

STADIUM

EN ESTE NÚMERO :

Banquete popular en honor de Martí y Magdalena

Rally-paper en Moncada & Homenaje a Ricol

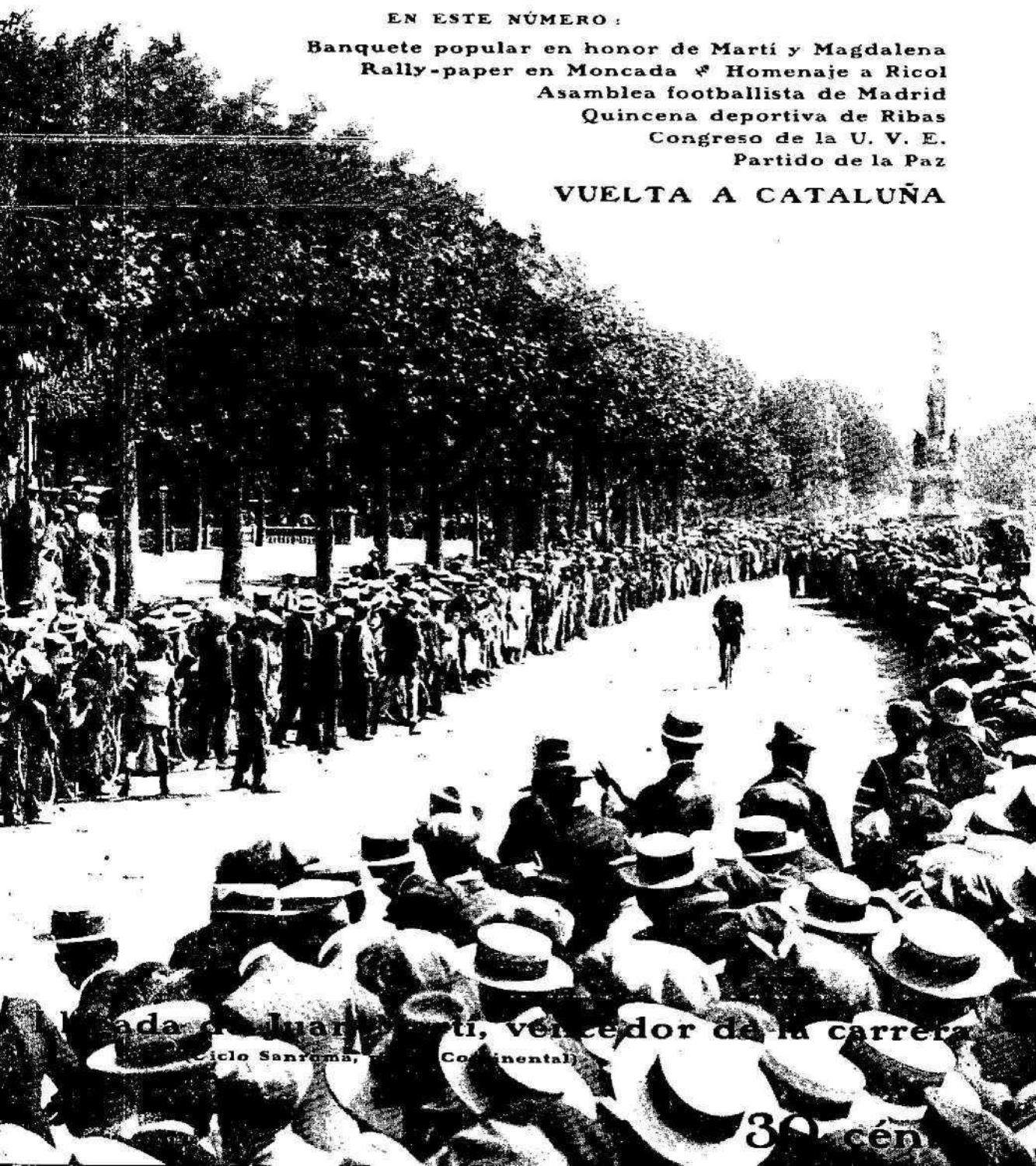
Asamblea footballista de Madrid

Quincena deportiva de Ribas

Congreso de la U. V. E.

Partido de la Paz

VUELTA A CATALUÑA



Moncada de Juan...

...ti, vencedor de la carrera

Ciclo Sanroma,

Continental)

30 cén

Vuelta a Cataluña



Juan Martí

Primera etapa:
Barcelona, Tarragona y Lérida
190 km.



JUAN MARTÍ
(con ciclo SANROMÁ)

Clasificación general

JUAN MARTÍ
(con ciclo SANROMÁ)

GRAN PRUEBA CICLISTA «BOL D'OR»

LEÓN GEORGET
(sobre ciclo AUTO-MOTO)

Campeonatos del Mundo de Velocidad y Fondo

VELOCIDAD:

1.º WALTER RÜTT

FONDO:

1.º PAUL GUIGNARD



León Georget

==== Todos sobre pneu-velo =====

CONTINENTAL

BARCELONA: Paseo de Gracia, 61 - MADRID: Sagasta, 6

Comité Editorial:

Francisco de Moxó
Ricardo Cabot
Norman J. Cinnamond

Director:

Ricardo Cabot

Gerente:

Federico Bonet

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Número suelto:

20 céntimos

Número atrasado:

30 céntimos

Suscripción:

España:

Un año ... 5 ptas.

Extranjero:

Un año ... 8 frs.

MADRID

Del.: J. F. Zabala

Valverde, 33

APARECE LOS DÍAS 1.º Y 15 DE CADA MES

BARCELONA, 15 SEPTBRE. 1913

OFICINAS CENTRALES

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: BAILÉN, 29, ENTR.º, 1.º

PARIS

Del.: Domingo. Solé

254, Boulevard

Raspail, XIV

AÑO III

N.º 51

Ecós de la quincena

UNA noticia desagradable ha llegado hasta nosotros. La importante revista donostiarra *Vida Sportiva*, sin duda alguna la publicación que con más acierto se ha ocupado de football en estos últimos tiempos, deja de publicarse.

Un grupo de entusiastas fundaron esta publicación, y a costa de grandes trabajos lograron imponerla. Los notabilísimos artículos de Sala, Berraondo, Watson, Olave, Koshkero, Castro y otros, eran leídos y tenidos en gran estima por todos los footballistas de España. Acertadas han sido siempre las campañas de *Vida Sportiva*.

Cuando vino la escisión entre los footballistas, la publicación donostiarra se puso al lado de los disidentes, y los reglamentos de los concursos y las bases por que debía regirse la agrupación que formaron donostiarras y catalanes, fueron inspirados por los elementos valiosísimos que integraban la redacción de nuestro muy querido colega.

Muere aquella publicación por la razón sencillísima de que quienes la redactaban eran, como nosotros, amateurs del periodismo. Médicos, abogados, ingenieros y comerciantes, entusiastas propagadores de los sports atléticos, que habían de desatender sus obligaciones para atender a los trabajos necesarios para que la revista pudiera salir a la luz. Siendo primera, por razón lógica, la obligación que la devoción, han decidido aquellos buenos amigos suspender la publicación de *Vida Sportiva*.

STADIUM rinde hoy homenaje de reconocimiento a los distinguidos deportistas donostiarras que redactaban aquella publicación, y, como siempre ha sido norma en él, pone sus columnas a la disposición de todos los que, como Sala, Berraondo, Olave, Koshkero, Watson, Castro, etc., laboran con alteza de miras por el bien del sport.

* * *

PEGoud, el extraordinario aviador, nos ha hecho pensar en los cuentos de las mil y una noches. Después de tres experiencias, aun no salimos de nuestro asombro.

Algo hemos leído sobre modificaciones en el «Blériot» que pilotaba; pero son éstas tan insignificantes, que nos preguntamos si realmente el aviador francés revolucionará la ciencia aeronáutica, o si sus experimentos sólo constituirán admirables cabriolas. En pleno vuelo hacer un descenso con el aparato en completa posición vertical, dar una vuelta de campana, correr completamente invertido y volver a la posición normal, parece narración de la novela *El Año 2,000*.

Existen hombres arriesgados: Garros, Poumet y Audemars han asombrado con sus descensos en espiral, con los virajes inclinados a cerca de 90°; pero todo ello es insignificante ante las fantasías de Pegoud.

Dudamos que la energía y la sangre fría basten para librarse a juegos de equilibrio parecidos a los de Pegoud. Precisan cualidades físicas extremadamente raras, parecidas a las que poseen

y desarrollan las bailarinas en el alambre. La noción del equilibrio no es igual en todos los hombres.

Podemos suponer que cualquier otro aviador, al volcarse el aparato, será precipitado de su asiento antes de que piense en las experiencias de Pegoud. Y suponiendo que fuese atado como éste, puede temerse que cabeza abajo no sepa orientarse ni dirigir en una posición tan poco habitual. Probad de ataros por los pies a una barra fija e intentad escribir: ¡ya veréis cuán fácil resulta!

Pero no neguemos, sin embargo, interés práctico a las experiencias de Pegoud. Por excepcionales que hayan sido no dejan de hacer concebir esperanzas a los aviadores de poder enderezar el aparato cuando vuelquen en el espacio.

* * *

BERRAONDO, el notabilísimo equipier de la Real Sociedad de San Sebastián, ha anunciado que se retirará en fecha muy próxima. Cuando se inaugure el nuevo campo de la entidad ea-



Berraondo

sonense, jugará los últimos partidos.

Muchas veces hemos alabado la actuación de Berraondo. No habremos de insistir hoy sobre los méritos que él tantas veces ha puesto de relieve. Un dato solo basta para indicar claramente la categoría a

que ha llegado: es Berraondo el único referee oficial del continente nombrado por la «Amateur Football Association».

Ha jugado el notable footballista donostiarra, durante diez y nueve años, en equipos franceses, ingleses y españoles. Mientras fué capitán del Madrid F. C. ganó esta Sociedad los cam-

peonatos de España; luego, su actuación en la Real Sociedad es sobradamente conocida para que hablemos de ella.

Al retirarse Berraondo pierde la afición un jugador de gran talla; los noveles perderán las lecciones prácticas del maestro insubstituible.

Perderemos al práctico, es cierto, pero nos quedará aún el teórico completísimo, que podrá orientar a los que empiecen y perfeccionar a los ya iniciados.

* * *

NUEVAMENTE hemos de hablar de natación. Mas no lo extrañen nuestros lectores. Es la época de los calores, y natural es que ejerciendo la hegemonía en esta estación, nos veamos obligados a ocuparnos del deporte tan querido a los Picornell, Solé, Viñas, Fabregat, Lafuente, etc.

Y esta vez abrigamos una íntima satisfacción en hablar de natación, ya que hemos de elogiar las proezas de nadadoras, cosa no muy corriente en nuestro país.

Ha sido el *Fémima* el que nos procura la ocasión con sus campeonatos de resistencia y velocidad. Sueños a muchos parecía hace años, que llegase a consolidarse un Club de natación, y no tan sólo se está en la cima, sino que, incluso las damas, dan muestras de sus aficiones corriendo pruebas. Y no fueron dos o tres las que concurrieron. Cerca de veinte se alinearon, y se asistió a una empenadísima lucha como si en el extranjero nos hallásemos. Nadadoras alemanas rivalizaron con las nuestras, y si en velocidad sólo consiguieron el segundo puesto, en velocidad la campeona no fué otra que la señorita Mercedes Ribalta, ya vencedora en el concurso del año pasado.

