

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

HÍPICA



La distinguida señorita Mercedes
Bertrand de Mata, vencedora en
el último Rally-paper organizado
por el Real Polo Jockey Club

Foto Vela

Publicase incorpo-
rado el suplemento

MOTORIAL

dedicado a Automovi-
lismo y Aeronáutica

AÑO X : NÚMERO 312
14 DE FEBRERO 1920

50 cts.

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ



PATENTES MARCAS

ROEB Y CIA
MORETO 8
MADRID



Especialidad
Registros en el Extranjero



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

Bandajes macizos y Neumáticos

Bergougnan

MADRID
Sagasta, 15
Teléfono 2810

BARCELONA
Rambla Cataluña, 76
Teléfono 3169-A

LE CHAUFFEUR

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

Automóviles y Ciclos

Especialidad en últimas
noveades de París

Rambla de Cataluña, 24 - Tel. 2182-A
BARCELONA



PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE JUPITER



Inalterable à todas las temperaturas



BARNIZ "LOCKVER'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.
Pórtico	3
Gacetilla de sociedades	5
Motorial	
Nuevas orientaciones de la aviación	7
El concurso de hidroaviones Barce- lona-Palma-Valencia-Barcelona.	10
El Salón de la Aeronáutica en París (I)	11
Las marcas del día : La <i>Secqueville- Hoyau</i>	13
Notas automovilistas.	18

Deportes diversos

Ante los Juegos Olímpicos interna- cionales.	19
Los últimos concursos de lawn-tennis.	22
El torneo de hockey Copa Rocamora.	23
La educación física en el Ejército.	23
Revista de la quincena.	27
V Campeonato Nacional de Cross- Country.	28
Notas breves y ecos varios	31

Precios de suscripción :

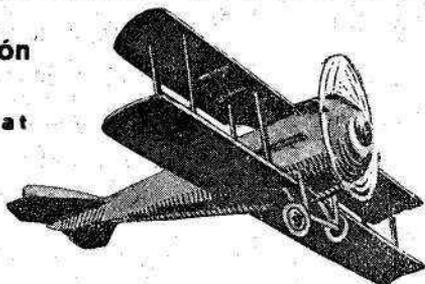
España, un año **12 pesetas**
Extranjero, un año **18 id.**

Pagos por adelantado

Precios de los anuncios, según tarifa

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
HERETER
S.A.



Stadium

REVISTA ILUSTRADA

PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA S. A.

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



STADIUM... nombre que conserva toda la nobleza de su abolengo, 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 substituídas, 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.

PÓRTICO

REPARICIÓN



DESPUÉS de una forzada incomunicación con nuestros lectores, prolongada por más de dos meses, reanudamos la publicación de nuestra Revista y con ella la de nuestro antiguo Pórtico.

Al inaugurar nuestra labor en 1920 con tal retraso y en tales circunstancias, nada más natural que detenernos a hacer algunas consideraciones sobre el momento.

No es la primera vez que puestos en el fiel de la balanza, como tantos y tantos otros que no son actores directos en las luchas sociales, hemos tenido que sufrir las consecuencias de bruscos vaivenes producidos por la falta del conveniente equilibrio entre los dos platos de la balanza de la producción.

Las perturbaciones que de pocos años a esta parte ha sufrido la vida del trabajo en nuestra región han sido tan frecuentes, que en nuestra colección se notan las huellas de una vida accidentada y llena de contrariedades.

No es nuestra misión, ni estaría en carácter con el de nuestra Revista, profundizar en una cuestión tan complicada como la social, generalmente tratada con notoria ligereza; pero sí hemos de hacer resaltar que otros colegas nuestros que se publican fuera de Cataluña, han tenido la suerte de no verse casi nunca envueltos en las derivaciones y en las incidencias de los conflictos sociales que aquí surgen con tan enfadosa e injustificada frecuencia.

El carro vuelve a ponerse en marcha después del último atasco, pero en condiciones tales, que nadie que tenga mediano sentido de la realidad puede lanzarse a hacer pronósticos.

Y de esta suerte, la real o aparente normalidad que nos permite salir hoy a la luz pública, no puede librarnos de las preocupaciones y de las inquietudes que se han hecho condición de la vida en la actualidad.

¿Quién en esta ocasión y con el motivo que pone hoy la pluma en nuestras manos, no haría una bella exposición de proyectos y de propósitos que hace tiempo viven en germen al calor de una sana esperanza, si no nos hallásemos en tan críticas circunstancias?

Siempre y para casi todos los periódicos se ha señalado el principio de cada año con mejoras o con reformas que tales querían ser, con ampliación de servicios, con un espléndido programa de actuación y con mil cosas más.

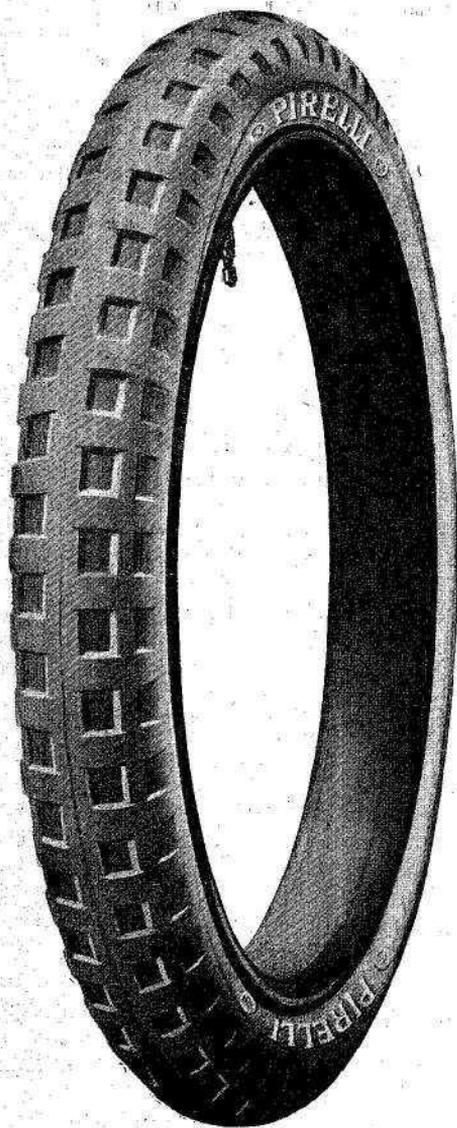
Pues bien: nosotros que padecemos este vicio, si no es virtud, sólo podemos poner en nuestros labios un humilde ofrecimiento.

Hacemos y haremos cuanto humanamente podamos para corresponder al favor de nuestros lectores y a nuestra propia fe.

Y ahora, ¡que las circunstancias nos ayuden y los dioses nos sean propicios!

Sobre llanta

30 x 3 1/2



EMPLEAD

cubiertas

31 x 4

Antideslizante

Tipo N

INEUS

IRELLI

GACETILLA DE SOCIEDADES

Durante los meses de diciembre y enero han sido muchas las entidades deportivas que han celebrado asamblea general para la renovación de sus Juntas directivas.

Al reanudar nuestra publicación, recordamos a todas ellas que nos complaceremos en publicar cuantas noticias de interés general nos remitan relacionadas con su actuación deportiva.

Real Club Náutico de Barcelona

Constituyen la nueva Directiva los señores conde de Fígols, Vidal, Fuster, Fabra, Planas, Segrera, Burrell, Bofill, Pella, Moncada, Boada, Bertrand, Laguna, Ratés, Tayá, Amell, Sarrarain, Marial Tey, Miracle, Ballbé y Cantos.

La Junta consultiva, Bertrand y Serra, barón de Güell, Ramos, Estorch, Martínez, Miró Trep, de Izaguirre, Estruch, Vilalta, Pont, Foronda y Huelin.

El Jurado de regatas, los señores Borja, Udaeta, Audet, Noguera Burell, Maristany y Carreras.

Real Moto Club

La elección de nueva Junta directiva dió el siguiente resultado:

Presidente, don Francisco Coma Mas; vicepresidente, don Pablo Llorens; tesorero, don Andrés Bresca; contador, don José R. Carles; secretario, don Ernesto Antoniotti. Vocales: don Pedro Estalella; don Enrique Marlet, don José Clavería, don Joaquín Vidal, don Alfredo Ferrán, don Joaquín Dalfau, don Ramón Llusá, don Cipriano Tejedor, don Antonio Sagnier, don Juan Estapé, don Francisco Arruga, don Joaquín Biosca y don Luis Soler.

Comodoro, don Ramón Besolí.

Capitán de excursiones, don Félix Piferrer.

Asesores «Auto Moto», don Francisco Bordas y don Juan Antonio Orús.

Secretario general, don César Viamonte.

Centre Autonomista de Dependents

En virtud de las elecciones últimamente efectuadas, la Junta de gobierno de la sección permanente de deportes y excursiones del Centre Autonomista de Dependents del Comerç y de la Indústria ha quedado constituida como sigue:

Presidente, José Noguera y Juliá; vicepresidente, Jaime Riera; vocales, Agustín Dulcet y Prat, Juan Davalille y Canela; vocal tennis, José Casanellas y Arqués; vocal excursiones, Juan Salvadó; vocal foot-ball, Juan Mas; vocal gimnasia, Serra; secretario, Pedro Zaragoza; vicesecretario, José Estrada y Canut; tesorero, José Morató y Roig Comité de Remo del Club de Mar: capitán, Carlos Gutiérrez y Camps; director del material, Luis Vila y Valentí; vocal, Julio Bonet y Ninet; vocales, Santiago Bullich, Agustín Simón, Jacinto Hombrabolla; secretario, Juan Da-

valille. Comité de Lawn-tennis: presidente, Antonio Parera; director de material, Arnaldo llá; vocales, Eduardo Mauri, Santiago Bruix, Eduardo Terricabras y Juan Prat; secretario, Jose Casanellas.

Real Aero Club de Cataluña

En la asamblea general reglamentaria recientemente celebrada por el Real Aero Club de Cataluña, fueron nombrados para constituir la nueva Junta directiva los señores siguientes:

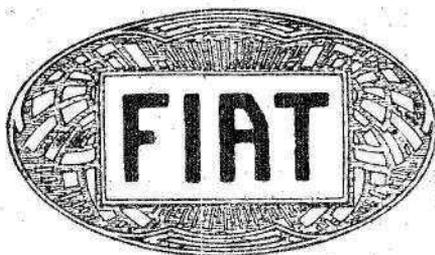
Presidente, don Luis Ballbé de Gallart; vicepresidente primero, don Gaspar Brunet Viadera; vicepresidente segundo, don Jacinto Vez Zetina; secretario, don Manuel F. Creus; tesorero, don Eduardo Pujol Xicoy. Vocales: don Enrique Ráfols, don Ricardo Cabot Montalt, don Alfonso Macaya y don Antonio Armangué.

Tiro Nacional

La Junta Directiva de esta importantísima entidad (en la actualidad cuenta con más de 3.500 socios), ha quedado constituida para el corriente año, como sigue: Presidente, don Ramón Frexe Mallofré; vicepresidente 1.º, don Eduardo Layret Foix; ídem 2.º, don Adolfo de Martí; ídem 3.º, Excmo. señor Conde de Caralt; ídem 4.º, don Francisco de Cepeda Inglada; secretario 1.º, don Artemio Bordas Vidal; ídem 2.º, don Francisco Florit Ricart; ídem 3.º, don José Ignacio Satorras; ídem 4.º, don José Ramírez de Rentería; tesorero, don José M.ª Marfá Esquerra; contador, don Camilo Grau. Vocales: don Domingo Agustí, don José M.ª Arnalot, don Buenaventura Bagaría, don Francisco García Bueno, don Francisco Gatiús, don Julio Herrero, don Rafael Herrero Lao, don Joaquín Ibáñez, don Luis de Izaguirre, don Pedro Lacorte, don Luis Mas de Alabastro, don Santiago Moncada, don Diego Muñoz Soto, don José Pausas Coll, don Baudilio Puigdengolas Sigró, don Juan Ribalta Montaner, don Emilio Roca Forgas, don Santiago Rosés, don Antonio de la Rubia, don Ramón Segura Amorós, don Manuel Vidal Sáenz. Comisión de Admisión, señores Layret, García Bueno y Ramírez; bibliotecario, señor Ramírez; delegado de la Federación de Sociedades Deportivas, don Manuel de la Lastra; jueces de campo, señores Florit, Bordas, Bagaría y Ramírez; Inspector de armas, señor García Bueno; Inspector de campo, señor Pausas Coll.

Club de Mar

El Jurado permanente de regatas del Club de Mar del Centre Autonomista de Dependents del Comerç y de la Indústria, ha quedado constituido en la forma siguiente: Presidente, José Noguera; entrenador, José Durbán; juez árbitro, Carlos Gutiérrez; starter, Juan Davalille; cronometrador, Jorge Riera; secretario, Ricardo Estada, y vocales, Santiago Bullich y José Arbona.



Capital: Liras 200.000.000
TORINO



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

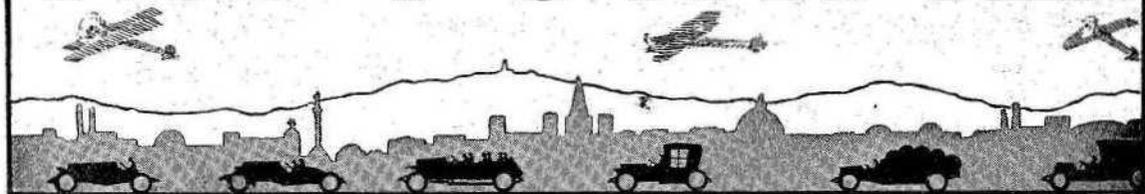
**En este primer gran
concurso europeo
participaron afama-
das casas europeas
y americanas**

Sociedad General de Automóviles

Caspe, 24 : Teléfono 1961-A

BARCELONA

MOTORIAL



Suplemento especial incorporado a STADIUM, dedicado a

AUTOMOVILISMO Y AERONÁUTICA

Las nuevas orientaciones de la aviación

Al concertarse el armisticio el día 11 de noviembre del año 1918, fueron muchos los que se hicieron esta pregunta: ¿Qué orientación, qué rumbo tomará la pujante aviación militar al convertirse, en su mayor parte, en aviación civil? Nosotros, los que amamos con pasión la aviación, no dudamos un momento del magnífico porvenir que ésta tendría en su aspecto civil, pero, ¿y los profanos? Entre éstos sí que eran muchos los escépticos.

