

AÑO VIII : NCM. 270 : 3 Agosto 1918

# STADIUM



*Natación*

*Foto. X. 1918*

*Joaquín Cuadrada y Ramón Berdemós, del C. N. Barcelona  
vencedores en las carreras de resistencia y velocidad  
celebradas recientemente en Zumaya y San Sebastián*

**30 cts.**

**CICLOS** ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

# SANROMÁ

**Medallas & Insignias**  
**Objetos para premios**



**Fabricantes**

**HUGUENIN FRERES & Co.-LE LOCLE (Suiza)**  
Los más importantes del mundo

Representantes: **GAMPER Y MIR** : Bruch, 13, pral. - BARCELONA

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

**Talleres Gráficos**  
**Thomas**

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



**La casa más importante de España en artículos de sport**

**Raquetas Driva Exela, de Williams & Co.**

**Agentes exclusivos: Eduardo Schilling, S. en C.**

**BARCELONA: Calle Fernando, 23 :: MADRID: Calle Alcalá, 14 :: VALENCIA: Calle de la Paz, 31**



# Stadium

AÑO VIII - NÚM. 270 - 3 AGOSTO 1918



REVISTA SEMANAL ILUSTRADA DE SPORTS  
PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA S. A.

SUSCRIPCIÓN:

España, año, 15 ptas. Extranjero, id., 20 fr.

APARECE LOS SÁBADOS

Número suelto, corriente, 30 cént.

Número suelto, atrasado, 60 cént.

OFICINAS:

Consejo Ciento, 383, entr.º

Teléf. 733-A: 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, DE LA SOCIEDAD DE CARRERAS DE CABALLOS Y DE LA FEDERACIÓN DE SOCIEDADES DEPORTIVAS

## Retratos a pluma

**M**IGUEL MESTRES es uno de los apóstoles más fervientes con que de muchos años a esta parte ha contado, por fortuna, el sport en todas las islas Baleares.

Actualmente preside la Sociedad La Veda; es por derecho de sus brillantes glorias adquiridas en el mundo ciclista, Presidente honorario del Veloz Sport Balear y además Vicepresidente del Real Club de Regatas.

Su entusiasmo por el ciclismo comenzó en aquellos tiempos famosos de los bicicletas. Conserva su gigantesco biciclo como su más preciado emblema.

Fué fundador de la sociedad de Velocipedistas de Palma, modestísima sociedad domiciliada en la calle de la Soledad, esquina a los jardines de la Gloria. Dicha sociedad no contaba más que con una mesa de pino y una docena de sillas de enea; pero, eso sí, con el entusiasmo de unos cuantos abnegados. Al poco tiempo y dirigida siempre por el señor Mestres, se convirtió aquella peña en el Veloz Sport Balear, cuya vida actual conocen de sobras todos los aficionados al velocipedismo.

El señor Mestres recorrió en su bicicleta los pueblos todos de Mallorca y representando al Veloz organizó carreras y excursiones en todas partes. Inauguró el Velódromo de Felanitx (el primer velódromo que tuvo Mallorca) y poco después con Ignacio Seguí y con

### Los leaders



D. MIGUEL MESTRES

Presidente de la Sociedad La Veda

otros compañeros, comenzó la organización de carreras en el Velódromo de Son Español.

Fué durante mucho tiempo Cónsul de la Unión Velocipédica Española.

Siendo vocal del Fomento del Turismo concibió la idea de celebrar una Semana Deportiva todos los años, y gracias a sus esfuerzos y a su reconocida competencia, logró que el primer año los feste-

jos resultaran verdaderamente extraordinarios.

El segundo año aventajó al primero en entusiasmo y animación. Hubo exposición en el muelle y voló Mamet en Son Maciá.

Don Miguel Mestres, como premio a su entusiasmo, fué obsequiado con varios banquetes. Después... triquiñuelas y envidias tontas de quienes no saben resignarse a que otros sobresalgan, le hicieron abandonar su gigantesca obra. Y las semanas deportivas sin él, no subsistieron...

Su domicilio particular es una verdadera exposición de medallas, diplomas, condecoraciones, insignias deportivas, etc.

En el trato personal es extremadamente afable y cariñoso; en su semblante se retrata perenne una sonrisa que simboliza la juventud eterna del amigo Mestres.

Aunque un poco retraído actualmente del traqueteo deportivo, no por eso deja de enterarse del movimiento que se opera en el mundo en que vivimos, no pudiendo resistir a la tentación de publicar alguna que otra atinada crónica en los periódicos apenas se suscita una cuestión de importancia que afecta a sports, a turismo o atracción de forasteros.

Mestres es un niño grande, en cuya alma joven asoman los entusiasmos e iniciativas con todo el fuego de la primavera.

N. M.

## Pórtico

### Los niños-prodigio deportivos

**S**URGE en una de nuestras comarcas, villas o ciudadés un muchacho, al parecer agudo, o al parecer desperto; escribe cuatro crónicas deportivas en algún periódico de tercera o cuarta categoría, llegando al extremo de fundar uno donde todo son anuncios, o recortes de textos, o frivolidades. Se erige corresponsal de cuantas publicaciones importantes cándidamente creen en él; inunda las redacciones de gacetillas escritas con más tinta que ortografía; se abroga la representación de cuantas entidades sinceramente confían en su concurso; efectúa — si le dejan — campeonatos y concursos, librando a tal fin verdaderas batallas con cuantas personas notables y sesudas residen en su localidad, si no se avienen a su credo; pide premios hasta a la luna y pone cátedra de organización a su manera; aumenta su soberbia cuando el azar y el desinteresado concurso de la Prensa le proporciona algún éxito a sus empresas, se erige en Nabucodonosor o en Napoleón de las huestes deportivas de la villa; después, de la región, y más tarde aspira a la hegemonía nacional de su sport; lucha con todos, y en su ciega soberbia ya, no distingue amigos de enemigos. Iracundo ya, proyecta los más descabellados planes, y cuando unos y otros, convencidos de que lo que empezó por simple entusiasmo ha devenido en orgullo, negocio o aberración, le hacen el vacío no secundando sus propósitos porque no son lícitos ni deportivos, el hombre gesticula, amenaza, chilla, insulta, pateo, llegando en ocasiones al extremo de esgrimir armas cuyo empleo nada tiene que ver con el sport. Al poco tiempo, el «super-hombre» cae, como cayeron también Nabucodonosor y Napoleón...

Este prototipo del niño-prodigio deportivo ha sido uno de los que más ha despertado nuestro interés como observadores. En su mayoría son muchachos mimados por la atención pública o por la posición social. Creen que el círculo de su localidad donde se desarrollan es el que contiene toda la vida deportiva del país; tienen un núcleo de admiradores, más ignorantes que ellos, por aquello de que en tierra de ciegos el tuerto es rey, y más tarde o más temprano viene la débacle, que — cosa rara — suele traer aparejadas, entre otras cosas inmorales, cuentas muy poco claras y créditos en contra de la entidad — como sucede en una localidad de nuestra provincia —; alzamiento del niño-prodigio, que después de meterse con la Prensa porque en justicia le ha criticado lo que ha hecho mal, deja en descubierto unas pesetas que han de pagar las dignas personas que de buena fe le ayudaron — como ha pasado en una bella localidad andaluza —. En fin: los efectos de la mal saciada sed de éxitos personales suelen ser tan variados como aplastantes

para la moral del futuro redentor deportivo.

Este modelo de sportsman (?) — una especie de sujeto raro, del que hemos hallado bastantes ejemplares en nuestras continuas peregrinaciones por esos pueblos para informar al público — queremos mostrarlo desde aquí como un verdadero peligro para la noble causa deportiva y, claro está, para la cultura.

Por su propia incultura suele ser una especie de zarza que aprisiona y pone frente a frente grandes fuerzas y grandes voluntades. Es un ser que para vegetar necesita una atmósfera de antagonismos y hostilidades, y como en cosas de sport lo preciso, lo noble y lo lógico es la unión, hemos de detestarlo.

Nunca dieron buen resultado los niños-prodigio.

KANT



## Cosas de antaño

### Festival atlético

3 de agosto de 1907

**E**N los momentos actuales en los que las federaciones atléticas castellana y catalana, convocan sus respectivos Campeonatos regionales y aquélla los nacionales, recordamos con placer aquel bellísimo festival de carácter atlético que se celebró en la antigua pista del Retiro, cuna del ciclismo madrileño, hoy hace precisamente once años.

Tomaron parte en la fiesta, socios de la Sociedad Gimnástica Española y de la Agrupación excursionista, alcanzándose los siguientes resultados:

Carrera 5.000 metros: 1.º, Tovar (S. G. E.), 18 m. 23 s.  $\frac{4}{5}$ ; 2.º, J. López (A. E. P.), 18 m. 33 s.  $\frac{2}{5}$ .