El público hace bien interesándose por estas pruebas. A todos gusta ver el donaire, la gentileza con que las ondinas del *Fémima* se zambullen y la energía que despliegan en las carreras. Así hermanadas la gracia y la destreza, procuran un encanto que no se cansaban de alabar cuantos acudieron a la playa de San Sebastián.

Bien haya el *Fémima*, deparándonos estas fiestas, extremadamente simpáticas.

DIGAMOS dos palabras sobre los campeonatos de Europa de remo, disputados en Gante.

No han tenido este año la brillantez de otras veces por varias desfavorables circunstancias; una de ellas, el mal tiempo.

Corrieron muchos antiguos campeones, y si algunos renovaron los laureles, no fueron pocos los que se vieron amargados por la derrota. Pero lo que conviene señalar es la revelación de los alemanes. Hasta ahora muy pocas veces concurrían los súbditos del Kaiser a estos campeonatos, y este año, zanjadas las cuestiones de las Federaciones, he aquí que se presentan bogadores de Maguncia y se llevan tres campeonatos. No esperaban tanto de los remeros del Rhin, suizos, franceses e italianos. Ha sido una verdadera sorpresa de la que les cuesta salir.

Relacionándolo con esto, digamos algo de los propósitos de nuestros remeros. Ya existe la Federación Española de Sociedades de Remo y está enviada la adhesión a la Federación Internacional. Este es el primer paso para que sepan en Europa que aquí también remamos, y ahora lo que falta es que pronto se adquiera el *outrigger* que tiene acordado comprar el Real Club Marítimo de Barcelona y que nuestros campeones de yola empiecen a prepararse para concurrir el año que viene a los campeonatos de Europa.

No hagamos cábalas sobre el resultado. Sea cual fuere, algo habremos intentado, y no hay que ir tampoco con exceso de desconfianza, que si en yola de mar hemos batido a los extranjeros, bien puede aspirarse a hacer un lucido papel con embarcaciones finas.

El banquete de La Garriga

LA idea iniciada en nuestro penúltimo número fué acogida con general aceptación por los elementos ciclistas de Barcelona, y la organización del banquete popular en honor de nuestros campeones ciclistas Martí y Magdalena se hizo casi espontáneamente.

Organizado el acto a raíz de haber ganado Juan Martí el campeonato de España, el banquete se celebró en la

pintoresca población de La Garriga, en atención a ser el sitio donde reside el actual campeón de España.

La mayoría de los concurrentes hicieron el viaje de Barcelona a La Garriga en bicicleta, y algunos, entre ellos los representantes de STADIUM, en auto, llenando entre todos de animación el pueblo de La Garriga y las carreteras que a él conducen.

Poco después de llegar el núcleo mayor de los expedicionarios, se celebró entre jóvenes naturales de la localidad una carrera de bicicletas, cuyo recorrido era de 30 kilómetros. Los corredores llegaron por este orden: 1.º Puigdomènech, en 1 h. 4 m.; 2.º Alern; 3.º Cónchal; 4.º Nunell; 5.º Mas (P.); 6.º Ausió.

Algunos ciclistas, entre ellos Rubio y Marqués, y varios amigos que iban con ellos, regresaron a Barcelona después de la carrera; pero, ello no obstante, a la hora del banquete sentáronse a la mesa cerca de sesenta comensales.

Durante el ágape reinó la mayor alegría y animación, y una vez terminado se emprendió el regreso a Barcelona, haciendo todos juntos el viaje a Granollers, desde donde cada cual tomó el camino y la marcha que tuvo por conveniente.

* *

Como quiera que, por acuerdo entre los organizadores, no hubo brindis ni discursos según costumbre que va introduciéndose cada día más, nosotros que tenemos una pluma y estas modestas páginas para expresar nuestro pensamiento, nos creemos en el deber de poner cuatro líneas más, como a iniciadores del acto celebrado.

Como a tales, pues, hemos de decir que estamos verdaderamente satisfechos del éxito que obtuvo la idea, tanto por la cantidad como por la calidad de los concurrentes, y que lo estimamos más así, por cuanto este acto organizado en honor de nuestros primeros campeones ciclistas ha de ser el precedente que nos mueva en adelante para festejar nuevas victorias de nuestros paisanos.

Y dicho esto, vaya a todos los que acudieron a La Garriga, en aquel día de calor, y en estos tiempos que alguien llama de apatía, nuestro más sincero agradecimiento, mientras renovamos a

Martí y a Magdalena nuestra cariñosa admiración a sus virtudes deportivas.

Ellos, más que nosotros, pueden estar satisfechos del valioso homenaje que se les ha rendido.

La Vuelta a Cataluña en 1913

Clasificación general

	H.	M.	S.
1. J. MARTÍ (ciclo <i>Sanromá</i> , pneu <i>Continental</i>)	18	56	23
2. A. Crespo (<i>Sanromá-Hutchinson</i>)	19	14	36
3. G. Antón (<i>Thoman-Hutchinson</i>)	19	46	55
4. F. Túnica (<i>Martí-Hutchinson</i>)	20	21	51
5. J. Ansón (<i>Fontanals-Hutchinson</i>)	20	23	42
6. P. Service (<i>Montpeó-Hutchinson</i>)	20	31	02
7. T. Fuentes (<i>Montpeó-Hutchinson</i>)	21	48	12
8. S. Marqués (<i>Martí-Hutchinson</i>)	21	54	44
9. P. Mezquita (<i>Sanromá-Hutchinson</i>)	21	57	35
10. V. Sammarini (<i>Hutchinson</i>)	23	15	10
11. R. Falset (<i>Martí-Hutchinson</i>)	24	49	30
12. P. Villanueva (<i>Martí-Hutchinson</i>)	26	57	34

SEGUNDA CATEGORÍA

1. G. Antón (<i>Hutchinson</i>)	19	46	35
2. F. Túnica (<i>Martí-Hutchinson</i>)	20	21	51
3. Service (<i>Montpeó-Hutchinson</i>)	20	31	02
4. Marqués (<i>Martí-Hutchinson</i>)	21	54	44

TERCERA CATEGORÍA

1. J. Ansón (<i>Hutchinson</i>)	20	23	42
2. Mezquita (<i>Sanromá-Hutchinson</i>)	21	57	30
3. Sammarini (<i>Hutchinson</i>)	23	15	15
4. Falset (<i>Martí-Hutchinson</i>)	24	49	30
5. Villanueva (<i>Martí-Hutchinson</i>)	26	57	43

COMO presumíamos, la Vuelta a Cataluña se ha celebrado este año, por cuarta vez, con un éxito superior a los años anteriores, cosa que, a nuestro juicio, sucederá cada vez que se celebre de nuevo, porque cada Vuelta supone la siembra de una cantidad enorme de semilla ciclista por toda Cataluña, que a la fuerza tiene que fructificar al año siguiente.

Ha sido una verdadera lástima que el gran Magdalena, nuevamente víctima de una desgracia que parece haberse encariñado con él, tuviese que abandonar la carrera antes de terminar la primera etapa; puesto que Magdalena era uno de los pocos corredores *presentidos* para uno de los primeros lugares

—para el primero a juicio de muchos— de la clasificación general, y el único casi en condiciones de disputar a Martí el primer lugar que nadie ha podido arrebatarle desde que ganó la Copa STADIUM, como si esta victoria le hubiese dado un talismán protector.

Martí, el coloso corredor, al que por la razón antes dicha llamamos entre nosotros *nuestro* campeón, ha triunfado de nuevo, como triunfan los héroes, contra todas las adversidades que pueden presentarse en una carrera, y que no han sido pocas, según cuenta.

De los demás, son dignos de figurar en el cuadro de honor de la Vuelta, Crespo, Ansón, Antón y Fuentes, estos dos últimos venidos de Madrid, rasgo que hace mucho más simpática su figura.

Crespo ya había demostrado buenas condiciones en otras pruebas; pero la alta clasificación que obtuvo en la Vuelta a las Provincias Vascongadas, nos hizo suponer que desempeñaría un brillante papel en la Vuelta a Cataluña, como efectivamente así ha sido, clasificándose en segundo lugar, después de llegar primero en las etapas segunda y tercera.

Y últimamente tócanos hablar de Ansón, ese joven y fortísimo muchacho, que, a pesar de no haber participado nunca en carreras de la categoría de la Vuelta a Cataluña, se ha clasificado 5.º, después de seguir constantemente una marcha espléndida. Ansón ha sido la revelación de la Vuelta a Cataluña en 1913, hasta el punto que su inscripción en una carrera habrá de ser, a no tardar mucho, motivo de preocupación para los mejores.

* * *

Aparte de las heroicidades de los corredores, es digna de notarse la *performance* realizada por el juez árbitro de la carrera señor Antonietti, que ha seguido toda la Vuelta en su *Motosacoche*, gracias a cuya regularidad y buena marcha ha podido apreciar todas las incidencias de la carrera.

Rivalizando con Antonietti, también ha seguido toda la Vuelta el señor Sanromá, con su distinguida esposa, en el sidecar *Sun*, que ha recibido con ello una de las pruebas más duras a que podía sujetarse.

Copa Challenge STADIUM - 2.º año

12 OCTUBRE 1913

Detentor en 1912 : JUAN MARTÍ

CUMPLIENDO lo prometido en nuestro último número, publicamos en éste el Reglamento de la Copa-Challenge STADIUM, que se correrá el día 12 del próximo Octubre.

Sin reparar en sacrificios, hemos aumentado en un cincuenta por ciento el primer premio de la clasificación general y hemos acordado conceder además una prima especial de cinco pesetas a cada uno de los corredores que lleguen a clasificarse y no les corresponda mayor cantidad por haber obtenido otro premio.

Además gestionaremos de la U. V. E. conceda el carácter de Campeonato de Barcelona a nuestra carrera y procuraremos que la lista de los premios se aumente con algunos otros de carácter especial.

Creemos, pues, tener derecho a esperar que todos estos esfuerzos nuestros en pro del desarrollo del ciclismo, serán debidamente apreciados por nuestros corredores y que, por consiguiente, las inscripciones sean más numerosas aún que el primer año.

En cuanto al interés que bajo el punto de vista deportivo ofrezca la Copa STADIUM, las impresiones no pueden ser más optimistas, pues sabemos que Mag-

dalena no dejará perder esta ocasión para demostrar cuánto vale, y que Martí, su compañero de pedal y rival en carrera, no ha de mostrarse débil en conservar y ganar definitivamente, si le es posible, nuestro trofeo, que tiene él en gran estima.

Tenemos, pues, en perspectiva un verdadero duelo entre Martí y Magdalena, si no se mezclan en la competencia que entre ellos va a entablarse, Crespo y Ansón, ambos con arrestos suficientes para dar una sorpresa.

REGLAMENTO

ARTÍCULO PRIMERO. La carrera ciclista Copa STADIUM, creada por la Revista de este nombre en 1912, se correrá por segunda vez en el día 12 de Octubre de este año.

