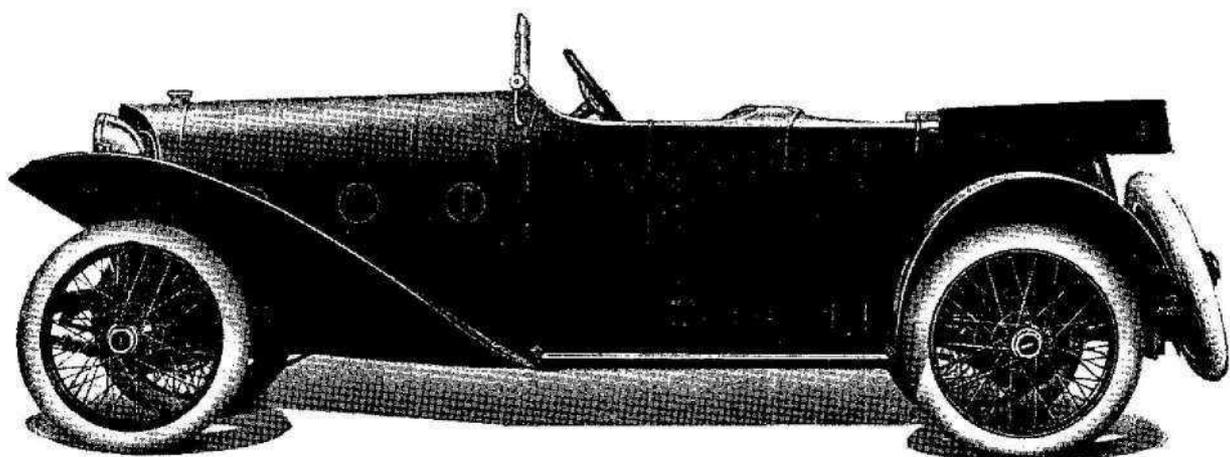


AÑO VII : NÚM. 237 : 15 DICIEMBRE 1917

# STADIUM



Automóvil **Abadal-Buick**, carrocería Sport

Coche de demostración, de la casa F. S. Abadal, cuya brillante historia  
publicamos en el presente número

**20** cts.

# FÁBRICA DE AEROPLANOS e HIDROAEROPLANOS ESCUELA DE AVIACIÓN

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

Fábrica y Despacho:

Independencia, 113 - Almogávares, 167

Campo de Aviación:

Aeródromo "La Volateria" (Prat del Llobregat)

## Neumáticos

**Pedid en todos los Garages la cubierta**

La casa R. C. Bergougnan ha recibido un importante stock de cubiertas y cámaras de bicicleta

**R. C. BERGOUGNAN**

**BARCELONA : Rambla Cataluña, 76**  
Teléfono A-3169



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

## Figuras de relieve

**A**CABA de celebrarse con verdadero éxito el concurso de esgrima organizado por la Sala de Armas que dirige con tanta competencia como entusiasmo don Félix Lyon. Esto nos da motivo para hablar del veterano maestro con el elogio que se merece.

Empezó desde muy joven el manejo de las armas, cuando sólo contaba diez años de edad, ingresando como cadete del Cuerpo de Marina en Tolón (Francia) por ser huérfano de un oficial de Marina, Caballero de la Legión de Honor.

La mayor parte de sus años de servicio de marino los prestó en Indo-China, Cochinchina y Tonkín. A su llegada a Madrid en el año 1893, estableció una espaciosa y elegante sala de armas en la calle del Príncipe, y en abril de 1895 fué nombrado profesor del Casino Militar de aquella capital.

Dos años después viene a Barcelona de profesor del Regimiento de Aragón y establece una sala en la plaza de Cataluña.

En septiembre de 1899 regresa a Madrid, nombrado profesor de la sala de armas de la Unión Escolar, que contaba con más de mil estudiantes.

El general Sancristóbal, ayudante del Rey, nombró al maestro Lyon, profesor de la Escolta Real, pero por no existir en el cuartel local adecuado para instalar una sala de armas, se aplazó la clase de esgrima hasta que dicho escuadrón fuese trasladado al cuartel de

### Los maestros



D. FÉLIX LYON

Director de la Sala de Armas de la Guarnición de Barcelona

la Montaña, donde se halla en la actualidad.

Ejerció luego, sucesivamente, el cargo de profesor de las guarniciones de Granada, Cartagena, Málaga y Cádiz, y desde el mes de marzo del año 1908 lo es nuevamente de la guarnición de Barcelona.

Cuando la guerra con los yanquis, el maestro Lyon ofreció sus servicios de marino; la Prensa alabó su acción altamente patriótica.

A raíz de la guerra de Marruecos, el maestro Lyon, a pesar de tener entonces cuatro hijos, solicitó ser admitido en calidad de voluntario y ser destinado al ejército e operaciones en las líneas avanzadas; por este rasgo, el general Linares, a la sazón ministro de la Guerra, le dirigió una carta dándole las más expresivas gracias.

El maestro Lyon es Caballero de la Orden del Mérito Militar y posee otras varias condecoraciones españolas y extranjeras, el diploma de maestro de armas de la Escuela Francesa, de la Academia de Armas de París, de la Academie d'Épée de París, del Torneo Nacional de Esgrima que se efectuó en Marsella en 1893, y otros dos que le fueron entregados por las Juntas de gobierno de la sala de armas que dirige actualmente a satisfacción de sus alumnos.

Pertenece a la Cruz Roja Española, siendo ayudante de órdenes del Delegado regional, y al Cuerpo de Somatenes armados.

Con estos antecedentes y circunstancias que honran al maestro Lyon como profesional y como caballero, no es de extrañar que tanto la Prensa militar como la civil y también altos personajes se hayan ocupado con mucho interés de tan digno e ilustrado profesor de esgrima, que por sus aptitudes sobresalientes y sus éxitos profesionales se ha granjeado merecida fama y simpatías.

N. M.

## Pórtico

Cero, y van...

**L**os deportistas barceloneses pueden vanagloriarse otra vez de haber sido los primeros en organizar en España, con lisonjero resultado, una gran prueba deportiva: la carrera de las 24 horas.

Si los deportistas barceloneses no pecaran como pecan de modestos, podrían muy bien lanzar al viento, con este motivo, su gran cualidad de emprendedores, sus ponderables iniciativas, sus admiradas condiciones de sportmen... Mas como los deportistas barceloneses son deportistas porque sienten el deporte por el deporte, no harán tal cosa. Quedarán satisfechos con haber logrado dar un paso adelante en materia ciclista, mejor dicho, en haber dado un ejemplo, en haber sentado un precedente, en haber demostrado, en fin, que el ciclismo catalán se halla en espléndida forma y que nuestros ciclistas sólo esperan ocasión propicia para mostrarse como lo que son, ante sí y ante quien quiera parangonearse con ellos.

Se ha dado plena prueba, además, de que el ciclismo, más que otro deporte, necesita ayuda moral y material para encumbrarse; que es necesario que a los entusiasmos de nuestros routiers y a la buena voluntad de nuestras entidades ciclistas se una la eficaz cooperación de los que deben y pueden apoyar el ciclismo para satisfacción de los aficionados, para beneficio propio y para mayor galardón de esta Barcelona tan deportiva y tan merecedora, por consiguiente, de la admiración de todos.

Ya, como hemos dicho, se ha sentado precedente. El triunfo ha coronado la empresa. Ello es garantía de que otras repeticiones logren idénticos o mejores resultados. Resta sólo, por ende, que esos elementos a quienes aludimos pongan manos a la obra y nos preparen una segunda manifestación, y que a ella le sigan otras...

Así, además, podremos seguir vanagloriándonos de ser los primeros en realizar las grandes obras y los únicos en continuarlas.

RÓMULO



## Estos días en otros tiempos

**9 de diciembre de 1897.** — Se juega en Madrid un partido de pelota a cesta entre Belouqui y «Pequeño de Belando» contra Portas y Machín, ganando los primeros por 50 a 41.

**12 de diciembre de 1898.** — La Prensa de Madrid anuncia la creación del Club Automóvil de España (sic).

**9 de diciembre de 1899.** — Osmont, en motociclo, establece el record del kilómetro en pista, salida parada, en 1 m. 2 s.  $\frac{2}{5}$ .

**15 de diciembre de 1901.** — Se juega el primer match del Concurso Macaya, entre el Hispania y el Universitari, ganando el primero por 5 a 1.

