

# STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Publica incorporado el suplemento

## MOTORIAL

Especialmente dedicado a  
Automovilismo y Aeronáutica

### HOCKEY



#### Del Campeonato de España

Una fase del partido jugado entre los equipos de la Real Sociedad de San Sebastián y del Real Polo Jockey Club de Barcelona, en el que ganó este último por cuatro goals a cero

Foto Vela

AÑO X : NÚMERO 313  
28 DE FEBRERO 1920

PRECIO DEL EJEMPLAR

**50 cts.**



# LE CHAUFFEUR

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

## Automóviles y Ciclos

Especialidad en últimas  
novedades de París

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



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



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

# STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

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

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

## SUMARIO

	Págs.
Pórtico . . . . .	35
<b>Motorial</b>	
La Vuelta a Francia en automóvil . . . . .	37
Peugeot en la Targa Florio . . . . .	39
Séptima prueba anual en cuesta de los Bruchs . . . . .	41
Concurso de autocamiones . . . . .	42
El Salón de la Aeronáutica en París (II) . . . . .	43
Aleteos . . . . .	44
Real Aero Club de Cataluña : Prueba de Hidroaviones . . . . .	45
La aviación en Cataluña : Un raid del aviador Canudas . . . . .	47
El triunfo de Pneus Pirelli en la Targa Florio . . . . .	48-49
La belleza de la aviación . . . . .	50
Líneas aéreas nacionales . . . . .	50

### Turismo & Excursionismo

Cinematógrafo de la Naturaleza . . . . .	51
--	----

### Deportes diversos

Un cross-country en Vigo . . . . .	53
Ante los Juegos Olímpicos internacionales . . . . .	54
El Campeonato Nacional de Hockey . . . . .	55
La carrera ciclista París-Strasburgo . . . . .	56
Revista de la quincena . . . . .	59
Gacetilla de sociedades . . . . .	63

### Precios de suscripción:

España, un año . . . . .	<b>12 pesetas</b>
Extranjero, un año . . . . .	<b>18 id.</b>

Pagos por adelantado  
Precios de los anuncios, según tarifa

**Antideslizante**

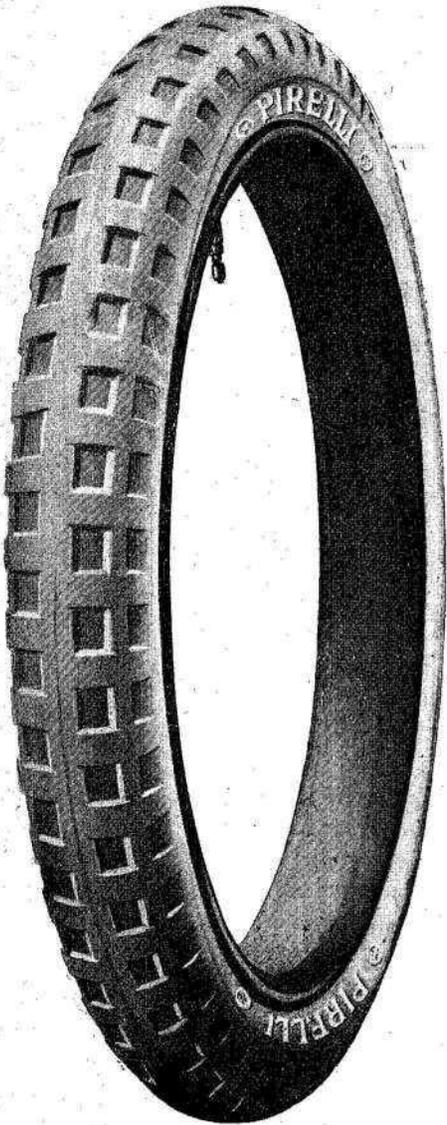
Tipo

**N**

de

**P**  
**NEUS**

**P**  
**IRELLI**



se encuentra en todos los

**Garages y Revendedores**



# 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

AMBERES...

**F**UE en un estío de doloroso recuerdo cuando la Bélgica dió la nota heroica y humanitaria, deteniendo en su baluarte al invasor del mundo y poniendo a prueba la fortaleza material de un pueblo, el que cuenta con más escuelas. Es en otro estío cuando Bélgica, después de la horrorosa tragedia, como un bálsamo a tanto dolor causado en nombre de la guerra, quiere en Amberes poner de relieve ante el mundo quiénes continúan manteniendo la supremacía en materia de educación física, es decir, quiénes cuidan con más esmero de contener la ola inmoral y de regenerar la raza, defendiéndola de los embates de la vida actual, demasiado mundana.

Fiel a su gloriosa tradición, Bélgica quiere escribir en su inmaculada historia otra página de honor, y en su propia nación brinda a las naciones todas unos Juegos Olímpicos recordando la lucha entre Júpiter y Saturno, las coronas de laurel o de olivo, el sacrificio a Zeus, la decisión de Iphilo, el milagro de la Pitonisa, los carros vencedores, los corceles furiosos, los atletas perfectos...

¿España? Este es el tema que a todos nos preocupa, y de ello debemos alegrarnos.

Tenemos en Amberes un compromiso de honor. Hemos permanecido asomados al balcón de Europa durante los cinco años que ha durado la amarga tragedia y hemos tenido la obligación de aprender las provechosas enseñanzas que ella nos ha puesto de manifiesto, y ¡no han sido pocas! Hemos permanecido en la dulce paz y nada nos ha faltado para llegar al nivel de las demás naciones, cuyos colores lucirá en el pecho triunfante un atleta; y hemos de demostrar que no se ha perdido el tiempo. Si entre nosotros no podemos convencernos de ello, por decoro nacional procuremos convencer a los extranjeros, que en todo tiempo han admirado las condiciones ventajosas de nuestra raza noble y sufrida.

Sabemos cual es el papel que en Amberes podemos representar; es más: tenemos la idea de que nuestros futbolistas, nadadores y pedestristas, entre otros, pueden quedar airosos. Contamos honrosamente con hombres como Alcántara, Mieg, Muguerza, Calvet y Cuadrada, que valen, y mucho.

Ciertamente que habremos de proceder como siempre, con alguna precipitación y olvidaremos detalles; pero hay que hacerlo y todos hemos de clamar a tal fin, llegando nuestro clamoreo, si es preciso, hasta el Rey, nuestro primer deportista.

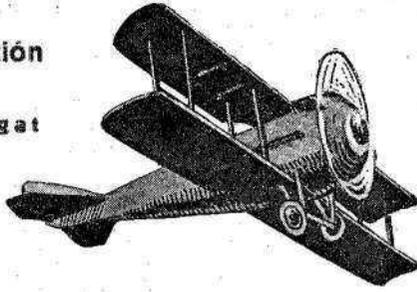
Es un momento de solución o de disolución. Es un paso costoso, pero sus consecuencias habrán de ser valiosísimas para nuestra causa deportiva.

En materia deportiva, es la hora de España.

KANT

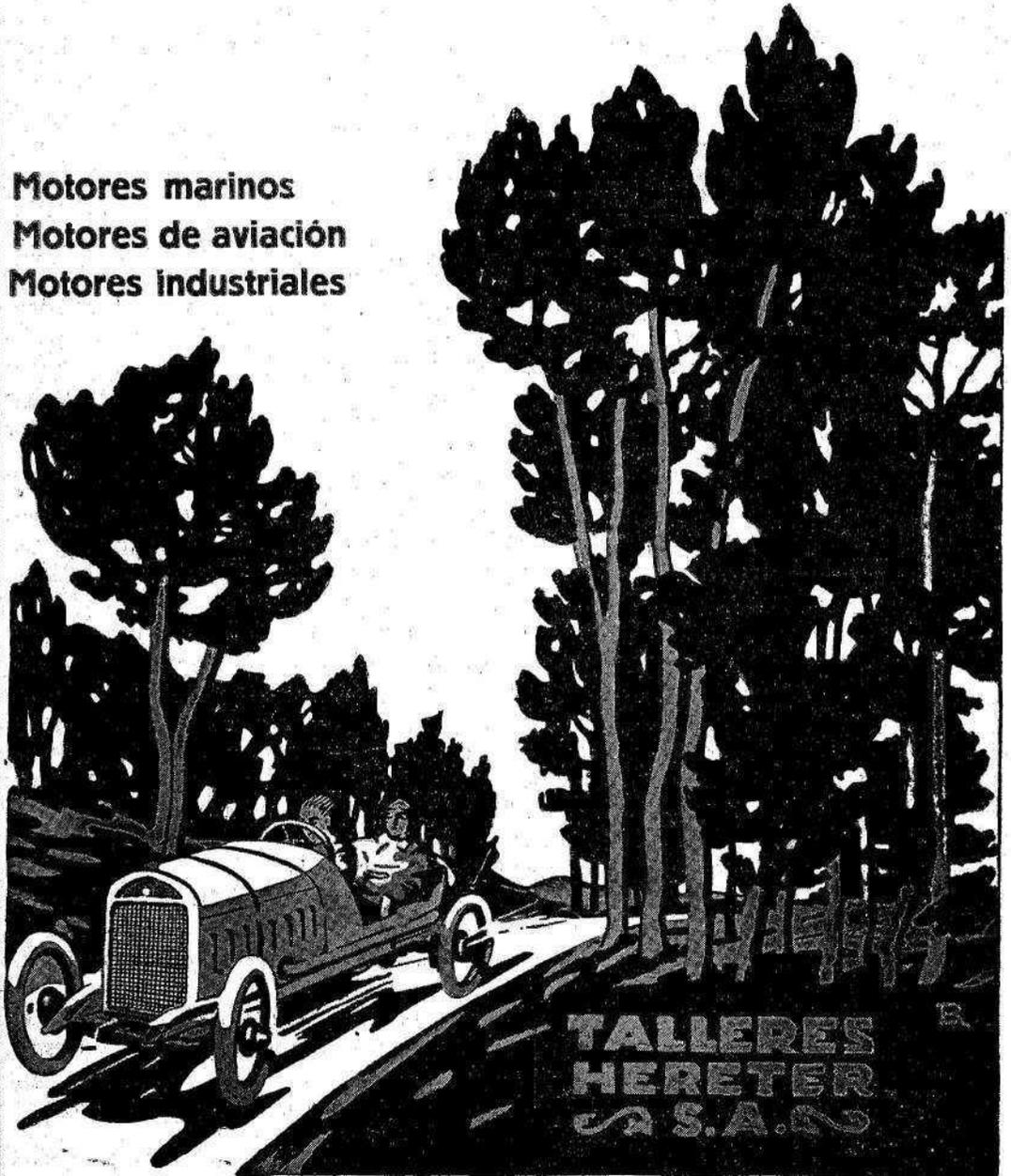
# FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTO- MÓVILES Y AEROPLANOS

