

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

AVIACIÓN



El director de la Escuela Catalana de Aviación, don José Canudas, ganador de la Copa extraordinaria del R. Ae. C. C. disputada sobre el circuito de la Prueba de Otoño, pilotando el biplano de reconocimiento "TH-R1" con motor "Hispano-Suiza"

Foto C6

Publicase incorporado el suplemento

MOTORIAL

dedicado a Automovilismo y Aeronáutica

AÑO IX : NÚMERO 309

11 de Octubre 1910

50 cts.

CICLOS ACCESORIOS REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

PHOTO-SPORT

Con este nombre ha quedado organizada por la Editorial Deportiva, S. A., una sección de información gráfica deportiva para la Prensa ilustrada y para los aficionados, a quienes brindamos estos servicios, para facilitarles en buenas condiciones fotografías originales de nuestros reporters fotógrafos, ya sean para reproducir o para coleccionar.

DIRIGIRSE A LA EDITORIAL DEPORTIVA, S. A.
Consejo de Ciento, 383, entr.º - Barcelona

**Medallas & Insignias
Objetos para premios**



Fabricantes

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

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

Los macizos

Bergougnan

han bajado sus precios

MADRID
Sagasta, 15
Teléfono 2810

BARCELONA
Rambla Cataluña, 76
Teléfono 3169-A

R. C. Bergougnan

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 - Tel. 2182-A
BARCELONA



Considerando que el mutuo intercambio de ideas y de conocimientos entre nuestros deportistas ha de beneficiar el desarrollo de la cultura deportiva, la Dirección de STADIUM se complacerá acogiendo con la mayor solitud los trabajos de colaboración que para ser insertados envíen los lectores



BARNIZ "LOCKYER'S FAVORITE"
El preferido para las raquetas de tennis

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

OFICINAS: Consejo de Ciento, 383 : Teléf. 733-A
:: **BARCELONA** ::

Aparece cada dos semanas, en sábados alternos
NÚMERO SUELTO CORRIENTE: 50 céntimos
> > ATRASADO: 1 peseta

SUMARIO

| | Págs. |
|--|-------|
| Cataluña histórica : Ruinas del castillo de Gelida | 565 |
| Motorial | |
| Barcelona, puerto internacional de aviación | 567 |
| Campeonato Motorista de España | 571 |
| El fomento de la aeronáutica | 572 |
| El servicio aéreo Francia-Marruecos | 573 |
| Aleteos | 574 |
| Del raid Madrid-Roma | 574 |
| Los vuelos sin motor y las <i>aviettes</i> | 575 |
| Notas automovilistas | 575 |

Turismo & Excursionismo

| | |
|--|-----|
| Corriendo por Cataluña : L'Empordà | 576 |
|--|-----|

Deportes diversos

| | |
|--|-----|
| El patrón de yate | 578 |
| El Concurso de Tennis de San Sebastián | 579 |
| Un Campeonato Ciclista en Palma de Mallorca | 581 |
| Concurso de Natación en la capital donostiarra | 582 |
| Los propagandistas de la cultura física | 585 |
| Notas breves y ecos varios | 586 |

Precios de suscripción:

| | |
|------------------------------|-------------------|
| España, un año | 12 pesetas |
| Extranjero, un año | 18 id. |

Pagos por adelantado

Precios de los anuncios, según tarifa

La Gran Carrera Internacional Europea

de

Dina-
marca.

primera

organizada

después de la
guerra,

es ganada por

Minoia

sobre el

FIAT

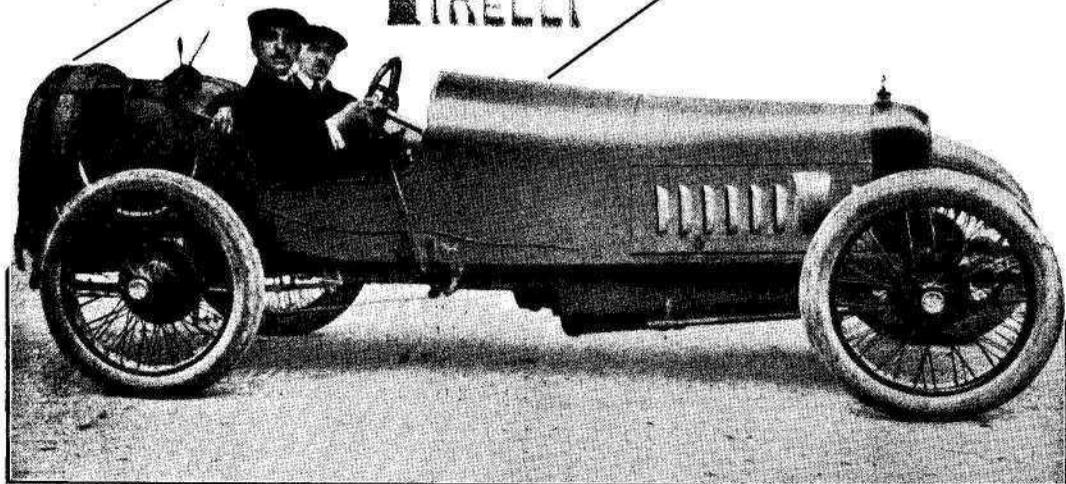
130 HP.

del Salón de Barcelona

y

PNEUS

PIRELLI





Stadium

REVISTA ILUSTRADA

PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA S. A.

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



STADIUM... nombre que conserva toda la nobleza de su etimología, que evoca los días de oro de las civilizaciones helénica y latina, madres de la cultura universal moderna, y que lleva a nuestra mente una visión fantástica del estadio ideal de los tiempos actuales, como inmenso recinto formado por el orbe entero, donde se rinde fervoroso culto a los clásicos certámenes atléticos: a la hípica, a las regatas y a los juegos deportivos contemporáneos; donde las antiguas carreras de carros han sido substituidas, gracias a los grandes progresos industriales, por las de bicicletas y las de grandes y pequeños vehículos automóviles que hoy corren triunfadores y veloces por la tierra, por el mar y por el cielo, acortando distancias, salvando fronteras, brindando al turismo mundial las bellezas naturales y el conocimiento de todos los países. — A.

Cataluña histórica

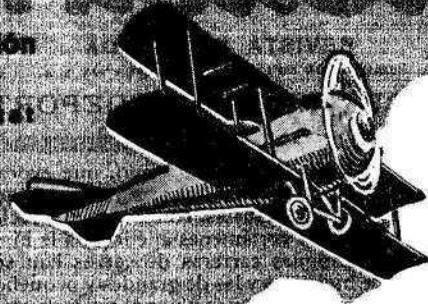


Ruinas del castillo de Gelida

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTO- MÓVILES Y AEROPLANOS ■

Escuela de Aviación
y Aeródromo
Prat de Llobregat

Fábrica y Despacho
Independencia, 113
BARCELONA (S. M.)

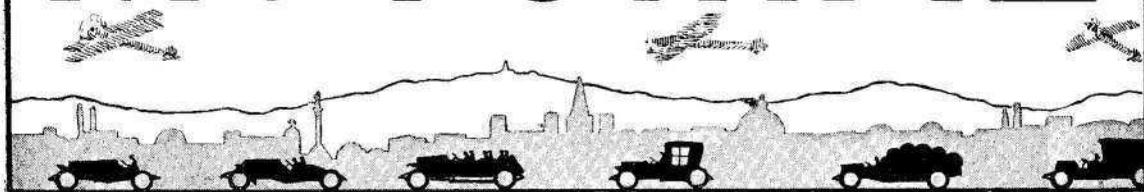


Motores marinos
Motores de aviación
Motores industriales



TALLERES
HERNANDEZ
C/ S. J. 17

MOTORIAL



Suplemento especial incorporado a STADIUM. dedicado a

AUTOMOVILISMO Y AERONÁUTICA

Barcelona, puerto internacional de aviación

REPETIDAS veces hemos venido ocupándonos en estas columnas de la necesidad de dotar a Barcelona de un campo de libre aterrizaje, del que pudieran usar en sus cada día más frecuentes viajes los aviadores nacionales y extranjeros.

Competentes colaboradores nuestros han desarrollado el tema en sus diversos aspectos, y ha sido STADIUM un entusiasta defensor del proyecto.

No podemos, pues, por menos de ver con satisfacción los buenos propósitos que animan a la Ponencia municipal expresamente constituida para el estudio de tan importante asunto, y es por ello que nos complacemos en reproducir el informe que la mencionada elevó al Consistorio, aun cuando no sea más que un compendio de cuanto hemos venido publicando acerca del asunto.

* * *

« Excmo. Sr. :

Hace pocos años era considerada la aviación tan sólo como un deporte arriesgadísimo, de nula utilidad, sin sospechar ni remotamente que pudiera llegar a desempeñar misión tan importante como es la navegación aérea. Dura y dolorosa fué la labor de aquella gloriosa legión de héroes que no en vano expusieron su vida para consolidar una de las más grandes victorias de la Ciencia.

Después de atrevidas tentativas, consiguieron importantes perfeccionamientos en los aparatos y motores, permitiéndole alcanzar constantemente no sólo mayores velocidades y altitudes, si que también la más completa estabilidad de los aparatos.

Ello fué motivo para que los que ningún beneficio esperaban de la Aviación, reaccionasen, adquiriendo luego la certeza de que se puede navegar libremente por el espacio con tanta seguridad como por los grandes mares, los que toda-

vía no están completamente conquistados para la navegación marítima.

