

STADIUM

Neumáticos
Firestone

S. A.

Diagonal, 391 - Barcelona



Bandas macizas

Firestone

para Ómnibus y Camiones

Descripción nominal en mm.		Diámetro exterior de la llanta en mm.	Código telegráfico	Precios en Pesetas	Descripción nominal en mm.		Diámetro exterior de la llanta en mm.	Código telegráfico	Precios en Pesetas
Sección	Diámetro				Sección	Diámetro			
75	790	670	Atiluj	305	120	830	670	Fabril	529
	840	720	Agalla	325		900	720	Factotum	570
	870	747	Alazán	331		920	741	Fatiga	579
85	800	670	Brandis	335		930	771	Felpado	586
	850	720	Bufete	356		1.000	850	Filete	634
90	810	670	Clarete	367	1.050	881	Fruto	664	
	860	720	Cobalto	383	130	1.020	850	Gabela	702
	900	754	Consumo	404		1.050	881	Girafa	731
	1.020	881	Cuidado	455	140	830	670	Magismo	617
100	770	621	Damasco	413		850	681	Medida	627
	820	670	Declive	438		900	720	Mimbre	666
	870	720	Dejado	464		950	771	Módulo	705
	900	741	Delicia	480		1.000	850	Motete	741
	920	771	Denario	490		1.050	868,8	Mugido	777
	1.000	850	Diáfano	531	1.060	881	Murice	787	
	1.030	881	Disco	546	160	850	670	Pacífico	723
110	830	670	Ecuador	471		915	720	Perpetuo	780
	875	720	Edicto	503		970	771	Pesado	830
	920	771	Eficiente	536		1.050	850	Pipote	899
	1.000	850	Elipsis	583		1.070	870	Puches	920
	1.050	881	Embarde	611	180	970	771	Rodezno	963
	1.055	899,5	Ercote	614					

Los precios de esta tarifa se entienden netos **Barcelona**, pudiendo ser modificados sin previo aviso.

De no mediar acuerdo en contra, efectuaremos los envíos en p. v. y contra reembolso.

Estamos a la disposición de nuestros clientes para facilitarles cuantos datos se omen en esta tarifa.

== Dirección telegráfica y telefónica: **FIRESTONE** ==



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 cénts.
Número suelto, atrasado, 40 cénts.

OFICINAS:

Consejo Ciento, 383, entr.*
Teléf. 733 - BARCELONA

ÓRGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMOVIL 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 MUNDO DEPORTIVO nos habla esta semana de los proyectos que abriga el Real Club Deportivo Español y de la composición de su equipo.

En el amplio campo que este club posee en la calle de Muntaner, cedido generosamente al efecto, se desarrolló el domingo un espectáculo de los más bellos, con motivo de la celebración de los campeonatos atléticos; allá, en los confines de la ciudad, en el del Internacional, volvieron a luchar el Español y el Barcelona con la rivalidad y el encanto de antaño.

El nombre del Club Español resplandece ahora como siempre, en virtud de los meritisimos afanes de sus elementos directores. ¿Y quiénes son — se pregunta el cronista — estos elementos directores para traerlos a este sitio de honor, que a nosotros, el traerlos, tanto nos honra?

De mi memoria se escapan involuntariamente los nombres de diversos presidentes, vicepresidentes, tesoreros y secretarios que han desfilarado por la dirección del Club, pero queda uno, uno que de fijo todos ustedes conocen, el de don José Hardoy Tizol, el eterno presidente o vicepresidente, o secretario, o todo a la vez, del Español; el alma, el *leader*, el sostén del Club, por el vigor que sus grandes cariños hacia él imprimen a su poderosa voluntad.

Yo conocí, hace muchísimos años, a Hardoy batiendo la *fine lame* en las salas de esgrima, con magistrales arrestos, y oía en los momentos de descanso su conversación, persuadiéndome de que, a haber muchos como él, el sport habría de desarrollarse rápida y grandemente en Barcelona.

Pero es tan grande este pequeño mundo en que nos desenvolvemos, tan diferentes nuestras profesio-

Los leaders



D. JOSÉ HARDOY TIZOL
Vicepresidente del R. C. D. Español

nes, tan distintas nuestras amistades, que únicamente de tarde en tarde nos encontrábamos en alguna de las solemnidades a donde nos llevaban, con idéntico interés, nuestras aficiones.

De temperamento batallador, abandonó la quietud de las salas de armas para lanzarse por el proceloso mar del turbulento futbolismo, que merced a los apasionamientos de unos y otros, a las batallas que se han librado dentro y fuera de los campos, ha logrado, no solamente acrecentarse en todo

nuestro país de una manera portentosa, dando lugar a la formación de equipos cuya fama ha traspuesto las fronteras, sino que ha contribuido resueltamente al desarrollo de todos los demás sports.

Ignoro cómo y cuándo se afiliaría a las huestes del Español; lo que sí puedo y debo afirmar, con satisfacción, es que el nombre de Hardoy va íntimamente ligado a los hechos gloriosos de su Club.

En estos días como en los de la adversidad, en la hora del triunfo como en aquella en que el Club sucumbía, bien por fuerzas más adiestradas, bien por las intrigas de la política futbolera que tanto le combatieran, *allá y aquí*, siempre junto al nombre del Club ha sonado el de Hardoy.

El rechazó para sí las glorias, depositando los laureles a los pies de otros; pero él afrontó los peligros y repelió las asechanzas contra su Club...

Hardoy vió alejarse a infinitos entusiastas de su Club, a muchos de sus jugadores; pero, a pesar de ello, se mantuvo siempre fiel en su puesto, firme en la lucha, zurdando voluntades, animando a los suyos y anhelando glorias, que al fin y al cabo son glorias que el sport alcanza.

Y así ha triunfado. Podrá, en la pelea, haberse hecho con enemigos — ¿quién que vale no los tiene? —; pero el que le conoce de largos años, el que le trata, se persuade que quien no perdona la injuria que se infrinjan al club de sus amores y de sus desvelos es persona de criterio bastante elevado para comprender todo el alcance de la política futbolística, que une y repele a diversos elementos, como el flujo y reflujo de las cosas de la vida, que tienen exacto parecido con las del sport.

N. M.

Pórtico

EN un periódico diario he leído que a los campeonatos atléticos que organizó la Federación Catalana había asistido el Alcalde de Tarragona, y un parrafito, además, que para dicho por el órgano más importante de las clases directoras, vale un imperio: el de que «nuestras autoridades habían brillado por su ausencia».

Ignoro si los que organizaron los campeonatos cuidaron a la vez de invitar, conforme era debido, a nuestras autoridades, especialmente a aquellas que más directamente representan a la ciudad.

Fuesen o no invitadas, si viviésemos a las alturas a que debiéramos vivir en todos los órdenes «de la vida» en nuestra Barcelona, la representación del Ayuntamiento de Barcelona como la del Gobierno de S. M., la de la Mancomunidad, etc., no hubieran faltado a aquel solemne acto, de una gran trascendencia.

Para muchos, ¡ay!, las secciones deportivas de los periódicos diarios—hechas actualmente con solicitudes afanes, tantos que en algunos de ellos superan en orden de importancia a todas las demás—pasan totalmente desapercibidas.

Y así ha ocurrido que los encargados de leer la Prensa en la sección correspondiente de nuestro municipio, no se enteraron el viernes por la mañana de que el Alcalde de Tarragona, rindiendo el honor que le era debido a la representación que enviaba a los campeonatos su ciudad, anunciaba su viaje, que efectuó fiel a sus deberes y a su palabra, honrando el espectáculo con su presencia.

Y, claro, ninguno de los representantes del pueblo barcelonés correspondió a la atenta y significativa visita del Alcalde de Tarragona.

Si en Barcelona, ¡en la deportiva Barcelonal!, tuviésemos plena conciencia de lo que es y significa el sport, si supiesen muchos de los de «arriba» cuán y cuán grande es la importancia que en todas partes se concede a estas cosas del sport, al parecer baladíes, pero de una trascendencia enorme; si en el municipio barcelonés, en vez de concejales hubiesen «hombres de nuestro tiempo», desde el Alcalde al portero de maza se hubieran enterado:

1.º De que se celebraban las finales del Campeonato Atlético de Cataluña, en el Campo del Español;

2.º Que allí acudían la flor y nata de nuestros atletas, a dar ejemplo, un alto ejemplo, a los demás, sin otra recompensa ni mayor estímulo que el de vencer, y

3.º Que comprendiendo cuáles eran sus deberes con los gimnastas de Tarragona (que olvidaron otros), acudía con ellos su alcalde, el genuino representante de aquella ciudad.

Hasta ahora tal vez hayamos escrito para el pueblo...; tal vez tengamos que empezar a escribir, desde hoy, para los que nos dirigen (?), indicándoles el camino que han de seguir.

¡Qué atrasados estamos aún a estas fechas, cielo Santo!...

ALFA

Estos días en otros tiempos

1 de septiembre de 1896. — Se funda en Palma el Veloz Sport Balear, eligiendo presidente a don Miguel Mestre.

27 de agosto de 1898. — Una Comisión de representantes de la Unión Velocipédica Española, Unión Velocipédica Catalana, Sociedad de Velocipedistas, Club Velocipédico, Cyclist's Club, El Pedal y de los industriales señores Sanromá, Montpeó, Comas y Nicolau, visitan al Alcalde de Barcelona para solicitar la rebaja sobre el arbitrio impuesto a las bicicletas.