Escuela de Aviación  
y Aeródromo  
Prat de Llobregat



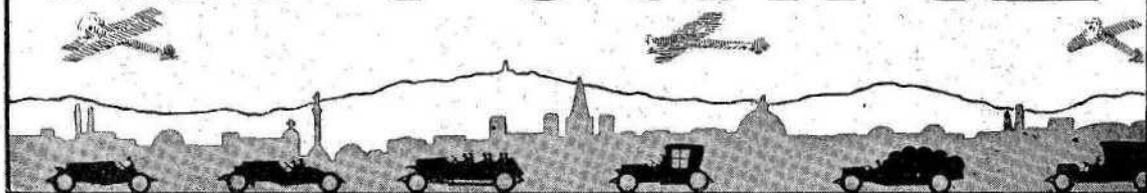
Fábrica y Despacho:  
Independencia, 113  
BARCELONA (S. M.)

Motores marinos  
Motores de aviación  
Motores industriales



TALLERES  
HERETER  
S.A.

# MOTORIAL



Suplemento especial incorporado a STAMM, dedicado a

AUTOMOVILISMO Y AERONÁUTICA

## La Vuelta a Francia en automóvil

*C*iertamente que al publicar el reglamento de esta prueba anda muy lejos de nuestra mente pensar que gracias a esta circunstancia se vaya a inscribir a la Vuelta a Francia, alguno de nuestros amateurs, aunque muchos hay que bien podrían hacerlo con gran lucimiento, dejando de lado que la alusión va también para las casas constructoras españolas que tienen méritos y condiciones más que suficientes para aspirar a los laureles de la victoria.

Nuestro único afán es poblar cuanto más sea posible el desmantelado archivo de nuestras organizaciones deportivas, que con el conocimiento y divulgación de los reglamentos de estas pruebas consagradas por el éxito, tienen una fuente y una guía para dar forma a sus iniciativas y también para perfeccionarlas con tan altos ejemplares.

### REGLAMENTO

Artículo 1.º *L'Auto* organiza, del 1 al 25 de marzo de 1920, un concurso de turismo, prueba de resistencia y de regularidad, sobre el recorrido de la Vuelta a Francia (4.000 kilómetros próximamente), reservado a los coches ligeros del tipo comercial.

Están calificados para tomar parte en la prueba todos los coches de tipo comercial, es decir, construídos en serie, cuya cilindrada máxima no sea superior a 3 litros.

Los organizadores se reservan el derecho de rechazar o de anular las inscripciones de coches que no respondan a las características generales que figuren en el catálogo de la marca o que no fueran de tipo comercial, reservando la prueba únicamente a los chasis del tipo normalmente servido a la clientela.

Artículo 2.º Para ser admitidos en la prueba, los coches deberán estar provistos de una carrocería con dos asientos por lo me-

nos, confortable, de un parabrisas, de una capota, estribos, faros y faroles.

Artículo 3.º La Vuelta a Francia queda abierta tanto a constructores como a propietarios de coches; un constructor sólo podrá inscribir tres coches como máximo.

Artículo 4.º Los participantes deberán acompañar con su inscripción los informes siguientes:

1. Potencia nominal del motor.
2. Diámetro, recorrido, número de émbolos.
3. Clase de la transmisión.
4. Relación de desmultiplicación del puente trasero.
5. Dimensiones de las ruedas y cubiertas.

En los quince días que precederán a la prueba, los constructores inscriptos deberán remitir al periódico organizador una declaración escrita indicando las cotas exactas del motor e invitando a los organizadores a ir a comprobar la cilindrada.

Los constructores cuyas fábricas residan lejos de París o se hallen situadas en el extranjero, deberán hacerse extender un certificado de mensuración por el Automóvil Club de su región o por el Servicio de Minas. Este certificado deberá encontrarse en poder de *L'Auto* ocho días antes de la salida.

Esta exhibición de certificado será exigida a los propietarios de coches que deseen tomar parte en la prueba.

Toda declaración reconocida inexacta llevará aneja la descalificación de la marca y la formulación de una queja ante los poderes competentes.

Artículo 5.º La prueba tendrá lugar sobre 4.000 kilómetros próximamente, repartidos en 18 etapas, las cuales, salvo modificaciones que la organización podría necesitar, serán las siguientes:

	Kilómetros
1 marzo: París-Metz . . . . .	316
2 » Metz-Estrasburgo . . . . .	152
3 » Estrasburgo Belfort . . . . .	153
4 » Belfort-Dijon . . . . .	174
5 » Dijon-Lyon . . . . .	199
6 » Lyon (descanso).	
7 » Lyon-Aviñón . . . . .	222
8 » Aviñón Niza . . . . .	283
9 » Niza (descanso).	
10 » Niza-Marsella . . . . .	237
11 » Marsella (descanso).	
12 » Marsella-Béziers . . . . .	248
13 » Béziers-Toulouse . . . . .	184
14 » Toulouse-Pau . . . . .	197
15 » Pau-Burdeos . . . . .	196
16 » Burdeos-Perigueux . . . . .	140
17 » Perigueux Limoges . . . . .	100
18 » Limoges-Tours . . . . .	220
19 » Tours-Nantes . . . . .	211
20 » Nantes-Le Mans . . . . .	212
21 » Le Mans (descanso).	
22 » Le Mans-Rouen . . . . .	282
23 » Rouen-Boulogne . . . . .	190
24 » Boulogne-París . . . . .	264
Total . . . . .	4.180

Los concurrentes deberán proveerse de los mapas y guías necesarios para poder seguir exactamente el itinerario marcado.

Artículo 6.º Para cada etapa, la duración máxima autorizada del recorrido será indicada cada día a los concurrentes. Esta duración se determinará en forma tal que los concurrentes no tendrían excusa alguna si infringieran los reglamentos oficiales de circulación de automóviles.

Artículo 7.º En cada etapa se organizará una exposición en parque abierto al público.

Artículo 8.º Los coches inscriptos deberán presentarse al peso en las horas que ulteriormente se fijarán en los dos días que precedan a la salida.

Durante las operaciones del peso se marcarán contraseñas o se precintarán las piezas siguientes: motor y cilindros, dirección, ejes, caja de velocidades, transmisión, puente trasero.

La sustitución de una cualquiera de estas piezas llevará aneja la descalificación.

Artículo 9.º Los Jurados se instalarán en las etapas y fracciones de etapa. Para la comprobación de los tiempos dará fe la hora de la estación, quedando entendido que los concurrentes disfrutarán de un margen de un minuto sobre el tiempo límite calculado según la distancia.

A su llegada a la etapa los coches serán puestos en parque cerrado.

A cada comprobación de hora el comisario correspondiente apuntará en una ficha, y a la vista del conductor, su hora de paso o de llegada. Esta ficha se colocará en una caja especial, precintada, colocada en el coche, según modelo que se indicará.

Durante las paradas exigidas por las operaciones del Jurado, no se podrá efectuar, sobre los coches, trabajo alguno ni tampoco reposición de combustible, etc. Todo coche que se presente al Jurado de llegada después de la hora límite que le sea indicada en el momento de la salida, será descalificado.

Artículo 10. A la salida del parque para la etapa siguiente, cada coche se considerará salido a su hora aunque el motor se niegue a arrancar. Si fuera preciso, podría sacarse el coche fuera del parque.

Artículo 11. Las reposiciones de agua, aceite y gasolina, deberán hacerse fuera de los parques. Ningún puesto de reposición podrá instalarse a menos de 50 metros de la puerta del parque.

Ningún trabajo podrá hacerse en los coches a su llegada. Las ruedas de repuesto que exigieran el cambio de cubiertas deberán depositarse antes de que el coche pase la línea de llegada y volver a ponerse en el coche, fuera del parque, a la salida de la etapa siguiente.

No bien haya llegado el coche y haya sido colocado en el parque en el lugar que se le indique, el conductor deberá cerrar la llave de paso de la gasolina, apagar sus faros y faroles, si hubiere lugar, coger sus equipajes y salir inmediatamente.

Artículo 12. Todas las reparaciones necesarias deberán efectuarse únicamente por el conductor y su mecánico. Los comisarios de la prueba que comprueben la ayuda de personas extrañas, deberán poner el hecho en conocimiento del Jurado, el cual pronunciará, si lo estima oportuno, la descalificación del coche o la sanción que estime pertinente.

Ninguna reparación podrá efectuarse en un garage o taller y en ningún caso deberá el coche separarse del itinerario fijado para la prueba.

Los coches deberán realizar el recorrido total según fueron presentados en el Jurado de salida.

Ningún cambio de multiplicación, ya sea por los piñones, ya sea por las ruedas, está permitido.

Artículo 13. Todo coche eliminado deja de tener acceso a los parques cerrados, desaparece de la prueba y no puede seguirla conservando su número y gallardetes. La infracción de esta disposición, considerada como

publicidad mentida, llevaría aneja la descalificación de los demás coches de la misma marca y la presentación de una queja ante el Automóvil Club de Francia.

*L'Auto* publicará diariamente la lista de los coches que queden calificados regularmente y esta lista será la única oficial.