Salto de altura sin impulso: 1.º, Ordóñez (S. G. E.), 1,30 metros.

Salto de altura con impulso: 1.º, Kindelán (S. G. E.), 1,30 metros.

Carrera 100 metros: 1.º, Vela (S. G. E.); 2.º, Zabala (S. G. E.); 3.º, Machon (A. E. P.).

Salto con pértiga: 1.º, Madrid y Aguilar (S. G. E.), 2,25 metros; 3.º, Machon (A. E. P.), 2,20 metros.

Carrera 1.000 metros: 1.º, F. Zabala (S. G. E.), 3 m. 7 s.  $\frac{2}{5}$ ; 2.º, de Diego (S. G. E.), 3 m. 17 s.

Concurso marcha 1.000 metros: 1.º, Aguilar (S. G. E.), 5 m. 25 s.; 2.º, Paz (S. G. E.), 5 m. 25 s.  $\frac{2}{5}$ .

Lucha a la cuerda: El equipo de la S. G. E., compuesto por Prieto, Zaguaja, Olivé, Herreros, Morales, Viñas vence al de la A. E. P.

En la fiesta presidió un entusiasmo de que estuvieron contaminados los atletas y el público, que les premió frecuentemente con sus aplausos.

Y aquellos polvos... traerán a no dudar la brillantez que confiamos alcanzarán los concursos que organizan hogaño nuestras *poverynas* federaciones.

\*\*\*

# Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos  
Inventos y novedades  
Cuestiones prácticas  
Hechos y comentarios



## Los substitutivos de la bencina

II

CUMPLIMOS lo prometido y en consecuencia vamos a estudiar el problema del reparto de los carburantes substitutivos de la gasolina en relación con las necesidades del turismo automovilista.

Hablábamos en nuestro anterior artículo de la necesidad de que se estableciesen puestos de aprovisionamiento para los automóviles, pero en seguida nos sale al paso el primer inconveniente. Y lo es sin duda la diversidad de productos carburantes que hoy se expenden a base de diversas fórmulas más o menos acertadas, según las cuales se exige o no una adecuada preparación previa del carburador.

Mal contados, llegan muy cerca de veinte los compuestos que conocemos, destinados a suplir a la gasolina en los motores de explosión, y cada uno de ellos tiene una fórmula distinta y un rendimiento diverso. No es posible, pues, que mientras exista esta variedad de carburantes pueda intentarse seriamente el establecimiento de puestos de aprovisionamiento cuya finalidad inmediata en beneficio general no puede conseguirse sin una uniformidad previa en la fabricación.

Por esta razón nos parece conveniente procurar esa uniformidad en la fabricación de substitutivo mediante la elección de la mejor de las fórmulas conocidas, o mediante una sabia combinación de las que han dado más satisfactorios resultados y lo aconsejaríamos desde luego si esta solución no tuviese el peligro de evitar competencias hasta cierto punto beneficiosas para el consumidor, no sólo desde el punto de vista de la mayor perfección en la producción de substitutivos, sino muy principalmente desde el punto de vista de caer automáticamente en la formación de un «trust» que podría llegar a ser un gran peligro el día que, suficientemente organizado, quisiese imponerse al mercado consumidor.

Pero como por mucho que se dé vueltas a este asunto, no hay otra solución que la que acabamos de exponer, el secreto está en ponerla a la práctica procurando evitar tales escollos y nosotros creemos que con un poco de buena voluntad por parte de todos pueden salvarse perfectamente todas las dificultades.

Tenemos algunas sociedades que han de tener un interés vivísimo y directo en facilitar la

vida del automovilismo dentro de las especiales circunstancias que hoy la condicionan. Pero queremos fijarnos únicamente como más importantes en las que tienen una mayor y más preeminente significación dentro del deporte y de la industria del automóvil, el Real Automóvil Club de Cataluña y la Cámara Sindical del Automóvil, a las cuales creemos de nuestro deber aludir, guardando todos los respetos que les son debidos.

Nosotros recordamos que a raíz de las primeras dificultades con que se tropezó para el necesario aprovisionamiento de gasolina y por causas únicamente imputables entonces a las refinerías de petróleo, en el seno del Real Automóvil Club se celebraron varias reuniones en las cuales predominó un enérgico criterio, tomándose importantes acuerdos que, a pesar de su carácter secreto, conocen hoy muchos de los que frecuentan el local social. Estos acuerdos quedaron incumplidos, no sabemos por qué ni queremos saberlo, aunque suponemos que sería así por dificultades surgidas al intentar llevarlos a la práctica.

Pues, bien, aquella energía y aquellas medidas que se manifestaron en aquel caso, quisiéramos verlas en éste adaptadas naturalmente a la manera de ser propia del problema que hoy nos ocupa, y que entre el Real Automóvil Club y la Cámara Sindical del Automóvil se concertara una actuación conjunta para resolver de la manera más favorable posible para los automovilistas la cuestión de los substitutivos, siendo como es a nuestro juicio, mucho más fácil de resolver ésta que la de la bencina.

Estas entidades deberían convocar una reunión de productores de substitutivos para que se pusiesen de acuerdo con ellas acerca del tipo de carburante que fuese mejor, y una vez decidido éste, recabar que todos ellos fabricasen substitutivo con arreglo a la fórmula acordada y establecer un convenio de suministro que permitiera un determinado margen de beneficio para fabricantes e intermediarios, calculado en todo tiempo sobre el coste de las primeras materias que entrasen en su composición, de manera que por una parte quedase garantizada la provisión y la evitación del abuso a que podría dar lugar la sindicatura de todos los productores.

Resuelto esto, la uniformidad de producción vendría automáticamente y sería posible establecer de una manera práctica y eficaz, depó-

sitos de aprovisionamiento en los lugares que fuese preciso.

Claro está que todo esto no podría ser si los actuales fabricantes de substitutivos no se pusiesen o no quisiesen ponerse de acuerdo, pero en tal caso ¿serían todos los que se mostrasen reacios a la combinación?

Si no eran todos, el acuerdo se concertaba con los que fuesen, protegiéndoles directamente y dándoles la exclusiva de aprovisionamiento para los socios del R. A. C. y para los establecimientos afiliados a la C. S. A. y para los puestos de aprovisionamiento en ruta. Estamos seguros que en tales condiciones no tardarían en capitular los disidentes, cuya vida se les haría poco menos que imposible.

Y si en último extremo el acuerdo no se pudiese llevar a efecto con nadie o sólo fuese posible con una minoría que no ofreciese garantías bastantes, sería entonces hora de desplegar aquellas energías de que hablábamos antes en una acción mancomunada y hacer lo que debiera hacerse. Hemos visto la facilidad con que se improvisan fábricas de substitutivos... y creemos que cada una de las sociedades nombradas y mucho más entre las dos, añadiendo aun si se quiere a las demás, tienen medios de sobras para salir airoosamente de la empresa.

Por ahora no decimos más. Veremos si nuestras palabras encuentran el eco debido, debiendo consignar desde el presente momento, que celebraríamos mucho que a base de lo por nosotros propuesto o valiéndose de una solución mejor, quedase en breve resuelto este interesante problema. Y conste también, además, que sentiríamos mucho que en nuestras palabras se viera hostilidad de ninguna especie contra los fabricantes de substitutivo, cuyas iniciativas tan beneficiosas han sido para aliviar la crisis que padece el automovilismo en nuestro país. Nos complacemos en reconocerlo así y por tanto nuestras palabras no

pueden tener otro fin que el de encaminar las energías de todos hacia lo que ha de ser aspiración de todos, el beneficio común, y en este sentido aconsejamos como primera solución la que armonice el supremo interés del automovilismo con los intereses ya creados.



## Real Automóvil Club de Cataluña

NOTAS DE INFORMACIÓN

### Gestiones útiles

El socio del Real Automóvil Club de Cataluña y diputado a Cortes por Granollers, don Juan Lligé, que se ocupa con laudable perseverancia en lograr mejoras para las carreteras de su distrito, está actualmente realizando gestiones para conseguir la subasta de las obras del puente sobre el Besós en Montmeló, de suma importancia para los vecinos de esta población y para la circulación de los automóviles por aquella comarca.

### La subasta del adoquinado de Badalona

Hoy debía celebrarse en Madrid la subasta de las obras del adoquinado de la carretera de Badalona, pero en virtud de una disposición del Ministerio de Fomento, publicada en la *Gaceta* del 24 de julio próximo pasado, ésta y las demás subastas anunciadas han sido aplazadas por unos días para evitar que, como venía ocurriendo con lamentable frecuencia, quedaran desiertas.

