, constituyendo

desde entonces su más aguda preocupación.

Nos hallábamos a principios de 1913, que José M.^a Armangué nos habló con entusiasmo de su idea, pero nuestro amigo cursaba entonces el último año de la Facultad de Medicina y la atención que requerían sus estudios le hizo aplazar; por el momento, la realización de sus proyectos.

Por fin, terminado el curso 1912-1913, se decidió a poner en práctica la idea del down-car con motor, trazando las líneas de un verdadero cycle-car, cuyos detalles dieron lugar a memorables discusiones en la Redacción de nuestra Revista, que entonces se hallaba en un coquetón entresuelo de la calle de Bailén. Algunos de nuestros compañeros se tomaron los proyectos de José M.^a Armangué en broma, haciéndole mil chirigotas; uno hubo que quiso discutir a fondo sus soluciones, con tan poca fortuna, que fué broma añadida a la broma; unos pocos veíamos en los proyectos de Armangué algo muy serio, y subyugados por lo razonables que eran sus ilusiones y por lo convincentes que eran sus explicaciones, le ofrecimos apoyo incondicional, cuando, fuera de casa, se había hecho ya, con sus soluciones atrevidas, un grupo de admiradores que ofrecieron también cooperar a la realización de su obra.

Así quedó constituida una especie de Compañía, formada por amigos personales de J. M. Armangué, para la construcción del vehículo soñado por éste, y los trabajos empezaron en julio de 1913 y terminaron en marzo de 1914, habiendo tomado parte principalísi-



Tipo clásico. — Equipo Armangué-F. Arruga. (Último modelo.)

ma en la ejecución del proyecto, Frick Armangué.

El cochecito, que se bautizó con el nombre de *David*, era una síntesis de las ideas que J. M.^a Armangué había aplicado a los down-cars, en cuanto a la forma, base de sustentación, distribución del peso, sistema de dirección, y ofrecía ciertas novedades prácticas que eran admirable producto de los grandes conocimientos que nuestro amigo ya tenía sobre construcción automóvil.

Los técnicos pronto vieron que, a pesar de que no lo parecía, el cycle-car construido por J. M. Armangué era hijo directo de sus down-cars, y en la práctica quedó esto confirmado, puesto que el cochecito tenía, entre otras condiciones notables, una gran estabilidad, una gran docilidad en la dirección y una excelente *terme de route*. Fué, además, el primer cycle-car del mundo, y aun sigue siendo el único que tiene vía ancha, debiendo precisamente esta particularidad, que es la base de su gran estabilidad, a los down-cars.

He aquí, pues, explicado cómo del down-car surgió el único y verdadero cycle-car español, con características propias y soluciones tales que lo han hecho un vehículo perfectamente práctico.

Es una curiosa historia que constituye un alto ejemplo de energía, pues si aquellos entusiastas *down-caristas* de antes se hubiesen desanimado al ver el vacío que se hizo a su alrededor y al oír las críticas, hasta cierto punto mordaces, que su obra merecía a los extraños, quizás no hubiéramos llegado a conocer a los campeones de los autociclos y su activísima campaña para hacer que el público creyera en la eficacia de estos sencillos vehículos.

S. B. MERLIN

Notas del Real Automóvil Club de Cataluña

De carreteras

El socio del R. A. C. de Cataluña, don José M.^a Mata, ha escrito al Secretario del mismo dándole cuenta del buen estado general de las carreteras que acaba de recorrer, saliendo de Barcelona y pasando por Tarrasa, Navarres, Manresa, Sallent y Puigreig. Ha encontrado también mucho mejor la de Ripoll a Ribas y Puigcerdá, y en excelente estado la de Puigcerdá a La Seo de Urgel y de ésta a Andorra. Manifiesta el señor Mata que son en gran nú-

mero los automovilistas que en la actualidad visitan aquellas regiones, lo que indudablemente se debe a la pasada Vuelta a Cataluña.

El vicepresidente del R. A. C. de Cataluña, don Salvador Andreu, acompañado de los socios del mismo, señores Marqués de Juliá y Barón de Segur, ha realizado una larga excursión por la provincia de Gerona, visitando San Hilario, Viladrau, Caldas de Malavella, Santa Cristina y San Feliu de Guixols, habiendo manifestado su satisfacción por el buen estado en que están las carreteras de la indicada provincia.

El otro socio del R. A. C. de Cataluña, don Eduardo Hugo Heusch, salió, hace ocho días, para San Sebastián, en automóvil, en compañía de su distinguida esposa e hijos, habiendo tomado la salida frente al local social del Club a la misma hora en que sale el rápido para aquella capital y llegando a la misma veinte minutos antes que aquél, a pesar de hacer el recorrido de noche y de haber tenido dos averías de neumático entre Molins de Rey y Martorell, debidas al pésimo estado de este trozo de carretera y que le hicieron perder una hora.

Los socios del Club, don Luis Capará, don Laureano Moreno y otros que están recorriendo las regiones del norte de España, han escrito al Club informándole del estado casi siempre espléndido en que han encontrado las carreteras de las mismas.

Escasez de gasolina

En atención a que varios señores socios del R. A. C. de C. se quejan de que no han encontrado bencina suficiente en Puigcerdá, Ribas, Ripoll y otros puntos en que existe depósito del Club, éste se ha dirigido a las casas Deutsch y C.^a y Catasús y C.^a, rogándoles procuren servir con urgencia los pedidos, para que ahora que tantos automovilistas recorren nuestra región no tengan que suspender sus excursiones por falta de gasolina.

Reunión importantísima

Convocada por el señor Alcalde de la vecina ciudad de Badalona tendrá lugar el próximo miércoles, a las cuatro de la tarde, en las Casas Consistoriales, una reunión para tratar de llevar a la práctica el adoquinado del trozo de carretera que desde esta capital conduce a dicha ciudad.

El prestigio y calidad de las personas invitadas hacen esperar fundadamente que de dicha reunión saldrá la solución y que, vencidas todas las dificultades, no ha de tardarse mucho

EXTINTOR DE
INCENDIOS

"PYRENE"

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

Provenza, 165 a 173 - Tel. 7922

BARCELONA

ÚNICO QUE APAGA TODA CLASE DE MATERIAS INFLAMABLES

en empezarse una mejora utilísima para el tránsito rodado y especialmente para los automóviles.