Nosotros habíamos creído siempre en las diversas utilidades y aplicaciones del avión. Dejando aparte el turismo y el sport, ramas en las cuales ya antes de la guerra hallábase la aviación muy desarrollada y en pleno crecimiento, nunca pusimos en duda el éxito del aeroplano como instrumento de transporte (carga y pasaje) y como correo, pensando siempre que prestaría incalculables servicios, y así lo dijimos en un artículo aparecido en STADIUM el 21 de diciembre de dicho año 1918. Los hechos nos han dado la razón.

Vamos a examinar someramente la marcha de la aviación desde el armisticio hasta la fecha.

Al firmarse el cese de las hostilidades, todas las naciones en guerra, sobre todo Francia — que, no nos cansaremos de repetirlo, es el país de la aviación, su verdadera patria —, disponían de enormes cantidades de aviones e hidroaviones y de material aeronáutico, y contaban, además, con grandes y potentes industrias de aviación. Como detalle que corrobora esto, yo recuerdo haber leído que en una fábrica de los alrededores de París fabricábanse mensualmente más de 1.000 aparatos de bombardeo.

Los aeroplanos construídos — la mayoría de ellos a lo menos — eran espléndidos por lo bien estudiados de todos sus detalles, por su excelente fabricación (material y mano de

obra) y, sobre todo, por su gran coeficiente de seguridad. La guerra ha hecho adelantar mucho, muchísimo, la aviación, lo que es una compensación de tanto desastre.

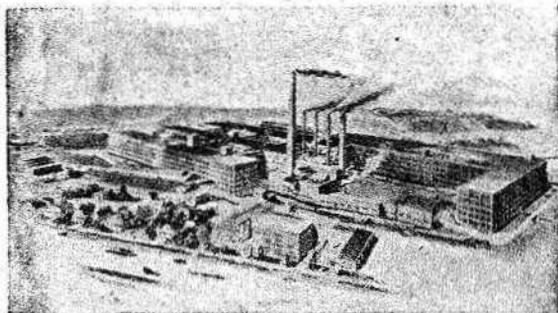
Pues bien: un tal esfuerzo — repetíanse muchos — ¿sería inútil una vez la guerra terminada? Unas industrias tan bien organizadas, en pleno desenvolvimiento y que daban ocupación a miles y miles de obreros, ¿iban a desaparecer, iban a liquidar o a cambiar de fabricación para poder vivir?

Esto no podía ser; la ciencia maravillosa que es la aviación tenía que continuar su gloriosa historia, comenzada por los hermanos Wright en los Estados Unidos, los Voisin, Blériot y Santos Dumont en Francia. La aviación, que es ciencia de progreso y no instrumento de guerra y destrucción, tenía, forzosamente, que entrar con la paz en una era de prosperidad y desenvolvimiento. Y así será en efecto, a pesar del período crítico por que ahora pasa la aeronáutica, a causa de las naturales dificultades que entraña el período de transición del estado de guerra al estado de paz.

En 1908, hace doce años, el aeroplano era una máquina mirada con prevención por la mayoría de las gentes; sólo un pequeño número de creyentes teníamos una fe ciega, sin límites, en el porvenir.

Eran en aquel tiempo los aeroplanos unos pequeños y frágiles aparatos de un solo motor de escasa potencia, pudiendo llevar únicamente una o dos personas y alcanzando velocidades de 60 kilómetros por hora. Cuando Latham — el malogrado aviador de imperecedero recuerdo — traspasó en su *Antoinette* los 300 metros de altura, el mundo entero se asombró de tamaña proeza; hoy día los 10.000 metros han sido sobrepasados por varios aviadores. Cuando Alfredo Lébanc alcanzó en un

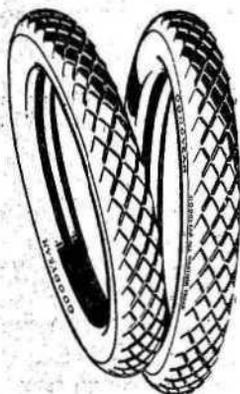
GOODYEAR



El mayor cargamento de goma cruda jamás consignado a una fábrica cualquiera, llegó la semana última a los almacenes de las fábricas Goodyear. Un tren especial llevaba 7.916.000 libras de goma cruda destinadas en la totalidad a la fabricación de neumáticos Goodyear All Weather Tread y de otros artículos de goma.

Dicho cargamento había salido de las plantaciones de Sumatra hacia cuatro meses, con dirección a las fábricas Goodyear instaladas en Akron, para cuyo efecto tuvo que efectuar el recorrido de 10.000 millas.

Los neumáticos Goodyear, en el mundo entero, se venden más que cualquier otra marca; éstos se fabrican en medidas de pulgadas y de milímetros, con y sin pestaña.



C.^a Española de Neumáticos y Caucho
GOODYEAR, S. A.

MADRID
Calle de Recoletos, 1

BARCELONA
Paseo de Gracia, 93

Blériot de carreras la velocidad de 100 kilómetros por hora, fué un grito de admiración el que acogió este entonces gran triunfo, llevado a cabo durante el mitin de Reims de 1910, en el aeródromo de Bétheny; hoy día los modernos aparatos franceses *Spad*, *Herbemont* y *Nieuport* rebasan los 300 por hora. Y finalmente, ¡qué diferencia entre la gloriosa travesía de la Mancha por el gran Blériot en 1909 y el cruce del Atlántico, efectuado por el malogrado Allcock y su pasajero en un biplano *Wickers-Wimy*!

El biplano es hoy día el aparato más usado. Constrúyense de todas potencias y tamaños, desde el pequeño y rápido (*Spad*, *Sopwith*, *Albatros*), hasta los gigantescos multimotores (*Gothas*, *Lizenz*, *Friedrichshafen*, *Goliath*, *Handley*, *Caproni*).

En cambio el monoplano, tan usado hasta 1914, ha sufrido una gran baja de construcción.

El único modelo muy usado hoy día es el «Parasol» *Morane-Saulnier*, espléndido aparato cuyas excelentes cualidades hemos tenido ocasión de comprobar en el pasado Concurso de Otoño que organizó últimamente el Real Aero Club de Cataluña y que con tan lisonjero éxito se llevó a cabo, no obstante lo pésimo de las condiciones atmosféricas.

Últimamente este aparato, tripulado por el renombrado piloto francés Fronval, ejecutó en el aeródromo de Cuatro Vientos más de 600 loopings en el curso de un vuelo, demostrando su gran robustez y dando al traste con la tan extendida leyenda de la fragilidad de los monoplanos.

También tuvimos ocasión de ver en *Scientific America* unas fotografías de un monoplano alemán enteramente metálico y equipado con una cabina para albergar cómodamente cuatro pasajeros y el piloto.

Asimismo, para grandes pesos hase utilizado en estos últimos tiempos el triplano. Hay varios modelos: *Sopwith*, *Martinsyde*, *Caproni*, etc.

Las aplicaciones de la aviación en la paz son — como más arriba hemos dicho — numerosas.

Para el transporte de viajeros son indispensables tres cualidades: *seguridad*, *regularidad* y *confort*. El viajero aéreo no quiere sentirse más en peligro que si viajase en vapor o en automóvil, lo mismo que necesita tener la seguridad de sus horas de salida y de llegada y disfrutar de cierto confort.

La primordial condición, la seguridad, es cosa casi completamente resuelta. En los modernos aeroplanos, el tanto por ciento de accidentes no es mayor que el de los ferrocarriles

y líneas de vapores o autobuses. Los motores no pesan más de un kilo por HP., pudiendo soportar marchas de más de 20 horas; los aparatos de dirección y los mandos se han mejorado y simplificado; la cuestión de seguridad se ha resuelto ya, en una palabra.

Las grandes dimensiones de los aparatos, que traen como consecuencia el empleo de varios motores, ha anulado el inconveniente de los aterrizajes forzados, pues el paro de un motor no obliga al piloto a descender, teniendo como única consecuencia la reducción de la velocidad.

En cuanto a la regularidad, es absolutamente necesaria para el transporte de pasaje, cartas, telegramas y mercancías.

Para lograr esta regularidad necesaria es preciso un estudio racional de los estados atmosféricos, sobre todo en lo que se refiere a la previsión del tiempo, base necesaria para toda organización de transporte aéreo. Es preciso prever con bastantes horas de anticipación el viento que hará, su fuerza y su dirección, para poder establecer el horario de llegada y de salida de los viajes.

Otro factor indispensable es la velocidad. La velocidad es la principal cualidad del avión. Como ya hemos dicho antes, se han alcanzado los 300 kilómetros por hora. Un aeroplano de carreras *Martynside* tiene el record del vuelo Londres-París, que efectuó en 75 minutos. No se puede negar que constituye un magnífico record. Con esta velocidad se iría de París a Madrid en menos de cinco horas y se atravesaría el Océano Atlántico, de Francia a New York, en menos de 16 horas. Calcúlense las ventajas de este medio de locomoción para los transportes, para los correos.

El correo y el pasaje son, desde luego, las principales aplicaciones del aeroplano.

En Francia funcionan tres líneas: París-Lille y París-Londres, a cargo de la *Compagnie des Messageries Aériennes*, y Toulouse-Casablanca, cuya explotación es llevada a cabo por la casa *Latécoère*. En Inglaterra existen también diversas líneas, y en la memoria de todos está el espléndido servicio que prestó la aviación durante la pasada huelga ferroviaria. Los soberanos belgas, varios príncipes ingleses, se sirven ya ordinariamente del avión como medio de transporte rápido.

De momento el precio del pasaje para viajes de importancia es muy elevado, pero es de suponer que a no tardar se pondrá a precios más asequibles y hasta nos atrevemos a asegurar que las compañías aéreas entrarán en no muy largo tiempo en competencia con las de ferrocarriles y de vapores en cuanto a baratura. Y se comprende: las líneas aéreas

no necesitan carreteras, ni vías férreas, ni los capitales considerables de las empresas de navegación; bástanles unos cuantos aeródromos con grandes hangares, cuyo precio y entretenimiento no son nada en comparación con los puertos marítimos o las estaciones del ferrocarril.

Otra aplicación muy importante del aeroplano, desde el punto de vista científico, es la exploración de las inmensas regiones desconocidas del globo.

Y finalmente, en cuanto a la carga a transportar, se comprende fácilmente que ha de ser de pequeño volumen y de gran valor, que compense el gasto crecido de los portes.

Gracias a Dios, el período « sangriento » de la aviación, los gloriosos primeros años de tanteos que ocasionaron numerosas víctimas, no ha sido inútil. Todo invento, todo adelanto de la humanidad, tiene desgraciadamente sus víctimas, víctimas gloriosas a las que debemos un eterno reconocimiento. Para los héroes de la aviación, para los mártires de esta ciencia sublime que con su sacrificio tan desinteresado como bello han permitido los sorprendentes triunfos de hoy día, pedimos al lector — como decíamos en uno de nuestros anteriores escritos — un recuerdo y una lágrima.

MANUEL TRILLA FORNELL

Concurso de hidroaviones

Barcelona - Valencia - Palma de Mallorca - Barcelona

EL Real Aero Club de Cataluña, cuyas iniciativas en favor del desarrollo de la Aeronáutica son cada vez más interesantes, tiene decidida la organización de un gran concurso de hidroaviones para los últimos días de mayo o primeros de junio.

Si poco se ha hecho en general en pro de la aviación en España, menos se ha hecho aún especialmente en pro de la hidroaviación, que tiene ancho campo para desarrollarse en nuestro país, limitado por el mar en la mayor parte de su perímetro. Y si entre lo poco que se ha hecho en general, la labor del Real Aero Club de Cataluña destaca en primer término para orgullo de los que hemos alentado siempre los bellos propósitos de la joven entidad, este concurso de hidroaviones que ahora organiza será, sin duda, la prueba más importante que jamás se haya celebrado en España.

Por la grandiosidad del proyecto en sí mismo y por el cariño con que en la organización de la prueba ha puesto el Real Aero Club de Cataluña, creemos que este concurso de hidroaviones podrá alternar dignamente con los más famosos mítines de su clase que se han celebrado y se celebran en el extranjero.

Ha empezado el Real Aero Club de Cataluña su labor de organización con un concurso de carteles anunciadores de la prueba de hidroaviones, que ha tenido un éxito singular y manifiesto.

A dicho concurso de carteles se han presentado más de cuarenta originales, la mayor parte firmados por los más afamados artistas célebres en esta especialidad, y de tan acertada concepción, que ha sido verdaderamente

difícil para el Jurado clasificarlos para la adjudicación de los premios.

El dictamen del Jurado, que componían artistas de reconocido mérito y una delegación del Consejo directivo de la sociedad organizadora, emitió el siguiente fallo:

Primero. Don José Segrelles.

Segundo. Don Pascual Capuz.

Tercero. Don Vicente Armengol.

Cuarto. Don José Segrelles.

Quinto. Don Eugenio Bayseda.

El cartel que ha merecido el primer premio ha sido unánimemente reconocido como indiscutible, cosa que, a pesar de su indudable mérito, no ha ocurrido con los otros que, a nuestro juicio, tenían algunos y dignos rivales entre los que no fueron premiados.

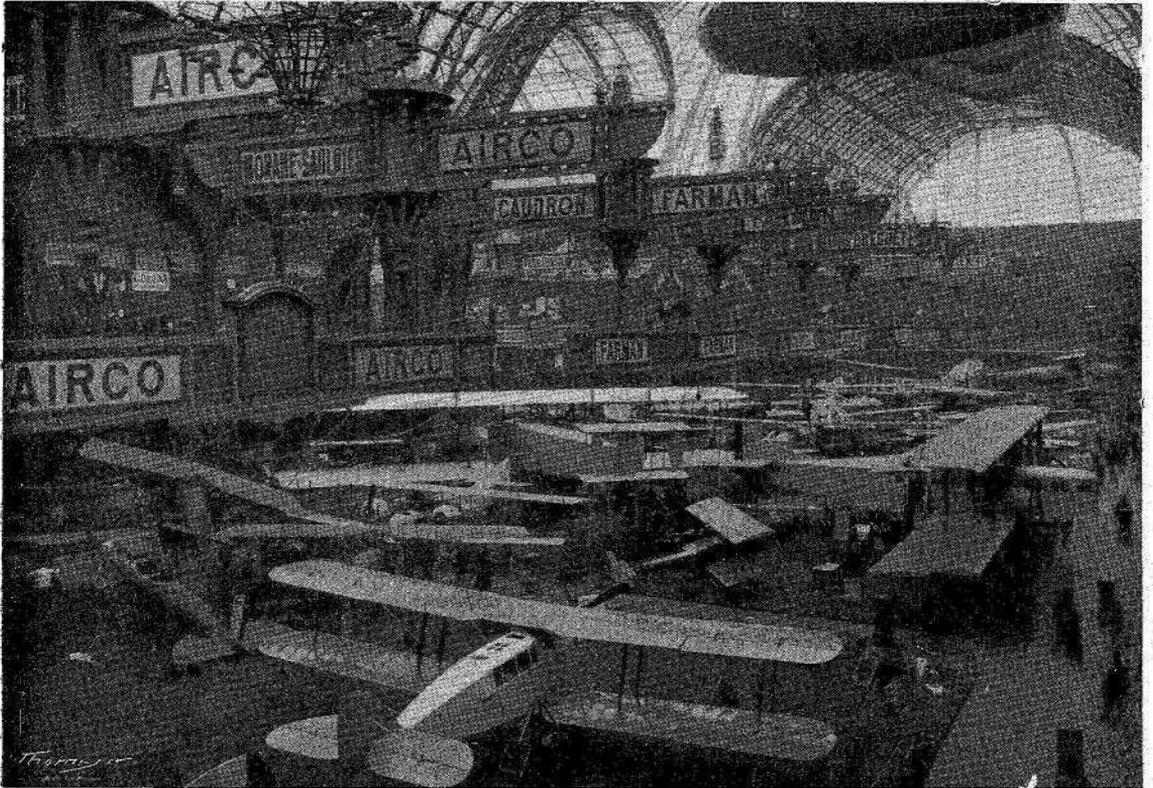
Con todos los originales presentados a este concurso el Real Aero Club de Cataluña ha celebrado en sus espléndidos salones una exposición interesantísima, que se ha visto extraordinariamente concurrida. También se han expuesto después en el Automóvil Salón de la plaza de Cataluña, una selección de los veinticinco mejores carteles.

De la edición del cartel, que será una preciosa litografía a ocho tintas, se encargarán los renombrados talleres gráficos Thomas.

Por otra parte, el Comité organizador tiene ya redactado el Reglamento de la prueba, que se hará público tan pronto como queden cumplidos los trámites a que está sujeto, dado el carácter internacional que tendrá la prueba.

En próximas ediciones iremos dando detalles de este interesante acontecimiento, que será, sin ningún género de duda, lo más trascendental del programa deportivo de este año.

El Salón de la Aeronáutica en París



Interior del Grand Palais de Paris durante la celebración de la Exposición de Aeronáutica

Clisé Mondial Photo

Impresión

EL Salón de la Aeronáutica, que duró desde el 9 de diciembre último hasta el 15 de enero, despertó más interés del que se esperaba. El Grand Palais se vió, en las tardes de exposición, llenísimo de gente, y esta multitud, la mayor parte no interesada en aeronáutica, parecía muy ocupada en el examen de los aparatos.

La mayor parte de los visitantes acudían bajo el techo de cristal para satisfacer su curiosidad viendo de cerca estos aparatos, que sólo habían visto muy por encima de sus cabezas o en las páginas de revistas ilustradas.

Era para éstos la mayor preocupación el visitar las cabinas de los aviones de lujo para pasajeros; formaban para esto colas interminables, y uno a uno iban entrando en estos saloncitos voladores, probaban los cojines de las butacas, examinaban las lámparas de pared, los visillos de las ventanillas, y salían para dejar el sitio a otros visitantes que a su vez empezaban el examen.

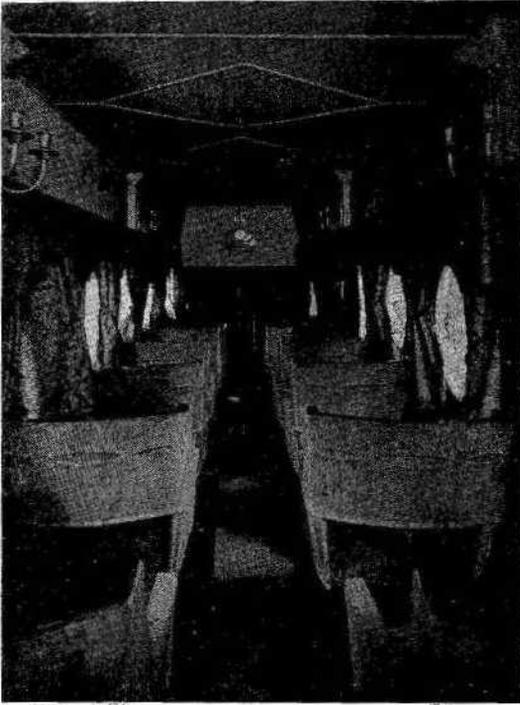
Esta corta visita de los interiores de cabinas

lujosamente acondicionados para el transporte de múltiples pasajeros, dejaban al visitante una impresión de seguridad que no le hubiera quizás dado el conocimiento de las características del avión.

¡En éstos sí se atreverían a subir! ¡Parecían vagones *Pullmann*!

Entre estos grandes aviones expuestos, algunos tenían ya historia. El *Goliath* de la famosa odisea, en la cual una desgraciada avería en el motor le impidió llegar al punto final de su viaje cuando tocaba ya a su término; el bimotores *Caudron*, que durante la guerra prestó al ejército francés incomparables servicios y que sus constructores han sabido hábilmente preparar para el transporte de pasajeros; el *Handley Page*, que hace con extraordinaria regularidad el servicio entre París y Londres; el *Vickers*, que atravesó el Océano Atlántico de un solo vuelo, constituyendo la más grande de las proezas de la historia de la Aeronáutica.

Fueron también muy visitados el *Mammouth*, aparato para pasajeros, construído por la casa Blériot y que pronto será probado; la berlina *Bréguet* y la limusina *Airco*.



La cabina del aparato gigante Handley Page vista por dentro

También llamaron mucho la atención los aparatos pequeños, los más pequeños de todos, porque parecían juguetes. Y los niños pedían a sus mamás que les compraran estos aviones que las manos más hábiles hubieran vacilado en pilotar.

Estos pequeñísimos aeroplanos, aunque expuestos como aparatos de turismo, no podían considerarse más que como aparatos de

experimentación, cuyas pruebas se esperan con gran interés.

Entre los hidroplanos, el aerobote *Saboia* llamó extraordinariamente la atención, tanto por sus bonitas líneas como por sus detalles de construcción.

Como aparatos de escuela con doble mando sólo había dos en el Salón: el *Farman F 46* y el famoso *Caudron G 3*, que es el aparato con el cual se han formado más pilotos desde el principio de la aviación; y aunque no pueda decirse que sean sns líneas bonitas, sus cualidades son harto conocidas y apreciadas en el mundo de la aeronáutica.

En el stand Blériot los «desmovilizados» interesábanse en los *Spad S 29* y *S 30*, de turismo, y en los stands Nieuport y Morane, por los rápidos aviones de acrobacia.

Abundaban los motores en el Salón: los tan famosos *Hispano-Suiza*, los *Gnome et Le Rhone*, cuyo nuevo tipo 60 HP. constituye una gran novedad; los *Clerget*, entre los que figuraba el diminuto 16 HP., dos cilindros, y luego infinitos tipos de motores de gran potencia: *Lorraine Dietrich*, *Peugeot*, *Anzani*, *Fiat*, etcétera.

En las galerías laterales y superiores del Salón hallábanse expuestos infinidad de artículos de aeronáutica: brújulas, altímetros, contadores, telegrafías sin hilos, etc.; de todo había.

Fué este Salón de la Aeronáutica muy interesante, pero como técnicos sentimos no haber visto figurar en él las aviaciones americana y alemana, y como españoles, productos de la industria de nuestro país.

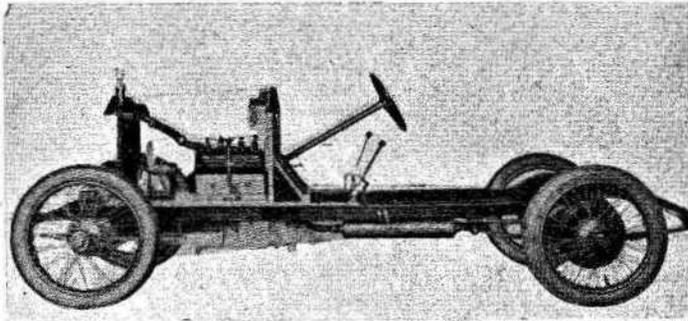
ANT. ARMANGUÉ



AUTOMOVILISMO

Las marcas del día

La "Secqueville-Hoyau"



Chassis Secqueville-Hoyau

A UN cuando estos nombres figuran desde hace poco tiempo en la nomenclatura «automóvil», son sobradamente conocidos en el mundo de los sports, ya que la casa *Secqueville-Hoyau* hizo famoso el motor de aviación rotativo a 7 cilindros denominado *Monosoupape S H K*, que fué admirado por el público en el V Salón de la Aeronáutica celebrado en París en diciembre de 1913.

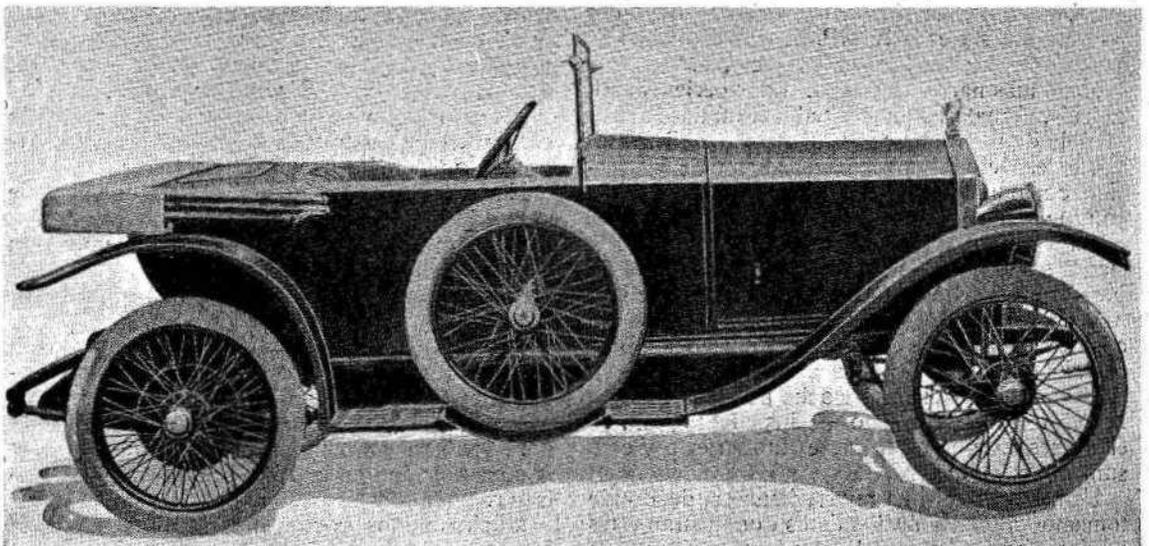
Organizóse esta casa durante el cruel período de la guerra, para su completo desarrollo en materia de aviación, fabricando un número considerable de motores, adoptando para ello los méto-

dos de trabajo más modernos y utilizando los mejores utilajes. Toda la maquinaria que dispone la *Secqueville-Hoyau* procede de las casas más importantes y más reputadas de América del Norte.

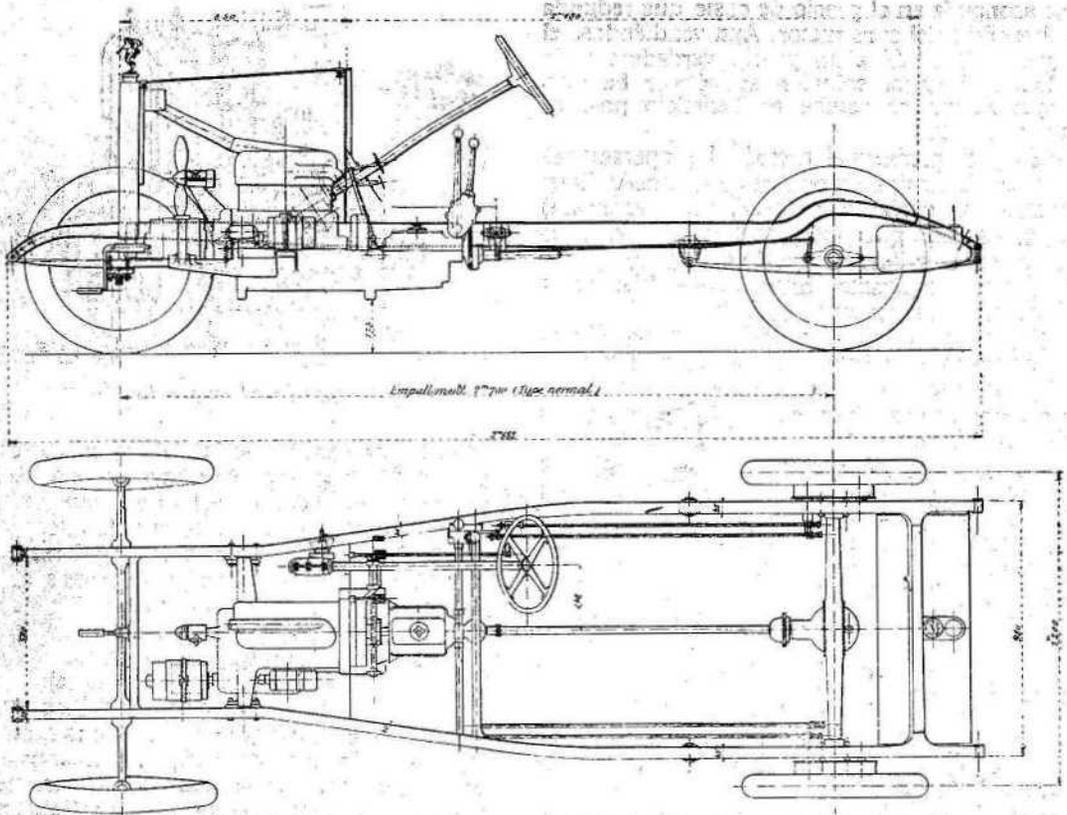
En sus talleres construyeron, además de los motores de 70 a 100 HP., los 16 cilindros *Bugatti*, de 500 caballos, destinados a los grandes aviones.

La construcción de esta clase de motores es la mejor escuela para el constructor y la mayor garantía para el consumidor.

A medida que iba previéndose el término



Torpedo Secqueville-Hoyau, de tres asientos



Perfil y plano del chasis Secqueville-Hoyau

de las hostilidades, los elementos directores de la *Secqueville-Hoyau*, en su inmensa mayoría antiguos, fieles y devotos prácticos del automovilismo, consideraron la alta conveniencia de dedicarse a la fabricación automóvil, especialmente de un cochecito 60×110 , y abandonando la del *Bugatti*, de aviación, se instalaron en forma de poder fabricar por series la 10 HP. de que venimos hoy a hablar a nuestros apreciables lectores.

Nada más natural y lógico. La experiencia adquirida, el material almacenado, el número considerable de utensilios convenientemente distribuidos en espaciosísimos talleres, el personal seleccionado en una fabricación en que todo se calcula con una pulquerrima exactitud, son todos ellos factores importantísimos que, lejos de despreciarse, se reputan como los mejores para el fin perseguido por los señores S. et H.: tratar de realizar lo que pudiera denominarse «el coche del cliente», esto es, un coche cuya concepción respondiera por entero y por completo a lo que en su deseo de adquirir un coche perfecto pudiese apetecer el más exquisito de los clientes, aun en el supuesto de que éste fuese un perfecto y consumado automovilista.

Una importantísima revista francesa, de donde tomamos algunos de los datos que ilustran estas páginas, hace remarcar la excelente preparación que proporciona a los constructores de automó-

viles la fabricación en series del motor de aviación. Está patentemente demostrado, y cuantos concurren al Salón de París, de octubre último, fácilmente pudieron convencerse de ello, que quienes dedicáronse durante la guerra a fabricar motores de aviación, han logrado construir excelentes coches-automóviles, sobre todo aquellos que siguen empleando los mismos procedimientos y el mismo material, que es lo que ha realizado a la perfección la *Secqueville-Hoyau*.

El motor de aviación es un motor de coche de carreras. Para que pueda funcionar normalmente precisa que su ejecución sea impecable.

Necesítase que los juegos dejados de ajustaje sean a la centésima de milímetro exactos a lo determinado; que sus piezas en movimiento sean completamente equilibradas y que los metales empleados hayan pasado rigurosas pruebas de ensayo.

Teniendo ello en cuenta, considerando que en los grandes talleres *Secqueville Hoyau* se observaron con la más estricta escrupulosidad aquellos preceptos que tanto éxito les valieron, se comprenderá que la misma marcha se haya observado en la construcción de la 10 HP. que vamos a describir.

Muchos de los coches presentados al mercado son resultado de laboriosísimos esfuerzos, esfuerzos que se reducen, por lo general, a conseguir

una economía en el precio de coste, que redunda en beneficio del constructor. Aun vendiéndose el cochecito *S. et H.* a un precio verdaderamente reducido, ninguna solución económica ha sido adoptada que no resulte en beneficio positivo para el cliente.

Una idea primordial presidió las operaciones de la nueva fábrica automóvil de Genne-Villiers: construir un coche de potencia débil (reducida) ligerísima, pero que poseyera todas las ventajas de un coche moderno, y realmente cuantos han guiado este cochecito hanse sorprendido de la satisfacción que ello proporciona:

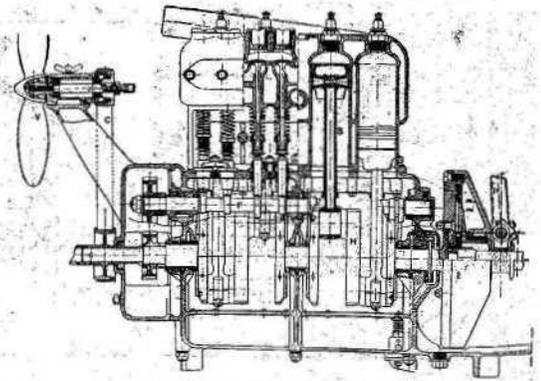
El motor nervioso, las marchas entrando bien, la suspensión excelente y la dirección muy fina.

Al observar la forma del chasis compréndese en seguida cuánta diferencia y cuán progresiva es sobre el método de construcción de años anteriores. La dirección está colocada más baja para proporcionar mayores facilidades al conductor; la adopción de un radiador y de un capot especial y característico de la *Secqueville-Hoyau* armoniza muy felizmente con la forma de las carrocerías más modernas y contribuye a proporcionar a los modelos 1920 un cachet indiscutible de alta elegancia.

BLOC-MOTOR. — El motor, un 60×110 , forma un bloque con el cambio de velocidades. Es ésta una solución que por lo práctica va extendiéndose de cada vez más; la *Secqueville-Hoyau* marcha en la excelente compañía de la *Hispano-Suiza Panhard, Delage...*

El bloc-motor está suspendido por tres puntos, y nuestros automovilistas sabrán fácilmente apreciar sus ventajas al recordar las numerosas fracturas de patas en los motores suspendidos por cuatro puntos, sobre todo en chasis flexibles.

Realmente, un punto es una concepción puramente geométrica, y el punto, en la mecánica, no existe. Cuando se habla de suspensión en tres puntos, se sobreentiende que el motor descansa sobre tres patas, o sea sobre los dos largueros del chasis y sobre otro travesaño perpendicular a aquéllos. Resulta, pues, que cuando se deforma el chasis, el bloc-motor, a pesar de su suspensión «por tres puntos», participa de la deformación del chasis, tanto más cuanto que las patas sobre que descansa tienen mayor espacio donde gravitar. El carter motor está provisto en su parte delantera de dos patas que están sólidamente fija-



Corte del motor Secqueville-Hoyau

das en la parte anterior a los largueros del chasis. En la parte trasera de la caja de velocidades, formando bloque con el carter del motor, se halla una rótula que permite que la caja de velocidades adopte todas aquellas posiciones angulares posibles con relación al travesaño del chasis, al que se halla fijado. Se concibe fácilmente que de este modo las deformaciones del chasis no hagan sentir sus efectos más que de un modo insignificante, sobre el motor y la caja.

El motor de que van provistos los *Secqueville-Hoyau* es un 4 cilindros de 60×110 ; es decir, de una cilindrada total de 1,25, aproximadamente. Como quiera que el motor puede girar fácilmente a más de 3.000 vueltas, como está establecido para conservar una *couple* en relación con grandes velocidades, la potencia desarrollada por este motor es suficiente para que el coche de que vaya provisto alcance una velocidad mayor a los 70 kilómetros a la hora.

Las válvulas están colocadas todas ellas en un mismo lado y lo suficientemente inclinadas para lograr obtener una cámara de compresión de un volumen muy reducido.

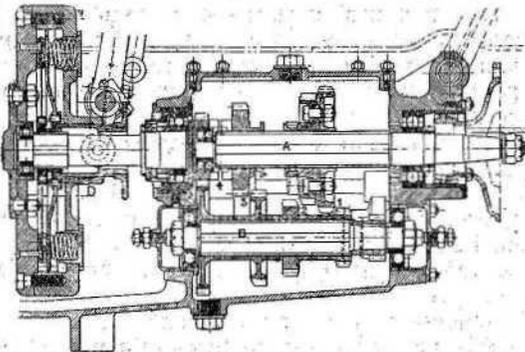
El mecanismo del movimiento de válvulas fué estudiado especialmente para suprimir ruidos.

Tanto el eje de excéntricas como el magneto y las dinamos son comandados por piñones helicoidales.

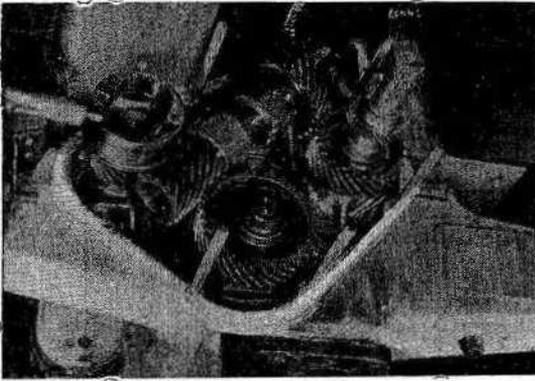
Todos los piñones de que va provisto el motor son de acero, de una resistencia perfectamente comprobada. La disposición en que se hallan emplazados hace el funcionamiento de aquél sumamente silencioso y ofrece, además, la ventaja de permitir el empleo de la dinamo de alumbrado y demarraje combinados. El conjunto de piñones es lo suficientemente robusto o poderoso para resistir al par importante de demarraje, condición que no se obtiene siempre en las distribuciones accionadas por cadenas.

El cigüeñal está soportado por tres cojinetes engrasados por presión.

La lubricación del motor se opera de una manera particularísima. Una bomba a pistón, accionada por el árbol de las excéntricas y por medio de una varilla, recoge el aceite que envía por presión a los cojinetes del cigüeñal y de allí a las cabezas de la biela. El exceso de aceite que recoge



Embrague y cambio de marchas



Engranajes helicoidales para la distribución

sirve para engrasar el árbol de excéntricas, llena las cazoletas y, al desbordarse, recogido por las cabezas de las bielas, engrasa por barbotaje y, finalmente, cae en el fondo del carter a través de un tamiz.

En resumen, existe un doble circuito de engrase: uno por presión y otro por barbotaje.

Esta disposición ofrece la ventaja de asegurar el engrase rápido de las cabezas de las bielas al punto de ponerse en marcha en un tiempo frío. Se puede demarrar instantáneamente sin temor ni riesgo de fundir ningún cojinete.

Las bielas son tubulares, en acero especial de muy alta resistencia, completamente trabajadas y muy ligeras.

El motor puede alcanzar altas velocidades de rotación sin el menor inconveniente. Los pistones son de hierro fundido, cuidadosamente aligerados.

En cuanto a la circulación del agua, está asegurada por termo-sifón. Un ventilador provisto de correa, cuya tensión está regulada, asegura una refrigeración perfecta.

La alimentación del carburador se efectúa por medio de alimentador *Weymann*. El depósito está colocado en la parte posterior del chassis.

El embrague es de tipo a disco único; la adherencia está asegurada por medio de resortes a tensión regulable, aplicando el disco contra el volante; la ligereza de este disco permite la fácil entrada de las marchas.

No exige prácticamente entretenimiento alguno y es de un sistema progresivo perfecto.

En cuanto a la caja, es de cuatro velocidades; accionadas por una palanca oscilante de reducida dimensión; una placa colocada en la parte superior permite la inspección de los engranajes; éstos son en B. N. D., cuya construcción sábase que es perfecta.

TRANSMISIÓN.—La transmisión efectúase por árbol central a doble cardan; el impulso, por los resortes. Las juntas del cardan son en cruz, provistas de un carter hermético, a rótula, protegidas del barro, del polvo y fáciles de lubricar. En muchos coches de construcción moderna, esta cuestión del engrase de la junta del cardan está estudiada en forma muy insuficiente y ello implica una transmisión desagradable. Nada parecido ocurre con la *Secqueville-Hoyau*.

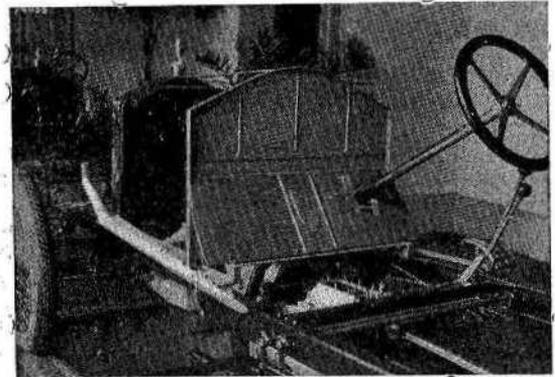
PUNTE TRASERO.—Obedece a una concepción feliz en el dibujo y en la construcción extraordinariamente ligera el puente trasero. No cabe duda alguna que la excelente estabilidad de ruta del coche es debida, en gran parte, al poco peso del eje trasero.

FRENOS.—Los dos frenos, el de palanca y el de pie, que accionan sobre las ruedas traseras, son potentísimos y de reglaje facilísimo.

Debe observarse que los tambores son de gran diámetro, provistos de unas aletas que permiten la refrigeración en los casos en que el conductor se ve obligado a frecuentes frenadas en terrenos donde existen grandes descensos.

SUSPENSIÓN.—Los resortes traseros están colocados debajo del puente, son largos y planos. El coche está equipado con amortiguadores; las bridas de los patines del puente van provistos de espigas sacadas con ellos de la masa para permitir la colocación de los amortiguadores. Los resortes de la parte delantera están emplazados en forma idéntica a los de atrás.

DIRECCIÓN.—La dirección del tipo de vis y de multiplicador hace accionar las ruedas de un modo especial. Los constructores de la *Secqueville-Hoyau* hanse aprovechado de la forma particularísima de la rueda *Rudge-Witworth* para



Parte delantera del Secqueville-Hoyau, cuyas líneas revelan una gran pulcritud y elegancia en la construcción

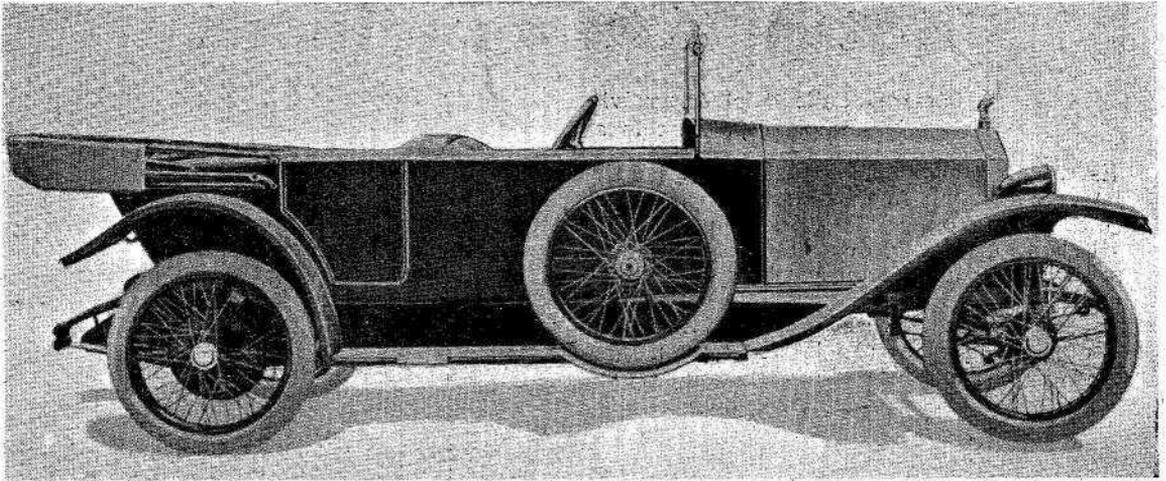
alojar en la parte interna del cubo de aquélla la mayor parte del sistema giratorio de la rueda. La dirección es de una dulzura verdaderamente notable.

DISPOSICIONES DIVERSAS.—Otras muchas y felices disposiciones se hallan en todo el chassis, que demuestran bien a las claras la cuidadosa atención que pusieron los ingenieros en todo cuanto concierne a este coche.

La colocación de los faros no se ha dejado al cuidado del carrero. Una pieza de aluminio descansa sobre la parte delantera del larguero al que va fijado, terminando en un soporte tubular en el cual se coloca el faro.

El engrase de las partes pivotantes de soportes, de resortes y los ejes de articulación, ha sido objeto de estudios los más concienzudos.

Todos estos detalles no tienen ningún otro objeto que dar una idea somerísima de la cuidadosa



Coche torpedo Secqueville-Hoyau, para cuatro asientos

atención que todo el conjunto del chasis ha merecido a los ingenieros de la casa *Secqueville-Hoyau*. Estos hanlo sacrificado todo con tal de conseguir una ejecución impecable y una perfectísima presentación de este coche.

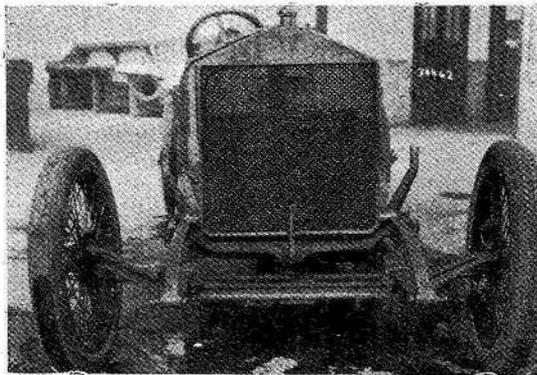
Los constructores de Genne-Villiers son advenedizos en el mundo industrial automóvil, pero no cabe duda alguna que estos recién llegados nada tienen que envidiar a algunos de los más antiguos.

Debemos hacer observar que el chasis *Secqueville-Hoyau* se entrega con el capot de aluminio bruñido, sin aumento de precio, provisto de la figurita de plata colocada en la parte delantera, de un exacto parecido a la que preside al capot de los *Rolls*.

El cochecito *Secqueville-Hoyau* es una perfecta y exacta reproducción en pequeño, del *Rolls-Royce*, y en París le denominan ya *le petit Rolls*.

Este cochecito que tanto llamó la atención en el último Salón del Automóvil de París, constituyendo sin disputa alguna uno de sus éxitos, tuvo muchos admiradores de entre la *élite* de nuestros negociantes en esa materia; es decir, innumerables adoradores. Y la marca *Secqueville-Hoyau*, que pronto se popularizará en España, estará de ahora en adelante representada en todo nuestro país por un comerciante que contribuirá grandemente a ello por las simpatías que tiene bien merecidas en el mundo automóvil por su reconocida actividad e inteligencia en el negocio, por don José Ponsa, a quien cábenos felicitar por haber adquirido la exclusiva de una marca recién nacida y reputada a estas horas en los grandes centros mundiales como una de las más apreciables y, además, asequible a todas las fortunas.

En suma, podemos decir que el *Secqueville-Hoyau* es un soberbio cochecito que hará carrera...



El chasis Secqueville-Hoyau visto de frente

Notas automovilistas

Cámara Sindical del Automóvil de Barcelona

En la Junta general ordinaria celebrada por la Cámara Sindical del Automóvil, se dió cuenta, en bien escrita memoria, de las gestiones practicadas por la Junta directiva y de los estados de cuentas y presupuestos, que fueron aprobados por unanimidad.

Se acordó una ampliación en los Estatutos, creando los socios corresponsales en la región catalana y aboliendo los socios cooperadores, que serán considerados en lo sucesivo como de número.

Por último fueron elegidos los individuos que han de componer la nueva Directiva, que quedará compuesta por los señores Vallet y Bofill, presidente; don F. S. Abadal, vicepresidente; don Baltasar Fiol, tesorero; don Magín Matheu y don Francisco Quintana, vocales, y don Narciso Masferrer, secretario general.

Los talleres de la Hispano en Guadalajara

Con gran solemnidad han inaugurado Sus Majestades los Reyes Don Alfonso y Doña Victoria los grandes talleres montados por la Hispano en Guadalajara.

Los Reyes hicieron el viaje en automóvil, escoltados por buen número de aeroplanos de los aeródromos de Getafe y Cuatro Vientos, que evolucionaron a regular altura y fueron a aterrizar en el campo de aviación instalado por la Hispano en sus propios dominios.

Una vez los Augustos Monarcas en Guadalajara, rindieron visita a los citados talleres, acompañados de un séquito numeroso, siendo recibidos por el presidente de la Hispano don Damián Mateu y por el alto personal de aquella gran factoría, que recorrieron examinando detenidamente todas las dependencias, talleres, etc., haciendo grandes y merecidos elogios de su instalación.

El señor Mateu pronunció un elocuente discurso, que fué contestado por el Rey, felicitándose de la importancia que para la industria automóvil representaba la instalación de la Hispano en Guadalajara.

Nosotros unimos nuestras más cariñosas felicitaciones a las múltiples que con este motivo han recibido todos cuantos en distintas formas y de diferente modo cooperan a los esplendores que va alcanzando la Hispano en nuestro país.

A «exposición» muerta «prueba de camiones» puesta

La Prensa diaria y algunos de nuestros colegas profesionales que han aparecido antes que nosotros, han anticipado la noticia de que los deseos de la Cámara Sindical del Automóvil, de verificar en el presente año una nueva Expo-

sición de Automóviles, no serán cumplidos.

Por una parte, las repetidas huelgas y el lock-out, que paralizaron el trabajo en fábricas y talleres durante largo tiempo, y por otra, el no poderse comprometer los contratistas de obras a dar presupuestos de las que hubieran podido hacerse en el Palacio de las Industrias, único sitio posible (?) al decir de algunos señores concejales, han sido causa de que aquella benemérita e importante entidad haya visto completamente frustrados sus vehementes deseos y privado a Barcelona de poder presenciar una manifestación como la celebrada el año pasado con tan grandísimo esplendor.

Pero habiendo desistido la Cámara de celebrar su Exposición (que dicho sea entre paréntesis, vemos que anuncian los periódicos extranjeros de estos últimos días como Salón oficial), en aquella casa se disponen con sus acostumbrados entusiasmos, a efectuar una gran prueba de regularidad para autocamiones y ómnibus, que tendrá lugar durante los días 21 al 26 de junio próximo, en seis etapas, a la base de Barcelona, Lérida, Huesca, Zaragoza, Alhama, Guadalajara y Madrid.

Preside dicha Comisión el señor Bosch y Pagés y forman parte de la misma los delegados de la Hispano-Suiza y Talleres Hereter y los señores Creus, Llorens y William. Estos señores estudian el reglamento, que no tardaremos mucho, seguramente, en publicar.

Nuevo taller de reparaciones

En los grandes talleres Matas, situados en la calle Cerdeña, 287, en los que se construye el coche que lleva este nombre, y que giran actualmente con el de Stevenson, Romagosa y Compañía, se han montado nuevas y amplias dependencias, en las que los más entendidos operarios en la materia cuidan de la reparación de toda clase de automóviles, autociclos, motos, etc., en condiciones verdaderamente ventajosas.

Mónaco bate el record europeo de circulación

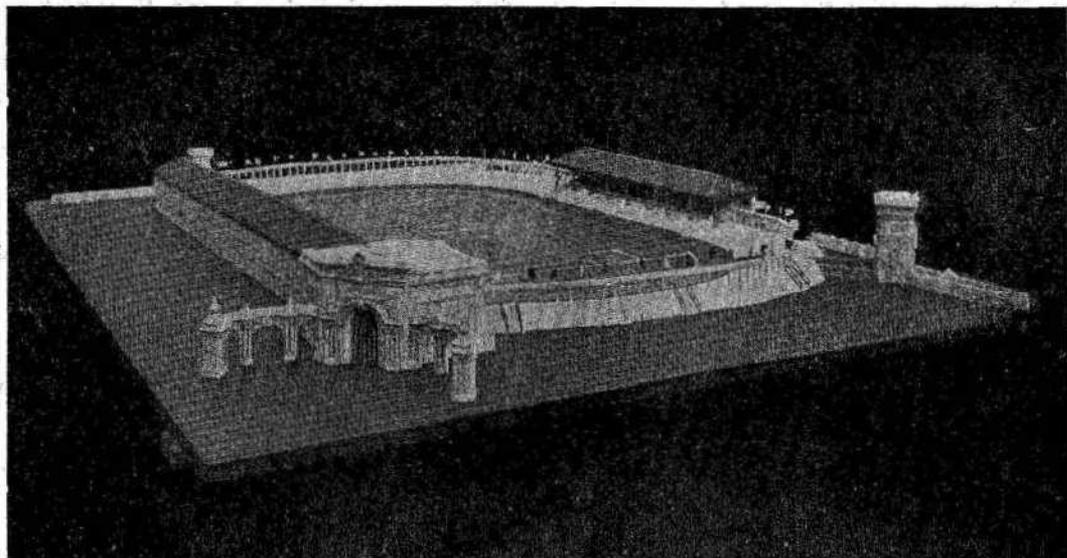
Estadísticas que se retrotraen a mediados de 1917 y cuyos datos son de procedencia oficial, fijan en quinientos veinticinco mil el número de automóviles que en aquellas fechas circulaban en Europa.

Ocupa el primer lugar por el mayor número registrado de estos vehículos, Inglaterra, que figura con 171.600, siguiendo Alemania con 95.000 y Francia e Italia en tercero y cuarto lugar, respectivamente.

Pero a todas estas naciones bate el principado de Mónaco, pues en aquel Estado, de población reducida, circula un automóvil por cada 95 habitantes, lo que constituye un envidiable record.

Deportes diversos

Ante los Juegos Olímpicos internacionales



Maqueta del estadio de Amberes en construcción

REGLAMENTO GENERAL

Con arreglo a la decisión tomada por el Comité Internacional Olímpico, en Lausanne, en 1919, la séptima Olimpiada se celebrará en 1920 en la ciudad de Amberes.

Naciones que pueden participar. — Solamente podrán tomar parte las dependientes de naciones representadas en el Comité Internacional Olímpico. Sin embargo, se hará una excepción para los países situados fuera de Europa que no hayan tenido hasta esta fecha delegados en dicho Comité.

Participación. — Solamente los atletas *amateurs* serán admitidos en los Juegos Olímpicos.

Definición de amateur (aficionado). — La calidad de *amateur* se determina como sigue:

a) Para los sports que posean asociaciones internacionales, según la definición que esté prevenida en estas asociaciones.

b) Para los deportes que no posean organizaciones internacionales, las Federaciones de los países interesados se reunirán y decidirán esta definición, y esto para cada deporte.

La calificación de *amateur* la garantizarán los respectivos Comités Olímpicos Nacionales.

Condiciones que precisan para poder representar a un país. — Podrá solamente ser admitido a representar una nación en los Juegos Olímpicos aquel que posea la nacionalidad de ori-

gen, o la misma adquirida de la nación o del Estado que gobierna en ella.

El que haya tomado parte una vez en los Juegos Olímpicos, no podrá concurrir a las olimpiadas siguientes por otra nación, aunque hubiese adquirido la nacionalidad por vía de naturalización, salvo en el caso de conquista o en el de crearse un nuevo Estado ratificado por tratado.

En el caso de naturalización, el sujeto nacionalizado tendrá que probar que era *amateur* en su país de origen en la época de dicho cambio.

Límite de edad. — No hay límites de edad para los concursantes de los Juegos Olímpicos.

Participación de las mujeres. — Las mujeres serán admitidas en los Juegos Olímpicos, siendo fijadas las pruebas en que podrán tomar parte.

Pruebas condicionales. — Además del programa oficial de los Juegos, los Comités organizadores tendrán la facultad de organizar pruebas para los deportes siguientes: 1.º, Foot-ball Rugby; 2.º, Hockey sobre hierba; 3.º, Hockey sobre hielo; 4.º, Tiro con arco; 5.º, Polo a caballo; 6.º, Golf (caballeros); 7.º, Golf (señoras); 8.º, Patinaje; 9.º, Ski.

Organización. — El Comité Olímpico Belga es responsable de los Juegos de 1920 y ha tomado las disposiciones necesarias para su organización.

La dirección de los diversos sports ha sido

confiada a varias subcomisiones compuestas de miembros designados por las Federaciones belgas que respectivamente las dirigen. Han sido elegidas unas subcomisiones para Hípica, Yachting y concursos de arte.

Inscripciones. — Las inscripciones para todas las pruebas de la séptima Olimpiada serán recibidas por el Comité Nacional Olímpico de cada país y transmitidas exclusivamente por éste al Comité organizador de la olimpiada (14, rue Guimard. — Bruselas). Si en algún país no existiera el Comité Olímpico Nacional, las inscripciones deberán ser transmitidas por el intermediario del Comité Internacional Olímpico.

Las inscripciones numéricas deberán ser transmitidas, por lo menos, un mes antes de la fecha en la cual se disputen las pruebas. Los nombres de los atletas tendrán que ser recibidos lo más tarde quince días antes de la prueba o de la serie de pruebas del sport en el cual se inscriban.

Las inscripciones serán por duplicado y deberán transmitirse a tenor de las indicaciones dadas por el Comité Internacional Olímpico. Los nombres de los atletas inscriptos deberán ser escritos en letra impresa.

No serán válidas las inscripciones que no reciba el Comité Olímpico Belga, lo más tarde el día anunciado en el programa como último para la inscripción en las diferentes pruebas.

Una declaración separada para cada concurso deberá ser llenada por cada concursante. Esta regla se aplicará a todos los inscriptos, ya sean jugadores efectivos o suplentes (referencia a los equipos).

Las inscripciones por telegrama serán admitidas a condición de que sean confirmadas por una carta con fecha del mismo día.

No se admite pago alguno para las inscripciones.

Del número de inscripciones. — La admisión de concursantes de cada nación en los diferentes concursos, será limitada según los acuerdos tomados en el Congreso de París, de 1914.

Inscripciones no admitidas. — El Comité Olímpico Belga se reserva el derecho de rehusar toda inscripción, sin estar obligado a dar a conocer las razones que motiven su decisión. Sin embargo, el motivo será comunicado confidencialmente al Comité interesado.

Reclamaciones contra la clasificación de un concursante. — Estas reclamaciones deberán, sin tardanza, ser dirigidas por escrito al Comité Olímpico Belga. No se dará curso a ninguna reclamación que no sea acompañada de un depósito de 100 francos belgas y recibida por el Comité Olímpico Belga en el plazo de 30 días después de la distribución de premios. El Comité Olímpico Belga decidirá después de informarse; su decisión será inapelable y la cantidad depositada no será devuelta si la reclamación no tiene fundamento.

Organización sportiva y Jurados. — Serán nombrados para cada deporte: a) Un Jurado de apelación, que será designado por la Federación Internacional que dirija este sport. En el caso que no hubiese Federación Nacional, el Comité

organizador de la Olimpiada nombrará dicho Jurado.

b) Un Jurado de campo (Jurado de pruebas), cuya formación se efectuará por el país organizador bajo condición de ponerse de acuerdo con las Federaciones internacionales para que sea lo más internacional posible.

Queda entendido que la formación de series y eliminatorias se reserva al Jurado de campo y que éste deberá estar reunido, en consecuencia, en tiempo hábil. Por otra parte, el número de miembros de este Jurado de campo será conforme a las cifras prevenidas por los reglamentos de las Federaciones internacionales.

Los miembros de los Jurados y los árbitros de los juegos deberán ser todos *amateurs*.

Reclamaciones. — Las decisiones de los jueces de campo — por los hechos que ocurran — serán inapelables.

Las apelaciones a las decisiones de los jueces, en cualquier otro caso, serán dirigidas al Presidente del Jurado competente por un miembro nombrado por el Comité Olímpico de la nación o país que formule la reclamación o por persona delegada para reemplazarla.

Estas reclamaciones deberán ser hechas en el plazo de una hora después del fallo del Jurado, cuyo fallo será revisado a los efectos de la reclamación. El Jurado de apelación decidirá después de informarse del hecho y entonces la decisión será definitiva.

Premios. — Los premios de los Juegos Olímpicos consistirán en medallas olímpicas y diplomas.

Cada medalla irá acompañada de un diploma.

Será concedido igualmente un diploma al equipo ganador en las pruebas por equipos. En las pruebas individuales, una pequeña estatua será donada a los ganadores. Los concursantes cuya actuación haya sido brillante, pero que no hubieran ganado ningún premio, recibirán un diploma de mérito.

En las regatas olímpicas de yates, las medallas se entregarán a los timoneles y a los tripulantes que hayan ganado un premio.

Todos los participantes a los Juegos recibirán una medalla conmemorativa.

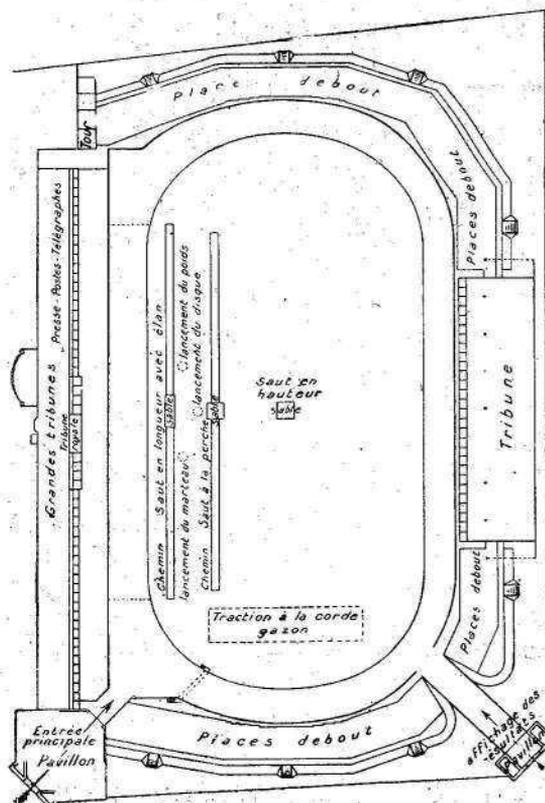
En cada prueba se concederán tres premios, según la siguiente distribución:

a) **Para las pruebas individuales.** — Al vencedor, un diploma, una medalla de vermeil y una pequeña estatua de bronce; al segundo, medalla de plata y diploma; al tercero, medalla de bronce y diploma.

b) **Para las pruebas por equipos.** — Al equipo victorioso, un diploma y una medalla de vermeil a cada equipier; al segundo, una medalla de plata a cada equipier; al tercero, una medalla de bronce a cada equipier.

Challenges Olímpicos. — El Comité Internacional Olímpico ha decidido que los premios consistentes en objetos de arte de mucho valor, frágiles o demasiado pesados para viajar, quedarán en el Museo Olinquique, de Lausanne, con el nombre de los ganadores grabado en tablillas de mármol.

Se reservá, además, el derecho de escoger las



Plano de la distribución interior del estadio de Amberes

pruebas a las cuales se adjudicarán los trofeos que les sean ofrecidos en adelante.

Penalizaciones:

a) Al atleta que se le compruebe que siendo profesional haya tomado parte en cualquier prueba en calidad de *amateur*, será descalificado y todos los puntos que haya obtenido serán anulados.

b) Si la Federación a que pertenezca el atleta es cómplice en este fraude, será desclasificada en las pruebas que haya tomado parte, es decir, que todos los puntos obtenidos por sus representantes en los sports efectuados serán suprimidos.

Gastos de viajes.—El Comité Olímpico Belga no tendrá ninguna intervención en los gastos de viajes de los concursantes ni de los miembros de los diversos Jurados. Sin embargo, hará cuanto pueda para reducirlos a un mínimo posible y se pone a disposición de los concursantes para darles cuantas noticias les sean útiles.

Folleto.—Para cada sport en particular se editará un folleto especial con sus reglamentos y programa.

Orden de juego.—En las Olimpiadas no existe un orden de juego general. Se hace solamente una clasificación para cada sport; el Comité Internacional Olímpico había sido encargado de establecer el modo de ordenar las pruebas, pero no habiendo sido posible efectuar este trabajo por

razón de las circunstancias, las bases de clasificación para cada sport serán las mismas que se adoptaron en los Juegos Olímpicos de Estocolmo para la clasificación general.

Modificaciones.—El Comité Olímpico Belga se reserva el derecho de hacer cambios en los programas, en las reglas y reglamentos, en caso de fuerza mayor.

Texto oficial.—En caso de desacuerdos sobre la interpretación de reglas, reglamentos o del programa, el reglamento francés es el oficial.

Federaciones Internacionales.—Lista de Federaciones cuyos reglamentos se consideran vigentes:

Federación Internacional Atlética, Federación Internacional de Sociedades de Remo, Federación Internacional de Boxeo (*Amateur*), Unión Ciclista Internacional, Federación Internacional de Esgrima, Federación Internacional de Foot-ball (Asociación), Federación Europea de Gimnasia, Federación Sueca de Gimnasia, Liga Internacional de Hockey (Hielo), Federación Internacional de Law-Tennis, Federación Internacional de Lucha Grieco-romana, Federación Internacional de Lucha Libre, Federación Internacional de Natación, Federación Internacional de Patinaje, Federación Internacional de Pesos y Halteres (Palanquetas), Unión Internacional de Federaciones y Asociaciones de Tiro, Unión Internacional de Yates de regatas.

(Traducción de Rafael M. Casas)

Programa de pruebas

Salvo las modificaciones que pueda sufrir a última hora, el orden de celebración de pruebas ha quedado establecido del modo siguiente:

Días 20 al 30 abril: Hockey y patinaje sobre hielo.

Días 7 al 10 julio: Yachting.

Días 22 al 31 julio: Tiro con armas de guerra en las instalaciones militares del campo de Beverloo. Tiro con armas de caza en una gran propiedad privada.

Días 15 julio al 2 agosto: Polo a caballo, en Ostende (Hipódromo Wellington).

Días 9 al 12 agosto: Ciclismo.

Día 14 agosto: Solemne inauguración del estadio de Amberes.

Días 15 al 23 agosto: Atletismo, carreras a pie, marcha, peso, disco, jabalina, piedra, saltos, lucha de la cuerda. Marathon: Bruselas-Amberes. Lawn-tennis.

Días 15 al 16 agosto: Lucha grieco-romana y boxeo.

Días 27 al 31 agosto: Lucha libre.

Días 15 al 28 agosto: Esgrima.

Días 29 agosto al 5 septiembre: Fútbol asociación y rugby.

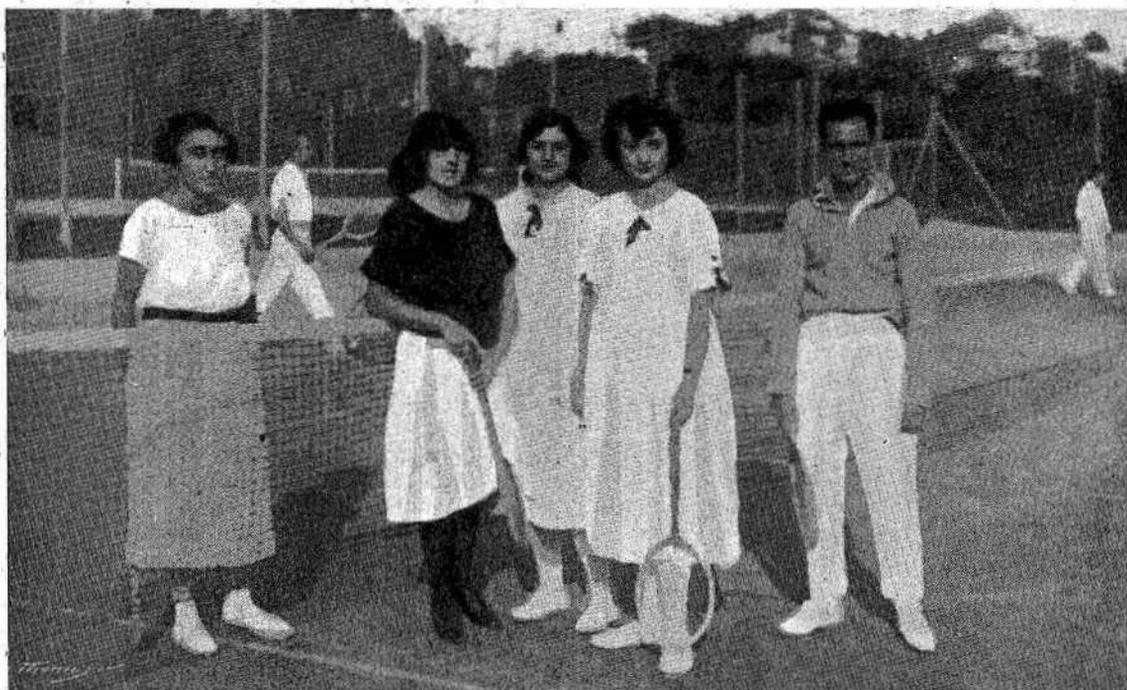
Días 24 al 27 agosto: Pentathlon moderno.

Días 21 al 29 agosto: Gimnástica, tiro al arco, natación y remo.

Días 1 al 5 septiembre: Hockey sobre césped.

Días 6 al 12 septiembre: Pruebas hípcas.

Los últimos concursos de lawn-tennis



De izquierda a derecha: Señoritas Rosa Torras, Isabel Fonrodona, Clarita y Margarita Luria y señor Riera, que obtuvieron brillantes clasificaciones en los últimos concursos oficiales de la Asociación y de los clubs Turó y Barcelona

REPITIÉNDOSE la desconcertante coincidencia de años anteriores, se han celebrado en esta época y casi en las mismas fechas una serie de concursos que, repartidos convenientemente du-

rante el año, tendrían más relieve cada uno por sí. Quizá debido a esa simultaneidad la concurrencia de buenos jugadores y la de público ha sido escasa en estos últimos concursos.

El torneo de hockey Copa Rocamora



Los delanteros del Tarrasa en el avance que les valió un goal contra el primer equipo del Real Polo Jockey Club

Fotos Vela

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
Demarreurs
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

La educación física en el Ejército

EL general Villalba, cuyas antiguas y arraigadas convicciones deportivas constituyen un mérito indiscutible para ostentar el cargo de ministro de la Guerra que desempeña actualmente, ha tenido el acierto de dictar una Real orden que ha merecido unánimes elogios por su espíritu.

No hay más que leer el preámbulo de la mencionada disposición para formarse una idea de la importancia de la iniciativa del general Villalba, que se funda, según palabras que compiamos de dicho preámbulo, con objeto de establecer las bases sobre las que, en su día, habrá de asentarse la educación física del Ejército y especialmente la formación del personal encargado de realizarla, creando especialidades de profesores y auxiliares; teniendo en cuenta que labor de tanta importancia y monta requiere preparación y desarrollo lentos y exige recursos que no pueden arbitrarse en un solo presupuesto; que, por otra parte, su utilidad es tanta que no sólo redundará en beneficio del Ejército, sino de la raza en general cuando se extienda la práctica racional de la educación física por medio de los maestros de instrucción pública, adiestrados en esta disciplina, y su enseñanza mientras su permanencia en filas; y, por último, que para la buena y definitiva orientación de estas materias, conviene hacer un estudio directo en las naciones en que hay establecidos Centros donde se acomete el mismo problema.

A continuación viene el texto de la circular, en cuya parte dispositiva se establece que en la Academia de Infantería, y utilizando los recursos del personal y material que la misma posee y de que carecen los demás Centros, y hasta tanto se cree el Instituto donde ingresen individuos de todas las armas, se crea una Escuela de educación física, cuyo profesorado estará constituido por el médico y profesores que designe el coronel director.

Esta Sección se circunscribirá, como primera prueba, a la misión de formar un reducido cuadro de oficiales profesores de gimnasia, de Infantería, aptos a su vez para realizar, como segunda prueba, la educación de un núcleo de clases de tropa auxiliares de esta especialidad; estudiará y propondrá a la superioridad las bases de la creación de un Instituto militar de educación física que resuelva los siguientes problemas:

a) Formar entre la oficialidad del Ejército un núcleo suficientemente numeroso para di-

rigir en los Cuerpos la educación física del soldado.

b) Crear clases de tropa en número y con aptitud para secundar las funciones de dichos oficiales profesores.

c) Proporcionar instrucción especial a los maestros de instrucción pública que sirven en filas, no sólo para utilizar en los Cuerpos sus aptitudes pedagógicas, sino para que, una vez licenciados, encuentren mayor facilidad para realizar la cultura física de la juventud que la nación les encomienda.

d) Proponer el reglamento de gimnasia que debe regir definitivamente.

e) Atender a la reeducación física de los individuos inutilizados en el servicio.

f) Formar un personal especialmente apto en la enseñanza de la esgrima.

g) Crear una estación fisiológica o laboratorio antropotécnico que dictamine, en cada caso, sobre el valor fisiológico de los procedimientos y ejercicios practicados, como medio de que las enseñanzas se ajusten siempre a los fundamentos científicos, base de la educación física.

h) Fomentar la práctica de juegos y deportes y difundir el conocimiento de los nacionales.

Para realizar lo indicado y seleccionar el personal director del futuro Instituto, se abrirá en la Escuela de gimnasia expresada un cursillo de cinco meses, que empezará el 15 de febrero próximo, al que asistirán 10 capitanes, 10 tenientes y 10 alféreces que reúnan las condiciones que se fijan, y que por no tener interés público pasamos por alto.

El plan de estudios que provisionalmente ha de regir hasta la fundación del Instituto, comprenderá las materias que a continuación se indican:

1.º Anatomía, fisiología e higiene, aplicadas a la educación física.

2.º Pedagogía gimnástica, que comprenderá: enseñanza de aptitudes y movimientos, estudio crítico del reglamento de gimnasia para infantería e instrucción gimnástica, donde teórica y prácticamente se darán las normas para transmitirla.

3.º Práctica del reglamento de gimnasia para infantería.

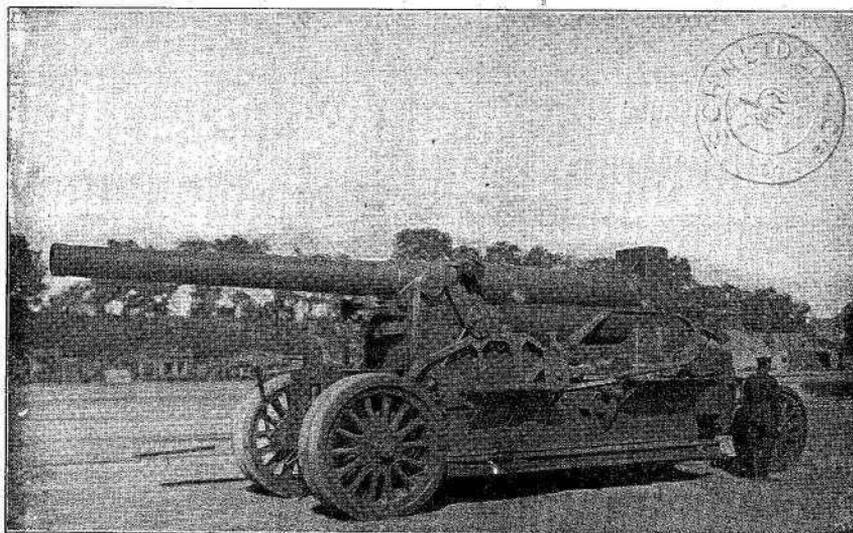
4.º Esgrima de fusil.

5.º Práctica de juegos y deportes.

Para la práctica de transmisión en la enseñanza podrán ser empleados los oficiales del curso como auxiliares del profesor de gimnasia de la Academia de Infantería.

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

Automóvil Salón

Automóviles

Simplex, Stutz, Mitchell y Pullman

Camiones

Federal

Coches reparto

Rusch

Motocicletas

Indian

Bicicletas

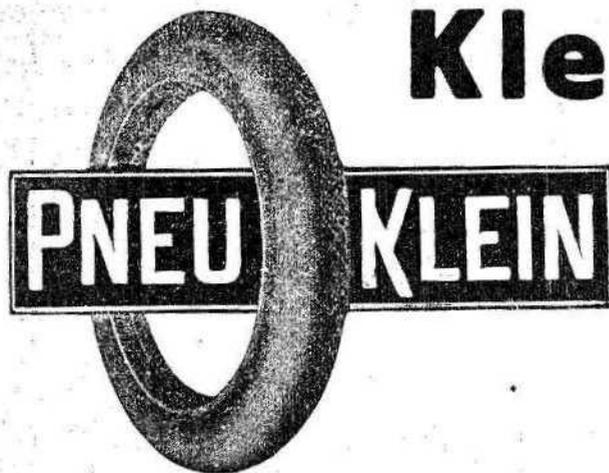
Automoto



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



Salón de ventas: Pl. Cataluña, 18 - Despacho: Trafalgar, 52 - Garage y talleres: Diagonal, 429



Klein y C.^a

Proveedores de la Real Casa

Única fábrica nacional de
Neumáticos
para automóviles, bicicletas
y motos

Barcelona

Princesa, 61 - Teléfono 1333-A

El más resistente
El más elegante
El más económico

PÍDANSE TARIFAS

Sucursales:

MADRID: Carranza, 12

BILBAO: Eguía, 4

SEVILLA: Álvarez Quintero, 21

VALENCIA: Lauría, 11

Revista de la quincena

PEDESTRISMO

El Premio Jean Bouin

HA sido un acierto singular el de nuestro colega *El Sport* al organizar la prueba pedestre Jean Bouin.

En materia deportiva — y eso es fuerza confesarlo — no hemos adelantado lo debido, tal vez por ser exageradamente materialistas, tal vez por tener nuestra atención concentrada en nombres, distancias, minutos y segundos, como si, batido un record, hubiésemos realizado por completo la más grande de las hazañas.

No ha de ser así. ¿No habéis observado la tendencia de nuestros pedagogos a enseñar a los tiernos infantes por medio de lecciones de cosas o simplemente jugando? ¿No conocéis la eficacia de la gimnasia rítmica para iniciar, aun en los temperamentos más delicados, su apego a la cultura física? ¿No has dado alguna vez, lector amigo, con el *Orbis pictus*, aquel «mundo en figuras» que escribió un pedagogo de la casi edad moderna?

Pues bien: el cronista ha sacado a colación estas citas para demostrar que, cuando menos en su aspecto exterior, las manifestaciones deportivas es lógico tengan un tercer fin: el de evocar grandezas, el de mostrar ejemplos, el de conceder honores a quienes honor conquistaron.

¿No fué grande, ejemplar y eminentemente honorable la vida deportiva de Jean Bouin y la muerte heroica que halló defendiendo su gloriosa tierra, la misma que le guardará una eternidad?

Nuestros amigos de *El Sport* han pagado una contribución debida al modelo de pedestristas, al soldado que glorificó su deporte favorito en aras de la defensa patria.

Nosotros hemos predicado más de una vez por la espiritualidad del deporte, porque sin espíritu no hay arte y el deporte requiere la posesión de los sentimientos anímicos en pleno, si se quiere que a sus efectos materiales se agreguen los de una moralidad inmaculada.

No ha mucho se ha celebrado un mitin deportivo, una especie de aspiración popular pro educación física; ahora, cuando se acerca la próxima Olimpiada de Amberes, el nombre de España va y viene por puro espiritualismo español. En Portugal, buenos colegas nuestros se duelen de que hijos de la misma península nos hallemos separados casi por un Océano.

¿Será que, en realidad, el deporte empieza a «sentirse»? ¿Es que, felizmente, va tomando

carácter de ideal y entrará de lleno en los ideales populares?

Que así sea; la Prensa deportiva y la juventud española ya cuidarán de que no se malogre este ideal como otros tantos ideales quiméricos que nos nublaron el ambiente con más saña que se esparce aquella niebla negra de las riberas del Támesis...

FUTBOL

Vasconia - Cataluña

LA temporada oficial de futbol se halla estos días en su máximo apogeo. Los grandes partidos se suceden casi sin interrupción, y el público, ávido de sensacionales encuentros, acude numerosísimo a nuestros campos en espera de supremas emociones.

Entre los partidos del Campeonato regional, que toca ya a su término, intercaló la Federación Catalana, en los días 1 y 2 del corriente, los dos grandes encuentros Vizcaya-Cataluña, con tanta impaciencia esperados. La victoria de la selección catalana en ambos partidos, la potencialidad del equipo visitante y la falta de cohesión en nuestras líneas fueron, en términos generales, las características del match vasco-catalán.

Seguramente que cuando la Federación Catalana organice el equipo que ha de devolver la visita a los vascos, seleccionará de otra forma a sus componentes, pues de lo contrario, es de temer que la supremacía obtenida en Barcelona no podremos sostenerla con el mismo equipo en los campos de Vasconia.

HÍPICA

Del Real Polo Jockey Club

EL espléndido Parque de Deportes del Real Polo Jockey Club sigue siendo, como todos los años, el lugar predilecto de reunión para la aristocracia del deporte.

Los partidos de polo, en los cuales demuestran su maestría los principales jugadores de esta sociedad, son un amable atractivo para que en estas soleadas mañanas de invierno gocen allí de todos los encantos apetecibles los amantes del aire libre.

En los últimos partidos hemos tenido el gusto de ver empuñar el mazo a los señores Barón de Güell, Ferrer Vidal, Cinnamon, Bertrand, Marqueses de Monsolí y de San Román de Ayala y López de Quijano.

ATLETISMO

El sino de la F. A. C.

CASI desde su fundación la Federación Atlética Catalana ha padecido del más nocivo e infundado personalismo en sus directores y en quienes accidentalmente, y podríamos decir alternativamente, han llevado en el seno de las Asambleas la voz de la oposición.

Los bizantinismos de la política tan desgraciadamente española, han tenido en el gobierno de la F. A. C. su grotesca parodia, y toda la labor que debía hacerse en provecho del atletismo se ha convertido en pretexto para plantear y para resolver cuestiones de ridículo amor propio personal.

Y sin embargo, en la F. A. C., como si la masa electora—que al fin y al cabo es más responsable que nadie—tuviese enajenado el sentido común, ha ido entregando alternativamente el gobierno de la entidad a un bando y a otro, para que quedase viva, dentro y fuera, la acción de los que aun puestos en oposición debían coincidir por ley ética en la tarea destructora de hacer estéril toda la labor, aun aquella que pudiera responder al buen deseo, al buen criterio y a los buenos sentimientos de unos y otros que, en medio de sus defectos, han demostrado también no pocas cualidades, que nosotros hemos tenido siempre en estima.

En la última asamblea se ha escrito una página más de esta triste historia de la F. A. C. El comité saliente, cuya labor, imparcialmente considerada, es—relativamente—hablando y teniendo en cuenta todo lo dicho—una de las más dignas

de elogio, ha sido objeto de un voto de censura propuesto por quien en los mismos libros de actas de la F. A. C. bate el record de estos honores.

Y así en vez de una labor seria y continuada, sólo se hace que tejer y destejer en lo que podría ser de fecunda eficacia, mientras se persevera con firmeza digna de mejor causa, en la lucha de personalismos, cuyo fuego lo devora todo. ¡Triste sino el de la F. A. C.!

HOCKEY

La Copa Rocamora

Los numerosísimos prosélitos con que cuenta ya el hockey actualmente en Barcelona, están de enhorabuena. La temporada de invierno, que comenzó desarrollándose de una manera lánguida, ha venido a adquirir un gran impulso merced al distinguido deportista don Manuel Rocamora, que donó una copa de plata para ser disputada en un torneo por eliminatorias entre los equipos catalanes que quisieran participar.

El bello gesto del señor Rocamora halló favorable acogida en nuestros clubs locales y la inscripción quedó cerrada con siete equipos, entre los cuales figuró uno del Club de Tarrasa, formado por excelentes jugadores.

El Parque de Sports del Real Polo Jockey Club se vió sumamente concurrido durante la celebración de los partidos de la Copa Rocamora, haciéndose entre los espectadores los más variados vaticinios acerca de los probables vencedores del Campeonato de España, que con asistencia de los equipos de Madrid y San Sebastián, debe jugar estos días en el campo de los polistas.

V Campeonato Nacional de Cross-Country

organizado por la Federación Atlética Vizcaína

Bilbao, 28 de marzo de 1920

REGLAMENTO

Artículo 1.º El Campeonato de España de Cross-Country de 1920, será organizado por la Federación Atlética Vizcaína y se celebrará en Bilbao el día 28 de marzo de 1920.

Artículo 2.º Podrán participar en este campeonato:

a) Los corredores que posean licencia de aficionado expedida por su Federación Regional, en las regiones donde ésta se haya constituido.

b) En las regiones donde aun no exista Federación, los socios de entidades deportivas que puedan acreditar su condición de «no profesionales».

c) Los militares en activo, sean o no federados, sin distinción de regiones.

Artículo 3.º Habrá dos clasificaciones: individual y por equipos.

Aspirarán en la clasificación individual todos los concursantes.

Entrarán en la clasificación por equipos los seleccionados de las cuatro Federaciones Regionales actualmente existentes en España y de las que se funden hasta el 1.º de febrero de 1920.

Las bases por las que se regirá esta clasificación por equipos, son:

1.ª El máximo de corredores que cada Federación debe seleccionar para formar su equipo será de quince.

Si los corredores inscriptos por una Federación fuesen en número mayor, ésta deberá avisar tres días antes de la carrera cuáles de entre ellos son los seleccionados con los que aspira al trofeo regional; solamente éstos tendrán derecho a llevar las insignias de su Federación. Los demás aspirarán sólo a los premios individuales y llevarán los distintivos de su club.

2.ª Ganará la clasificación por equipos la Federación Regional cuyos cinco corredores mejor

La Hispano-Suiza

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

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

FRANCIA
(BOIS
COLOMBES)
= 17, Rue Réaumur

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

Agencia en Barcelona: VALLET Y BOFILL, S. en C., antes VALLET, FIOL Y COMPAÑIA, S. en C.
Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléf. 922-G : Exposición y Oficinas: Paseo de Gracia, 20

AUTOMOVILES

DyG

(Fabricación Nacional)

**MAXWELL
Y
CHANDLER**

STOCK DE PIEZAS DE RECAMBIO

Agentes exclusivos en Cataluña:

PUIG, CORTINA Y ESTEVE

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

clasificados obtuviesen una suma menor de puntuación.

A este efecto el vencedor de la prueba tendrá un punto, el segundo dos, el tercero tres, etc., etcétera, contando por su puesto efectivo y no descontando los no federados.

Artículo 4.º Los organizadores establecerán una clasificación especial de equipos no federados, formados por corredores designados en el apartado b) del artículo 2.º, si su número fuese relativamente crecido.

Igualmente se establecería una clasificación especial de conjunto para equipos militares, si éstos participasen en la prueba en número mayor de tres.

Artículo 5.º Los premios de la clasificación individual consistirán en objetos de arte y medallas, que se adjudicarán por riguroso orden de llegada.

El premio para la clasificación por equipos de las Federaciones es la Copa Serrano.

Este trofeo deberá ser ganado dos años consecutivos o tres alternos para su adjudicación definitiva.

Artículo 6.º La distancia será de diez a doce kilómetros, en terreno accidentado o variado, que será marcado con la debida claridad.

Artículo 7.º Los derechos de inscripción para participar en la clasificación individual serán de dos pesetas por corredor, reembolsables a la devolución del dorsal.

Artículo 8.º Desde la publicación de este Reglamento se admiten inscripciones.

Deberán dirigirse a la Federación Atlética Vizcaína (locales del Club Deportivo, calle de Orqueta). Bilbao.

Al recibir las inscripciones y admitirlas se acusará recibo al interesado; en él se le indicará el número del dorsal que ostentará durante la carrera.

Artículo 9.º El plazo de inscripciones se cerrará tres días antes de la carrera, y una vez transcurrido se admitirán inscripciones con pago de derechos dobles, hasta el mediodía de la víspera de la prueba. Estos derechos extraordinarios no serán reembolsados.

Artículo 10. Los corredores estarán obligados a presentarse al Jurado de salida una hora antes de la marcada para el comienzo de la prueba, con objeto de firmar la hoja correspondiente y recibir los dorsales que ostentarán en el pecho y la espalda durante la carrera.

Artículo 11. Los equipos seleccionados de las Federaciones se colocarán en las primeras líneas, de modo que en cada línea no haya más de una Federación que de otra, hasta que se agote el número de cada cual y empezando a partir por la izquierda, por la primera que se inscribió.

Los demás corredores se colocarán en las restantes líneas siguiendo el orden en que se inscribieron, partiendo de izquierda a derecha.

Ningún corredor podrá alegar derecho para alterar esta regla.

Artículo 12. Los corredores obedecerán las indicaciones que les hagan tanto los jueces fijos como volantes que lleven distintivo de tales.

Artículo 13. Se formará un Jurado nombrado por la entidad organizadora, en el que intervendrán los representantes de las Federaciones visitantes.

La misión de este Jurado será:

1.º Rehusar la salida al corredor que cometiére alguna falsedad por motivo de la inscripción, o no presentase licencia siendo federado, o fuese incorrecto en traje o compostura, o se insolentase con alguno de los miembros del Jurado.

2.º Aplicar por infracciones durante la carrera, las penas de descalificación temporal de la licencia o admonición pública a los corredores que no obedecieren a los jueces de ruta, o se insolentasen contra ellos, o se despistasen con mala fe acortando el recorrido, o contraviniesen en cualquier forma este Reglamento.

3.º Las decisiones del Jurado se tomarán por mayoría de votos.

Artículo 14. Habrá un Jurado de llegada compuesto de un Presidente, Cronometradores y Secretarios que deberán anotar todo lo relativo a orden de llegada para la clasificación; y se retirará de la meta a los treinta minutos de la llegada del primer corredor.

Artículo 15. Las reclamaciones se presentarán al Jurado antes de pasadas cuatro horas desde el término de la carrera, y deberán ser acompañadas de la cantidad de 10 pesetas, que serán devueltas si a juicio del Jurado la reclamación es fundada, cabiendo en ella discusión.

Artículo 16. Si fuerza mayor obligase al aplazamiento de esta prueba, se anunciará con la posible anticipación. El mal tiempo no será causa de suspensión sino en casos extremos.

Artículo 17. La Federación organizadora declina toda responsabilidad por daños o perjuicios morales o materiales que los corredores puedan sufrir, y éstos se comprometen a no entablar demanda judicial ninguna contra los organizadores de la prueba.

Artículo 18. Los extranjeros podrán participar en ambas clasificaciones si su residencia en España practicando el sport activo se remonta a dos años.

Artículo 19. La Federación organizadora se compromete a abonar la cantidad de 0,10 pesetas por kilómetro de distancia (en línea más corta y una sola vez), entre la residencia de la Federación desplazada y Bilbao.

Esta indemnización sólo alcanzará a cinco corredores por equipo federal, aunque sea éste más numeroso.

Artículo 20. La subvención anterior podrá modificarse por posteriores pactos entre la Federación organizadora y la desplazada, en que no se vulneren los derechos de las demás participantes.

Artículo 21. Si durante este tiempo que media entre la publicación del presente Reglamento y diez días antes de la prueba, fuese necesario introducir algunas modificaciones, se entiende que las acepta todo corredor que se ponga en línea.

Bilbao, 14 de diciembre de 1919.

Por la Comisión organizadora, el Presidente, JOSÉ MARÍA MATEOS; el Secretario, SANTIAGO CORRAL.

Notas breves y ecos varios

Necrologías

Durante estos meses de forzosa incomunicación con nuestros lectores, han pasado a mejor vida los distinguidos señores don Udo Steinberg y don José Ortiz, muy conocidos ambos en el mundo de los deportes.

Fué don Udo Steinberg uno de los fundadores del F. C. Barcelona, en cuyo primer equipo figuró hace ya muchos años. Amante del atletismo, contribuyó con sus entusiasmos a la implantación de las carreras pedestres en Barcelona y fué uno de los más entusiastas propulsores del tenis en Cataluña, habiendo figurado en las directivas de los Clubs Turó y Sportverein y en la de la Asociación de L.-T. de Cataluña. Don José Ortiz, Secretario general del Real Automóvil Club de Cataluña, fué también uno de nuestros

más significados deportistas. Ocupó, entre otros importantes cargos, la Secretaría de la Asociación de L.-T. de Cataluña, habiendo sido nombrado en muchas ocasiones juez árbitro de varios concursos generales. Pocos días antes de su fallecimiento había tomado parte como jugador, en el concurso interclubs del R. L.-T. C. del Turó, alcanzando en él los honores de la clasificación.

Descansen en paz los malogrados amigos y reciban sus familias y las entidades en que prestaron tan relevantes servicios, la expresión de nuestro pésame.

Los recordsmen atléticos de España

100 metros. — Félix Mendizábal (Guipúzcoa), 11 segundos.

200 metros. — F. Mendizábal, 23 s. $\frac{4}{5}$.

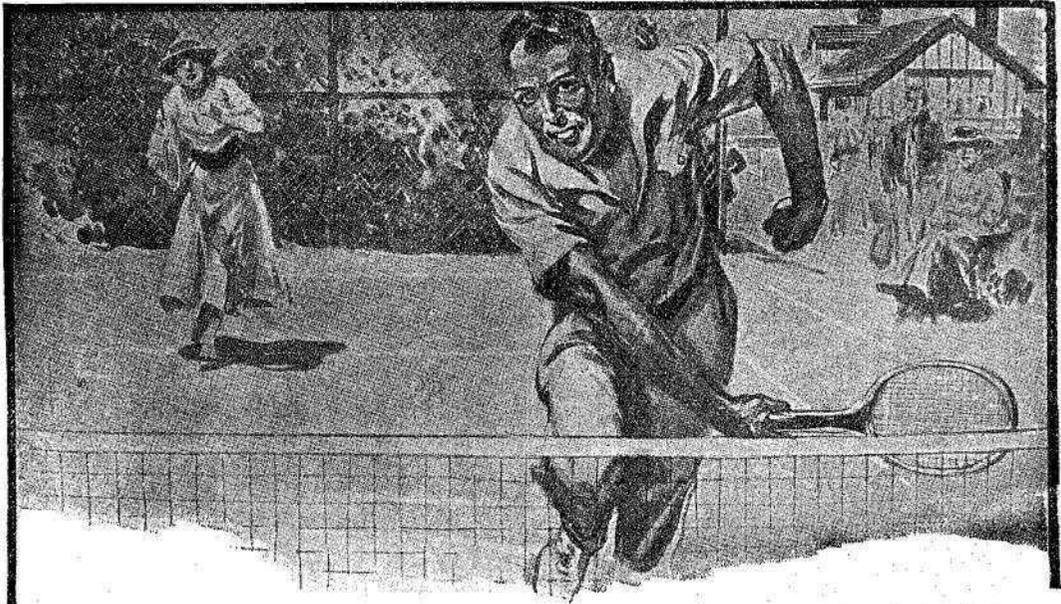
S. A. ESPAÑA

Fábrica de Automóviles

Exposición: Provenza, 247 - Tel. 1023-G

Fábrica: Valentin Iglesias (San Andrés)

BARCELONA



La casa más importante de España en artículos de sport

Raquetas Driva Exela, de Williams & Co.

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

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

400 metros.—I. Zubiaurre (Guipúzcoa), 55 s.
800 metros.—Miguel García (Guipúzcoa), 2 minutos 6 s. $\frac{2}{5}$.

1.500 metros.—Juan Muguerza (Guipúzcoa), 4 m. 18 s.

5.000 metros.—J. Muguerza, 16 m. 13 s. $\frac{4}{5}$.

110 metros con vallas.—Alvaro Artola (Guipúzcoa), 18 s.

Salto de altura con impulso.—José Luis Elosegui (Guipúzcoa), 1,735 metros.

Salto de longitud con impulso.—Rafael M. Casas (Cataluña), 6,16 metros.

Salto con pertiga.—Juan B. Erice (Vizcaya), 3,20 metros.

Triple salto.—Esteban Baguer (Cataluña), 11,775 metros.

Lanzamiento de peso.—Ignacio Izaguirre (Guipúzcoa), 11,40 metros.

Lanzamiento de disco.—Ventura Elizondo (Guipúzcoa), 37,50 metros.

Lanzamiento de jabalina.—Luis Monasteriobi (Castilla), 46,86 metros.

Relevos 4 × 250.—Equipo de Guipúzcoa (Die-

go Ordóñez, Félix Mendizábal, José Gallostra y Miguel García), 2 m. 9 s.

Marcha atlética, 5.000 metros.—Meléndez (Cataluña), 24 m. 57 s.

Salto de altura sin impulso.—Alvaro Artola (Guipúzcoa), 1,41 metros.

Salto de longitud sin impulso.—Esteban Baguer (Cataluña), 3,04 metros.

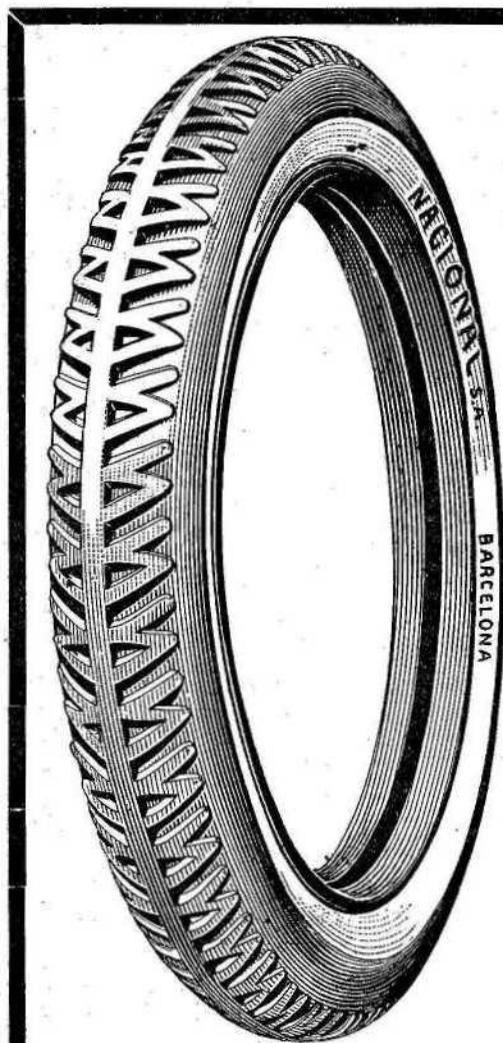
Una boda

En Sevilla, y en la capilla de los reyes, de la Catedral, se ha celebrado con gran pompa la boda de la encantadora señorita Elisa Mirquez con el diputado provincial don José Piñal y Pickman, perteneciente a aristocrática familia andaluza.

Apadrinaron a los contrayentes la marquesa de Pickman, madre del novio, y el hermano político de la novia, don Diego Narbona.

Entre la concurrencia que asistió al acto tenían representación todas las clases sociales.

Nuestra enhorabuena a los señores de Piñal y Pickman, a los que deseamos toda suerte de felicidades en su nuevo estado.



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

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

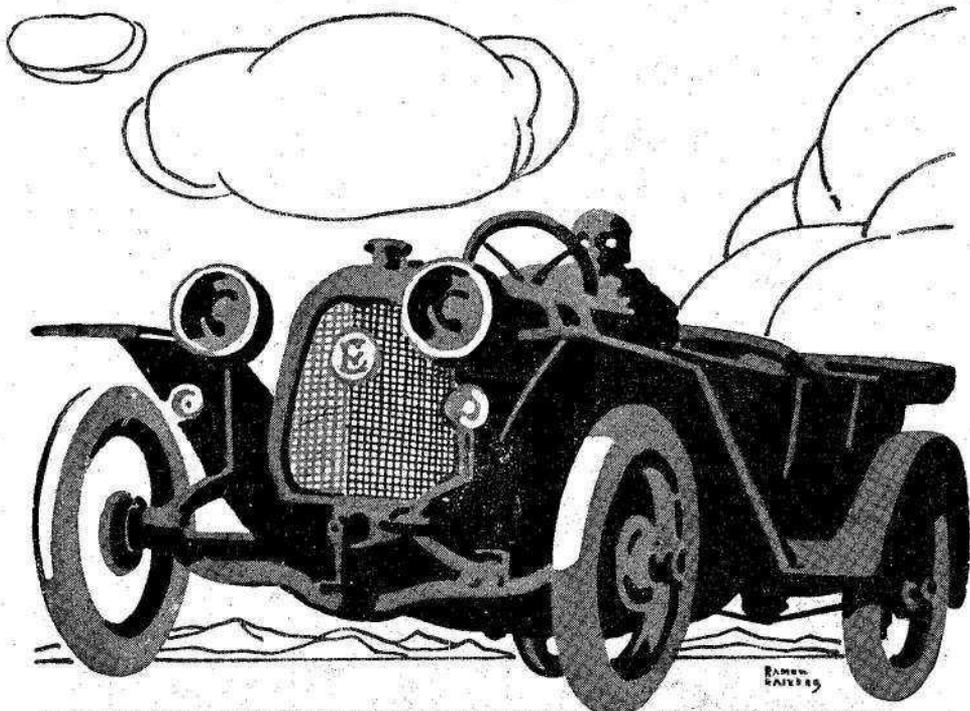
AUTOMOVILES - ACCESORIOS - REPARACIONES

AUTOMÓVILES

Jackson

EXPOSICIÓN Y TALLERES:

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



Fabrica
Española
de
Automóviles



Elizalde

Oficinas técnicas: Paseo de San Juan, 149
BARCELONA

Concesionarios para la venta en Cataluña:
Pujadas y Llobet : Paseo Gracia, 88
Automóviles de turismo, Omnibus y Camiones