28 de agosto de 1899. — Se inauguran en la Escuela Normal de Maestros de Barcelona las conferencias pedagógicas, disertando el señor Tolosa y Alsina acerca de los «Ejercicios gimnásticos más convenientes en las escuelas».

30 de agosto de 1900. — Se celebra en París la sesión inaugural del Congreso Internacional de Educación Física, con asistencia de delegados españoles.

1 de septiembre de 1901. — En las carreras de bicicletas verificadas en el Nuevo Velódromo de Barcelona, Abadal gana la Internacional, seguido de Gómez, Calmon, Rougé y Carme. Los 214 últimos metros los cubrió Abadal a razón de 51 kilómetros a la hora.

30 de agosto de 1902. — Deja de publicarse en Madrid el *Heraldo del Sport*. Publicó 27 números.

28 de agosto de 1903. — Debuta el corredor Neira en la pista del Velódromo de Vigo, batiendo a Peris y Rial (portugués) en la Internacional.

29 de agosto de 1905. — La U. V. E. dicta su fallo en el litigio del Gran Premio, celebrado en Tarragona el 14 de mayo de 1905, otorgando los premios y decretando multas y amonestaciones.

29 de agosto de 1906. — Termina el gran Concurso de coches automóviles de turismo Copa *Le Matin*, ganando el primer premio Pelegrin, con un *Dion & Bouton*.

1 de septiembre de 1907. — Termina el concurso de fútbol Copa Salud, ganando la final el Salud al España por 3 a 2.

30 de agosto de 1908. — A. Von der Heyden gana en Barcelona el Campeonato de España de Natación, cubriendo los 1.500 metros en 32 m. 53 s. $\frac{4}{5}$, clasificándose segundo Giraud y tercero Claret.

29 de agosto de 1909. — Boillot, sobre *Lion-Peugeot*, gana la carrera de voiturettes Copa de Normandía.

28 de agosto de 1910. — Bouchard gana la carrera pedestre Vuelta a París, efectuando los 39 kilómetros en 2 h. 30 m. 25 s. $\frac{1}{5}$.

1 de septiembre de 1912. — En la carrera a pie de la calle Salmerón al local del Club de Natación Barcelona, llegan: 1.º, P. Prat; 2.º, Toló, y 3.º, Camps.

31 de agosto de 1913. — Se celebra en el campo del Barcelona el partido de la paz, después de firmadas las paces entre los elementos futbolistas en discordia.

30 de agosto de 1914. — Antonio Crespo gana la carrera Campeonato de Sans, clasificándose segundo Magdalena y tercero Service.

2 de septiembre de 1915. — Se constituye en Barcelona la Federación Atlética Catalana, eligiendo presidente al doctor Presta.

Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios



—
HEDILLA

Los españoles: El Rey

El españolismo de unos aplausos hace presa en el sentir y en las afecciones de cuantos llegan a conocerlos. ¿Qué sucedería, pues, si a la caridad y al aplauso juntáramos los españoles la voluntad y el empeño?

HEDILLA ha volado desde Barcelona a Palma. Ha volado en línea recta, sin escala y sin auxilio. No aterrizó hasta el fin de su ruta porque por suelo tenía el mar. Salió de Barcelona y no tenía otra solución que Palma o... la muerte. Y en la lucha con los vientos y con la muerte, triunfó. Pasó el primer momento; unos aplausos, unas fotografías, un premio, algo de admiración, y después los ecuanímes, los eruditos, los inteligentes, o que quieren ser las tres cosas a la vez y que a nuestro juicio son los cobardes de espíritu, aunque parezcan todo lo contrario, exclamaron, primero para sí y después para el vulgo: «En el frente de la guerra se vuela mucho.» «Eso no es nada.» «Los aeroplanos y los zeppelines cruzan el Canal de la Mancha a vez por día.»

Antes hemos dicho cobardes de espíritu; ahora añadiremos cobardes de voluntad.

Después del raid Barcelona-Mallorca, todo se creyó posible. Nadie se detuvo a calcular la proeza de Hedilla, de un hombre que durante buenos ratos hubo de marchar completamente cara al viento, a 100 kilómetros por hora; que hubo de dominar su espíritu para no comprometer una maniobra y que sólo en la inmensidad de un espacio cerrado por mar y nubes, a merced de un aparato, debía forzosamente pisar tierra con rapidez calculada y matemática.

A la proeza de cruzar un trozo de Mediterráneo no se le concedió el honor equitativo.

Era un vuelo de dos horas, ¡¡ nada más que de horas!! , dijeron los profanos.

* * *

En el frente de la guerra se vuela todos los días... y en el frente de la guerra se muere todos los días. La última ofrenda al aire ha sido la vida de Brindejone, y antes de éste perecieron en heroica lid una legión de aviadores, de verdaderos maestros, de especialistas en esta arriesgada navegación. Y si han perecido los más notables, ¿no habrán perecido a centenares otros menos célebres? ¿Es que hay alguien que crea completamente solucionada la aviación, con su utilidad en la guerra?

Este es uno de los errores del español; cree realizado todo lo que vislumbra desde su frontera, y engolfado en la obra ajena, de espaldas a su tierra, no ve lo que se hace en España, y si lo vé... cierra los ojos. Los adelantos de la ciencia y del arte son labor de tiempos de paz.

* * *

Hedilla voló de Barcelona hacia Santander. Los espíritus cobardes no presagiaron una aventura difícil y arriesgada. Cuando Hedilla, sin brújula, aterido de frío, aprisionado por la niebla, a ciegas por el aire, hubo de poner la planta en Benasque después de cercar en vano un derrotero, exclamaron los espíritus cobardes: «Le ha engañado la voluntad.»

Cuando el aviador explicó haberse desviado de la ruta, todo fueron cábalas acerca la brújula. Quien más quien menos, se creyó mareante. Había, no uno, mil y varios miles, que ignoraban y, claro está, aun ignoran que la desviación de la brújula en un buque, que puede ir guiado por faros y astros, por mapas y por cálculos, que se deduce a cada momento necesariamente con el auxilio de las matemáticas, podía calcularse igualmente sobre el volante

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

del aviador, sin tener además en cuenta que el buque marcha por lo máximo a cuarenta kilómetros por hora y el avión lo menos a cien, y los que desconocen este dato, desconocen las corrientes de aire, que varían según las montañas, la temperatura que esteriliza o acelera la tarea del motor, los constantes y rápidos cambios de temperatura que abaten la naturaleza del piloto, que en una mano lleva el dominio de unos planos, de un timón, de un motor, en fin, de su existencia, y que la menor brusquedad le precipitará en tierra haciéndolo polvo.

¡¡Podía el bravo Hedilla sacar cálculos matemáticos para calcular la desviación de la brújula en Benasque!!

* * *

El Rey don Alfonso, un monarca que desde su mas juvenil edad fué protector, alto protector del deporte y tendió su mano generosa para todas las empresas que tendían a regenerar nuestra España por medio del arte y de la educación, ha sido quien primero ha elogiado la proeza de Hedilla. Un rey, para el cual, al parecer, no debiera haber actuado imposible, ha reconocido el extraordinario valor de Hedilla, el mérito de su aparato obra de España, y lo difícil de la ruta que en titánica peregrinación ha realizado el aviador montañés. Don Alfonso, impuesto de lo que representa aterrizar en terrenos desconocidos, elevarse en puntos donde las corrientes de aire son amenazas y la niebla y el frío enemigos crueles, ha querido significar a los españoles que hemos de amar algo más al prójimo. Que cuando uno de los nuestros, con su vida y sus fuerzas, quiere sacar a España del atraso, debemos protegerle; que cuando la empresa valerosa de un español se ve frustrada por el infortunio, un aplauso animoso debe ser el premio.

Y al animar don Alfonso al aviador constante, habrá querido significar también que la aviación, para la patria, es un signo de nuestra grandeza; que la aviación civil es la base de nuestra defensa por los aires, y que haciendo patria se cumple un deber social.

Ha sido preciso que el Rey, entusiasmado por la peregrinación aérea de Hedilla, nos haya mostrado discretamente, con sabia discreción que los espíritus cobardes no han adivinado, que tenemos un alto deber a realizar con la aviación.

Y si a un hombre que va desde Barcelona a Palma en dos horas le aplaudimos y después le hacemos el vacío porque no ha llegado a Santander en el tiempo anunciado, ¿no cortamos las alas a todo lo humano en materia de aviación?

Somos los españoles de imaginación bastante más ilusoria que real.

Si Hedilla hubiese anunciado su partida de Barcelona y cada aterrizaje lo hubiera denominado una escala, y la escala final como fin de ruta, habríamos quedado admirados.

Y aunque hubiera sido un recurso muy liberal y a nuestro juicio el más práctico, nuestro aplauso habría sido ferviente.

Es decir: nos gusta vivir lo ilusorio más que lo real, porque la realidad tiene siempre espinas como las rosas.

Y para no pincharnos, negamos muchas veces nuestra ayuda, que es el generoso aplauso de que nos habla Genoveva de Vix, la deliciosa artista...

F. A. CANTO ARROYO

El coche "América"

ENTRE los iniciados en materia y en negocios de automóviles, hacía tiempo que se venía hablando de un nuevo coche de construcción exclusivamente española, de una nueva marca, de la marca *América*.

Las referencias particulares que se obtenían eran de que los estudios y cálculos que tenía hechos don Manuel Pazos se iban desarrollando paulatinamente, traduciéndose, en el taller, en realidades, dejando plenamente comprobados la infinita bondad y exactitud de aquéllos.