Artículo 14. A fin de que la Vuelta a Francia conserve su carácter de prueba de gran turismo, sólo se comunicarán los tiempos de las pruebas de velocidad.

Artículo 15. Las salidas se darán cada mañana por el orden fijado por los comisarios de la prueba.

Artículo 16. Queda prohibido a las marcas participantes en la carrera, bajo pena de descalificación, hacer convoyar sus coches.

Artículo 17. El Jurado se compondrá de cinco miembros, cuatro de los cuales se sortearán entre los representantes de las marcas acreditadas en la prueba y el quinto se sorteará entre los particulares inscriptos. Estos representantes podrían ser recusados por los organizadores si no consideraran su autoridad suficiente. El Jurado tendrá plenos poderes para zanjar todos los casos que se le sometan.

Si el Jurado tuviera que pronunciarse sobre un caso correspondiente a la marca de uno de sus miembros, se reemplazaría éste por un suplente.

Artículo 18. En caso de reclamación, los interesados serán citados ante el Jurado, cuya decisión deberá tomarse antes de transcurridas veinticuatro horas y comunicada inmediatamente a los interesados.

Artículo 19. Los itinerarios a seguir serán

indicados por *L'Auto*. Los concurrentes deberán respetar los reglamentos generales o particulares establecidos sobre circulación automovil, quedando prohibido adelantarse en las aglomeraciones.

Todo competidor que hubiera sufrido dos denuncias por exceso de velocidad será descalificado.

Las responsabilidades civiles y penales quedarán a cargo de los concurrentes a quienes incumben, quedando bien entendido que *L'Auto* declina toda responsabilidad, de cualquier forma que ésta sea.

Los escapes de los motores no podrán ir dirigidos contra el suelo y deberán ser efectivamente silenciosos.

Artículo 20. Toda reclamación deberá ser dirigida, por escrito, dentro de las veinticuatro horas de la etapa que la haya motivado, al Presidente del Jurado. Cada reclamación deberá ir acompañada de la suma de 250 francos, que será reembolsable si la reclamación se reconoce fundada.

Artículo 21. Las inscripciones se reciben en *L'Auto* hasta el día 15 de enero de 1920, a media noche. Deberán ir acompañadas del importe de los derechos de entrada, a saber:

Por un coche . . . . .	1.000 francos.
Por dos coches . . . . .	1 800 »
Por tres coches . . . . .	2.500 »

Artículo 22. Cada concurrente deberá presentar antes de la salida una póliza de seguros justificativa de que el conductor se encuentra cubierto contra el riesgo de daños causados a tercero por una suma de 100.000 francos.

## “Peugeot” en la Targa Florio

AUNQUE por causas no ignoradas de nuestros lectores peca ciertamente de tardía, publicamos la información de la carrera de automóviles Targa Florio, siquiera sea para registrar en nuestras páginas la brillante victoria alcanzada por Boillot.

En el circuito de Madonia, en Palermo (Sicilia), se celebró en 23 de noviembre la carrera Targa Florio, sobre una distancia de 432 kilómetros, que ha sido magistralmente ganada por A. Boillot, sobre un coche *Peugeot*, de sólo 2,5 litros, el de menos cilindrada de los inscriptos.

Lo que llama poderosamente la atención en los resultados de esta carrera es la forma en que el *Peugeot* ha logrado triunfar. Sin preparación especial y en las más difíciles condiciones de terreno, un coche construido para carreras reservadas a coches pequeños, un motor estudiado y construido antes de la guerra, ha triunfado sobre los demás coches de mucha más cilindrada.

Nadie ha olvidado que en mayo último los *Peugeot* ganaron el Gran Premio de América, dispu-

tado en Indianópolis, sobre pista, y tanto en esta prueba donde el motor ha de emplearse en su máximo de fuerza durante todo el recorrido, como en la Targa Florio y en una carretera donde las desigualdades de terreno, las *reprisses*, someten todos los órganos al más duro trabajo, *Peugeot* encuentra la manera de afirmar su superioridad.

El circuito Madonia era a últimos de noviembre particularmente penoso, pues la lluvia y la nieve habían averiado las carreteras, agravando aún las dificultades habituales de un circuito reconocido por uno de los más accidentados y, a pesar de todo, Boillot, sobre su *Peugeot*, terminó con una ventaja de media hora sobre el segundo.

Es la cuarta vez que *Peugeot* gana la Targa Florio, donde fueron, sucesivamente, primeros: Giupone, en 1908; Goux, en 1909; G. Boillot, en 1910, y A. Boillot, en 1919. Así, pues, queda la casa *Peugeot* en posesión definitiva de la copa.

El coche vencedor de esta prueba es el mismo que ganó el premio de Indianópolis Liberty Race y otros muchos en América y en Europa.

# Magnetos **BOSCH**

auténticas, procedentes de las fábricas

**ROBERT BOSCH** Stuttgart  
(Alemania)

Representantes exclusivos para España  
de esta acreditada marca alemana

**F. Xaudaró y C<sup>ía</sup>**

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**

## Real Moto Club de Cataluña

# VII prueba anual en cuesta de los Bruchs

### REGLAMENTO

#### AUTOCICLOS

##### Prueba libre

Clase N: Categoría única hasta una capacidad cilíndrica total de 1.100 c. c.

##### Prueba de turismo

Clase O: Categoría única hasta una capacidad cilíndrica total de 1.100 c. c.

El Real Moto Club de Cataluña organiza para el día 21 de marzo próximo la VII prueba anual en cuesta de los Bruchs, que se correrá bajo los reglamentos de la Federación Internacional de Clubs Motociclistas y del Real Automóvil Club de España, con arreglo a las siguientes condiciones:

1.º La prueba de velocidad en cuesta tendrá lugar, como en los anteriores años, en la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, entre los kilómetros 585 y 574, poco después de la salida del pueblo de Esparraguera, en dirección a Igualada, dándose la primera salida a las once de la mañana.

2.º Pueden tomar parte en esta prueba las motocicletas, side-cars y autociclos de las categorías que a continuación se citan, dividiéndose en dos clases: turismo y libre, de acuerdo con lo que se especifica en la condición tercera:

#### MOTOCICLETAS

##### Prueba libre

Clase A: Motocicletas hasta 350 c. c. de capacidad cilíndrica total.

Clase B: Motocicletas hasta 500 c. c. de capacidad cilíndrica total.

Clase C: Motocicletas hasta 1.000 c. c. de capacidad cilíndrica total.

##### Prueba de turismo

Clase D: Motocicletas hasta 300 c. c. de capacidad cilíndrica total.

Clase E: Motocicletas hasta 350 c. c. de capacidad cilíndrica total.

Clase F: Motocicletas hasta 560 c. c. de capacidad cilíndrica total.

Clase G: Motocicletas hasta 750 c. c. de capacidad cilíndrica total.

Clase H: Motocicletas superiores a 750 c. c. de capacidad cilíndrica total.

#### MOTOCICLETAS CON SIDE-CARS

##### Prueba libre

Clase I: Motocicletas hasta 500 c. c. de capacidad cilíndrica total.

Clase J: Motocicletas superiores a 500 c. c. de capacidad cilíndrica total.

##### Prueba de turismo

Clase K: Motocicletas hasta 560 c. c. de capacidad cilíndrica total.

Clase L: Motocicletas hasta 750 c. c. de capacidad cilíndrica total.

Clase M: Motocicletas superiores a 750 c. c. de capacidad cilíndrica total.

3.º En lo que se refiere a motocicletas y side-cars, sólo tendrán opción a la prueba de turismo aquellos cuya especificación corresponda exactamente a los tipos de turismo en los catálogos de las respectivas casas constructoras, con la sola excepción de la forma del manillar y de los gases, que podrá ser libre para el corredor.

Todas las motocicletas con o sin side-car, que no respondan exactamente a la descripción anterior, entrarán de hecho en la prueba libre de velocidad.

Los autociclos inscritos en la prueba de turismo deberán estar equipados para turismo: con carrocería, estribos, guardabarros, faros, útiles, etcétera. Se exceptúan de la clasificación el parabrisas y capota, por no ser común su adopción en estos vehículos.

Los que no se conformen por entero con la anterior especificación, entrarán a tomar parte en la prueba libre de velocidad.

4.º Los premios a conceder en esta prueba consisten en medallas de oro, plata y cobre para los primeros, segundos y terceros clasificados, respectivamente, en cada una de las clases antes mencionadas.

Además de los anteriores premios, se concederá una copa especial de plata a los concursantes que establezcan nuevos récords en la categoría que estén inscritos.

5.º Para la otorgación del primer premio en cada clase, deberá efectuarse el recorrido en un tiempo que no exceda del indicado a continuación; para la otorgación de los segundos y terceros premios será condición precisa que la diferencia de tiempo entre el segundo o tercer clasificado no exceda de 4 y 7 minutos, respectivamente.

6.º Regirán los siguientes tiempos máximos para los efectos de la condición anterior:

Clase A:	11'10 m.	Velocidad p. h.	59,4 kms.
» B:	10'00 m.	»	» 66 »
» C:	9'50 m.	»	» 69,4 »
» D:	15'30 m.	»	» 43,1 »
» E:	13'40 m.	»	» 49,2 »
» F:	12'50 m.	»	» 52 »
» G:	12'10 m.	»	» 54,5 »
» H:	11'30 m.	»	» 57,4 »
» I:	14'20 m.	»	» 46,4 »
» J:	12'00 m.	»	» 55,0 »

Clase K: 16'30 m. Velocidad p. h. 40,4 kms.

» L: 15'00 m.	»	»	44	»
» M: 13'30 m.	»	»	49,6	»
» N: 13'00 m.	»	»	50,7	»
» O: 15'20 m.	»	»	43,4	»

7.º Las inscripciones para esta prueba serán dirigidas al señor Secretario del Real Moto Club de Cataluña, no más tarde del día 13 de marzo, acompañadas de su importe de 5 pesetas para los señores socios del Real Moto Club de Cataluña y de 10 pesetas para los señores no socios.