El R. A. C. de Cataluña, que ha sido invitado a la misma, se halla dispuesto a cooperar con todas sus fuerzas a la realización del proyecto, secundando las laudables iniciativas del señor Alcalde de Badalona.

MOTOCICLISMO

La carrera de Cardedeu

organizada por el

Real Moto Club de Cataluña

HACÍA dos años que el Real Moto Club de Cataluña no había organizado carreras en circuito para motocicletas y side-cars, debido, entre otros motivos, a la falta de motocicletas, consecuencia de la restringida exportación de las mismas en los países productores, y al lamentable estado de nuestras carreteras, que tan poco se prestan a alcanzar las velocidades que se obtienen hoy en estas manifestaciones deportivas.

Con todo, impulsado el Real Moto Club de Cataluña ante los deseos de correr algunos de sus socios y por las ganas de no pocos de ver correr, unido ello al pasable estado del circuito que hemos bautizado con el nombre de Circuito de Cardedeu, pues es la primera vez que en él se corre, decidió hace unos dos meses la celebración de carreras en circuito para motocicletas y side-cars; carreras que tuvieron lugar el domingo día 13 del actual en las carreteras que enlazan los pueblos de Cardedeu, Llinás y Vilamajor.

El circuito medía 19 kilómetros de recorrido, hallándose el piso de las carreteras que lo componen en muy buen estado si lo comparamos con el de las demás carreteras de Cataluña, pudiéndose sólo calificar de mediano si se atiende a las velocidades que en él se consiguieron.

Los side-cars dieron tres vueltas al mismo, o sean 57 kilómetros, y las motocicletas 7, o sean 133 kilómetros.

Los resultados en la categoría de side-cars 560 c. c., fueron: 1.º, Antonietti, sobre *Triumph*; 2.º, Llorens, sobre *Rover*.

TIEMPOS INVERTIDOS

	1.ª vuelta		2.ª vuelta		3.ª vuelta		Total		
	M.	S.	M.	S.	M.	S.	H.	M.	S.
Antonietti . . .	23	45	23	49	23	58	1	11	32
Llorens . . .	23	24	23	24	25	34	1	12	22

Velocidad media alcanzada por el señor Antonietti: 48,100 kilómetros por hora. Es muy de alabar el brillante tiempo alcanzado por los side-cars de 3½ HP., como puede verse por comparación con los de mayor fuerza que a continuación detallamos. Antonietti no tuvo panne alguna. Llorens perdió dos minutos en

la tercera vuelta para proveerse de aceite, que amablemente le facilitó el señor Ubarri en Llinás.

SIDE-CARS, FUERZA LIBRE

	1.ª vuelta		2.ª vuelta		3.ª vuelta		Total		
	M.	S.	M.	S.	M.	S.	H.	M.	S.
1.º Llonch . . .	22	11	49	59	22	40	1	34	50
2.º Gusi . . .	36	26	22	23	49	53	1	48	42

Debido a varias pannes de neumático, ninguno de los concursantes en esta categoría pudo verificar un buen recorrido.

MOTOCICLETAS 300 C. C.

Corrían únicamente en esta categoría los señores García y Teixidor. Ambos tuvieron la mala fortuna de sufrir varios pinchazos, lo que les decidió a abandonar la carrera. Al señor García se le inflamó el carburador, sin consecuencias, en Llinás, durante la tercera vuelta.

MOTOCICLETAS 500 C. C.

Era esta categoría, sin duda, la que despertaba mayor interés.

Ganó brillantemente la Copa Colonia Cardedeu, primer premio de esta categoría, el señor Orús, sobre *Motosacoche*. Alcanzó el segundo lugar, Tapies, también sobre *Motosacoche*, y el tercer lugar, Alá, sobre *Royal Enfield*.

El señor Orús logró una velocidad media de 72,250 kilómetros por hora.

Mantuvo durante toda la carrera una perfecta regularidad de tiempos en todas las vueltas, habiendo solamente descendido de la motocicleta, en la cuarta vuelta, para limpiar el filtro de aire del carburador, que se le había obturado algo. Tanto el corredor Orús como la motocicleta *Motosacoche* nos ofrecieron la meritísima performance a que ya nos tienen acostumbrados.

Tapies corrió bien, habiendo perdido algo de tiempo en la sexta vuelta, debido a usar un lubricante demasiado viscoso; esto le restó unos minutos, que hubieran mejorado mucho el tiempo invertido.