Ante la injustificada alarma que se produjo al saberse la suspensión de la subasta del adoquinado, el diputado señor Lligé, junto con el vocal de la Directiva del Real Automóvil Club señor Ribas, conferenciaron con el ministro de Fomento, quien les dió tranquilizadoras explicaciones demostrando los beneficios que en lo sucesivo reportaría la disposición dictada, pues por ella se tienen en cuenta los considerables aumentos sufridos por los jornales y acarreos, y siempre que se demuestre que los precios indicados en los pliegos de condiciones son ruinosos para los contratistas, deberán mejorarse en proporción a los citados aumentos; y de este modo aquéllos podrán acudir a las

## 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

## NUEVOS TALLERES DE REPARACION

de Automóviles y Construcciones Mecánicas

Vallet y Bofill, S. en C.

Calle Borrell, 236 - 244. - Teléfono 1351-A  
BARCELONA

subastas y, adjudicadas éstas, podrán realizarse las importantes reparaciones y mejoras en nuestras carreteras, que el señor Cambó, con indiscutible acierto, viene proyectando desde que se hizo cargo del Ministerio de Fomento.

### Reglamento de circulación por carreteras

La *Gaceta* del día 24 de julio próximo pasado publica íntegro el nuevo Reglamento de circulación de automóviles por carretera, y al Real Automóvil Club de Cataluña y al Real Moto Club de Cataluña les cabe la satisfacción de haber notado que en su redacción se han tenido en cuenta casi todas las observaciones que hicieron al proyecto hace aproximadamente un año, presentado por el Real Automóvil Club de España y obra de su activo e inteligente Secretario don Carlos Resines.

Teniendo en cuenta la utilidad que el conocimiento del citado Reglamento tiene para los señores socios, el Real Automóvil Club de Cataluña está procediendo a su impresión para repartirlo gratuitamente entre los mismos.

### Numeración de carreteras

El Real Automóvil Club de Cataluña solicitó informe del digno Ingeniero Jefe de Obras públicas de esta provincia, don Blas Sorribas, sobre el proyecto de numerar las carreteras españolas, remitido al Club por la Sociedad Anónima del Neumático Michelin, y dicho señor ha contestado que debería colocarse en los postes indicadores únicamente la letra G, en aquellas carreteras del Estado que son internacionales e interprovinciales. En las provinciales (ya sean del Estado o de la Diputación), debería colocarse un número de orden y la letra inicial del nombre de la provincia, pues aunque hay varias provincias que tienen la misma letra por inicial, no son limitrofes; únicamente en las de Granada y Gerona debería ponerse Gr. y Ge., para evitar confusiones con la G de las carreteras generales.

Cree el señor Sorribas que al automovilista no le interesa que las carreteras que pasa sean

## EL MUNDO DEPORTIVO

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

de primero, segundo o tercer orden, sino el buen o mal estado de las mismas.

Los caminos vecinales deberían tener también una numeración en cada provincia y tener los postes kilométricos de tipo diferente o la numeración pintada con tinta roja.

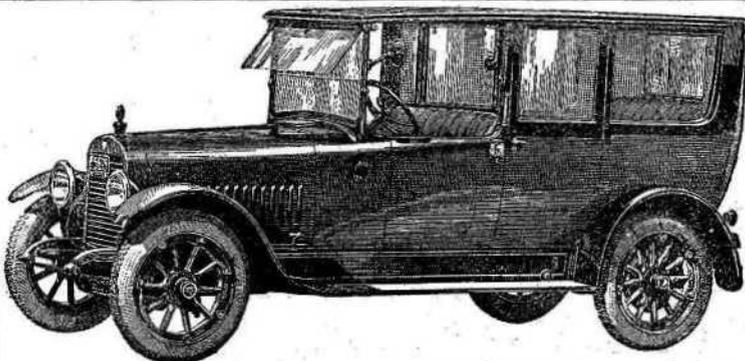
### La reparación de las costas de Calella

El Ingeniero Jefe de Obras públicas de esta provincia se ha dirigido al Real Automóvil Club de Cataluña para hacerle observar que, debido a la especial configuración de la carretera de Madrid a Francia en el trozo comprendido por las «costas» de Calella, en las que se están efectuando importantes obras de ensanche y de reparación, no es siempre posible pasar el rodillo apisonador inmediatamente después de colocada la grava, sino que ésta ha de quedar extendida algunas horas sin apisonar.

El Real Automóvil Club de Cataluña ruega a sus socios que circulen por aquella carretera, tengan en cuenta lo que antecede antes de formular denuncias por encontrar grava extendida, pues además de que procurará evitarse en lo posible, no tardará mucho tiempo en quedar completamente expedita la parte de la carretera en que se efectúan las obras.

### La exposición del automóvil

En su última reunión, la Comisión de cultura de nuestro Excmo. Ayuntamiento acordó, estudiada la petición formulada por la Cámara Sindical del Automóvil de Barcelona y del informe emitido por la Junta de Museos, se conceda el Palacio de Bellas Artes por durante quince días del mes de marzo próximo venidero para instalar el primer Salón-Automóvil que organiza dicha importante entidad.



Representante exclusivo para Cataluña:

**L. Carreras**

Paseo de Gracia, 87 : BARCELONA

Agencia general para España : F. DE LA VIESCA : CADIZ

## El Reglamento de circulación

EN la *Gaceta* del 24 de julio se publica el texto del nuevo Reglamento para la circulación por caminos ordinarios de los vehículos movidos por tracción mecánica, aprobado por Real decreto del Ministerio de Fomento.

Dada la gran importancia que tiene para los automovilistas el conocimiento del nuevo estado de derecho que crea el citado Reglamento, empezamos hoy a publicarlo con la intención de darlo a conocer integralmente entre éste y sucesivos números.

### REGLAMENTO

#### CAPÍTULO PRIMERO

##### Clasificación y condiciones de los vehículos

ARTÍCULO 1.º Los vehículos de motor mecánico se considerarán clasificados en las siguientes categorías:

1.ª Motocicletas, y, en general, vehículos de dos ruedas, con motor auxiliar o permanente.

2.ª Vehículos de tres o más ruedas, con pesos o cilindradas no mayores de 500 kilogramos y 1.100 centímetros cúbicos.

3.ª Automóviles, y, en general, vehículos de tres o más ruedas con pesos o cilindradas superiores, respectivamente, a 500 kilogramos y 1.100 centímetros cúbicos.

4.ª Tractores, rodillos compresores y camiones automóviles y vehículos análogos, ya circulen aislados o formando trenes con otros.

ART. 2.º Las condiciones a que han de satisfacer los vehículos de tracción mecánica son:

a) Todos sus órganos estarán dispuestos de tal forma, que su funcionamiento y empleo no constituya una causa especial de peligro, y que, a voluntad del conductor, no produzca ruido, a fin de evitar el espanto de las bestias de tiro o carga.

b) Los depósitos, tubos y piezas que hayan de contener materias explosivas, inflamables o corrosivas, estarán contruídos de modo que no tengan fugas. Tendrán además la resistencia adecuada a la expresión máxima a que hayan de funcionar, y el escape de gases se dispondrá de forma que levante la menor cantidad posible de polvo.

c) Los órganos destinados a la maniobra de los mecanismos estarán agrupados de manera que el conductor pueda manejarlos sin dejar de vigilar la vía. No deberá existir en el vehículo pieza alguna que estorbe esta vigilan-

cia, y los aparatos indicadores que el conductor deba consultar estarán a la vista del mismo y alumbrados durante la noche.

d) Todos los vehículos irán provistos de frenos capaces de producir rápidamente su detención.

Los de la primera categoría llevarán un freno que accione sobre la rueda o ruedas motrices; los de las demás categorías irán provistos de dos o más frenos independientes y suficientemente enérgicos cada uno de ellos para detener por sí solo la marcha del vehículo; uno de ellos accionará sobre las ruedas motrices o tambores solidarios de éstas, rápidamente y en forma tal que detenga la rotación.