**8 de diciembre de 1903.** — Se inauguran algunas de las secciones que habían de constituir el Sportsmen's Club de Barcelona.

**12 de diciembre de 1904.** — En honor de don Luis Bonet se celebra una nutrida excursión en automóvil a Olesa de Montserrat, organizada por el director del Auto Garage Central de Barcelona, señor Abadal.

**13 de diciembre de 1906.** — Se inaugura la temporada de tiro de pichón en el stand de Miramar, de la Real Asociación de Cazadores, ganando la poule de inauguración don Francisco Burés.

**15 de diciembre de 1907.** — Termina la carrera de seis días en el velódromo de Nueva York, con el triunfo del equipo Rutt-Stol, que cubre kilómetros 3.721,547.

**10 de diciembre de 1908.** — Se fusionan el Club Ciclista y el San Sebastián F. C. con el título de Ciclista-Foot-ball Club de San Sebastián.

**8 y 10 de diciembre de 1909.** — Se celebra el XII Congreso de la U. V. E., resultando el más borrascoso de todos los efectuados hasta la fecha.

**10 de diciembre de 1910.** — En el aeródromo de París, el aviador Legagneux establece el record del mundo, elevándose a 3.200 metros. Duración, 1 h. 34 m.

**10 de diciembre de 1912.** — En el campo del Barcelona juega su primer equipo con el del Casual, ganando el primero por 3 a 1.

**14 de diciembre de 1913.** — Se verifica el match final del Concurso de Golf Copa Nosworthy entre los señores Cox y Kennedy, ganando éste por 5 a 4.

**13 de diciembre de 1914.** — Termina el Concurso de Lawn-Tennis organizado por el Salud Sport Club, con el triunfo del señor Witty, que vence a Sagnier en el Campeonato de caballeros.

**12 de diciembre de 1915.** — Es elegido presidente de la Real Asociación de Esgrima de Barcelona, el comandante señor Franco.

**10 de diciembre de 1916.** — Con gran éxito se verifica la carrera campo a través Argenton-Granolers, que gana el equipo de corredores compuesto por Prat, Erra y García, y el de excursionistas, García, Martínez y Plensa.

# Bujía "Sparta"

VALLET, FIOL y C.<sup>A</sup>

— S. en C. —

Provenza, 165 a 173

BARCELONA

# Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos  
Inventos y novedades  
Cuestiones prácticas  
Hechos y comentarios



## Éxitos variables de la aviación

### Los aeros pequeños

### Los aeros grandes

I

EN 1905, Wright voló por primera vez en Europa. Santos Dumont, Farman, Voisin, Blériot, Latham, fueron héroes de las primeras proezas aviatorias. Entre 1906 y 1910 la aviación fué próspera: premios, concursos, mítins, todo le era favorable. Pero pronto el público se cansó de ver volar, porque ver volar es monótono. Reanimóse la aviación gracias al inagotable valor de estos hombres que tanto han luchado por su causa: Empezó Pégoud sus vuelos fantásticos, inmediatamente seguido por Chevillard, Garros y muchos otros. Luego volvió el público a alejarse de la aviación. Este sport, este arte, esta ciencia, parecía morir. Las fábricas de aeroplanos disminuían su personal.

Formóse la «Amicale des Aviateurs», pero sin gran éxito. En 1914 estaba la aviación en un momento crítico, cuando estalló la guerra.

Nadie desconoce la importante parte que en ella ha tomado. Las fábricas de aeroplanos han crecido, tomando proporciones enormes, nunca soñadas. Aeros de todos tipos han surcado por los aires. ¡Cuántas hazañas, pero también qué hecatombe de aviadores!

Esta horrible guerra no ha de durar. ¿Qué será de la aviación cuando acabe? ¿Qué harán los Gobiernos de estos millares de aparatos que ahora poseen?

Provistos de motores cuya potencia es siempre superior a los 50 HP., resultarían estos aeroplanos de un coste de adquisición y de entretenimiento demasiado elevados para que su uso fuese popular.

Muchos de ellos serán vendidos a bajos precios, pero esto no hará disminuir sus elevados gastos de custodia.

Crítica será entonces otra vez la situación de los constructores. Deberán emprender nueva lucha, estudiar nuevos tipos de mayor utilidad práctica. Muchos habrán ya pensado en ello.

Ante ellos se abrirán entonces dos caminos: El uno, señalado por Santos Dumont con su *Demoiselle*, por Vendôme, Henriot, es el del aero pequeño, práctico para el uso corriente, de fácil manejo y poco consumo. El otro, seña-

lado por Sikorsky, Curtiss, Smith, Caproni, es el del gran aero, el ómnibus para viajes rápidos. Esto no son sueños, sino realidades no muy lejanas.

Los conocimientos adquiridos allanarán algo estos caminos, pero grandes serán todavía las dificultades con que ha de tropezarse.

Mucho se alargará la lista de las víctimas de la aviación; pero cuanto más larga sea, más empeño tendrá el hombre en llegar a sus fines.

II

Entre los numerosos tipos de aeroplanos que la guerra ha creado, no existe, por razones fáciles de comprender, el tipo pequeño, económico, de utilidad práctica.

Si los aeroplanos más pequeños, los de tipo *scout*, nos parecen de dimensiones reducidísimas, es porque los comparamos con los demás que actúan en el frente.

Los *scouts* van provistos de motores de 80 HP., mientras que hay aeros de bombardeo y de ataque cuyo motor pasa de los 200 HP. No buscan los Gobiernos baratura ni en la compra de estos aparatos ni en su consumo en bencina y aceite. Así se comprende que no será gracias a la enorme cantidad de aeroplanos que ahora se fabrica, que ha de divulgarse su uso.

Para que la aviación se popularice han de hacerse nuevos estudios, construir nuevos aparatos más a propósito y practicar sus ensayos.

Uno de los tipos que, al parecer, lograría mayor éxito, es el tipo pequeño, cuyas características podrían ser, aproximadamente, las siguientes:

Motor de 1.100 cm.<sup>3</sup> de cubicación y de 30 kg. peso.

Aparato de 7 metros de envergadura y 6 metros largo.

Peso total, 200 kg. sin pasajero.

Velocidad, 80 km. hora.

Este aero podría ser a los demás lo que el autociclo es a los demás coches.

Grade ha construido en Alemania un monoplano ligero, del tipo *Demoiselle*, con motor a dos tiempos, de su invención. Sus características se aproximan al tipo de aparato que nos ocupa.

Todos recordaréis el concurso de la «Aviette», cuyo premio debió ser atribuido al que volaría mayor distancia por sus propias fuerzas, valiéndose de cualquier aparato.

Las «aviettes» no eran otra cosa que bicicletas con alas. Si, pues, se creía en la posibilidad de que el hombre volara por sus propias fuerzas, más ha de creerse que ha de poder elevarse gracias a un motor de poca potencia.

En un aereo de dichas dimensiones bastarían de 10 a 12 HP. para volar horizontalmente: de un motor de 1.100 c. c. pueden sacarse 20 y hasta 25 HP. sin exageración.

Podría este motor, construído especialmente para la aviación, pesar muchísimo menos que los que se emplean en los autociclos: El motor *M. A. G.*, de 1.093 c. c., pesa 40 kg.; el motor *Blumfield*, 45, y el *J. A. P.*, 48. Un motor de 1.100 c. c. para la aviación podría pesar 30 kilogramos. Parte de su volante podría suprimirse, primero porque la hélice actúa como tal y luego porque no haciéndose en aviación marcha *en relentido* no es necesaria tanta cantidad de volante.

Muchas partes de los motores, que para el automovilismo han de ser reforzadas para resistir las sacudidas que reciben al pasar los huecos o baches de las carreteras, para la aviación podrían ser considerablemente aligeradas.

Esto son ventajas. Todos los inconvenientes residen en la construcción del aparato. Para que un aparato tan ligero sea suficientemente sólido ha de ser de una construcción esmerada, empleándose en ella los mejores materiales.

Carísimos han de resultar los primeros ensayos; pero, no lo dudemos, coronados de éxito por fin.

### III

Los aeroplanos que más han sido favorecidos por la guerra son los de tipo más grande.

Poder llevar mucha carga en gasolina y municiones y numerosos pasajeros ha sido siempre la mayor ventaja de dichos aparatos. Fácil es comprender lo útiles que son en caso de guerra estas condiciones.