Indudablemente, la guerra europea fué el estimulante de los rápidos progresos obtenidos en la Aviación durante los últimos tiempos. Los Gobiernos de los respectivos países en lucha, dándose cuenta de la enorme influencia de la « quinta arma » en el desarrollo de las operaciones militares, venciendo ciertas resistencias, no regatearon medio alguno a inventores, constructores y pilotos para que prosiguieran, con el ahínco y energía que las circunstancias reclamaban, aquella obra iniciada entre un ambiente de tragedia y pesimismo.

Resuelto ya prácticamente el problema del vuelo humano y desaparecidas importantes dudas acerca de su aplicación y utilidad en la vida de los pueblos modernos, plantéanse nuevos problemas de orden orgánico, a los que inexorablemente todos tenemos el deber de atender, a la medida de nuestras fuerzas, no sólo por el noble fin de coadyuvar al progreso, si que también por egoísmo patriótico.

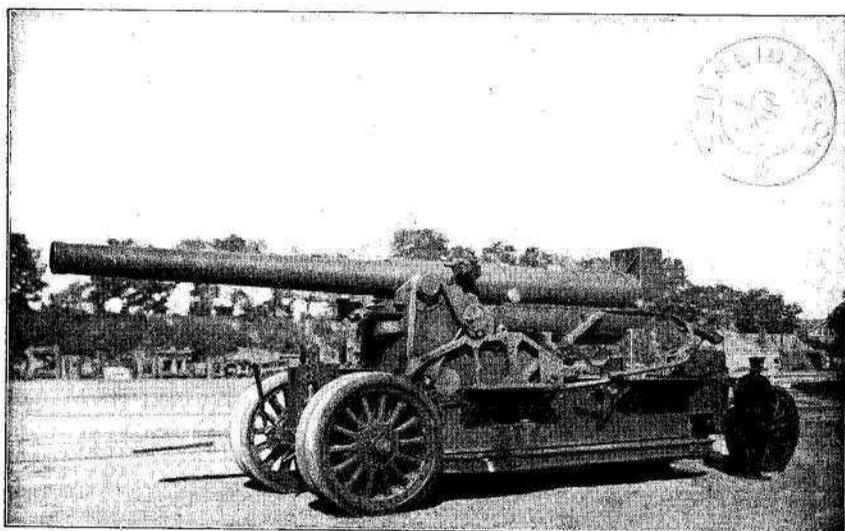
Terminada la guerra y reintegrados los pueblos en lucha a la normalidad, desarrollóse en progresión creciente la navegación aérea, llegando hoy día al *sumum* de perfeccionamiento la construcción de los aparatos y su seguridad. Prueba de ello es que en los países de preeminente civilización existe ya una excelente organización aeronáutica que constituye la principal base del nuevo medio de locomoción.

Numerosísimas son las líneas regulares de comunicación y transporte aéreo que funcionan en el extranjero, aumentando la riqueza de la producción nacional de los países respectivos en que dichas líneas se han establecido.

No hay duda alguna que a España han de afectar gran número de líneas de comunicación aérea, la mayoría de las cuales forzosamente interesarán a nuestra ciudad, tanto por su importancia industrial y comercial como por su privilegiada

Los **MACIZOS** **HUTCHINSON**

en la **GRAN GUERRA**



Cañón de 220, largo — constructor Schneider — sobre bandajes **HUTCHINSON**

ENTREGA INMEDIATA

Pedidos a:
HUTCHINSON, S. A.

Calle Valencia, 223
Teléfono 944-G

BARCELONA
Apartado n.º 382

situación geográfica, a la que se debe en gran parte el progreso de la capital catalana.

Nos lo confirman el funcionamiento del primer servicio aero-postal entre Francia, España y Marruecos, inaugurado recientemente, y las siguientes líneas aéreas en proyecto:

Barcelona-Madrid-Lisboa; Barcelona-Zaragoza-Bilbao; Londres-Vitoria-Madrid-Barcelona; París-Marsella-Barcelona; Milán-Génova-Barcelona; Barcelona-Baleares; Barcelona-Málaga-Melilla; Barcelona-Valencia-Cádiz-Canarias.

El establecimiento de dichas líneas, la mayoría de las cuales funcionarán en breve, indican de por sí la importancia que la técnica aeronáutica concede a la ciudad de Barcelona como estación aérea. Pero, por si ello no fuera suficiente para que el Excmo. Ayuntamiento, velando como siempre por los intereses de nuestra ciudad, se creyera obligado a vivir prevenido y a estudiar con la serenidad y cariño que reclama una cuestión que, como la presente, nos afecta tan de cerca moral y materialmente, preséntase otro aspecto de la navegación aérea independientemente del de la explotación de líneas aeropostales y de transporte, que es preciso tener en cuenta. Nos referimos a las visitas que nos efectúan algunos aviones nacionales o extranjeros, ya sea con carácter deportivo, comercial o militar, intensificándose particularmente la visita de muchos de estos aparatos en los periodos en que se celebren nuestras grandes manifestaciones deportivas, industriales, artísticas, etc., y que, a no dudar, habrán de reportar cuantiosos beneficios a nuestra ciudad, y de una manera definitiva en cuanto tenga lugar la proyectada Exposición Internacional de Industrias Eléctricas.

Es por ello que la que suscribe, después de un documentado y minucioso estudio del estado actual de la navegación aérea, se ha creído en el deber de proponer a V. E. el establecimiento en Barcelona de una verdadera organización *ad-hoc* que la convierta en uno de los principales puertos aeronáuticos del mundo, instalando en primer término, por ser de inmediata necesidad, un Aeródromo Internacional de libre aterraje, cuyas Bases para la adquisición del terreno que reúna las condiciones necesarias, esta Il. Com. sión acompaña y somete a la aprobación de V. E.

A la que suscribe, al tener la honra de proponer a V. E. el establecimiento de un Aeródromo Internacional de libre aterraje, provisto de cuantos elementos aconseje la más moderna instalación, no se le oculta que ello ha de reportar gastos de alguna importancia, pero en cambio tiene el firme convencimiento, ante el rápido desarrollo de la navegación aérea, de que antes de diez años estará completamente amortizado el capital empleado en la instalación de dicho Aeródromo, constituyendo después una de sus más importantes y saneadas fuentes de ingresos; de lo contrario, a pesar de la absoluta creencia que tiene esta Il. Com. sión de que la realización del proyecto habría de ser altamente beneficiosa para los intereses generales de la ciudad, no se atrevería a proponerlo a V. E.

El Aeródromo Internacional de Barcelona, al

igual de los que funcionan en Londres, Roma, New York, Berlín y otras importantes capitales, deberá disfrutar de vida económica propia.

La más similar comparación que podemos hacer, por lo que a ingresos se refiere, la tenemos en los puertos de navegación marítima. En el Puerto o Aeródromo Internacional, las aeronaves deberán tributar por aterraje, estancia, alojamiento, salida, peso o dimensiones, pasaje, alquiler de hangares y departamentos para útiles, enseres, etc. Además, al Aeródromo Internacional le será fácil obtener otros ingresos por medio de impuestos especiales y facilitando con el correspondiente recargo los servicios del personal adscrito a aquél: gasolina, aceites, piezas de recambio, reparaciones, etc.

Asimismo es indudable que el funcionamiento del Aeródromo Internacional reportará cuantiosos beneficios de carácter general a grandes y pequeñas industrias relacionadas directa o indirectamente con la realización de tan importante proyecto.

Un aparente egoísmo ha sido causa de que viviéramos casi por completo alejados de tan importante rama del progreso humano. Mantener voluntariamente este aislamiento en la actualidad sería entregar la explotación de un servicio público a empresas particulares o a capitales extranjeros que con más clara visión de la realidad nos relevrían en las obligaciones que el progreso y la civilización imponen y que los representantes de ningún pueblo moderno tienen derecho a eludir, ya sea por ignorancia o por ausencia total de un verdadero patriotismo.

Doloroso es confesarlo: la prosperidad de la navegación aérea muy poco debe al Estado español; pero no por eso este Excmo. Ayuntamiento debe de permanecer también inerte, sino que ha de procurar con todo el esfuerzo posible su desarrollo en bien del progreso y riqueza de nuestra querida ciudad.

Ante lo expuesto, la que suscribe

Opina podría V. E. servirse acordar: 1.º Que por ser de urgente necesidad para los intereses morales y materiales de Barcelona la instalación de un Aeródromo Internacional de libre aterraje, se proceda a su establecimiento, a cargo y cuenta del Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad.

2.º Que a tal efecto se celebre un concurso público para la adquisición de un terreno que reúna las condiciones necesarias para el funcionamiento de dicho Aeródromo, con arreglo a lo que previene el artículo 40 del Real decreto e Instrucción de 24 de enero de 1905 para la contratación de servicios provinciales y municipales;

3.º Que en su consecuencia se apruebe el adjunto proyecto de Bases para la celebración del correspondiente concurso; y

4.º Que los gastos que por dicho motivo se originen se apliquen a la consignación que al efecto se señale en el Presupuesto ordinario o extraordinario próximo hacedero.

V. E. sin embargo, etc.

Barcelona, 13 septiembre de 1919. »

Magnetos BOSCH

auténticas, procedentes de las fábricas

ROBERT BOSCH Stuttgart
(Alemania)

Representantes exclusivos para España
de esta acreditada marca alemana

F. Xaudaró y C^a

Calle Aragón, 254 - Barcelona

Bujías
Alumbrado
Demarreatores
Engrasadores

BOSCH

≡ **NOTA IMPORTANTE** ≡

Garantizamos la procedencia y calidad de todos nuestros artículos y llamamos poderosamente la atención de nuestros Clientes sobre posibles ofertas de **MAGNETOS** y **MATERIALES** que no son los que suministra la antigua y reputada casa

ROBERT BOSCH, de Alemania

Campeonato Motorista de España

HACE diez años — era también en otoño — que se corrió en Cataluña el Campeonato Español de Motocicletas, organizado por el Club Deportivo. Desde entonces no hemos presenciado en nuestra región tan importante prueba, por lo cual la lucha que en el circuito de Cardedeu se avecina, además del gran interés que despertará como tal entre los mejores motociclistas españoles, no será menor como clase de prueba, ya que, sin duda de ningún género, el Campeonato de España es la carrera más importante del calendario motorista.