Desde el jueves, el coche *América* está expuesto en el espléndido Automóvil Salón de la Plaza de Cataluña, completamente terminado y carrozado.

Allí hemos tenido ocasión de admirarlo, porque admiración causa contemplar la obra perfectamente realizada bajo la dirección técnica del señor Pazos, con el valioso concurso de los señores Irigoyen y Pladellourens, gerentes de la casa *América Autos*, de esta plaza.

Llama desde luego la atención la sencillez del mecanismo y la distribución acertada de los diversos órganos que lo constituyen; el *alma* del coche se exhibe en forma francamente simpática.

El motor es de cuatro cilindros y cuatro tiempos; sus medidas son de 100×150, siendo el primer motor sin válvulas de cuatro tiempos aplicado al automóvil que se construye en España, obedeciendo a la patente Pazos.

La reducida capacidad y peso del motor, unido a su extraordinaria potencia, nos hace sospechar que caminando por la ruta en que frecuentemente nos vemos sorprendidos con

Bujía "Sparta"

VALLET, FIOL Y C.^A

= S. en C. =

Provenza, 165 a 173
BARCELONA

nuevos y poderosos adelantos de nuestra industria, no se halla lejano el día en que el motor Pazos se aplicará con enorme ventaja al servicio de la marina y singularmente al de la aviación, desempeñando un brillantísimo papel.

Con el mismo exquisito cuidado con que se ha atendido a la construcción del motor, se han previsto los efectos reguladores y los de carburación, así como también la facilidad en el desmontaje de todos sus órganos.

En el cambio de velocidades, como en la construcción del diferencial, el cual es por tornillo sin fin, primero de esta índole que se fabrica igualmente en España, obsérvanse detalles que permiten calcular, desde luego, la serie de enormísimas ventajas que reúne este coche y que están palpablemente demostradas.

Por la disposición acertada de todos sus órganos, desde el radiador, de forma elegante, hasta la disposición del depósito de bencina, colocados todos ellos —cárter inclusive— en forma que lo hacen aseQUIBLE para carreteras, a veces tan mal dispuestas y accidentadas como las nuestras, desde luego cautiva la atención del visitante en forma que predispone resueltamente en su favor.

El chasis ha sido revestido con espléndida carrocería, forma canot, de líneas severas, esbeltas y elegantes, construida en los talleres Molist. El color, de un gris suave, realza la hermosura del coche, destacándose la brillantez del metal, de que se halla guarnecido el radiador, y el de los faros, también construídos exprofeso para este coche.

Luego de examinar el auto, conversando con el señor Pladellorens, gerente de la referida Sociedad, como lo es también de la antigua firma de esta plaza, Hijos de P. Pladellorens, y a quien felicitamos por el éxito que a nuestro humilde juicio está llamado a alcanzar el coche *América*, nos impusimos de las dificultades con que han tenido que tropezar desde que se inició el propósito de construir el coche *América* hasta la fecha.

Mas como no hay escollos sin abrojos, destruídos éstos satisfactoriamente, puesto que el coche existe y las pruebas realizadas han dado mayores resultados que los apetecidos, aquéllos se salvarán fácilmente.

«Dadme un punto de apoyo—dijo Arquímedes,—y levantaré el mundo.» El punto de apoyo es la perfección que se ha obtenido con la construcción del primer coche *América*. Dado ese punto de apoyo, el capital español, si lo han de menester y lo llaman en su auxilio los señores Irigoyen, Pladellorens y Pazos, afluirá, porque las grandes causas siempre fueron atendidas y recompensadas por aquellos que tienden a unir sus esfuerzos al de la inteligencia, espléndidamente demostrada en la ocasión presente.

M.



Notas del Real Automóvil Club de Cataluña

Una vergüenza

Es un hecho desgraciadamente cierto que no es posible subir al Tibidabo en automóvil. Tiempo atrás el R. A. C. de Cataluña realizó unas penosas gestiones encaminadas a obtener el consentimiento de todos los propietarios del camino vecinal que desde la Plaza de la Agregación de Vallvidrera conduce a Vista-Rica, con ramal al Tibidabo.

Fueron muchos los que firmaron, pero, aunque parezca mentira, quedaron varios que con razones más o menos capciosas se negaron a firmar, impidiendo la reparación del citado camino, que hubiera constituido un espléndido paseo dominical que al propio tiempo hubiera facilitado la ascensión a la vecina montaña a los forasteros que visitan nuestra capital.

Vista la inutilidad de su esfuerzo, el Real Automóvil Club de Cataluña desistió, de momento, del asunto.

El actual propietario del Hotel Tibidabo ha visitado días pasados al Secretario del Club, exponiéndole que, considerándose lesionado en sus intereses por el intransitable estado del camino indicado que impide el acceso a la cumbre del Tibidabo, deseaba gestionar su reparación.

El Secretario le dió detallada cuenta de las gestiones realizadas y le invitó a visitar, como así lo hicieron, al ingeniero Jefe de Obras públicas provinciales, señor Mumburú, que ofreció que se sacarían a subasta la obras de reparación tan pronto se hubiera obtenido la conformidad de los propietarios recalcitrantes.

¿No habría medio de convencer a estos señores propietarios de que firmaran su consentimiento para la realización de una mejora cuyo entorpecimiento constituye un verdadero oprobio para nuestra ciudad?

Viajes interesantes

El socio del R. A. C. de Cataluña don Rómulo Bosch, acompañado de su amigo el señor Fabregat, han realizado el viaje a San Sebastián en automóvil, en 17 horas y media, descontando las paradas forzosas del trayecto.

El otro socio don Joaquín Cabot, ha salido en su automóvil para recorrer parte del Norte de España, o sea, desde Santander a La Coruña, pasando primero por Navarra, Alava y Burgos.

El Marqués de Santmenat y don Juan Saralegui, también socios del Club, han regresado ya de su excursión veraniega, habiendo el primero realizado el viaje desde La Toja a esta Capital en automóvil.

De viaje

Ha salido para San Sebastián, en automóvil, el socio del R. A. C. de Cataluña don Antonio Bargas, que fué uno de los concurrentes de la Vuelta a Cataluña.

ACTUALIDADES GRÁFICAS

El Campeonato ciclista de Sans



Emilio Nolla (ciclo Guitart) en su brillante demarrage, al llegar a la meta

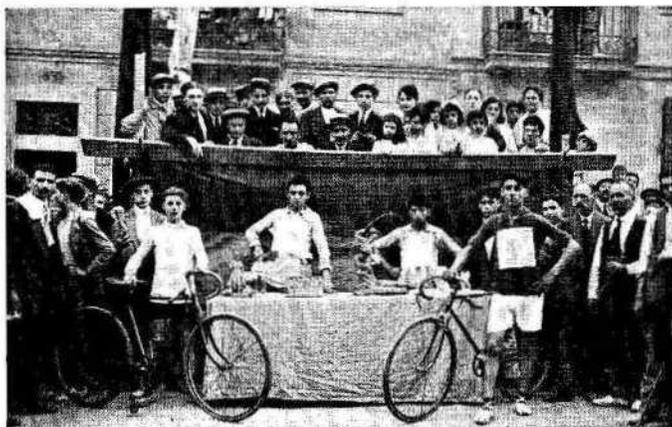
Foto Claret

El Campeonato de Sans constituye todos los años un acontecimiento ciclista, no tan sólo en la barriada sino entre el elemento ciclista de la capital, que acude a presenciar la lucha.

Este año la prueba vióse favorecida con la presencia del ya veterano Magdalena y otros corredores de los que aprietan, entre ellos Nolla, el corredor con piernas de acero.

Nolla, que se nos había revelado ya como un temible routier, no usó de la táctica que tantos emplean, desesperando en el momento del mayor esfuerzo, sino que estando próximo a la meta y viendo a uno de sus adversarios aventajarle, empleó todos sus poderosos recursos y apretando de pedales a su velo-

La fiesta mayor de Sans



Los vencedores de la carrera organizada por los vecinos de la calle Vallespir, provistos todos de ciclos Montpeó, Pneu-Klein

Foto Masdeu

Los ágapes del Grupo Deportivo



Grupo de socios festejando el Santo de su presidente

císima Guitart, adelantó a Magdalena y, entre estruendosos aplausos, cruzó primero la meta, obteniendo un triunfo, bien merecido por cierto.

Dos notas más de actualidad ocupan esta página: la carrera de neófitos organizada por los vecinos de la calle de Vallespir, la cual fué presenciada por numeroso público y en la que Garriga, Bosch y Casas obtienen un señalado triunfo que comparten los ciclos *Montpeó*, y el ágape celebrado por los beneméritos socios del Grupo Deportivo del C. V. R., que comieron y bebieron para hacer salud y «a la salud» de su dignísimo presidente.

Nuevos socios

Han ingresado últimamente socios del Real Automóvil Club de Cataluña los señores don Enrique Sagnier, don Martín Vilaldach, don Ramón Mas Bagá, don Enrique Ferrer, don José M.^a de Nadal y don Bartolomé Bosch y Puig.

Adoquinado de la carretera de Badalona

El miércoles próximo han de volver a reunirse en la Alcaldía de Badalona los comisionados que se encargaron de recaudar fondos para conseguir el adoquinado de la carretera.

Tenemos noticias que los fabricantes han contestado al llamamiento que se les ha dirigido para el transporte de sus productos les proporcionaría la realización de tan importante mejora.

Por su parte, el R. A. C. de Cataluña trabaja sin descanso con el mismo objeto, habiendo realizado muchas visitas y obtenido seguridades de que se contribuirá de una manera muy eficaz a la suscripción abierta para reunir la cuarta parte del importe total de las obras, cantidad indispensable para que tenga viabilidad el proyecto.