Tanto han progresado estos tipos, que vuélvese a hablar de la travesía del Atlántico, pero esta vez como de una cosa más cierta y de una realización no muy lejana.

Sikorsky, Caproni, Smith, Curtiss, están a la orden del día. Sikorsky ha establecido un aeroplano cuyo *fuselage* es un verdadero vagón con diferentes compartimientos o cabinas. En él caben diez y siete personas. Su envergadura es de 37 metros y su largo total de 20, teniendo una superficie de planos portantes de 182 metros cuadrados. Este aparato va movido por dos motores de 200 HP.

Caproni ha ensayado un aeroplano movido por tres motores: dos con hélice tractora y uno con hélice propulsora. En él puede llevarse la bencina necesaria para la travesía del Atlántico.

Curtiss ocúpase con actividad en el perfeccionamiento de su *flying boat* transatlántico.

Todo esto nos hace creer en un porvenir muy brillante para el *mayor* de los aires. Mayores aparatos se construirán y sus condiciones de vuelo serán muy superiores.

El paso más grande que ha de darse en la construcción de esta clase de aeroplanos es el lograr la mayor gama de velocidades posible, es decir, que puedan estos aparatos volar a una muy pequeña velocidad mínima y alcanzar, a voluntad del piloto, una crecida velocidad máxima.

Para emprender el vuelo dichos aparatos lo harían elevándose a una pequeña velocidad, que también utilizarían para aterrizar, logrando, sin embargo, un buen promedio en sus viajes, gracias a la velocidad máxima que alcanzarían durante el vuelo.

Parecen estos aeroplanos destinados más a travesías marítimas que a otra clase de viajes, pues allí es donde mayores utilidades pueden producir y en donde sus grandes dimensiones serán más fácilmente acogidas.

ANT. ARMAN. FEL.

## La crisis de la gasolina

### En pleno régimen substitutivo

DESPUÉS de tres semanas de dudas, se ha hecho público el resultado total de los inventarios practicados en las provincias, que arrojan en conjunto la existencia de un stock nacional de 2.905.067 litros.

Con este antecedente y suponiendo que dicha cantidad sea la existencia *oficial* pero no la *real*, y que ésta se eleve, en el caso más favorable, al doble, supuesto no del todo exagerado si maliciamos pensando en lo que haya podido quedar oculto por deficiencias del personal encargado de llevar a efecto el cumplimiento del Real decreto y por inexactitudes cometidas en las declaraciones, hemos de convenir en que la situación, por lo que hace referencia exclusiva a la gasolina, no es nada halagüeña, puesto que, contando lo seguro y lo probable, puede calcularse que las existencias no llegarán a satisfacer las necesidades del consumo de dos meses, dentro de un moderado régimen de restricción, que al fin y al cabo es el que se impone ante las actuales circunstancias para hermanar en lo posible todos los intereses afectados por ese grave problema. Un régimen extremadamente riguroso podrá prolongar quince, veinte o pocos más días la situación, sin resolver nada en definitiva, si el mal no se ataca en sus mismas raíces.

Bien está que ante la amenaza de quedarnos sin combustible para los motores, se haya procurado con el Real decreto restringir el consumo, como remedio para retardar el fatal desenlace y dar tiempo así a que pueda negociarse la concesión de nuevas exportaciones de los Estados Unidos y a que, en previsión del caso más crítico, se exprima el ingenio de los inventores en busca de productos substitutivos, y en tal sentido es digna de aplauso la decisión del Gobierno, pero es necesario que se apuren todos los medios hasta hallar una

verdadera y positiva solución antes de que fina este plazo indeterminado por el momento, pero que, a nuestro juicio, va a ser brevísimo. Y aunque en el interés de todos está el que se amplíe lo más posible mientras no se resuelva de una manera eficaz el conflicto, en el interés de todos está también que este estado de excepción no se prolongue más de lo necesario y en que no cause más perjuicios y molestias que los absolutamente indispensables.

En tales condiciones, estamos seguros de que todos aceptaremos los necesarios sacrificios con la debida resignación, pero algunos detalles que se han podido observar ya hacen temer que los que oficialmente tienen hoy a su cargo el control del consumo y la distribución de la gasolina no obren con el alto espíritu de ciudadanía y de equidad que es necesario en todo momento, mucho más tratándose de un asunto tan importante como éste. Sería más que sensible, irritante, cualquier desigualdad, cualquier complacencia de estas que se registran, por desgracia muy a menudo, en nuestros centros oficiales, sin otro motivo que la recomendación de la propia o de las ajenas personalidades acostumbradas a ser siempre atendidas.

Si en esto imperan también influencias extrañas a los grados de preferencia señalados en el Real decreto, aunque bajo la capa de éstos se pretende esconder a aquéllas, los sacrificios que en aras del interés público se imponen a los particulares, además de ser torpemente escarncidos por aquellos que más debieran respetarlos, resultarán completamente estériles y las existencias se agotarán de la manera más insospechada por el más arbitrario de los procedimientos, y los saludables efectos que debiera surtir la intervención oficial en la distribución de la gasolina no llegarán a producirse, habiéndose, en cambio, ocasionado estúpidamente graves perjuicios a los particulares.

Tiene, pues, su importancia el que se aplique el Real decreto con toda la delicadeza y toda la equidad que su objeto requiere, y como por lo que se refiere a Barcelona nosotros tenemos la idea de que los empleados del Gobierno civil que cuidan de este negocio no están muy iluminados ni bien orientados, siendo fácil que, si no por malicia, incurran en pecado por ignorancia, por esto habíamos propuesto que se formara una comisión asesora de personas *enteradas*, idea que, en lo fundamental, se ha dicho ya en la Prensa que había sido aceptada por la Comisaría de Abastecimientos.

Ni que decir tenemos cuánto celebraríamos que la noticia se confirmara, pues esta solución nos dejaría bastante más tranquilos.

Sea como sea y arréglese ese asunto de la manera que se quiera, hay que dejarlo de lado como cosa ya consumada y ocuparnos de los esfuerzos que se están llevando a cabo para resolver el problema de la gasolina en su origen y en su fondo.

Y en cuanto a esto no hay más que dos caminos: Restablecimiento de las importaciones de los Estados Unidos o invención de un pro-

ducto que sustituya a la bencina y que se pueda fabricar en grande escala, en España, con materiales propios.

Lo primero corresponde al Gobierno, y depende, según parece, del éxito de una delicada gestión diplomática que, en obsequio al actual Gabinete, hemos de suponer iniciada. No obstante, nada se sabe de ello aun cuando no falta quien presume de enterado y de optimista. Mientras otra cosa no sepamos, queremos serlo también.

Lo segundo es de iniciativa particular, y acaso por esto sabemos ya que se ha hecho algo. En Madrid se ha ensayado un producto que su autor ha bautizado con el nombre de «Verdulina», cuyos primeros ensayos, efectuados en presencia de personas muy entendidas, han dado, según se dice, resultados muy satisfactorios. Bajo la protección moral de la Comisaría de Abastecimientos se estudia otra composición en la cual se tienen puestas grandes esperanzas. En Barcelona se han hecho también varias combinaciones, con diversos resultados, incluso a base de agua, si hemos de dar crédito a todo lo que se dice.

De manera, pues, que nos hallamos en pleno régimen substitutivo.

Claro está que no será oro todo lo que reluce, pero de los resultados logrados hasta ahora cabe esperar una solución, que a nosotros nos parece la mejor si se encuentra en las condiciones antes dichas, puesto que es de gran importancia bajo todos aspectos, lograr en este punto, como en tantos otros, una absoluta independencia del extranjero.

En último caso, no deja de ser una esperanza la intensificación de la producción del benzol, cosa relativamente fácil en España, según la opinión de personas técnicas, bien conocedoras de la riqueza carbonífera de España y de lo rico que es en benzol el carbón español, y la explotación de los yacimientos petrolíferos nacionales que, según el criterio de los inteligentes en la materia, pueden proporcionar, por sí solos, aunque bien explotados, gasolina más que suficiente para el consumo nacional.

Por hoy, pues, no hemos de mirar el porvenir con desconfianza, ya que muy bien podría resultar de los males actuales, el gran bien de quedar nacionalizada la producción de carburantes para los motores a explosión.