Los automóviles destinados al transporte de mercancías o materiales, o al servicio público de viajeros capaces para transportar más de seis pasajeros a la vez, deberán tener un mecanismo que impida, aun en pendientes fuertes, que el vehículo pueda moverse hacia atrás, en caso de que uno de los frenos dejare de funcionar.

e) Todos los aparatos y mecanismos serán robustos, y los de dirección producirán el giro fácil y seguro del vehículo.

f) Los motores llevarán grabado o troquelado el número de fabricación.

g) Cada vehículo debe llevar una bocina u otro aparato de señal acústica, de sonido no estridente, pero que en tiempo ordinario pueda oírse a distancia de 300 metros para las motocicletas y un kilómetro para los de las restantes categorías.

h) También deberán poseer señales que los hagan visibles de noche y siempre al paso de los túneles; los de la primera categoría llevarán un farol para señalar su presencia y alumbrar la placa delantera de matrícula; los de las demás categorías deberán tener dos faroles blancos en la parte delantera y uno rojo en la parte posterior del vehículo, si es aislado, o del último de los que formen el tren.

i) Los vehículos de las categorías 3.ª y 4.ª llevarán mecanismo que permita la marcha hacia atrás, a voluntad del conductor.

#### CAPÍTULO II

##### Reconocimientos y matrículas

ART. 3.º a) Ningún vehículo de tracción mecánica podrá ser puesto en circulación, bajo ningún pretexto, sin que previamente haya sido reconocido, autorizada su circulación y sin estar provisto de sus correspondientes placas de matrícula.

(Seguirá)

# S. A. ESPAÑA

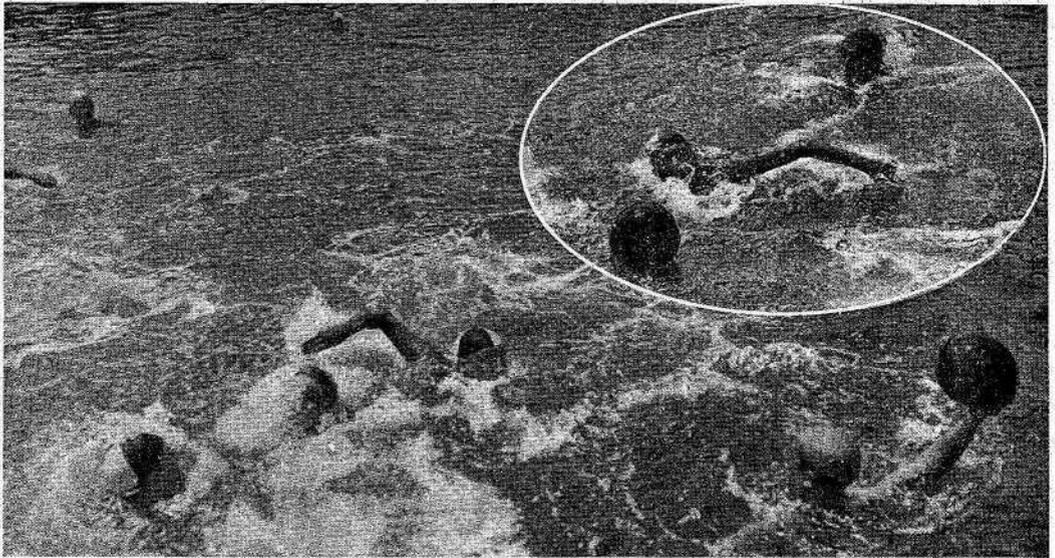
## Fábrica de Automóviles

Exposición: Provenza, 247 - Tel. 1023-6  
Fábrica: Valentín Iglesias (San Andrés)

BARCELONA

## ACTUALIDADES GRÁFICAS

## Natación : Entrenamiento de water-polo



*Dos momentos interesantes de los partidos jugados el domingo último en el C. N. B.*

Fotos Claret

EL Club de Natación Barcelona viene desarrollando, bajo la competente dirección del entrenador Mr. Berglund, un vasto programa deportivo que, además de los ejercicios y entrenamientos natatorios, preparación y especialización de los nadadores, agrupación por categorías, etc., comprende una extensa sección de prácticas atléticas que han logrado agrupar un numeroso contingente de socios participantes en los concursos sociales que constantemente se celebran.

Asimismo la sección de water-polo cuenta

cada día con mayor número de adeptos, y los partidos de entrenamiento se suceden con frecuencia, hasta el punto de que, en días festivos, como el domingo último, juéganse varios partidos en el espacio de pocas horas.

Tan intensa actuación pro-deportes dice mucho en favor de los directores del primer club de natación fundado en Barcelona, gracias a los cuales la afición al mar se ha desarrollado de un modo notable en nuestra ciudad durante estos últimos años, siendo legión actualmente los devotos de este deporte.

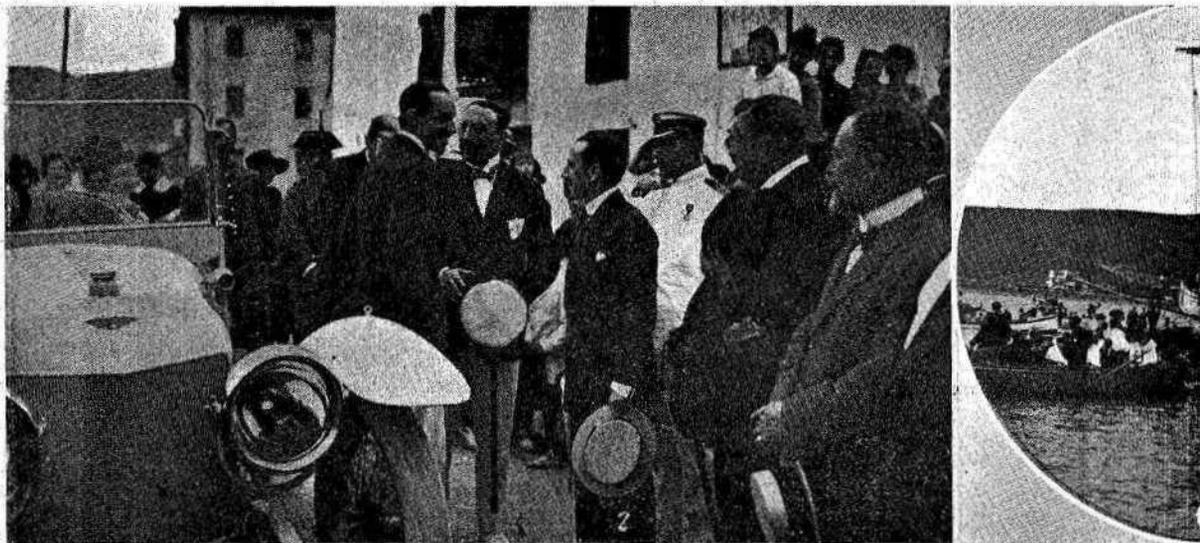
### Madrid : Carrera infantil de la S. C. D.



*Salida de los pequeños corredores. J. Crespo X vencedor de la carrera*

Foto Torres

# Los festivales deportivos



*Llegada de S. M. el Rey a Zumaya*

*Cucañas*

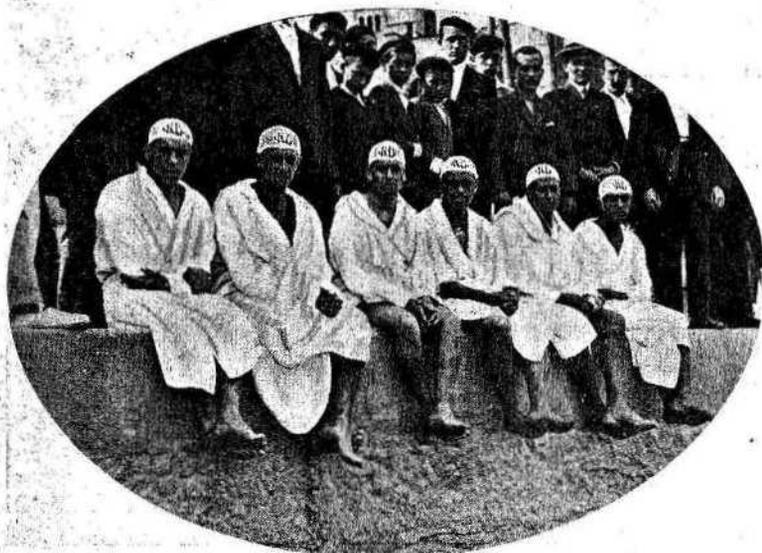
DESDE hace unos pocos años, la ría tranquila de Zumaya y este pintoresco pueblecillo del Norte se han consagrado como hermoso lugar de veraneo y como teatro de importantes acontecimientos deportivos.

Un insigne conciudadano nuestro, don Mariano de Foronda, que posee allí un palacete que ha elegido como su refugio predilecto de verano, ha sido el iniciador y el organizador de estos mitines anuales que se celebran cada vez con mayor resonancia y con mayor éxito en la ría de Zumaya.