La prueba, en 1909, era de fuerza libre y reservada sólo a corredores españoles; pusieron-se en línea nueve que reunían dichas condiciones, más cinco, entre ellos el infortunado Ravelli (muerto hace pocos días a causa de un accidente de aviación en Italia) para la carrera Copa Villanueva, reservada a los turistas con motos de 3 a 4 y 2 1/2 HP. El Campeonato consistía en cubrir siete veces el circuito del Bajo Panadés, esto es, 196 kilómetros, y la turista cuatro veces, 112 kilómetros. En el Campeonato, la lucha en las tres primeras vueltas fué interesantísima, tomándose sucesivamente la primera plaza Ordep, Escoda y



Manuel F. Creus, vencedor de la categoría 2 1/4 en el primer Campeonato de España



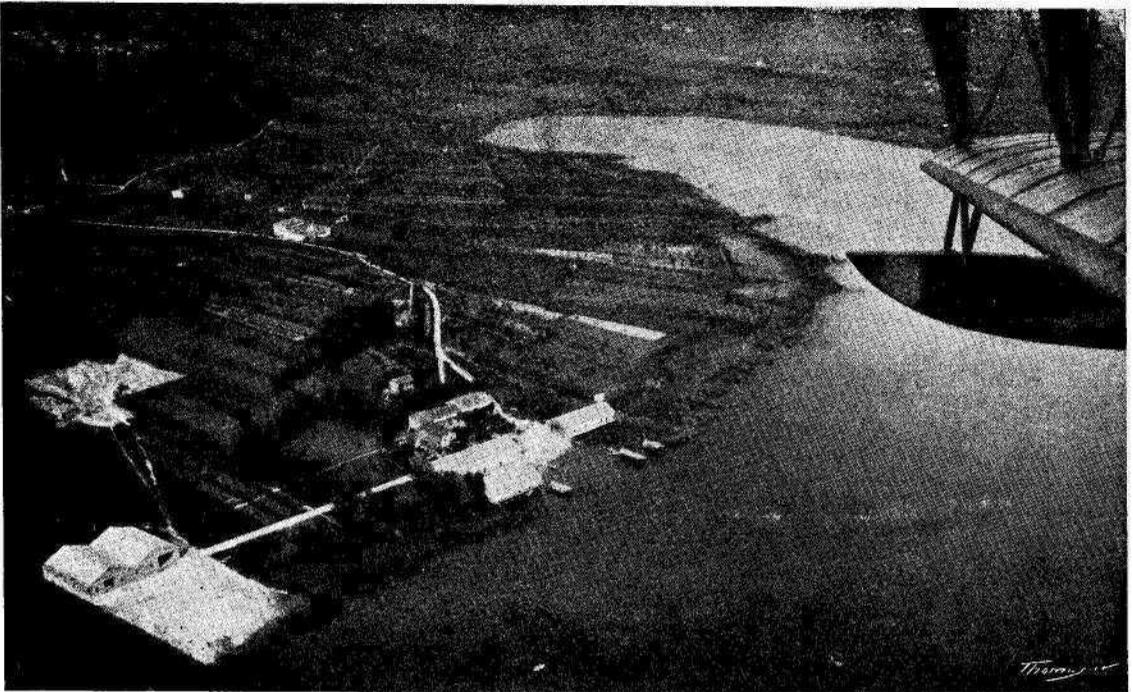
Miguel Arteman, Campeón nacional en 1909

Arteman, hasta que en la cuarta consiguió este último gran ventaja, que conservó hasta el fin, haciendo el recorrido en 3 h. 51 m. 56 s.

En la Copa Villanueva Ravelli fué vencedor, adjudicándose el premio especial para motos de 2 1/2 a Creus. No hubo en esta prueba lucha interesante, ya que se clasificaron según la fuerza de las motos.

Las motos vencedoras fueron: con Arteman, una construída en los talleres Lleys bajo la dirección del simpático campeón (hoy uno de los principales industriales del ramo automovilista en España), provista de motor *Zedel* 5 HP.; con Ravelli, una moto austriaca *Laurent Klement* de 3-4 HP., y con Creus, otra construída en los mismos talleres Lleys y bajo su dirección, con *Zedel* 2 1/4 HP. Las otras marcas que disputaron la prueba fueron *Peugeot*, *René Gillet*, *Griffon*, *N. S. U.*, *Minerva* y *Deauville*, o sean las más en boga en aquella época.

Lástima fué que Arteman y Creus no continuaran por el camino emprendido, pues seguramente, con lo mucho que de entonces a esta parte han hecho en distintos ramos de la actividad automovilista, tendríamos hoy una firma motociclista digna compañera de las automovilistas con que cuenta nuestra ciudad.



El lago de Varese visto desde un hidroavión. Sobre la orilla se distinguen las estaciones de recepción, del ejército y de la casa Macchi.

El fomento de la Aeronáutica

PARTIERON Buzzio y Zanetti en la madrugada del día 2 de septiembre, a bordo del *Macchi* escuela.

Partieron para resolver algunos asuntos en los talleres Macchi, entre otros una huelga, mal del cual sufren muchas industrias en todos los países.

Zanetti, en su estancia aquí, ha causado la admiración de los barceloneses con sus vuelos acrobáticos, innecesarios si se quiere, pero que demuestran no solamente la habilidad del piloto, sino también la docilidad del aparato.

Muchos aplaudían a Zanetti como se aplaude a un torero después de un pase ceñido; otros admiraban su conocimiento de la aeronáutica y la buena construcción de los aparatos que pilotaba.

Estos aparatos *Macchi* son de excelente construcción y de ésta débese otorgar el mérito al señor Buzzio, ingeniero de la casa, piloto también de *l'après guerre*.

Partieron, como he dicho, por vía aérea, llevándose las simpatías de la ciudad entera y prometiendo volver, lo más pronto posible, para llevar a cabo un extenso programa.

Este programa no es ningún secreto, pero en todo, y en aviación más que en otra cosa, el hombre propone y Dios dispone; así es

que únicamente diré que se trata de una campaña de vulgarización con aparatos de turismo cuyas características les aproximan sensiblemente al tipo de aparato práctico tan ansiosamente esperado por los turistas. Es el propósito de estos señores poner una escuela de pilotaje en nuestra ciudad, de lo cual resultaría un impulso más a nuestra aeronáutica.

Si esto se realiza y la línea de Toulouse a Casablanca presta regulares servicios, se hará apremiante el establecer un puerto aeronáutico en Barcelona con buenas y rápidas comunicaciones con el centro de la ciudad.

Por el procedimiento de los *Macchi* la aviación se populariza; popularizándose se organiza, y organizándose se hace práctica.

Pero para hacer la aviación práctica hay también otro procedimiento: el del Gobierno inglés.

El Gobierno inglés organiza para el mes de marzo de 1920 un concurso, cuyas líneas generales son las siguientes:

Los premios ascienden a 64.000 libras esterlinas, o sea 1.600.000 pesetas.

Este concurso no es un concurso de pilotos, sino de aparatos de turismo.

Tres clases de aparatos podrán tomar parte en el mismo: un pequeño avión para dos

personas, un gran avión para 15 pasajeros y un hidroavión para cuatro pasajeros.

Todos estos aparatos, con sus motores, deberán ser construídos en Gran Bretaña.

El avión ligero deberá poder volar en plena carga, a unas velocidades variando entre 60 y 160 kilómetros por hora, subir a una altitud de 150 metros durante el primer minuto de vuelo, aterrizar en un círculo de 52 metros de diámetro cuya circunferencia deberá cruzar a unos 15 metros de altura y elevarse desde este círculo, intersectando la línea de circunferencia a la misma altura de vuelo.

Durante las pruebas este aparato deberá llevar a bordo toda la bencina y el aceite necesarios para un viaje de 700 kilómetros, a 900 metros de altura con pasajeros y con paracaídas, que son obligatorios.

Para esta categoría los premios son: 10.000, 4.000 y 2.000 libras esterlinas.

Este pequeño aparato deberá realizar un vuelo como prueba de resistencia, de tres horas y media de duración en plena carga y a una velocidad media de 130 kilómetros por hora.

En cuanto al aparato grande de 15 pasajeros, sus velocidades deberán variar entre 86 y 173 kilómetros por hora; deberá subir a 105 metros dentro del primer minuto de vuelo, llevando a bordo 15 pasajeros y equipaje y todo el aceite y la bencina necesarios para un viaje de 960 kilómetros.

La prueba de aterrizaje será en el mismo estilo que la anteriormente descrita, pero teniendo esta vez el círculo 247 metros de diámetro.

La prueba de resistencia será un vuelo de siete horas, a una velocidad media de 91 kilómetros por hora.

Para estos aparatos los premios serán: 20.000, 8.000 y 4.000 libras esterlinas.

Los hidroaviones deberán poder emprender el vuelo tanto desde tierra como desde el agua y descender de la misma manera; deberán subir a 105 metros durante el primer minuto de vuelo y tener una gama de velocidades entre 75 y 150 kilómetros por hora.