R. C.

## LE CHAUFFEUR

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

### AUTOMÓVILES Y CICLOS

Especialidad en últimas novedades de París

Rambá de Cataluña, 24 - Teléfono 2182

BARCELONA

## Notas del R. A. C. de C.



### Nuevo puente

El Alcalde de Montornés del Vallés se ha dirigido al Real Automóvil Club de Cataluña manifestando que se halla realizando gestiones para conseguir del Estado la pronta construcción de un puente que, enlazando con la carretera provincial que desde San Adrián del Besós conduce al pueblo de La Roca, permita en todo tiempo la comunicación con el pueblo de Montmeló y principalmente con su estación ferroviaria, y solicita la influencia del Real Automóvil Club de Cataluña para la rápida realización de una mejora tan conveniente para la circulación de los automóviles.

### El concierto de la gasolina

Teniendo en cuenta la actual escasez de gasolina, el Real Automóvil Club de Cataluña ha presentado una instancia a la Comisión de Consumos de este Ayuntamiento, solicitando que se prorrogue para el año próximo el presente concierto para el pago de derechos de consumo de la gasolina, siendo válidos durante el mismo los cupones y las placas correspondientes al que caduca al fin del mes corriente.

### La supresión de la travesía de San Adrián

El Real Automóvil Club de Cataluña ha gestionado de la Dirección de Obras públicas provinciales la terminación de las obras de supresión de la travesía de San Adrián, ya que las últimas lluvias han consolidado suficientemente la explanación practicada, y ha obtenido la seguridad de que en seguida se practicarán las obras de afirmado de la misma.

## Coche de demostración de la casa F. S. Abadal

ESTE coche fué el primero de la marca *Buick*, modelo 1917, que vino a España. Conducido por Mr. Wheeler, ingeniero de la casa Buick, hizo un viaje por casi toda España, recorriendo unos 5.000 kilómetros; después fué cedido a la casa F. S. Abadal, que montó en él una carrocería cuatro baquets, cuya fotografía publicamos en el número correspondiente al 10 de febrero de este año.

En esta época aguantó este coche un sinnúmero de demostraciones por demás fuertes y de verdadera prueba, entre otras: Prueba de consumación, 12 litros los 100 kilómetros; la

de la Cuesta de los Bruchs, en 11 minutos (a más de 60 kilómetros por hora), el recorrido Barcelona-Bilbao San Sebastián, estableciendo, conducido por Gilbert Dutrieu, en la carrera Bilbao-San Sebastián, un record que batió el anterior por ocho minutos.

De regreso el coche a ésta y creyendo fuera necesario, dadas las pruebas sufridas, se repasó el motor y demás mecanismo, resultando que estaba completamente intacto y en inmejorable estado, por lo cual la casa F. S. Abadal decidió ponerle la carrocería tipo sport, con radiador de punta, que figura en la portada, efectuando seguidamente un viaje de propaganda con el recorrido Barcelona-Zaragoza-Madrid-Valencia-Barcelona.

Actualmente, como en todo tiempo, está este coche a la disposición de todos los compradores para hacer las pruebas que gusten, tanto de recorrido como de resistencia, consumo y examen del estado de los organismos y materiales.

El resultado de este coche es una convincente prueba de la calidad del chasis y de la perfecta disposición del mecanismo de los *Abadal-Buick*, cuyo resonante éxito ha llevado al convencimiento de sus excelencias a los *connaisseurs* y al público todo, explicándose sólo así que en poco más de ocho meses se hayan vendido 158 coches de esta marca.

## Trofeo José María Armangué

LA voluntad y cariño con que los organizadores del trofeo dedicado a nuestro inolvidable amigo Armangué han comenzado los trabajos para llevar a cabo tan bella demostración de lo mucho que se le consideraba, ha merecido el unánime apoyo de cuantos supieron reconocer en él las grandes dotes de inteligencia en los diferentes aspectos de su vida.

Por otra parte, la celebración de la carrera a que se destina el trofeo aludido ha sido tema de un interés capital por parte de valiosísimos elementos, habiéndose presentado varios circuitos tomando como base Villafranca del Panadés. El Ayuntamiento de esta población ha dirigido al R. M. C. C. un oficio ofreciendo su cooperación moral y material para ello, como también intervenir cerca de las sociedades para la organización de festejos.

El R. M. C. C. ha aceptado, en principio, el circuito Villafranca-Monjos-Almunia-Villafranca, 18 kilómetros.

Ultimamente se han recibido las siguientes cantidades:

H. Arruga, 25 pesetas; J. Vidal, 25; J. Lluch, 25; J. Palazón, 50; F. Ricart, 25; J. Muntadas, 50; J. Texidor, 25; L. Armangué, 50; C. Pizzalla, 50; E. Pujolar, 25; M. Juliá, 25; P. Cardellach, 25; A. Ferrán, 25; J. Boniquet, 25; J. Banús, 25; A. Gusi, 25; R. Mas Bagá, 25; J. Mas Bagá, 25; J. y J. Carol, 25; A. Massó, 25; B. Gramona (San Sadurní), 10; Club Natación Barcelona, 50; L. M. Vidal, 50; A. Conde, 50; E. Conde, 50; A. Alá, 5.

Total inscripto: 4.517 pesetas.

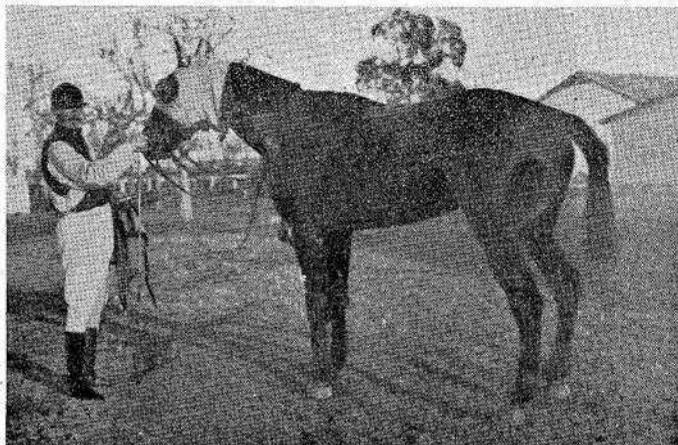
En el Hipódromo de Casa Antúnez

# Las Carreras de caballos

Por lo mismo que la temporada hípica va a dar fin próximamente, el público aficionado a estas interesantes lides ha acudido estos últimos días al Hipódromo en mayor número que otras veces.

Las pruebas, por otra parte, han correspondido a esta mayor animación, siendo todas ellas muy reñidas y, por consecuencia, muy interesantes.

Es, pues, de presumir que, dado el éxito que han obtenido las carreras de caballos en el año actual, la sociedad organizadora de estas manifestaciones prepare otro selecto programa para el año que viene y podamos así continuar disfrutando de las hermosas con-



*Caballo Omphale, de F. de Lallouet, vencedor del Premio Calvados*



*Inédit, de J. Sourroubille, primero de la carrera Premio de L'Orne*

tiendas hípicas de que ha sido teatro el Hipódromo.

A continuación transcribimos los resultados técnicos de las pruebas últimamente celebradas:

## Décimotercero día

Con buena animación se celebraron las carreras, favoreciendo el día espléndido el desarrollo de las mismas.

Los resultados técnicos de las pruebas celebradas son los siguientes:

**PREMIO DE LA MANCHA.** — Distancia 2.800 metros.

Participan los dos caballos inscriptos, que se clasifican:

1.º, *Hautain*, de J. Sourroubille, 5 m. 9 s.  $\frac{4}{5}$  (o sea 1 m. 4 s.  $\frac{8}{10}$  el km.); 2.º, *Kodack*, de Humarau.

**PREMIO DE CALVADOS.** — Distancia, 2.800 metros.

Corren todos los cuatro caballos inscriptos, llegando:

1.º, *Omphale*, de F. Lallouet, 4 m. 34 s.  $\frac{4}{5}$  (o sea 1 m. 36 s.  $\frac{4}{10}$  el km.); 2.º, *Oxford*, de F. Lallouet, 4 m. 36 s.; 3.º, *Oscar*, de A. Hémar, 4 m. 42 s.  $\frac{1}{5}$ .

**PREMIO DE L'ORNE.** — Distancia 2.600 metros.

Dejan de presentarse los caballos *La Fontaine*, *Nick Leyburn*, *Inno* y *Hoche*.