El campeonato norteamericano de 1916

BAJO el control de la American Automobile Association se establecerá el título de campeón al conductor que al finalizar el año obtenga más número de puntos, los que se concederán en ciertas carreras, en la forma de que es ejemplo la última carrera del Metropolitan Trophy en Sheepshead. En ella se han abonado los puntos en la siguiente forma:

Corredor	Automóvil	Puntos
Rickenbacher	Maxwell	600
Devigne	Delage	320
Vail	Hudson	170
Devlin	Duesenberg	90
Adams	Adams	55
Watson	J. J. R.	35

Este año el título irá acompañado de otros premios en trofeos y en metálico, los que se distribuirán entre el campeón y los que queden en segundo y tercer lugar. La citada Asociación concederá \$ 13.500 y una copa de \$ 1.000. Además, la casa Goodrich ofrece \$ 10.000 para dar 5.000 al primero, 3.000 al segundo y 2.000 al tercero. La Bosch Magneto Co., ha dado \$ 3.500 y una copa de \$ 1.000. La carrera de Indianópolis es la segunda prueba que cuenta en el campeonato.



Real Moto Club de Cataluña

REGLAMENTO

especial de la Segunda Prueba para equipos, que se correrá el día 8 de octubre de 1916

El Real Moto Club de Cataluña organiza para el día 8 de octubre próximo, una prueba de regularidad, por equipos, que se correrá como sigue:

1.^o Esta prueba se regirá por los reglamentos generales del Real Automóvil Club de España, pudiendo participar en ella todas las motocicletas, side-cars y cycle-cars de las varias categorías especificadas en el reglamento general, sujetándose a las condiciones que a continuación se detallan:

2.^o *Formación de los equipos.*—Los equipos a inscribir deberán constar de cuatro concursantes reunidos a voluntad, que propondrán su inscripción a la Comisión de la prueba por medio de uno de los que lo compongan, a quien designarán como representante o capitán del equipo, haciéndolo constar así en su inscripción.

3.^o *Composición de los equipos.*— Los equipos deberán constar de un cycle-car, un side-car y dos motocicletas; no debiendo exceder la suma de las cubicaciones de los motores del mismo de 2.750 centímetros cúbicos.

Ejemplos:

Cycle-car	1.100	1.100	1.100	1.000
Side-car	700	500	1.000	1.000
Motocicleta . . .	500	500	350	500
Motocicleta . . .	300	350	275	250
Cubicación total.	2.650	2.450	2.725	2.750

A fin de igualar lo más posible las condiciones de fuerza y velocidad de los equipos, se establece que cuando entre en su composición un side-car de cubicación superior a 560 c. c., deberá formar parte del mismo una motocicleta inferior a 300 c. c. de cilindraje.

4.^o *Inscripción, aceptación y distinción de los equipos.*— Los equipos propondrán su aceptación por medio del capitán de los mismos, quien entregará las cuatro inscripciones del equipo en la Secretaría del Real Moto Club de Cataluña. Estas inscripciones pasarán a la Comisión de la prueba, formada por los señores Coma, Carles y Lloberes, quienes, de acuerdo con el presente Reglamento, aceptarán o indicarán las modificaciones necesarias en el equipo y designarán para el mismo, de acuerdo con su capitán, un color distintivo que deberán ostentar en la prueba por medio de distintivos brazaes que facilitará el Club al capitán del equipo.

Las inscripciones deberán hacerse por medio de los boletines de inscripción del Real Moto Club de Cataluña, indicando todos los detalles pedidos en los mismos y acompañadas de 5 pesetas para cada inscripción, si el ins-

cripto pertenece al Real Moto Club de Cataluña, y 10 pesetas si no pertenece al mismo.

Las inscripciones deberán ser entregadas, lo más tarde, el día 5 de octubre próximo.

Si se presentara el caso de alguna variación o modificación en los equipos, ésta podrá ser propuesta por los capitanes de los mismos y será resuelta por la Comisión, de acuerdo, si es necesario, con los capitanes de los equipos restantes.

5.º *Premios.*—El equipo vencedor ganará cuatro copas de plata que se entregarán una a cada uno de los cuatro inscriptos que lo compongan (pudiendo ser substituída la copa por medalla de oro a voluntad del ganador); el equipo clasificado en segundo lugar ganará medallas de plata y el clasificado en tercer lugar medallas de bronce. Los socios del Real Moto Club de Cataluña que vayan como pasajeros en los side-cars o cycle-cars que formen los equipos 1.º, 2.º y 3.º, obtendrán medallas de cooperación.

6.º *Clasificación de los equipos.*—Ésta se hará por la velocidad y regularidad de los mismos en la siguiente forma:

Obtendrá el primer premio el equipo completo que recorra el itinerario de la prueba a una velocidad media de 35 kilómetros por hora o velocidad aproximada, contándose la aproximación tanto por exceso como por defecto y tomándose únicamente para los efectos del tiempo el del último concursante del equipo que pase por los controls de tiempo.

Caso de no llegar ningún equipo completo, se concederá el primer premio al equipo más completo, mejor clasificado por el mismo concepto.

Caso de empate en los tiempos, los premios se adjudicarán con arreglo a la regularidad del tiempo.

Obtendrán los segundos y terceros premios los equipos clasificados en segundo y tercer lugar.

7.º *Itinerario.*—El recorrido a efectuar es el siguiente:

Mañana: Salida del Real Moto Club de Cataluña, Rabassada, San Cugat del Vallés, Rubí, Castellbisbal, Martorell, Esparraguera, Bruchs, Igualada, Capellades, San Quintín de Mediona, Puigdalba, Vilafranca. Total, 124 kilómetros.

Tarde: Vilafranca, San Pedro de Ribas, Sitges, Costas de Garraf, Gavá, Cornellá, Esplugas, Collblanch, Real Moto Club de Cataluña. Total, 63 kilómetros.

Recorrido total de la prueba, 187 kilómetros.

8.º *Controles.*—Los controles de tiempo estarán en Barcelona y Vilafranca únicamente. Habrá también controles de paso en otros sitios del itinerario.

El emplazamiento de unos y otros estará señalado en un plano-itinerario que se entregará a los concursantes una vez cerrada la inscripción, y en el que constarán, además, cuantas observaciones sean necesarias y las horas en que se retirarán de servicio los controles, calculadas de manera que permitan registrar

todos los concursantes que hayan hecho el recorrido con una velocidad no inferior a 20 kilómetros por hora. Constarán en él, también, las horas de salida del Club y de Vilafranca y el tiempo de descanso en Vilafranca, que será de unas tres horas.

9.º *Velocidad.*—No se permite una velocidad antirreglamentaria en el término municipal de Barcelona ni en ninguno de los pueblos de tránsito.

A la salida del Real Moto Club de Cataluña y durante todo el trayecto dentro el término de Barcelona, ningún concursante de un equipo podrá pasar a otro de otro equipo, excepto si éste se hallara en panne, bajo pena de desclasificación, tanto a la ida como a la vuelta. El itinerario en el interior de Barcelona será:

Ida: R. M. C. de C., Plaza Tetuán, calle Cortes, Paseo de Gracia, Paseo Diputación, Carretera Rabassada.

Vuelta: Collblanch, Calle de Sans, Calle Cortes, Plaza Tetuán, R. M. C. de C.

Notas.—La comida tendrá lugar en Vilafranca, debiendo cada equipo cuidar de encarar la misma, ya que este servicio no será esta vez a cargo del Club.

Las salidas se darán a los equipos por intervalos de dos minutos.

El control de Vilafranca estará en el cruce de la carretera de Igualada a Sitges con la de Barcelona a Valencia.

Barcelona, 24 de agosto de 1916.

EL SECRETARIO
DEL R. M. C. DE C.

* * *

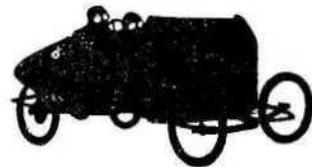
Habiendo sido advertido el Real Moto Club de Cataluña que algún trozo del circuito indicado en el presente reglamento se ha deteriorado en su piso, se advierte a los señores concursantes que se harán nuevas pruebas en el mismo y se anunciará si se cambiará por otro.

Exportación de los Estados Unidos

EN el período de tiempo comprendido entre 1.º de diciembre de 1914 y 1.º de diciembre de 1915 los EE. UU. exportó por valor de cinco mil millares de francos de vehículos a motor, lo que representa un aumento de 26 por 100 sobre los doce meses anteriores.

En julio de 1915 se exportaron 4.962 automóviles, en agosto 3.636, en septiembre 4.266.

Cada semana salen del puerto de New York 749 coches, término medio, lo que representa un valor de 147.890 dólares (739.459 pesetas).



ACTUALIDADES GRÁFICAS

Los grandes partidos de futbol : Barcelona-Español



Zamora, el notable portero del Español, parando un shoot formidable de Martínez

Foto Juan C. ó

UNO de los números del programa de la fiesta mayor de Sans que atrajo mayor concurrencia y seguramente el que excitó más las pasiones, fué el partido de futbol entre los

primeros equipos Barcelona-Español. Cuando el marcador indicaba «uno a uno», la intemperancia del público interrumpió, desgraciadamente, una lucha interesante y bella.