Su prueba de resistencia será un vuelo de cinco horas en carga, a una velocidad media de 130 kilómetros por hora.

Todos los motores de estos aparatos debe-

rán poder ser puestos en marcha desde la «carlingne».

Al adjudicar los premios se tendrán en cuenta las siguientes condiciones de los aparatos:

Protección de los tripulantes contra las intemperies, contra el incendio, facilidad de abandonar el aparato con paracaídas, la extensión del campo visual, la ausencia de vibraciones, etc.

Un concurso así tiene que ser exclusivamente nacional, y en una nación donde los constructores de aeronaves sean numerosos el éxito está asegurado.

En España, donde las casas constructoras son dos únicamente, deberían organizarse concursos de estímulo que tendiesen a desarrollar la industria aeronáutica, y el Gobierno es quien debería asegurar crecidas cantidades para la distribución de premios.

Hay premios que podrían darse anualmente a los aparatos de construcción española y probados en España, y son:

Premio al record de altura; ídem al de duración; ídem al de velocidad; premio al aparato que tuviese mayor gama de velocidades, y premio de aterrizaje.

Nada complicada sería la justa atribución de los premios y de ello resultaría el fomento de la aeronáutica española.

ANTONIO ARMANGUÉ

El servicio aéreo Francia-Marruecos

Con perfecta regularidad y sin otras interrupciones que las motivadas por los grandes temporales, viene prestando sus excelentes servicios la empresa concesionaria de la línea postal aérea establecida entre Francia y Marruecos, con escalas en España.

El kilometraje de esta línea es como sigue:

Toulouse-Barcelona, 380 km.

Barcelona-Alicante, 480 km.

Alicante-Málaga, 505 km.

Málaga Rabat, 390 km.

Total, 1.775 km.

En breve se inaugurará por dicha línea el transporte de viajeros. El precio del pasaje de Toulouse a Rabat, será de 1.136 francos por persona.

S. A. ESPAÑA

Fábrica de Automóviles

Exposición: Provenza, 247 - Tel. 1023-G

Fábrica: Valentin Iglesias (San Andrés)

BARCELONA

Aleteos

La vuelta al mundo

Una compañía de navegación aérea de Liverpool proyecta para últimos de la primavera de 1920, la organización de viajes al rededor del mundo en dirigible. Las aeronaves serán de tipo rígido y podrán transportar ciento cincuenta pasajeros.

Optimistas y pesimistas

En la aeronáutica hay optimistas y pesimistas: los primeros son un peligro, los segundos una enfermedad.

Un optimista cree que la aeronáutica está suficientemente perfeccionada para que sea posible el transporte de pasajeros en avión como lo es en ferrocarril.

Y el peligro reside en que, llevado por su entusiasmo, organice empresas cuyo fracaso sea un descrédito muy grande para la aeronáutica.

El pesimista lee todos los días accidentes de

aviación y guarda recuerdos de ellos mientras deja de notar los naufragios, los descarrilamientos, los vuelcos, etc. El pesimista contrasta sobradamente el ciego impulso del optimista.

En el aeródromo de Cuatro Vientos

Acompañado por su ayudante el teniente coronel de caballería don Mariano de la Vega, visitó el ministro de la Guerra, general Tovar, el aeródromo de Cuatro Vientos.

El general Tovar visitó detenidamente todos los servicios del aeródromo, asistiendo en el campo a vuelos efectuados por los pilotos españoles señores Souza, Martínez de Aragón y Ríos, y por los extranjeros O'Page y De Romanet, este último en vuelo de adiestramiento del capitán Andino, sobre aparato de doble mando.

El ministro quedó muy satisfecho de la visita, manifestándolo así en sencillo brindis ante todos los jefes y oficiales que le obsequiaron en el comedor de gala con un lunch.

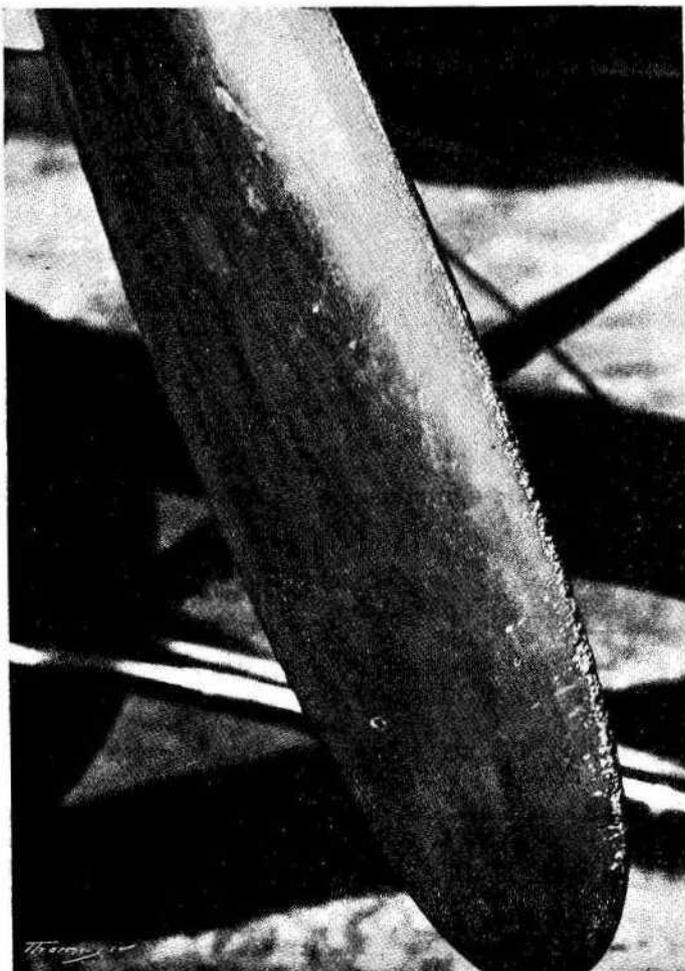
Del raid

Madrid - Roma

RECIENTE aún el recuerdo de aquellos sensacionales vuelos acrobáticos con que nos sorprendió el intrépido y audaz aviador italiano Mario Stoppani, se nos presenta nuevamente la ocasión de volver a ocuparnos de él en estas columnas al ofrecer a nuestros lectores la curiosa fotografía que acompaña estas líneas.

Grassa y Stoppani, después de haber permanecido unos días en Barcelona, salieron para Madrid, por vía aérea, para entregar a S. M. el Rey el aparato que la casa Ansaldo ofreció al ejército español.

Cumplimentado el encargo, Mario Stoppani hubo de regresar a su patria y, enterado Don Alfonso de su pro-



Aspecto de una de las alas de la hélice a la terminación del raid

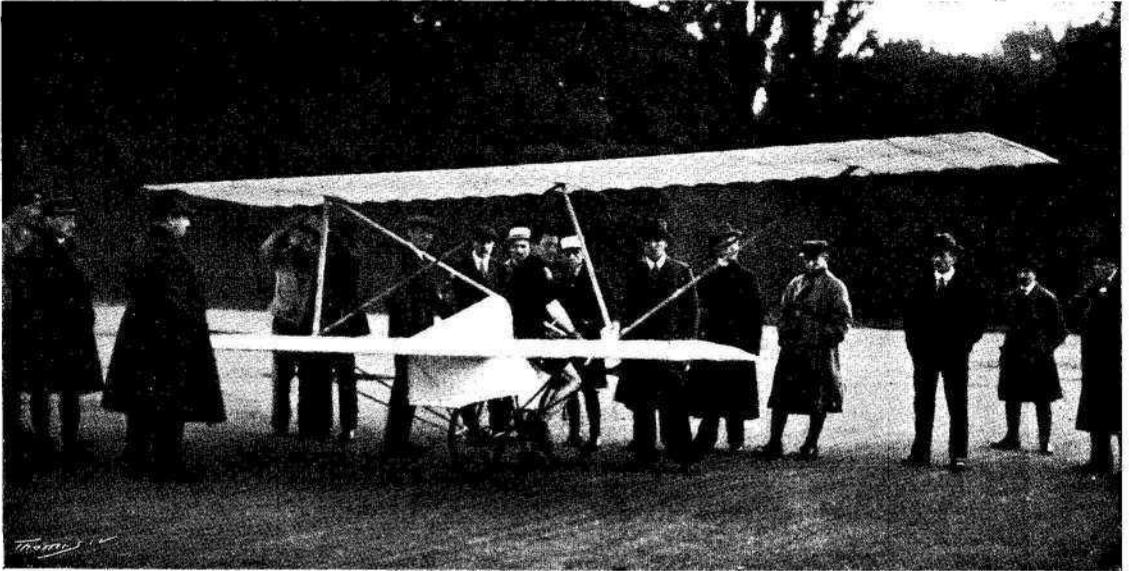
pósito de efectuar el raid Madrid-Roma en una sola etapa, confióle un Real despacho para el rey Victor Manuel de Italia.

Cumplió Stoppani su cometido, luchando bravamente contra el mal tiempo, que no le abandonó hasta el término del difícil raid.

Y cuando al aterrizar en Italia revisó minuciosamente el aparato, pudo comprobar el notable desgaste sufrido por la hélice, de lo que da clara idea el adjunto grabado.

La arriesgada travesía la verificó Stoppani en un biplano S. V. A., tipo igual al que la casa Ansaldo tiene en Barcelona para tomar parte, pilotado por Grassa, en el concurso organizado por el Real Aero Club de Cataluña, que tendrá lugar mañana, si el tiempo no lo impide.