Se clasificaron: 1.º, *Inédit*, de J. Sourroubille, 4 m.  $\frac{4}{5}$  (o sea 1 m. 31 s.  $\frac{9}{10}$  el km.);



*Hautain, del Barón de Güell, ganador del Premio de la Mancha*

# Automóviles MAXWELL

Entrega inmediata

Agencia general para Cataluña:

**AUTO GARAGE BALMES**

**F. de A. Puig & C.ª**

Mallorca, 231 : Balmes, 96 : Teléf. G-1102

**BARCELONA**

2.º, *Nez-Rond*, de C. de Wazières, 4 m. 3 s.  $\frac{3}{5}$ ; 3.º, *Kaolin*, de J. Save, 4 m. 4 s.  $\frac{2}{5}$ .

PREMIO DE NORMANDÍA. — Distancia 3.200 metros.

El caballo *Lancier* no se presentó a disputar la prueba, la que lo fué por seis caballos.

La clasificación se estableció así:

1.º, *Monte-Cristo*, del doctor Fourcade-Brau, 5 m. (o sea 1 m. 33 s.  $\frac{7}{10}$  el km.)

## Décimocuarto día

Lo desapacible del día motivó que se reuniera escasa concurrencia en el Hipódromo.

Los resultados técnicos de las carreras fueron los siguientes:

PREMIO REYNOLDS. — Distancia 1.600 metros.

Primera prueba. — Dejan de presentarse los caballos *Lilianne Leyburn*, *Jowa* y *Javelot*.

Los cinco participantes se clasificaron así:

1.º, *Kaolin*, de J. Save, 2 m. 26 s. y  $\frac{3}{5}$  (o sea 1 m. 30 s.  $\frac{9}{10}$  el km.); 2.º, *Nick-Leyburn*, de C. Rousseau, 2 m. 29 s.  $\frac{1}{5}$ ; 3.º, *La Fontaine*, de Veslard, 2 m. 33 s.  $\frac{2}{5}$ .

PREMIO FUSCHIA. — Distancia 4.000 metros. Dejaron de correr *Kerria* y *Lancier*.

Se clasificaron: 1.º, *Monte-Cristo*, del doctor Fourcade-Brau, 6 m. 31 s.  $\frac{3}{5}$  (o sea 1 m. 33 s.  $\frac{2}{10}$  el km.); 2.º, *Marcellus*, de C. de Wazières, 6 m. 40 s.  $\frac{4}{5}$ ; 3.º, *Nazareth*, de

J. Bachelier, 6 m. 43 s.  $\frac{2}{5}$ , 4.º, *Nenni*, de L. Hémar, 6 m. 43 s.  $\frac{4}{5}$ .

PREMIO REYNOLDS. — Distancia 4.000 metros.

Segunda prueba. — Además de los que no corrieron ya en la primera prueba, dejó de salir el *La Fontaine*.

La clasificación se estableció así:

1.º, *Kaolin*, 2 m. 27 s. (o sea 1 m. 30 s.  $\frac{7}{10}$ ); 2.º, *Javelot II*, 2 m. 27 s.  $\frac{1}{5}$ ; 3.º, *Inédit*, 2 m. 32 s.  $\frac{4}{5}$ .

PREMIO CAPUCINE. — Distancia 4.000 metros. Sólo el *Monte-Cristo* dejó de presentarse a la salida.

Fueron clasificados: 1.º, *La Fontaine*, de Veslard, 6 m. 28 s.  $\frac{4}{5}$  (o sea 1 m. 33 s.  $\frac{1}{2}$  el kilómetro); 2.º, *Monsieur Jean*, del Barón de Güell, 6 m. 29 s.; 3.º, *Niepcé*, de Bourras, 6 m. 32 s.  $\frac{4}{5}$ ; 4.º, *Nez-Rond*, de C. de Wazières, 6 m. 34 s.  $\frac{4}{5}$ .

PREMIO DE BAYADERE. — Distancia 2.800 metros. Los caballos *Miribel*, *Molière*, *Negus*, *Nez-Rond*, *Eglantine* y *Nenni* no se presentaron.

Quedaron clasificados: 1.º, *Ollie Dak*, de C. Rousseau, 4 m. 30 s.  $\frac{4}{5}$  (o sea 1 m. 34 s. y  $\frac{7}{10}$  el km.); 2.º, *Normande*, del doctor Fourcade Brau, 4 m. 31 s.  $\frac{1}{5}$ ; 3.º, *Kermesse*, de Olivier, 4 m. 23 s.

## MOTOCICLETAS EXCELSIOR

SIDE-CARS extrafuertes, adaptables  
a toda clase de motocicletas

Venta de ACCESORIOS · Taller de REPARACIONES

**Valencia, 239-Barcelona**

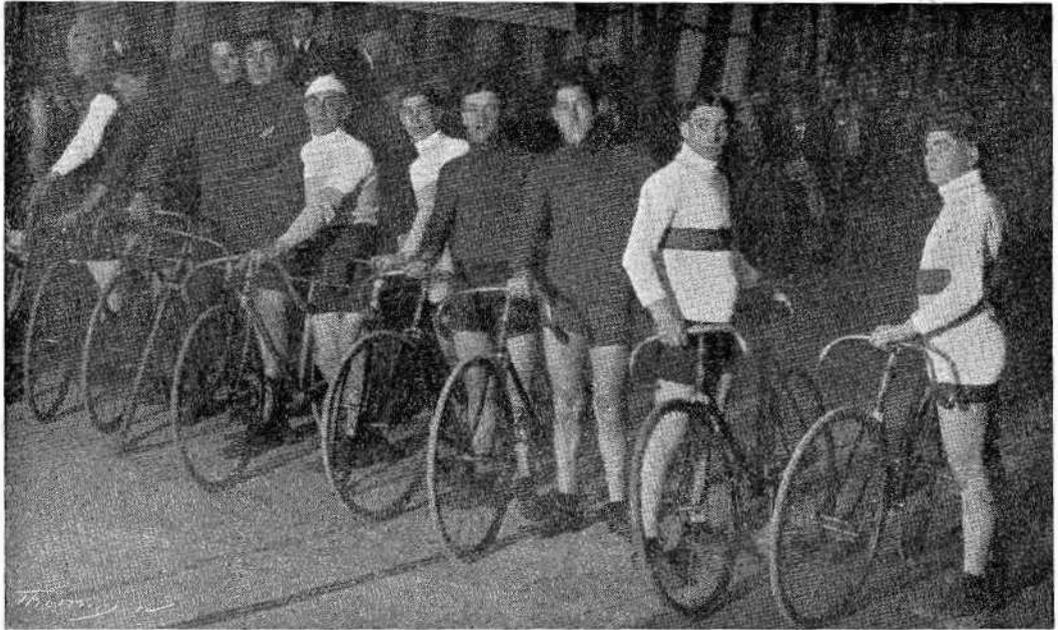
# LLANTAS METÁLICAS

**Construcción para Aeroplanos,  
Automóviles, Motocicletas y Bicicletas**

(MAQUINARIA PATENTADA)

**Calle Bogatell, 72 - BARCELONA (S. M.)**

## Las grandes pruebas ciclistas

**La carrera de las 24 horas**

*Grupo constituido por los equipos que participaron en la gran prueba ciclista de las 24 horas*

«Audaces fortuna est»

CUANDO la lluvia imperiosa, colándose por el multicolor entoldado, obligó a la suspensión, habían ya transcurrido 21 horas y, al parecer, no era extraño se llegase a las 24 sin novedad. Es más: si momentos de apogeo pudo haber, entonces empezaba el más grande.

Afortunadamente, la suspensión hubo de ser cuando los corredores habían dado pruebas de que para ellos no había gran diferencia entre 6 horas y 24, cuando los organizadores vieron compensados sus afanes y desvelos por un éxito clamoroso y cuando la afición pudo darse cuenta de que las 24 horas, los tres días y aun los seis, lo mismo aquí que en París, que



*Un momento durante la carrera*

en Berlín, que en New York, son un acontecimiento, pero al fin y al cabo obra de hombres. Eso que parecía una quimera, ha sido realizado con éxito sorprendente. El día—no lejano—que se nos ocurra una prueba de dos días, la prueba será un hecho y—¡quien sabe!—si los extranjeros hacen proezas, también nosotros podremos hacerlas. En realidad, todos somos hijos de Adán.