La inscripción con derechos dobles será prorrogada hasta el día 17, en que quedará definitivamente cerrada.

En la Secretaría del R. M. C. de C. se facilitarán los correspondientes boletines de inscripción.

8.º No se admitirán inscripciones de un mismo vehículo para varias clases distintas, como tampoco inscripciones de un mismo concursante para distintas clases.

9.º Los concursantes recibirán un número de orden el sábado, día 20, de cinco a ocho de la tarde, víspera de la prueba, en el local del Real Moto Club de Cataluña, donde deberán presentar sus vehículos, ya que el Club se reserva la facultad de examinarlos y precintarlos.

10.º Los concursantes, por el hecho de su inscripción, aceptan los reglamentos de la Federación Internacional de Clubs Motociclistas y del Real Automóvil Club de España y lo estipulado en las presentes condiciones, comprometiéndose, además, a acatar todas las disposiciones referentes al orden en la celebración de la prueba, que sean dictadas por el R. M. C. de C., sus Comisarios o Jueces.

11.º El Real Moto Club de Cataluña no acepta responsabilidad alguna por los accidentes o daños de que puedan ser causantes o víctimas los concurrentes.

12.º Han sido nombrados Comisarios para esta prueba los señores don Francisco Coma, don José R. Carles y don Francisco Bordás, y Jueces de llegada y salida, don Joaquín Dalfau y don César Viamonte, respectivamente.

ADVERTENCIAS.—1.ª Los concursantes deberán presentarse en el lugar de la salida, kilómetro 585, con media hora de anticipación a la suya.

2.ª Se recomienda a los concurrentes que hayan tomado parte en la prueba, dejen sus vehículos fuera del recorrido de la misma y procuren por todos los medios posibles mantener la meta libre de obstáculos, encomendando esta conveniencia al público en general que se halle presente.

3.ª Caso de impedir las condiciones atmosféricas u otras causas la celebración de la prueba, el R. M. C. de C. se reserva la facultad de aplazarla o suspenderla, devolviéndose en este segundo caso el importe de las inscripciones, y en el primero se devolverá la inscripción únicamente a los que manifiesten la imposibilidad de tomar parte en la prueba en la fecha aplazada.

4.º La salida será parada, esto es, será dada sin lanzamiento previo.

5.ª Las salidas serán dadas a los concursantes de minuto en minuto, con intervalos de dos minutos entre las dos categorías.

Barcelona, 15 de febrero de 1920.—El Secretario general, CÉSAR VIAMONTE.—V.º B.º—El Presidente, FRANCISCO COMA Y MAS.

## Concurso de autocamiones

**D**EBEMOS felicitarnos de poder contar en Barcelona con una entidad del *entrain* al que es debido la importancia enormísima que en corto espacio de tiempo ha adquirido la Cámara Sindical del Automóvil.

Hemos registrado con dolor la noticia de que era materialmente imposible el que pudiera repetirse la Exposición de Automóviles que organizara la Cámara con tanta brillantez el año pasado, y recogido con verdadera satisfacción su iniciativa de llevar a efecto en plazo breve una prueba de regularidad, resistencia y consumo, por tierras de España, reservada exclusivamente a autocamiones y autobus.

La locomoción por medio de camiones y ómnibus automóviles es un problema que aun no está resuelto en España.

Y cuenta, lector, que está España, nuestro país, tan falto de vías férreas, tan costoso por lo que a transportes por caminos de hierro se refiere y tan sumamente accidentado, que

forzosamente se impone el transporte automóvil.

Por otra parte, conviene hacer constar con cierto recelo, que es infinito el número de camiones que de poco tiempo a esta parte se ofrecen a la venta, nuevos y viejos, buenos y malos, y ante la abundancia de la oferta, el comprador forzosamente ha de sentirse abrumado.

Para los que fabrican o representan camiones automóviles es de imperiosa necesidad que la excelcitud de esos vehículos, tan eminentemente necesarios para el abaratamiento de los transportes y, por ende, de las mercancías — problemas de vitalísima e inaplazable solución —, se demuestre de una manera clara, a plena luz del día; y para conseguirlo, nada mejor, ni más sencillo, ni más práctico que lo iniciado por la Cámara Sindical del Automóvil.

Celebraremos, por consiguiente, que el éxito venga a coronar este nuevo concurso.

# El Salón de la Aeronáutica en París

## II

### Las tendencias

A pesar de haber terminado la guerra y de haber perdido el mayor cliente, el Estado, los constructores de aviones desean continuar la fabricación de aeroplanos, porque creen en su próxima prosperidad.

Créanse aviones grandes para el transporte de pasajeros y aviones pequeños de turismo y sport; pero si bien la guerra perfeccionó la construcción aeronáutica, también creó un público más exigente.

Millares de pilotos fueron formados durante estos últimos años y la mayor parte desean, después de su desmovilización, continuar su vida aeronáutica, porque la aeronáutica atrae, cautiva tiranamente a los que la han probado.

Pero en este grupo de pilotos deseosos de abandonar de nuevo el «piso de las rocas», la mayor parte carecen de los recursos necesarios para comprar un avión y soportar los gastos que la aeronáutica ocasiona. Pero todos guardan dentro de sí la esperanza de verla a su alcance gracias a los continuos progresos de la industria.

Paseando por el Salón, uno se preguntaba: ¿Qué aparato es el que más conviene al turismo popular? ¿El *G 3* o el *Sport Farman*. Un *De Maçay* o el *Potez*?

De momento, unos más que otros, casi todos son aprovechables; pero ninguno reúne las condiciones que los pilotos desean.

¿Qué desean los pilotos? Su estado monetario les obliga a desear un motor de poco consumo y de pocas averías; la guerra les ha enseñado que un buen avión debe tener un gran excedente de potencia. Para viajar en el aire necesitan una crecida velocidad máxima que les acorte las distancias y les defienda contra los vientos y una reducida velocidad mínima que les ponga fuera de peligro en los aterrizajes. También la guerra ha enseñado a los pilotos que los aviones envejecen, es decir, que debido a los cambios de temperatura a que están sometidos, sus partes de madera, aunque en la mayor parte contraplacadas, toman formas viciosas; esto les hace desear una construcción metálica.

Pues bien: todo esto lo hemos visto en el

Salón de la Aeronáutica; pero no en el mismo stand estaban juntos estos perfeccionamientos.

Entre los motores de poco consumo había dos que llamaban extraordinariamente la atención: el 16 HP. *Clerget* y el 60 HP. *Le Rhône*. Este último, que se veía montado ya en numerosos aviones, merece una especial atención. Es un rotativo de nueve cilindros que, a 1.450 vueltas por minuto, desarrolla 60 HP. Dícese que este motor consume 11 litros de bencina por hora; de manera que montado en un avión cuya velocidad máxima sea de 140 kilómetros por hora y poniendo la bencina a 1,25 pesetas, su gasto será de 0,98 pesetas por kilómetro. Un dispositivo especial colocado en el interior del carter y montado sobre el cigüeñal fijo, permite recoger el aceite sobrante del motor, logrando así mayor economía.

Podríamos también hablar lisonjeramente del 16 HP. *Clerget*, pero la construcción aeronáutica no está por ahora en forma de emplear tal motor con el excedente de potencia deseado. Se esperan, sin embargo, de este motor bellos resultados.

Un avión que tenga un buen excedente de potencia tendrá también un «techo» alto. Créese suficiente para el turismo en Europa, un techo de cinco o seis mil metros. Habían en el Salón aviones cuyos motores, a pesar de su reducida potencia, les permitían alcanzar estas altitudes.

Lo que más escaseaba en el Salón eran las extensas gamas de velocidades. Había aviones cuyas velocidades máximas y mínimas se acercaban bastante a lo que desean los turistas, pero todavía estamos bastante apartados de los 160 de máxima con 25 de mínima.

El cuadro siguiente dará idea de las gamas de velocidades de algunos aviones de turismo expuestos en el Salón.

Marca	HP.	Sitios	Velocidad máxima	Velocidad mínima
<i>Sport Farman</i> . . . . .	60	2	140	60
<i>Spad S 30</i> . . . . .	80	1	180	85
<i>Spad S 29</i> . . . . .	80	2	165	80
<i>Caudron G 3</i> . . . . .	80	2	112	56
<i>De Maçay</i> . . . . .	80	2	150	70
> > . . . . .	60	1	180	80
> > . . . . .	10	1	110	50

La velocidad de aterrizaje de un avión es siempre inferior a su mínima de vuelo, pero depende tanto de su construcción como de las manos que lo pilotan.

Antes de tocar el suelo un avión recorre algunos metros horizontalmente hasta que, al mismo tiempo que su velocidad, tiende a perder su equilibrio, y entonces el piloto ha de saber frenar su aparato, aumentando la incidencia de sus planos.

La construcción metálica de aviones va tomando gran impulso, ya que va siendo una exigencia de los compradores.

La mayor ventaja que ofrece es la duración de los aparatos, pero no es la única. En la fabricación, encontrándose numerosas piezas iguales, disminúyese extraordinariamente su coste confeccionando estas piezas con matrices y cortadores.

Así, pues, construyendo aviones metálicos en series importantes, se puede obtener mayor baratura, y siendo el aparato de más duración se obtendría mayor venta.

Parece, por ahora, que esté la aeronáutica encerrada en un círculo vicioso: no habiendo compradores, no se fabrican grandes series por las cuales una maquinaria especial es necesaria, y sin ellas no menguan los precios de coste, lo que a su vez aleja a los compradores.

En fin, el aparato propio para el turismo no existe todavía, pero creo no tardaremos mucho en verlo; la aeronáutica se organiza en todas partes, gracias a lo cual, facilitando el turismo, aumentarán los compradores, dando nuevo impulso a la construcción, que por su parte no queda dormida, sino que con actividad trabaja en pro de nuevos progresos.

ANT. ARMANGUÉ

## Aleteos

### En Francia

El programa de organización de la aviación civil elaborado por el general Duval y el coronel Sacconly, acaba de ser definitivamente terminado.