Los vuelos sin motor y las "aviettes"



El ciclista Poulain sobre su aviette ensayando un vuelo

Clisé Mondial Photo

RECIENTEMENTE el famoso ciclista Poulain ha realizado un vuelo de 12 metros con un dispositivo alado montado sobre una bicicleta. Con motivo de este hecho ha vuelto a ponerse sobre el tapete la cuestión de las *aviettes* y de su porvenir, llegándose a desenterrar el reglamento del premio de 10.000 francos ofrecido por M. R. Peugeot, que hasta ahora no ha podido ser adjudicado.

La rivalidad franco-alemana también se manifiesta en este ramo de la actividad, pues a los pocos días de haberse realizado la hazaña de Poulain, vino la noticia de que en Alemania se habían hecho pruebas de un aparato volador, sin motor, que logró elevarse a 50 metros de altura.

Mientras tanto, los ingleses, que no quieren quedarse atrás de los continentales, también han tenido su éxito en esta clase de aparatos con el

del capitán M. H. Callaway, que ha cubierto la distancia de 27 metros, a la altura de un metro, esperando conseguir en breve, mediante el perfeccionamiento del mecanismo, una velocidad normal de 35 a 40 kilómetros por hora.

Todo esto no tiene nada de fantástico, dignas de crédito como son las manifestaciones que un colega francés pone en boca de M. Mary, ingeniero de la casa Nieuport. Según este señor, es probable que antes de seis meses exista un aparato con el cual Poulain podrá volar al rededor de Longchamps.

Posteriormente a los aludidos ensayos, el célebre ciclista ha intentado nuevamente elevarse en Longchamps, optando a los 10.000 francos de la casa Peugeot, pero a pesar de sus once tentativas con dos aparatos distintos, no logró remontarse

Notas automovilistas

El Gran Premio de Francia

Habiendo desistido el Automóvil Club de Francia de la organización del Gran Premio Nacional del año 1920, por temor al veto formulado por la Cámara Sindical de Constructores, el Automóvil Club Regional de la Sarthe et de l'Ouest, ha pedido permiso, que le ha sido concedido, para celebrar un Gran Premio.

Las líneas esenciales del reglamento serán: reducción de la cilindrada máxima a tres litros y peso mínimo (de vacío) de 750 kilogramos.

La fecha será a primeros de septiembre de 1920, acordada teniendo en cuenta la celebración de las grandes pruebas americanas de Indianópolis y Seepshead-Bay en los meses de mayo y julio, y la

necesidad de dar tiempo al traslado de los coches de uno a otro continente y al reglaje y verificación necesarios para una adecuada *mise au point*, diferente para pista que para carretera.

Nuevo record automovilista

Un auto de seis cilindros, marca francesa, el *Delage*, ha realizado un recorrido notable, que se puede considerar como un gran record de turismo oficialmente registrado.

Mister Brodley, de la Prensa automóvil anglo-americana, ha establecido el registro.

El coche salió de París a las cinco y cuarenta minutos y llegó a Niza a las nueve y cincuenta y cinco minutos, habiendo recorrido los 980 kilómetros del trayecto en catorce horas y diez y siete minutos.

Turismo & Excursionismo

Corriendo por Cataluña

L'Empordà

I

El éxodo

MIENTRAS perezosamente el tren correo va ascendiendo al llano del Vallés y queda atrás Barcelona con sus suburbios infinitos y en tanto la visión de la campiña va alegrando nuestro nuevo día, como colegiales a quienes la libertad de unas horas enloquece, vamos saboreando la satisfacción de una doble jornada que nos prometemos transcurrida en plena tierra ampurdanesa.

Y el convoy, con su uniforme hilera de vagones, cruza Moncada, que aun está envuelta en su peculiar niebla perezosa; Granollers, Cardedeu, Hostalrich; la ladera del Montseny, aun brumoso, que queda a la izquierda con pesada majestad, discurre por las márgenes del Tordera, cuajadas de encinas, entrando a poco en los llanos de Girona con su eterno color maravilloso, dejándonos en San Jordi cuando la mañana riente y llena de luz nos brinda con sus bellas galas todo el atractivo de la apetecida excursión.

Ya estamos en el Ampurdán, feudo de la bondad y de la sardana, alejados de la ciudad, colmena donde la monótona alineación de sus edificios cierra nuestra vista a todo horizonte. Es ahora tan agradable el respirar, que olvidamos los sinsabores de la vida ciudadana, pensando sólo en la dicha del momento.

En marcha

Se ha dado el último repaso a las bicicletas y, previo un pequeño refrigerio, avanzamos carretera adelante hacia La Escala. La ruta es risueña, de buen piso y llana. Altos plátanos en interminables hileras, ofrecen agradable sombra, y prados exuberantes a ambos lados son como un regalo a la contemplación.

A menudo, alguna pareja de bueyes de aspecto feroz, pero de mansedumbre sin lindes, se atra-

viesa por el camino, levantando sus enormes cabezas con extrañeza al parecer; de momento nos asalta un cierto temor, que se disipa cuando el pastor o el arriero que a pocos pasos los guía nos saluda, muy ajeno a lo que pudiera parecer recelo. Los bueyes son mansos, muy mansos; de ello nos convencen otros y otros que después hallamos al paso, conducidos por mozalbetes y ancianos, y otros que, destacándose del fresco prado donde pacen, con gracioso contraste están al cuidado de alguna «pageseta», formando un cuadro que nos recuerda los asuntos típicos de Galicia, de Asturias o aun de Suiza.

Estas y otras agradables escenas nos hacen olvidar que pedaleamos a muy buena marcha, tanto, que hemos dejado atrás Colomé y Jafra, dos pueblecitos semejantes a coquetones caseríos de pesebre, en la margen izquierda del Ter, y que hemos llegado a Vergés, en cuya bifurcación con la carretera de Torroella optamos por la ruta de La Tallada y Bellcaire, quedando a la derecha el castillo de Montgrí, y después de hacer un alto en un promontorio desde donde ya se descubre el mar y

Ampurias, y de recoger unas matas de oloroso romero, por suave pendiente, gozcosos ante un panorama soberbio, nos deslizamos hacia La Escala, agradable localidad que el mar baña amoroso, contrastando su azul de tonos indescriptibles, con los tonos claros de sus simpáticas casitas.

Doquiera que nuestra curiosidad nos obliga a solicitar un dato o un informe, sea quien quiera, con amable gracejo, con exquisita bondad, nos colma de atenciones, dejando gratísima idea en nosotros aquella gente, en cuya agradable charla se nota que Francia no está muy lejos de allí.

Vamos a la playa; es mediodía y el sol del momento baña de hermosísima luz la playa, las barcas que reposan varadas y todo el ancho del inmenso golfo de Rosas, cuyos dos brazos, el Mongó y el Norfeo, se pierden esfumados en el horizonte. El mar se mece en grata calma y todo es sosiego en sus orillas; desde unas rocas, ensismados, escuchamos por ...ésima vez el dulce



Un bello aspecto de la playa de La Escala

susurro de las aguas juguetonas, la enigmática canción del mar.

Después del ágape del día, renovamos nuestra excursión breve por la costa y, de roca en roca, sucesivamente, contemplamos los más sugestivos panoramas y los más pintorescos rincones que la piedra y el mar dibujan. Un anciano pescador nos brinda amable plática y nos pondera la excepcional belleza de la costa brava; nos habla con emoción de las calas del Portixol, de las «covas», del islote del Cargol, de las islas Medas, La Foradada, en fin, acaba por referirnos su vida de mar, con sus emociones llenas de encanto cuando el Mediterráneo ríe, llenas de trágico recuerdo cuando el golfo está enfurecido...

Ampurias y el pasado

El tiempo corre veloz y es cosa de aprovechar la jornada. En pocos minutos, por un kilómetro escaso de carretera estrecha y buena, donde las máquinas ruedan ligeras, llegamos ante un solar, un vasto campo donde queda un recuerdo del pasado. Ampurias, Emporium, la cuna de nuestra civilización, el poderío y el genio de los primeros pobladores de nuestra península, está allí en testimonio, a medio desenterrar. Allí aun enormes murallas, cual montón de bloques colocados por mano de titanes; allí restos de lo que fueron templos, calles, necrópolis, escalinatas, cisternas, algibes y filtros; allí, grabada en la piedra, toda una historia muda, de griegos, focenses, persas, indigetes, iberos, romanos, cartagineses y árabes. Allí, como un sueño de lo pasado, mudos testigos del arte, de la idea y del valor.

Allí, en un museo, recogidas con singular cariño, copas, monedas, bustos, ánforas, dibujos, metales, argollas, todo cuanto ha resistido la inclemencia de los cielos; allí, en fin, un mosaico donde la infeliz Ifigenia ve trocado su ramo de azahar de bodas mágicas por la palma del martirio

más inhumano y donde el velo de desposada se traduce por el blanco sayal del reo.

¡Cómo la fantasía vuela por nuestra mente al evocar el recuerdo de las cosas pasadas y cómo en lo íntimo de nuestro ser tenemos un respetuoso elogio hacia las pasadas generaciones, hacia esa masa humana que rindió el más fervoroso culto a la belleza, a la verdadera belleza, a la educación corporal, a la educación de las facultades físicas!

Eso nos lo dicen los bloques enormes colocados en la orilla del mar, como por milagro; nos lo dicen las escalinatas, las columnas, las arcadas, las estatuas, los vasos, las ánforas y hasta el camposanto, donde se guardaban, cual reliquias, aquellos cuerpos a cuya perfección tanto había contribuido un pueblo, al parecer bárbaro.

Rodeando el golfo

Frente por frente, casi imperceptible como una pequeña nebulosa, se adivina al pie de la estribación pirenaica, reposando junto al mar, un caserío: es Rosas.