Por fortuna, ha llegado un momento en que hemos sabido conceptuarnos a nosotros mismos. Y ese concepto nos lo ha proporcionado con su audacia afortunada el Club Ciclista de Sans. Loada sea, pues, la hora de nuestra reivindicación deportiva.

El resultado de la carrera ha sido una soberbia lección para los timoratos—las rémoras eternas—que la juzgaban imposible. Y el Club Ciclista de Sans, llevando a la práctica una idea, ha logrado que la Barcelona deportiva, en materia de ciclismo, diese un enorme paso adelante. ¿Cómo no? En las «veinticuatro horas» tomaron parte máquinas—verdaderas maravillas—obra de la industria nacional; ahí están los ciclos *I. V. E.*, los *Lázaro & López*, los *Montpeó S. A.*, los *Magdalena*, que si no pudieron entre ellos optar a los honores de un primer puesto absoluto porque la lluvia se opuso, demostraron que en materia de mecánica también empezamos a sacudir el yugo extranjero. Y que las máquinas resistieron, no hay más que comprobarlo con los 635 kilómetros que cubrieron, amén de las caídas que en el curso de las 24 horas se registraron.

La industria del ciclo viene desarrollándose en España, singularmente en Cataluña, de una manera notable, y ello—no cabe duda—es debido más que nada al movimiento deportivo, movimiento que llevan a cabo entidades llenas de entusiasmo y ciclistas de buena fe. Es, pues, un deber secundar las iniciativas de estas entidades, sin reparos y sin tasa.

De quienes han llevado a cabo este acontecimiento sin escuchar las preces de los pesimistas, nada diremos porque todo es poco. Ha sido el Club Ciclista de Sans y a todos sus componentes alcanza el honor: Oriol, Cleries, Serrat, Marra, Solé... en fin, muchos otros que

ahora escapan al recuerdo, han evidenciado los grados de su constancia. La afición se lo agradece. Otros anónimos que se han puesto al lado de los organizadores y que no han regateado su concurso, ofreciéndose como víctimas si el resultado financiero fuese un desastre, merecen nuestro reconocimiento. Son anónimos, pero no para nosotros. Únicamente porque conocemos su modestia renunciamos a estampar sus nombres.

Lo hemos dicho: *audaces fortuna est.*

### Los corredores

*Regnier-Febrer.* — El francés ganó bien caro el lugar que ocupaba al suspenderse la carrera. Fué para él un trabajo ímprobo y nos demostró estar dotado de una resistencia enorme. Fué la providencia del mallorquín y en algunas ocasiones quiso hacer alguna cosa, a pesar de que la salvación del equipo corrió siempre a su cargo. Causó buena impresión en el público, además, por su colocación siempre prudente y correcta.

*Febrer.* — No queremos censurar al ex-campeón de España, pues, sin duda, las dos caídas del sábado le partieron hasta la voluntad; pero, de todos modos, defraudó no sólo las esperanzas del público inteligente, sino las de los más legos, por cuanto no le vimos ni pizca de voluntad para acreditar su patria chica, la Meca del ciclismo español. Comprendemos su situación, pero el nombre importante que tiene Simón Febrer en este deporte requería algo más de esplendidez en sus actos. Magdalena sufrió batacazos, los sufrió Llorens, les pasó lo propio a Crespo y a Tresserras y, sin embargo, no se dejaron dominar de aquella apatía que dominó en Febrer desde las 10 de la noche del sábado a las 19 del domingo. ¿Se limitó Febrer, tal vez, a aguardar la última hora para un supremo esfuerzo? Tal vez eso fuese, pero no se lo perdonaríamos. De Regolf o de Llorens no podíamos exigir más; de Febrer, ex-campeón que acaba de establecer un record en pista, si

Esperaremos otra ocasión.

*Magdalena.* — Las continuas ovaciones que

## Gran carrera de 24 horas Primera efectuada en España

8 y 9 de diciembre de 1917

Velódromo del Club Ciclista de Sans

Al suspenderse la carrera a las 21 horas de duración, cuando llevaban recorridas 4.704 vueltas o sean 635,04 kilómetros, iba a la cabeza el equipo Crespo-Tresserras sobre

# Ciclos Lázaro & López Pneus Hutchinson

sin haber sufrido panne de ninguna clase en toda la carrera

**Lázaro & López : Rambla de Cataluña, 111 : Teléfono 985-G : Barcelona**



Otro aspecto en plena lucha

el «soberano» le tributó, son el mejor elogio que de él podemos hacer. Herido, con una caída fenomenal y debiendo defenderse de mil y mil combinaciones, Magdalena se exteriorizó tal como es en realidad: formidable. De continuar él en pista, indudablemente la carrera se habría desarrollado en otra forma, ya que, en realidad, quedó después reducida a carrera de primas. Nosotros teníamos formada una idea de su fortaleza, pero no tan grande como la que nos demostró. Fué el mejor en condiciones de cuantos pisaron la pista.

¡Lástima que una caída estúpida le obligase a la retirada!

Magdalena se encuentra hoy mucho mejor que cuando ganó aquella Vuelta a Cataluña. Hasta los más contrarios hubieron de reconocerlo.

**Fuentes.** — El modesto corredor madrileño, incierto al principiar la carrera, fué creciéndose hasta llegar a su habitual forma. Téngase en cuenta que en una ocasión es-

tuvo en pista más de una hora sosteniendo las antirreglamentarias combinaciones de otros equipos. Cuando hubo de retirarse lo hizo después de una soberbia arrancada que llegó a causar pánico.

**Rubio.** — Que la habilidad es capaz de los mayores milagros, lo probó que el ex-cam-

peón de España, con una escasisima preparación, lograrse sostenerse notablemente mientras duró la carrera y combinar afortunadamente con su compañero.

**Villanueva.** — Se embolsó una cantidad de primas respetable y llegó a entusiasmar al público en varias ocasiones con sus temerarios demarrages. Hay que reconocer que soportó la carrera sin desmayos ni flaqueos. Lo que diríamos un completo corredor. Alguna vez salió de la cabina en auxilio de su equipier y lo hizo a conciencia y bien.

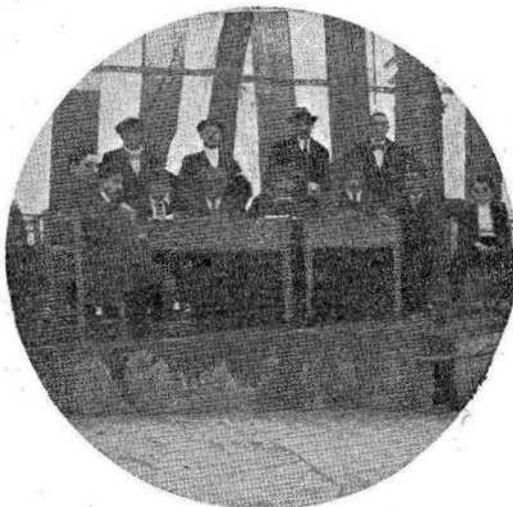
**Crespo.** — Es el muchacho de los vaivenes. Tan pronto le halláis impotente como en la última Copa Stadium, como os reaparece formidable, durísimo, cual el pasado domingo. Es de los corredores que mejor y más conocen la pista de Sans. No ha perdido aquel tren duro que es su característica.

**Tresserras.** — Ni atrás ni adelante. Ni gana ni pierde. Conserva su fortaleza y embala con aquel estilo

en él peculiar, y mucho nos parece que de haber continuado la carrera las tres horas restantes, en unión de Crespo habría hecho algo notable.

Pero... siempre hay un pero.

**Janer-Martinez.** — Dos muchachos que empezaron por dejarse arrebatar vueltas, pero



Mesa del Jurado

**MAS FUERTE QUE EL ACERO**



**PNEU  
HUTCHINSON**

que llegaron a poner en cuidado a los leaders a partir de las 20 horas. Cuando se suspendió la carrera habían logrado hacerse dueños de la situación.

Por algo son routiers, es decir, corredores de fuerza.

*Regolf-Llorens.*—El primero se limitó a defenderse y sacar algunas primas. Hizo todo lo que pudo. Llorens hizo más de lo que puede hacerse y fué quien conquistó las dos mejores primas de la carrera. Las ganó a toda ley y el público en masa se levantó para aplaudirle.

De contar Llorens con otro compañero, el equipo kaki habría perdido menos vueltas.

