

AÑO VII : N.ºM. 232 : 10 NOVIEMBRE 1917

STADIUM

Futbol



F. C. Madrid - Barcelona F. C.
Una jugada embarullada

20 cts.

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

GAS-MOTOR

ESENCIA ESPECIAL PARA AUTOMÓVILES Y MOTORES

CATASÚS Y C.^A

PASEO DE COLÓN, 20 : Teléfono 459 : BARCELONA

Léase los martes **El Mundo Deportivo**



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

AGENTES EXCLUSIVOS:

EDUARDO SCHILLING, S. en C.

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

PIRELLI

vencen en:

VILLARREAL	Carrera de Velocidad
	1.º Regnier
	Match de persecución
VALENCIA	1.º Regnier
	Carrera Nacional Velocidad
	1.º Soum - Ciclo Montpeó
SAGUNTO	Carrera Resistencia
	1.º Soum - Ciclo Montpeó
	Carrera Nacional Velocidad
1.º Soum - Ciclo Montpeó	



Stadium



REVISTA SELECTA ILUSTRADA DE SPORTS
PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA, S. A.

SUSCRIPCIÓN:
España, año, 10 ptas. Extranjero, id. id., 15 fr.

APARECE LOS SÁBADOS
Número suelto, corriente, 20 céntos.
Número suelto, atrasado, 40 céntos.

OFICINAS:
Consejo Ciento, 383, entr. •
Telef. 733 - BARCELONA

ÓRGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA, DE LA ASOCIACION DE LAWN-TENNIS DE CATALUÑA, DEL REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA, DEL REAL POLO JOCKEY CLUB Y DE LA FEDERACION DE SOCIEDADES DEPORTIVAS

Figuras de relieve

Las carreras de caballos, que fueron uno de los primeros deportes que se practicaron en España, hacía muchos años que se habían relegado al olvido, por causas bien conocidas de los amantes de la hípica.

En repetidas ocasiones había brotado alguno que otro chispazo en la Prensa, referente a intento de resucitar aquellas espléndidas e inolvidables sesiones que tuvieron por teatro de acción el amplísimo hipódromo de Casa Antúnez.

Pero... pasaba el tiempo. Y así como iban uno tras otro apareciendo en el estadio ideal de nuestros amores deportivos toda clase de manifestaciones, tales como carreras de automóviles y de motos, concursos de aviación, de natación, carreras pedestres, saltos, lanzamientos, estando representados en el programa del año todos los deportes, realmente se echaban en falta, en verdadera falta, las carreras de caballos que vinieran a completar, por lo que a la hípica se refiere, el éxito enorme, grandísimo, que año tras año el Concurso Hípico obtiene, tan acertadamente organizado por el Real Polo Jockey Club.

Nuestro respetable amigo don Mariano de Ribera, que por las excelentes dotes que le caracterizan ocupa en el ejército español un puesto muy distinguido, es un enamorado ferviente y entusiasta del fomento de la cría caballar.

Para Ribera, que colaboró con

Los leaders



DON MARIANO DE RIBERA

Secretario general
de la Sociedad de Carreras de Caballos

grande empeño en la organización de los concursos hípicos del Polo Club, constituía una desesperación, un verdadero dolor, contemplar como transcurrían los años y no se intentaba resucitar las carreras de caballos.

Su labor, su tenacidad sin límites, le llevaron a conseguir la colaboración de importantísimos elementos, y en mayo último quedó legalmente constituida la So-

ciudad de Carreras de Caballos bajo la presidencia de nuestro ilustre amigo el Marqués de Alella.

Uno de los primeros aciertos de esta Sociedad fué designar para el cargo de secretario general a don Mariano de Ribera.

Secundando éste el empeño, loco al parecer, del Comité organizador, en menos de treinta días se elaboró un programa completísimo, se consiguió el concurso de las mejores cuadras extranjeras y se obtuvo un éxito verdaderamente extraordinario, poblándose materialmente el hipódromo de nuestro gran mundo y del mundo grande que existe en Barcelona aficionado a estas nuestras cosas.

Había que mantener el fuego sacro para no entibiar los entusiasmos de propios y extraños, y con muy buen acuerdo, a nuestro juicio, se ha organizado la temporada de otoño, implantando en Barcelona las carreras al tróte. No constituyen un succés tan soberbio como las de primavera, pero se establece una costumbre que contribuirá a arraigarlas y en esto estriba la misión de los leaders, que luchando con todos los obstáculos batallan hasta vencerlos y los derriba todos la benemérita sociedad con el entusiasmo de sus valiosos elementos y con el concurso eficazísimo de don Mariano de Ribera, que ve realizadas sus ilusiones con el aplauso de los amantes de los ejercicios hípicos.

N. M.

Pórtico

Ahora más que nunca

BARCELONA cuenta, gracias a una feliz conjunción de ideales y de iniciativas, con una guerrilla de hombres entusiastas que, inflamados de un santo patriotismo, han abrazado la bandera de la aviación y, levantándola muy alto, hace casi dos años empezaron una campaña contra la indiferencia de las gentes, cuya inmensa mayoría no se ha percatado aún de la trascendencia enorme que el desarrollo de la aviación como fuerza nacional tiene para nuestro país.

La gran batalla que empezó a librarse a primeros de 1916—y que, como esas batallas inacabables que se registran en otros campos y en otros terrenos, pródigos en hombres abnegados y heroicos, dura todavía y ha de durar mucho tiempo—ofrecía serios peligros para el pequeño ejército atacante, inmensamente inferior en número y en medios. Pero su entusiasmo pudo vencer ya los primeros obstáculos y, con irresistible empuje, logró avanzar y ha seguido avanzando, metódicamente, con lentitud, es verdad, pero con una firmeza que le colma de honores.

No en una acción de importancia, cuyo resultado pudiera influir en la victoria final, sino en una pequeña operación de detalle, ha querido la fatalidad que nuestro aguerrido ejército perdiera a su más ilustre capitán, su valiente general en jefe, y a un prestigioso miembro de su Estado Mayor.

Sus cuerpos, heridos de muerte, han caído sobre el campo de batalla en un momento de tregua, pero no por esto ha sido menos sentida su pérdida irreparable. La consternación ha hecho presa en los nobles corazones de los jefes y de los soldados, que, anonadados por el dolor, olvidaron por unos momentos sus más sagrados deberes por sentimientos de afecto sagrados también; pero el enemigo, que está al acecho, cree llegada su hora, y en estos momentos solemnes se prepara soñando con aniquilar las energías de nuestros valientes, intentando sorprenderlos cautelosamente.

¡Oh, no! La sangre de sus mártires enardece más el valor de todos ante el peligro amenazante; la santa causa que se defiende es ahora para todos más hermosa que antes; de todas partes salen voces de aliento y de perseverancia ante la desgracia irremediable; llegan en grupo nuevos adeptos, que son recibidos con cantos de victoria; un nuevo capitán se pone al frente de los soldados, cuyo espi-

ritu patriótico acaba de exaltar una vibrante alocución del Soberano, y de todos los corazones salen las sublimes palabras: ¡Ahora más que nunca! ¡Adelante! ¡Por nuestros héroes y por nuestros ideales!

MAX

Estos días en otros tiempos

6 de noviembre de 1897. — En la Asociación Catalana de Gimnástica se celebra un asalto de armas en honor de la redacción de *Los Deportes*, periódico fundado el día 1 del citado mes.

6 de noviembre de 1898. — En el velódromo de la Bonanova se celebra la carrera por equipos organizada por el Ciclist's-Club, ganando el bando blanco; los primeros clasificados fueron Bonnefoy (L.), Roses (M.) y Vedruna.

10 de noviembre de 1899. — El negro Mayor Taylor establece, en el velódromo de Chicago, el record de la media milla lanzada, con entrenadores, en 41 s.

5 de noviembre de 1900. — Tommaselli gana en Turín la Gran Carrera Internacional, cubriendo los 1.000 metros en 1 m. 50 s. $\frac{3}{5}$, seguido de Momo Heller y Jenkin.

6 de noviembre de 1901. — Don Juan Gamper entabla, en nombre del Barcelona, negociaciones con el Racing Club de Francia, para celebrar un partido de fútbol entre ambos equipos.

7 de noviembre de 1904. — Son proclamados presidentes del Pedal Madrileño y del Madrid F. C. los señores Manuel de Aedo y don Carlos Padrós, respectivamente.

4 de noviembre de 1906. — En el Velódromo de Invierno se celebra la carrera Premio Elhes, match en dos pruebas con entrenamiento a moto, ganando Darragon a Walthour.

4 de noviembre de 1909. — *El Mundo Deportivo* anuncia la disolución del Club Deportivo Español.

30 de octubre de 1910. — Se celebra un partido de fútbol entre el Stade Toulousain y el Barcelona, ganando éste a aquél por 8 a 1.

3 de noviembre de 1911. — Esteve, sobre ciclo X y pneus Hutchinson, gana la Copa Touring Club Ciclista, cubriendo los 62 kilómetros en 2 h. 11 m.

30 de octubre de 1912. — El Comité directivo de la U. V. E. acuerda suspender el Congreso convocado para tratar de la celebración de la Vuelta a España, de la que se desiste.

1 de noviembre de 1913. — Se lleva a efecto en el campo del Barcelona el match de fútbol entre el Madrid y el Barcelona, ganando éste por 7 a 0.