Para ir allí es necesario un rodeo en torno de la inmensa bahía, rodeo que no baja de veinte kilómetros, pero que equivale a un verdadero paseo de turismo. Bellísimos prados de mágico verdor, a un lado, y el siempre bello espectáculo del mar, a otro, recrean el alma en la grata excursión y se devoran las distancias por momentos. Una ruta buena y llana, exenta de pendientes, atraviesa San Pedro Pescador, donde hay que cruzar el río sobre un puente de toneles, y Castelló de Ampurias, que hallamos con aspecto de día de gala. La carretera, ancha, de larga perspectiva, y risueña, lleva a Rosas, invitando al ciclista al reposo en aquel lugar de inexplicable calma.

F. A. CANTO ARROYO



Las excavaciones de Ampurias. — Ruinas de la ciudad griega.

Deportes diversos

El patrón de yate

VII

87. *Dar y arriar una escandalosa y un ala.*

Para dar la escandalosa: Atar la driza y la escota.—Izar un poco el pico.—Izar y relingar la driza.—Tesar la amura.—Cazar la escota y arriar el pico para dejarla tirante. Para arriar: Dejar la escota en banda.—Arriar la driza.—Cobrar de amura hasta tenerla a manos.

Dar un ala o balón: Se iza por la driza correspondiente pasando su escota por la proa del paso hacia popa, sujetándola al tangon que se saca de amura, apoyado al palo, dando una braza a popa por fuera la jarcia.—Para arriar: Entrarlo de amura, arriar las drizas y soltar las escotas.

88. *Envergar y desenvergar las velas.*

Es fijarlas o quitarlas de su percha correspondiente.

89. *Modo de recibir un chubasco en buques chicos.*

90. *Recibir un chubasco navegando en popa.*

91. *Averías que puede causar el chubasco.*

Su mejor precaución, previsto éste, es recibirlo a palo seco, resolviendo después en consecuencia. Puede recibirse, si no se presenta violento, dándole la proa. Recibirlo en popa es propicio a tomar por la lúa y se causan importantes averías, derribando el palo.

92. *Remediar la falta de drizas.*

Si obedece a foques, se empopará la nave, y si en la mayor, se procurará emproar, substituyendo su falta.

93. *Idem de los estais.*

94. *Idem de los obenques.*

Para los estais se orienta en popa y puede suplirse por una driza. Para los obenques se virará, dejando la avería a sotavento, empalmándole un aparejo.

95. *Remediar una avería cuando se desarbola el mastelero.*

Por la poca facilidad de llevar perchas de respeto, es lo más prudente romper la jarcia, abandonándola.

96. *Disposiciones que se deben tomar si se rinde el palo mayor.*

En la imposibilidad de repararlo, se pone la nave proaviento; se recoge la vela y se corta

la jarcia que lo retiene. En su lugar se arma una percha y un foque para buscar refugio.

97. *Modo de picar el palo.*

Cortar la jarcia de sotavento y atar un cabo al palo; se le hace una incisión por ambos lados hasta la mitad y por último se corta la jarcia de barlovento.

98. *Averías en el timón.*

99. *Gobernar cuando el buque pierde el timón.*

100. *Modo de armar un timón provisional.*

Si ésta se debe a la rotura de la caña, puede solucionarse con relativa facilidad. Si proviene de la pérdida de su pala, es conflicto más grave; puede remediarse ormando un remo a popa, o con una percha, arrollando a su extremo una vela. Si el viento es relativo y la mar llana, puede dominarse la nave con las velas y ciando a sotavento para obligar a arribar.

101. *Medios para disminuir el agua que hace un buque.*

Esta es debida generalmente al movimiento de un perno, de un nudo de la madera; motivos que se salvan con sebo o masilla. Si provienen de las costuras por escorar demasiado, se aflojan las escotas. Hay averías difíciles de recomponer.

102. *Navegar a lo largo.*

Es ceder al viento, es decir recibiendo por el ángulo de popa. La botavara se llevará alargada y el foque, en proporción, más cazado para evitar la tendencia a orzar.

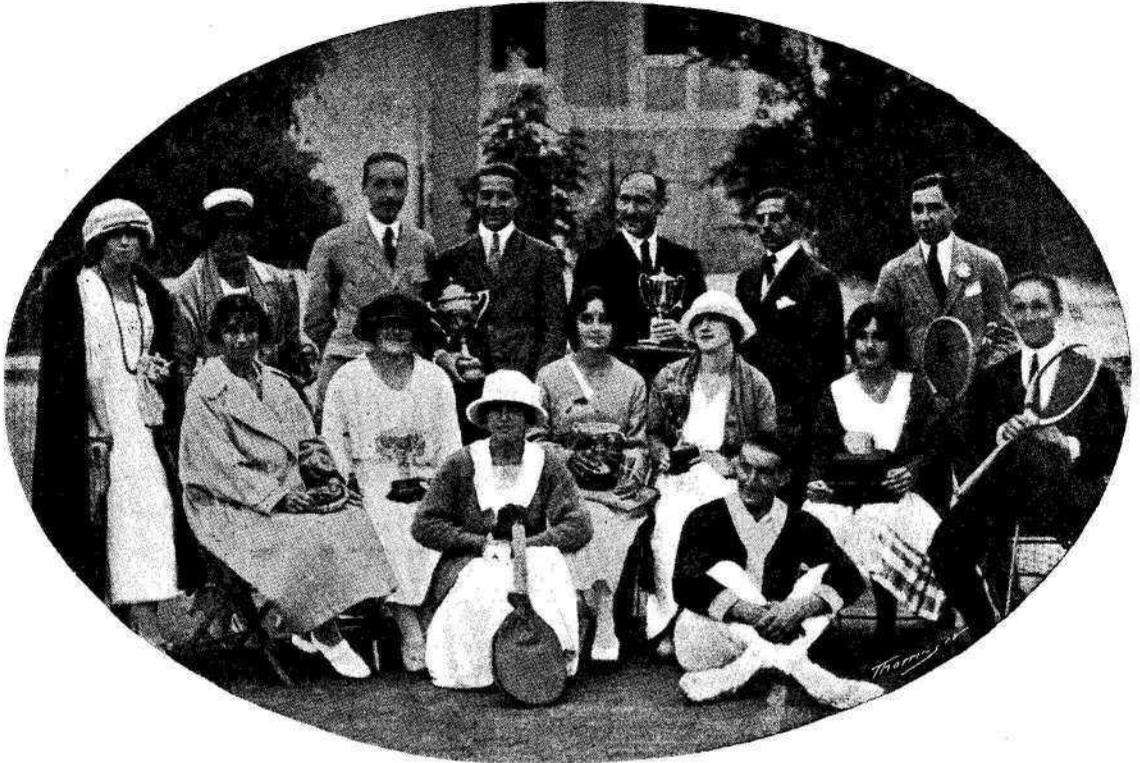
103. *Tomar una boya en las distintas circunstancias de viento y mar.*

Tomar una boya es virarla. Es conveniente cuando se remonta, separarse lo suficiente para no dar con las velas al cambio de amura, o caer sobre ella a efectos del mar o viento. Siempre es bueno librarse de cualquier contratiempo, sobre todo en mar agitada.

104. *Maniobrar para que atraque un bote al costado en todas circunstancias de mar y viento.*

El atraque de un bote debe efectuarse por barlovento, a no ser un yate grande; en todos casos la nave debe ponerse proaviento, procurando que la maniobra le sitúe a popa y lo más próximo posible del bote.

El Concurso de Tennis de San Sebastián



Algunos de los jugadores premiados en el XVII Concurso Internacional de San Sebastián Foto Tort

EL concurso que tradicionalmente organiza el San Sebastián Recreation Club para el mes de septiembre, no ha logrado este año, preciso es confesarlo, el éxito deportivo de sus predecesores.

Tal vez contribuyó a ello el anunciado y fracasado propósito de llevar al concurso a los notables jugadores de Francia e Inglaterra, que tantos deseos hay de ver jugar nuevamente en nuestras pistas.

En cuanto a los «ases» nacionales, tampoco respondieron a lo que era de esperar.

Gomar, el campeón de España, y J. M. Sagnier, imposibilitados de tomar parte; Flaquer y Pepe Alonso, bastante desentrenados. Únicamente Manuel Alonso y Enrique y Patricio Satrústegui demostraron hallarse en estado de perfecto entrenamiento.

De los extranjeros únicamente se distinguieron Mr. André Laloux (belga), que sucumbió contra Flaquer en el campeonato, y el francés Mr. F. R. de Besnerais, que llegó a la semifinal, siendo en ella eliminado por Enrique Satrústegui.

Las pruebas de señoritas adolecieron también de falta de interés, pues el anuncio de la participación de Mlle. Langlen y de Panchita Subirana había despertado justificada expectación.

Mencionaremos, no obstante, a las señoritas Inés y Josefina Gomar y Luisa Carbajal, muy bien clasificadas; a Mlle. Speranza, notable jugadora

que ganó el campeonato, y a Mlle. Carbonel, finalista en la misma prueba.

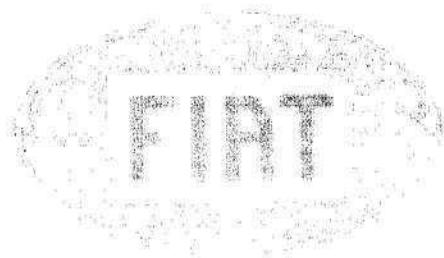
La representación catalana — que no ostentaba carácter oficial porque la Asociación no estimó conveniente hacerse representar este año — la integraban los señores Noblom, Flaquer y Morales, que dejaron bien sentado el pabellón catalán, a los cuales felicitamos efusivamente, pues con su comparecencia han evitado que Cataluña dejara de acudir a un concurso en el cual, desde hace muchos años, los catalanes vienen representando un honroso papel.