#### A vista de pájaro

Una multitud invadió el velódromo. Hubo primas a discreción. Vimos al corresponsal de *La Almudaina*, nuestro amigo Ferrer, al compañero Fojo, de *España Sportiva*, a Paco Abadal, al veterano don Claudio de Rialp, a Cuatrecasas, a Alá, a Elías, a «Meta», a Arnal,

a Bertrán, al Real Moto Club en peso; vimos a cuantos en cuestión de ciclismo o motorismo algo valen. Por la tarde se pagaba un lugar hasta 10 pesetas. Vimos unas cabinas pintorescas, que nos recordaban las pardas trincheras del Marne; en fin, que fué un acontecimiento de los de marca, sin que nada faltase.

Hubo peros. Hubo infracción del reglamento por lo que atañe al relevo de los corredores y al respeto que se debe al público; hubo también sus defectos, pero ¡era la primera vez, y nada más podía pedirse!

#### Un goal

Para los tubulares *Hutchinson* fué carrera memorable. Cuantos corredores en ellos se confiaron, terminaron su cometido indemnes. Los tres equipos clasificados *ex-equu* equipaban *Hutchinson*.

#### Qué falta ahora

Hemos visto lo que dan de sí 24 horas por parejas. ¿No sería lógico ver lo que son 12 horas individuales? Hemos de ir adelante, hemos de ir introduciendo en nuestras costumbres deportivas todas aquellas novedades que tiendan a fomentar un sport. Hemos de cesar de ser admiradores de los extranjeros para convertirnos en iguales.

¿Habrá ahora suficiente empuje para establecer un verdadero velódromo?

F. A. CANTO ARROYO

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

**Talleres Gráficos  
Thomas**

**Calle Mallorca, 291-293  
Tel. G-583-Barcelona**

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

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017

**BARCELONA**

**ARTÍCULOS PARA TODOS LOS SPORTS**

**ESPECIALIDAD EN LAWN-TENNIS Y FOOT-BALL**

**Raquetas "RAND" e "I. Z." a 42,50 y 47,50 pesetas, respectivamente**

## ACTUALIDADES GRÁFICAS

**Pedestrismo : La carrera Vuelta a Sans**

*Llegada a la meta de Eugenio Calvo, del Catalunya Atlètic Club, vencedor de la prueba Vuelta a Sans*

No hace muchos días dijimos que el pedestrismo barcelonés había logrado una reacción verdaderamente notable y nuestro aserto va viéndose corroborado.

A las pruebas últimamente disputadas — la Vuelta a Barcelona, la Cursa del Centre Ex-

ursionista, las carreras del Catalunya Atlètic Club etc. etc. — ha seguido la gran carrera Vuelta a Sans, que con todo y su modestia (7 kms.), no por eso ha dejado de constituir un éxito y una demostración del entusiasmo que existe actualmente en las peñas pedestristas.

**Remo : Botadura de un yol**

*El nuevo yol Marquet, del Club de Mar, momentos después de haber sido botado al agua*

La botadura del nuevo yol *Marquet*, del Club de Mar, constituyó un acto muy simpático. Apadrinó la embarcación el ilustre político

don Raimundo de Abadal, entre el cual y los presidentes del Centre y Club de Mar se cruzaron cariñosos discursos.

ESPAÑA  
(BARCELONA)  
Carref. de Ribas, 279  
Teléfono S. M. - 250

# La Hispano-Suiza

FRANCIA  
(BOIS  
COLOMBES)  
: 27, Rue Réunion :

## FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

Coches de Turismo, para Hoteles, de reparto, etc.

Omnibus, Camiones, Motores marinos, Motores para la Aviación

Agencia en Barcelona: VALLET, FIOL Y C.<sup>a</sup>, S. en C.-Ronda Universidad, 37

Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono G-922



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

AGENTES EXCLUSIVOS:

**EDUARDO SCHILLING, S. en C.**

MADRID: Alcalá, 14 - BARCELONA: Fernando, 23 - VALENCIA: Peris y Valero, 2

**P P**  
NEUS TIRELLI

Los que prefieren  
los deportistas

## AUTOMOVIL-SALON

SALÓN DE VENTAS

Plaza de Cataluña, 18

DESPACHO

Trafalgar, 52

GARAGE Y TALLERES

Diagonal, 429

**Automóviles Simplex, Stutz, Mitchell y Pullman**

**Camiones Federal : Coches reparto Rusch**

**Motocicletas Indian : Bicicletas Automoto**

Ruedas motrices Auto Wheel : Instalaciones eléctricas : Artículos de Sport : Neumáticos y accesorios de todas clases

# Revista de Sports diversos



Hípica • Ciclismo  
Náutica • Caza y Pesca  
Lawn-tennis • Tiro  
Deportes atléticos & " & "



Carrera ciclista

## Campeonato de Barcelona

Gran Premio del Excmo. Ayuntamiento

El entusiasmo cunde entre los elementos unionistas a medida que se acerca la fecha del 23 del corriente, día en que tendrá lugar esta carrera.

El Comité ejecutivo, con muy buen acuerdo, ha reducido algún tanto el recorrido; los corredores partirán de la Diagonal, cruce con el paseo de Gracia, siguiendo por la carretera de Sarriá, paseo de la casa Güell, Pedralbes, Esplugas, Cornellá, San Baudilio, San Vicens dels Horts, Pallejá, San Andrés de la Barca, Martorell, Tarrasa, Matadepera, Sabadell, Granollers, San Adrián, Barcelona, paseo de San Juan, donde estará situada la meta.

Los premios son los siguientes:

Clasificación general: 1.º, 200 pesetas; 2.º, 150; 3.º, 100; 4.º, 75.

Segunda categoría: 1.º, 75 pesetas; 2.º, 50; 3.º, 25.

Tercera categoría: 1.º, 50 pesetas; 2.º, 40; 3.º, 25.

Las inscripciones se admiten hasta el jueves, día 20 del actual.

### Los inscriptos

Hasta ahora constan inscriptos:

1.º Buenaventura Durán.

2.º Francisco Amigó.

Es de esperar que en estos días la lista se aumente en la forma y modo en que siempre han correspondido los ciclistas a los desvelos y esfuerzos de la U. V. E.

## Brisas del mar

### Remo

El domingo, por la mañana, ante numerosa concurrencia, empavesadas las embarcaciones y ostentando el Club sus galas, efectuóse en el Club de Mar la botadura del nuevo yol, recientemente adquirido por este Club a la casa Foggio & Agretti, de Livorno.

La nueva embarcación ha sido bautizada con el nombre de *Marquet*, apellido que corresponde a un ilustre almirante catalán, a quien erigieron un monumento los Regidores de Barcelona en la antigua Platja de las Barcas, hoy plaza del Duque de Medinaceli.

Después de breves palabras del padrino, que lo fué don Raimundo de Abadal, y del Presidente de la entidad, embarcaron en el yol la tripulación Campeona de España, deslizando aquél por las tranquilas aguas del puerto, mientras una salva de aplausos se elevaba clamorosa en tributo de homenaje a quien honró su patria con su talento y hacia esos elementos que con su esfuerzo moral unos y físico otros, han sabido conducir al Club de Mar a la altura envidiable en que se encuentra.

Que el glorioso nombre de *Marquet* sea un nuevo símbolo que les conduzca a la victoria.

\* \* \*

Vuelven los remeros a aprestarse a la lucha. Mañana empieza el período de actividad oficial para concurrir al Campeonato de Cataluña, que se celebrará el día 27 de enero próximo. El Club de Mar y el Real Club Marítimo anuncian sus eliminatorias para mañana, corriéndose sobre el trayecto de 2.500 metros una virada.

Estas nos ofrecen un aspecto bien diferente del que se esperaba. Los Reales concurren con algunas variaciones en sus equipos; el Club de Mar presenta el equipo Campeón de España y otro de reciente constitución, habiéndose disuelto los de Sarsanedas y Escanilla para la formación del nuevo equipo de yol, uno de canot y parte de la tripulación de canoa.

La constitución de los aspirantes al Campeonato que nos ocupa, será:

Club de Mar: Vidal, Rigol, Boronat, Subirana, timonel Raldiris. Otra compuesta por Modoleil, Massana, Sala, Riba, timonel Martínez.