Se divide en varias partes, que son:

Primeramente, proporcionar una ayuda eficaz a las Compañías de navegación aérea, haciendo un servicio postal de transporte de pasajeros o de mercancías.

Después, estimular a los constructores para excitarles a perfeccionar siempre sus aparatos, y, en fin, establecer terrenos de aterrizaje tan numerosos como sea posible.

La Dirección de la Aviación civil ha dividido las líneas aéreas en tres categorías: la línea nacional, cuyos dos puntos extremos estarán en el territorio; las líneas internacionales y las líneas coloniales, que unirán a Francia con el Africa del Norte, y las que penetren en el interior de Africa.

Estas dos últimas categorías de líneas coloniales son las que más preocupan, pues como se utilizarán para un país de interés primordial, serán las más costosas.

Los terrenos de aterrizaje se dividen también en varias categorías, según la importancia de los centros.

Los puertos, estaciones-paradas y paradas serán primeramente establecidos a lo largo de las líneas existentes, de modo que dentro de algunos años un aparato que vaya en cualquier dirección no pueda recorrer más de 60 a 70 kilómetros a lo sumo, sin encontrar un terreno de aterrizaje.

Además de esos terrenos, serán instaladas ofi-

cinas meteorológicas que permitirán a los aviadores saber antes de salir, el tiempo que hace en las distintas regiones que tendrán que recorrer.

### Un invento

Un motor aéreo con ajuste normal en el carburador pierde la mitad de su fuerza a 18.000 pies de altura, y un 75 por 100 a 25.000 pies, por razón de que la presión atmosférica decrece de tal manera que no tiene energía para empujar la mezcla gaseosa al interior de los cilindros y éstos no se llenan completamente.

El doctor Sanford A. Moss, experto del Gobierno americano, ha inventado un aparato que fuerza la mezcla en su curso a los cilindros por medio del aire comprimido en un recipiente, mediante la acción de una turbina que los gases calientes del escape mueven a 22.000 revoluciones por minuto.

La acción de este aparato está ajustada de modo que automáticamente va ejerciendo su trabajo de manera progresiva a medida que el aeroplano se eleva, en forma que a cualquier altura el motor rinde el máximo de su fuerza.

El compresor Moss aplicado al motor 400 HP. del biplano *Le Père*, dió resultado excelente en unas pruebas oficiales en Dayton, Ohio.

Pilotado por el ex recordman de altura, Mayor R. W. Schroeder, consiguió una velocidad de 137 millas por hora a una altura de 18.400 pies, lo cual es un record notabilísimo jamás alcanzado hasta ahora.

El propio aparato, manejado por el mismo piloto acompañado del teniente G. W. Elfey, batió el record mundial de altura para piloto y pasajero, elevándose a 29.000 pies.

# La Prueba de Hidroaviones del R. Ae. C. C.



EL concurso de hidroaviones que prepara el Real Aero Club de Cataluña para los últimos días del próximo mes de mayo, sigue siendo el tema preferente de todas las conversaciones en nuestros principales círculos deportivos, considerándose unánimemente que el éxito más grande coronará la feliz iniciativa de nuestra prestigiosa entidad aeronáutica.

Además de los premios en metálico anunciados, es seguro que se añadirán otros importantísimos con que contribuirán el Estado, las Diputaciones provinciales y grandes Municipios principalmente interesados en la prueba, esperándose que uno de los primeros y más valiosos sea el de S. M. el Rey.

Por lo pronto, es digno de notarse el bello gesto del Real Aero Club de España, que apenas ha tenido noticia oficial de la organización de esta gran prueba, cuyo reglamento publicamos a continuación, ha ofrecido galantemente una magnífica copa para los pilotos nacionales.

## REGLAMENTO

Artículo 1.º El Real Aero Club de Cataluña organiza una prueba de velocidad y un concurso de altura para hidroaviones, que tendrán lugar a partir del día 23 de mayo hasta el día 28 inclusive, para la prueba, y el día 30 el concurso.

Art. 2.º La prueba se titulará «Gran Premio Barcelona» y se correrá sobre el circuito Barcelona-Palma de Mallorca-Valencia-Barcelona, o sea un total de 750 km., aproximadamente, a recorrer una sola vez.

Art. 3.º El presente Reglamento está redactado de acuerdo con los generales de la Federación Aeronáutica Internacional y los particulares de la Comisión aeronáutica del R. Ae. Club de España.

Art. 4.º Podrán tomar parte en la prueba y en el concurso, todos los aparatos de la clase C (artículo 30 del Reglamento general de la F. A. I.) que puedan elevarse, navegar y descender en el mar.

Art. 5.º Los aparatos que tomen parte en la prueba deberán llevar, además del combustible

necesario para el recorrido completo y del piloto, un pasajero y 300 kilos de carga, en sacos de arena, que serán comprobados por los Comisarios oficiales antes y después de efectuar el recorrido.

Art. 6.º El circuito, para ser válido, deberá ser efectuado en un mismo día, entre las seis de la mañana y las siete de la tarde, horas en que estarán abiertos los controls.

Art. 7.º La prueba y concurso no podrán sufrir suspensión alguna mientras haya un piloto que tome la salida, y será válida siempre que uno de los inscriptos cumpla las condiciones fijadas por el presente Reglamento.

Art. 8.º Los premios para la prueba serán:

1.º, 30.000 pesetas; 2.º, 10.000. Un premio especial de 10.000 pesetas será adjudicado al piloto de nacionalidad española que mejor lugar obtenga en la clasificación.

Una medalla de oro será entregada a todos los pilotos que se clasifiquen.

Art. 9.º La prueba y concurso son internacionales, pudiendo tomar parte todos los pilotos que posean el título de la Federación Aeronáutica Internacional y la licencia del Aero Club respectivo, afiliado a dicha F. A. I. en el momento actual.

Art. 10. Las inscripciones para la prueba deberán dirigirse al Presidente de la Comisión deportiva del Real Aero Club de Cataluña, plaza del Teatro, número 2, Barcelona, y serán admitidas desde la publicación del presente Reglamento hasta el día 15 de mayo inclusive.

Art. 11. Las inscripciones deberán estar hechas por escrito, por los propios pilotos, en las hojas que se facilitarán en el Real Aero Club de Cataluña; deberán hacer constar en ellas que conocen y acatan el presente Reglamento; sus nombre y apellidos, nacionalidad, número y fecha de sus títulos, aparatos que deben pilotar, marcas, tipos y motores de los mismos, n.º de las licencias, etc.

Además, se harán responsables de cualquier accidente personal o material que pudieran sufrir u ocasionar a terceros.

Art. 12. Las inscripciones para la prueba de-

berán ir acompañadas de la cantidad de cien pesetas, no reintegrable en ningún caso.

Art. 13. Al hacer sus inscripciones, serán entregados a todos los pilotos tres ejemplares del Reglamento y tres copias de las instrucciones particulares para todos los concursantes.

Art. 14. El día 19 de mayo se efectuará en el local del R. Ae. C. de Cataluña el sorteo de los aparatos inscriptos, para darles el número de orden.

Art. 15. Todos los aparatos deberán llevar en sitio perfectamente visible a 300 metros, el número de orden y la bandera de su nacionalidad, entendiéndose por ésta la del piloto.

Art. 16. Las salidas y llegadas se efectuarán en el puerto de Barcelona, a partir de las seis de la mañana hasta las siete de la tarde, hora en que se cerrará el control, y desde el día 23 hasta el 28 de mayo inclusive.

Art. 17. El piloto que desee tomar la salida avisará con media hora de anticipación a los Comisarios, para que éstos le entreguen los 300 kilos de carga, debidamente comprobados y dispuestos en saquitos de arena de 25 kilos, debiendo dichos Comisarios mandar seguidamente aviso por escrito, a los de salida, de hallarse el aparato número... dispuesto para la salida.

Art. 18. Seguidamente, el piloto conducirá su aparato, navegando a poco motor, hasta situarse en el centro de la entrada del puerto y frente a la caseta de los prácticos, lugar destinado para los Comisarios de salida y Cronometradores, donde deberá detenerse (sin necesidad de parar el motor) y levantará el brazo pidiendo la salida. Los Comisarios deberán contestar seguidamente, con una bandera azul si la conceden y con una roja si ordenan esperar. El tiempo se empezará a contar desde que se dé la señal con la bandera azul.

Art. 19. El control se cerrará todos los días a las siete de la tarde, retirándose los Comisarios. Cualquiera aparato que llegase después de dicha hora no se clasificará hasta la mañana siguiente, a las seis, contándose en contra suya todo este tiempo.

Art. 20. Los concursantes deberán amerrizar en los puertos de Palma de Mallorca y Valencia y deberán dirigirse navegando con su aparato al lugar destinado a los Comisarios, en tierra firme, los cuales le entregarán una tarjeta de control. Recibida ésta por el piloto, podrá partir inmediatamente.

Art. 21. Las llegadas se tomarán en la siguiente forma: El piloto deberá amerrizar en el puerto o antepuerto de Barcelona y dirigirse con su aparato, navegando, hasta pasar por el centro de la boca del puerto y frente a los Comisarios, en cuyo momento terminará su tiempo.

Art. 22. Cada piloto podrá escoger el día que mejor le parezca, dentro el plazo fijado; asimismo podrá hacer el recorrido cuantas veces quiera, clasificándose sólo una con el mejor tiempo obtenido.

Art. 23. En caso de empate de tiempos, se clasificará el que mayor número de veces haya efectuado el recorrido, y, en caso de nuevo empate, el que haya tomado primeramente la salida durante el concurso.

Art. 24. Los Cronometradores y Comisarios

entregarán sus informes por escrito, convenientemente firmados, todos los días, antes de las nueve de la tarde, a la Comisión deportiva del Real Aero Club de Cataluña. Los Comisarios de Palma y Valencia podrán hacerlo telegráficamente, mandando a continuación los informes por escrito en el primer correo.

Art. 25. La Comisión deportiva del Real Aero Club de Cataluña deberá reunirse por la tarde del día 29 de mayo, y, de acuerdo con los informes de Comisarios y Cronometradores, formará la clasificación general del «Gran Premio Barcelona», que deberá hacer pública antes de las ocho de la misma tarde. De la misma manera, formará la clasificación del concurso de altura durante la mañana del día 31 de mayo.

Art. 26. El día 30 de mayo, de las tres hasta las siete de la tarde, y en el interior del puerto de Barcelona, se celebrará el concurso de altura para toda clase de hidroaviones. Deberán éstos efectuar un vuelo cuya duración total no excederá de treinta minutos (no se exigirá pasajero ni carga) y se formará la clasificación por el orden de las mayores alturas obtenidas. Estas alturas serán tomadas con los barógrafos registradores del Real Aero Club de Cataluña. Las salidas se darán según el número de orden. Las inscripciones serán gratuitas y deberán hacerse durante el día 29 de mayo. Los premios serán los siguientes:

1.º, 2.000 pesetas; 2.º, 1.000; 3.º, 500.

Art. 27. Las protestas deberán hacerlas los pilotos por escrito, e ir acompañadas de 500 pesetas las relacionadas a la prueba y de 100 pesetas las del concurso, las cuales sólo se reintegrarán en caso de ser aceptadas. Deberán dirigirse al Presidente de la Comisión deportiva del R. Ae. C. de Cataluña y se admitirán durante el día 30; debiendo dicha Comisión fallarlas antes de los tres días.

En caso de que algún piloto apelase en segunda instancia ante la Comisión deportiva del Real Aero Club de España, deberá comunicarlo a la del R. Ae. C. de Cataluña antes del medio día siguiente, para que éste reserve el premio en litigio.

Art. 28. El reparto de premios se efectuará en el local social del Real Aero Club de Cataluña, el día 3 de junio, a las diez de la noche.

Art. 29. Los premios serán entregados personalmente a los pilotos vencedores; en caso de ausencia de uno de ellos, podrá representarle otra persona provista de los correspondientes poderes, otorgados por el interesado con todos los requisitos legales, a juicio de la Comisión deportiva.

Art. 30. El Real Aero Club de Cataluña se reserva el derecho de aumentar la lista de los premios, tanto en el «Gran Premio Barcelona» como en el concurso de altura, pero deberá anunciar sus condiciones tres días antes de la celebración de dichas pruebas, como mínimo.

Art. 31. El Real Aero Club de Cataluña, organizador de la prueba y concurso, no asume ninguna responsabilidad de cuantas puedan derivarse de los mismos.

Art. 32. Para todo lo no establecido en el presente Reglamento, se entiende que habrá de regir el de la F. A. I., aprobado en la Conferencia de Bruselas de octubre de 1919.

## La aviación en Cataluña : Un raid del aviador Canudas



*Canudas con el mecánico que le acompañó en su raid a Palamós, dispuesto a salir del Aeródromo de la Volateria*

RECIENTEMENTE el director de la Escuela Catalana de Aviación, nuestro querido compañero don José Canudas, ha realizado un magnífico raid, de Barcelona a Palamós y regreso, tripulando el biplano-escuela *Hereter* núm. 3.

Para cubrir los 115 kilómetros del recorrido empleó Canudas una hora y quince minutos.

En Palamós, en cuya playa aterrizó, fué objeto de toda clase de atenciones por parte de la población, durante los dos días de su permanencia allí.

Obtuvo asimismo el joven aviador toda suerte de facilidades para trasladar su aparato desde la playa — donde no pudo despegar al regreso por atascarse en la arena el tren de aterrizaje —

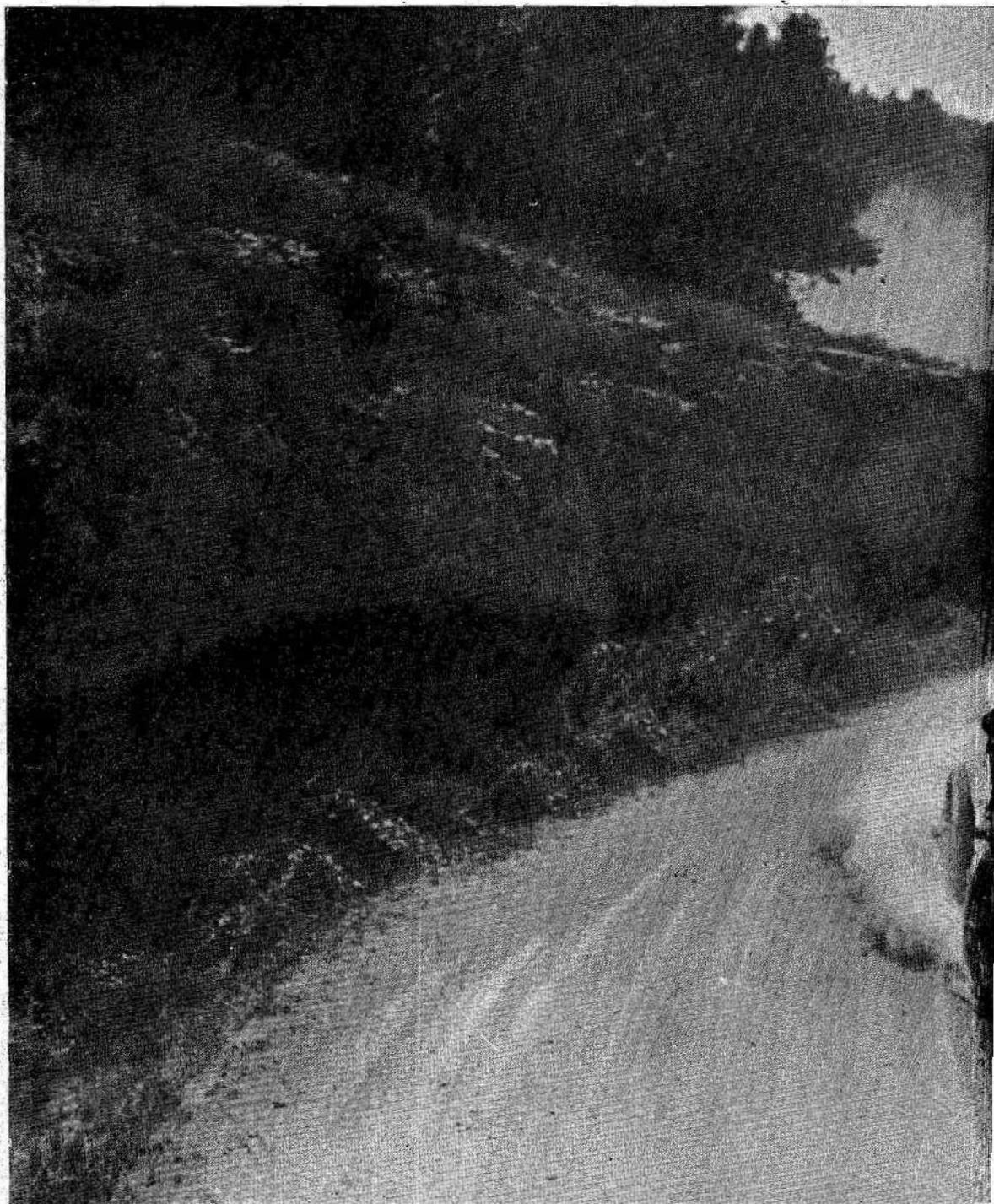
hasta el centro del paseo, en cuyo lugar emprendió majestuosamente el vuelo, evolucionó sobre aquella risueña población costera, y poniendo rumbo a Barcelona, bajo la lluvia que le molestó durante toda la travesía, aterrizó felizmente en el aeródromo del Prat, empleando esta vez una hora exacta en el recorrido.

Con motivo de tan magnífica excursión aérea el amigo Canudas está recibiendo gran número de felicitaciones, tanto más merecidas cuanto que las dificultades con que luchan nuestros aviadores, por la falta casi absoluta de aparatos, eleva un raid como el que hoy comentamos a la categoría de verdadera proeza.



*El biplano Hereter, a bordo del cual realizó el aviador Canudas su raid, en el paseo de Palamós, momentos antes de emprender su vuelo de regreso.*

# Triunfo de PNEUS PIRELLI



A. Boillot, sobre Peugeot

*La más importante carrera europea celebrada desde el Gran Premio del A. C. F. de 1914, La Targa Florio, corrida en el mes de noviembre último en Sicilia, fué ganada por el corredor francés A. Boillot, con un coche de 2 1/2 litros Peugeot, equipado con PNEUS PIRELLI. Boillot, al terminar la carrera, escribió a la fábrica de Milán la siguiente carta: « Termini Imerese, 24 noviembre 1919. — Señores Pirelli y C.<sup>a</sup> — Cuatrocientos cincuenta*

# P en la Targa Florio



*Pneus Pirelli, es primero*

*kilómetros, seis mil virajes, la lluvia, la nieve, el barro y el sol, no han podido perjudicar vuestros neumáticos, que me han ayudado extraordinariamente en mi victoria de La Targa Florio. Les estoy reconocidísimo por la calidad de sus neumáticos, que me han permitido realizar la performance de ganar la Targa sin cambiar una sola goma, cosa nunca conseguida hasta ahora. — BOILLOT. »*

## La belleza de la aviación

LA aviación es la ciencia más hermosa.

Es la ciencia de la belleza.

Todo en ella es sublime; todo en ella es grande; todo en ella es magnífico.

Luego, ¿cómo no amarla?

Quien no ama la aviación es que no la conoce.

El vuelo majestuoso de un avión, su planear soberbio, es un espectáculo tan espléndido, tan épico, que todo aquel cuya alma sea capaz de sentir la belleza, ha de quedar forzosamente cautivado.

Y ¿qué diréis del espectáculo que se ofrece a los ojos del aviador cuando se cierne con su aparato en el espacio?...

¡Qué encanto poder ver lo que a los hombres les está vedado contemplar; lograr que sus ojos dominen comarcas enteras, cordilleras altísimas con picos eternamente nevados; ver, en fin, lo que sólo Dios puede abarcar con su mirada omnipotente!

Recordamos haber leído una descripción del malogrado Védrynes, de uno de sus vuelos planeados, al llegar a París de regreso de un raid.

Id a buscar al pintor más hábil, el mejor colorista del mundo; rogadle combine en su paleta los más hermosos tonos, que mezcle los colores, que los vuelva resplandecientes, cambiables, que en el espacio de un momento desfilen delante vuestros ojos un millón de tonalidades diversas, y aun así no es posible hacerse cargo de lo que vio Védrynes aquella mañana desde su aparato.

Las nubes, iluminadas por los rayos de un sol naciente, se le aparecían teñidas de todos colores; era una perfecta gama de los más hermosos y diversos matices, en los que predominaban el verde y el anaranjado.

Védrynes hubiese querido admirar por largo tiempo el juego de luz entre las nacaradas nubes, pero estando el motor completamente parado, el monoplano, como si quisiera recordarle que la ley de la gravedad no estaba

aún completamente vencida, íbale arrastrando suavemente hacia el suelo.

Debido a la velocísima marcha del aparato, le parecía no ser él quien iba hacia París, sino París que hacía el honor de ir a su encuentro.

La ciudad se agrandaba, se hacía inmensa por momentos, hasta que su tamaño fué tal que ya no podía verla por entero. Las casas parecía que se hinchaban, los campos se engrandecían y las chimeneas aumentaban rápidamente de altura.

«¡Ah! amigos míos — decía Védrynes — sed sinceros y decidme: ¿Qué no daríais por disfrutar de un golpe de vista tal?»

Yo, el pobre mecánico de ayer, me sentí de repente más rico que el mismo Crespo. Yo he vivido quinientos años en unos minutos... y sin que mis sienes sintiesen la menores ganas de encanecerse.

¡Cuán ligero me sentí, cuán dichoso cuando después de este planeo, después de haberme emborrachado de aire, de luz y de belleza, me posé suavemente en el centro del aeródromo de Issy-les-Moulineaux!»

Nosotros nos contagiábamos del entusiasmo de Védrynes; comprendemos — aunque no hayamos tenido la suerte y el honor de poder dedicarnos libremente y con toda el alma a la aviación — comprendemos, repetimos, muy bien sus entusiasmos por esta ciencia, por este invento divino, por este medio de locomoción admirable, y acabamos estas líneas diciendo con el malogrado piloto francés, de impercedero recuerdo: «¡Ah, locos que denigráis la aviación, los que tenéis miedo y los que inculcáis el miedo a los demás!...

Escuchad:

Tened miedo, pero no lo digáis; no impedáis que los que anhelan remontarse en el azul sigan su vocación... ¡Dejad conocer momentos sublimes de majestuosa hermosura, dejadles seguir su bello destino!»

M. TRILLA FORNELL

## Líneas aéreas nacionales

SE habló hace ya bastante tiempo de grandes proyectos en relación con el trazado de líneas aéreas de comunicación y transporte en España, y se insistía muy preferentemente en la posibilidad inmediata de la línea Barcelona-Madrid.

Expusimos entonces nuestro criterio excéptico, por el momento, en cuanto se refiere a líneas terrestres interiores, por las dificultades enormes que ofrece la naturaleza de nuestro país; y tan sólo éramos optimistas en lo que pudiera hacerse en líneas marítimas por medio de hidroaviones.

Los hechos han venido a darnos la razón, pues hoy se habla ya, como cosa muy próxima, de una línea Barcelona-Palma de Mallorca y de otra línea Bilbao-San Sebastián-Biarritz-Bayona. La primera se hará, naturalmente, con hidroaviones que ya están preparándose para empezar el servicio. La segunda parece que también, obrando lógicamente; pero aun no lo sabemos con seguridad.

Ahora sí que empezamos a creer en líneas aéreas españolas.

# Turismo & Excursionismo

Club Alpino Español

## Cinematógrafo de la Naturaleza

I

### LIBROS

**C**ONFUNDIDO entre un montón de folletos y revistas, discreto, asomando sus cubiertas por entre los girones que la balumba de papeles al azar deja en algunos momentos, reposa un libro sobre mi humilde mesa de trabajo ha varios días. Es un tomo que se hace atractivo por el cromo adherido a su cubierta y por el título de sus editores: la legión del Club Alpino Español.

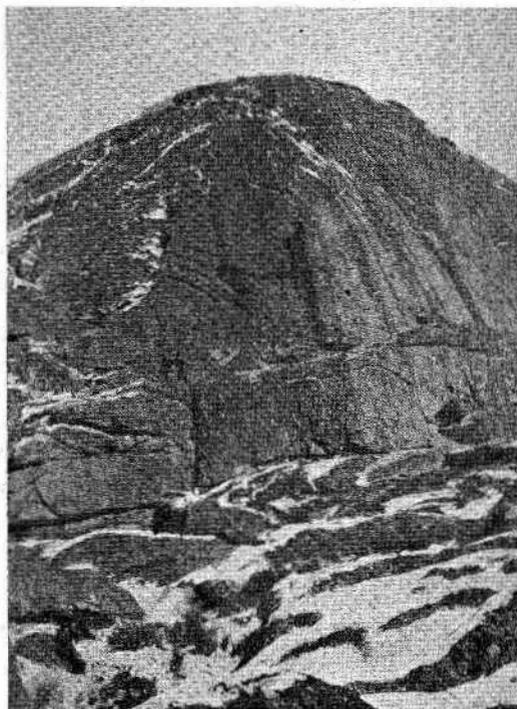
Tomo el libro con la emoción que siempre despertó en mí la lectura de lo nuevo o de lo ignorado. Apenas lo he hojeado, múltiples grabados y relaciones de turismo se me hacen simpáticos y me invitan a leerlo con aquella devoción propia de quien ha encontrado la descripción de su ideal; mas la materia del libro es tan sugestiva, que la soledad de mi gabinete no me parece el lugar más adecuado para saborear las delicias de la amena lectura. El tomito se me antoja una serie de películas escritas y decido que forme parte de mi hatillo, compañero durante dos días de vacaciones en plena ribera del Llobregat, donde hallo un poco de sosiego al trajín brutal de la vida ciudadana.

Y allí, en la dulcísima soledad de la campiña risueña, ora bajo las acacias que parecen centinelas de la antigua mansión labriega, ora a la sombra de los majestuosos chopos, voy contemplando en mi imaginación las películas del cine de la Naturaleza, fielmente reproducidas en el libro que discretamente moró bastantes días en mi humilde mesa de trabajo.

**El Yelmo o Peña del Diezmo.** Intérprete: *Constancio Bernaldo de Quirós.*

De todos los yelmos que el autor nos describe, domina fuertemente nuestra atención la Peña del Diezmo, de colosales proporciones.

Un hectómetro cuadrado de base y unos 175 metros de altura son como una enorme cúpula laborada por titanes en larga noche polar, allá en el corazón de la sierra del Gua-



*La famosa Peña del Yelmo, vista por el sur*

Foto Meliá, del C. A. E.

darrama. Las líneas, la piedra y la resistencia constituyen el testimonio de cuantas son las facultades de la Naturaleza, que lentamente ve satisfechos sus más inconcebibles caprichos y que desafía a los elementos con sus moles de gigantescas medidas.

Allí, en aquellas soledades llenas de grandeza, según Alfonso XI, fué templada la espada de Roldán. Allí rinden vasallaje los buitres, bebiendo agua purísima en las oquedades de la base del Yelmo; allí, en fin, el hombre puede hacerse perfecto cargo de su pequeñez.

La prosa justa, discreta y autorizada de Bernaldo de Quirós nos hace contemplar a modo de película, toda una historia de costumbres, de hechos y de hombres, estos últimos que pusieran a dura prueba su temple, y de monarcas que se esforzaran por dominar la «cimera» o Peña del Diezmo, con más satisfacción y orgullo tal vez que las cimeras de sus bravos soldados.

A nuestro oído parece llegar como un exquisito regalo, la canción alegre y cristalina de la serrana gentil que sorprendiera el bue-

no de don Iñigo, camino del Canto de los Cedazos, en un atardecer, cuando todas las cosas están envueltas del color misterioso del momento...

### La Cartuja del Paular

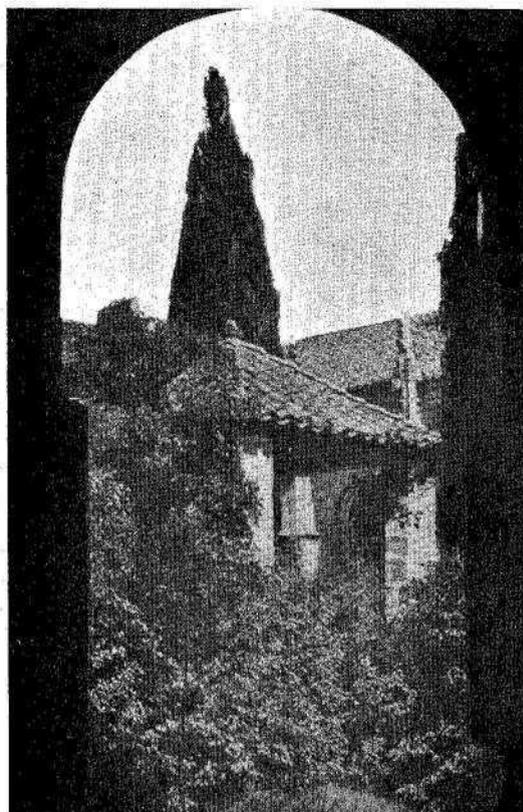
En la deliciosa calma que flota como un ensueño por el valle de Lozoya, teniendo por espalda a Peñalara; majestuosa a pesar de la inclemencia de los cielos, gallarda aun ante la glacial indiferencia de los hombres, se alza soberana la Cartuja de Santa María del Paular, comenzada a edificar en el reinado de don Juan I, por encargo de su padre Enrique II, quien quiso—según reza un viejo pergamino—borrar de su conciencia los resquemores de una hazaña cruel por tierras de galos.