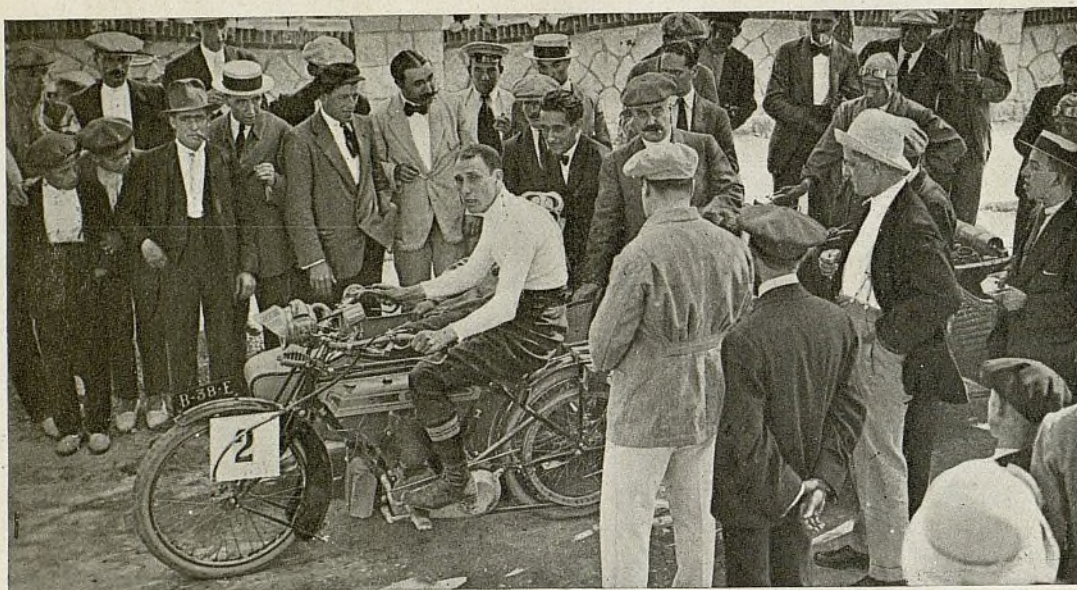
TIEMPOS INVERTIDOS

	Orús	Tapies	Alá
1.ª vuelta.	15 m. 55 s.	17 m. 26 s.	22 m. 55 s.
2.ª »	15 » 32 »	17 » 48 »	28 » 26 »
3.ª »	15 » 44 »	17 » 47 »	29 » 52 »
4.ª »	16 » 25 »	17 » 40 »	26 » 37 »
5.ª »	15 » 30 »	18 » 33 »	22 » 04 »
6.ª »	15 » 26 »	29 » 43 »	27 » 36 »
7.ª »	16 » 00 »	19 » 21 »	23 » 43 »
Total . . .	1 h. 50 m. 32 s.	2 h. 18 m. 18 s.	3 h. 1 m. 13 s.

Entre los demás corredores inscriptos en esta categoría habían despertado especial interés los señores Vidal y X. X. El primero tuvo la mala fortuna de encontrarse a la salida, con el depósito de agua parcialmente desoldado, lo que le obligó a retirarse, pues el agua, cayendo sobre el magneto, le producía cortos circuitos. El señor X. X. tomó la salida con re-

ACTUALIDADES GRÁFICAS

La carrera de motos y side-cars de Cardedeu



Nuestro compañero E. Antonietti («Magneto»), primero de la categoría de side-cars 560 c. c., con moto Triumph y pneus Dunlop

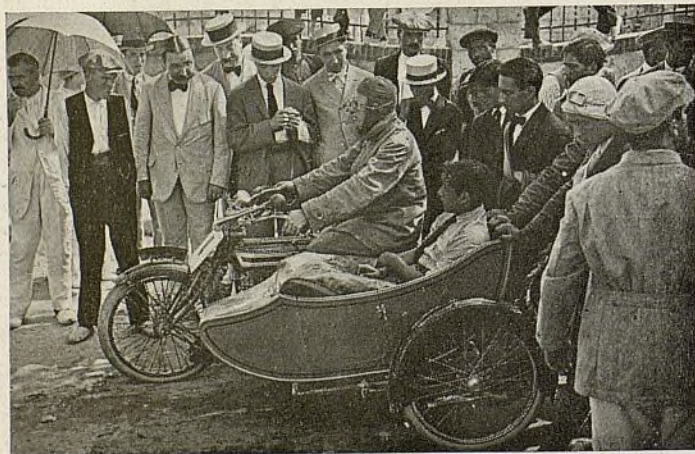
EN la prueba a que nos referimos con la extensión debida, en diferentes lugares de este número, lograron distinguirse — como siempre — los inseparables leaders del Real Moto Club de Cataluña, Antonietti y Llorens, quienes, en sus respectivos sides, consiguen los dos primeros puestos de su categoría, empleando muy buenos tiempos y cosechando nutridos y merecidos aplausos.

Hablemos, por una vez, de estos beneméritos deportistas, que inician las más bellas manifestaciones, cuidan luego de su reglamentación, amoldándose siempre a los deseos de sus compañeros de Comité, de la organización, logrando su perfección, y llegado el día

de la prueba, no solamente forman entre el número de los concursantes, sino que logran clasificarse, cual esta vez, entre los mejores, y después... después se dedican a transmitir con verdadera fidelidad, a estas columnas y a las de otro fraternal colega, sus impresiones dando a conocer los éxitos del Moto Club, no los suyos propios.

Un detalle curioso que los cronistas deportivos no mencionan ni tampoco va «mencionado en nuestra fotografía», pero que nosotros vimos con estos ojos que ha de tragarse la tierra (como dice cierto personaje de una obra de Martínez Sierra), es que el side de «Magneto» o de Antonietti — tanto monta — iba ocupado por el Presidente del Real Moto Club de Cataluña, por el amigo Coma, que también quiso participar en la prueba, demostrando, como Llorens y Antonietti, que esta trinidad está lo mismo al caldo que a las tajadas, que dice el clásico proverbio.

Si cabe tributar elogios y felicitaciones sinceras a los entusiastas amigos Coma, Llorens y Antonietti, tampoco las hemos de regatear al Real Moto Club de Cataluña, que tan frecuentemente se manifiesta de espléndido modo, organizando esta clase de fiestas y concursos, todos los cuales es cosa habitual que se vean coronados por el mayor éxito.



El presidente de la U. V. E., don P. Llorens, segundo de la categoría de sides 560 c. c., con moto Rover

traso y no podemos menos de lamentar que una caída y alguna panne de neumático le indujeran a dejar la carrera. Habían llegado a nuestros oídos velocidades portentosas alcanzadas por dicho señor, que, desgraciadamente, no pudimos ver realizadas por el motivo antedicho.

MOTOCICLETAS 350 C. C.

Ganó el primer premio de esta categoría el señor Estalella, sobre A. J. S., y el segundo, Oliveras, sobre *Motosacoche*.

Ambos señores demostraron una vez más sus cualidades de buenos corredores y sus máquinas realizaron la carrera sin panne alguna.

Estalella alcanza definitivamente en esta carrera, la clasificación de experto corredor. Su velocidad media de toda la carrera fué 55,800 kilómetros por hora.

TIEMPOS INVERTIDOS

	Estalella	Oliveras
1. ^a vuelta . .	19 m. 23 s.	22 m. 14 s.
2. ^a » . .	20 » 13 »	22 » 40 »
3. ^a » . .	20 » 28 »	20 » 36 »
4. ^a » . .	19 » 57 »	20 » 36 »
5. ^a » . .	21 » 46 »	20 » 25 »
6. ^a » . .	20 » 33 »	20 » 11 »
7. ^a » . .	21 » 17 »	19 » 55 »
Total . .	2 h. 23 m. 37 s.	2 h. 26 m. 37 s.

No hubo accidente alguno durante la celebración de la carrera, reinando buen orden y siendo excelente la organización en todas partes. En Llinás se habían levantado tribunas para observar el paso de los corredores, lo mismo que en Cardedeu.