* * *

Estaba anunciada también para este año la celebración del Primer Gran Campeonato Regional, cuya organización propuso la Directiva de la Asociación de España y aprobó la Asamblea nacional hace dos o tres años, sin que hasta el presente se intentara llevarlo a efecto.

Pero como posteriormente al anuncio que de su celebración publicamos en estas columnas no hemos tenido nuevas noticias, cabe suponer que se habrá desistido una vez más de jugar tan interesante prueba.

Ello fuera tanto más de lamentar cuanto que un campeonato de esta naturaleza pondría de relieve el actual estado de desarrollo del tennis en aquellas regiones donde se rinde culto a este deporte.



Capital: Liras 200.000.000
TORINO



**Coche que estuvo expuesto en el Salón
del Automóvil de Barcelona**

En este primer gran
concurso europeo
participaron afama-
das casas europeas
y americanas

Sociedad General de Automóviles

Caspe, 24 : Teléfono 1961-A

BARCELONA

Un Campeonato Ciclista Nacional en Palma de Mallorca



Un aspecto del velódromo. — Janer, Llorens y Bover en una recta, poco después de comenzada la carrera

CONTRA lo que se esperaba, no ha sido emocionante ni cruel el Campeonato ciclista de España de medio fondo, celebrado en Palma de Mallorca el 28 del pasado. Venció Miguel Bover, quien a pesar de su buena forma, no se las hubo con enemigos de cuidado, ya que sus dos contrincantes, Juan Bautista Llorens, de Villarreal, y Jaime Janer, de Barcelona, no opusieron resistencia, tanto que Janer perdió 23 vueltas, y Llorens, indispuesto, se retiró a los 55 km. de carrera.

La prensa ya ha explicado que el mal papel desempeñado por los nuestros fué a causa de mala preparación, cosa muy explicable, pues todos saben quienes son Jaime Janer, actual campeón de España de la carretera, y Llorens, que en el Parque de Barcelona no ha mucho puso



Llorens, entrenado por Guzmán, momentos antes de su retirada

Fotos Catalá



Miguel Bover, vencedor de la carrera, entrenado por Parets

cátedra, venciendo netamente tras moto a 10 equipos, la mayoría muy fuertes.

A nosotros tampoco nos extraña todo ello, porque el caso no es más que una repetición de los ocurridos en años anteriores; y es que nuestros corredores fían demasiado en su naturaleza y facultades, sin preocuparles en muchas ocasiones la preparación adecuada, que si para correr aquí es indispensable, para luchar contra corredores palmesanos en Palma ha de ser extraordinaria.

De todos modos, el tiempo establecido por Simón Febrer en el mismo velódromo del Veloz Sport Balear en 1915, o sea 100 km. en 1 h. 41 minutos 20 s. $\frac{1}{5}$, queda flotante, pues Bover ha empleado en 1919, 1 h. 51 m. 23 s. $\frac{3}{5}$.

Concurso de natación en la capital donostiarra

ESTA gran prueba natatoria en el río Urumea, organizada por el C. D. Fortuna, había despertado especial interés en el público donostiarra. Así fué como desafiando a todos los elementos atmosféricos, mancomunados sin duda para aguar el día interesantemente deportivo, lanzóse a tomar posiciones en ambas márgenes del río, en los paseos de los Fueros y de la Avenida de Francia.

Cabía la duda de si se llevaría a efecto la prueba, pues la lluvia y el estado del mar no invitaban ciertamente a un largo paseo natatorio.

Así y todo, la animación fué en *crescendo* y a la hora señalada para el comienzo de la travesía, el público era numerosísimo en todo el trayecto.

En Chomiñenea (Loyola) encontrábase a la hora convenida un gran lote de nadadores, los cuales, consultados por el Jurado, decidieron unánimemente disputar la prueba. De los 43 inscritos, sólo 24 se alinearon, y entre éstos dos intrépidas nadadoras: la francesa Mlle. Simona de Frapet, de Biarritz, y nuestra convecina la famosa inglesa M. Irene Wilmer.

La salida dióse a las 3'40 de la tarde, por el Presidente del Club Fortuna, don Javier Arizmendi.



Jesús Cagnual, Ramiro Goñi (Campeón de Guipúzcoa) y Vicente Maiz, del Club Deportivo Fortuna, clasificados, respectivamente, en tercero, primero y cuarto lugar

El resultado de la primera travesía fué como sigue:

1.º Ramiro Goñi, del Club Fortuna, que invirtió en cubrir los 3.000 metros, 59 m. 20 s. Se le adjudicó el título de campeón de Guipúzcoa, las copas del Rey y del Gran Kursaal, y medalla de plata.

2.º Irene Wilmer, del Fortuna, 1 h. 2 m. 10 s. (Handicap 5 minutos). Copa de la Reina Doña María Cristina y medalla Dueñas.

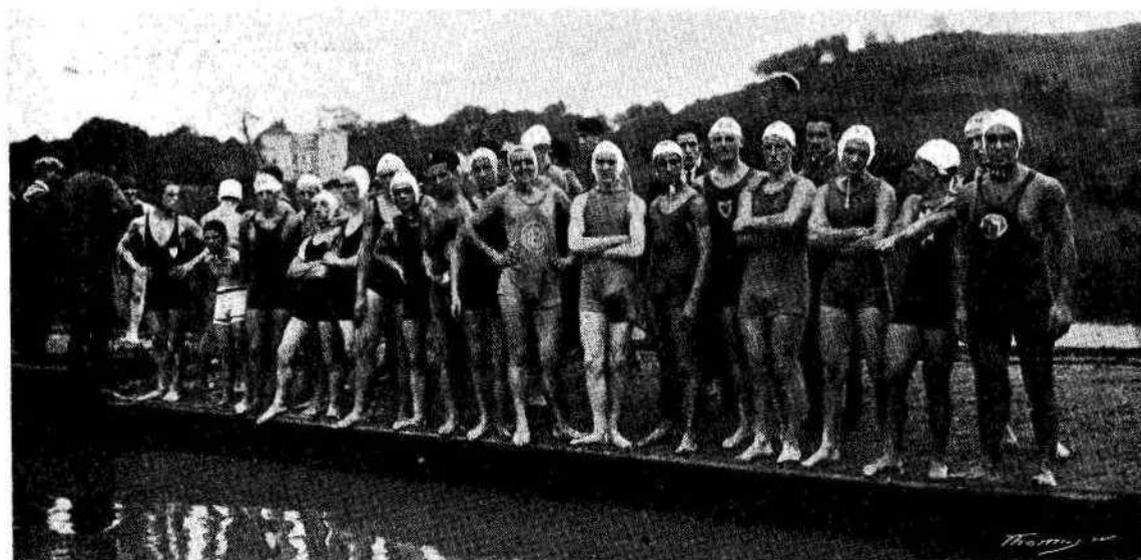
3.º Cagnual, del Fortuna, 1 h. 2 m. 59 s. Relej del alcalde señor Zuaznavar.

El Jurado, ante la gran marejada que existía en las proximidades del puente en construcción del Gran Kursaal, optó muy acertadamente por adelantar el lugar de la llegada. Esta instalóse entre los puentes de María Cristina y de Santa Catalina, próxima a las escalerillas que dan acceso a la Avenida de Francia.

El vestuario para los concursantes quedó instalado en las Escuelas Francesas.

La proximidad de los nadadores anuncióse lanzando al espacio estridentes bombas.

Precedido de una lancha hizo su aparición el vencedor señor Goñi, siendo ruidosamente aplaudido.



Participantes en la travesía del Urumea

Fotos Tort

La Hispano-Suiza

ESPAÑA
BARCELONA
Calle de Balmes, 111
Teléfono 7. 74

FABRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

FRANCIA
PARIS
Champs-Élysées
N. 11. Reims

Coches de turismo, para ho-
teles, de reparto, etc., etc.
Omnibus, Camiones, Motores
marinos, Motores para
la Aviación

Agencia de "Maifonada" VALLET Y BUIEL, S. en L., antes VALLES, EULI Y COMPANIA, S. en L.
Llaturo, y Garage Provenza, 40. Tel. 232 0: Exposición y Oficinas Paseo de Gracia, 30

AUTOMOVILES

DyG

(Fabricación Nacional)

MAXWELL
Y
CHANDLER

STOCK DE PIEZAS DE RECAMBIO

Agentes exclusivos en Catalunya:

PUIG, CORTINA Y ESTEVE

Mallorca, 231, y Balmes, 96-98 : Teléfono 1102-11
BARCELONA

Automóvil Salón

SALÓN DE VENTAS
Plaza de Cataluña, 18

DESPACHO
Tratalgar, 52

SERVIDOR Y TALLERES
Diagonal, 429

Automóviles

Simplex, Stutz, Mitchell y Pullman

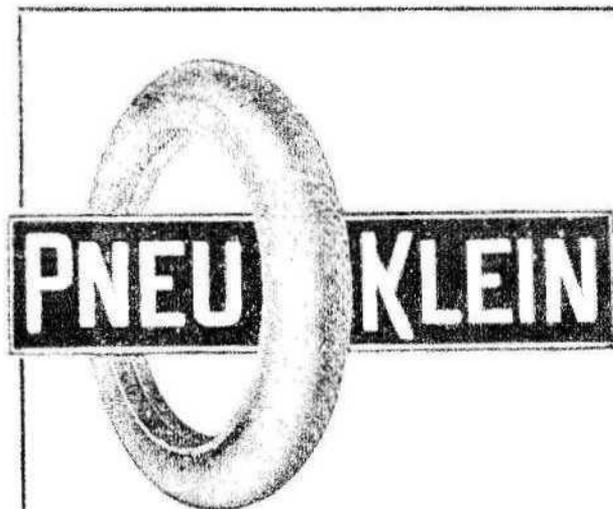
Camiones Federal

Coches reparto Rusch

Motocicletas Indian

Bicicletas Automoto

Ruedas motrices Auto Weel - Instalaciones eléctricas - Artículos de Sport - Neumáticos y accesorios de todas clases