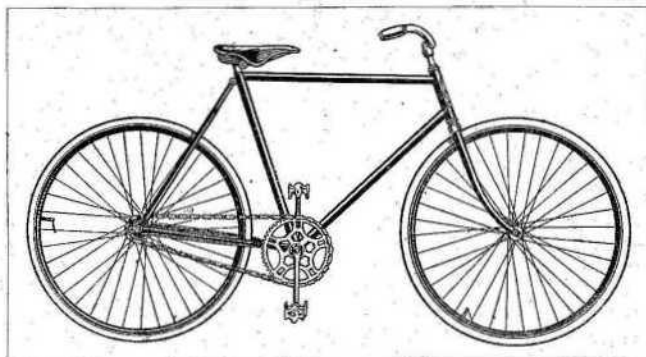
ART. 2.º La carrera será libre para corredores de las tres categorías, si bien los de la segunda y los aspirantes tendrán, además de la clasificación general, una especial para cada categoría.

ART. 3.º Las inscripciones se recibirán en las oficinas de la Revista STADIUM, Bailén, 29, entresuelo, hasta el día 9 de Octubre por la noche, plazo absolutamente improrrogable.

Para inscribirse, será necesario llenar el correspondiente boletín firmado por el propio interesado al presentar la licencia expedida por la Unión Velocipédica Española y pagar los derechos de inscripción, fijados en tres pesetas para los corredores de primera categoría, dos para

TERROT

PTAS.



250

F. S. ABADAL Y C.ª • ARAGÓN, 239 A 245

los de segunda y una para los aspirantes, no reembolsables en ningún caso.

ART. 4.º Serán admitidas bicicletas de todos los tipos, mientras sean accionadas por fuerza muscular.

Cada corredor dispondrá de una sola bicicleta, con la que deberá efectuar todo el recorrido. En su consecuencia, todas las bicicletas serán precintadas en la cabeza de la horquilla y caja del pedalier, llevando cada precinto una plaquita con el número del corredor.

Los corredores deberán presentar sus bicicletas en el Moto Club Deportivo, para ser precintadas, el día 9 de Octubre, desde las 19 a las 21.

Las piezas precintadas no podrán ser reemplazadas.

ART. 5.º La carrera se disputará sin entrenadores, tanto si son extraños a la carrera como si figuran como corredores. (Ver Penalizaciones, artículo 2.º)

ART. 6.º Los corredores tienen completamente prohibido el cambio de máquina. (Ver Penalizaciones, artículo 1.º)

En caso de accidente de máquina, ocurrido en curso de carrera, el corredor deberá repararla él mismo, sin ayuda de nadie, valiéndose exclusivamente de los medios que personalmente pueda proporcionarse, o, en su defecto, ganar el control más próximo, para recibir allí los auxilios que permite el reglamento. (Ver Penalizaciones, artículo 4.º)

El hecho de que terceras personas, sea quienes fueren, casas de bicicletas, de neumáticos, etcétera, coloquen en el trayecto, fuera de los controls, piezas de recambio cualesquiera destinadas a los corredores, será considerado como un servicio organizado, y castigado el corredor que se aproveche de ello. (Ver Penalizaciones, artículo 4.º)

ART. 7.º En los controls o en sus alrededores, en un radio máximo de 200 metros, serán permitidos los auxilios de terceros.

ART. 8.º Uno o varios coches, llevando a bordo individuos del Comité organizador, seguirán la carrera.

ART. 9.º Los *managers* y *soigneurs* podrán igualmente seguir la carrera en automóvil, para cerciorarse de la regularidad de la misma, pero en ningún caso podrán adelantar al pelotón de cabeza.

ART. 10. Los corredores deberán hacer todo el recorrido sin dejar su máquina de la mano, aun en aquellas cuestras que suban a pie. (Ver Penalizaciones, artículo 3.º)

Tampoco podrán salirse del itinerario fijado. (Ver Penalizaciones, artículo 1.º)

ART. 11. Los corredores deberán presentarse en el control de salida una hora antes de la fijada para la salida oficial, debiendo firmar la hoja del control y presentar sus máquinas, al objeto de que sean verificados los precintos; los que falten al llamamiento, que se hará por orden de inscripción, serán castigados. (Ver Penalizaciones, artículo 3.º)

Si se demuestra que su incomparecencia es debida a haber partido antes de la hora oficial, será castigado severamente. (Ver Penalizaciones, artículo 1.º)

ART. 12. Los controls de timbre de la ca-

rrera estarán establecidos en los siguientes puntos: Tarrasa, La Garriga y Mataró.

Al llegar a los controls, los corredores deberán detenerse para que les sea estampada la contraseña acreditativa de haber pasado por el mismo en hora reglamentaria.

Las contraseñas se estamparán en un brazal que llevarán los corredores colocado al efecto.

ART. 13. La salida tendrá lugar a las seis en Casa Gomis, y la llegada en el paseo del Parque, junto a la colección zoológica, adonde se dirigirán los corredores, entrando por la puerta de Rius y Taulet y siguiendo el paseo de circunvalación en dirección al monumento a Prim.

ART. 14. Los premios fijados son:

Clasificación general

1.º	Copa STADIUM (Challenge) y 150 pesetas
2.º	75 pesetas
3.º	25 pesetas

Segunda Categoría

1.º	75 pesetas
2.º	50 pesetas
3.º	25 pesetas

Tercera Categoría

1.º	50 pesetas
2.º	25 pesetas
3.º	15 pesetas

A todos los que se clasifiquen dentro del tiempo fijado se les concederá la subscripción semestral de STADIUM, y a los que, cumpliendo las mismas condiciones, no hayan obtenido premio alguno, se les abonará una prima especial de llegada a razón de 5 pesetas cada uno.

ART. 15. Los controls de ruta y llegada se cerrarán a las siguientes horas:

Tarrasa	7 ^h 40
La Garriga	10 ^h 40
Mataró	12 ^h 40
Llegada	14 ^h 30

Los corredores que lleguen a cualquier control después de transcurrido el plazo reglamentario quedarán eliminados de la carrera.

ART. 16. El itinerario de la carrera, salvo las modificaciones que se reserven introducir los organizadores, es el siguiente:

Casa Gomis (salida), Rabassada, San Cugat del Vallés, Rubí, Tarrasa, Sabadell, Sentmenat, Caldas de Montbui, San Feliu de Codinas, La Garriga, Las Franquesas, Granollers, La Roca, Argentona, Mataró, Vilasar, Premiá de Mar, Masnou, Mongat, Badalona y Barcelona (Parque), frente a cuya sección zoológica estará situado el Jurado de llegada.

Para señalar el recorrido, se colocarán carteles indicadores, sin que un error de colocación implique responsabilidad alguna para los organizadores.

ART. 17. Los comisarios de la carrera son: Presidente del Moto Club Deportivo, Presidente del Touring Club Ciclista, Presidente del Club Ciclista del Nuevo Velódromo de Sans.

Juez árbitro : Don Julio Marial.
Starter : Don Carlos Pizzala.
Juez de llegada : Don Francisco de A. Cantó.
Cronometrador : Don Andrés Rodríguez Do-
rado, oficial de la U. V. E.
Jefe de Controles: Don Francisco Cepeda.
Controles volantes : Don León Compte y don
Pedro Coll, don Luis Alexander y don Martín
Armangué.

Jurado de llegada : Señor Presidente de la
U. V. E., señor Presidente del Sport Ciclista
Catalá, señor Presidente del Sindicato de Perio-
distas Deportivos, señor Director del *Mundo
Deportivo*, señor Director de *Eco de Sports*,
señor Director de *Los Deportes*, señor Presi-
dente del Grupo Deportivo del C. de V. y R.

ART. 18. Las reclamaciones de los corro-
dores sólo serán recibidas hasta seis horas des-
pués de cerrado el control de llegada.

El Juez árbitro tiene toda clase de facultades
para juzgar sobre el terreno y para verificar las
informaciones que considere necesarias en cuan-
to afecte a la carrera, quedando los corredores
facultados de recurrir de sus acuerdos ante los
Comisarios, de cuyas decisiones podrán apelar
a la Comisión Deportiva de la U. V. E. dentro
del plazo de doce horas de haber sido comuni-
cada al interesado.

ART. 19. Los corredores deberán tomar las
mayores precauciones durante la carrera, pues
los organizadores no admiten ninguna respon-
sabilidad por los accidentes que pudieran causar
o de los que pudieran ser víctimas.

Tampoco se harán cargo de ningún gasto
o compromiso que puedan contraer los corro-
dores durante la carrera.

ART. 20. Los corredores deben guardar la
mayor corrección. (Ver *Penalidades, artícu-
lo 3.º*)

Las injurias de los corredores dirigidas a los
organizadores o a cualquiera que desempeñe

cargo oficial en la carrera, así como los escritos
o impresos calumniosos o injuriosos que pudie-
ran dirigir contra los mismos, serán castigados.
(Ver *Penalidades, artículo 1.º*)

Cualquier agresión de un corredor dirigida
a algún individuo investido de cargo oficial en
la carrera será castigada severamente. (Ver *Pe-
nalidades, artículo 2.º*)

ART. 21. El hecho de inscribirse en la cá-
rrera implica para los corredores la aceptación
de todo cuanto dispone el presente reglamento.
Sólo serán válidas, pues, las disposiciones que
en el mismo se establecen o las que pudiera
adoptar el Juez árbitro o su suplente.

ART. 22. Los organizadores se reservan, si
lo consideran necesario, el poder modificar el
presente Reglamento, pero toda modificación se
hará constar en la hoja del control de salida,
para conocimiento de los corredores, los cuales
con su firma demostrarán haberse enterado de
las mismas.

Penalidades

ARTÍCULO PRIMERO. Las faltas a los artícu-
los 6.º (párrafo I), 10 (párrafo II), 11 (párrafo II)
y 20 (párrafo II) serán penalizadas con la expul-
sión de la carrera, la cual lleva aparejada la pér-
dida de todos los premios ganados.

ART. 2.º Las faltas a los artículos 5.º y 20
(párrafo III) serán penalizadas con el último lu-
gar de la clasificación.

ART. 3.º Las faltas a los artículos 10 (párra-
fo I), 11 (párrafo I) y 20 (párrafo I) serán pena-
lizadas con cinco pesetas de multa.

ART. 4.º Las faltas al artículo 6.º (párrafos
II y III) serán penalizadas con veinticinco pesetas
de multa.

ART. 5.º Las infracciones al Reglamento de
carreras de la Unión Velocipédica Española
serán castigadas con las penalidades que en el
mismo se establecen.

Copa Challenge STADIUM. - 2.º año

Hoja de inscripción núm.

El abajo firmado, conforme con el Reglamento de la carrera ciclista *Copa
Challenge STADIUM*, que debe celebrarse el día 12 de Octubre próximo, se ins-
cribe para tomar parte en la misma, y declara al efecto:

Nombre

Domicilio

Residencia

Marca de la máquina

Id. de los neumáticos

Distintivo

Sociedad a que pertenece

Clase y número de la licencia

Barcelona, de de 1913

(Firma)

Vuelta a Cataluña

6, 7 y 8 Septiembre de 1913

450 kilómetros

1.º Segunda etapa . . . Antonio Crespo
(sobre ciclo SANROMÁ)

1.º Tercera etapa. . . Antonio Crespo
(sobre ciclo SANROMÁ)

1.º Segunda categoría . Guillermo Antón
(sobre ciclo THOMAN)

1.º Tercera categoría. . Joaquín Ansón
(sobre ciclo FONTANALS)

CLASIFICACIÓN GENERAL

2.º, Crespo; 3.º, Antón; 4.º, Túnica; 5.º, Ansón; 6.º, Puentes; 8.º, Marqués;
9.º, Mezquita; 10, Sammarini; 11, Falset, y 12, Villanueva

Todos sobre neumáticos

Hutchinson

¿POR QUÉ?

≡ CRÓNICA GRÁFICA ≡

La Garriga : Banquete popular a los campeones ciclistas



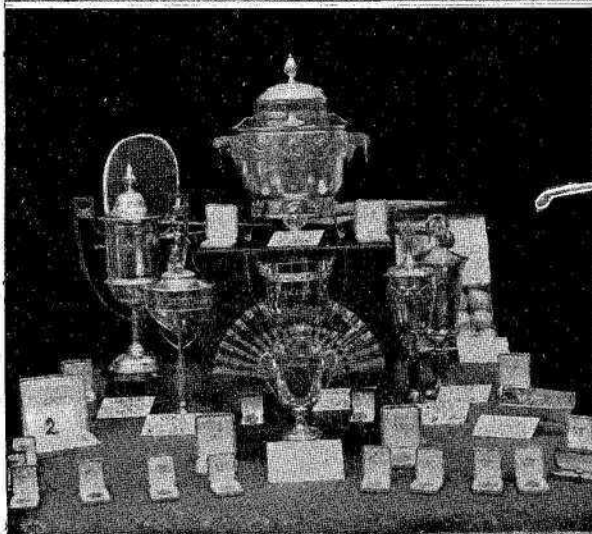
1. Aspecto del Salón Sport, de la Garriga, durante el banquete en honor de los campeones ciclistas Martí y Magdalena



2. Salida de los corredores que tomaron parte en las carreras celebradas con motivo del banquete, entre los cuales se distingue a Puigdoménech (X), vencedor, con máquina *Sanromá* y pneus *Hutchinson*.—3. Martí y Magdalena, rodeados de varios concurrentes

Fots. Kaiser

Ribas : Quincena deportiva del Hotel Montagut



1. Grupo de algunos jugadores que han participado en los concursos de Ribas, reunidos en uno de los «holes» más difíciles.—2. Exposición de los premios otorgados para las diversas pruebas de la quincena deportiva.—3. El señor Batlló, vencedor del concurso individual de Golf.—4. La señorita Junoy, en el partido final del Campeonato.—5. Banquete celebrado en los salones del Hotel, en honor de los vencedores

Fots. Serra

Ribas : Notas varias de los concursos de golf y tennis



El hermoso campo de Golf del Hotel Montagut durante una de las interesantes partidas organizadas este verano por la dirección de tan importante balneario.—2. Señoritas que han tomado parte en los concursos de Golf.—3. La señorita Herberg, vencedora del Campeonato de Tennis.—4. Otro grupo de jugadores de Golf

Fots: Serra

Acotamiento footballístico : El partido de la Paz



Jugadores pertenecientes a los principales clubs de Barcelona, que formaron los equipos blanco y azul que lucharon en el partido llamado de la Paz, con motivo de haberse realizado la tan deseada unión de los clubs catalanes, hasta entonces divorciados

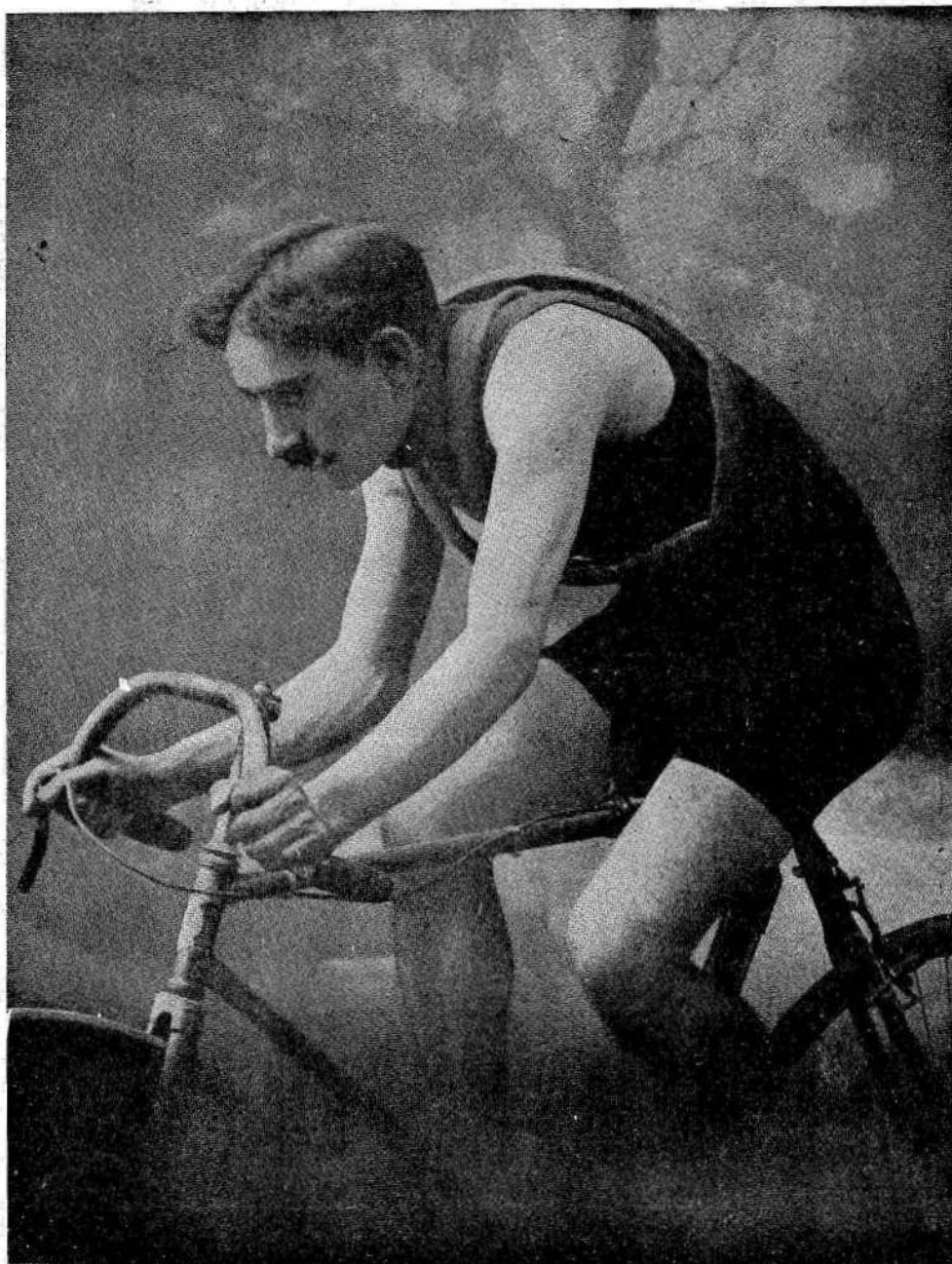


Una jugada del partido, en la que aparecen como protagonistas los jugadores Reñé y Sampere, en la interesante escena de repeler el primero un formidable shoot del segundo, jugada que valió una gran ovación a los dos notables footballistas

Fots. Juandó

Vuelta a Cataluña : Nuevo triunfo de J. Martí

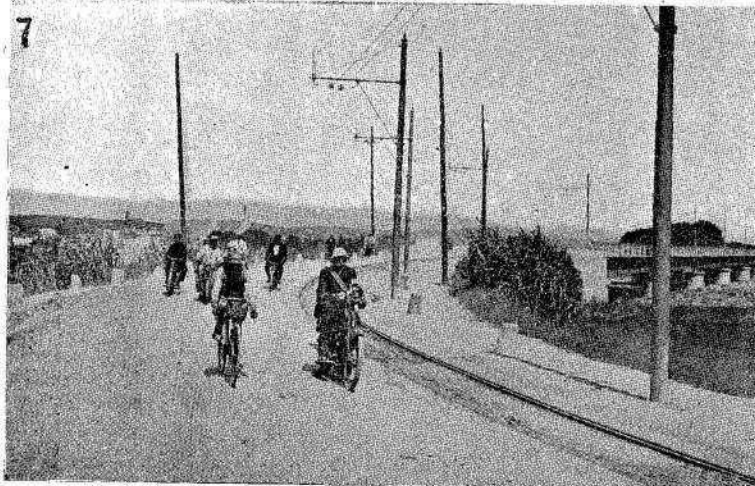
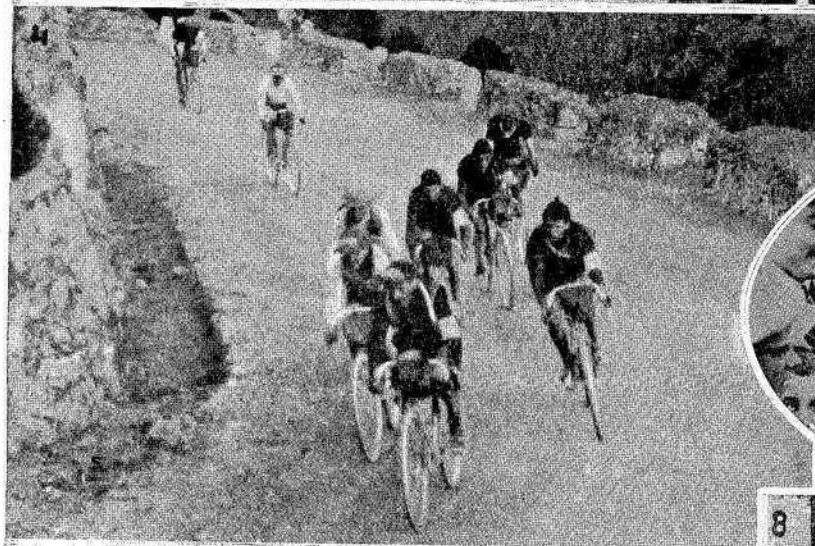
sobre ciclo Sanromá con pneus Continental



Hace ya algún tiempo que Juan Martí viene obteniendo una serie no interrumpida de éxitos, que le colocan a la cabeza de nuestros campeones ciclistas. Desde la Copa STADIUM hasta la reciente Vuelta a las Vascongadas y la Vuelta a Cataluña celebrada ahora, Martí ha ido añadiendo nuevos títulos de gloria a su brillante historia, y el entonces campeón de Cataluña luce hoy con orgullo el campeonato de España y se ha ceñido otra vez la faja de campeón de Cataluña, siempre confiándose con éxito a los ciclos *Sanromá* y a los neumáticos *Continental*

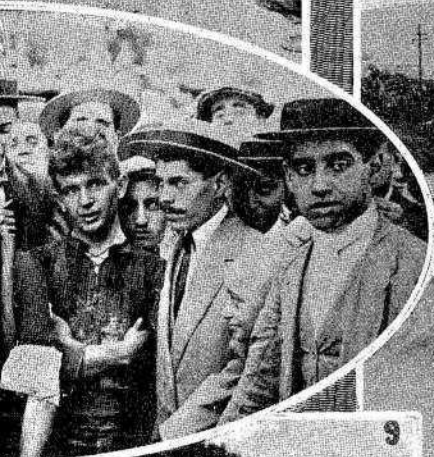
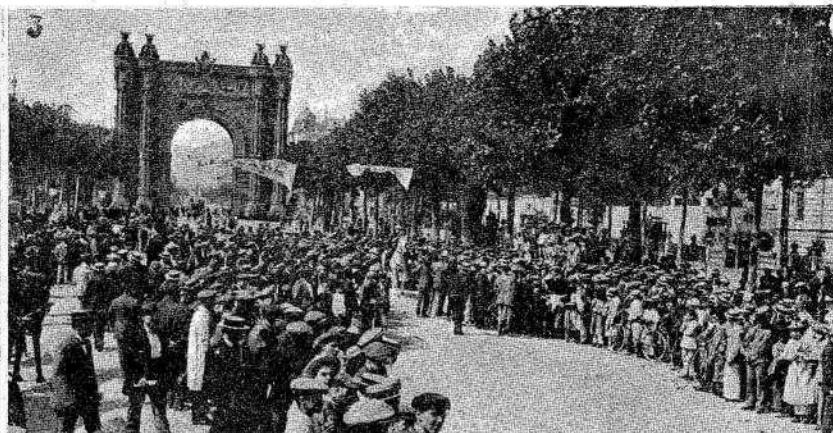
Fot. Renom

INTERESANTES NOTAS GRÁFICAS DE LA VUELTA



1. Los corredores en línea de salida en la carretera de Sans. - 2. El señor Antonietti, Juez árbitro de la carrera, con su M... la llegada de los corredores. - 4. El pelotón de cabeza en las fuertes cuestas de Garraf, metros antes de pasar el «Coll de l'etapa y segundo de la clasificación general (ciclo *Sanromá*, pneus *Hutchinson*), y Anson, tercero que llegó a la meta, rodea Sitges. - 7, 8 y 9. Crespo, al salir del puente sobre el Besós, al pasar por Mongat y a su llegada al Salón de San Juan

CATALUÑA : CAMPEONATO CICLISTA DE CATALUÑA



che, con la cual ha efectuado felizmente todo el recorrido. — 3. Aspecto que ofrecía el salón de San Juan a la hora fijada para la donación. — 5. Martí, primero de la clasificación general (ciclo *Sanromá*; pneus *Continental*) con Crespo, primero de la tercera categoría, después de su llegada. — 6. El pelotón de cabeza al subir la rampa del puente sobre el ferrocarril a la salida de San Juan. — 9. El pelotón de cabeza al salir del salón de San Juan después de su triunfal llegada, en el carruaje de unos amigos suyos.

Fots. Juandó, Claret, Rozas y Vella

Vuelta a Cataluña



Martí : 1.º de la clasificación general en las carreras
Vuelta a las Vascongadas y Vuelta a Cataluña
(Pneus Continental)

PRIMERA ETAPA

1.º Martí

2.º Crespo

SEGUNDA Y TERCERA ETAPAS

1.º Crespo

2.º Martí



Crespo : 2.º de la clasificación general
en la Vuelta a Cataluña
(Pneus Hutchinson)

Clasificación general

1.º Martí

AMBOS SOBRE CICLOS

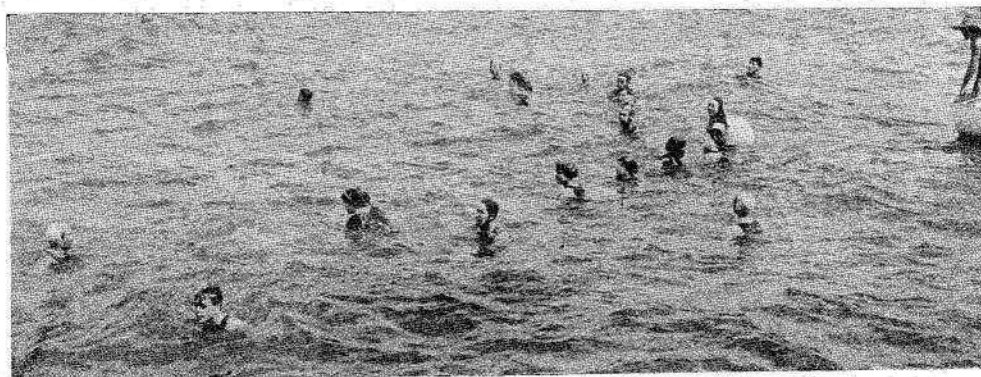
SANROMÁ

Balmes, 62 : Tel. 1445 : BARCELONA

Natación : Concursos del Fémima y del Barcelona



1. Señoritas y niñas que participaron en los concursos femeninos.—2. Señorita Ribalta, vencedora de la prueba de velocidad.—3. Consuelo Morgan, primera del concurso de niñas.—4. Rodríguez, Mestres y Guiu, vencedores de las pruebas masculinas para seniors, juniors y neófitos.—5. La señora Ruggberg, vencedora de la prueba de resistencia



Aspecto de la playa del Club de Natación, durante la celebración de los concursos

Fots. Claret

Homenaje al señor Ricol, decano de los ciclistas españoles



Con motivo de celebrar don Manuel Ricol (X) sus bodas de oro con el ciclismo, sport que ha practicado constantemente por espacio de cincuenta años, las sociedades ciclistas de Barcelona han organizado varios actos en homenaje de dicho señor, dedicándole principalmente la Vuelta a Cataluña. El señor Ricol, demostrando que a pesar de su edad ya avanzada es digno de ese homenaje, ha hecho el viaje desde su residencia de Barbastro a Barcelona en bicicleta. Un numeroso grupo de sportsmen salió a recibirle, y al detenerse en un momento de descanso en Esplugas, nuestro compañero Juandó aprovechó la oportunidad para obtener la adjunta fotografía

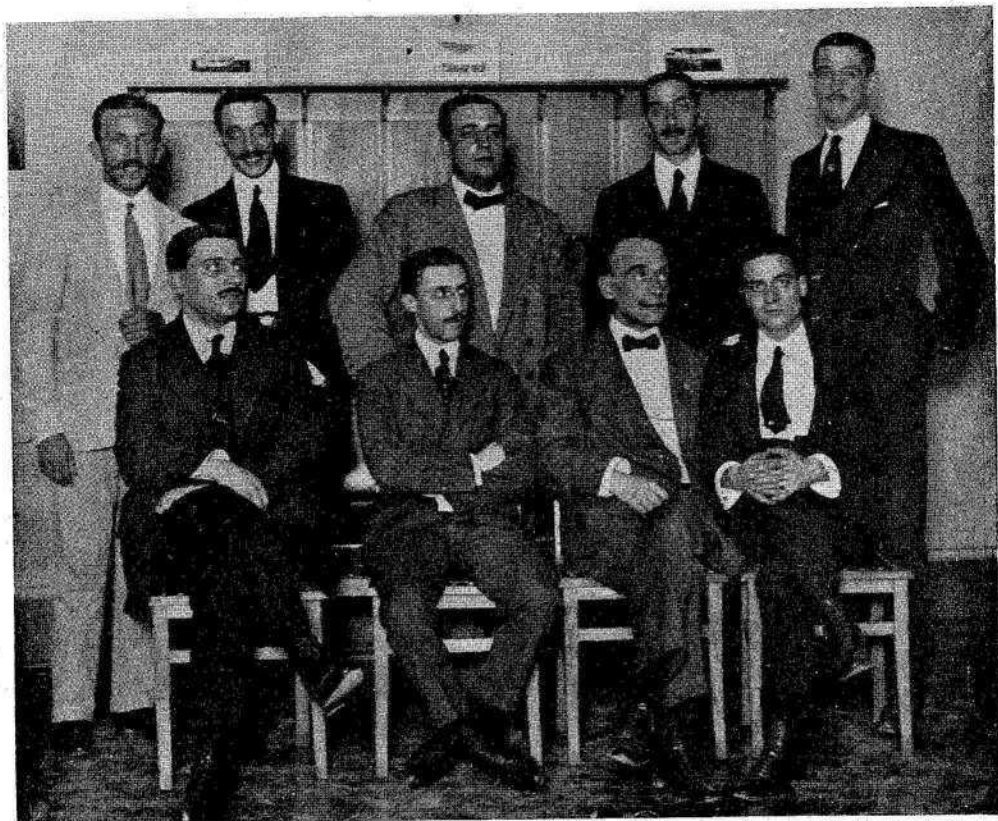
Congreso extraordinario de la U. V. E.



Sesión del Congreso extraordinario de la U. V. E., celebrado bajo la presidencia del veterano ciclista don Manuel Ricol, con objeto de dar a dicha entidad nuevas orientaciones

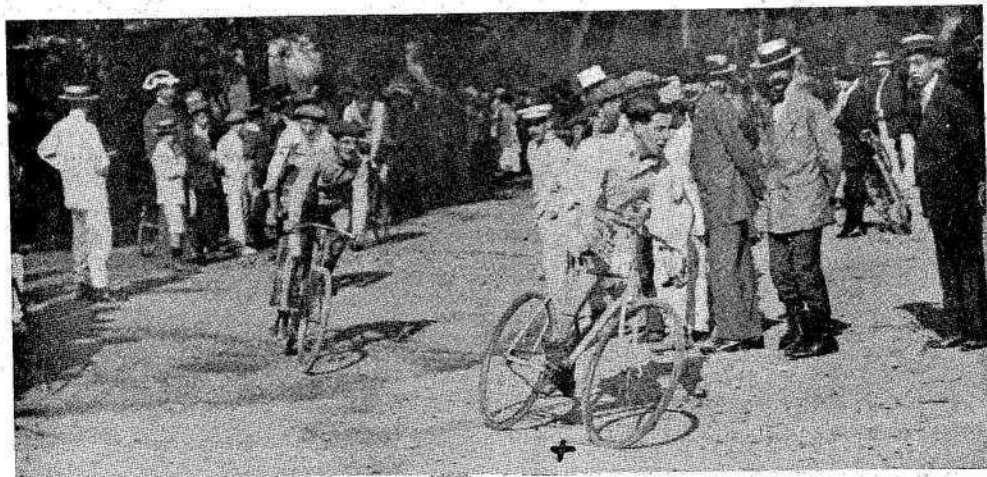
Fots. Rozas

Madrid : Asamblea de los clubs españoles de football



Los delegados de los clubs españoles de football, señores Torres Ullastres, Carredano, Ruiz Ferry, Arana, Kindelán, Hidalgo, Aparicio, Padín y Torrens, que han asistido a la asamblea celebrada en Madrid para la constitución de la Real Federación Española de Clubs de Football