Actuaron de Jurado los señores Alcalde de Cardedeu, Vilaseca y Espinós; de jueces de salida y llegada los señores Carles y Lloberas, y de cronometrista el señor Rodríguez.

La carrera de Cardedeu ha resultado notable por las velocidades alcanzadas, especialmente teniendo en cuenta que sólo podían tomar parte en la misma corredores amateurs provistos de máquinas de turismo.

El Mundo Deportivo

a partir de la semana próxima
aparecerá los MARTES

Las explicaciones de esta importante variación constarán en el número 554, correspondiente al día 22 del actual

No deje Vd. de adquirirlo

El raid de Hedilla

Por fin—exclamará más de uno—, pudo llegar Hedilla a Santander.

Llegó, por fin, al término de su raid el gran Hedilla, a fuerza de perseverancia, poniendo a prueba su enorme voluntad, espejo en el que hemos de mirarnos todos cuantos nos interesamos por el porvenir del sport.

Empresa temeraria es la que emprendiera Hedilla el domingo, día 6. Personas peritas en la materia le habían hecho observar que el enemigo mayor con que había de tropezar en su camino era la neblina, esa neblina espesa que se forma en la atmósfera, aun a grandes alturas, fruto del calor que emana de la tierra. Y aun cuando Hedilla presumió que podía afrontar fácilmente el peligro, una vez anunciado el raid no quiso retroceder, poniendo una vez más a prueba su indomable voluntad.

Saben nuestros lectores que Hedilla formó una caravana, compuesta de un par de mulas, un carro y el aeroplano uncido al carro, en cuyo derredor caminaban el valiente aviador y unos cuantos mozos.

La caravana fué caminando por la carretera de Benasque a Castejón, pasando por Capella, por Graus y por Barbastro.

En Castejón pudo colocarse el aeroplano en un campo de trigo recién segado y desde allí partió el domingo a las 5,26, contemplando su marcha unas quinientas personas y certificándola los Comisarios del A. C. de C. señores Brunet y Canudas.

Nuevamente la niebla impidió que Hedilla pudiese llevar a feliz término sus propósitos. Marchando constantemente sin forma ni medio de orientarse, cuando creyó llegado el momento de encontrarse a orillas del Cantábrico, descendió de las alturas en que navegaba y hallóse frente a la sierra de Reinos, aterrizando en Bercedo, un pueblecillo de la provincia de Burgos, a 80 kilómetros de Santander.

El martes, por fin, después de escogido en Quincoces otro campo desde donde poder elevarse, partió en dirección a Santander, remontándose a gran altura, salvando aquella elevada sierra, envuelto siempre en densa niebla.

Pasó por Castro Urdiales y una vez llegado a Santander, dió dos vueltas por encima del Palacio de los Reyes, sobre el *Giralda* y sobre la capital montañesa, aterrizando felizmente en el campo de Albericia.

Numeroso público acudió a recibirle y felicitarle por su audacia. El Rey también visitó el hangar y examinó el aparato pilotado por Hedilla, que ha respondido, al igual que el motor, a la voluntad impresa por Hedilla y sin el más mínimo percance, sin el menor tropiezo ni inconveniente alguno.

Las condiciones atmosféricas han sido el constante enemigo de Hedilla.

S. M. el Rey dignóse recibir en audiencia particular a Hedilla.

Hízole éste entrega de dos mensajes: uno del Real Automóvil Club de Cataluña y otro del Aero Club de Cataluña, en los que ambas importantes entidades elevan su respetuoso saludo y testimonio de adhesión a don Alfonso XIII, solicitando, además, el Aero Club, el título de Real y que nuestro Augusto Monarca se digne aceptar la presidencia honoraria.

Hedilla, con su estafeta aérea, fué portador de un número especial de *La Vanguardia*, de que también hizo entrega a S. M., y en la que el importantísimo diario de la mañana expresaba su adhesión al Rey y saludaba al pueblo de Santander y a la región cántabra en frases trazadas por mano maestra, la del ilustre periodista don Miguel de los Santos Oliver.

Una vez examinados documentos y periódicos, cuyo envío agradeció mucho S. M. el Rey, éste manifestó a Hedilla que reconocía su raid como una cosa extraordinaria y de mucho mérito, indicándole que persista en sus triunfos y, además, que apoyará ahora, como siempre, todo cuanto afecte a la aviación, interesándose por el próspero porvenir de la escuela de Barcelona.

Tributó grandes elogios al aparato construido en los talleres de Pujol, Comabella y Compañía, de Barcelona, como asimismo del motor, por la gran resistencia de que han dado pruebas.

A pesar de todo, Hedilla valiéndose de sus propios medios, ha realizado magníficamente el raid. ¿Qué nos ha demostrado con ello? ¿Qué nueva conquista hemos alcanzado?

La de que la voluntad de un hombre se ha cumplido, realizando vuelos magníficos, viajando por encima de altísimas montañas, atravesando por dos veces seguidas los Pirineos, y esa voluntad puesta a prueba debe inducirnos a todos a afirmarnos en ella, para mayor gloria de la aviación española, de la prosperidad y desarrollo del sport en nuestro país y hasta de nuestra misma industria nacional.

Así es como se vence y como se triunfa y así es como se alcanzan éxitos, por los que felicitamos con los mayores entusiasmos al gran Hedilla y a los constructores del monoplano modelo *Hedilla n.º 5*, señores Pujol, Comabella y Compañía, que anotan en el libro de sus glorias un hecho transcendental en la historia de la aviación.

Y conociendo la voluntad firmísima de todos ellos, de proseguir el camino emprendido, por muchas que sean las dificultades se vencerán siempre con honor.

* * *

En este raid difícilísimo de Hedilla, como en el anterior de Barcelona a Palma, ha sobresalido, además de la excelente construcción del aparato, por todo el mundo reconocida, la del motor *Le Rhône* y la esencia *Motonafta*, el aceite especial *Avión*, con que Hedilla lubrica su aeroplano, del que es proveedora la casa Eduardo Zaragoza, factor importantísimo y que siempre le ha reportado los mejores y más excelentes resultados, lo cual prueba su inmejorable calidad.

Todos cuantos coadyuvaron a los éxitos de Hedilla, pusieron de su parte empeño en que nada pudiese impedir la marcha veloz del aviador, y bueno es hacer constar que sin una inmejorable lubricación no se pueden realizar proezas como las que acabamos de reseñar, navegando el notabilísimo aviador lo mismo a altas que a bajas temperaturas.

Escuela de aviación

HA sido aprobado el plan de enseñanzas para la escuela de Aviación de Madrid en el próximo curso propuesto por el coronel director del servicio de Aeronáutica militar.

El curso de oficiales aspirantes a pilotos comenzará el día primero de septiembre próximo, teniendo lugar en los aeródromos de Cuatro Vientos y Alcalá de Henares y el de oficiales aspirantes a observadores cuando se ordene, desarrollándose sus trabajos en los aeródromos de Sevilla, Guadalajara y Cartagena.

Al curso de oficiales aspirantes a pilotos asistirán 20 oficiales y 30 al de aspirantes a observadores, los cuales serán designados oportunamente a propuesta del director del servicio de Aeronáutica, y antes de comenzar aquél y en la forma que disponga la dirección del mencionado servicio, deberán aprobar la instrucción necesaria en la formación de croquis y manejo correcto de la máquina fotográfica, conocimientos ambos indispensables para una buena observación aérea.

Ejercerán el cargo de profesores los capitanes don Emilio Herrera, de Ingenieros, don Juan Vallespín y don Julio Ríos, de Infantería, y los tenientes don Angel Martínez de Baños y don Jesús Varela, de Caballería.

Todos los transportes, tanto de personal como de material que sean necesarios para el desarrollo del plan y que no se verifiquen por vía aérea, serán por cuenta del Estado, y los oficiales pertenecientes al servicio que tengan que pernoctar fuera de su habitual residencia, tendrán derecho a la indemnización reglamentaria.

ACCESORIOS

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

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

BUJÍAS
SPHINX

ACTUALIDADES GRÁFICAS

La carrera de motos y side-cars de Cardedeu

J. A. ORÚS, el defender de la *Motosacoche*, hizo el domingo, en el circuito de Cardedeu, una magnífica carrera, recorriendo siete veces el circuito (en junto 133 kilómetros) en su *Motosacoche* de 500 c. c., en 1 h. 50 m. 32 s. $\frac{3}{5}$ y alcanzando brillantemente el primer puesto de la clasificación general.

Por su parte, Llonch y Estalella desempeñaron un soberbio papel. El primero, teniendo que luchar con Gusi, alcanzó el primer puesto, lo propio que Estalella, que se defendió brillantemente, durante toda la carrera, de los ataques repetidos de Oliveras.

Estos valientes corredores, sin sentir, seguramente, el enorme calor que caía pesadamente la tarde del domingo, se lanzaron a la carretera, a la hora en que todo convida, en aquellos plácidos lugares, a la siesta, librando fiero combate; y después de recorridos 57 kilómetros el primero y 133 el segundo, entraron en la meta, escuchando los aplausos del numeroso público allí reunido.

Con la misma fe y los mismos entusiasmos que Orús, que Estalella y que Llonch, corrieron «Magneto» y Llorens, a los que nos referimos en otra de nuestras páginas gráficas de este mismo número; Tapias, Oliveras, Alá, Gusi y aun aquellos otros que se vieron obligados a abandonar la carrera por causas no imputables a ellos ni a sus máquinas, sino al calor que se dejó sentir el domingo en grado



Llonch, primero de la categoría de motos 1.000 c. c., pneus Dunlop

verdaderamente sofocante. El calor fué el mayor enemigo de los corredores.

Si notables son las performances de Llonch y Estalella, «Magneto» y Tapias, la más bella fué, como dejamos indicado, la de Orús, el bravo defender de la *Motosacoche*.

Respondió ésta en absoluto a su voluntad, sin originarle la más mínima panne.

Iba Orús provisto, además, de neumáticos *Dunlop*, y por si esto no fuera ya de una seguridad absoluta, se proveyó de cámaras impinchables *Hermetic*. Puso, además, su voluntad, su ciencia y su entusiasmo a prueba y ganó, conforme debía ganar, brillantemente.

Los habitantes de los pueblos comprendidos en el circuito salieron a la carretera a tributar sus aplausos a los corredores.



J. A. Orús, primero de la clasificación general, montando *Motosacoche*, pneus Dunlop y cámaras impinchables *Hermetic*. — Estalella, primero de la categoría de motos 350 c. c.

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

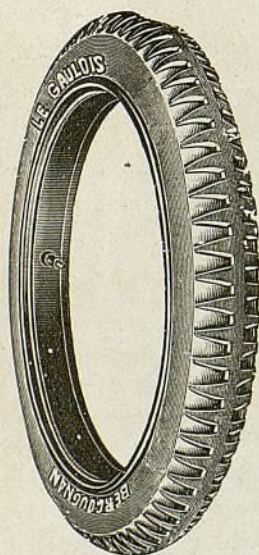
Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono 7922

¡¡MOTOCICLISTAS!!

TRIUMPH BRADBURY ROVER

SON LAS MOTOS DE MEJORES RESULTADOS

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



Probad la nueva cubierta antideslizante de goma

"Le Gaulois" Bergougnan

R. C. BERGOUNGAN

MADRID : Sagasta, 15

BARCELONA : Rambla Cataluña, 76
Teléfono 3169

Revista de Sports diversos



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



REMO

El raid de Bonet

CUANDO Carlos Bonet expuso sus propósitos de efectuar la travesía Barcelona-Tarragona en canoé, recuerdo que ello motivó una serie de comentarios, más o menos grotescos, que en nada favorecían los ánimos del arriesgado remero.

La hazaña que Bonet quería establecer halló sus pesimistas, que ante el abandono de Font frente a Sitges, cuando intentó este raid, parece perdonable esa actitud incrédula, puesto que aquél llevaba consigo una reputación sobradamente conocida como notable bogador, además de reunir mejores condiciones físicas para aventurarse en tamaña empresa.

Yo confieso que si bien creí realizable el raid, no me convencí del todo hasta que tras unas horas de trayecto sin la menor fatiga, veía como seguía Bonet con la misma igualdad de boga y su perfecto estilo; entonces brotó del fondo de mi alma un grito de entusiasmo para Bonet y mis manos se juntaron para rendirle el tributo de mi entusiasmo.

Para llevar a cabo este raid debía encontrar un hombre dispuesto a proporcionarle el apoyo necesario, ya que Bonet sólo disponía de entusiasmo, voluntad y una fe ciega; un hombre de alma noble que participara de sus convicciones de éxito y le ofreciera los medios necesarios para vencer.

Esta persona hallóla Bonet en la de José Durbán, el incansable capitán de Remo del Club de Mar.

Durbán prestó su canoé *Finet* para la travesía; su canot-automóvil *Montserrat* para convoyarle; poniendo, además, todo el esfuerzo moral y material necesario para que venciera Bonet, y éste ha sabido glorificar la actitud de aquél con los laureles de un colosal raid.

En mi calidad de cronometrista oficial de la R. F. A. C., di la salida a Bonet al final del muelle de Barcelona, a las 17 h. 15 m. del sábado, comenzando entonces mi tarea periodística, en la que anoté la marcha, que efectuó a 20 estropadas por minuto.

A las 18 h. 16 m. partimos en el *Montserrat*, José Durbán, del Club de Mar; Angel Millá, de *El Día Gráfico*; Jorge Riera; Agustín Fericat, marinero; Francisco Pinto, mecánico, y el que suscribe, en calidad de delegado de la Real Federación Atlética Catalana y de STADIUM.

Marchamos convencidos de hallarle frente al Remolá, donde pasamos a las 19 h. 32 m. La ausencia de Bonet nos preocupaba cuando a lo lejos apareció una luz de bengala: era Bonet, igualándole a los 27 m., frente a Castelldefels, cuando el reloj marcaba las 20 h. 17 m.

El mar buenísimo, sus aguas tranquilas, parecían ofrecer a Bonet un tributo de entusiasmo, y sus olas, apenas perceptibles, al romperse en la orilla parecían exhalar un hurra interminable. Tras los últimos resplandores de un día espléndido, salió radiante la luna, iluminando las aguas como faro protector del hombre atrevido.

A las 20 h. 42 m. anotamos su marcha regular: 20 estropadas.

Pasa frente a Sitges a las 22 h. 11 m. Le ofrecemos alimento y prosigue su marcha tranquilo.

El trayecto Vilanova-Calafell lo cubre con rapidez, anotando 22 y 23 estropadas por minuto. Al llegar a Calafell regatea con nuestro canot unos 400 metros y hace *stop*. Rehusa nuestra indicación de hacerle masaje en Sitges, aceptándolo en Calafell, después de 7 h. 33 m. de recorrido.

Se le practicó un concienzudo masaje y se le suministraron nuevos alimentos. Mostrábase entusiasmado y decidido. Dijo que en Garraf y Sitges sintió un leve desfallecimiento, pero que su fuerza de voluntad supo vencer la crisis. Prosiguió a la 1 h. 30 m.

Una panne de motor nos retuvo cerca de una hora, mientras Bonet se alejaba rápido. Dan las cuatro cuando pasamos por delante de Tamarit.

La luna iba ocultándose poco a poco; los albores del nuevo día se nos aparecían llenos de triunfos, radiantes de júbilo. Mostró sus destellos el sol cuando, sin saber nada acerca de Bonet, doblamos la punta de Torredembarra, presentándose Tarragona a la vista.

A las 4 h. 40 m. hallamos a Bonet, lamentándose que por no haberle marcado el rumbo debió costear, perdiendo algún tiempo. Le damos de beber. Su estado es muy bueno.

A las 5 h. soltamos unas palomas mensajeras y anotamos la marcha, que no varía de 20 estropadas.

Al remontar la escollera del puerto de Tarragona salieron a recibirle varias embarcaciones del Club Náutico, que le saludaron con aclamaciones de entusiasmo.

Entonces fué cuando vimos desfallecer a Bo-

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

net. Sus movimientos no eran ágiles; se realizaban ásperos; su cabeza un tanto baja al ataque; pero siguió, siguió acérrimo a su voluntad inquebrantable, y a las 6 h. 7 m. 9 s. y $\frac{1}{5}$ le di la llegada frente al torreón del puerto. Nuestras manos se juntaron para aplaudir al héroe, al amigo querido, al hombre que, poseyendo una voluntad firme, no halla obstáculos en sus empresas. Bonet venció y con ello deja establecido un notable record de resistencia y un recuerdo grato de su proeza.

Nuestros amigos del Club Náutico, de Tarragona, han correspondido al esfuerzo de Bonet, premiándole con agasajos y atenciones, que hicieron extensivos a cuantos le acompañamos y a los que por el solo hecho de acudir a aplaudir a Bonet merecieron sus mismas amabilidades y respetos. Fuimos espléndidamente atendidos y obsequiados.

Visitamos la ciudad y fuimos obsequiados con un espléndido banquete.

Al descorcharse el champagne hablaron los señores Granada y Cereceda, presidente y vicepresidente del Club tarraconense; el señor Durbán y el que firma estas líneas, enalteciendo todos en entusiásticas frases la labor realizada. Bonet se expresó para agradecerlas.

Pasamos una hermosa tarde y regresamos por la noche, altamente complacidos de lo bien que se portaron los amigos de Tarragona, cuyas múltiples atenciones han de perdurar en nuestro recuerdo.

Nuestro agradecimiento más sincero para todos y en especial para don Luis Granada y los señores Cereceda y Tejeiro, cuya amabilidad no tuvo límites.

El raid Barcelona-Tarragona queda establecido en 12 h. 54 m. 9 s. $\frac{1}{5}$.

¡Hurra a Bonet!

JOSÉ ASTELL

Ciclismo rápido

EL domingo no hubo ninguna carrera ciclista; nuestros amigos del Real Moto Club pusieron cátedra en Cardedeu. Nosotros vimos mucho y bueno.

En cambio el martes se corrió en bicicleta por partida triple: dos carreras en Gracia y una en Cornellá.

Los héroes fueron: J. Martínez, Gras y Xartó.