Natación : El raid Barcelona-Badalona

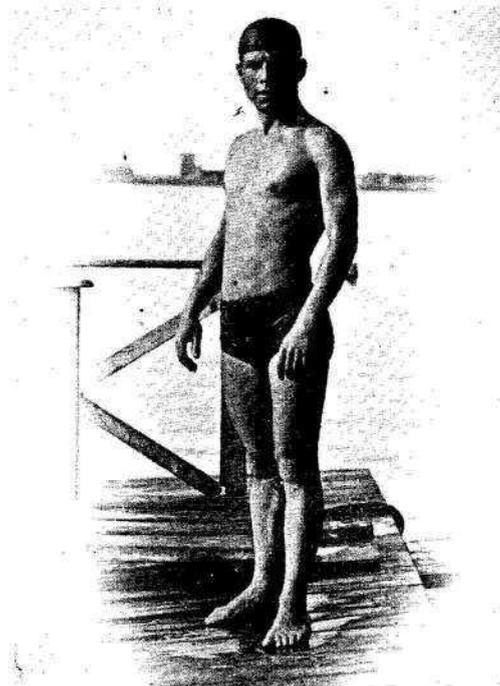
DE cuando en cuando nos vemos sorprendidos con las bellas hazañas de nuestros deportistas.

Un día es Hedilla que cruza los mares en aeroplano y se planta en Mallorca, en dos horas.

Otro día es Bonet que, con un canoe, dos remos y su fuerza de voluntad poderosísima, va de Barcelona a Tarragona por mar.

Ayer es Santiago Arnau el que a nado, teniendo que luchar con la corriente contraria, va de Barcelona, de la playa de los Baños Orientales, a Badalona.

Arнау, que es un verdadero *tritón*, vive por cariño al mar. En múltiples ocasiones ha dado pruebas de su fenomenal resistencia, y su sueño dorado, lo que más



Santiago Arnau, que hizo la travesía a nado en 3 h. 45 m.

Foto Vela

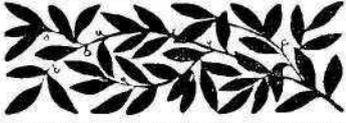
le obsesiona, es realizar grandes raids.

Tan seguros estamos de ello, que cuando emprendió el de Barcelona a Badalona le parecería, como le parecerá al más entendido en la materia, que aventurada era su empresa; pero al llegar a pisar la playa de la vecina ciudad, quien le conoce sabe que, tal vez, su pensamiento volaría hacia aquellos días en que se intentaba la travesía del Canal de la Mancha, realizándose, por fin, esa empresa.

Esto es que Arnau, al realizar brillantemente su raid, pensaba en empresas mayores y más difíciles.

Quizá no tarde mucho en sorprendernos con otra extraordinaria performance, por aquello de que quien tuvo y retuvo, etc., etc.

Turismo & Excursionismo



Monumentos y maravillas
Itinerarios y viajes
Indicaciones útiles
Hoteles y Bañerios



Corriendo por España

Impresiones de una excursión a la República de Andorra

(Continuación)

Al salir de la capital de la República, nuestros *guías*, es decir, unos cuantos muchachos que *fielmente* quedaron a nuestras órdenes nos llamaron la atención acerca las plantaciones de tabaco que como es sabido se cultiva libremente, visitando la fábrica de tabaco y cerillas de la Viuda e Hijo de Rosell, sirviéndonos de amable cicerone un obrero de la misma, saliendo muy complacidos y admirados de la visita.

Desde la llegada atrajo nuestra atención una capillita, con alto y esbelto campanario románico, situada en la planicie de una montaña vecina; y ante el interés y curiosidad despertados en nosotros por la presencia de un lago a no mucha distancia de aquélla, decidimos formalmente llegar cuanto antes a Las Escaldas, al objeto de emprender, después de la comida, la excursión.

Compónese dicho pueblecillo, extraordinariamente pintoresco, de bastantes casas, algunas de ellas, las de mejor aspecto, convertidas en fondas o posadas, en aquellos días colmadas de forasteros. Son notables las fuentes termales (unos 80°), ligeramente sulfurosas, que en algunas casas se aprovechan, aunque malamente, para llenar unas a modo de tinas o rústicas bañeras, sirviendo de esta manera para baños que, según opinión de muchos, y debe ser ello verdad, están dotados de excelentes propiedades curativas. Brotan, además, manantiales de aguas tan frías, algunas de ellas ferru-

ginasas, que apenas la mano puede resistir su contacto durante algunos minutos.

En esta parte ciérrase el valle; de ancho, tór-nase angosto, convergiendo los altos macizos rocosos que lo circundaban, quedando un a modo de desfiladero por donde discurren tumultuosamente las aguas de varios afluentes del Balira; siguiendo paralelamente el mayor de ellos, un camino muy aceptable conduce a Encamp, Canillo y últimos pueblos de la República.

Después de frugal yantar, e ilustrados por las claras y terminantes explicaciones de un



Las Escaldas (al fondo, Andorra la Vieja)

Foto Dr. Roig-Raventós

simpático excursionista suizo, perfecto conocedor de aquellos andurriales, emprendemos la ascensión al monte bajo un sol abrasador, que también por allá se deja sentir, empañado a ratos por densos y plomizos nubarrones que del norte venían y que según nos advirtieron nada bueno presagiaban. No nos arredramos por tan poca cosa; sabíamos por propia experiencia que las tormentas en tales parajes y en estas épocas del año, si bien son fuertes no son, por fortuna, de larga duración; además veíanse por el camino algunas casas que podrían servirnos en caso necesario de seguro asilo.

La capilla de San Miguel d'Angulasters, hoy día abandonada, está situada a unos 1.560 metros en el borde mismo de una planicie tallada en la montaña; algo así como un inmenso escalón o rellano que ciclópeas manos aserraran a propósito para contemplar desde allí un bello y jamás soñado panorama. Cultívase en

LE CHAUFFEUR

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

AUTOMÓVILES Y CICLOS

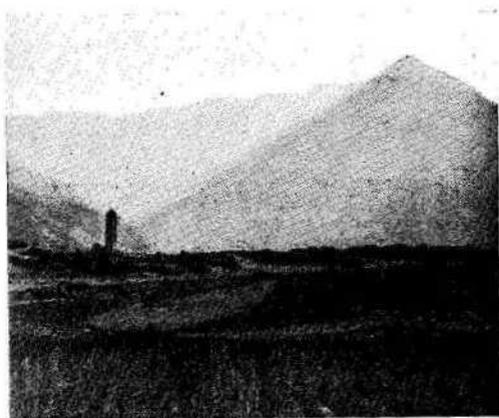
Especialidad en últimas novedades de París

Rambla de Cataluña, 24 - Teléfono 2182

BARCELONA

aquel terreno el trigo, y amables campesinos, dedicados en aquel entonces a las faenas de la siega, nos guiaron mostrándonos fuentes de riquísimas y heladas aguas, en las cuales pudimos saciar la sed que empezaba a molestarnos. A media hora escasa, siempre ascendiendo, se encuentra el lago o *estany d'Angulasters*, rodeado de pinos, formando un conjunto de incomparable belleza que jamás olvidaremos.

Seguían los nubarrones turbando nuestra



Las Escaldas: Capilla de San Miguel d' Angulasters
Foto Dr. Bordás

tranquilidad, por lo cual, después de corto descanso, emprendimos el descenso, llegando a Las Escaldas con *acompañamiento* de gruesas gotas que empezaban a caer, precursoras de fuerte chaparrón que no se presentó, gracias a un fuerte vientecillo que limpió de nubes el cielo, apareciendo éste al poco rato con todo su azulado esplendor.

Hétenos de nuevo en la capital de Andorra en un atardecer tranquilo, bellissimo; reaparecen los mismos muchachos que antes nos acompañaran; acentúanse los preparativos de fiesta, aumentan el bullicio y el movimiento por aquellas rústicas calles, saludamos jovialmente a todos, y después de algunos apretos de manos de nuevos amigos, partimos.

Parpadeaban en el firmamento las primeras estrellas cuando llegamos a Seo de Urgel, verdaderamente impresionados.

(Continuará)

DR. F. BORDÁS

EL MUNDO DEPORTIVO

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

Los grabados
para STADIUM se
ejecutan en los

Talleres Gráficos
Thomas

Calle Mallorca, 291-293
Tel. 7583 - Barcelona



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

AGENTES EXCLUSIVOS:

EDUARDO SCHILLING, S. en C.
MADRID: Añali, 14 - BARCELONA: Fernando, 23 - VALENCIA: Peris y Valero, 2

ACCESORIOS

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

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

BUJÍAS
SPHINX

Revista de Sports diversos



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



De los Campeonatos atléticos

Puntos de mira ¹

EL paso dado ha sido decisivo. El atletismo arraiga, y sin embargo, es preciso no dormirse sobre los laureles del éxito, pues queda aún mucho trabajo por hacer.

Para saber el valor de una cosa es preciso medirla, compararla con la mejor. Por esto, y a fin de saber cuál es nuestro valor atlético en el momento actual, he compuesto el cuadro que acompaña a este artículo y en el cual se comparan nuestros resultados más exactos (?), con los establecidos en otras partes.

Basta un ligero examen para convencerse de que nuestro atraso en materia atlética es sencillamente grande, impropio de nuestras cualidades físicas y poco favorable a nuestro honor deportivo, por todo lo cual urge remediar esta situación tan anómala y poner nuestro atletismo en el lugar que le corresponde.

He aquí mi fórmula vieja y simple: «Con-

¹ En el número próximo publicaremos unos «Brochazos» de Nogareda, que recibimos al empezar a compagnar el presente número.—(N. de la R.)

servar lo adquirido y adquirir lo que falta.»