El más resistente
El más elegante
El más económico

Pídanse tarifas

KLEIN Y C.^a

Proveedores de la Real Casa

□ □

Única fábrica nacional de
Neumáticos
para automóviles, bicicletas
y motos

□

Barcelona

Princesa, 61 - Teléf. 1333-A

SUCURSALES:

MADRID
Carranza, 12

BILBAO
Eguía, 4

SEVILLA
Álvarez Quintero, 21

VALENCIA
Lauria, 11

Los propagandistas de la cultura física

Se encuentra desde hace unas semanas en nuestra ciudad, el reputado higienista doctor Chanson, ferviente propagandista de la cultura física, a cuyo culto dedica todas sus preferencias. Es el doctor Chanson, de origen helvético, uno de los más entusiastas apóstoles con que cuenta la educación física en Francia, y su viaje a nuestra patria obedece al único objeto de hacer extensiva su laudable campaña más allá de las fronteras de su país.

El doctor Chanson se propone dar en Barcelona varias conferencias demostrativas sobre educación física, actos que nos darán, seguramente, nueva ocasión de tratar con elogio de tan relevante personalidad.

Sea bien venido a nuestra patria tan incansable propagandista, a quien deseamos un feliz éxito en su campaña.



El doctor R. A. Chanson



NEUMÁTICOS NACIONAL

S. A.

Capital: 2.500.000 pesetas

A LA VENTA

NEUMATICOS y CAMARAS
fabricados con los MEJORES
materiales, tratados con los
MEJORES y más modernos
elementos, brindan al con-
sumidor la MAXIMA econo-
mía por kilómetro recorrido

Diagonal, 391 : Teléfono 986-G
B A R C E L O N A
FABRICA EN MANRESA

Notas breves y ecos varios

Dimisión. — *Razones de índole especial y comercial que debemos respetar, mal que nos pese, han motivado que nuestro buen amigo don Ricardo Cabot haya presentado la dimisión de los cargos que tan a satisfacción nuestra desempeñaba en los periódicos de la Editorial Deportiva.*

Con verdadera contrariedad damos cuenta a nuestros lectores de esta inquebrantable resolución de nuestro estimado amigo, y aunque ella nos priva de la asiduidad de su esfuerzo, nos queda el ejemplo de su obra, que nosotros hemos de seguir con el mismo entusiasmo, y la esperanza que de vez en cuando nos favorezca con trabajos de colaboración.

Hacemos votos por que la mejor suerte acompañe a nuestro entrañable compañero en los negocios a que desde ahora va a dedicarse.

Reto aceptado. — Andrés Cherpillot, campeón de lucha greco-romana, ha aceptado el reto de Mauricio de Riaz, con una apuesta de 2.000 a 5.000 francos, y al propio tiempo lanza un reto al luchador japonés Degutchy, apostando con él 10.000 francos.

Alpina. — La ascensión de los altos picos del macizo del Mont-Blanc ha sido verificada por una

caravana de niños, el mayor de los cuales tenía 16 años. Sirvióles de guía un muchacho de 16 años y el más joven de los caravanistas fué Charles Bandoy, de 13 años.

Los Juegos Olímpicos de 1920. — El Royal Yacht Club de Ostende ha sido encargado de la organización de las pruebas de yachting que se celebrarán el año próximo con motivo de las Olimpiadas.

Se celebrarán las carreras Douvres-Ostende, Flessingue-Ostende y carreras en la rada de Ostende.

La Comisión de preparación olímpica de la U. S. F. S. A. de Francia, pedirá al Estado un crédito de 757.000 francos, que se repartirá como sigue:

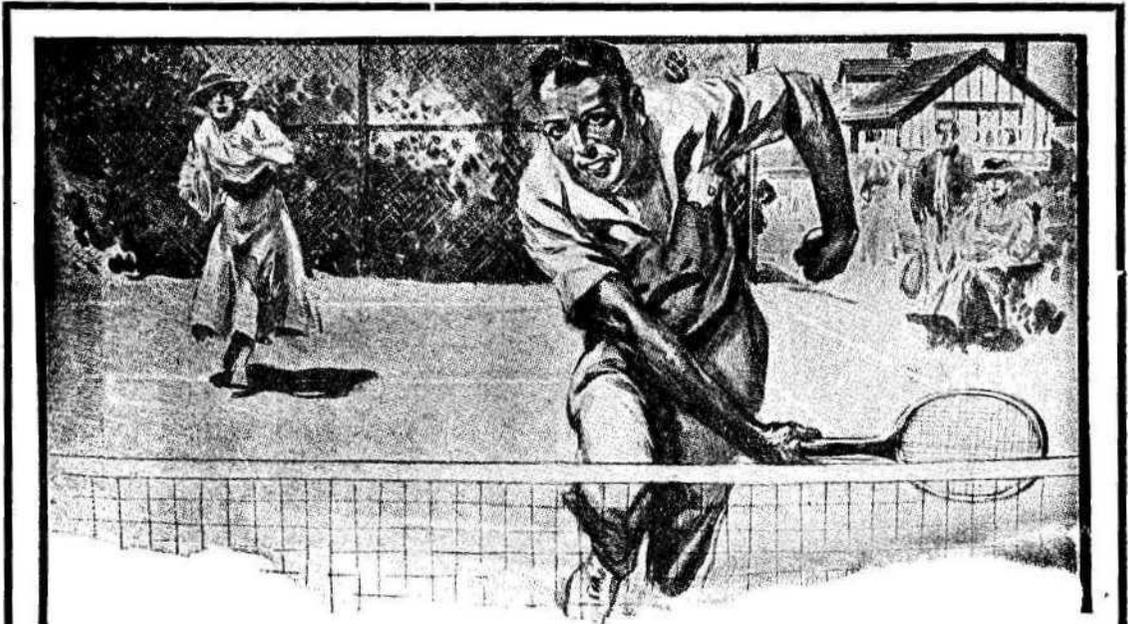
Entrenamiento en su primer grado: Propaganda, terrenos, material, etc., 270.000.

Pruebas de cross-country, 70.000.

Segundo grado: Entrenamiento por regiones en los primeros meses de 1920, 200.000.

Tercer grado: Terrenos, material y entrenamiento de los seleccionados, 320.000.

Nuevo campo. — En Oviedo se ha construido e inaugurado un campo de futbol, que ha costado la friolera de 130.000 pesetas, donadas por un amante de este viril deporte.



**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 Aicalá, 14 :: **VALENCIA:** Calle de la Paz, 31

NEUMÁTICOS DUNLOP



AUTO
MOTO
VELO
Y MACIZOS

SOCIEDAD ESPAÑOLA DUNLOP, S. A.

Claudio Coello, 106
Teléfonos 1238-S - 1.73-S
MADRID

Rambla Cataluña, 78
Teléfono 1312-G
BARCELONA

Telegramas y telefonemas: DUNLOP

ROCAMORA Y FURRIOL

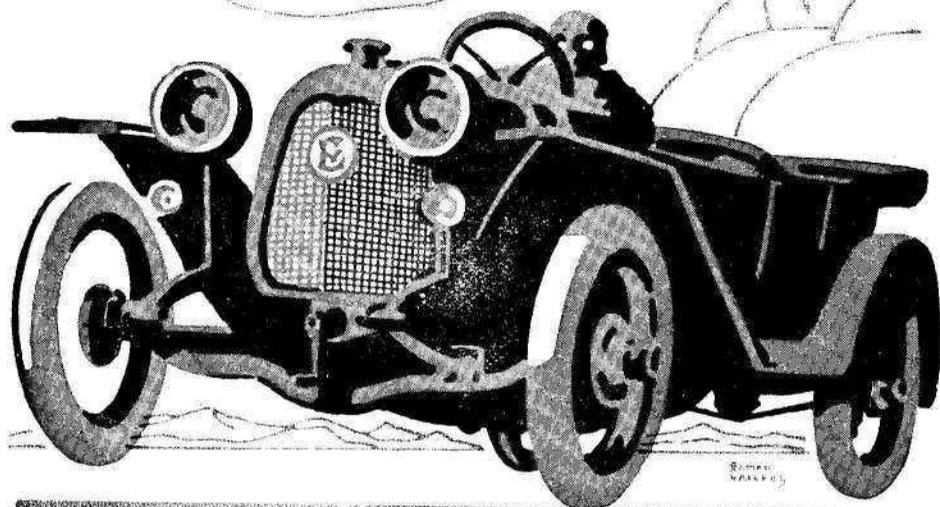
AUTOMOVILES - ACCESORIOS - REPARACIONES

AUTOMÓVILES

Jackson

EXPOSICIÓN Y TALLERES

Diputación, 175-177
Teléfono 4871-A
: BARCELONA :



Fábrica
Española
de
Automóviles



Elizalde

Oficina Social: Paseo de San Juan, 149
BARCELONA
Representantes para la Península: Elías
Ruiz y Lobet, Pared 41 de 48
Representantes de todas las provincias y Ultramar: