

STADIUM

Remo



Foto Vela

La tripulación de yol del R. C. M. de Barcelona, que ha vencido recientemente en Alicante a los campeones de España

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

Automóviles

FIAT

Agencia general para España:

Sociedad General de Automóviles

Caspe, 24

BARCELONA

S. A. ESPAÑA

Fábrica de Automóviles

Exposición: Provenza, 247 - Tel. 1023-6

Fábrica: Valentin Iglesias (San Andrés)

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

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 cénts.
Número suelto, atrasado, 60 cénts.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

Los primates

ENTRE la gente entusiasta por el sport, que abunda en Mallorca, figura en primera fila persona que siente intenso cariño por todos los deportes.

Nos referimos a un antiguo conocido nuestro, a don Antonio Moner, que en aquel bello país en que se remueven a la hora de ahora de un modo extraordinario, las mayores energías a favor del sport, logra distinguirse de entre los valiosos elementos que luchan a porfía, no por sobresalir por afanes ridículos de exhibición, sino para conseguir de un modo patetísimo, del que han dado múltiples pruebas, que allí el sport triunfe merced al empuje formidable que le imprimen los elementos directores y merced también a las energías de los que allí se entregan por sport a la práctica de los ejercicios físicos.

Ocupa actualmente la presidencia de la Real Sociedad Alfonso XIII de futbol, y en ella se distingue por su inteligencia, por su actividad, por el afán que le domina de contribuir al engrandecimiento de lo que han constituido sus aficiones de toda la vida.

Don Antonio Moner, ilustrado doctor en Medicina, es un perfecto caballero, de gran cultura, simpático, atrayente; hombre de iniciativas, resuelve siempre los problemas de un modo preciso, claro, rectilíneo, y pudiendo por su posición desahogada, disponer del



D. ANTONIO MONER

Presidente de la R. S. Alfonso XIII

tiempo sin tasa, ha dedicado todos sus entusiasmos al fomento del sport, predicando con el ejemplo.

Practica con verdadero amor todos los deportes. Es una columna firmísima del ciclismo dentro del Veloz Sport Balear, habiendo corrido y ganado premios en los tiempos del puro amateurismo; ha practicado el futbol cuando en Barcelona se creaba el Español; en el Galeno figuró como valioso de-

lantero; es una de las primeras escopetas de Mallorca, y las perdices de la isla dorada lo tienen catalogado entre los más temibles enemigos; en el Automóvil Club, Moner es un prestigio, lo mismo que en el Real Club de Regatas, pues tanto hace con un volante en la mano como con la caña de un excelente guairo, y... ¿a qué seguir? Todavía le queda tiempo para ir a la Porrassa y *grumexar ses oblades*, pescando más de un centenar cuando hay embatè...

La afición por el sport le domina por completo; siente como pocos los afanes de mejora por nuestra raza, y por lo mismo que es, en virtud de sus conocimientos científicos, conocedor de materia tan compleja, lucha incansablemente por la regeneración física, su bello ideal.

Apreciadísimo por sus amigos y por Palma entera, su opinión y su voto son siempre de calidad y prestigio. Se le busca en todas las manifestaciones deportivas, y por ello nosotros, que tanta importancia concedemos a los deportes, consideramos un deber nuestro rendirle este pequeño homenaje desde el puesto de honor de nuestra Revista, porque aunque se zahiera su manera de ser, ha de servir este sitio de espejo donde se miren muchos afanosos de seguir el ejemplo de los que luchan con empeño y vencen con honor.

N. M.

Pórtico

Pequeños detalles

En el curso de una de nuestras informaciones periodísticas en que nos ha sido preciso utilizar un automóvil, nos ha venido a la memoria el Reglamento de Circulación a tracción mecánica, que, reformado recientemente, publica en la actualidad la Prensa.

Y al recordar el tal Reglamento nos ha parecido muy escueta la disposición que prescribe las condiciones que debe reunir un conductor de automóviles. El articulado se limita a prescribir que los conductores deben poseer un certificado de aptitud librado por un Gobernador, a juicio de un facultativo del ramo.

Mas como sea que en nuestro mencionado viaje y en otros también accidentados, hemos estado varias veces a punto de un vuelco o un despeñamiento, debidos a la impericia del chauffeur, que ha puesto en evidencia desconocer lo que es una carretera y un móvil, hemos llegado a dudar de que el certificado de aptitud de ese conductor respondiese a una cosa cierta.

Como este caso, hemos observado muchos, especialmente por las carreteras que continuamente corre el cronista.

En cambio, nunca, pero nunca, hemos dado por ahí con un chauffeur en pleno examen. ¿Dónde tienen lugar esas pruebas de aptitud? ¿Es que se limitan a conducir un auto hasta las afueras de la localidad y regresar, para después de este corto recorrido recibir el título de mecánico conductor un hombre que volante en mano dispondrá de la vida de los que ocupan el coche y de la de los peatones?

Nos parece que el chauffeur debería acreditar su aptitud como el capitán y el piloto de un buque o el maquinista de tren, después de haber recorrido un número determinado de kilómetros sin accidentes y a satisfacción completa de un facultativo exigente hasta la saciedad. Además, corriendo el auto con entera libertad de acción, es decir, sin vías ni márgenes, el chauffeur — aunque parezca raro — debería conocer a perfección lo que es circular en bicicleta, en motociclo y en carruaje, toda vez que son todos ellos vehículos de menor potencia. Indudablemente se evitarían los constantes atropellos de infelices ciclistas, que a lo mejor no pueden separarse de un surco, y disminuirían los accidentes.

Nosotros hemos visto y vemos a diario, conductores de automóvil doctorados en cuatro o cinco lecciones, como si tal profesión fuese fruto de una enseñanza literaria cualquiera, lo que no nos parece muy práctico.

Y con esta rigurosidad ganarían las mismas carreteras y aun los dueños de autos, porque sus intereses serían mejor administrados.

Es éste un punto que por tratarse de algo que encierra la idea de humanidad, nos parece merecería la atención de quienes disponen en la materia.

Por lo menos se haría, después de un bien a la circulación, a la misma clase, pues no es lógico equiparar al mecánico que ha salido del taller en donde entró hace años de aprendiz y aprendió el oficio a conciencia, con el cochero que desde el pescante de la berlina o el rippert pasa a empuñar el volante y la palanca del rápido automóvil, como si ambos vehículos fuesen una misma cosa.

KANT



Cosas de antaño

Campeonatos de Natación

30 de agosto de 1908

MAÑANA se celebra en Barcelona por primera vez, el Campeonato de Cataluña de Natación, instituido por el Club Natación Atlètic.

Repasando nuestro fichero para traer a estas páginas recuerdos de un tiempo que fué — no diremos si mejor o peor —, tropezamos con el acontecimiento natoratorio del 30 de agosto de 1908, diez años ha, en que se celebró por segunda vez el Campeonato de España y la Copa Solé.

En la organización intervinieron amigos nuestros muy queridos; del Jurado formaron parte otros no menos amigos. Mézclanse en aquellas crónicas los nombres de Manolo Solé, Joaquín Cánovas, Eugenio Aguilar, Bernardo Picornell, Narciso Masferrer y Manolo Creus.

En la carrera de velocidad (60 metros), llegaron: 1.º, Giraud, 50 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, Solaégui, 51 s. $\frac{2}{5}$; 3.º, Miller, 52 s.

En el Campeonato de España (1.500 metros), se clasificaron: 1.º, A. von der Heyden, 32 m. 53 s. $\frac{4}{5}$; 2.º, Giraud, 33 m. 20 s. $\frac{1}{5}$; 3.º, Claret.

La Copa Solé fué adjudicada a Claret.

Por último se jugó un match de water-polo.

Y aquellos « polvos » traen estas nuevas y esplendorosas manifestaciones, que STADIUM aplaude con sus entusiasmos de siempre.

NUEVOS TALLERES DE REPARACION

de Automóviles y Construcciones Mecánicas

Vallet y Bofill, S. en C.

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

Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios



¿Cómo frenar?

EL buen conductor que sabe frenar a tiempo y sin brutalidad, cuida y conserva su máquina y sus neumáticos. Ante los transeúntes da la impresión de un conductor seguro de sí mismo, captándose simpatías de las cuales conviene a veces echar mano.

Por hoy no vamos a estudiar la cuestión más que desde un punto de vista no menos serio que los otros, el aspecto económico o, dicho en otras palabras, la influencia del frenado en la duración de los neumáticos.

Un frenado violento, brutal, a coche lanzado, produce siempre el patinaje. Por lo demás, este patinaje puede tener lugar en la dirección de la marcha o en otra diferente, dando lugar entonces al derapage, tan peligroso para los viajeros como para las cubiertas.

Si el vehículo no lleva suficiente marcha para vencer la adherencia de los neumáticos al suelo, la parada se efectúa rápida, instantánea, en el acto, y su menor inconveniente consiste en lanzar a los ocupantes del auto hacia delante (encantador). El esfuerzo del coche, su fuerza viva, se ve contrarrestada por las paredes de los bandajes, que la transmiten a la parte trasera del vehículo.

En ambos casos se lleva a cabo un desgaste considerable de cubiertas y cámaras. «El chauffeur frena sobre su bolsillo», dice una frase popular. Sólo que cuando el patinaje se produce, el frenado repercute más visiblemente en el portamonedas, quiero decir en los bandajes. Las gomas se desgarran y a veces hasta las primeras telas. El mal no tiene remedio.

El deterioro del bolsillo puede ser tan grave, aunque menos aparente cuando la parada se produce en seco.

El frenado que de tal manera inmoviliza el coche se traduce del siguiente modo: la banda de rodamiento del bandaje queda como clavada en el suelo; pero los bordes, fijados rígidamente a las llantas, sujetos en

sus pestañas, son arrastrados por el coche y sufren un esfuerzo de tracción considerable que hace padecer grandemente a las paredes del neumático. Las telas se desgastan, los filamentos del tejido ceden poco a poco, y una vez llegados al límite de su elasticidad, se rompen. Total: una avería sólo visible al verificar el desmontaje, una avería interna que se revela por un estallido inesperado.

Ahora bien: ¿cómo debemos frenar? ¿Sobre las ruedas o sobre el mecanismo?

El freno de pedal que funcione en la transmisión tiene la gran ventaja de accionar por igual sobre las dos ruedas, toda vez que pasa por el intermedio del diferencial y reduce a un mínimo las probabilidades de derapage. Pero tiene también sus inconvenientes.

En efecto: el freno inmoviliza el mecanismo del coche entre el motor y el eje trasero. El suelo tiene un punto de aplicación, de resistencia, sobre las ruedas, evidentemente. El esfuerzo de desgarrar se produce entonces entre esos dos puntos. Como entre ambos median engranajes interpuestos, éstos son los que sufren los efectos, es decir, los dientes.

Desde el punto de vista de la conservación del mecanismo interno, el freno de pedal resulta, pues, nefasto.

Si por el contrario frenáis sobre las ruedas, pondréis los engranajes al abrigo de un incidente; pero expondréis con ello solamente el neumático.

Además, si el freno estuviese mal reglado, mal ajustado, se inmovilizará, primeramente, sólo una de las ruedas, la velocidad de la otra se acrecienta y ya tienen ustedes como consecuencia la tendencia al vuelco.

Si la rueda frenada muerde el suelo y la otra patina, desgastaréis los dos neumáticos: uno porque sufre el esfuerzo íntegro de la parada y el otro porque patinará a gran velocidad.

Total: que el frenado a las ruedas tiene también sus inconvenientes y sus ventajas y que no hay más padrino que los neumá-

ticos para sufrir un disgusto por efecto de una frenada mal hecha. Si el frote moderado de dos superficies metálicas las pule, un roce demasiado enérgico produce por el contrario arañazos y grietas. Las superficies se quedan más rugosas y las coronas del freno fuera de servicio.

Frenad, pues, progresivamente cada vez que os sea posible: a pedal, por lo pronto.

El freno, ligeramente aplicado, amortigua el lanzamiento del coche, que al fin podréis detener, si es preciso, con el freno de mano. Es prudente y recomendable para la seguridad de los viajeros y de este modo conservaréis en buen estado vuestros engranajes y vuestros neumáticos.



Real Automóvil Club de Cataluña

NOTAS DE INFORMACIÓN

La carretera de Lérida a Huesca por Almacellas

Todos los socios del Real Automóvil Club de Cataluña que han realizado en automóvil el viaje desde esta capital a San Sebastián, pasando por Almacellas, saben las molestias que les ha producido un trozo de medio kilómetro, aproximadamente, situado junto a un paso a nivel, en el que no hay rastro de carretera, pero en cambio hay unas roderas tan profundas, que cuando llueve quedan atascados allí los automóviles, sin defensa posible.

Deseando el Club poner término a estos perjuicios, ha practicado gestiones que, con el eficaz concurso del entusiasta socio don Teodoro Roviralta, han dado un feliz resultado, pues dicho señor, que hace unos días salió de esta capital por carretera con destino a Solares, en su automóvil, se detuvo en el citado trozo y consiguió comprometer a un vecino que reside en las cercanías para que mantenga en estado de buena conservación el peligroso trozo y no se atasquen ya más los automóviles de los socios del Club; habiendo éste felicitado al señor Roviralta por el éxito de sus gestiones y el gran servicio que ha prestado a todos sus consocios.

Denuncias interesantes

El socio del Real Automóvil Club de Cataluña, don Francisco Riviére, ha denunciado que al pasar hace unos días por el camino de San Adrián a La Roca encontró un tronco atravesado en el mismo, en forma la más adecuada para producir un grave accidente; además, indica el propio señor la necesidad de que se coloque un rótulo en el sitio de la tra-

vesía de Badalona en el que han empezado las obras del adoquinado, pues no se sabe por qué calle se ha de tomar para realizar el rodeo indispensable para evitar aquel obstáculo.

La carretera de Llansá a Port-Bou

Don Francisco Planellas, contratista de la carretera de Figueras a la frontera francesa, ha escrito al Real Automóvil Club de Cataluña manifestando que la misma pone en comunicación los pueblos de Llansá, Culera y Port-Bou, faltando terminar la sección de Port-Bou al litoral, que dista unos dos kilómetros, que comunicaría con las carreteras del Rosellón y de todo el Mediodía de Francia.

El trazado desde Llansá, donde empieza la zona pirenaica, tiene varias sinuosidades para salvar pendientes del siete por ciento y, como consecuencia, virajes algo cerrados, pues por la inseguridad del terreno se desistió de construir túneles.

El afirmado en las secciones curvas de la carretera está en peralte y deben los conductores tenerlo en cuenta para evitar accidentes.

La carretera particular de Casa Güell

El Real Automóvil Club de Cataluña, en su deseo constante de procurar ventajas al automovilismo, ha presentado una instancia al excelentísimo Ayuntamiento de esta capital pidiendo la adquisición por el mismo, del camino o carretera particular de Casa Güell, que desde la entrada de Sarriá conduce a la carretera provincial de Cornellá a Fogás de Tordera, en las cercanías de Pedralbes.

La principal ventaja de dicha adquisición consistiría en la supresión de la angosta y difícil travesía de Sarriá y en que el Ayuntamiento, con los medios de que dispone, podría tener el citado trozo de carretera en perfecto estado de conservación y por él podrían entrar en nuestra ciudad los automovilistas procedentes de Tarragona, Valencia y otros importantes puntos de España.

Caravana automovilista

CONFIRMANDO cuanto llevamos escrito en estas columnas acerca de la necesidad de fomentar estas excursiones colectivas que, en forma de caravanas automovilistas, puedan practicar el gran turismo, recorriendo los más bellos lugares de España, previa la designación de un itinerario y previa organización de estancia y hospedajes, han regresado verdaderamente satisfechos y encantados de su viaje los automovilistas que han realizado una soberbia excursión por varias regiones.

Al felicitar efusivamente a los excursionistas, y de un modo especial al señor Bosch y Pagés, organizador de la caravana, hacemos votos para que se organicen con frecuencia estas manifestaciones del gran turismo.

El Reglamento de circulación

(CONTINUACIÓN)

Art. 18. a) El conductor que habiendo cometido un atropello de personas no detuviere el vehículo lo antes posible, ni preste auxilio a la víctima, será castigado (sin perjuicio de las responsabilidades en que pudiera haber incurrido) con la caducidad del permiso para conducir vehículos con motor mecánico.

b) Las faltas que cometan los conductores expresados, se castigarán:

1.º Con multas.

2.º Con la suspensión temporal de la autorización para conducir.

3.º Con la retirada definitiva del certificado de aptitud, sin que pueda volver a expedirse en lo sucesivo.

Art. 19. Los conductores de automóviles y motociclos no serán responsables de la muerte de los animales que se hallen sueltos en las carreteras y caminos. Los dueños de dichos animales incurrirán en las responsabilidades que define el Reglamento de Policía y Conservación de carreteras vigente, sin perjuicio de las demás que sean consecuencia del abandono en que hubiesen dejado dichos animales.

Art. 20. a) Todos los obstáculos que se opongan a la libre circulación por carreteras y vías públicas, deberán hallarse convenientemente alumbrados desde el anochecer, para señalar su presencia a los conductores de vehículos.

b) Tan luego como el Ministerio de Fomento haya llegado a un acuerdo acerca de la mejora del señalamiento de los pasos a niveles con las Compañías de ferrocarriles o entidades a cuyo cargo corra su cuidado y conservación, serán aquéllos alumbrados con luz roja y cubiertos con las señales adoptadas por el Convenio internacional de París de octubre de 1909.

c) La sustracción y voluntario deterioro de los faroles, señales y postes indicadores que existen en las carreteras y vías públicas, será castigado con el máximo de la multa guber-

nativa, sin perjuicio de la denuncia a los Tribunales para la sanción correspondiente.

Art. 21. a) Será castigado con una multa de 25 pesetas el que conduzca un vehículo sin llevar reglamentariamente encendidas las luces; el que no haga sonar los aparatos acústicos de aviso al acercarse a otros vehículos, a peatones, a las revueltas y cruces del camino con otros; el que lleve los faros encendidos al pasar por poblaciones, así como el que dentro de éstas use el escape libre.

b) La reincidencia de estas faltas será penada con un castigo triple del de la primera vez.

Art. 22. Los agentes de la autoridad y el personal encargado de la policía de las vías públicas presentarán, por los trámites correspondientes, al Gobernador civil de la provincia las denuncias por infracciones a lo dispuesto en este Reglamento, a fin de que por dicha autoridad se proceda contra el infractor en la forma debida.

Art. 23. Para los ensayos de vehículos deberá obtenerse una autorización especial, llevando aquéllos una placa que diga: «Pruebas», y verificándose éstas en sitios y horas de poca circulación.

Art. 24. a) No podrán circular sin permiso especial los vehículos cuyo eje más cargado soporte un peso superior a seis toneladas, ni aquellos cuya carga por centímetro de ancho de llanta exceda de 150 kilogramos, cuando las llantas sean de caucho, y 140 kilogramos cuando sean metálicas.

Si se desea poner en circulación un vehículo que no satisfaga a esas condiciones, se pondrá en conocimiento de la Jefatura de Obras públicas, indicando el recorrido proyectado, y el Gobernador dará la autorización sólo en el caso de que lo consienta el estado de los puentes y demás partes de las vías por las cuales se intenta pasar.

b) La anchura mínima de las llantas será de 0,075 metros, y se prohíbe el empleo de las metálicas que no sean cilíndricas y lisas.

Lea Vd. los martes "El Mundo Deportivo"



La Hudson Motor Car Co.

comunica a sus clientes y amigos que ha llegado al puerto de Cádiz una importante partida de HUDSON SUPER SIX de todos los modelos, los que dentro breves días se hallarán en esta ciudad.

Agencia general:

Francisco de la Viesca - Cádiz

LUIS CARRERAS : Barcelona

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.^A

Mallorca, 231 y Balmes, 96 y 98

Teléfono 1102 - G. - BARCELONA

CAPÍTULO IV

Circulación internacional

Art. 25. En virtud de lo dispuesto por el Convenio internacional, sobre circulación de automóviles y motocicletas, los vehículos de estas clases que hubiesen de viajar por el extranjero deberán llevar en su parte posterior y colocada de modo que pueda verse fácilmente, además de la placa de matrícula nacional, otra que permita reconocer su nacionalidad española. Estas placas serán ovaladas y estarán pintadas de blanco, llevando en su centro la letra E pintada en carácter latino y de color negro.

Las dimensiones de las placas y de la letra serán las siguientes:

Para los automóviles:

Longitud de la placa, 300 milímetros.

Altura de la misma, 180 ídem.

Altura mínima de la letra, 100 ídem.

Grueso del trazo de la misma, 15 ídem.

Para los motocicletas:

Longitud de la placa, 180 milímetros.

Altura de la misma, 120 ídem.

Altura mínima de la letra, 80 ídem.

Grueso del trazo de la misma, 10 ídem.

Se prohíbe terminantemente que la letra E se pinte en la placa de matrícula nacional, así como también que las placas internacionales tengan forma, dimensiones o colores distintos

a los más arriba indicados, y que en ellas se pinten banderas.

Además de colocar en sus vehículos respectivos la placa internacional mencionada, de berán los propietarios de ellos proveerse del correspondiente permiso internacional. Este documento lo expedirá, como hasta la fecha, el Real Automóvil Club de España, con arreglo a las disposiciones dictadas al efecto.

Art. 26. Las Aduanas españolas exigirán a todos los propietarios o conductores de automóviles o motocicletas importados para circular por España la presentación del permiso internacional, que refrendarán de entrada en la hoja correspondiente a España, y no permitirán que entre por vías públicas ninguno de dichos vehículos que carezca del expresado documento y que no lleve las correspondientes placas de matrícula, y además la placa ovalada internacional, con la inicial de la nación que hubiese expedido el permiso.

Estos permisos caducan después de transcurrido un año desde el día en que fueron expedidos.

Transcurrido ese período de tiempo, los coches tendrán que ser reintegrados a sus respectivos países, y de no hacerlo sus propietarios, tendrán que ser inscriptos en España, previo cumplimiento de todos los requisitos exigidos por el presente Reglamento, quedando terminantemente prohibido y sujeta a las responsabilidades en él fijadas la circulación de automóviles y autociclos que lleven placas de matrícula extranjera, si no se hallan provistos del correspondiente permiso internacional, en periodo de validez.

CAPÍTULO V

Circulación de vehículos de alquiler o destinados a servicios públicos

Art. 27. a) Todo vehículo destinado a alquiler o a servicios públicos, con motor mediano, deberá llevar una contraseña o rótulo bien visible y tener autorización especial para dedicarlo a esta industria.

b) Deberá tener a disposición del público.

1.º Un ejemplar de este Reglamento.

2.º La tarifa de precios aprobada.

(Seguirá)

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

Turismo & Excursionismo



Monumentos y maravillas · Itinerarios y viajes
Indicaciones útiles
Hotels y Bañeros



Las típicas barracas del Cabañal

Corriendo por España

Cabañal

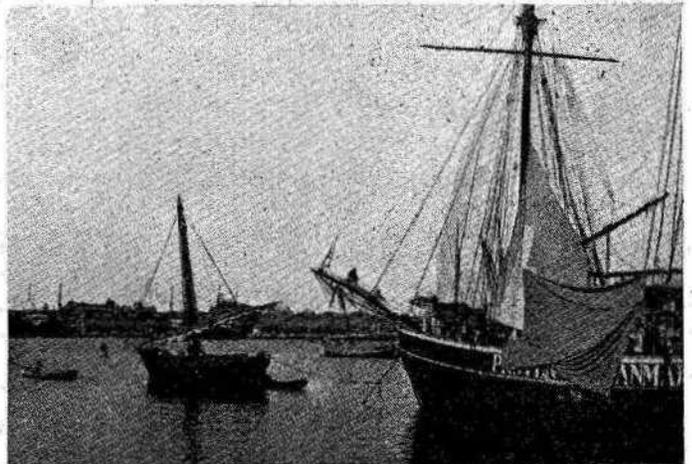
QUIÉN no conoce Valencia y sus barracas, tan estupendamente pintadas por Blasco Ibáñez en sus interesantísimas novelas?

Pues esas barracas vamos a visitar hoy, caro lector, si me sigues paso por paso, tomando como punto de partida Madrid o Barcelona.

De Madrid, un tren cómodo te lleva a Valencia sin molestia ni inconveniente alguno; en cambio de Barcelona ya es otra cosa: un modesto mixto, con aires de correo, es todo cuanto se te ofrece para ir de Cataluña a la bellísima perla de la costa levantina, desde la supresión de aquel hermoso rápido que resultaba uno de los trenes españoles más bonitos. *Cosas de España*—diría algún extranjero cursi—; y añadimos nosotros, más conocedores de nuestro país: *Cosas de ministros*

y de grandes empresas ferroviarias, que cuando se empeñan en no ponerse de acuerdo son un encanto.

Dejemos comentarios e instalémonos en Valencia. Podemos escoger entre el Palace Hotel y el Reina Victoria; yo prefiero el primero por su conjunto todo y también como



El Graó



La Alameda

buen barcelonés; eso de volver a encontrar las caras conocidas en la Maison Dorée, atrae.

Emprendamos el camino del Cabañal, que no es largo, ni incómodo, ni caro. Se hace en tranvía. Atraviesas el Turia por el puente del Real o por el del Mar, pasas por la Alameda y seguidito por el camino del Grao llegas a éste.

¿u espléndido puerto te encanta, lo propio que la playa de Miramar, y de allí al encanto de las barracas de la huerta valenciana no hay más que pocos minutos. Desciendes del coche, dando con los mil y un cuadros que el novelista tan brillantemente ha descrito, objeto de nuestra excursión.

ARGOS

Ascensión pirenaica

DE nuestro buen amigo don José María Soler Coll, hemos recibido una interesante carta fechada en Benasque (Provincia de Huesca), en la que nos comunica que junto con los señores don Isidro Puig y don Ignacio Canals, durante una larga y arriesgada excursión, verificada por el alto Pirineo aragonés, consiguieron escalar, entre otros, el difícil «Pico de Rosell» (3.201 metros), siguiendo luego por la cresta hasta la brecha del mismo nombre, a la que consiguió bajar el señor Soler y Coll. También los intrépidos excursionistas lograron alcanzar las altas cimas de «La Margalide» y «Pico de las Tempestas», a 3.289 metros de altura, siguiendo un recorrido sumamente arriesgado y difícil, hasta tal extremo, que han sido ellos, según se nos asegura, los primeros españoles que han seguido el itinerario de referencia.

Los excursionistas establecieron su campa-



Detalle del puente de mar

mento para verificar estas ascensiones en la parte alta del Vallhivierna, o sea en la llamada «Vall de Llossas».

El señor Soler Coll nos comunica asimismo que a la vuelta de su excursión publicará en STADIUM unas impresiones de su recorrido, junto con varias fotografías obtenidas en aquellas alturas.

Las fiestas deportivas de Sans



Los participantes en la carrera Vuelta a Sans, preparados para la salida.

FUE siempre la del ex-pueblo de Sans, una de las barriadas de Barcelona que rindió mayor culto a los deportes, y donde el fútbol, el ciclismo y el pedestrismo, tuvieron de muy antiguo un gran contingente de devotos.

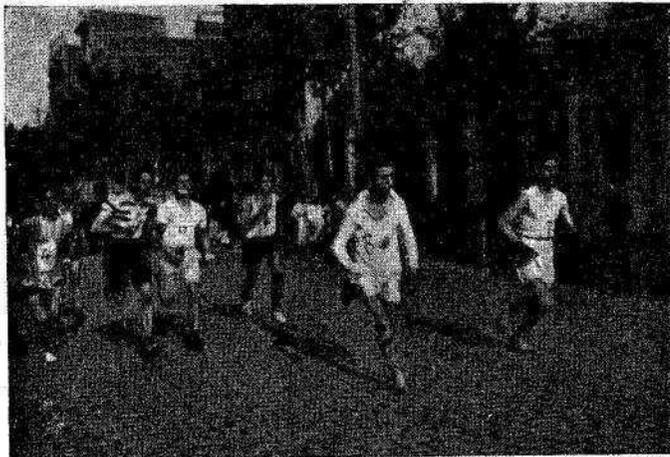
Nada, pues, más natural que en época de la fiesta mayor de aquella populosa barriada, se haya concedido a las manifestaciones deportivas la importancia merecida, y que en todos los clubs y sociedades se haya querido solemnizar la fiesta anual con grandes o pequeñas manifestaciones, a tenor de las posibilidades de cada una.

El fútbol, el pedestrismo y singularmente las carreras ciclistas, han constituido el *clou* del programa deportivo sansense.

Todos estos festivales merecieron el favor del público, que acudió numerosísimo, tanto a los campos de fútbol como a las metas de



«Chispa», Gargalló y Rubio, clasificados en primero, segundo y tercer lugar, respectivamente, en la carrera ciclista Campeonato de Sans



Un detalle del cross-country

salida y llegada de las carreras pedestres y ciclista.

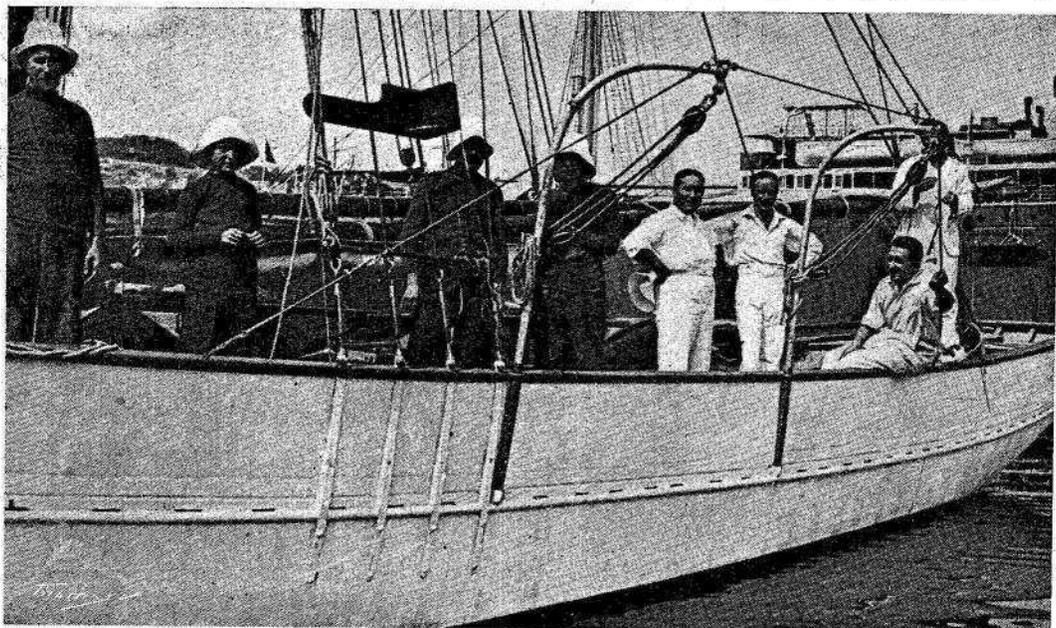
Teodoro Pons, el campeón de Cataluña, venció de un modo fácil en la carrera vuelta a Sans, cubriendo los 6 kilómetros de que se componía el recorrido en 15 m. 3 s. $\frac{3}{8}$, seguido por Genís que empleó para la misma distancia 17 minutos.

El título de campeón local se lo adjudicó Enrique Domingo en 18 minutos.

Fué vencedor en el cross country F. Mercadé, y finalmente fué héroe de la carrera ciclista Vicente Villanueva, el popularísimo «Chispa» sobre su favorito ciclo *Montpeó*, equipado con los acreditados pneus *Hutchinson*.

Fotos Claret

Yachting : Las grandes excursiones balandristas



Los señores Camps, Abadal, Ribot y Balat, a bordo del Norden

ESTAMOS en la época del año que más se presta a las grandes regatas y a los grandes cruceros marítimos, y por ello es muy frecuente que los veraneantes en nuestras playas se vean sorprendidos un día y otro día con la visita de los magníficos balandros que constituyen las flotillas de nuestros clubs náuticos, flotillas que por su importancia son ya dignas de figurar en los primeros lugares entre las de los demás clubs de España y singularmente de los cantábricos.

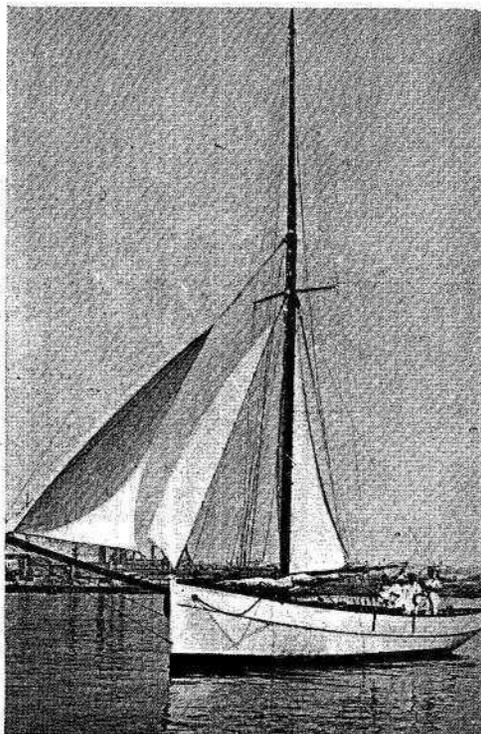
Las innumerables bellezas de las incomparables costas catalanas, así como los infinitos encantos que encierra una excursión marítima de algunos días, bordeando la costa, son placeres sólo reservados a los que desechando escrúpulos y pueriles temores, se aventuran a cruzar nuestras aguas a bordo de esas esbeltas embarcaciones que se conocen con el nombre de balandros.

A esta serie de magníficas excursiones per-

tenece la que han llevado a cabo los conocidos sportsmen señores don Juan Camps, don S. Abadal, don S. Ribot y don Camilo Balat, los cuales, a bordo del *Norden*, han recorrido la soberbia costa brava, cuyas bellezas, con ser muchas vistas desde tierra, son poco para quienes han podido contemplarlas desde el mar azul, penetrando en aquellas incomparables calas, tanto más sugestivas cuanto más se conocen y se admiran.

A su regreso del crucero a que nos referimos, hemos tenido ocasión de saludar a nuestro buen amigo don Juan Camps, quien al ponderarnos los encantos de la excursión, se lamentaba, y nosotros con él, que se conceda en Barcelona tan escasa importancia al turismo marítimo, siendo tantas y tan factibles las excursiones a realizar por nuestras costas.

Es por ello que se impone una campaña para reanudar las tentativas iniciadas hace algunos años.



El Norden saliendo del puerto de Barcelona

Revista de Sports diversos



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



Crónicas ligeras

Igualada

YA en otro lugar hemos explicado lo que pasó en Igualada. Un día aciago para Magdalena y una oportunidad para que Janer pudiese lucirse. Fué una carrera dura, muy dura, porque el circuito desde Igualada a La Pobla y desde el Coll de la Portella a Igualada, era cruel. Y sin embargo, a pesar de los pesares, los corredores, los pocos corredores que de Barcelona acudieron, se esforzaron por establecer un tiempo honroso y lo lograron. Magdalena, Janer, Nolla, Llopis, Peña y Saura, aun con la certeza de que al siguiente día habían de correr también, gastaron toda la pólvora posible. No podrán quejarse los igualadinos; porque la Copa Anís del Taup ha sido bien disputada.

En cambio, nos parecen muy mezquinos los premios otorgados. Ante una carrera como aquélla, para cuya preparación y participación ya debe el corredor contar con un importante desembolso, un primer premio de 125 pesetas no está en razón. Comprendemos que los organizadores no pudieran disponer de mayor presupuesto, pero en este caso había una solución, y era suprimir una vuelta del circuito, con lo cual se habrían logrado dos cosas: una equidad y una concurrencia mayor de corredores, ante la supresión de unos treinta y cinco kilómetros.

Y decimos esto porque nos es muy doloroso censurar; pero nuestro deber es recoger las opiniones de la afición.

Un caso curioso: Janer, después de la caída de Magdalena, cuando logró despegarse del resto, se quedó sorprendido por un pueblerino, que a grandes gritos le animó desde un atilillo, gritando: *¡Apa Magdalena, que ja és teva!* En cambio, al pasar Magdalena, el mismo pueblerino, con voz más severa gritaba: *¡No corris, minyó, no corris, que no l'atraparàs a n'en Magdalena!*

Rigurosamente exacto.

Y he aquí por donde, con la victoria de Janer, la del campeón local Vives, y el segundo local, la marca *Montpeó* continúa poseedora de dichos lugares durante tres años consecutivos.

Saura con su *Lázaro & López* y Medina con su *Sanromá*, batieron el cobre de su categoría.

Y los neumáticos *Klein* de Janer y de Magdalena, hacen lo propio, amén de un triple goal para los tubulares *Pirelli* del campeón local, de Saura y de Medina.

No terminaremos este punto sin expresar nuestro profundo reconocimiento al amigo Lliós y demás de la Junta del Ateneo Igualadino de la clase obrera, por el exquisito trato de que nos hicieron merecedores durante nuestra estancia en la industriosa ciudad.

El Campeonato de Sans

Otra vez Villanueva se doctoró routier. A fuerza de pruebas y ensayos, va resultando un corredor temible para la carretera, y es de aplaudir su carrera del pasado domingo.

Cara al viento un gran número de kilómetros, no desmayó ni desconfió de sus fuerzas.

Es esto una prueba de que para ganar una carrera no basta pegarse a las ruedas ajenas; si hay pólvora debe atacarse.

La mano de alguien que no alberga sentimientos humanitarios o que siente la ruindad, sembró de clavos la ruta. ¿Para qué?

Supongamos que fuese un corredor. ¿Quién le augura que por casualidad no será él una de las víctimas? Y suponiendo que no lo sea, ¿ha terminado con esa hazaña el peligro de una panne para él?

Si el atentado era contra la organización de la carrera, fué inútil; el Club de Sans hizo cuanto pudo y tomó cuantas medidas precisaban para el éxito de la carrera, llenando todos los detalles, y claro está, no es fácil que una entidad que con alteza de miras trabaja, piense ni por un momento en ruindades de sembradores de clavos.

La carrera, pues, se resintió deportivamente, pero el Club de Sans tiene arrestos para el desquite.

Y si no, al tiempo.

Y repitamos aquí que la marca *Montpeó* consiguió el primer lugar y el Campeonato de Sans y que los tubulares *Hutchinson* rozaron la meta conduciendo a Villanueva y a Gargalló, clasificado en segundo lugar.

En el Prat

Aquello de «nadie es profeta en su tierra», a veces deja de ser sentencia. Y así el pasado domingo por la tarde, sobre un trayecto de 32 kilómetros, alfombrado, a trozos, de arena, un modesto ciclista del Prat batió a todo un enjambre de «terceros» y de noveles barcelo-

**Los grabados
para STADIUM se
ejecutan en los
Talleres Gráficos
Thomas**

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

neses que tomaron la salida muy fiados de su ciudadanía.

Y Martí, que así se llama el vencedor, un joven crak de los ciclos *Ponsa* y de los tubulares *Pirelli*, con gran sentido práctico ganó terreno desde el primer momento hasta el último. ¿Cómo dirá el cronista a los laboriosos hortelanos del pueblo del Llobregat, en sus madrugadoras excursiones, que los ciclistas de Barcelona son tan notables, si en la primera carrera sería celebrada en el Prat nos pegan?

Es un caso de compromiso, pero... es verdad.

En la Meca ciclista

Unos pacíficos contertulios del café Fornos, con Ab-del-Larruy al frente, por no ser menos, organizaron una carrera el domingo también, animando la barriada, aunque turbando la paz de algún «Senyor Esteve».

Y la carrera fué un regocijo de chicos y grandes; hubo trofeos, copas y copitas.

Lo que no precisó fué el timol. Los routiers cumplieron al pie de la letra aquello de las debidas precauciones durante la carrera ..

Estadística

Entre el sábado y el domingo, lector amigo, se pusieron en línea 88 corredores, se clasificaron 52 y se cubrieron 295 kilómetros.

Ya es algo.

Mañana

Mañana, reposo deportivo. Excursión ciclista a Vilafranca para solazarse con la fiesta mayor. Creemos acudirá el Sport Ciclista Catalá en peso.

El domingo, día 8, Copa Cambó en Vendrell y verdadera batalla de routiers. Será la carrera de la temporada.

F. A. CANTO ARROYO

Campeonato de Cataluña

EN el local social del Club Natación Athletic prosiguen con la mayor actividad los trabajos preparatorios del primer Campeonato regional de Natación que, a juzgar por los entusiasmos que ha despertado, está llamado a obtener un señalado éxito.

La feliz iniciativa del presidente de dicha entidad organizadora, don Gerardo Collardín, ha encontrado excelente acogida en todos los elementos entusiastas del deporte acuático, y como seguidamente de la celebración del Campeonato catalán tendrá lugar en nuestras aguas el nacional que organiza el C. N. Barcelona, no es aventurado suponer que habrán de concurrir al primero cuantos se sientan con fuerzas para tomar parte en el segundo.

He aquí el Reglamento especial que se ha elaborado para la prueba de este año:

Artículo 1.º Podrán tomar parte nadadores de todas las categorías, siempre que su inserción venga del club a que pertenezcan.

Nota. — Estando en la fecha actual en constitución la Federación Española de Natación, se prescindirá por este año de la condición de estar federados, cuya condición entrará en vigor en los años venideros.

Por el mismo motivo, los señores que tengan de ejercer de jurado, esto es, de starter jueces de carrera, de llegada, cronometradores, etc., serán aportados por los Clubs Natación Barcelona y Athletic, indistintamente. Yendo la delegación de dichos cargos, en los años sucesivos, a cargo de la Federación Española de Natación.

Art. 2.º La carrera será ejecutada en un campo mínimo de 100 metros de largo, y para cada nadador habrá, en los respectivos extremos, una bandera del color correspondiente al casco del nadador.

Nota. — Si el número de inscriptos lo exigiera, podrán hacerse varias pruebas, o por eliminatorias, según decidan los Clubs Barcelona y Athletic, en este año, o la Federación Española en los años venideros.

Art. 3.º El nadador deberá virar en su bandera correspondiente, so pena de ser descalificado.

Art. 4.º La salida será sin salto, es decir, sin impulso, estando los nadadores alineados dentro el agua.

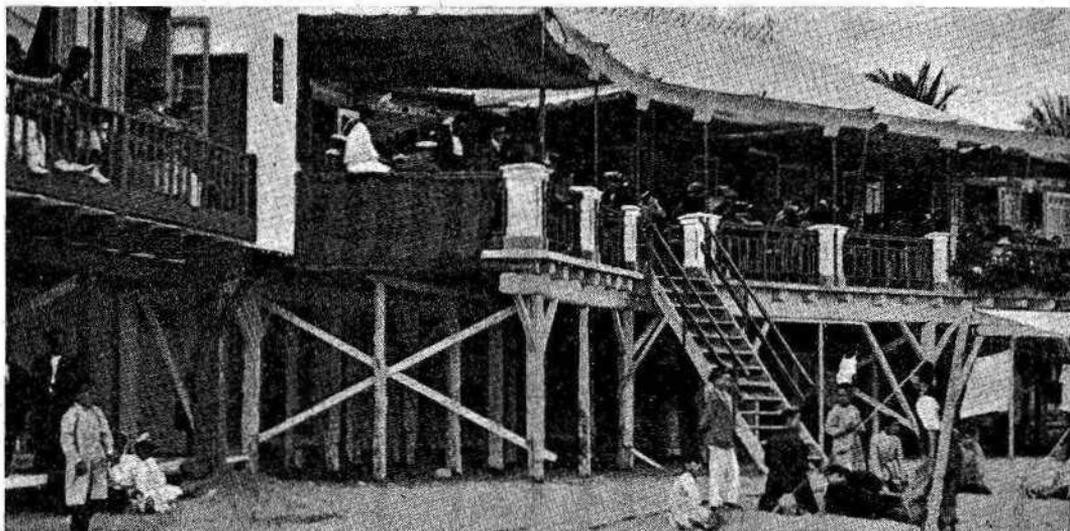
Art. 5.º El estilo será libre por completo.

Art. 6.º El tiempo empleado será el tiempo Campeón de Cataluña para todo el año siguiente al de su verificación, salvo los casos de que dicho tiempo sea mayor al verificado en las carreras anteriores.

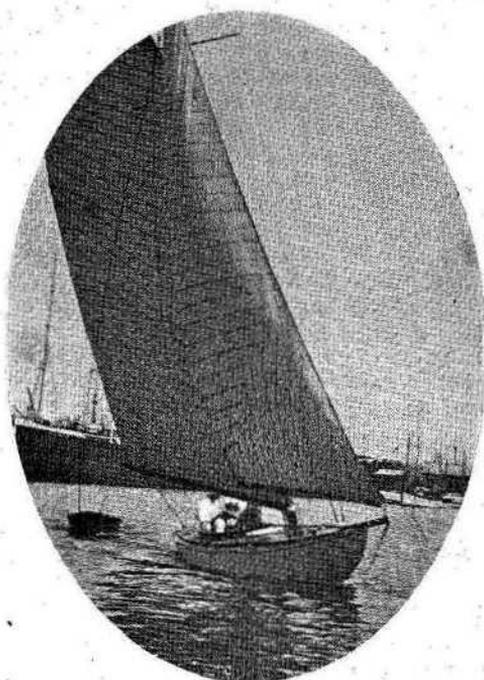
Art. 7.º El club vencedor se obliga por escrito y de conformidad a los presentes Reglamentos, a defender la posesión del trofeo para el año siguiente, y siempre de acuerdo con lo prescrito en el art. 3.º de los Reglamentos generales.

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Regatas y ciclismo en Sitges



La terraza del Pabellón de Mar, donde se instaló el Jurado de la regata



Apache, vencedor de la regata

LA comisión organizadora de los festejos celebrados en Sitges con motivo de la fiesta mayor, quiso que figuraran en aquel programa algunos actos deportivos, cosa que nos parece muy puesta en razón.

Una carrera ciclista local, un partido de fútbol con un equipo sitgense y otro del F. C. Barcelona y finalmente una regata de balandros, constituyeron lo más importante.

Circunscribiéndonos a la regata organizada con la mejor voluntad por el Real Club Marítimo de Barcelona, hemos de lamentar sinceramente que por parte de la población de Sitges no se atendiera con mayor solicitud a los balandristas, que deferentes a la invitación recibida, no vacilaron en emprender la travesía, aun desamparados de todo auxilio de conyaje. Ello merecía por parte de los invitantes, haberse preocupado del alojamiento de los yachtmén, algunos de los cuales, tras una dura travesía, viéronse obligados a descansar (?) sobre unas mesas, por falta de habitaciones en los hoteles.

Este detalle y otros que nos abstenemos de publicar, merecen ser tenidos muy en cuenta.



Juan Giné, primero de la carrera ciclista local
Fotos Vela

Art. 8.º En caso de que el trofeo sea detenido por un club de fuera de la localidad y por cualquier causa se vea en la imposibilidad de venir a defender la posesión del trofeo, deberá remitirlo al presidente del Club Natación Athletic, dentro la primera quincena del mes de agosto, y convenientemente seguro y resguardado de todo desperfecto.

Art. 9.º Caso de ausencia de otros clubs, podrá ser defendido el trofeo en el primer domingo de septiembre, por los nadadores del Club Natación Athletic.

Art. 10. El Jurado estará presidido por el donante del trofeo y compuesto por los señores que designen los Clubs Natación Barcelona y Athletic, por igual, y por un delegado de cada club participante.

Las reclamaciones de cualquier índole serán hechas al Jurado, quien dará sus fallos por votación, y en caso de empate, será decidido por el presidente del mismo.

Para las carreras de 60 metros (velocidad), regirán las mismas reglas, con las únicas excepciones que el trofeo pasará a ser propiedad del nadador que lo haya ganado y entrará en posesión del mismo en el acto de su victoria.

Concursos veraniegos

En Ribas

LA lluvia no ha permitido que los concursos organizados en el Hotel Montagut con motivo de la Semana deportiva se celebraran con la debida continuidad; mas a pesar de ello, aprovechando las bonanzas del tiempo, cuanto ha sido posible disputarse se ha celebrado.

Pero si por causas atmosféricas hanse visto algo deslucidos los concursos al aire libre, no ha sido así con las fiestas celebradas en el Hotel, que han alcanzado un resonante éxito.

A continuación damos el detalle de las fiestas celebradas:

El domingo, día 25, por la mañana, celebróse una solemne función religiosa en la capilla del Hotel, después de lo cual fueron solememente bendecidas las obras del nuevo edificio.

Por la tarde tuvo lugar la acostumbrada procesión por los jardines del Balneario, y por la noche disparóse un bonito castillo de fuegos

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



artificiales y bailóse un lucido cotillón, actuando de directores del mismo la formada por Alfonso Salvans y la señorita Antonia Alabart, que lo efectuaron con mucho acierto.

Las otras parejas estaban así compuestas:

Cayetano Monset y señora, José Guardiola y señorita Susana Protasky, Jaime Grau y señora, Manuel Clapés y señora, Rafael Rodríguez y señora, Francisco Ordís y señora, Miguel Arimón y señora Luisa Ferrer de Pons, Narciso Zaragoza y señorita Elisa Marés, Armando Voegely y señorita Pepita Serra, Juan Armengol y señorita Mercedes Zaragoza, Juan Mirabent y señorita María Blanca Pitaluga, Fernando Hostench y señorita Suzanne Arrufat, Juan Roget y Rosita Armet, Emilia Lloberas y señorita Nuria Moré, Francisco Font y señorita Teresita Avila, Manuel Nadal y señorita Luisita Font, José Montoya y señorita Leonor Soler, José Montagut y señorita Mercedes Junoy, Manuel Junoy y señorita Dolores Juliá, José M.ª Juliá y señorita Pepita Junoy, y Antonio Juliá y señorita Dolores Soler.

Después del cotillón, las parejas fueron obsequiadas con un delicado lunch.

También celebróse un baile infantil al que concurren las ocho lindísimas parejas siguientes:

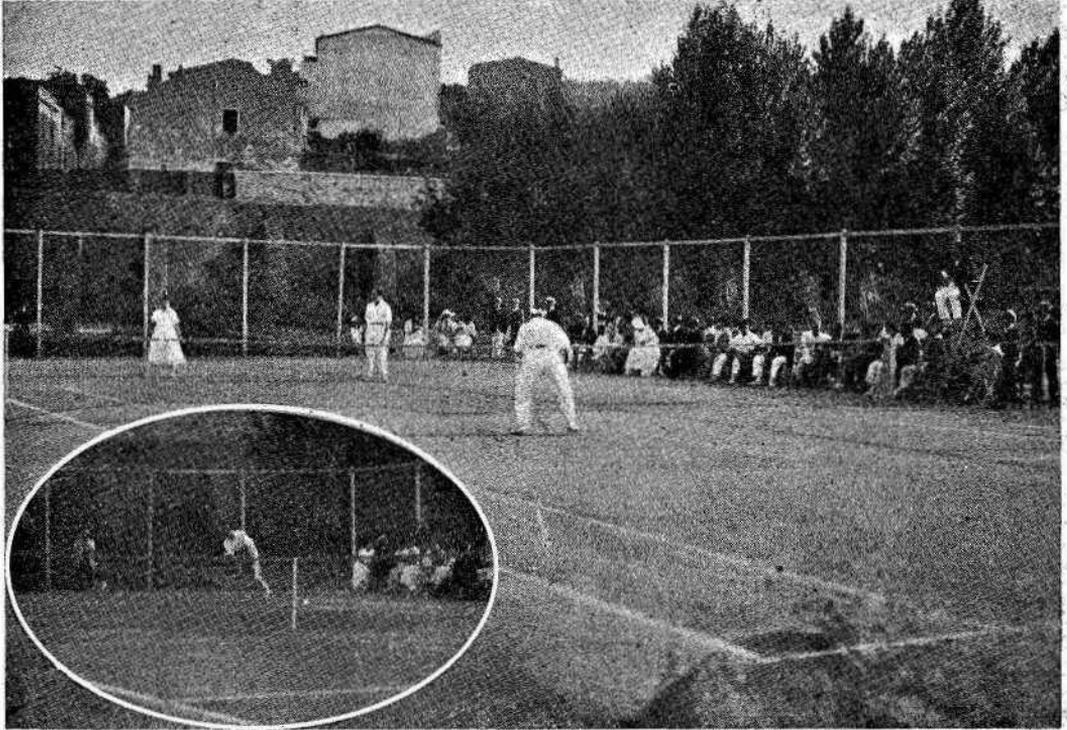
Fernando Junoy-Erundina Solá-Sert, Adolfo Solá-Sert-Montserrat Avila, Tomás Pujol-Josefa Clanés, Pelayo Montoya-Montserrat Gay, Antonio Rovira-Mercedes Montagut, Domingo Pujol-María de los Dolores Montagut, Ramón Gay-Nuria Clapés y Tomás Montagut-Dolores Montoya.

Reunido el Jurado calificador del Concurso de fotografías, procedióse a abrir los cuatro pliegos presentados, resultando tan igualado, que el Jurado determinó considerar como desierto el primer premio y otorgar el segundo, que era un objeto de arte como el primero, repartiendo las 75 pesetas del primer premio, en tres, de 25 cada uno, que se concedieron a las colecciones presentadas con los lemas «Bellese de Ribas» «Vall Pirineica», «La realitat es encar més bella».

El objeto de arte adjudicóse al que llevaba por lema: «XXX».

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Tennis : Concurso en San Feliu de Guixols



La final del mixto. — En el óvalo, Eduardo Flaquer, vencedor en la prueba del Campeonato.

Foto Casas

FUE el de San Feliu de Guixols el primero de los concursos autorizados por la Asociación de L.-T. C. y el primero, sin duda alguna, por el éxito y buena organización.

El Comité ejecutivo, la Junta del Ateneo Tennis Club y el juez árbitro señor Vidal Batet se han hecho acreedores a los mejores elogios y a la felicitación de los concursantes.

Estos, por su parte, dieron gran realce al concurso, sucediéndose una serie de partidos a cual más interesantes, mereciendo citarse la final del mixto, en que la pareja formada por el ex-juez árbitro del Real Polo Jockey Club, señor Vidal Topete y la gentilísima tenniswomen, señorita Asunción Tell, vencieron a la formidable Léonarh-Mathias por 6-3 4-6 6-2.

Ciclismo : La carrera cinematográfica

GRACIAS a los amigos de la I. V. E., los señores Amat, y a los hábiles repartidores de películas, pasamos un buen rato en el Parque el domingo por la mañana. Hubo quienes corrieron de veras y ganaron, como Domingo Fadrudo, con máquina I. V. E. y pneus Pirelli. Hubo quienes nos hicieron reír de veras, como el «Noi de la piula» y el «Chic de las Penuelas».

Fué una fiesta íntima, amistososa y a ratos cómica.

Una película más.

Y conste que se cubrieron las 11 vueltas en 37 m. y segundos, y no hubo porrazos.



Ciclistas que tomaron parte en la carrera reservada a dependientes de empresas cinematográficas

Foto Navarro

Del Concurso de tennis se han jugado los siguientes partidos:

Campeonato de caballeros. — Stait vence a García por 6-1 6-4; Léonhard a Windisch por 6-4 6-3; Müller a Junoy por 6 2 7-5.

Campeonato de caballeros. — Stait a Woe-geli, por 6 0 6-1; Montoya a Batlló, por 6-3 6-4; Leonhard a Stait, por 7 5 6-3; Guilera a Nadal, por 6-3 5-7 6-4.

Individual de señoritas. — Pepita Junoy vence a Montserrat Sabadell, por 6 4 6 3.

Tiro de pichón

Aunque no estaba anunciado, celebróse una tirada al pichón, en la que se disputó una hermosa copa ofrecida por el Hotel Montagut. La tirada fué a cinco pichones, excluyendo dos ceros, con derecho a igualar.

Al terminar la tirada quedaban en tanda: J. Batlló, F. Font y Carulla (padre), con un cero, y José Carulla, sin cero.

Continuó la tirada, y al 8.º pichón quedó excluido Font, estableciéndose luego la siguiente clasificación:

Ganador de la Copa, José Carulla, 7 pichones sin cero; clasificándose 2.º, Carulla (padre), 10 pájaros con un cero; 3.º, J. Batlló, 10 pájaros con 2 ceros; 4.º, F. Font, 8 pichones con 2 ceros.

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Ciclismo. — *Barcelona*: Día 25. Campeonato de Sans. Distancia, 100 kilómetros. 1.º, V. Villanueva, ciclo *Montpeó*, pneus *Hutchinson*, 3 h. 56 m.; 2.º, A. Gargallo, ciclo *I. V. E.*, pneus *Hutchinson*, 4 h. 4 m.; 3.º, J. Rubio. — Carrera reservada a dependientes de empresas cinematográficas. Distancia, 20 kilómetros. 1.º, D. Fadrudo, ciclo *I. V. E.*, pneus

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

Pirelli, 37 m. 42 s.; 2.º, F. Grañé, ciclo *I. V. E.*, 37 m. 43 s.; 3.º, J. Tey.

Prat del Llobregat: Día 25. Carrera de 32 kilómetros, para tercera categoría y neófitos. 1.º, J. Martí, ciclo *Ponsa*, pneus *Pirelli*, 1 h. 4 m. 22 s.; 2.º, A. Serra, 1 h. 4 m. 22 s.; 3.º, J. Salvatella.

Igualada: Día 24. Carrera de 105 kilómetros. 1.º, J. Janer, ciclo *Montpeó*, pneus *Klein*, 3 h. 53 m.; 2.º, J. Magdalena, ciclo *Ponsa*, pneus *Klein*, 3 h. 58 m.; 3.º, E. Nolla.

Futbol. — *Barcelona*. Día 25. *Barcelona-Internacional*, 2 a 2. — *Centre de Sports de Sans-Tar-rasa*, 5 a 1. — *Palafrugellenc-Deportivo de Reus*, 1 a 0. *Badalona-Martinenc*, 5 a 4.

Pedestrismo. — *Barcelona*: Día 25. Campeonato de Sans, Vuelta a Sans. Distancia, 6 kilómetros. 1.º, Teodoro Pons, 15 m. 3 s. $\frac{3}{5}$; 2.º, Genís, 17 m.; 3.º, Gairet. Campeón local, Enrique Domingo, 18 m. — *Cross-country de Sans*. Distancia, 9.500 metros. 1.º, F. Mercadé, de la S. D. C. C. S., 27 m. $\frac{3}{5}$; 2.º, Bermudo, del G. A. S. H., 27 m. 23 s.; 3.º, V. Ventura, del G. A. S. H.

Programa para mañana

Natación. — Pruebas de 100 metros a la braza y de espalda, saltos de palanca, salvamento de náufragos. Final del Campeonato de Water-polo, de segunda categoría, organizado por el Club Natación *Barcelona*. Aguas del puerto. A las 12.

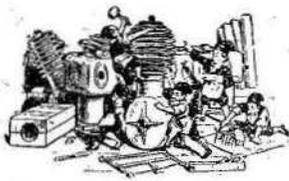
Primer Campeonato de Cataluña, de Natación, organizado por el Club Natación *Atlético*. Pruebas de velocidad y medio fondo, water-polo, saltos. Aguas del Varadero, muelle Nuevo. A las 16'30.

Atletismo. — Festival preparatorio de los Campeonatos de Cataluña, organizado por la R. F. A. C. Campo del *Universitari*. A las 16'30.

Futbol. — Reparto de premios correspondientes al Campeonato de 1917-1918. Partidos de futbol entre los Campeones de segunda categoría (*Europa* (I) y *España* (II)), y los Campeones de primera categoría *R. C. D. Español* y *Centre de Sports de Sans*. Campo del *Real Club Deportivo Español*. A las 16'30.

Copa Royal-Bar. Partido de futbol *F. C. Güell-Sanfeliuenc* *F. C. Campo del Internacional*. A las 17.

TALLER DE MODELAJE



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

J. Carreras Bonet

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



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

En Barcelona, Sevilla, Igualada
y el Prat los

PNEUS

PIRELLI

triunfan por completo

A. ALIMUNDO Y C.^A

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017-A

• BARCELONA •

**La casa más importante de España
en artículos para todos
los sports**

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

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.^ª, S. en C.-Ronda Universidad, 37

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

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

Automóviles IDEAL

Motor con patente española 61.028

SPORT - TURISMO - CIUDAD - INDUSTRIA

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

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

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

Automóviles

LANCIA

M. COMERMA

Diputación, 297 : Tel. 3096-A

:: BARCELONA ::