«Conservar lo adquirido» significa trabajar para que los corredores de medias distancias que ahora tenemos mejoren cada día, al igual que los saltadores, sprinters y lanzadores; significa mantener vibrante la actividad que han despertado los campeonatos y evitar que el invierno la entumezca, pues en tal caso todo lo hecho es bien inútil.

«Adquirir lo que falta» expresa la necesidad de atraer la masa del pueblo, de difundir en ella los sports atléticos, de divulgar la técnica de estos deportes, pues sin ella los progresos son muy lentos; en fin, significa el constante deseo de llevar nuestro atletismo al grado mayor de perfección.

Ésta es la fórmula que propongo, la que a mi entender es preciso adoptar, si se quiere llevar nuestro atletismo por el camino debido, por el que lleva a la victoria sin rodeos ni errores.

Y nuestra victoria, caros lectores, está en los Juegos Olímpicos, y sólo cuando la bandera roja y gualda flote al viento en el estadio, entonces tan sólo, habremos vencido, entonces será lícito el reposo.

STADIUM, fiel a su nombre y a sus tradicio-

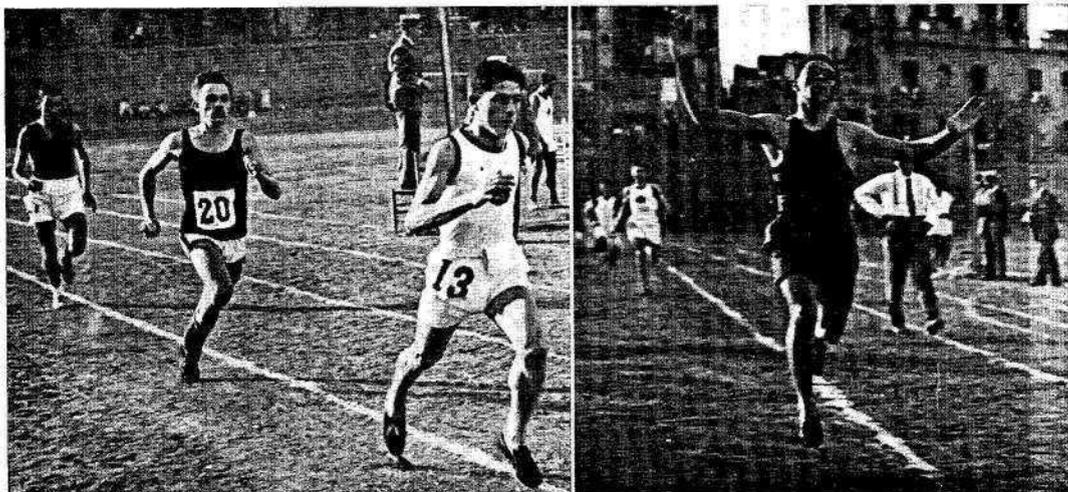
COMPARACIÓN DE RECORDS

	Mundiales			Ingleses			Alemanes			Franceses			Españoles			Catalanes			
	Tiempos			Tiempos			Tiempos			Tiempos			Tiempos			Tiempos			
	M.	S.	Q.	M.	S.	Q.	M.	S.	Q.	M.	S.	Q.	S.	M.	Q.	M.	S.	Q.	
100 metros . . .		10	$\frac{7}{10}$	(Am.)	10	$\frac{4}{5}$	10	$\frac{4}{5}$	11	11	$\frac{1}{5}$	11	$\frac{1}{5}$	11	$\frac{4}{5}$	11	$\frac{4}{5}$		
200 » . . .		21	$\frac{1}{5}$	(Am.)	21	$\frac{3}{5}$	21	$\frac{3}{5}$	22	$\frac{4}{5}$	24	$\frac{3}{5}$	24	$\frac{3}{5}$	24	$\frac{3}{5}$			
400 » . . .		48	$\frac{1}{5}$	(Am.)	48	$\frac{2}{5}$	48	$\frac{3}{10}$	49		55	$\frac{1}{2}$	55	$\frac{1}{5}$	55	$\frac{1}{5}$			
800 » . . .	1	51	$\frac{9}{10}$	(Am.)	1	56	$\frac{2}{5}$	1	54	$\frac{9}{10}$	1	59	2	4	$\frac{3}{5}$	2	4	$\frac{3}{5}$	
1.000 » . . .	2	32	$\frac{1}{5}$	(Ale.)	falta	2	32	$\frac{1}{5}$	2	34	$\frac{4}{5}$	falta	falta	falta	falta	falta			
1.500 » . . .	3	55	$\frac{4}{5}$	(Am.)	3	59	4	6	$\frac{6}{10}$	4	4	$\frac{2}{5}$	4	27	$\frac{1}{5}$	4	27	$\frac{1}{5}$	
2.000 » . . .		falta			falta	5	43	$\frac{2}{5}$	5	39	$\frac{4}{5}$	falta	falta	falta	falta	falta			
3.000 » . . .	8	36	$\frac{3}{10}$	(Finl.)	>	9	6	$\frac{4}{5}$	8	49	$\frac{3}{5}$	>	>	>	>	>			
5.000 » . . .	14	36	$\frac{3}{5}$	(Finl.)	>	15	58	$\frac{3}{10}$	15	11	$\frac{2}{5}$	16	5	16	19	16	19		
		Distancia			Distancia			Distancia			Distancia			Distancia			Distancia		
Pértiga . . .	4	02		(Am.)	3	20	3	79	3	74	2	85	2	70	2	70			
Longitud . . .	7	61		(Ing.)	7	61	6	91	7	06	6	13	5	80	5	80			
Altura . . .	2	01		(Am.)	1	93	1	92	$\frac{1}{2}$	1	88	1	66	1	55	1	55		
Peso . . .	15	55		(Am.)	14	21	13	16	13	14	11	15	10	37	10	37			
Jabalina . . .	61	48		(Finl.)	falta	57	15	46	90	43	33	80	33	80					
Disco . . .	47	56		(Finl.)	>	42	28	41	25	35	69	29	30	29	30				

He citado como records catalanes y españoles los resultados anteriores, a pesar de las irregularidades que contienen, por ser los únicos que existen actualmente.—(N. DEL A.)

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Los campeonatos atléticos de Cataluña



A. García, vencedor de la carrera de 1.500 metros

Coll, vencedor de la carrera de 200 metros

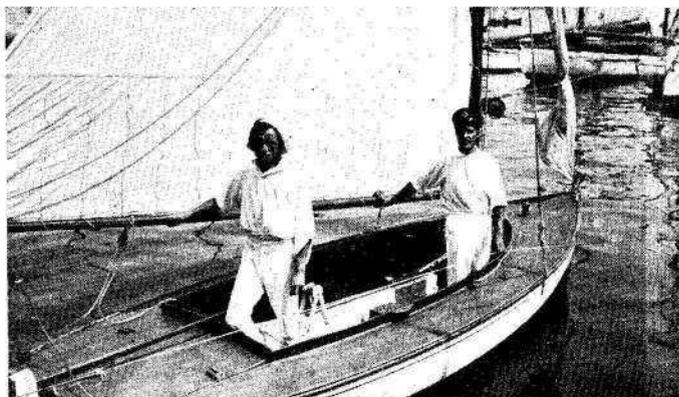
Fotos Vela

El pertinente curioso que sea aficionado a los deportes y acuda a Barcelona, aunque sea en estos días de asfixiantes calores, encontrará, por la mañana y por la tarde, y si se me apura un poco hasta por la noche (sesiones de boxe), lugar donde divertirse.

Así, por ejemplo, el domingo, aparte de otras cosas que van reseñadas en otro lugar de este número, se celebraron las finales de los campeonatos atléticos de Cataluña.

Hubo pruebas sumamente interesantes, pero dos de las que entusiasmaron más a la numerosa concurrencia allí congregada, fueron la llegada de Gar-

Los festivales marítimos



La Sageta, tripulada por Rivas y Campos, vencedora de la regata



El equipo Azul-amarillo, del C. N. B., que venció al Blanco

Foto Claret

cia en los 1.500 metros y la de Coll en los 400.

Por la mañana se celebró la última prueba de la Copa Real Club Náutico para yates de la serie Hispania, triunfando el *Sageta*, que gana la copa por suma de puntos.

Y si el aficionado a deportes rinde visita a los pueblos de la costa, verá con frecuencia festivales como el verificado en Lloret, en que nuestros nadadores dieron patente muestra de su valía, especialmente el equipo Azul-amarillo de water-polo, que triunfó como triunfa siempre, haciendo gala de su potencia y de su saber.

nes, quiere contribuir a ello y con este fin, publicará el *a b c* del atleta, que comprenderá la higiene del entrenamiento, el mejor estilo para cada ejercicio, un cuadro de entrenamiento para cada prueba, es decir, la técnica indispensable. Que los demás imiten nuestro modesto esfuerzo. ¡Queda tanto por hacer!

JOSÉ A. TRABAL

LAWN-TENNIS

Concurso de San Sebastián

ANTEAYER salieron para San Sebastián los notables jugadores señores Morales, A. O. tiz y Tormo, que en representación de la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña participarán en aquel importantísimo concurso.

También tomarán parte en el mismo, además de las afamadas jugadoras señoritas Marnet, las señoritas María Luisa Ferrer y Pilar Bosch, que en los últimos concursos demostraron los grandes progresos que habían realizado en el tennis. Su actuación en San Sebastián será seguida con verdadero interés en esta capital.