Real Club Marítimo: Araqué, Campiani, Simó, Sandé, timonel Giner. Y otra constituida por Ferrer, Mateos, Dalmau, Blanco, timonel Santamaría.

Los cambios sufridos por los del Marítimo, dada la precipitación con que han debido ser realizados, les desventaja un tanto; no por esto dejamos de confiar en ellos, ya que tanto Campiani como Mateos sabrán luchar para la conquista del hermoso título.

La nueva tripulación del Club de Mar ignoramos lo que pueda hacer; concretémos a esperar la realidad de los hechos. Son muchos fuertes y bien podrían darnos alguna sorpresa. Los de Raldiris vienen preparados; sabemos el valor de su fuerza y no sería de extrañar que corroborando su actuación en las

regatas nacionales, conquistaran el título que detentan los Reales.

### Vela

Por fin dióse por acabada la interminable Copa Hivern (1916) de la serie Hispania, que organizaba el R. C. Marítimo.

El primer puesto, tras no pocas emociones, ha correspondido al *Alga*, de Darío Serra, por haber ganado cuatro primeros lugares. ¡Qué suspirito habrás dado, amigo Serra!

El segundo lugar perteneció al *Gavot*, patroneado por C. Gasóliba, y la Copa Consolación, en regata especial, al *Conqueridor*, de los hermanos Quer.

Ahora esperemos la prueba de 1917. ¿Cuándo terminará?

\* \* \*

También se ha dado término a la regata Copa Entre Ellas, del propio Club y de la misma serie de yates, reservada a embarcaciones patroneadas por señoritas.

Las expertas balandristas de nuestra entidad han dado una vez más prueba de sus amores al yachting, concurriendo en buen número a disputarse las regatas, las que han obtenido un buen éxito, merced a la pericia y voluntad que en ellas han demostrado. Sus lindas manos han sabido conducir admirablemente los pequeños yates, obedeciendo éstos humildemente los mandatos de tan simpáticas patronas. ¿Quién no obedece cuando le dirigen tan bellas yatistas?

Ganó el primer lugar el yate *Culip*, mandado por la señorita Encarnación Mas. El segundo lugar correspondió al *Gombil*, patroneado por la señorita Concepción Pi. Y el tercer puesto al *Gavot*, que lo patroneaba la señorita María Gasóliba.

El éxito alcanzado por las regatas para señoritas ha dado lugar a la creación de otro premio, instituido por don Santiago Coma que, con el título Copa Reyes, se correrá los días 30 del corriente y 6 del próximo enero, habiéndose ya obtenido diferentes premios para otorgar a las simpáticas patronas que con su participación embellecen el noble deporte náutico.

Para ellas nuestra más sincera admiración.

JOSÉ ASTELL

## Carnet del sportsman

### Resultados técnicos

**Ciclismo.** — *Barcelona*: Días 8 y 9. Carrera de 24 horas, organizada por el Club Ciclista de Sans. A consecuencia de un fuerte aguacero, el Jurado tuvo que suspender la prueba a las 21 horas de lucha. Los equipos quedaron clasificados en esta forma: 1.º, Crespo-Tresserras, ciclos *Lázaro & López*, pneus *Hutchinson*; 1.º, Regnier-Febrer, ciclos *I. V. E.*, pneus *Hutchinson*; 1.º, Rubio-Villanueva, ciclos *I. V. E.*, pneus *Hutchinson*. Todos ellos con

4.704 vueltas, o sean 635,040 kilómetros; 2.º, Janer-Martínez, ciclo *Montpeó*, 4.699 vueltas; 3.º, Regolf-Llorens, 4.632 vueltas.

**Fútbol.** — *Barcelona*: Día 2. Campeonato de Cataluña. Serie A. Barcelona-Sabadell, 2 a 1; Atlètic-España, 0 a 2; Español-Internacional, 3 a 2. Serie B. Badalona-Avenç del Sport, 3 a 1; Tarrasa-Universitari, 6 a 0; Centre de Sports Sans-Júpiter, 2 a 0.

*Bilbao*: Día 2. Campeonato del Norte. Real Unión-Arenas, 1 a 1.

### Programa para mañana

**Excursionismo.** — Excursión ciclista a San Clemente de Llobregat, organizada por el Sport Ciclista Català. Salida de la plaza Universidad. A las 7.

**Tiro.** — Tiradas de entrenamiento, organizadas por la representación del Tiro Nacional. Stand de Montjuich. A las 9.

**Remo.** — Regata de canots a 2 remeros y timonel, clasificación de bogadores, organizada por el Club de Mar. A las 9.

Regata de yols de mar a cuatro remeros en punta y timonel, eliminatoria del Campeonato de Cataluña, organizada por el Real Club Marítimo. A las 10.

Regata de yols de mar a cuatro remeros en punta y timonel, eliminatoria del Campeonato de Cataluña, organizada por el Club de Mar. A las 11.

**Yachting.** — Copa Ruixim. Regata reservada a yates de la serie Hispania, exclusiva para socios del Real Club Marítimo, organizada por esta entidad. A las 11.

Regata de entrenamiento, reservada a yates de la serie Hispania del Club de Mar, organizada por esta entidad. A las 11.

**Pelota vasca.** — Partidos de pelota a cesta entre socios de la Real Sociedad Sport Vasco. Frontón Condal. A las 11.

**Polo.** — Copa de la Sociedad. Partidos de polo, organizados por el R. P. J. C. Parque de sports de la carretera de Sarriá. A las 11. (A la misma hora se dirá una misa en la capilla del Parque.)

**Fútbol.** — Campeonato de Cataluña. Segundos equipos. Serie A: Barcelona-España; Español-Atlètic. Serie B: Júpiter-Avenç; Centre de Sports Sans-Tarrasa. Terceros equipos. Serie A: España-Barcelona; Internacional-Sabadell. Serie B: Avenç-Júpiter. Campos de los clubs citados en primer lugar. A las 11.

Primeros equipos. Serie A: Barcelona-España; Español-Atlètic. Serie B: Júpiter-Avenç; Centre de Sports de Sans-Tarrasa. Campos de los clubs citados en primer lugar. A las 14'45.

**Natación.** — Copa Navidad. Carrera de entrenamiento, organizada por el Club Natación Barcelonense. A las 12.

Copa de Navidad. Carrera de entrenamiento, organizada por el Club Natación Atlètic. A las 12.

**Hípica.** — Carreras de caballos al trote. Hipódromo de Casa Antúnez. A las 14'30.

**Neumáticos**

**DUNLOP**

**Sociedad Española DUNLOP, S. A.**

Claudio Coello, 106 - MADRID - Teléfono 4741

Telegramas y telefonemas: DUNLOP

— DEPOSITARIOS EN BARCELONA —

J. ÁLVAREZ : Provenza, 260

E. MAGRE : Córcega, 233

A. SANROMÁ : Balmes, 62

Agencia General Española "La Motosacoche" : Rosellón, 255

**S. A. ESPAÑA**

**Fábrica de Automóviles**

Exposición: Provenza, 247 - Tel. 1023-6

Fábrica: Valentín Iglesias (San Andrés)

**BARCELONA**

**KLEIN Y C.<sup>a</sup>**

Proveedores de la Real Casa



Unica fábrica nacional de

**Neumáticos**

para automóviles, bicicletas  
y motos



**Barcelona**

Princesa, 61 - Teléf. A-1333

SUCURSALES:

MADRID

Carranza, 12

SEVILLA

Álvarez Quintero, 21

BILBAO

Eguía, 4

VALENCIA

Lauria, 11

**El más resistente**  
**El más elegante**  
**El más económico**

**Pídanse tarifas**

# FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES



MARCA REGISTRADA

TALLERES Y OFICINAS TÉCNICAS DE BARCELONA

# A. ELIZALDE

**PASEO DE SAN JUAN, 149**

Dirección telegráfica y telefónica AUTOELIZALDE - Teléfono G-921

CONCESIONARIOS PARA CATALUÑA:

**Pujadas y Llobet - Paseo Gracia, 88 - Barcelona**

CONCESIONARIO PARA CASTILLA LA NUEVA, SEGOVIA, ÁVILA Y ZONA ESPAÑOLA DE MARRUECOS:

**Alvaro Ureña - Barquillo, 14 dup. - Madrid**

**Automóviles de turismo y reparto : Omnibus, camiones, coches militares, de sanidad y policía**

**Oficina técnica para estudiar las aplicaciones industriales**