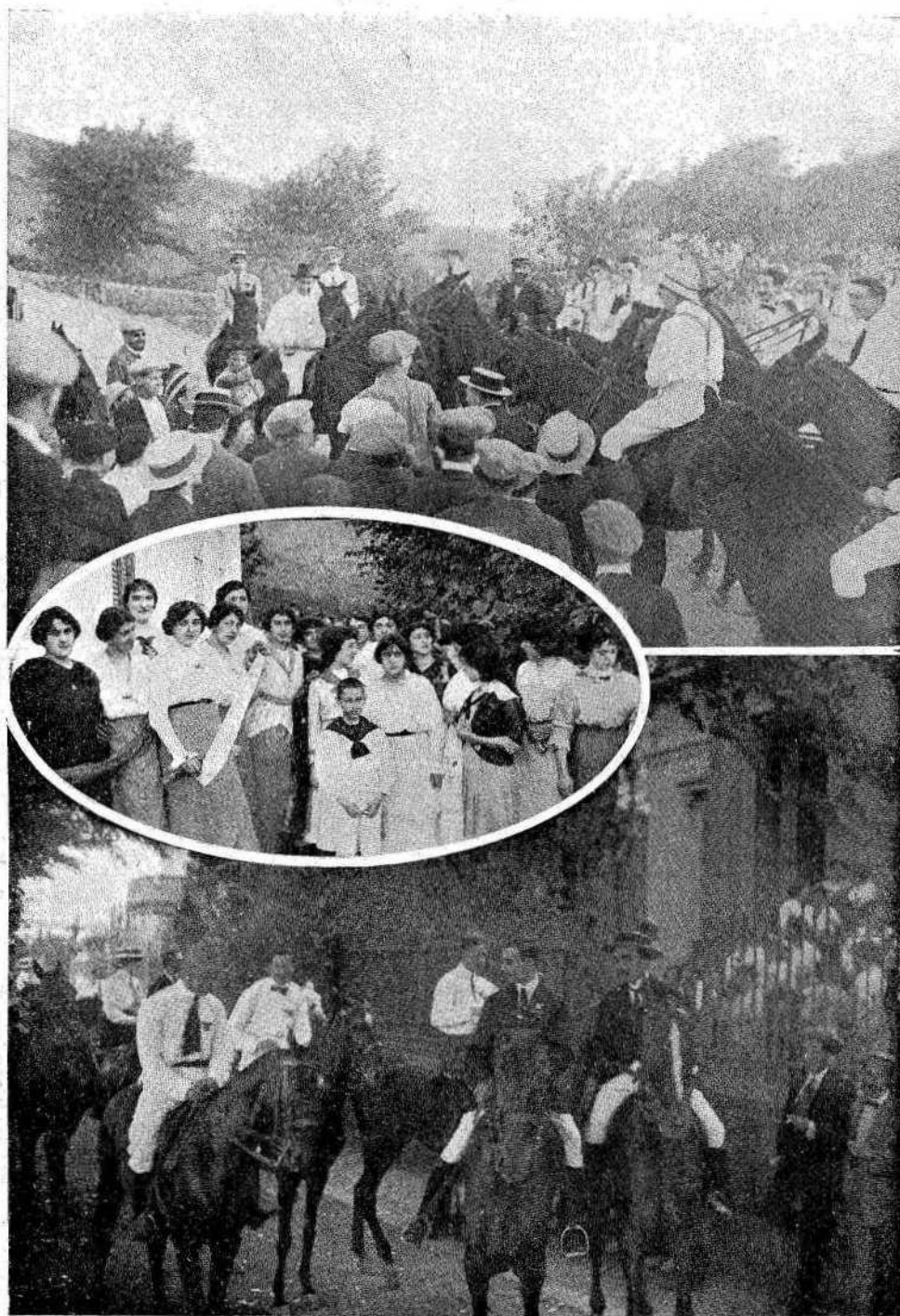
Sevilla : Interesantes carreras de bicicletas



Antonio González, vencedor de las carreras, en un viraje

Fots. Alonso y Olmedo

Hípica : Rally-paper del Picadero Lara



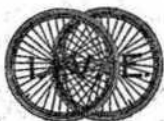
La dirección del Picadero Lara, cuyas iniciativas en pro del desarrollo de la Hípica son tan conocidas, organizó un Rally-paper, que se celebró con extraordinario éxito en el pintoresco pueblo de Moncada, al cual se refieren los grabados que van en esta página. Para premios, bordaron artísticas cintas las distinguidas señoritas de la colonia veraniega, cuyo grupo publicamos en el óvalo del centro

Fots. Sagarra

Fábrica de Bicicletas y Accesorios

ÚNICA EN ESPAÑA

MARCA



REGISTRADA

BICICLETAS I. V. E. GARANTIZADAS
Desde PTAS. 140

Sólidas, Económicas, Elegantes, Ligeras

Especiales para las carreteras españolas

Surtido completo en toda clase de accesorios y piezas de recambio de fabricación nacional exclusiva de la casa y al igual que la extranjera

Se ofrecen 1,000 ptas. al que demuestre lo contrario

MOTO RÊVE

Indiscutiblemente la más perfecta de cuantas se fabrican hoy : Es la marca que mayores éxitos alcanza en pruebas de velocidad, fondo, economía y seguridad

1^o en Campeonato de Madrid, Eliminatorias Campeonato de España
y COPA REGULARIDAD en la Carrera Internacional Bajo Ampurdán

Magneto Lucifer

El mejor farol eléctrico para Motos y Bicicletas

Sin pilas ni acumuladores - Consumo anual: CINCO CÉNTIMOS

Gran taller de reparaciones para Ciclos y Motos

EL MEJOR DE ESPAÑA

GARANTIZANDO todos sus trabajos perfectísimos y a precios limitados

Industria Velocipédica Española S. A.

Despacho: Diputación, 193 Talleres: Muntaner, 40

BARCELONA

De actualidad

VUELVE a estarlo, con motivo de sus éxitos en las carreras y en el terreno puramente industrial, nuestra gran marca *La Hispano-Suiza*.

En la importante prueba realizada bajo los auspicios del Automóvil Club de la Picardía, un *Hispano-Suiza*, tipo *Alfonso XIII*, pilotado por un particular, se ha clasificado con un primer puesto, siendo de notar que se trata de un coche relativamente antiguo, pues es uno de los primeros salidos de la fábrica sucursal que *La Hispano-Suiza* tiene establecida en Levallois-Perret.

Otro *Alfonso XIII* también, habiendo acudido al circuito de Ibernón (Suiza), donde corrían marcas tan prestigiosas como *Martini*, *Schneider*, *Mors*, etc., etcétera, ha conseguido el primer lugar en la categoría de profesionales.

Finalmente, en el autódromo de Brooklands acaba de obtener otro primer premio un sencillo *Hispano-Suiza* de 15 caballos. Sabido es que en esa pista se disputan la supremacía las principales fábricas de automóviles.

Creemos, sin embargo, más significativa que estos éxitos una sencilla compra efectuada por un aviador francés. Bien es verdad que se trata de Vedri-

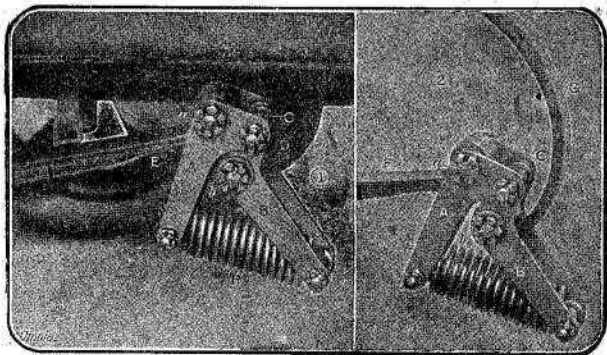
nes, quien, por su profesión, está obligado a saber apreciar las condiciones de un motor, y que las circunstancias en que se ha hecho la adquisición son especialmente reveladoras del crédito que ha sabido alcanzar *La Hispano-Suiza*.

El célebre aviador había adquirido para su reciente *tournee* tal número de compromisos y en puntos tan distantes entre sí, que empezó a dudar de que pudiera cumplirlos como deseaba, y en este apuro discurrió que solamente podría sacarle de él un coche *Hispano-Suiza*, con sus insuperables condiciones de velocidad y seguridad.

A él acudió sin demora, y, hecha la compra, se le ha visto llegar con exactitud cronométrica a todos los puntos en que debía actuar.

Por otra parte, *La Hispano-Suiza* tiene ya en vías de realización los proyectos de que se trató extensamente en su Junta general de accionistas, a cuyo efecto se está levantando en los terrenos que circundan la fábrica de la Sagrera un nuevo cuerpo de edificio destinado a talleres para las carrocerías destinadas a los automóviles económicos que en grandes cantidades se han de construir.

Se trata de producir en cantidades considerables autos de unos 15 caballos que, con carrocería y accesorios, no cuesten más allá de 5,000 a 6,000 pese-



EL AMORTIGUADOR MAMET

obtuvo en el Concurso Internacional de Bruselas el primer premio de la clasificación general y el primer premio de rendimiento en carreteras malas

Se monta instantáneamente lo mismo delante que detrás

REPRESENTANTE GENERAL

JOAQUÍN GUARDIA-Bailén, 102; Barcelona

tas, y he ahí el motivo de que se fabriquen allí mismo las carrocerías para los referidos coches, pues en cuanto a las de lujo, *La Hispano-Suiza*, no queriendo perjudicar a los actuales constructores, se abstendrá por completo de fabricarlas.

En Francia da igualmente muestras de su fecunda actividad, pues adquiridos ya vastos terrenos, se dispone a anunciar un concurso de proyectos para la fábrica modelo que en ellos se ha de edificar.

Nuestra marca nacional trabaja continuamente por la independencia económica del país; trata de librarle del considerable tributo que en lo que concierne al automóvil paga todavía España al extranjero, y sin embargo, como ya sabrán nuestros lectores, existen organismos administrativos que, sin darse tal vez cuenta del daño que infligen a la fortuna nacional, tratan a estas horas de hacer grandes adquisiciones de camiones automóviles en el extranjero.

¿Es posible tal aberración, cuando precisamente no hace mucho tiempo ha recibido *La Hispano-Suiza* grandes felicitaciones por su acierto en la fabricación de carruajes de esa índole, ensayados con brillante éxito por el cuerpo de ingenieros militares?

¿Quiénes son los que aquí trabajan para el bien del país, los organismos creados para ello o los industriales y fabricantes?

LL.

La mujer y los sports

Educación y armonía de los movimientos

DEBEMOS andarnos con pies de plomo los comentaristas deportivos, cuando nos vemos precisados a tratar de la mujer. Muchas guardan para nosotros todo su rencor. Nos tildan de descorteses por el mero hecho de que crudamente les decimos las verdades. Habituada a las perennes aquiescencias de los zánganos de salón, perfectos cinceladores de frases pueriles, les extraña al principio y les enoja a la postre que les hablemos con insistencia cansina de los sports y de los ejercicios gimnásticos de cámara.

Impera en España la irritante genialidad de creer que sólo la debilidad

puede ser atributo del feminismo. Únicamente pueden ser considerados, según ellos, como perfectísimos dechados de belleza, aquellas plantas de estufa, que permanecen horas y años con el libro abierto, ajenas a todo movimiento al aire libre. Nada menos cierto. Nunca la mujer de salón podrá alcanzar un grado máximo de hermosura física. La belleza de estas mujeres ajenas a todo ejercicio muscular es efímera.

Entre la mujer *bella* y la *encantadora* preferiremos siempre la última. Pueden muy bien algunas mujeres ser bellísimas y tener un cuerpo deforme. En este caso, ¡adiós encanto! En cambio, es muy posible que determinadas mujeres medianamente hermosas logren imponerse gracias a la perfecta educación y armonía de sus líneas y movimientos.

Donde haya masas adiposas no podrá en modo alguno haber gracia. Sólo una gimnasia racional — la sueca preferentemente — podrá dar encantos definitivos al cuerpo. Nunca, sin una osamenta sólida y un desarrollo armónico, podrá un cuerpo ser esbelto y gracioso.

* * *

La modista ha sido siempre la perfecta encubridora de defectos. En ella sola fían las aparatosas bellas. Se someten a sus torturas sin que un gesto de desagrado nuble sus caras. A pesar de todo, los artificios no encubren todas las imperfecciones.

Quisiera dar a entender a las mujeres que la fealdad corporal se debe en muchas ocasiones a desidia por nuestra parte. Demuestra siempre una carencia absoluta de gusto, y evidencia la desarmonía de nuestro ser.

Si se quiere llegar a un grado singular de elegancia es absolutamente necesario que el vestido se amolde al cuerpo y no el cuerpo al vestido. Sin esta condición no podrá nunca ser vistoso un cuerpo.

La toilette pone de manifiesto todo el encanto de las actitudes y la belleza de las líneas. Por consiguiente, nunca un vestido — aunque lo *firmé* Paquin — podrá velar las imperfecciones de un cuerpo poco armónico.

* * *

He repasado cuidadosamente varios tratados femeniles, y en ellos he observado que recomiendan las autoras, de un modo principalísimo, las prácticas de la gimnasia.

Se ha de respirar profundamente con el objeto de que trabajen completamente los pulmones; y debe practicarse la gimnasia cuidadosamente.

Si siguen las mujeres esta observación, verán cómo no se hacen esperar los resultados. Se modifica por completo la forma de nuestro ser. El pecho y el vientre perfectamente musculados se aguantan sin necesidad de artificios de ninguna clase. La espalda y el cuello se solidifican; los brazos y las piernas llegan a ser de una perfecta pureza de líneas.

La ducha y el baño completan la obra regeneradora. El cuerpo sano y limpio se levantará sin afectada exageración.

* * *

Podría citar infinitos casos de mujeres premiadas en concursos de bellezas que deben toda su hermosura a las prácticas de la gimnasia. Voy únicamente a sacar a colación un caso reciente.

Las autoridades de San Francisco decidieron comprar una estatua de Venus para colocarla a la entrada de la Exposición que ha de celebrarse allí dentro de dos años. Muchos artistas

pusieron a buscar modelos a propósito; pero hallaban serios obstáculos para encontrarlos. Un edil californiano emitió la idea de que podría celebrarse un concurso de belleza, siendo aceptada *in continenti* su proposición. Se ofreció un precio considerable para la laureada, que debía luego servir de modelo para la estatua deseada.

Muchas fueron las bellas que acudieron a este certamen. El premio fué concedido a la célebre nadadora australiana Miss Kellermann. Tan perfecta es la hermosura de la intrépida ondina que el gobierno californiano le ha concedido una pensión con el fin de que dé varias conferencias para enseñar a sus jóvenes compatriotas la ciencia de llegar a ser bellas.

No quiero terminar este trabajo sin pasar por alto la respuesta que dió una bellísima jovencita inglesa a unas señoras del cuño antiguo. Preguntáronle qué clase de medios ponía para gozar de tan buena salud y ser tan bella, a lo que respondió ella:

— Para conservar mis colores naturales, que ustedes han calificado de maravillosos, sólo tengo una receta: ejercicios al aire libre, tennis, golf, marcha, natación, bicicleta y, de un modo particularísimo, cultura física.

That is the question, digo yo y hago punto.

DR. FAUSTO



ESTEBANELL

BOQUERÍA, 32 - BARCELONA

Pelotas Football reglamentarias completas

Cromo inglés amarillo, a Ptas. 20 una
» » oliva, a » 15 »

NEUMÁTICOS

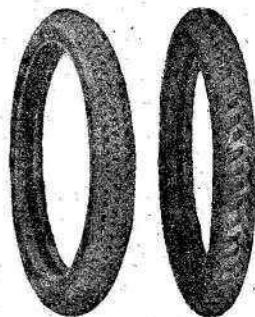
IMPERFORABLES, PARA AUTOS

Con garantía mínima de 8,000 kilómetros

Raquetas de Tennis inglesas, de 9'75 a 20 ptas. una

Gomas : Fibra : Amiantos : Celuloide : Hules

Artículos para Ciclismo y Sports



SIN COMPETENCIA

SIN COMPETENCIA

Records, triunfos y notas varias

Los Campeonatos del Mundo de remo se correrán el año próximo en Alemania; el 1815, en Francia; 1916, Holanda; 1917, Hungría; 1918, Rusia; 1919, Austria; 1920, Italia, y 1921, Suiza.

El Gran Premio de Alemania, corrido en el Velódromo de Creptow, fué ganado por el sprinter francés Hourlier, quien, en magnífica forma, venció con relativa facilidad a los corredores germanos.



Hourlier

El representante para esta región de la motocicleta *Rudge*, señor Arruga, ha recibido una del tipo *T. T. Multi*.

Esta motocicleta, que es una de las más bien acabadas de las que hemos visto, es altamente interesante por su sencillo cambio de marchas, el cual sin ningún engranaje permite 20 marchas.

No dudamos tendrá esta motocicleta en España tanto éxito como en Inglaterra, donde es una de las más numerosas, pues aparte del buen material, su cambio de marchas es de los más a propósito para nuestras carreras.

Bailey y Meredith, los famosos ciclistas ingleses, han ganado respectivamente, los Campeonatos del mundo, de velocidad y fondo.

Desde que fueron instituidos dichos campeonatos, han sido ganados por:

Campeonatos del mundo (velocidad):

1893, 1 milla, 1 Zimmerman; 1893, 10 kilómetros, 1 Zimmerman; 1894, 1 milla, 1 Lehr; 1894, 10 kilómetros, 1 Jaap Eden; 1895, 1 milla, 1 Jaap Eden; 1896, 1 milla, 1 Reynolds; 1897, 1 milla, 1 Schrader; 1898, 1 milla, 1 Paul Albert; 1899, 1 milla, 1 Summersgill; 1900, 10 kilómetros, 1 Didier Nauts; 1901, 1 kilómetro, 1 Maitrot; 1902, 1 kilómetro, 1 Piard; 1903, 1 kilómetro, 1 Reed; 1904, 1 kilómetro, 1 Hurley; 1905, 1 kilómetro, 1 Benyon; 1906, 1 kilómetro, 1 Verri; 1907, 1 kilómetro, 1 Devoissoux; 1908, 1 kilómetro, 1 Johnson; 1909, 1 kilómetro, 1 Bailey; 1910,

1 kilómetro, 1 Bailey; 1911, 1 kilómetro, 1 Bailey; 1912, 1 kilómetro, 1 Mac Dougall; 1913, 1 kilómetro, 1 Bailey.

Campeonato del mundo (medio fondo):

1893, 1 Meintjés; 1894, 1 Henie; 1895, 1 Cordang; 1896, 1 Ponscarne; 1897, 1 Gould; 1898, 1 Cherry; 1899, 1 Nelson; 1900, 1 Bastien; 1901, 1 Sievers; 1902, 1 Goernemann; 1903, 1 Audemars; 1904, 1 Meredith; 1905, 1 Meredith; 1906, 1 Bardonneau; 1907, 1 Meredith; 1908, 1 Meredith; 1909, 1 Meredith; 1910, 1 Hens; 1911, 1 Meredith; 1912, Pas couru; 1913, 1 Meredith.

Aquellos célebres Campeonatos del Mundo que despreciamos los españoles se han celebrado en Alemania, habiendo resultado vencedores el alemán Rütt del de velocidad y el francés Guignard del de fondo.

Desde el año 1895 han venido obteniendo aquellos campeonatos:

Velocidad:

1895, Protin; 1896, Bourrillon; 1897, Arend; 1898, Banker; 1899, Major Taylor; 1900, Jacquelin; 1901, Ellegaard; 1902, Ellegaard; 1903, Ellegaard; 1904, Lawson; 1905, Poulain; 1906, Ellegaard; 1907, Friol; 1908, Ellegaard; 1909, Dupré; 1910, Friol; 1911, Ellegaard; 1912, Kramer; 1913, Walter Rütt.

Fondo:

1895, Michael; 1896, Chase; 1897, Stocks; 1898, Palmer; 1899, Gibson; 1900, Huret; 1901, Robl; 1902, Robl; 1903, Dickentmann; 1904, Walthour; 1905, Walthour; 1906, Darragon; 1907, Darragon; 1908, Ryser; 1909, Parent; 1910, Parent; 1911, Parent; 1912, Wiley; 1913, Paul Guignard.

Magdalena, el simpático *defender* de las marcas Montpeó-Klein obtuvo el primer premio en las carreras de bicicletas que se celebraron en Granollers con motivo de la fiesta mayor de aquella población.

En el Concurso Hípico celebrado últimamente en Vilafranca del Panadés, desempeñó un papel lucidí-



José Magdalena

simo el conocido profesor militar de equitación don Antonio Cañero, montando el caballo *Man-darin*.

La Federación Atlética Internacional, constituida recientemente en Berlín, ha hecho público el ante-programa de la olimpiada que ha de tener lugar en Berlín durante el año 1916.

Las pruebas que deberán disputarse los atletas amateurs mundiales son:

100, 200, 400, 800, 1,500, 5,000 y 10,000 metros lisos, Marathon.

110 y 400 metros *haies*. *Steeple-chase* 3,000 metros.

Marcha: 3,000 y 10,000 metros.

Salto de altura y longitud con y sin lanzamiento.

Triple salto con lanzamiento: Lanzamiento del peso, disco, javalina, martillo y piedra de 25 kilogramos.

Pentathlon: 200 y 1,800 metros. Salto de longitud con lanzamiento: Disco y javalina.

Decathlon: 100, 400, 1,500 metros lisos, 110 metros *haies*, saltos de altura y longitud con lanzamiento: disco, peso y javalina.

Relais: 400 m. 4 a 100 = 1,600 metros, 4 a 400. Interteams, 3,000 metros, cinco equipos por nación, clasificándose únicamente tres de ellos.

A la reunión de tennis de Dauville, han concurrido las mejores raquetas europeas y australianas. Wilding venció en la final a Decugis por 6/2, 6/3, 6/0; Miss Morton obtuvo el primer



Friol

puesto en la final de la prueba reservada a las señoras, venciendo a Mlle. Broquedis por 6/4, 6/3, y finalmente Wilding y Doust batieron a los alemanes Rahe-Kleischott por 6/3, 6/4, 7/5.

Por quinta vez ha ganado Friol el Campeonato de Francia.

El record del mundo femenino de lanzamiento del peso se lo ha adjudicado la norteamericana Miss Harden, quien mandó la bola de hierro a 32 pies y 9 pulgadas, cuyo equivalente en metros es de 9'98.



Billington

Billington, el célebre nadador, corrió una prueba de 100 metros contra el francés Pouille. Este último se defendió admirablemente, llegando a la meta con sólo una desventaja de $\frac{1}{8}$ de segundo.

León Georget, con neumáticos *Continental*, se ha adjudicado por octava vez el Bol d'Or. La distancia cubierta por el corredor francés durante veinticuatro horas fué de 910 kilómetros.

Rütt y Guignard, los nuevos campeones del Mundo de ciclismo, utilizaron para las pruebas finales neumáticos *Continental*.

Fourny es el actual detentor de la Copa Michelin. Lleva recorridos 12,852 kilómetros.

This, el afortunado vencedor en el Tour de France, ha ganado además de los laureles la bonita suma de 6,671 francos.

El corredor transatlántico Kramer ha sufrido la fractura de un brazo al pretender poner en marcha su automóvil. Por este motivo se verá obligado a permanecer alejado de la pista durante una regular temporada.

Ha salido para París el conocido aviador barcelonés, nuestro querido amigo Luis Foyé, quien

se propone asistir a las pruebas para la Copa Gordon-Bennet, a las experiencias de Pegoud, al Salón de París y a todos cuantos acontecimientos de aviación tengan lugar durante su estancia en Francia.

* *

Marchó a San Sebastián, donde pasará algunos días, el distinguido societario del Sindicato de Periodistas Deportivos don Mariano García.

* *

Taipale, el famoso discobolo finlandés, ha batido el record mundial de lanzamiento del disco, enviándolo a 48 m. 27 cm.

* *

El célebre policía norteamericano Matt M. Grath, campeón olímpico de lanzamiento del martillo, ha sido objeto de una agresión que pone en peligro su vida.

* *

Un dato curiosísimo. Cuando Applegarth batió el record de las cincuenta yardas, dió únicamente veintisiete pasos, aproximadamente, de 1 m. 70 cm. cada uno.

La historia de la bicicleta

Pocos son los ciclistas que conocen la historia de la bicicleta. Muchos no se preocupan de las variaciones que ha sufrido. Para éstos lo esencial es que no se pinchen los neumáticos ni se afloje el sillín. Otros hay, en cambio, que desean conocer a fondo el desenvolvimiento del ciclo. Para satisfacer la curiosidad de estos últimos publicamos hoy el historial del más popular de todos los vehículos.

Aunque algunos arqueólogos suponen que la invención de la bicicleta puede atribuirse a los egipcios, lo más admitido es que se debe tal paternidad a Sivrac, que, en el año 1790, construyó un tosco aparato de madera, con dos ruedas, que denominó *celerífero*. Se emplearon bastante estos aparatos en Francia e Inglaterra.

En 1818 el alemán Barón de Drais introdujo algunas variaciones en aquel aparato, haciendo independientes las ruedas, con lo que se consiguió que las *draisianas* pudieran ser dirigidas libremente. Aunque estos aparatos conti-

nuaron siendo de madera, abandonó el Barón de Drais la idea de imitar, como se había venido haciendo, figuras de animales. El *hobby-horse*, aparecido en Inglaterra durante el mismo año, era una *draisiana* de hierro, en vez de madera como había venido haciendo el citado noble alemán.

Los elegantes ingleses, alemanes y franceses acogieron benevolamente estas invenciones, a pesar de ser incómodas y poco prácticas.

Los primeros triciclos hicieron su aparición en Inglaterra al mediar el año 1819. Se generalizaron pronto tales vehículos, que accionaban por medio de palancas. Los grabados de aquella época, reproducidos más tarde por Baudry, nos muestran a los elegantes ingleses paseando en triciclo por los parques públicos.

Más tarde, en el año 1855, fué descubierto el equilibrio cíclico. Ingleses y franceses se disputan la paternidad de tal descubrimiento. Aquéllos lo atribuyen a Kirpatrick Mac Millan y nuestros vecinos a Ernest Michaud. Nada puede asegurarse en definitiva sobre este particular, a pesar de que unos y otros — galos y sajones — se han esforzado en acumular pruebas en favor de sus respectivas opiniones.

El principio fundamental de los bicis, débase a quien sea, debió obtenerse gracias a la constancia en los ensayos. Sin esa terquedad de que dieron pruebas los primeros ciclistas, probablemente no hubiéramos llegado al grado de perfección actual.

Debe tenerse en cuenta, para poder rendir todo el homenaje que merecen los primeros inventores, que aquellos vehículos altísimos y poco cómodos diferían por completo de las actuales bicicletas. Caer de un armatoste de aquéllos suponía un sinfín de contusiones. Llegar hasta el sillín, una heroicidad.

La rueda delantera era mucho mayor que la posterior. Los pedales accionaban sobre el eje de la rueda mayor.

A partir de esta época empezaron a celebrarse carreras de bicis y a fundarse las primeras sociedades velocipedicas.

El primer biciclo de carreras fué construido, en 1873, en Wolverhampton. Por primera vez se emplearon los ejes

con rozamiento de bolas. Fué montado este biciclo por Moore y con él ganó el Campeonato inglés de la milla.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII fué cuando en la bicicleta se introdujeron perfeccionamientos importantísimos. El francés Cruffault aplicó por vez primera las llantas huecas con aros de goma. La casa inglesa Surrey empleaba los radios de alambre en el año 1878, y por la misma época aplicaba la casa Saint Georges los radios tangentes. También en el mismo año construía James Starley el triciclo con *movimiento diferencial* en las ruedas posteriores.

Mac Millan, el presunto descubridor del equilibrio velocipédico, hizo que la rueda posterior fuera la motriz. Prosperó tal idea y fué acogida con gran entusiasmo.

En el año 1880 la afamadísima casa *Rover* aplicó la transmisión al pedalier, desde donde se transmitía el movimiento, por medio de cadena y piñón, a la rueda trasera. Sostienen algunos historiadores, erróneamente, que aquella idea se debe también a Mac Millan, habiéndose reducido la casa *Rover* a substituir las palancas que gastaba aquél por la cadena y el piñón. Debe tenerse en cuenta que con las palancas se hacía de todo punto imposible entonces la idea de la multiplicación, mejora que se debe a la ya citada casa constructora.

Cuando hicieron su aparición las primeras bicicletas, la generalidad de los antiguos velocipedistas las consideraron ridículas, pues no podían formarse una idea cabal del papel que desempeñaba el pedalier. Pronto formaron legión los detractores. No obstante, los ingleses se percataron en seguida de las ventajas inmejorables que tenía la bicicleta sobre el antiguo biciclo, y aquélla se abrió paso definitivo en el mercado, mientras el antiguo aparato quedaba relegado en segundo término.

La aplicación de las cadenas de rodillos y la de los neumáticos inventados por la casa Clincher diéronle aún mayor perfección, que llegó al más alto grado cuando fuéronle aplicados la rueda libre y los cambios de desarrollo.

Se han fabricado *levocicletas*, o sean bicicletas accionadas por palancas, pero no han interesado a los sportsmen.

Aquí hacemos punto. Este pequeño bosquejo servirá para que nuestros lectores puedan formarse una idea de los cambios que ha sufrido la bicicleta desde su invención. En trabajos sucesivos nos ocuparemos de cuestiones que afectan directamente a la bicicleta, en la convicción de que habrán de merecer el beneplácito de nuestros amigos los ciclistas.

CURIOSIDADES

Los primeros Campeonatos del Mundo de bicicleta se celebraron el año 1895, a raíz de la fundación de la International Cyclists Association.

El primer autodromo fué construído en Ostende, en el año de 1900.

Los sueldos que percibieron y perciben ahora los jockeys más afamados pueden parangonarse con los de los más célebres astros coletudos.

El americano Tom Hoam llegó a cobrar diez mil libras esterlinas, y sus compatriotas Scharr y Taral, veinticuatro mil duros. Actualmente, cobran los *fine cravache* de doce a cincuenta mil francos por temporada.

Los grabados de STADIUM son
ejecutados en los talleres de



ROMEU & TORRES

ALTA DE SAN PEDRO, 12, PRAL.

TELÉFONO 3091

Prente al Palau de la Música Catalana

LA HISPANO-SUIZA

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

CUADRO DE CARACTERISTICAS DE LOS CHASSIS DE TURISMO, MODELOS 1913

	Modelo de 12 a 15 HP.		Modelo de 15 a 20 HP.		Modelo de 30 a 40 HP.	45 HP. Alfonso XIII	
	Ligero	Lujo	Ligero	Lujo		Ligero	Largo.
Número de cilindros.	4	4	4	4	4	4	4
Diámetro.	80 mm.	80 mm.	80 mm.	80 mm.	100 mm.	80 mm.	80 mm.
Carrera	110 mm.	110 mm.	130 mm.	130 mm.	150 mm.	180 mm.	180 mm.
Encendido	Magneto Bosch : Alta tensión				Avance variable		
Distancia entre eje.	2750	2900	2750	2900	3000	2600	3000
Via	1370	1400	1300	1400	1400	1210	1300
Ancho del chasis	810	900	810	900	900	800	810
Emplezamiento de carrocería	2350	2500	2350	2500	2500	2050	2400
Entrada de carrocería	1650	1800	1650	1800	1700	1400	1700
Peso aproximado del chasis	740	800	750	825	1000	750	800
Dimensión de los neumáticos	810 por 90	810 por 90	815 por 105	815 por 105	880 por 120	815 por 105	820 por 120
Ruedas	Madera		Madera		Madera	Metálicas	
Velocidad en kilómetros por hora en llano y con carrocería	65	60	80	75	105	115	100
Precio sin neumáticos . . . Ptas.	8500	8500	10000	10000	15250	11500	12500

Pídase el nuevo Catálogo de chasis de turismo

OFICINAS Y TALLERES

ESPAÑA BARCELONA: Carretera Ribas, 279
Teléfono 8250

FRANCIA LEVALLOIS-PERRET: 27, Rue Cavé
Teléfono 555-93



Fábrica de Géneros de Punto

Exclusivamente para toda clase de Sports

Balones TUNMER SPÉCIAL

Ronda San Antonio, 59 : BARCELONA

Biada, Elizalde y C.^a

TALLERES DE CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES

Fabricación de piezas para todas las marcas, con aceros especiales ■ Hornos de cimentación

AMORTIGUADORES "EL TELESCO" ■ COJINETES DE BOLAS D. W. F.

Tornillos, tuercas y demás piezas de descolletaje, de fabricación nacional, en acero, acero-níquel, latón, etc.

Automóviles DELAHAYE

Turismo : Omnibus : Camiones : Reparto : Sanidad : Etc.

PÍDANSE CATÁLOGOS PARCIALES Y TARIFAS DE TODOS LOS ARTÍCULOS

Paseo de San Juan, 149 ■ BARCELONA

Tel. 7921 : Apartado Correos 424 : Direc. tel.: AUTOVAL-BARNA.

CICLOS

— Balmes, 62 —

SANROMÁ

A. ALIMUNDO & C.^o

Aragón, 259 y 261
BARCELONA

Extenso surtido de raquetas de las principales marcas, así como toda clase de géneros para tennis, football, polo, hockey, etc., etc.

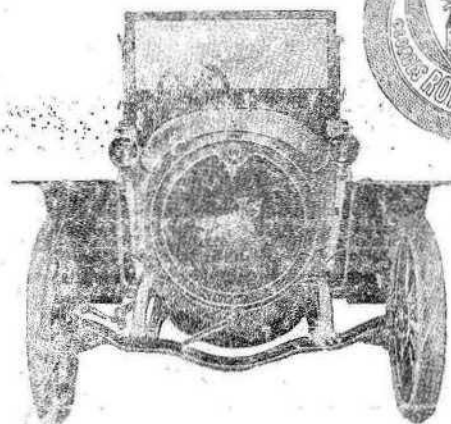
Representante exclusivo
de las MOTOCICLETAS

NEW-HUDSON

La más renombrada del mundo, de 2 ³/₄, 3 ¹/₂ y 4 HP., con embrague y tres cambios de marcha

PELOTAS UBIQUE Y VICTORIA

Automóviles GEORGES ROY



Rallye Automóvil de San Sebastián

Etapas Boulogne : San Sebastián (1,332 km.)

PRIMERO

entre 43 coches de las más famosas marcas

Un 8 HP 4 cilindros
70 por 100

GEORGES ROY

Agentes generales para España:

AUTO-TALLER TETUÁN : Plaza Tetuán, 20; BARCELONA

ACADEMIA ANTIGNAC

IDIOMAS

Lección de prueba gratis

Caspe, 15, 2.º, 1.º (junto a Paseo de Gracia) : Teléfono 3023