7 de noviembre de 1915. — Termina brillantemente el Concurso de Otoño de la A. L.-T. C. de Cataluña, ganando Eduardo Flaquer la Copa de la misma.

7 de noviembre de 1916. — Se constituye en Barcelona la Cámara Sindical del Automóvil.

VALLET, FIOL Y C.^A, S. en C., se complacen en participar la inauguración de sus nuevos talleres de **Reparación de automóviles y Construcciones mecánicas**, sitos en la **calle de Borrell, núms. 236 a 244 : Barcelona**

Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios



Notas del R. A. C. de C.

Neumáticos perdidos

El Real Moto Club de Cataluña participa al Real Automóvil Club de Cataluña que ha recibido una comunicación del Secretario del Ayuntamiento de Martorell, notificándole que en aquellas Casas Consistoriales se hallan a disposición de quien acredite la propiedad, dos neumáticos que fueron encontrados a poca distancia de aquella importante población.

Felicitaciones

El Real Automóvil Club de Cataluña ha dirigido telegramas de felicitación a los nuevos ministros de Fomento y Hacienda, habiendo recibido las contestaciones siguientes:

« Ministro Fomento a doctor Fábregas, Presidente R. A. C. C. — Muy agradecido a felicitación de tan valiosa entidad y deseoso de atender hasta donde alcancen créditos del presupuesto tan preferente necesidad para mejor servicio, estimo muy útil el estímulo y aun el concurso de entidades de significación y prestigio social. »

« Ministro Hacienda a Presidente R. A. C. C. — Mucho he agradecido tan afectuosa felicitación. »

Pasos a nivel

El Real Automóvil Club de Cataluña sigue ocupándose activamente en la supresión de pasos a nivel, si bien la inevitable y lenta tramitación de estas obras retarda su ejecución.

De todas maneras, por lo que se refiere al paso a nivel de Cornellá, pronto se publicará en el *Boletín Oficial* la lista de propietarios afectados por las obras, y en cuanto al otro paso a nivel situado en la carretera de Masnou a Granollers, está a punto de terminarse la cubicación de las obras, con lo que se habrá logrado un avance considerable en la tramitación de tan interesante mejora.

Junta directiva

El pasado miércoles celebró sesión la Junta directiva del R. A. C. de Cataluña, habiéndose tratado ampliamente de la escasez de gasolina reinante y de los medios más prácticos para contrarrestarla; se acordó hacer constar en acta el sentimiento por la muerte de los señores Armangué y Hedilla; contestar a varios propietarios de hoteles que desean ingresar

como socios corresponsales; pedir a los Jefes de Obras públicas una relación de los peones camineros que se emplearon en la reparación de carreteras con ocasión de la segunda vuelta a Cataluña; se admitieron varios señores como socios y se aprobaron los estados de cuentas. Se dió cuenta de la solicitud dirigida a la Compañía de los Tranvías de Barcelona, pidiendo el cambio de la parada sita en el cruce de la calle de Muntaner con la Gran Vía Diagonal, para facilitar la circulación de los automóviles, y de los trabajos que realiza la Mancomunidad de Cataluña para el alquitranado de la carretera de Cornellá a Fogàs de Tordera, entre la plaza de la Bonanova y la de Pedralbes. Presidió el doctor Fábregas y asistieron los señores don Joaquín Cabot, don José Almirall, don José Solà Sert, don Carlos Casades y don Francisco de A. Ribas, habiendo excusado su asistencia por fundados motivos los señores don Salvador Andreu, don Juan Majó, el doctor Cera y don Rómulo Bosch.

La exportación de gasolina

El Real Automóvil Club de Cataluña ha dirigido un telegrama al Presidente del Consejo de ministros, rogándole que en su calidad de ministro de Estado gestione con toda urgencia el que los Estados Unidos permitan la exportación de gasolina y petróleo, pues cada día se acentúa más la escasez de los citados combustibles.

Real Moto Club de Cataluña

En la reunión celebrada el viernes por la Junta directiva del Real Moto Club de Cataluña, después de hacer constar en acta el profundo sentimiento que ha causado la muerte de los dignísimos compañeros don Salvador Hedilla y José M. Armangué, se tomó el acuerdo de colocar una cruz en el lugar que hallaron la muerte tan heroicos deportistas.

Con el fin de perpetuar la memoria de don José M. Armangué, miembro de la Junta del R. M. C. C., entusiasta sportsman, introductor del autociclo en España y creador de los *David*, se acordó instituir una copa de oro, que se adquirirá por suscripción pública, verificándose anualmente una carrera de autociclos.

La carrera se denominará, seguramente, Gran Premio José M. Armangué, efectuándose sobre una distancia de 200 a 300 kilómetros en

Automóviles MAXWELL

Entrega inmediata

Agencia general para Cataluña:

AUTO GARAGE BALMES

F. de A. Puig & C.^a

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

BARCELONA

circuito. La duración de la challenge será de cinco años, concediéndose la Copa al que al finalizar éstos la haya ganado mayor número de veces. En caso de empate, se verificará una nueva carrera. Al vencedor de cada prueba se le concederá una copa, reproducción de la de oro.

Esta es, en principio, la idea en que ha de concretarse la institución de este Premio.

El Club ruega a cuantos deseen contribuir con algún donativo a la suscripción abierta para instituir la Copa Armangué, se sirvan inscribir sus nombres en la lista que ha quedado abierta en la secretaría del Real Moto Club de Cataluña, Plaza de Tetuán, 36, de seis a ocho de la noche.

El Kilómetro lanzado organizado por el R. M. C. de C.

VUELVEN a estar en período activo los elementos directivos del club catalán. Apenas terminada la carrera por equipos, renacen sus entusiasmos hacia la realización de una nueva manifestación motorista, organizando la celebración del Kilómetro lanzado, el que tendrá efecto el día 16 del próximo diciembre, en Castelldefels, aunque sería muy posible su celebración en carretera que ofrezca mayores condiciones, cosa que ha quedado en estudio del Comité organizador.

En la reunión celebrada el jueves último tratóse del reglamento por el cual ha de regirse la prueba del Kilómetro lanzado, dejándose éste aprobado. Dentro breves días será dado a la publicidad.

Acordóse designar a los señores Rafael Bianchi, Alfredo Arruga y Carlos Pizzala para actuar de Comisarios de la citada prueba.

Delegar a los señores Llorens y Antonietti para la instalación de los aparatos de cronometraje.

Como el año anterior, terminada la prueba se cronometrará la velocidad a cuantos lo soliciten.

Real Aero Club de Cataluña

EL miércoles último celebró sesión la Junta directiva del Real Aero Club de Cataluña, con objeto de acordar la manera de honrar y perpetuar la memoria de los que fueron sus distinguidos consocios don Salvador Hedilla y don José M.^a Armangué.

Presidió don Mariano de Foronda y asistieron a ella los señores Pujol (don Eduardo), Useros, Macaya, Rafols, Canudas y Cabot.

Después de leídas las comunicaciones de diversas entidades de Barcelona, cartas y telegramas de pésame dirigidos al Club con motivo del trágico accidente aviatorio y a los cuales se acordó contestar inmediatamente, la Junta comenzó a discutir varios proyectos de homenaje póstumo para con Hedilla y José M.^a Armangué, acordándose en definitiva erigir un monumento al que fué notabilísimo piloto y director de la Escuela Catalana de Aviación, y secundar las iniciativas del Real Moto Club de Cataluña en honor del malogrado fundador de la industria española del autociclo.

Dichos acuerdos fueron concretados en la forma siguiente:

Recabar del Ayuntamiento del Prat que el monumento a Hedilla sea emplazado en la plaza mayor de aquella localidad; dar carácter popular al homenaje e invitar a entidades y particulares a la suscripción que para erigir la estatua se abrirá próximamente; costear la modelación del busto de José M.^a Armangué para que figure en el salón de actos del Real Aero Club, y cooperar moral y materialmente en cuantos actos organice el Real Moto Club en honor del creador del autociclo español.

Don Mariano de Foronda expuso también su deseo de que se cree por su cuenta en la Escuela de Aviación, una matrícula gratuita, que llevará el nombre de «Hedilla», para una clase del arma de caballería.

La Junta acordó seguidamente admitir como socios de número a los señores don Casimiro Soler, don Vicente Vallés Caballé, don Emilio Texidor, don Emilio López Gallardo, don Francisco Casadellá y don José L. Morillo.

Fué objeto de favorables comentarios, por ser indicio de la gran reacción que se ha operado en los espíritus, el número de socios admitidos, pues no se guarda recuerdo de ninguna otra en que fueran tantos los propuestos.

LE CHAUFFEUR

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

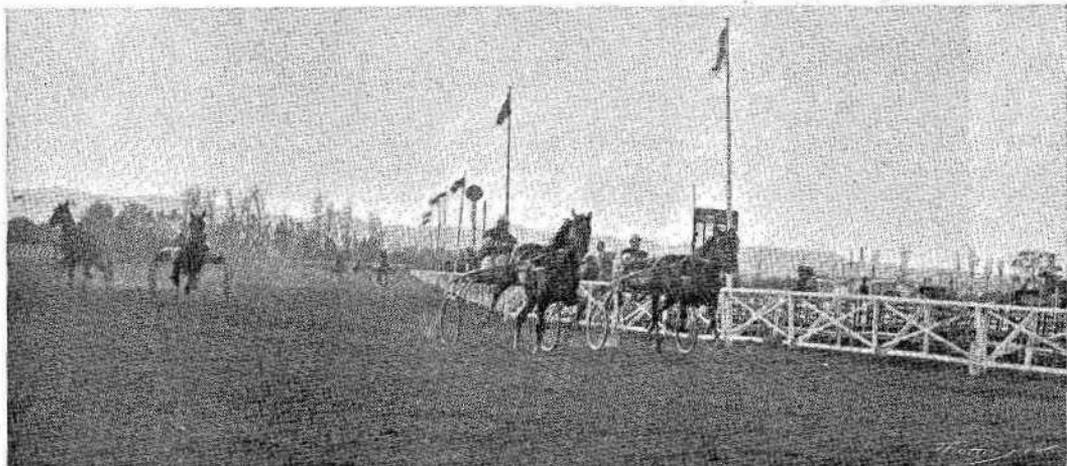
AUTOMÓVILES Y CICLOS

Especialidad en últimas novedades de París

Rambla de Cataluña, 24 - Teléfono 2182
BARCELONA

En el Hipódromo de Casa Antúnez

Carreras de caballos al trote



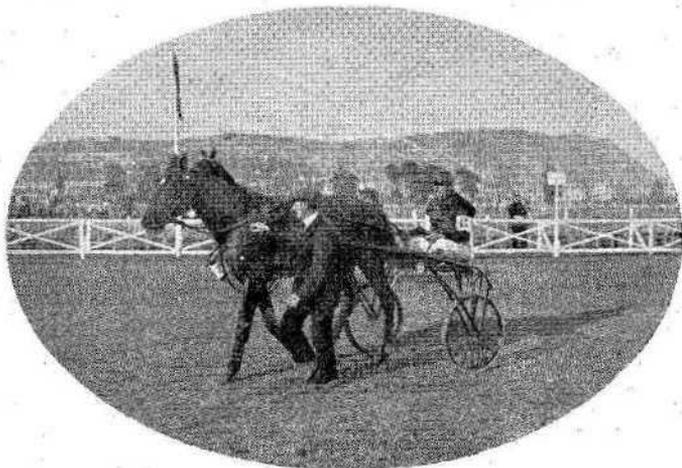
La pista del Hipódromo durante una de las carreras

Las dos últimas reuniones del Hipódromo han constituido otros tantos éxitos para el deporte hípico.

Las carreras, extraordinariamente interesantes, han resultado lucidísimas por la reñida lucha entre los notables caballos contendientes.

La competencia entablada en todas las pruebas ha entusiasmado de tal forma a nuestro público deportivo, que éste, cada vez más interesado por las lides de la pista, acude al Hipódromo con mayor afán y con más deseos de volver a ver las contiendas hípicas.

Nuestras elegantes y nuestros aficionados a las carreras de ca-



Caballo Nectar, vencedor de la carrera Premio España



Elegancias de paseo, durante un intermedio

ballos no faltan, por tanto, a ninguna de estas jornadas, dando con su presencia mayor realce a las hermosas fiestas del Hipódromo.

Los resultados técnicos de los dos últimos días fueron los siguientes:

Tercer día

PREMIO ESPAÑA (enganchado). Distancia, 2.500 metros. — Tomaron parte cinco caballos de los trece inscriptos. Llegaron: 1.º, *Nectar*, del doctor Fourcade-Brau, 4 m. 6 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, *Negus*, de J. Nottinger, 4 m. 10 s. $\frac{3}{5}$; 3.º, *Kerria*, de L. Hémar, 4 minutos 18 s. $\frac{2}{5}$.

PREMIO CATALUÑA (enganchado). Distancia, 1.650 metros. — Participan cinco caballos de los diez inscriptos.

Primera prueba. — 1.º, *Norbert*, de C. Rousseau, 2 m. 31 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, *Oidium*, de Limouzy, 2 m. 35 s. $\frac{4}{5}$; 3.º, *Hoche*, de J. Sourroubille, 2 m. 38 s. $\frac{3}{5}$.

Segunda prueba. — 1.º, *Ollie Dak*, de C. Rousseau, 2 m. 30 s.; 2.º, *Oidium*, 2 m. 30 s. $\frac{3}{5}$; 3.º, *Hoche*, 2 m. 32 s.

Tercera prueba. — 1.º, *Ollie Dak*, 2 m. 27 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, *Norbert*, 2 m. 27 s. $\frac{2}{5}$; 3.º, *Oidium*, 2 m. 28 s.

PREMIO AFICIONADOS (enganchado). Distancia, 2.500 metros. — Toman parte tres caballos de los cuatro inscriptos, llegando por el siguiente orden: 1.º, *Nina*, de don Francisco Cortés, 4 m. 28 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, *Roche*, de don Rafael Casas; 3.º, *Vizcaina*, de don Joaquín Martí.

PREMIO DEL MEDITERRÁNEO (montado). Distancia, 2.800 metros. — Participaron todos los caballos inscriptos. Orden de llegada: 1.º, *Namrod*, de Willemsen, 4 m. 28 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, *Nabab*, del doctor Fourcade-Brau, 4 m. 30 s.; 3.º, *Harold*, de F. Lallouet, 4 m. 36 s.; 4.º, *Kith*, de Escarpit, 4 m. 40 s. $\frac{1}{5}$.

PREMIO DE LAS BALEARES (enganchado). Distancia, 2.600 metros. — De los diez caballos inscriptos corrieron cuatro. 1.º, *Nick Leyburn*, de C. Rousseau, 4 m. 13 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, *Hautain*, de J. Sourroubille, 4 m. 19 s. $\frac{2}{5}$; 3.º, *Lafayette*, de Humaran, 4 m. 22 s. $\frac{2}{5}$.

Cuarto día

PREMIO DEL PUERTO. — Distancia, 1.600 metros. Participan los cinco caballos inscriptos. 1.º, *Molière*, de Hémard, 2 m. 28 s. $\frac{3}{5}$; 2.º, *Nazareth*, de Bachelier, 2 m. 29 s. $\frac{3}{5}$; 3.º, *Nelusko II*, de Lallouet, 2 m. 34 s. $\frac{2}{5}$.

Las apuestas se pagaron a 6,50 por duro.

PREMIO SANTA CRISTINA. — Distancia, 2.800 metros. Toman parte cinco caballos de los ocho inscriptos. 1.º, *Nick Leyburn*, de Rousseau, 4 m. 36 s. $\frac{4}{5}$; 2.º, *Néctar*, de Fourcade-Brau, 4 m. 43 s. $\frac{1}{5}$; 3.º, *Negus*, de Nottinger, 4 m. 57 s.; 4.º, *Nord-Sur*, de Humarau, 4 m. 58 s. $\frac{2}{5}$.

Las apuestas se pagaron a 5,50 pesetas.

PREMIO DEL PUERTO (segunda prueba). — 1.º, *Nelusko II*, de Lallouet, 2 m. 29 s. $\frac{3}{5}$; 2.º, *Nazareth*, de Bachelier, 2 m. 29 s. $\frac{4}{5}$; 3.º, *Nautilus*, de Fourcade-Brau, 2 m. 35 s.

Las apuestas se pagaron a 30,50 pesetas.

PREMIO DE MIRAMAR. — Distancia, 2.800 metros. Toman parte cuatro caballos. 1.º, *Nautilus*, de Aubergé, 4 m. 39 s.; 2.º, *Nicolette*, de Boutin Pere, 4 m. 43 s.; 3.º, *Ogatai Khan*, de Lallouet, 4 m. 47 s. $\frac{2}{5}$.

Las apuestas se pagaron a 7,50 pesetas.

PREMIO DEL PUERTO (tercera prueba). — 1.º, *Nelusko II*, de Lallouet, 2 m. 33 s.; 2.º, *Nazareth*, de Bachelier, 2 m. 33 s. $\frac{1}{5}$; 3.º, *Molière*, de Hémard, 2 m. 34 s. $\frac{1}{5}$.

Las apuestas se pagaron a 23 pesetas.

PREMIO DE LA LONJA. — Distancia, 3.500 me-

tros. Toman parte seis caballos. 1.º, *Hoche*, de Sourroubille, 5 m. 36 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, *Monte-Cristo*, de Fourcade-Brau, 5 m. 36 s. $\frac{4}{5}$; 3.º, *La Fontaine*, de Veslard, 5 m. 37 s.; 4.º, *Namrod*, de Willemsem, 5 m. 47 s. $\frac{2}{5}$.

Las apuestas se pagaron a 11 pesetas.

Quinto día

Domingo, 11 de noviembre de 1917

Premio Pitarra. — Enganchado. — Handicap. — Para aficionados. — 1.000 francos. — Para caballos y yeguas de 5 años en adelante. 1.ª serie. — 2.800 metros.

Premio Colón. — Enganchado. — Carrera doble (*partie liée*). — 5.000 francos. — Para caballos y yeguas de 4 o más años. — 1.ª serie. — 1.600 metros.

Premio del Canigó. — Montado. — 4.000 francos. — Para caballos y yeguas de 3 años en adelante. — 2.ª serie. — 2.690 metros.

Premio de las Rondas. — Enganchado. — 2.000 francos. — Para caballos y yeguas de 3 años en adelante. — 3.ª serie. — 3.600 metros.

Sexto día

Jueves, 15 de noviembre de 1917

Premio de Toledo. — Enganchado. — 2.000 francos. — Para caballos y yeguas de 3 años en adelante. — 4.ª serie. — 2.600 metros.

Premio de Madrid. — Montado. — Carrera doble (*partie liée*). — 4.000 francos. — Para caballos y yeguas de 5 o más años. — 1.ª serie. — 1.600 metros.

Premio de Sevilla. — Enganchado. — Fuera de serie — 2.000 francos. — Para caballos y yeguas de 3 años que no hayan ganado un primer premio — 2.600 metros.

Premio de Zaragoza. — Enganchado. — Handicap fuera de serie. — 4.000 francos. — Para caballos y yeguas de 4 años en adelante. 2.800 metros.

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

**Talleres Gráficos
Thomas**

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

XIV Concurso de la A. L.-T. de Cataluña

CON el concurso que terminó el domingo último, la A. L.-T. C. tiene consignada en su haber la cifra de catorce éxitos. Esta continuada y por todos reconocida serie de aciertos no impide que, a veces, pequeños detalles no atendidos, que de hacerse crónicos restarían brillantez al éxito, sean motivos de censura. En este último tournament se han suprimido los « chicos »; no sabemos si tal medida lo es por razones económicas, por haberse declarado en huelga, o quizá, en último término, por haber sido considerados sediciosos en la pasada revuelta y, por ende, sufrir la debida detención; la cuestión real es que no aparecieron por parte alguna, y si los jugadores no han exteriorizado su protesta, el que suscribe sí, pues es molesto y cansado en extremo, además del tiempo que se pierde, tener que recoger las pelotas los jugadores personalmente.

J. M.^a Zulueta actuó de Juez-árbitro, desempeñando el cargo con acierto.

La señorita Consuelo de Ayguavives, J. M. Sagnier y la pareja E. Flaquer-Aranyi son los que se han adjudicado los títulos de campeones que en este concurso se han disputado.

La Srta. de Ayguavives consiguió el indicado título por primera vez, el que le fué disputado



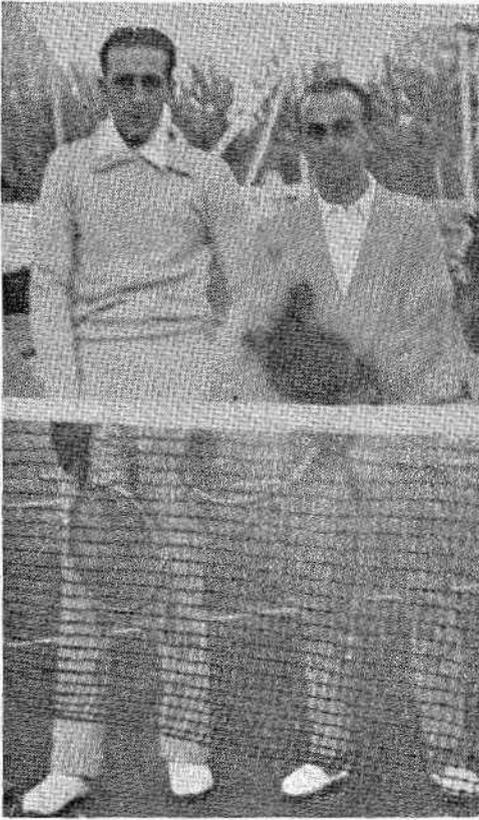
Señorita C. de Aiguavives, vencedora del Campeonato de señoritas



J. M. Sagnier, vencedor del Campeonato individual de caballeros

en la final por la señorita Rosa Torras, siendo ésta vencida por 6-1 1-6 6-2. Ambas tenniswomen, que en ausencia de Panchita Subirana, indiscutible campeona, son las mejores jugadoras que participaron en este concurso, verificaron un partido en el que, contra lo que era de esperar, la acometividad y mejor juego, tanto por su estilo como por su colocación, de la señorita Torras, no consiguió triunfar del juego de seguridad que usó la hoy campeona, la que por otra parte hay que reconocer que jugó con acierto.

J. M. Sagnier presentóse en este concurso con un entreno y progresos notables; ya en el match con Aranyi lo demostró, pues le venció por 6 4 6-3, y aun cuando somos poco amantes de las comparaciones—y en este caso poco apropiadas, pues el partido Flaquer-Aranyi pareció más un match para conseguir público en la taquilla que encarnizadamente disputado—, consignamos que dadas las dificultades que tuvo Flaquer en ganar al húngaro y la facilidad de Sagnier, nos presumíamos que éste vencería al jugador del Turó, aunque nunca creímos lo fuese por 6 4 6-1, score que no marca la debida diferencia, si es que existe superioridad entre ambos.



E. Flaquer y C. Aranyi, vencedores del Campeonato de parejas de caballeros

Púdose apreciar en dicho partido final que Sagnier, cuanto más afirmada tenía la victoria por serle el score favorable, un más preciso juego y más arriesgadas colocaciones desarrollaba, sucediéndole lo mismo pero en sentido inverso al vencido, quien, además, no tuvo día a propósito para disputar un match con tesón.

En el campeonato doble, por el contrario, Flaquer, de pareja con Aranyi, no tuvo que emplearse a fondo, igual que su compañero, por ser las restantes parejas inferiores, siendo sin duda, además, los que mejor desarrollaron el juego de doble. Leask-Rialp, igual que Tormo-Font y Sagnier-Yale, fueron los que mejor se defendieron de la pareja campeona. Font en los dobles, ya jugando con Morales como con Tormo, satisfizo; su juego sin filigranas, sencillo pero contundente, es propicio, entrándolo para lograr resultados positivos.

En el handicap individual, clase A, José María Sagnier, a pesar de salir muy handicapado, se clasificó para la final, ganándola a Rialp, que fué el otro finalista. Es Sagnier un especialista para remontar las ventajas; en prueba de lo que decimos hay los resultados de otros concursos, y en este mismo, jugando de pareja con la señorita de Ayguavives, se adjudicó también otro primer puesto en el handicap mixto, derrotando a los clasificados para dis-

putar la final, que era la pareja I. Carreras-Carreras, por 6-3 6-3.

Otro *espoir blanc* del tennis, después del formidable Sindreu, ha aparecido. ¿Quién es él? El niño Juanico, que consiguió derrotar a jugadores talluditos en el handicap clase B, logrando clasificarse para la final, en la que fué vencido por Caicedo por 6-2 7-5.

El handicap individual reservado a las damas ganó la señorita Rosa Torras, cuyo primer puesto le fué disputado en la final por la novel jugadora Pepita Llansana, tenniswomen que de continuar entrenándose y aprendiendo a colocar bien, es capaz de conseguir muchos premios y no pocos aplausos.

Las hermanas Ayguavives, luchando con las señoritas C. Puig-Ribalta en la final del handicap doble, ofrecieron un partido interesante y disputado, resultando vencedoras las primeras por 6-3 4-6 6-4.

El formidable Sindreu, que era partner de Tormo en el handicap doble, clase A, jugó admirablemente en dicha prueba, entendiéndose perfectamente con Tormo.

Los simpáticos Steva y Plaja formaron pareja en el doble, clase B, y no hay que decir que se llevaron de calle la prueba, tanto por su juego acertado como por su ventaja.

La señorita Clementina Ribalta entregó los premios a los vencedores, cuyos semblantes reflejaban una gran satisfacción, no sabemos si motivada por orgullo de vencedor o por recibirlos de quien tan graciosamente los repartía.

WINGFIELD



El niño Juanico, que se ha revelado en este Concurso como una gran esperanza

La muerte de Hedilla y Armangué

Después de la tragedia

Honrando a los héroes

Dos entidades jóvenes y prestigiosas, el Moto Club y el Aero Club, hermanas por la afinidad de sus ideales, han recibido al mismo tiempo, en las mismas personas y por la misma causa, el golpe rudo de la fatalidad que las ha hecho hermanas en el infortunio.

Hedilla y Armangué eran ambos a la vez socios del Aero Club y del Moto Club, y si Armangué era una personalidad de relevantes méritos en el mundo motorista, por sus inventos, por sus iniciativas y por su colaboración a la obra fecunda del Real Moto Club de Cataluña, que absorbía y casi oscurecía su otra personalidad de miembro directivo del Real Aero Club de Cataluña, Hedilla, en cambio, era una personalidad eminente en aviación, el as de nuestros pilotos civiles, un elemento de valor inmenso para el desarrollo de la aviación en nuestro país, dados los cargos que desempeñaba en la casa constructora Pujol, Comabella y C.^a y en la Escuela Catalana de Aviación, y esta personalidad de Hedilla como aviador había hecho olvidar ya su historia de automovilista y su reciente calidad de socio del Real Moto Club de Cataluña.

Lógico es, pues, que el Real Moto Club de Cataluña haya recabado para sí el derecho de iniciativa para honrar la memoria de José María Armangué y que el Real Aero Club de Cataluña lo haya hecho con relación a Hedilla, a pesar de la mutua cooperación que habrán de prestarse por propio impulso en la hermosa misión que separadamente se han impuesto por amor a dos hombres eminentes y admirados que con sus hechos gloriosos se han hecho dignos de perpetuar su memoria a través de la posteridad.

Tanto el Real Moto Club como el Real Aero Club, han tomado sus acuerdos, que son acertadísimos. El primero, creando el Gran Premio José M.^a Armangué, responde al espíritu eminentemente deportivo de nuestro llorado amigo, a la obra fecunda que ha realizado consagrando los mejores años de su vida a la implantación de la industria del autociclo en España, dando con ello lugar a grandes manifestaciones deportivas que han sido para el Real Moto Club de Cataluña eje de su vida, elemento indiscutible de sus mayores triunfos y fuego que encendió la hoguera de entusiasmos que siendo ya inextinguibles son, a la vez, prenda segura de que el Gran Premio José María Armangué sea por muchos años, acaso para siempre, una manifestación grandiosa, digna de la inolvidable y gloriosa memoria de aquel a quien se dedica.

Por su parte, el Real Aero Club de Cataluña, que se ha visto sorprendido por tan rudo

golpe en los comienzos de su actuación, cuando aun no se ha podido crear un número de aviadores que practiquen la aviación como practican el motorismo los entusiastas amateurs del Moto Club, salidos en gran parte de las propagandas y de las creaciones de José María Armangué, porque las dificultades que en sí tiene el deporte de la aviación son mucho más grandes y en estos tiempos casi insuperables, no podía lanzarse a la organización de un concurso en el que se disputara un Gran Premio Hedilla, porque no podía hacerse una cosa digna de la memoria del gran aviador montañés. La aviación se desarrolla y ha de desarrollarse en el ambiente solemne de un gran interés patriótico y, por tanto, nada más solemne para rendir tributo a la memoria de Hedilla que levantarle un monumento.

Nosotros hemos de contribuir moral y materialmente a honrar el recuerdo de los dos héroes, apoyando decididamente todas las iniciativas que tiendan a ello, pero con respecto a José M.^a Armangué no podemos olvidar que era nuestro compañero querido y tenemos el deber y recabamos el derecho de perpetuar su memoria a nuestra manera, contribuyendo al mismo tiempo al esfuerzo de los demás.

Modesto pero sentido y sincero, consistirá nuestro homenaje en publicar un tomo recogiendo los más notables artículos publicados por José M.^a Armangué en STADIUM, para destinar el producto íntegro de la edición a engrosar la suscripción abierta por el Real Moto Club.

Cumplimos así un triple fin que se resume en uno solo: divulgar sus ideas, hacer que se conozca su personalidad, perpetuando su memoria, y contribuir a la iniciativa de quienes se honran honrándole.

José M.^a Armangué

ANTE la magnitud de la catástrofe que nos ha arrebatado para siempre a nuestro querido compañero, quisiéramos tributarle desde estas columnas, que él honró tantas veces con sus notables artículos, un homenaje digno de sus excepcionales condiciones personales y digno también del cariño profundo y entrañable que le profesábamos; pero es tan viva la herida abierta en nuestro corazón por su inesperada muerte, que nuestro pensamiento discurre torpemente para coordinar tantos y ant buenos recuerdos como de él nos quedan y nuestra mano temblorosa por la emoción se resiste a confirmar con sus trazos en el papel la horrible verdad contra la cual se rebela constantemente nuestra alma desgarrada por el dolor.

No bastan para nosotros las cariñosas líneas que en un Pórtico le han dedicado nuestros compañeros de redacción; no basta con haberle enviado una corona, ofrenda y símbolo de nuestros más caros afectos; no basta con haber llevado sobre nuestros hombros sus preciosos despojos, ni basta ahora que una amistad sincera deje oír su voz, porque José M.^a Armangué era acreedor a tanto, que nunca podremos hacer bastante para honrar debidamente su buena memoria.

Una íntima y antigua amistad, que en estos últimos años llegó a crear entre nosotros estrechos vínculos de fraternidad espiritual, nos ha permitido conocer y apreciar todos los matices de esa inteligencia privilegiada y de esa alma hermosa, que en armónico consorcio constituían el secreto de las infinitas simpatías con que contaba José M.^a Armangué.

Sin miedo y sin tacha, como el famoso caballero legendario, era un hombre como los quiere Dios, hechos a su imagen y semejanza. Era bueno y era sabio, y estas dos cualidades esenciales brillaban más en él, iluminadas por un espíritu verdaderamente progresivo y refinado, que se manifestaba en los menores detalles de su vida como compendio de todas las aristocracias morales. Así se comprende, siendo tan grande su amor al progreso humano, que apenas abrieron los ojos de su inteligencia selecta y extraordinaria los estudios de la Facultad de Medicina — que cursó y terminó lucida y provechosamente — miraran aquéllos hacia las creaciones más nuevas y más admirables de la humana actividad y que, extasiándose ante las que representaban la mayor suma de inteligencia y de valeroso atrevimiento, naciera en él una afición inmensa e irresistible por el automovilismo y la aeronáutica.

A pesar de que José M.^a Armangué había practicado casi todos los deportes, el fútbol, la natación, el excursionismo, el atletismo, el down-car, el alpinismo, el motorismo, el automovilismo, los deportes de nieve, la aviación y otros, demostrando en todos ellos su gran espíritu deportivo, adquiriendo con su práctica aquella pasmosa serenidad que tenía ante el peligro, sin, no obstante, llegar nunca a desconocerlo, habíase dedicado con especial predilección al automovilismo y a la aviación, porque en ellos hallaba, junto con la emoción sublime del deporte, campo adecuado a su temperamento estudioso e investigador. Había leído y comprendido tanto en estas modernísimas ramas de la mecánica, sabía tanto, que gozaba de merecida autoridad entre los técnicos consagrados por un título y envejecidos en los talleres.

Con sus ideas atrevidas acerca de problemas difíciles cuya solución estaba todavía en litigio, José M.^a Armangué había dado en toda ocasión muestras de una clarividencia excepcional, orientando decididamente su criterio justo, acertado y siempre sólidamente fundamentado hacia las fórmulas que más tarde acababan por triunfar y por imponerse.

Sus trabajos periodísticos, publicados casi todos en STADIUM, admirables por su estilo original y personalísimo, que hace de ellos un modelo de vulgarización técnica, constituyen una colección interesantísima y de positivo valor, no tan sólo por la importancia de los temas tratados en algunos de ellos, sino por el punto de vista especialísimo que adoptó muchas veces, anticipándose a los acontecimientos y defendiendo fórmulas y soluciones que hombres de la talla de Faroux no se atrevieron a apoyar hasta mucho tiempo después.

Su apostolado en la Prensa, con haber sido el que le dió autoridad y renombre y el que nos deja como único pequeño legado de sus vastos conocimientos, acaso no fué tan eficaz como el de su palabra siempre ardiente, de un entusiasmo comunicativo, que creaba cada día nuevos adeptos a la santa causa de los deportes.

Como organizador, José M.^a Armangué había tenido parte principalísima en la constitución del Down-car Club de Barcelona, del Amateur Moto Club, del Moto Club Deportivo, que ha sido después Real Moto Club de Cataluña y del Real Aero Club de Cataluña. En todas estas sociedades ostentó cargo directivo, habiéndose significado siempre por sus audaces iniciativas y por la admirable manera con que sabía hermanar en su opinión la sensatez de criterio con el atrevimiento de concepción.

Hace unos tres años que José M.^a Armangué había llevado sus actividades al terreno industrial y en él, como en todo lo que dependía de su ciencia y de su voluntad, obtuvo resonantes triunfos.

Nadie se había preocupado técnica ni industrialmente del cycle-car, en España, cuando José M.^a Armangué comenzó su campaña pro autociclo con sus memorables artículos publicados en las páginas de nuestra Revista, campaña con la cual consiguió que a muchos se les alcanzara la utilidad práctica de los pequeños vehículos. El fué el fundador de esta nueva industria en España; él fué el verdadero propulsor de las energías que se manifestaron después en el terreno industrial con el nacimiento de casas constructoras y en el deportivo con las admirables luchas que hemos presenciado estos últimos años. No se contentó José M.^a Armangué con ser un propagandista teórico de los autociclos, nombre debido también a él, sino que sus entusiasmos le llevaron a idear un nuevo tipo de autociclo y a inventar perfeccionamientos hasta entonces no sospechados, creando un tipo de coche que por sus estupendas cualidades puede ser considerado no sólo como el mejor sino como único en el mundo entre los de su clase. Pero hizo más: él dirigió personalmente la construcción y el ensayo del primer coche, ayudado por el concurso material de media docena de amigos que teníamos puesta una fe inmensa en su triunfo; él fué el fundador de la casa David, S. A., entidad constituida para emprender ya en serio la cons-

trucción de los coches *David*, cuyas maravillosas condiciones proclaman y han de proclamar por mucho tiempo los conocimientos y los méritos de su creador, y aun no satisfechas sus ansias de gloria, él saltó al palenque de la lucha como *defender* de su creación, alcanzando en las lides deportivas muy buenos triunfos, luchando siempre con aquella nobleza caballeresca que era flor de su admirable temperamento y que le conquistaba — cosa rara — el cariño de sus propios adversarios.

José M.^a Armangué concibió precisamente el *David* cuando más asidua fué su colaboración en STADIUM. Todos nosotros recordamos estos días con emoción profunda, aquellas discusiones que en nuestro piso de la calle de Bailén se entablaban diariamente acerca del glorioso *David*, entonces en embrión. Y todos nosotros sabemos que al calor de ellas templó nuestro pobre amigo sus ideas, venciendo siempre con argumentos incontrovertibles. Tenía fe, una fe absoluta, en su creación, pero gozaba en que fuese discutida, no por placer de vencer en la controversia, sino porque de ella salía con el ánimo fortalecido y con el pecho más lleno de esperanzas. Es por esto — lo confesamos noblemente — que teníamos por el *David* cierta debilidad que acaso nunca hemos conseguido disimular, a pesar de nuestros esfuerzos y de nuestra voluntad para mantenernos equidistantes; es por esto que en la intimidad celebrábamos sus triunfos como propios. Era porque con el *David* triunfaba nuestro amigo, nuestro José María; era porque el *David* tenía un poco de historia y un poco de vida de nuestra casa. ¡Cuántas veces han venido a nuestra imaginación escenas de aquellos días lejanos, para reconfortarnos el alma en estos días de dolor!

Triunfantes sus ideas, consagrados sus inventos, en pleno desarrollo sus iniciativas y alentadas con el soplo de la prosperidad sus fundaciones, no cejaba en su afán de perfeccionarse y de conocer aun más a fondo la técnica del automovilismo y de la aviación, hasta el extremo de que en estos últimos tiempos hallábase entregado a un estudio serio y profundo de las teorías y de las obras que han determinado mayores progresos en las construcciones modernas.

Su gran amor al automovilismo, demostrado por la fecunda obra que deja realizada, era público y patente, pero el amor inmenso que tenía a la aviación, conocido tan sólo de algunos de sus íntimos, era aun mayor que aquél y nosotros lo sabemos bien a ciencia cierta. La aviación, la ciencia y el deporte, que habían hecho al hombre conquistador del aire, era para José M.^a Armangué la mayor de las humanas glorias y el más noble, el más bello, el más sublime de los deportes.

Por amarla tanto, ha muerto por la aviación como un héroe, como un mártir del ideal, sin dejar en su rostro la menor huella de espanto ni de dolor... y sin duda alguna, para cuantos le conocíamos, con una serenidad tal, que si

Dios le hubiera dejado vida para ello, nos hubiese descifrado con todo detalle el horrible misterio del trágico accidente.

¡Pobre José María! ¡Pobre amigo del alma! ¡Cuánto le hemos llorado! ¡Cuánto le lloraremos todavía!

Ha muerto en plena juventud, casi niño aún, cuando más podía esperarse de su precioso talento, aleccionado ya con una experiencia que pocos hombres tienen a sus veintisiete años.

Para todos sus amigos, para todos los que conocíamos los tesoros de su alma hermosa y de su inteligencia privilegiada; para todos los que conocíamos las bondades de su carácter y le amábamos entrañablemente, para todos los que sabemos la fuente de entusiasmos que se ha extinguido con la preciosa existencia de José M.^a Armangué, su vida fecunda ha de ser un ejemplo y su muerte heroica un estímulo para proseguir su obra, para trabajar por el triunfo de los que eran ideales suyos y nuestros, para rendir fervoroso culto a lo que constituían sus más caros amores y, en una palabra, para honrar dignamente su memoria, querida e inolvidable.

RICARDO CABOT

Las causas del accidente

CUANDO el martes y miércoles de la semana pasada fué difundiendo por la ciudad la noticia del trágico accidente que costó la vida a dos grandes sportsmen, al aviador Hedilla y a José M.^a Armangué, es imposible pintar el dolor y el asombro causados por la triste nueva. Dolor, por las grandes simpatías que por doquiera contaban las víctimas y por ser las primeras que en Cataluña rendían el tributo de su vida a la aviación; asombro, por la calidad de las personas: ¡Hedilla, el gran maestro, el aviador intrépido, el mejor de los pilotos civiles españoles, muerto en un sencillo vuelo y aplastado como cualquier novato!

Nuestro público, tan predispuerto ya contra la aviación, sacó inmediatamente una consecuencia, al parecer lógica: «Si Hedilla, el mejor y más práctico de nuestros pilotos, se mata, queda plenamente demostrado que la aviación continúa siendo peligrosa e insegura y, por tanto, los progresos tan voceados por sus entusiastas, no son ciertos.»

¡Errónea afirmación!

El trágico fin de Hedilla sólo significa que para la muerte no hay categorías y que la navegación aérea, como todas las conquistas humanas, exige sangre generosa que riegue las huellas de sus avances.

Calmada algún tanto la primera impresión, una curiosidad muy natural en todos y necesaria en los que a la aviación dedican sus entusiasmos, se despertó súbitamente: ¿Cuáles han sido las causas de la catástrofe?

Después de ocurrido un accidente de aviación, esta pregunta se la formulan miles de almas, y muy pocas veces, casi ninguna, puede

ser contestada satisfactoriamente. Los únicos que podrían decir algo cierto, tienen sus labios cerrados para siempre. ¡Y cuán conveniente sería poder recoger las enseñanzas que de otro modo podrían darnos!

En el caso particular que nos ocupa es imposible, como en todos ellos, establecer con exactitud las causas de la catástrofe. Sin embargo, escuchados los detalles que observaron las escasas personas que fueron testigos de la caída y reconocidos detenidamente los restos del aparato en el mismo lugar donde cayó, por los pilotos-aviadores Rosillo, Coterillo y el infrascrito, ha podido hacerse un cálculo de probabilidades, que da por resultado una explicación del accidente, que si no llega a ser exacta, es preciso aceptar por lo menos como la más probable.

Reconocidos detenidamente los restos del aparato, fácil fué comprobar que no había rotura de ningún órgano esencial: cables superiores e inferiores de las alas estaban intactos, al igual que los del alabeamiento; las comandas de los timones de profundidad y de dirección no presentaban rotura ni desgaste alguno; las uniones de las alas y el fuselaje, en buen estado también, y los timones se hallaban enteros, de suerte que es preciso rechazar imperativamente toda probabilidad de desperfecto en el aparato.

Las condiciones de estabilidad del aeroplano eran excelentes; buena prueba dió de ello en sus viajes a Palma de Mallorca y a Santander, con un aterrizaje durante este último en pleno Pirineo, en el puerto de Benasque, aterrizaje que sólo un aparato de perfecta construcción podía resistir. Era, además, el aparato en que más confianza tenía Hedilla y en el que más vuelos había efectuado. Es lógico, pues, descartar también esta otra probabilidad.

El viento, la densidad atmosférica y otros elementos que pueden perjudicar el buen estado del aire, se hallaban en las más propicias condiciones y no podían por sí solos causar accidente alguno.

En cuanto al estado moral y físico del piloto, hay que presumir que era bueno, puesto que Hedilla, que era un hombre prudentísimo, sereno, dotado de gran sangre fría y de salud inmejorable, no hubiera intentado un vuelo sin hallarse en condiciones para ello.

Por lo que se refiere al pasajero, estamos completamente convencidos que no tuvo, en lo más mínimo, participación alguna en las causas del accidente, porque Armangué, además de ser un verdadero sportsman y de poseer una serenidad demostrada en mil ocasiones, había volado diferentes veces y tenía absoluta conciencia de sus actos.

Desechadas todas estas probabilidades, queda tan sólo pensar en el motor. Examinemos, pues, este elemento.

El motor que llevaba Hedilla era un *Le Rhône* de 9 cilindros, de 90 HP., cuyas excepciones han sido demostradas en todo el mundo. Adquirido nuevo en la fábrica por la casa

Pujol, Comabella y C.^a para el raid Barcelona-Palma, había volado desde aquella fecha muy a menudo, sin sufrir la menor avería ni el más pequeño *raté*, y, sin embargo, en la tarde del funesto día 30 de octubre causó la muerte a dos hombres que confiaban en él.

Está fuera de duda, por testigos presenciales, que antes de iniciar el aeroplano su caída, el motor comenzó a *ratear* de un modo extraordinario; acaso debió pararse completamente (sobre este punto no hay certeza absoluta). Suponiendo, pues, que fallaran tres o cuatro cilindros y que, por lo tanto, el motor no diese las revoluciones necesarias para sostenerse el aparato, éste quedó fatalmente sin velocidad, y en tal caso debía el piloto picar con toda rapidez para efectuar el vuelo planeado y tomar tierra en el primer campo o rincón llano que hallare. Cosa fácil y sin gran peligro, pues las panas de motor es cosa corriente en aviación y cuando se maniobra oportunamente casi nunca se produce accidente alguno.

Esto, sin duda, fué lo que efectuó Hedilla, al notar que el motor se paraba: picó, sin duda; pero fuese debido a poca rapidez en efectuar esta maniobra, por distracción casual o por su gran confianza en sí mismo y en el motor, o fuese por picar poco (seguramente lo primero, pues cuantos conocimos a Hedilla sabemos que más pecaba por exceso que por defecto, al picar), contribuyendo en mucho el viento de cara, el aparato quedó frenado en el aire y en posición normal de vuelo: ¡un aparato en estas condiciones es peligrosísimo y sólo por casualidad pueden evitar sus tripulantes la muerte!

Frenado así el aparato en el aire, se tambaleó un poco, hasta que, inclinándose sobre su ala derecha y de cabeza después, se precipitó rápidamente, yendo a estrellarse contra el suelo, en posición algo oblicua y de cabeza abajo.

No tenemos la pretensión de haber dado exactamente con las causas del accidente, pero sí tenemos la convicción absoluta de ser ésta la versión más probable y segura, la que puede darse de la horrible catástrofe que nos ha robado un profesor y un compañero, ambos amigos entrañables.

Perdónesenos la osadía de haber escrito estas líneas en aras del deseo de ilustrar en lo posible a la opinión extraviada por las innumerables versiones publicadas, algunas de ellas verdaderamente monstruosas.

JOSÉ CANUDAS
Piloto-aviador

En lucha con el espacio

Entre dos crepúsculos

—¿Que no ho sab? Ahir tarde, allà al «Grao», prop de mar, s'hi varen inatar un «volador» i un senyor.