Hombre como él tan entusiasta de los deportes y de tan relevantes dotes de organizador, debía convertir en fiesta famosa del calendario deportivo la que comenzó saliéndose apenas de los moldes de la intimidad. Y en verdad que lo ha conseguido hasta tal extremo, que



*Los remeros del R. C. Marítimo de B Zumaya y S*



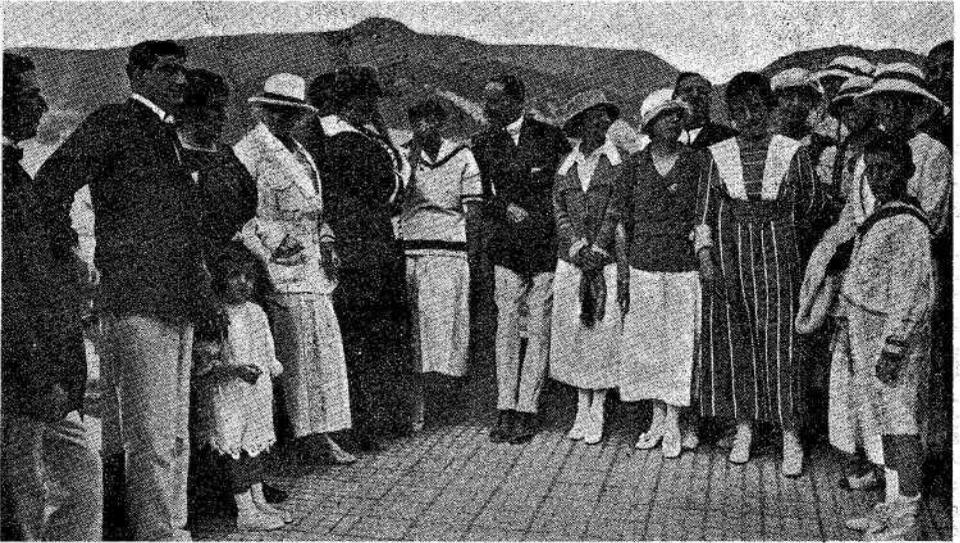
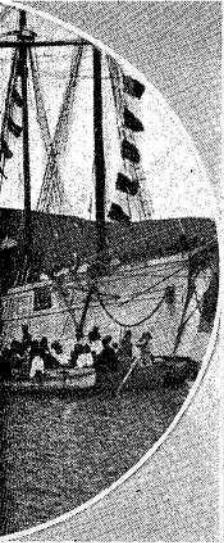
*Los equipiers del Club Natación Barcelona, triunfantes en los festivales del Cantábrico*

si el año pasado revistieron las regatas de este año han llegado a tener un categoría, viéndose incluso honración personal de nuestro augusto demostrando una vez más sus entu dar además una significativa prueba distingue a don Mariano de Foronda Real Aero Club de Cataluña, honrá residencia.

En el programa de festejos deportivos San Sebastián-Zumaya, en la que también interesantes pruebas reservadas para la población cantábrica.

Pero el *clou* de la fiesta, desde el

# en la ría de Zumaya



áticas

*S. M. El Rey con las balandristas que tomaron parte en las regatas*



*losa, vencedores de las regatas de San Sebastián*

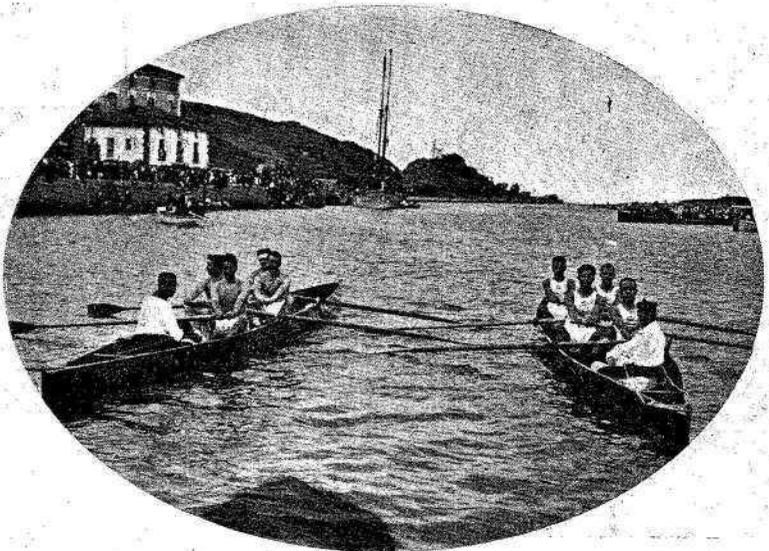
Zumaya una importancia notoria, esplendor propio de las de primera con la asistencia y con la participación de don Alfonso XIII, quien por los deportes, ha querido singular afecto personal con que el ilustre presidente de nuestro club con una visita en su magnífica

os, además de la regata crucero tomaron parte un buen número de y bellisimas señoritas, figuraban a las sencillas gentes de aquella to de vista esencialmente depor-

tivo, lo constituyeron, sin duda alguna, la regata de yols de mar a cuatro remeros y timonel y las carreras de natación. En dichas pruebas contendieron vascos y catalanes, y en ellas el triunfo de los nuestros dió lugar a grandes demostraciones de entusiasmo por parte del numerosísimo público que acudió a presenciar la lucha.

La tripulación catalana, formada por Madorell, Solá, Riba, Massana y timonel Martínez, supo conducir hábilmente a la victoria al yol *Morató*, del Real Club Marítimo de Barcelona, triunfando sobre la del *Anziak*, de San Sebastián.

Asimismo aquel grupo de entusiastas nadadores que, en representación del C. N. Barcelona, acudió a las playas cantábricas, supo, tanto en San Sebastián como en Zumaya, cubrirse de gloria y conquistar nuevos laureles para su club y para Cataluña.



*Los yols Morató, de Barcelona, y Anziak, de San Sebastián, preparados para la salida en la regata de Zumaya*

Fotos Pérez de Rozas y Vela

## ACTUALIDADES GRÁFICAS

**Santander : Partidos interregionales de futbol**

*Equipo del Internacional F. C. de Barcelona, que venció el Racing Club de Santander en los dos partidos jugados en aquella capital*

Foto Basañez

**A**SUNTOS de inaplazable publicación nos han impedido hasta hoy rendir justo homenaje a los modestos equipiers del Internacional F. C., que en su excursión por tierras del Norte supieron alcanzar una magnífica victoria sobre el Racing Club de Santander, cuyo primer equipo era considerado por la Prensa santanderina como muy superior al del Inter.

He aquí lo que acerca de los nuestros escribe un colega de aquella capital:

«Todos los equipiers del Internacional jugaron muy bien y todo elogio que podamos hacer por su trabajo noble y entusiasta de ayer, nos parece poco, pues ya recibió el premio debido de la afición, que constantemente les aplaudió y animó.

**Velo Sports de Sans : La Copa Sanromá**

*Julián Gómez vencedor de la carrera (ciclo Sanromá, pneus Pirelli). Rafael Marrugat 3.º de la clasificación*

**E**l amigo Sanromá y el señor Siles Vara ofrecieron dos valiosos trofeos para una carrera de neófitos que se corrió el domingo por la mañana, organizada por el Velo Sports

de Sans, con el título de Copa Sanromá. Del éxito obtenido en dicha carrera pueden estar satisfechos tanto los organizadores como los altruistas donantes de los trofeos.

Foto Vela

# Revista de Sports diversos



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



## ATLETISMO

### Al margen de los Campeonatos Nacionales

**H**OLGÁRAME muy mucho de poder escribir hoy, leída en *Atlética* la contestación del amigo Maluquer, unas cuartillas rebosantes de optimismos, que fueran a modo de rectificación de cuanto llevo escrito en estas columnas sobre la posible incomparecencia de los atletas catalanes a los Campeonatos de la nación. Y tanto sería de mi mayor agrado, cuanto que ello supondría un feliz encauzamiento de las cosas del atletismo catalán, por desgracia maltrechas y embrolladas en tal forma, que, aun miradas a través del mejor prisma, se reflejan con los más fúnebres colores.

Fatalmente, la réplica de Maluquer viene a confirmar de una manera tácita y explícita todos mis pesimismo, y sólo disculpa sus fantásticas al par que risueñas visiones de rosado porvenir, en un cambio de decoración, en un atascamiento y en otros argumentos de menor cuantía.

A renglón seguido de esta serie de razones, el culto director de *Atlética* me dedica el siguiente parrafito:

«Doy, pues, la razón a J. M. C., pero por casualidad, pues al contestarme él, estaban en su contra todas las probabilidades, y no creo que se precie de clarividente.»

Agradézcole al amigo la forma muy diplomática que ha tenido para llamarme lo que en lenguaje vulgar definimos con el vocablo «chambón», y crea que sinceramente deseo seguir equivocándome en mis vaticinios acerca de este asunto, bien que me temo que muy a mi pesar seguiré siendo «clarividente».

Esto expuesto, véase ahora con qué sencillez y simplicidad soluciona el articulista la cuestión económica:

«Cinco billetes ida y cinco vuelta en tercera clase, al precio de 40 pesetas cada uno . . .	400 ptas.
Dos días de fonda, a 10 pesetas, y comida para el día de vuelta.	125 »
Total . . .	525 ptas. »

¿Les parecen a ustedes muchas pesetas? Pues, sigan, sigan leyendo:

«Para los ingresos nos encontramos con la subvención de la F. A. Castellana, que consis-

te, según lo estatuido, en 10 céntimos por kilómetro recorrido, o sean 68 pesetas por atleta, que multiplicadas por los cinco expedicionarios son 340 pesetas.

La Federación, sabemos que en la actualidad tiene en caja 30 duros, fallándole pasar al cobro los dos meses últimos, con lo que puede tener, a mediados de septiembre, descontados los gastos naturales, unas 300 pesetas.

Suma total, 640 pesetas.»

Sobra dinero, por consiguiente, para pitillos, propinas, imprevistos, gastos menores, etc.

¡Y pensar que suponíamos el problema poco menos que irresoluble!

Ya lo sabéis, pues, atletas catalanes: cinco de vosotros podéis representarnos allá en Castilla, siempre que estéis dispuestos al *pequeño* sacrificio que supone un viajecito de 26 horas, en tercera, sin otro alimento que el que os llevéis consigo; llegar a la Corte el mismo día de las primeras pruebas y salir inmediatamente después de terminados los Campeonatos, disponiendo para la estancia de esas 48 horas de un total de veinte pesetas por individuo, con las cuales deberéis atender a todos los gastos.

¡Nada! ¡Pobres atletas los de Cataluña, que tenéis que someteros a las mezquindades de un ridículo presupuesto, mientras que nadadores, remeros, tennismen y futbolistas pueden permitirse el lujo de viajar cómodamente!

Mucho se ha trabajado, es verdad, para que una entidad suprema os represente y defienda, pero si a la vuelta de tantos años y después de tan inmensos sacrificios, no alcanzáis más que esos míseros resultados, no merecía la pena ciertamente de que nos preocupáramos en crear ésta que ha sido fuente de disgustos y semillero de discordias, que fundamos en hora mala con el título de F. A. C.

«No es dinero lo que falta—sigue diciendo el señor Maluquer—sino atletas.»

Tal vez tenga razón; pero dígame si no sabe de un Calvet y de un Nin, capaces por sí solos de representarnos dignamente. Y siendo ello así, ¿no le parece al amigo que vale la pena de sacrificar la cantidad a la calidad?

Además, que repartido todo ese dinero entre dos, en vez de entre cinco, tal vez, tal vez les fuera posible a los expedicionarios permitirse el lujo de catar allá en Madrid alguna chuleta, cosa que con una dieta de 10 pesetas, ha de serles tan difícil como establecer una buena

marca inmediatamente después de un viajecito de 26 horas en tercera.

Lo cual, amigo Maluquer, no es ya cuestión de clarividencia, sino de subsistencias y transportes.

J. M. C.

## Campeonatos regionales

En los días 15 y 18 de agosto, se celebrarán los Campeonatos regionales, bajo el siguiente programa:

Día 15. Carreras de 200, 800 (con relevos) y 1.500 metros; lanzamiento de peso y disco; saltos de longitud con y sin impulso.

Día 18. Carreras de 100 y 110 metros, haies; lanzamiento de la jabalina; saltos de altura con y sin impulso, y prueba de 3 kilómetros, marcha.

Las eliminatorias de los campeonatos se verificarán el domingo, día 11 del actual. Las finales, los días 15 y 18.

Se ha designado a Mr. Berglund, entrenador del C. N. B., para juez árbitro.

La clasificación social se hará por el sistema americano, concediéndose los puntos según el resultado máximo obtenido en cada prueba por el atleta concursante.

Además de las pruebas correspondientes al Campeonato, se celebrará, fuera de concurso, una demostración de lanzamiento del martillo.

Las inscripciones para participar en los Campeonatos se admitirán, previa la presentación de la licencia del presente año, hasta el día 9 del corriente, en la secretaría de la R. F. A. C. (Petritxol, 17).

En la carrera por equipos se ha convenido que no se otorgará clasificación para el premio social.

La R. F. A. C. se reserva el derecho, caso de existir un número excesivo de inscriptos en las pruebas de 800, 1.500 y 5.000 metros, de efectuar eliminatorias.

Al atleta que obtenga mayor resultado en las pruebas finales, le será otorgado el título de Campeón de Cataluña.

## CICLISMO

### Copa Cambó

Como que nuestros comentarios acerca esta carrera, coincidirían seguramente con lo que publica nuestro fraternal cofrade *El Mundo Deportivo*, nos permitimos reproducir lo que el colega, en su edición del pasado martes, publica, texto que suscribimos desde ahora sin reparos:

«Como forzosamente tenía que suceder, esta carrera, anunciada en dos etapas para los días 26 y 27, hubo de aplazarse. El haberse reunido un número escaso de corredores—unos siete—, el no contar con la oportuna organización y el no ofrecer, a juicio de la U. V. E., las suficientes garantías la forma en que iba a celebrarse la carrera, dió lugar a la suspensión. Por la mañana, muy temprano, en el local de la Unión Deportiva Vendrellense, tuvo lugar un cambio de impresiones, reuniéndose la comisión organizadora de la carrera, compuesta por los señores Deblón, Miró y Montserrat, los corredores Magdalena, Febrer, Nolla, Peña, Janer, Solanas y Saura, el secretario de la U. V. E. señor Viamonte y este cronista, invitado para ello, acordándose —antes de llegar a un fracaso o a consecuencias peores—, aplazar la carrera modificando el reglamento, variando el circuito y dando lugar a que puedan correr en ella corredores de las tres categorías.

Los corredores, con una forma de proceder correctísima, accedieron al aplazamiento, a pesar del perjuicio que ello les causa.

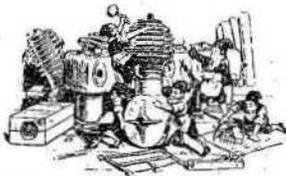
Por las impresiones que después hemos recogido en Vendrell, es posible que, para lo sucesivo, se arreglen las cosas de tal suerte, que no se dé más el bochornoso caso de que, por falta de ambiente, tenga de suspenderse una carrera para la cual han concedido valiosísimos premios, entre otros, el ministro de Fomento señor Cambó.

Hora es ya de que se haga todo prescindiendo de minucias y de politiquerías, que en materia de sport no rezan.

Ha querido achacarse a falta de propaganda por parte de la Prensa, el fracaso de esta carrera. ¿Es que la Prensa ha de ser cómplice de las desastrosas disposiciones de cualquiera, que redundan en desprestigio del sport? ¿No era bien visible la inoportunidad de una carrera de dos etapas de 150 kilómetros cada una, después de una de 140, a cuya fecha tenían los organizadores perfectísimo derecho? Algunos han querido significar que este caso es el caso de una Vuelta a Cataluña, y no hay tal. En una Vuelta a Cataluña, todos los inscriptos han de recorrer las tres etapas, luego están en iguales condiciones cada día; en dos carreras distintas, pueden unos haber corrido el primer día y otros no. Luego estos últimos luchan con desventaja.

En fin: esperemos los acontecimientos que, al parecer, no se harán esperar, y cuando las

### TALLER DE MODELAJE



Especialidad  
en modelos  
de cilindros y  
Carters para  
Automóviles,  
Motos, Avia-  
ción y demás piezas de precisión

### J. Carreras Bonet

CARRETERA DE RIBAS, 124 (entre Cerdeña y Marina); BARCELONA

=====  
**CARRERA NACIONAL  
DEL CLUB DE SPORTS-VENDRELL**

25 de julio de 1918 - 140 kilómetros

**1.<sup>o</sup>** José Magdalena  
sobre

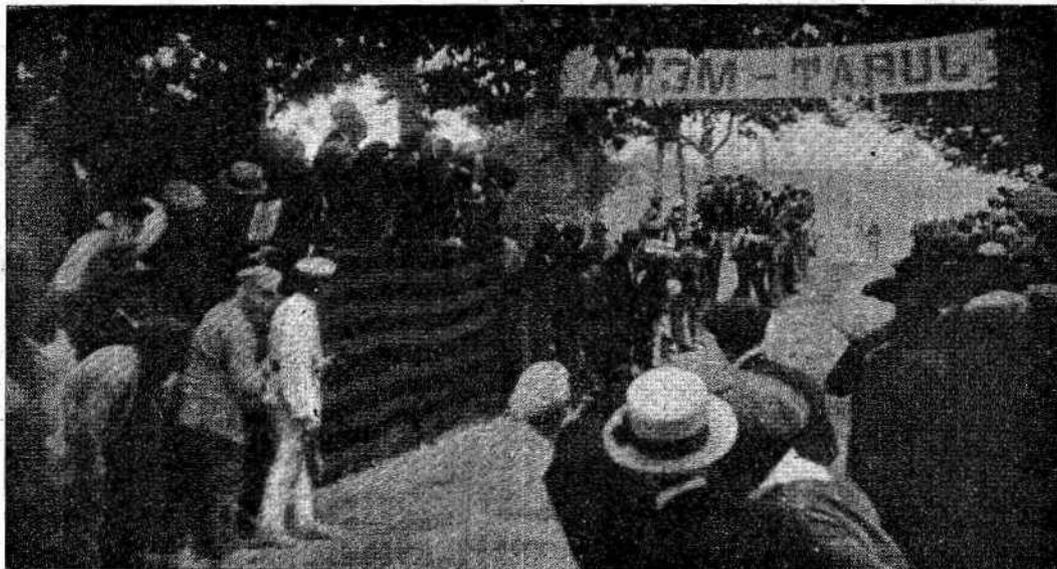
**CICLOS**

**PONSA**

PNEUS KLEIN

Paseo Gracia, 96; Teléfono 252-G : BARCELONA

# Carrera Ciclista del Club de Sports de Vendrell



*Las tribunas del Jurado a la llegada de Magdalena*

SIN duda alguna el acontecimiento deportivo de la pasada semana lo ha constituido la gran prueba ciclista organizada por el Club de Sports de Vendrell, y en la cual se han disputado, entre otros premios, una valiosa copa de S. M. el Rey, que alcanzó Magdalena; otra del champagne Champ Sors, que conquistó Marcelino Llopis, y por fin, la copa Anís Moscatell Málaga, que quedó en posesión de Ignacio Faura, un muchacho que promete.

La carrera fué algo dura y dió motivo a hacernos cargo de la verdadera forma en que se encuentran nuestros corredores.

Magdalena tuvo una jornada de las memorables; una de aquellas que nos recordaron sus célebres victorias de la Vuelta a Cataluña, de la Copa Ciudad de Viena, de la Copa STADIUM, de Igualada; en fin, aquellas célebres manifestaciones en que, deseoso de ganar cartel, salía dispuesto a vencer a toda ley. Magdalena, el pasado día de San Jaime estuvo colosal, verdaderamente espléndido, y fué ovacionado en todas las localidades por donde cruzó triunfante. Su victoria, un verdadero acontecimiento que honra a los ciclos *Ponsa* y a los neumáticos nacionales *Klein*, es de las inolvidables. Cuesta arriba y a durísimo tren, fué despegando a sus contrarios hasta quedar dueño de la carretera. Su audacia, su cálculo y su fortaleza, quedaron evidenciados el día 25, igual que en aquellas emocionantes carreras del año 1906 y 1907, en que presagiábamos en Magdalena un completo e invencible routier.

Podríamos llamarle el prototipo de la constancia.

Marcelino Llopis, el defender de los ciclos *Sanromá*, veló por el primero de su serie y

alcanzó el más honroso lugar de la segunda categoría, gracias también a los neumáticos *Hutchinson*, que secundaron su hazaña.

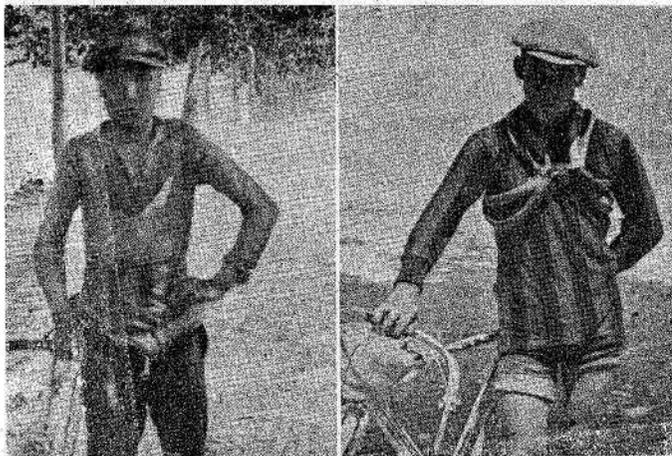
Llopis es un notable corredor que, cuando la *guigne* no le persigue, se defiende, sin regatear para el triunfo el más mínimo esfuerzo.

El primer lugar de la tercera categoría fué para Ignacio Faura, un muchacho que aguanta las tarascadas de los leaders con estoica fortaleza y que no desfalleció ni por un momento, acreditando que no en balde desciende de aquel Angel Faura, maestro de ciclistas ayer, de automovilistas hoy.

Bover, algo impresionado por la retirada de Febrer, alcanzó un buen lugar para su má-



*José Magdalena, vencedor de la carrera (ciclo Ponsa, pneus Klein)*



M. Llopis, 1.º de la segunda categoría. M. Bover, 2.º de la clasificación general.

quina *Montpeó*, y hasta el último momento se acreditó de buen mallorquín. Bover, hoy tal vez está en maduración, pero andando el tiempo, si dedica sus esfuerzos a dominar en la carretera, puede dar que hacer. Es cuestión de práctica.

Los demás, Gargalló, Martínez, Peña, Solanas, Beyá y otros, corrieron bien, pues todos los clasificados emplearon tiempos notables.

El Club de Sports estuvo atentísimo con corredores, jurados y Prensa, y al parecer le está reservada a dicha entidad llevar a cabo grandes cosas en Vendrell, de las que no dudamos saldrá airosa, como lo ha salido en cuantas manifestaciones ha llevado a cabo.

He aquí la clasificación general y por categorías:

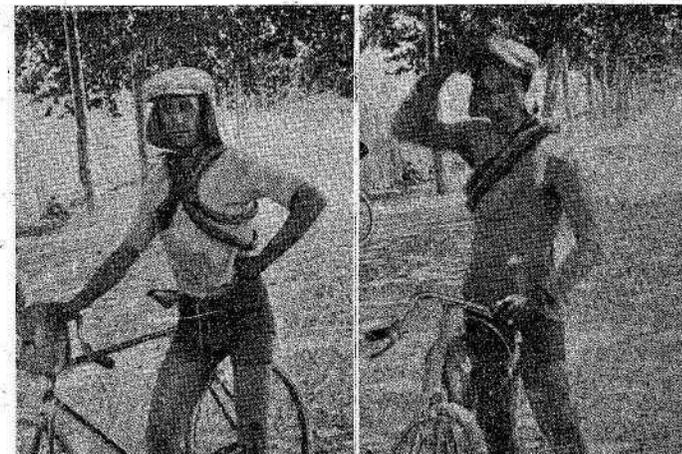
#### Clasificación general

	H.	M.	S.
1. José Magdalena (140 kilómetros), ciclo <i>Ponsa</i> , pneus <i>Klein</i> .	4	45	40
2. Miguel Bover, ciclo <i>Montpeó</i> .	4	53	24
3. Aureliano Gargalló, ciclo <i>I. V. E.</i> . . .	4	58	47
4. José Martínez. . .	4	58	48
5. M. Llopis. . .	5	2	34
6. I. Faura . . .	5	14	30
7. Juan Solanas. . .	5	14	31
8. Narciso Peña. . .	5	14	32
9. Tomás Beyá . . .	5	14	33
10. C. Gastón . . .	5	42	45
11. A. Moscardó. . .	5	46	30
12. José Ballester. . .	5	47	
13. M. Guzmán . . .	5	50	30
14. Juan Estivill . . .	5	50	31
15. E. Turull . . .	5	58	30
16. Juan Fusté . . .	5	59	30
17. Juan Roura . . .	5	59	40
18. F. Amigó . . .	5	59	54

#### Clasificación por categorías

##### Segunda

1.º M. Llopis, ciclo *Sanromá*, pneus *Hutchinson*.



I. Faura, 1.º de la tercera categoría. A. Gargalló, 3.º de la clasificación general.

- 2.º Juan Solanas.
- 3.º Narciso Peña.
- 4.º Tomás Beyá.
- 5.º Carlos Gastón.

##### Tercera

- 1.º Ignacio Faura, ciclo *Lázaro & López*, pneus *Pirelli*.
- 2.º Aniceto Moscardó.
- 3.º José Ballester.
- 4.º Martín Guzmán.
- 5.º Enrique Turrull.
- 6.º Juan Fusté.

##### Primas

Vendrell, primera vuelta: Ferrer, 50 pesetas.

Vendrell, primera vuelta: Bover, medalla.

Vendrell, primera vuelta: Faura, 25 pesetas.

Villanueva: Bover.

San Pedro de Ribas: Gargalló.

La organización estuvo muy cuidada. En la meta se levantaron vistosas tribunas, y los corredores a la llegada fueron solícitamente atendidos por el Club de Sports, no dándose punto de reposo en ellos los señores Fernández y Badía.

A Vendrell acudieron multitud de aficionados de Barcelona, viendo allí cuanto de notable entre el ciclismo contamos.

Indudablemente las grandes organizaciones deportivas no son ya patrimonio exclusivo de los clubs y sociedades de la capital, pues bien se viene demostrando que en villas y ciudades, donde quiera que se labora con fe y con alteza de miras, surgen siempre hombres de buena voluntad, capaces de acometer las mayores empresas.

Tal ha ocurrido ahora en Vendrell con motivo de la carrera del Club de Sports.

cosas se lleven a cabo tal cual procede, sin regatearla por ningún concepto dispensaremos la oportuna propaganda.

No tenemos interés en apoyar lo que no sea esencialmente deportivo.»

Por nuestra parte no nos toca quitar ni poner nada.

Es lo más justo.

## Ecos y noticias

La Real Asociación de Lawn-Tennis de España ha autorizado la celebración en la región Norte de los siguientes concursos:

Del 3 al 10 de agosto: Real Sociedad de Lawn-Tennis de Santander.

Del 11 al 19 de agosto: Gijón Lawn-Tennis Club.

Del 21 al 28 de agosto: Comité de Lawn-Tennis de Zarauz.

Del 1 al 8 de septiembre: San Sebastián Recreation Club.

Del 10 al 20 de septiembre: Club Marítimo del Abra, de Bilbao.

\* \* \*

En Valencia se ha constituido la Cámara Sindical del Automóvil, que estará regida por una junta integrada por los siguientes señores: Presidente, don Vicente Ballester; secretario, don Casimiro Buitrago; tesorero, don Vicente Marzal. Vocales: don Vicente Pizcueta y don Emilio Guerrero.

\* \* \*

La nueva Junta directiva del R. U. C. de Irún ha quedado constituida en la siguiente forma:

Presidente, don José Gil Rodríguez; vicepresidente, don Enrique Aguirreche; secretario, don Baldomero Martínez; vicesecretario, don Juan Legarreta; tesorero, don Ignacio de Thomas; contador, don José Eccizabarrena. Vocales: don Angel Angoso, don Luis Rodríguez, don Antonio Abaizar y don Angel Murguza.

## Carnet del sportsman

### Resultados técnicos

**Ciclismo.** — *Vendrell*: Día 28. Carrera Nacional organizada por el Club de Sports de Vendrell, 140 kilómetros. Clasificación general: 1.º, José Magdalena, ciclo *Ponsa*, pneus *Klein*, en 4 h. 45 m. 40 s.; 2.º, Miguel Bover, ciclo *Montpeó*, en 4 h. 53 m. 24 s.; 3.º, Aureliano Gargalló, ciclo *I. V. E.*, en 4 h. 58 m. 47 s. — Segunda categoría: 1.º Marcelino Llopis, ciclo *Sanromá*, pneus *Hutchinson*; 2.º, Solanas; 3.º, Peña. Tercera categoría: 1.º, Ignacio Faura, ciclo *Lázaro & López*, pneus *Pirelli*; 2.º, Moscardó; 3.º, Ballester.

**Barcelona**: Día 28. Carrera de neófitos *Copa Sanromá*, organizada por el Velo Sport de Sans. 30 kilómetros. 1.º, Julián Gómez, ciclo *Sanromá*, pneus *Pirelli*, en 1 h. 4 m.; 2.º, Primitivo Millán; 3.º, Rafael Marrugat.

**Fútbol.** — *Barcelona*: Día 28. Martinenc-Tarrasa, 2 a 1. Centre Sports de Sans-Júpiter, 4 a 1.

**Natación.** — *Barcelona*: Días 25 y 28. Pruebas sociales organizadas por el Club Natación Barcelona. 100 metros. Tercera categoría. 1.º, Fontanet, 1 m. 40 s.; 2.º, Boniquet; 3.º, Esquer. 300 metros. Segunda categoría: 1.º, Braquehais, 5 m. 50 s.; 2.º, Forwell; 3.º, Palou. 80 metros, estilo libre. Primera categoría. 1.º, A. Vila, 1 m. 6 s.; 2.º, A. Robert; 3.º, A. Jorro. 200 metros, braza. Segunda categoría. 1.º, Forwell, 3 m. 49 s.; 2.º, Homann; 3.º, Cuadrada. 200 metros, estilo libre. Tercera categoría. 1.º, Pasolas, 4 m. 4 s. 100 metros, estilo libre. Tercera categoría. 1.º, Esquer, 2 m. 20 s.; 2.º, Galofré; 3.º, Boniquet. 60 metros, braza. Tercera categoría. 1.º, Galofré, 1 m. 22 s.; 2.º, Boniquet; 3.º, Llagostera.

### Programa para mañana

**Remo.** — Regatas eliminatorias en yols de mar a cuatro remeros y timonel, organizadas por el Club de Mar del C. A. D. C. I. Distancia, 2.000 metros. Primera prueba, a las 8. Segunda prueba, a las 19.

**Tiro.** — Concurso de fusil, organizado por la Representación del Tiro Nacional. Polígono de Montjuich. A las 9,30.

**Natación.** — *Copa Vermouth Rossi*. Segunda prueba del Concurso. Saltos palanca, organizada por el Club Natación Barcelona. A las 11.

Campeonato de España de Water-Polo. Eliminatorias. Equipo verde contra equipo negro del C. N. B. Equipo azul-blanco C. N. B. contra equipo blanco A. S. C. A las 12.

**Ciclismo.** — Copas Guinovart-Latorre. Carrera de bicicletas reservada a corredores de tercera categoría y neófitos, organizada por la Agrupación Ciclista Montjuich. Distancia, 62 kilómetros. Salida de la Plaza de Palacio. A las 16.

# HERALDO DEPORTIVO

APARECE LOS DÍAS 5, 15 y 25 DE CADA MES

SUSCRIPCIONES Y ANUNCIOS

Oficina: Villalar, 10 - MADRID

Agencia en Barcelona: Balmes, 58, 1.º, 1.ª - Teléf. 4737-A



Neumáticos

# DUNLOP

AUTO  
MOTO  
VELO

**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

## Substitutivo **ROFE** de producción nacional, ha ganado

El record de velocidad, en la carrera en cuesta de la Conrería, 24 marzo 1918.

El Premio de regularidad, el primer premio de motos ligeras y el primero y segundo de side-cars, en la carrera Peña Rhin, 28 abril 1918, y en la IV Prueba de regularidad del 26 mayo 1918, organizada por el Real Moto Club de Cataluña, (171 kilómetros), 4 primeros premios con medalla de oro.

**F. de A. PUIG & C.<sup>A</sup>**

Mallorca, 231 y Balmes, 96 y 98  
Teléfono 1102 - G. - BARCELONA

Sobre

**PIRELLI**

debe usted hacer  
sus excursiones  
este verano

BARCELONA  
Ronda Universidad, 31

MADRID  
Alcalá, 73

**A. ALIMUNDO Y C.<sup>A</sup>** La casa más importante de España  
en artículos para todos los sports  
Aragon, 259 y 261 : Teléfono 1017-A  
• BARCELONA •

Raquetas RAND e I Z y demás artículos para Lawn-tennis, de la célebre casa inglesa SLAZENGERS Ltd.

# AUTOMOVIL-SALON

SALÓN DE VENTAS

DESPACHO

GARAGE Y TALLERES

Plaza de Cataluña, 18

Trafalgar, 52

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

## Automóviles

# LANCIA

### M. COMERMA

Diputación, 297 : Tel. 3096-A  
:: BARCELONA ::

## Automóviles IDEAL

Motor con patente española 61.028

SPORT - TURISMO - CIUDAD - INDUSTRIA

Fabricados por completo en los Talleres Hereter, S. A. - Barceloña

Vuelta a Cataluña 1917 - Regularidad: **Copa de Honor y Medalla de oro**

Peña Rhin 1917 - Velocidad: **Primero. La mayor recompensa.**

ESPAÑA  
(BARCELONA)  
Carret. 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