El concurso de La Garriga

EN TRE la numerosa y distinguida colonia veraniega de La Garriga se viene hablando ya del próximo concurso de lawn-tennis que ha de celebrarse en la segunda quincena de este mes.

El éxito enorme alcanzado por los concursos anteriores, en los que participaron nuestras mejores raquetas, y el gran número de inscripciones que obtuvo el del año pasado, permiten asegurar que el de este año será todavía más importante.

Los señores C. Oliver, Barbey, Millet, Calderó, Raspall y otros muchos que han prestado siempre un generoso impulso a la organización de los concursos, han comenzado ya sus trabajos, y su experiencia e incansable actividad hacen indudable el éxito del concurso de este año.

Antonio Ortiz, detentor de la Copa, va a tener mucho trabajo para conservarla y adjudicársela definitivamente, pues nuestros mejores jugadores acudirán a disputársela.

Reina gran animación entre el elemento joven de la colonia, y hemos visto entrenándose con gran entusiasmo a María Angelon, Tina Font, Isabel Lacot y otras bellísimas muchachas que participarán en la prueba de parejas mixtas, haciendo que constituya el mayor atractivo del concurso.



Ecos y noticias

Mañana se verificará en Sevilla una gran carrera ciclista para corredores de todas categorías.

La distancia a recorrer es de 60 kilómetros, saliendo de la Glorietta de Santiago hasta el kilómetro número 10 de la carretera de Sevilla a Cádiz, cuyo recorrido habrá de hacerse tres veces.

La carrera se regirá por el reglamento de la U. V. E.

El entusiasmo es grande, esperándose acudir casi todos los corredores de primera categoría de la provincia.

* * *

Por acuerdo del Comité organizador de la carrera motorista Campeonato de España, se ha alterado el lugar de salida y llegada, ya que en vez de efectuarse la carrera de Madrid a San Sebastián, será de San Sebastián a Madrid.

La fecha escogida es la del 17 de septiembre y la hora de salida las cinco de la mañana.

La llegada oficial y cronometraje se establecerán en lo alto de la cuesta de las Perdices, y el control de llegada en el kilómetro 4 de la carretera de La Coruña.

El Comité ha querido que el espectáculo más interesante, como es indudablemente la llegada, fuese en Madrid, donde la afición al motociclismo es actualmente grandísima.

Se establecerán tres categorías:

- 1.^a Motos solas hasta 500 c. c. de cilindrada.
- 2.^a Motos solas desde 501 c. c. en adelante.
- 3.^a Side-cars.

Los premios que se otorgarán para cada categoría de motos, serán:

Primero, 500 pesetas; segundo, 250; tercero, 125.

Además, se otorgará una medalla de oro de Campeón al que invierta menos tiempo en el recorrido, sea cualquiera la fuerza de su motocicleta.

Es propósito de la Comisión organizadora conceder premios análogos para la carrera de side-cars.

* * *

En Madrid se trata de fundar la Federación Atlética Castellana, a cuyo fin y efecto se ha solicitado de la R. F. A. C. el envío de estatutos y reglamentos.

* * *

Los resultados correspondientes a los Campeonatos Atléticos, que publicamos en la sección correspondiente (Carnet del Sportsman), serán homologados por la R. F. A. C., como records oficiales de Cataluña, excepto los 400 metros, en que hay records superiores, y los 800, 1.500 y 5.000 metros que, por medición posterior de la pista, se ha comprobado debidamente que faltaban 35, 64 y 423 metros, respectivamente.

Los resultados de Calvet, García y Erra son superiores igualmente, pues siguiendo al mismo tren que llevaban, habrían empleado 2 m. 9 s., el primero; 4 m. 27 s., el segundo—iguallando el record de España que detenta Prat—, y 16 minutos Erra, batiendo todos los records españoles.

* *

El Velo-Club de Valencia prepara una gran carrera para el día 24 de septiembre, Campeonato de la Sociedad, reservada para sus socios, que lo sean con tres meses de anterioridad a la fecha de la carrera.

Recorrido total, 100 kilómetros, saliendo desde Cuart de Poblet a Chiva, en donde estará el Jurado de viraje.

El día 15 de octubre tendrá lugar una carrera nacional de motocicletas, fuerza libre.

Recorrido total, 150 kilómetros, saliendo desde Cuart de Poblet hasta Requena, en donde estará el Jurado de viraje.

El Velo-Club concede los cargos del Jurado a los señores que representan las casas: Automóvil Salón, Motor «Sport» y A. Guirauden, acuerdo que ha sido acogido con entusiasmo por la afición valenciana, dado la importancia de dichas casas.

La Comisión organizadora agradecerá infinito que los señores que deseen otorgar algún premio para dichas carreras lo remitan a dichas casas, cuyas señas, respectivamente, son: Paz, 33; Paz, 17, interior; plaza de San Bult, 2, y Velo-Club, Xerea, 32.

* *

La clasificación inter-clubs en los campeonatos atléticos ha dado la victoria al F. C. Barcelona, que ha vencido por 13 puntos a la S. S. Pompeya, clasificada en segunda lugar.

Y por cierto que es digna de especial mención la actitud que observa el F. C. Barcelona, pues a pesar de ser un club de fútbol, no vacila en sufragar los costosos gastos que le ocasiona el mantener en brillante forma su sección atlética. Bien merecida tiene la victoria.

* *

Ha entrado a engrosar la flota del Real Club Marítimo de Barcelona, el magnífico canotautomóvil *Esther*, el cual acaba de ser adquirido por el distinguido sportsman y querido amigo nuestro, don Joaquín Marsans Peix.

* *

En Olot se preparan grandes concursos de tennis, y en Camprodón han empezado ya, con los más satisfactorios resultados.

* *

Emilio Sánchez Martí, el inteligente redactor-corresponsal de *El Mundo Deportivo* en la Habana, anuncia a este nuestro fraternal colega que sigue latente el entusiasmo en aquella población para ver de celebrar la próxima olimpiada en la capital de Cuba el año 1920.

La Cámara Municipal ha votado un primer crédito de 7.000 pesetas para gastos de propaganda y para costear el viaje del Barón Pierre de Coubertin, presidente del Comité ejecutivo de dichos juegos, a fin de que sobre el terreno y de sus conversaciones con el presidente de la República cubana y del municipio habanero pueda formar idea de la conveniencia de celebrar allí la próxima olimpiada.

Así se hace; y así se cumplen los derechos de verdadera y gran ciudadanía.

* *

La carrera motociclista Madrid-San Sebastián, campeonato de España 1916, se verificará el 17 del próximo septiembre.

Grandísimo es el entusiasmo despertado en los pueblos del tránsito. La lista de suscripción para los premios suma, en total, pesetas 3.550, hasta la fecha.

Por mediación del Marqués de Villamejor se pedirá al ministro de Fomento la reparación de algunos trozos de carretera que se encuentran en deficiente estado.

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Atletismo. — *Barcelona:* Campeonatos de la Real Federación Atlética Catalana. Día 27. Saltos de longitud, sin impulso. 1.º, Soler, de Tarragona (campeón), 2,90 metros; 2.º, Uetwiller, 2,83 metros; 3.º, Vidal, 2,69 metros.—Carrera de 110 metros (vallas). 1.º, Vidal (campeón), 19 s. $\frac{2}{10}$; 2.º, Massana, 19 s. $\frac{3}{5}$; 3.º, Casas, 19 s. $\frac{4}{5}$. — Saltos de longitud, con impulso. 1.º, Vidal (campeón), 5,80 metros; 2.º, Massana, 5,41 metros; 3.º, Uetwiller, 5,29 metros. — Lanzamiento del peso. 1.º, Uetwiller, 11,19 metros; 2.º, Soler, de Tarragona (campeón), 10,37 metros; 3.º, Massana, 10,17 metros.—Carrera de 200 metros. 1.º, Casas, 25 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, Vidal, 26 s. $\frac{3}{5}$; 3.º, Massana, 26 s. $\frac{4}{5}$. — Carrera de 100 metros. 1.º, Casas (campeón), 12 s.; 2.º, Vidal 12 s. $\frac{2}{5}$; 3.º, Massana, 12 s. $\frac{3}{5}$. — Carrera de 400 metros. 1.º, Coll (campeón), 1 m. 1 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, Cortés, 1 m. 3 s. $\frac{2}{5}$; 3.º, Martínez, 1 m. 5 s. $\frac{1}{5}$. — Lanzamiento del disco. 1.º, Uetwiller, 37,25 metros; 2.º, Soler, de Tarragona (campeón), 29,30 metros; 3.º, Melchor, 27,90 metros.—Lanzamiento de la jabalina. 1.º, Uetwiller, 42,87 metros; 2.º, Barnola (campeón), 33,80 metros; 3.º, Besa, 30,71 metros.—Saltos de altura, con impulso. 1.º, Soler, de Tarragona (campeón), 1,55 metros; 2.º, Massana, 1,525 metros; 3.º, Artigas, 1,50 metros.—Carrera de 5.000 metros. 1.º, Erra (campeón), 14 m. 45 s.; 2.º, Calvo, 16 m. 28 s. — Saltos con pértiga. 1.º, Baonza (campeón) y Sana-huja, 2,70 metros, ex-equu; 3.º, Godall, 2,50 metros. — Carrera de 800 metros. 1.º, R. Calvet (campeón), 2 m. 4 s. $\frac{7}{10}$; 2.º, Salvador, 2 m. 10 s. $\frac{2}{5}$. — Triple

salto. 1.º, Uetwiller, 11,67 metros; 2.º, Vidal (campeón), 11,50 metros; 3.º, Massana, 11,435 metros.—Carrera de 1.500 metros. 1.º, A. García (campeón), 4 m. 17 s. $\frac{2}{3}$; 2.º, N. Murken, 4 m. 19 s.

Ciclismo.—*Igualeda*: Prueba de 105 kilómetros. Día 25. 1.º, J. Magdalena, ciclo *Montpeó y Pneu-Klein*, 3 h. 54 m.; 2.º, E. Nolla, ciclo *Guitart*, 3 h. 55 m.; 3.º, J. Martínez, ciclo *Montpeó y Pneu-Klein*, 3 h. 55 m. 30 s.—Prueba local. Distancia 75 kilómetros. 1.º, E. Lloret, ciclo *Montpeó*, 2 h. 49 m.; 2.º, F. Bertrán, 3 h. 3 m. 30 s.; 3.º, F. Oriol, 4 h. 13 m.

Barcelona: Campeonato de Sans. Día 27. Distancia 100 kilómetros. 1.º, E. Nolla, ciclo *Guitart*, 3 h. 45 m. 50 s.; 2.º, J. Magdalena, ciclo *Montpeó y Pneu-Klein*, 3 h. 45 m. 50 s. $\frac{1}{3}$; 3.º, J. Saladrigas (campeón de Sans), 3 h. 54 m. 46 s.—Carrera local. Distancia 20 kilómetros. 1.º, J. Garriga, ciclo *Montpeó y Pneu-Klein*, 34 m.; 2.º, A. Bosch, ciclo *Montpeó y Pneu-Klein*, 34 m. 50 s.; 3.º, J. Casas, ciclo *Montpeó y Pneu-Klein*, 35 m. 10 s.

Alella: Carrera local. Día 27. Distancia 24 kilómetros. 1.º, J. Gelis, 59 m. 25 s.; 2.º, T. Monteys, 59 m. 27 s.; 3.º, F. Martí, 1 h. 50 s.

San Juan Despi: Carrera comarcal. Día 29. Distancia 25 kilómetros. 1.º, J. Chartó, 58 m.; 2.º, R. Falset, 58 m. 15 s.; 3.º, S. Amat, 58 m. 20 s.—Carrera local. 1.º, J. Calderón, 57 m. 2 s.; 2.º, T. Roca, 1 h. 2 m. 52 s.; 3.º, L. Rostol, 1 h. 3 m. 58 s.

Madrid: Sociedad Deportiva Obrera. Día 27. Distancia 20 kilómetros. 1.º, L. Villada, 36 m. 23 s. $\frac{4}{5}$; 2.º, F. Fuentes, 36 m. 24 s.; 3.º, D. Fernández, 36 m. 24 s. $\frac{1}{2}$.

Palma de Mallorca: Campeonato de Baleares. Día 27. Distancia 1.000 metros. 1.º, B. Roig; 2.º, Arbona; 3.º, Mas.—Carrera nacional. Distancia 10.000 metros. 1.º, O. Leblanc; 2.º, Manchón; 3.º, Arbona.

Valencia: Prueba de 60 kilómetros. Día 27. 1.º, V. Villar, 2 h. 17 m.; 2.º, M. Riera, 2 h. 17 m. 30 s.; 3.º, V. Riera, 2 h. 17 m. 40 s.

Fútbol.—*Barcelona*: *Copa Grañé*. Día 27. Barcelona-Español, 1 a 1 (partido interrumpido).—*Copa España*. Europa-Júpiter, 3 a 2.

Sabadell: Campeonato de la F. C. C. F. Día 27. Internacional-Tarrasa, 2 a 1.

Golf.—Concurso de Ribas. Campeonato Hotel Montagud, J. Batlló.—*Copa Falgués*, H. Gamper.

Lawn-tennis.—Concurso de Ribas. Campeonato individual caballeros. 1.º, J. M. Vedruna; 2.º, O. Muller.—Individual caballeros, con ventajas. 1.º, H. Gamper; 2.º, L. Serrats.—Parejas mixtas, con ventajas. 1.º, señorita Pepita Junoy-F. Ordís; 2.º, señorita Pepita Serrats-Bendir.—Parejas de caballeros, con ventajas. 1.º, Ordís-Bendir; 2.º, Muller-Leonart.

Natación.—*Barcelona*: Travesía de Barcelona a Badalona, a nado. Día 27. Distancia 9.450 metros. Santiago Arnau. 3 h. 45 s.

Copa Baños Orientales. Día 27. Distancia 1.000 metros. 1.º, Harms, 29 m. 30 s.; 2.º, Terradellas, 29 m. 55 s.; 3.º, Sudán, 31 m. 50 s.

San Sebastián: Carrera de resistencia. Día 27. 1.º, J. Cuadrada (C. N. B.); 2.º, R. Berdemás (C. N. B.); 3.º, E. Rodríguez (C. N. B.)—Carrera de velocidad. 1.º, R. Berdemás (C. N. B.); 2.º, A. Vila (C. N. B.); 3.º, R. Bosch (C. N. B.)

Lloret de Mar: Día 27. Carrera de 60 metros. 1.º, A. Robert, 47 s. $\frac{4}{5}$; 2.º, S. Domingo, 50 s. $\frac{2}{3}$; 3.º, Soler, 56 s. $\frac{2}{3}$. Carrera de 400 metros. 1.º, A. Taxonera, 6 m. 27 s.; 2.º, A. Lorca, 6 m. 44 s.; 3.º, Salat, 7 m.

Pedestristro.—*Madrid*: Carrera de la Sociedad Deportiva Obrera. Día 27. Distancia 3.000 metros. 1.º, J. Zarandieta, 11 m. 14 s.; 2.º, J. Segoviano, 11 m. 16 s. $\frac{1}{3}$; 3.º, M. Miguel, 11 m. 23 s.

Pugilato.—*Barcelona*: Velada del Iris Park. Día 29. Solé-Barcons, match nulo; Evelyn Kenyt-Drapemont, éste se retira al tercer asalto; Allack-Artero, éste abandona al sexto asalto; Guss Rhodes-Robert, vence por puntos el primero al finalizar el combate.

Water-polo.—*Lloret de Mar*: Día 27. Equipo Azul-amarillo del C. N. B. vence al Blanco del mismo club por 6 a 1.

Yachting.—*Barcelona*: Quinta y última prueba de la *Copa Real Club Náutico*, para yates de la serie Hispania, organizada por el Club de Mar. Día 27. 1.º, *Sageta*, del C. de M., 1 h. 5 m. 4 s.; 2.º, *Gamba*, del C. de M., 1 h. 7 m. 22 s.; 3.º, *Pepito*, del R. C. N., 1 h. 17 m. 20 s.—Clasificación general: 1.º, *Sageta*, 24 puntos; 2.º, *Pepito*, 17; 3.º, *Gamba*, 14.

Programa para mañana

Ciclismo.—Carrera por equipos, organizada por el Grupo Deportivo del C. V. R. Salida de la Carretera de Sarriá. A las 7,30.

Remo.—Regata de clasificación de canots a dos remeros y timonel, organizada por el Club de Mar. A las 9.

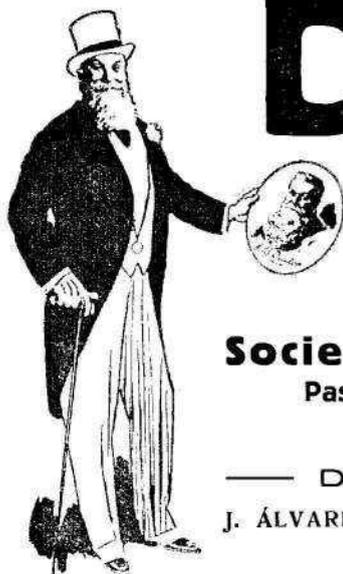
Natación.—Carreras de velocidad para nadadores de 1.ª, 2.ª y 3.ª categorías, organizadas por el Club de Natación Barcelona. Aguas del mismo. A las 11.

Copa Atracción de Forasteros. Tercera prueba, organizada por el Club Natación Athletic. Distancia media milla. A las 11.

Fútbol.—*Copa España*: Repetición del partido de fútbol entre el Internacional II y el Centre de Sports de Sans I. Campo del España. A las 16,30.

Copa Martí Ventosa. Primer partido. España-Júpiter. Campo del Pueblo Nuevo. A las 16,30.

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

AUTOMÓVIL-SALON

Exposición : Plaza de Cataluña, 18

Despacho : Trafalgar, 52

Automóviles

BERLIET

Camiones y Omnibus

MINERVA

MITCHELL

Entrega inmediata

Motocicletas INDIAN

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

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



**El neumático ideal
no existe**

El

Pneu-Klein

es el que más se le aproxima

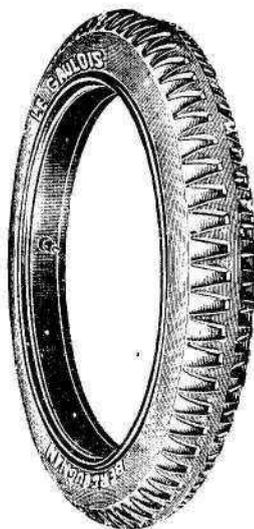
**PEDID LA
TARIFA A G. KLEIN**

BARCELONA: Princesa, 61

MADRID: Sagasta, 7

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

**Probad la nueva cubierta
antideslizante de goma**



**“Le Gaulois”
Bergougnan**

R. C. BERGOUNGAN

MADRID : Sagasta, 15

BARCELONA : Rambla Cataluña, 76

Teléfono 3169