—¿Un «volador»? ¿Cuál?

—Aquell que va guanyar el premi del Tibidabo, l'Hedilla.

—¿Y el señor?

—Un jove d'uns vinticin anys, fill d'un metge de Barcelona.

—¿.....?

—¡Oh! i era fosc quan els varen trobar.

Esta fué la primera noticia que tuve del drama, cuando en una de mis excursiones matinales hice un alto en la Torre de la Estacada, cerca del Llobregat, donde el llano muestra toda su riqueza.

La muchacha que me comunicó la triste nueva puso en el relato profunda emoción. Venía del Prat; allí no se hablaba de otra cosa.

—¿Dónde están ahora?

—Al cementiri del Prat.

Me despedí de ella, y en pocos momentos de pedaleo crucé el llano. No podía borrar de la mente la duda cruel: «el fill d'un metge de Barcelona...» Fugaz como un relámpago cruzó por mi mente la idea de Armangué... Pero no, no era posible; nada sabíamos, ni indicios...

Llegué al camposanto. Un cementerio vulgar, demasiado vulgar, y por añadidura desierto. Nadie sospechara que en uno de sus recintos durmiesen la eternidad dos héroes. El sepulturero se oponía a mi visita; le supliqué, alegando razones de amistad. Unos albañiles que empezaban su tarea, indiferentes a lo que para mí era momento de siniestra solemnidad, apoyaron mi petición, diciéndole al compañero de los difuntos que podía atenderme. Mi turbación llegó al extremo de no agradecerles el favor. Se me franqueó la entrada al depósito. Un cuartucho pequeño, frío, utilizado para los aperos de trabajo. El frío del cuartucho me invadió por completo. El conserje, descorriendo un lienzo blanco que cubría un cuerpo, me indicó secamente: «L'Armangué». Una bala, cruzándome, no sé si me habría llegado tanto al alma. Disimulé como pude mi terror y, vacilante, creyendo soñar, puse la mano en el rostro del que fuera querido compañero. No era un sueño, era realidad. Aquel rostro moreno, el surco de sus eternos lentes, a través de los cuales brillaron tantas veces sus ojos vivos y penetrantes de inteligencia y bondad, aquellos hoyos característicos de sus mejillas; era él, no había duda. Sólo un ligero morado en la cara podía alterar su faz simpática. El golpe de muerte había sido en la cabeza.

La Parca se vengó de quien tantas veces la había burlado con el valor de su ciencia y, cebándose en el cerebro de la víctima, quiso destruirlo, cruel e implacable. Sobre la demasiada humilde parihuela, por entre los negros cabellos de José María, se perdía como una ironía del destino, aquella misteriosa materia que creó un médico, un ingeniero, un periodista, un verdadero sportsman, en una palabra, un hombre.

No pude ver más. El frío del cuartucho me habría llegado al corazón. Armangué, aquel muchacho con cara de joven y con la ciencia del viejo, había sido vencido por lo único invencible: la muerte. Había sucumbido sin medios para luchar.

El buen hombre cubrió el cadáver, y yo no pude ni llorar ni rezar.

—Aquest és l'Hedilla—, murmuró con su natural sequedad, al par que descubría la faz del intrépido montañés. Salvador ostentaba aún en su cuerpo vigoroso y maltrecho, señales de haber vendido caras las dos existencias. Hedilla debió luchar en el espacio en su rápido viaje de arriba a abajo—no lo dudéis—; en su acardenalado rostro se adivinaban las huellas de una ansiedad fulminante. Su diestra se hallaba aún en ademán de celosa actitud; su mano, rígida cual hierro, aparecía como empuñando cualquier mecanismo. Hedilla debió sostener el naufragio con toda entereza y valor, porque en los hombres de su temple el miedo no llega al espíritu y la serenidad vence todos los peligros. ¿Qué drama tan intenso no debió contemplar el crepúsculo, cuando el intrépido aviador cayó rendido, después de noble y desesperada lucha?

Salí del recinto sudando hielo. El guardián cerró maquinalmente la puerta, como si tras de ella no quedase nada...

Acababa de amanecer, y el llano, el fértil llano del Llobregat, ya tenía en su historia la historia de una sangrienta tragedia: la de dos mártires de la aviación.

Las víctimas

¿Para qué repetir aquí la historia de Hedilla? Es tan notable y tiene tanto de admirable, que nadie la desconoce. Es la relación de hazañas de un hijo de Santander que ha aspirado a engrandecer su patria. Esto no es una utopía. Repasad sus hechos, evocad los concursos en que ha tomado parte y hallaréis la colaboración de un patriota. Recordad su raid a Mallorca, aventura de un verdadero valiente, de un hombre de serenidad y de ciencia; una de las empresas que menos se han elogiado. Haced memoria de su travesía a Santander para saludar al jefe de la nación, de su martirio; aprisionado en las nubes, perdido en los aires, de su valor al descender aterido de frío en Benasque, en un desierto de montes donde sólo hay rayos en el cielo, águilas en los picos y lobos en las laderas. Por último, no olvidéis su vuelo al Tibidabo, su sabio consejo a los alumnos de la Escuela Catalana, su constancia, en fin, para que nuestra querida patria chica fuese un ejemplo y un estímulo ante la nación y para que la ciencia de la aviación — no el deporte como por error se confunde — tuviese aquí un soberano impulso.

Y todo ello le ha costado al gran aviador la vida. ¿Qué fortuna habrá reunido Salvador? Ninguna. Así mueren los valientes. Hedilla fué un héroe.

La intimidación del compañerismo, ciertamente puede mover la pluma del cronista, muchas veces, guiada por la pasión. Aquí no puede haber pasión.

No hagamos una historia de la historia de

Deben, cuantos se dirigen a nosotros, enviar a la Administración todo lo que afecte a suscripciones, anuncios o cualquier otro asunto que no tenga relación con la parte literaria de esta Revista, que, como es de suponer, corre a cargo de la Dirección del mismo

José María Armangué. Ya hemos dicho que era un hombre con espíritu y corazón jóvenes y con el cerebro de viejo.

Ya todos sabéis que la ciencia y la cultura fueron sus inseparables compañeros. Armangué fué un sublime inadaptado, un iconoclasta de lo rutinario, un temperamento firme, de constancia sin límites y de fe inquebrantable. Cuando creó su *David* hubo algunos, bastantes, que le confundieron con el Noé de la historia bíblica. Armangué no escuchó ironías o, lo que es más noble, no quiso escucharlas.

¿Queréis una prueba? Hoy, después de un año, o poco más, el azar ha puesto en mis manos una cartulina que el llorado compañero me envió (y que guardo como un tesoro) después de aquella inolvidable carrera Peña Rhin, donde el laurel y la sangre corrieron parejas y donde los *David* se cubrieron de gloria. Todo el texto es una confesión que Armangué me hacía, abriendo el corazón a su júbilo, porque reconocía que yo había comprendido cuál era la idea suya y de sus buenos hermanos al implantar el autociclo. No puedo abstraerme a transcribir un fragmento:

«...La nostra victòria ha sigut la de la joventut sobre el capital — cosa rara, però bonica — i la del entusiasme per una idea sobre el sol desig de lucre. Per això estem satisfets d'haver-la lograt i de què s'hagi reconegut i apreciat, i per això també estem molt, però molt satisfets de les teves bones paraules...»

Lo he de decir: Sentí rubor, un rubor que me dió ánimos para proseguir mi tarea periódica (que también tiene sus sinsabores) cuando hube terminado de leer las frases que me dirigía Armangué, el compañero a quien tantas veces consulté para mi labor.

¿No es, pues, éste, aunque pálido, el retrato del hombre joven, de imaginación creadora, sublimemente inadaptado a las viejas rutinas?

Ignorancia supina

¿Cómo fué el accidente? ¿A qué fué debido? ¿Quién lo sabe? ¿Quién lo jura? El dolor de la tragedia se acrece con el dolor que nos ha causado leer algunas informaciones del momento fatal. Ha habido para todos los gustos. No se ha vacilado en abordar la temeridad de las víctimas, supuestos propósitos de emociones fuertes, en perjudicar sacratísimos intereses, en suponer cosas fantásticas, en inventar nostalgias amorosas; en fin, la ignorancia ha llegado al extremo de escribir en letras de molde que el aeroplano era de 44 caballos de fuerza!!

La tragedia, lógicamente — según la idea admitida por quienes entienden y vieron más de cerca el caso — pudo ser debida sólo y únicamente a una razón sin números, fuerza desconocida, efecto sin causa: la fatalidad. Esa fatalidad que hace saltar a un ferrocarril de sus vías, que hunde a un buque en mar de calma, que enciende una hoguera sin mecha, que nos precipita en un abismo, que mata en plena vida, que se cebó en la preciosa existencia de Hedilla y Armangué, tal vez por una de esas leyes misteriosas que exigen sangre al progreso; para regar el camino de su marcha triunfal y arrollan la flor de las generaciones. Cuanto se afirme serán conjeturas, cuanto tendenciosamente se escriba será, o farsa o ignorancia supina.

Precisamente por desconocerse las causas concretas de la mayoría de los accidentes en aviación, tienen éstos tan trágica sucesión.