Veamos los hechos:

Martínez, en la carrera de la Unión Graciense, salió con un handicap de cuatro minutos sobre los corredores de tercera categoría y neófitos y con dos de los de segunda. A pesar de esto, marchó como una flecha desde Câ'n Gomis, y después de ascender la Rabasada como un hombre y bajarla como el viento, alcanzó al pelotón en Papiol. El embalaje de llegada fué soberbio. Cubrió los 49 kilómetros del circuito en 1 h. 33 m.

Detrás de él entró Tusquets y se adjudicó el Campeonato de Gracia.

Una bonita carrera.

* *

Por su parte, el Sport Ciclista Pedal vió pisar la meta a Bartolomé Gras y estuvo concurrenada su prueba por un crecido número de routiers.

En una y otra la organización fué perfecta.

* *

En Cornellá existe una Unión Social. Esta entidad, compenetrada de que el carácter social dimana del educativo y que para educar las localidades rurales el sport es un poderoso medio, concibió la idea de crear en su seno una sección deportiva, y empezó por el tiro, excursionismo y tennis, siguiendo por el ciclismo. Y lo hicieron con tal arte sus directores, que la carrera ciclista efectuada el martes fué uno de los acontecimientos de su fiesta mayor.

El trayecto Cornellá, Sant Vicens, Molins de Rey, Esplugas, Cornellá (unos 25 kilómetros) fué cubierto por José Xartó en 50 minutos y también por éste fué ganado el primero de categoría local, el de regularidad y el de lentitud. Casi nada.

Tenemos en Xartó un buen routier para lo futuro y a la Unión Social, de Cornellá, dispuesta a que el próximo año la carrera tenga mayores proporciones.

Respuesta

Esta es la tercera vez que por carta se nos requiere, amén de infinidad de preguntas verbales, interesando detalles acerca la especie circulada de un probable match entre cinco corredores catalanes y cinco madrileños.

Si nosotros hubiésemos dado la noticia, ratificaríamos lo dicho y lo aclararíamos; pero como tenemos sobrada discreción, antes de anunciar lo que no existe nos vemos en la imposibilidad de complacer a nuestros comunicantes, a quienes lo único que podemos indicar es que, de dicho match (?), por ahora no hay nada.

Así: Absolutamente nada; a pesar de las afirmaciones gratuitas.

Una cosa es soñar y otra...

F. A. CANTO ARROYO

F. Cuervo, de la U. V. E.; Ricardo Ruiz Ferry, de *Heraldo Deportivo*; don Eugenio Fojo, de *España Sportiva*.

Con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento, el Colegio de Arbitros de nuestra región convoca a exámenes, que se celebrarán el próximo mes de octubre.

Los individuos que deseen ser árbitros lo efectuarán por medio de instancia dirigida al Colegio, especificando en ella el nombre, apellidos, domicilio y club a que pertenezcan, caso de figurar en alguno.

El plazo para las inscripciones terminará el día 31 del corriente.

Hallándose vacante la secretaría de la Unión Velocipédica Española y debiéndose proceder a su provisión, el Comité directivo lo hace público para conocimiento de aquellos a quienes pueda interesar, a cuyo fin en las oficinas de la U. V. E. están de manifiesto las condiciones y detalles relativos a la misma, pudiendo presentar las oportunas solicitudes al repetido Comité quienes se crean aptos para el desempeño de dicho cargo.

En Vendrell se ha constituido la Unión Deportiva Vendrellense, entidad propagadora de todos los sports. La Junta directiva ha quedado constituida en la forma siguiente: presidente, don Antonio Montserrat; vicepresidente, don Tomás García; tesorero, don Luis Calmet; secretario, don Salvador Moltó; vocal, don Salvador Miró.

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Atletismo. — *Barcelona*: Campeonatos de la Real Federación Atlética Catalana. Día 13. Pruebas eliminatorias. Lanzamiento de peso (a una mano). 1.º, J. Soler, de Tarragona, 10,37 metros; 2.º, S. Massana, 10,17 metros; 3.º, J. Nin, 9,49 metros; Utterwille (fuera de concurso), 11 metros. — Saltos de longitud, sin impluso. 1.º, J. Soler, de Tarragona, 2,85 metros; 2.º, M. Artigues, 2,70 metros; 3.º, J. Vidal, 2,63 metros. — Saltos de longitud, con impulso. 1.º, J. Vidal, 5,80 metros; 2.º, S. Masana, 5,41 metros; 3.º, A. Blasco Cirera, 5,185 metros; Utterwille, 5,295 metros. —

EL MUNDO DEPORTIVO

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



Carrera de 1.500 metros lisos. 1.º, A. García, 4 m. 32 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, J. Sibila, 5 m. 15 s.; H. Murken (fuera de concurso), 4 m. 33 s. — Carrera de 400 metros lisos. 1.º, L. Coll, 56 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, G. Ozores, 1 m.; 3.º, J. Cortés, 1 m. $\frac{1}{10}$. — Carrera de 110 metros, con vallas. 1.º, J. Vidal, 17 s. $\frac{3}{10}$ (record de España); 2.º, S. Massana, 18 s. $\frac{2}{5}$; 3.º, G. Ozores, 18 s. $\frac{3}{5}$. — Carrera de 800 metros lisos. 1.º, R. Calvet, 2 m. 28 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, J. Salvador, 2 m. 28 s. $\frac{4}{5}$. — Triple salto. 1.º, S. Massana, 10,77 metros; 2.º, J. Vidal, 10,30 metros; 3.º, N. Pons, 9,90 metros; Utterwille (fuera de concurso), 11,63 metros.

Ciclismo. — *Barcelona*: Campeonato de Gracia, organizada por la Unión Ciclista Graciense. Día 15. Distancia 49 kilómetros. 1.º, J. Martínez, 1 h. 33 m. (4 minutos de handicap); 2.º, P. Tusquets, 1 h. 35 m. 2 s.; 3.º, J. Ruiz, 1 h. 38 m. Carrera del Sport Ciclista Pedal. Día 15. Distancia 49 kilómetros. 1.º, B. Gras, ciclo *Sanromá*, 1 h. 23 m.; 2.º, J. Montblanch, 1 h. 24 m. 30 s.; 3.º, A. Viñals, 1 h. 27 m. 30 s.

Cornellá: Carrera de la Unión Social. Día 15. Distancia 26 kms. 1.º, J. Xartó, pnens *Bergougnan*, 50 m.; 2.º, J. Pagés, 51 m.; 3.º, P. Puig, 52 m.