Honores

Una cruz que santifique el lugar del «Grao», que rociaron con su sangre dos mártires de la aviación. Una copa de oro, que durante cinco años mantenga latente el espíritu de Armangué con una carrera anual de autociclos, la herencia del héroe. ¿Por qué no eterna? Si los vaivenes sociales, dentro de cinco años, alejan del Real Moto Club a sus hoy directores, para quienes el recuerdo de Armangué es cosa sagrada, ¿no corre el peligro de quedar el concurso anual, después del quinquenio, sin repetir? ¿Por qué no evocar cada año la memoria de quien debe ser inolvidable?

El trofeo que perpetuará la memoria de Armangué ha de ser perpetuo. Esta es nuestra modesta, pero sincera opinión.

De igual manera que cada mártir de la religión creó adeptos a ella, el sacrificio de dos adeptos debe ser un poderoso acicate para que la obra patriótica iniciada por el Real Aero Club demuestre que el sacrificio no ha sido en balde. Y lo primero ha de consistir en honrar la tragedia, en honrar el sacrificio con un acto que también honre a la aviación y aleje de los espíritus timoratos lo que sólo son preocupaciones del momento.

Siempre vivas

El agudo dolor que laceró nuestra alma, el sentimiento que para el espíritu es una continua emoción y que por los vínculos de amistad no ha de borrarse sino con el tiempo o la ausencia terrenal, no puede privarme de alentar a quienes se dedican al noble y arriesgado arte de la aviación, para decirles que no han de desmayar, que no han de conceptuar a la fatalidad como una de las razones físicas y que laborando en bien de la patria, en bien de la ciencia, no resultará estéril el sacrificio de dos mártires y tejerán una guirnalda de siempre vivas que orle la memoria de los dos héroes que se llamaron Salvador Hedilla y José M.^a Armangué.

F. A. CANTO ARROYO

ACTUALIDADES GRÁFICAS

El Barcelona gana dos partidos al Campeón de España



Reguera, deteniendo un avance de la línea delantera del Madrid

El fútbol es, indiscutiblemente, el deporte de las paradojas.

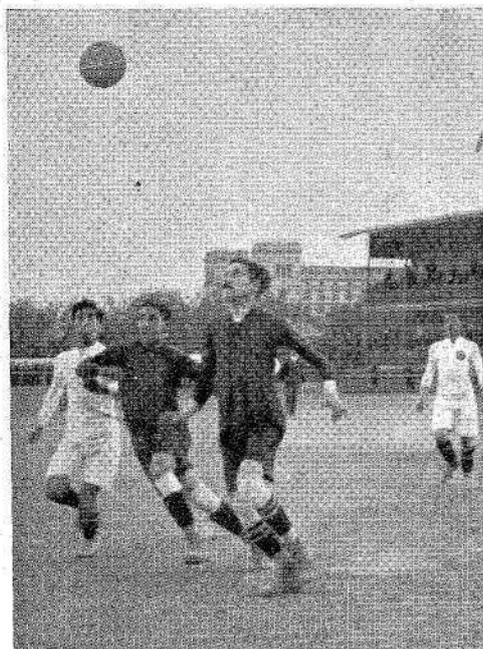
Los campeones de España, que por este título precisamente, parece ser que debían de constituir un once invencible, fueron vencidos por el Barcelona en las dos contiendas sostenidas con él.

Y es que, como ya decimos, el fútbol es el deporte de las alternativas.

Madrileños y catalanes lucharon brillantemente, eso es innegable; mas los nuestros su-



Brú, rechazando un shoot



Costa y Baonza, en combinación defensiva

piaron imponerse en ambas contiendas, y... *voilà la chose.*

El Madrid F. C. gustó como había gustado siempre. Su juego es brillante y eficaz, y en honor a su «firma» cabe decir que en las contiendas contra el Barcelona no le acompañó ciertamente la suerte.

Los nuestros, como casi siempre, jugaron de un modo estupendo, y de seguir así, la lucha del próximo Campeonato promete ser buena en lo que se refiere al bando azul-grana, antiguo Campeón y merecedor de serlo otra vez.

Federación de Sociedades Deportivas

Nuevamente se verifican elecciones para concejales y nuevamente la Federación hace un llamamiento a sus amigos y consocios para que, prescindiendo de politiquerías, de las que abominamos, se emita el voto a favor de aquellos que forman en distintos bandos, blancos, rojos y negros, pero que nos consta que sienten grandes aficiones por el sport y están dispuestos a laborar, si consiguen ir al Ayuntamiento, por el fomento y esplendor de todos los deportes.

Libres son nuestros amigos y consocios de votar a quien mejor les venga en gana, pero, de entre todos los candidatos, aquellos que se han significado más y mejor en pro de la gran causa sportiva, son los siguientes:

Distrito 1.º: Don José Torelló.

Distrito 2.º: Don José Xicoy.

Distrito 3.º: Don Luis Nicolau.

Distrito 5.º: Don Salvador Bremón.

Distrito 6.º: Don Rafael Cardona y don Casimiro Giralt.

Distrito 7.º: Don Carlos Jordá.

Distrito 8.º: Don Antonio Bargués y don Alfonso de Aguavives de Moy.

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Futbol. — *Barcelona*: Día 4. Partido interregional. Barcelona-Madrid, 4 a 1. Partido de entrenamiento. España-Internacional, 3 a 2.

MOTOCICLETAS EXCELSIOR

SIDE-CARS extrafuertes, adaptables
a toda clase de motocicletas

Venta de ACCESORIOS - Taller de REPARACIONES

Valencia, 239-Barcelona

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

Madrid: Día 4. Campeonato de Castilla. Racing-Athletic, 2 a 1.

Hockey. — *Barcelona*: Día 4. Partido de inauguración de temporada. Pompeya-Polo, 2 a 1.

Programa para mañana

Ciclismo. — Carrera de neófitos, organizada por el Sport Ciclista Catalá; distancia 22 kilómetros. Salida del Paseo de Gracia. A las 8.

Pedestrismo. — Carrera por equipos, organizada por el Centre Excursionista Montseny. Salida de Vallvidrera. A las 8.

Yachting. — Regatas nacionales. Crucero a Garafrat, organizado por el Real Club Náutico de Barcelona. Salida a las 9.

Sexta prueba de la regata Copa Invierno, para yates de la serie Hispania, organizada por el Real Club Marítimo de Barcelona. A las 10'45.

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

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

Futbol. — Campeonato de Cataluña. Segundos equipos. Serie A: Español-Barcelona; Internacional-Atlético de Sabadell. Terceros equipos: Barcelona-Español; España-Centre de Sports de Sabadell. Serie B. Segundos equipos: Avenç del Sport-Universitari. Terceros equipos: Universitari-Avenç del Sport; Centre de Sports de Sans-Badalon; Júpiter-Tarrasa. A las 11. Primeros equipos: Español-Barcelona; Internacional-Atlético de Sabadell. A las 14'45.

A. ALIMUNDO Y C.^A

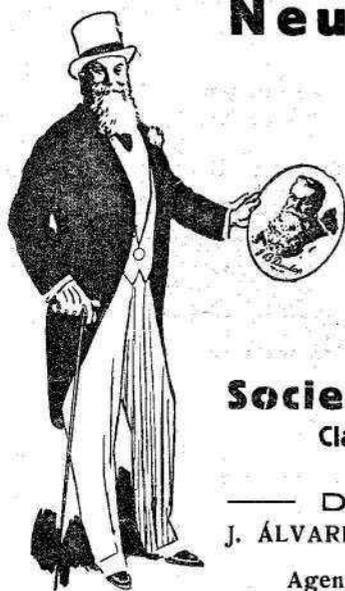
Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017

BARCELONA

ARTÍCULOS PARA TODOS LOS SPORTS

ESPECIALIDAD EN LAWN-TENNIS Y FOOT-BALL

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



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

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 FIAT

Agencia general para España:

Sociedad General de Automóviles

Caspe, 24

BARCELONA

S. A. ESPAÑA

Automóviles 8-10 y 32 HP., turismo
Camiones 1 1/2, 3 y 4 toneladas

Oficinas: Calle de Provenza, 247 - Teléfono G-1023

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

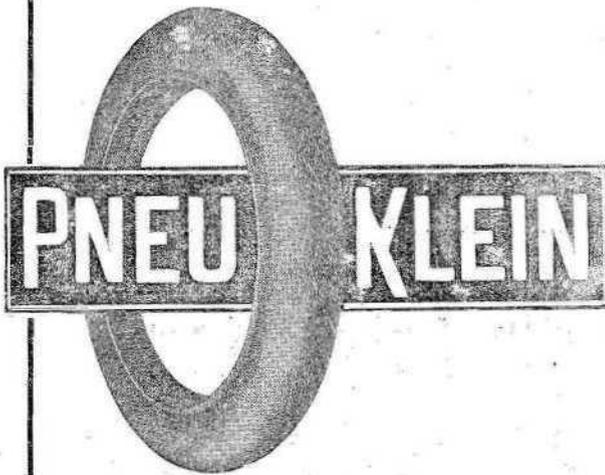
La Hispano-Suiza

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



El más resistente
El más elegante
El más económico

Pídanse tarifas

KLEIN Y C.^a

Proveedores de la Real Casa



Unica fábrica nacional de
Neumáticos
para automóviles, bicicletas
y motos



Barcelona
Princesa, 61 - Teléf. A-1333

SUCURSALES:

MADRID
Carranza, 12

BILBAO
Egüía, 4

SEVILLA
Álvarez Quintero, 21

VALENCIA
Lauria, 11

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