Palma: Velódromo del Tirador. Día 15. Match a la americana, entre mallorquines y madrileños. Distancia 30 kilómetros. 1.º, Roig; 2.º, Febrer; 3.º, Manchón, a una vuelta; 4.º, O. Leblanc, a tres vueltas. — Día 15. Carrera Nacional. 1.º, Manchón; 2.º, Oliver. — Prueba de record. Distancia 333 metros. 1.º, Manchón, 23 s.; 2.º, Roig, 23 s. $\frac{1}{5}$. — Distancia 1.000 metros. 1.º, Roig, 1 m. 15 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, Manchón y Febrer, 1 m. 18 s. $\frac{1}{5}$.

Fútbol. — *Barcelona*: Campeonato de la F. C. C. F. Día 13. Tarrasa-Internacional, 4 a 1. — *Copa España*. Día 15. Internacional-Centre de Sports de Sans, 2 a 2.

Sabadell: Día 13. España-Sabadell, 3 a 1.

Badalona: Día 13. Samboyano-Betulo, 4 a 4. — Europa-Español, 3 a 1. — Día 15. Badalona II-An-dresense I, 3 a 1. — Badalona-España, 3 a 0.

Vilasar de Mar: Día 13. University-Racing, de Vilasar, 2 a 1.

Mataró: Día 13. Iluro-R. C. D. Español, 4 a 2.

Gijón: Partidos interregionales. Día 6. Real Sporting Gijón-Ariñ Sport Bilbao, 3 a 2. Día 8. 2 a 1.

Breda: Día 13. Centre de Sports de Sans-Iberia Deportiva de Breda, 2 a 1.

Motociclismo. — **Cardedeu:** Carreras de motos y side-cars, organizadas por el Real Moto Club de Cataluña. Día 13. Categoría de motos 500 c. c. Distancia 133 kilómetros. 1.º, J. A. Orús, *Motosacoche*, pneus *Dunlop*, y cámaras impinchables *Hermetic*, 1 h. 50 m. 32 s. $\frac{3}{5}$; 2.º, P. Tapias, *Motosacoche*, pneus *Dunlop*, 2 h. 18 m. 18 s.; 3.º, Alá, *Royal Enfield*, 3 h. 1 m. 13 s. — Categoría de motos 350 c. c. Distancia 133 kilómetros. 1.º, Estalella, 2 h. 23 m. 37 s.; 2.º, Oliveras, *Motosacoche*, 2 h. 26 m. 37 s. — Categoría de side-cars de 560 c. c. Distancia 57 kilómetros. 1.º, «Magneto», moto *Triumph*, pneus *Dunlop*, 1 h. 11 m. 32 s.; 2.º, Llorens, *Rover*, 1 h. 12 m. 22 s. — Categoría de side-cars 1.000 c. c. 1.º, Llonch, 1 h. 34 m. 50 s.; 2.º, Gusi *Royal Enfield*, pneus *Dunlop*, 1 h. 48 m. 42 s.

Natación. — **Barcelona:** *Copa Vallmitjana*. Segunda prueba. Día 13. Distancia 200 metros. 1.º, Bonamani, 5 m.; 2.ºs, Kepis y Jensen, 5 m. 10 s.; 3.ºs, Massana y Barrios, 5 m. 40 s. — *Copa Sociedad Atracción de Forasteros*. Distancia 400 metros. 1.º, Rodríguez, 7 m. 42 s.; 2.º, Dalmases, 7 m. 45 s.; 3.º, Tarradellas, 8 m. 26 s.



**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

Biblioteca HELIOS :: OBRA NOTABLE
(En preparación)

ALBUM HISTÓRICO
de las Sociedades Deportivas de Barcelona

Badalona: *Copa Moxó*. Día 15. Distancia 500 metros. 1.º, J. Cuadrada, 11 m. 44 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, Berdemás, 11 m. 49 s.; 3.º, Vila, 11 m. 52 s.

Pedestrismo. — **Barcelona:** Prueba final de la *Copa Montseny*. Día 6. Distancia 1.000 metros. 1.º, M. Cantos; 2.º, E. Calvo; 3.º, G. Arán. — *Copa Montseny*. Vuelta a Gracia. Día 15. 1.º, A. Blanch (C. E. M.); 2.º, Murken (A. S. C.); 3.º, E. Calvo (C. E. M.)

Water-polo. — **Barcelona:** Partidos de Campeonato. Día 13. Equipo Azul del Barcelona se adjudica los puntos por no comparecer el Blanco y negro del Athletic. — Azul-amarillo del Barcelona vence Blanco del Barcelona por 7 a 0. — Día 15. Blanco del Barcelona vence al Blanco y negro del Athletic por 3 a 1.

Programa para mañana

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

Natación. — *Copa Sociedad Atracción de Forasteros*. Segunda prueba, organizada por el Club Natación Athletic. Distancia 600 metros (dos vueltas a un triángulo). A las 11.

Cuarto Campeonato Internacional Femenino de Natación, organizado por el Femina Club. Campeonatos de velocidad y de resistencia. Carrera libre. Carreras de niños y niñas. Aguas de los baños San Sebastián. A las 11.

Concurso de natación, organizado por el Club de Mar del C. A. de D. del C. i de l'I. Carreras, demostraciones, saltos, matches de water-polo. A las 16,30.

Water-polo. — Campeonato de water-polo, organizado por el Club Natación Barcelona. Equipo Rojo, del Club Alemán, contra Azul, del Barcelona. A las 12.

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. — Concurso del España. Badalona-Martínense. Campo del España. A las 16,45.

De todos estos festivales deportivos publicará extensa reseña, en su número del martes 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.^A ARTÍCULOS PARA TODOS LOS SPORTS

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017

ESPECIALIDAD EN LAWN-TENNIS Y FOOT-BALL

• **BARCELONA** • 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 **G. KLEIN**
TARIFA A

BARCELONA: Princesa, 61

MADRID: Sagasta, 7

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

MARCA



REGISTRADA

Raid Barcelona-Santander

Hedilla, en sus triunfos,
lubrifica su aeroplano con el

Aceite especial AVIÓN

de la casa

Eduardo Zaragoza

BARCELONA

Consejo de Ciento, 304, pral.