Como otros tantos monumentos de España que sirven sólo para acreditar la consignación de una partida en los presupuestos, la Cartuja del Paular va desapareciendo para desdicha del arte y de la riqueza artística.

Sus claustros, el camposanto donde reposan las cenizas de los que fueron cartujos, el estanque del huerto lleno de misteriosa quietud, las líneas del edificio donde campea un peregrino gusto barroco, el conjunto del monumento, esa mística apariencia de grandeza y severidad que tienen las cosas que fueron grandes y que hoy aun lo son, no han logrado que la sociedad volviese sus ojos hacia ese rincón de la sierra y llevase al monumento un hálito de restauración para que los años no acaben con el mismo, mediante su obra fatal y destructora.

El C. A. E., intérprete de esta película, propone costear una lápida en la que, grabadas en negro, se lean estas palabras:

ESTOS SON LOS ÚLTIMOS RESTOS DE LA ANTIGUA CARTUJA DE SANTA MARÍA DEL PAULAR, QUE EL ESTADO ESPAÑOL QUISO SUBTRAER AL DOMINIO PRIVADO PARA



Monasterio del Paular. — Sepultura del obispo Moscoso.

TENER EL HONOR DE QUE SE HUNDIERA BAJO SU PROTECTORADO.

Y entretanto, como una cruel ironía, dos notables sillerías de la Cartuja las ha «heredado» la iglesia de San Francisco el Grande, y allí en la soledad dulce y apacible de la Naturaleza, como un mudo dolor en el valle, restan los muros desnudos y profanados de la Cartuja, ¡a ocho horas de la Puerta del Sol!

F. A. CANTO ARROYO



Vista general del Monasterio del Paular

Fotos Meliá, del C. A. E.

# Deportes diversos



## Prueba de Cross-country en Vigo

Con gran éxito ha celebrado recientemente el Club Suevia, de Vigo, su prueba de Cross-country, algunas de cuyas escenas ilustran esta página. La concurrencia de corredores fué muy numerosa, y después de una lucha muy disputada, llegó a clasificarse primero el corredor



## organizada por el Club Suevia

Marcelino Castro, miembro del club organizador, que cubrió los diez kilómetros del recorrido en 28 minutos 38 segundos y  $\frac{2}{5}$ .

En el primer grabado, los corredores antes de la salida; en el del centro, el vencedor de la prueba, y en el inferior, el comienzo de la carrera.

Fotos Sobrino



# Ante los Juegos Olímpicos internacionales

## (DEL PROGRAMA OFICIAL)

### Deportes atléticos

14 a 23 de agosto

#### Comité organizador

1.º Consejo de Administración:

*Presidente:* M. M. Kahn.

*Vicepresidente:* M. M. Gelein.

*Secretario:* M. F. Wydemans.

*Tesorero:* M. A. Pape.

*Miembros:* MM. Ch. Cnoops, G. Delarge, L. Hautekeet, L. Maquoi, C. Plumerel.

2.º Comité deportivo:

*Presidente:* M. F. Halbart.

*Vicepresidente:* M. A. Trolin.

*Secretario:* M. V. Jacquemin.

*Miembros:* MM. J. Coenen, le Baron Ch. de Meulenaere, R. Duray, E. Halleux, G. Lebrun, R. Oger, L. Sabeau, R. Stevens, Ph. Vanden Berghe.

### PROGRAMA

Sábado, 14 de agosto de 1920, solemne inauguración del Estadio.

Las inscripciones serán admitidas hasta el día 14 de julio.

#### I. — CONCURSOS INDIVIDUALES

Número máximo de inscriptos: Seis por nación.

Número máximo de partícipes: Cuatro por nación.

#### *Premios de cada concurso*

Primer premio: Medalla olímpica y estatua en bronce.

Segundo premio: Medalla olímpica de plata.

Tercer premio: Medalla olímpica de bronce.

Se concederán Diplomas de Mérito a todos los concurrentes no clasificados en la carrera de Marathon y en la que no pasará el tiempo de un 25 por 100 del vencedor.

#### Pruebas

- 1.<sup>a</sup> Carrera de 100 metros.
- 2.<sup>a</sup> Carrera de 200 metros.
- 3.<sup>a</sup> Carrera de 400 metros.
- 4.<sup>a</sup> Carrera de 800 metros.
- 5.<sup>a</sup> Carrera de 1.500 metros.
- 6.<sup>a</sup> Carrera de 5.000 metros.
- 7.<sup>a</sup> Carrera de 10.000 metros.
- 8.<sup>a</sup> Carrera de Marathon: 42,750 metros.
- 9.<sup>a</sup> Carrera, con vallas, de 110 metros.
10. Carrera, con vallas, de 400 metros.
11. Carrera, con obstáculos, de 3.000 metros.
12. Concurso de marcha de 3.000 metros.
13. Concurso de marcha de 10.000 metros.
14. Salto de altura con impulso.
15. Salto de longitud con impulso.
16. Triple salto con impulso.
17. Salto de pértiga.

18. Lanzamiento de javalina, cogida por el medio (mano a elección).

19. Lanzamiento del disco (mano a elección).

20. Lanzamiento del martillo (mano a elección).

21. Lanzamiento del peso de 25,400 kilogramos (mano libre).

22. Lanzamiento del peso de 7,250 kilogramos (mano libre).

#### II. — CONCURSO POR EQUIPOS

Número máximo de equipos de cada nación: Por cada concurso, uno.

#### *Premios de cada concurso*

Primer premio: Diploma al equipo ganador y medalla olímpica en vermeil a cada equipo.

Segundo premio: Medalla olímpica de plata a cada miembro del equipo.

Tercer premio: Medalla olímpica de bronce a cada miembro del equipo.

1.º Carreras de relevos de 400 metros. Número máximo de reemplazantes, dos.

2.º Carreras de relevos de 1.600 metros; 4 relevos de 400 metros. Número máximo de reemplazantes, dos.

3.º Carreras por equipos, de 3.000 metros. Número máximo de concurrentes, cinco, de los cuales tres están dentro de la clasificación.

4.º Lucha en la cuerda; equipos de ocho concursantes. Número máximo de reemplazantes, cuatro.

#### III. — CONCURSO INDIVIDUAL Y CONCURSO DE EQUIPOS COMBINADOS

*Cross-country*, al rededor de 10.000 metros. Clasificación individual y por equipos.

Número máximo por nación: en la prueba individual seis, participando cuatro; en la prueba por equipos ocho, participando seis.

#### *Premios a la prueba individual*

Primer premio: Medalla olímpica de vermeil y estatua de bronce.

Segundo premio: Medalla olímpica de plata.

Tercer premio: Medalla olímpica de bronce.

#### *Premios a las pruebas por equipos*

Primer premio: Diploma al equipo vencedor y medalla olímpica de vermeil a cada miembro del equipo.

Segundo premio: Medalla olímpica de bronce a cada miembro del equipo.

En la prueba por equipos, los tres mejores concursantes de cada nación formarán un equipo y la suma de sus cifras de colocación determinará el premio que obtendrá el equipo.

## El Campeonato Nacional de Hockey



I. El equipo del Athletic Club de Madrid, integrado por los Sres. Méndez-Vigo, Aguilera, Reparaz, Triana, Codina, Mújica, M. Alonso, E. Sarrástegui, Aguilár, I. Sarrástegui y Grases, campeones de España. II. Los jugadores de la R. S. de San Sebastián, Adán, Surridge, Arsac, Bruck, J. Alonso, Fontellas, Echart, Partington, Arto-



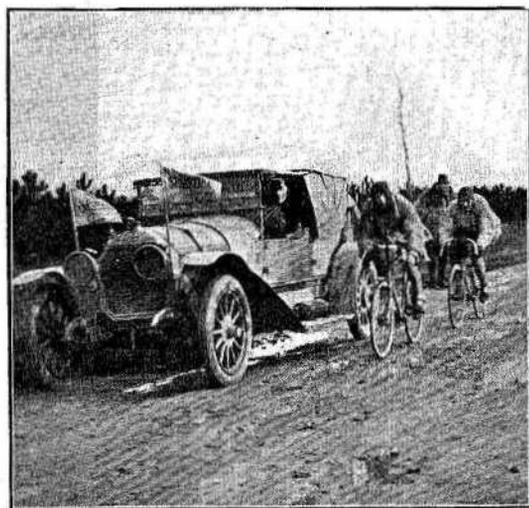
la, Simpson y Budd. — III. El once de la S. S. P., integrado por Caicedo, Omedes, González, Colom, Junquera, Pons, Domènech, Junquera, Galí, Masip y Giró. — IV. El team del Real Polo J. C., constituido por Riera, L. Bertrán, L. Sarrástegui, Giró, J. Bertrán, F. de Ros, Llovet, Herberg y Puig Palau, clasificado segundo.



## La carrera ciclista Paris-Strasburgo



*Salida de Strasburgo de los corredores que tomaron parte en la prueba*



*Barthelemy y Alavoine en carrera*

ha obligado a aplazar hasta hoy la interesante información gráfica que publicamos en esta página.



*Jean Alavoine, vencedor*

UNO de los acontecimientos ciclistas más importantes que han tenido lugar en Francia después del armisticio, ha sido, dejando aparte la Vuelta a Francia, prueba de la cual nos ocupamos oportunamente, la carrera Paris-Strasburgo.

La circunstancia de ser ésta la primera carrera efectuada después de reintegrarse a la nación francesa los territorios de Alsacia y Lorena y de comprenderse en el recorrido buena parte del territorio liberado, dióle una transcendencia excepcional, que se reflejó en el entusiasmo de los ciclistas y de los organizadores.

La forzosa suspensión que hemos sufrido nos

**Coches turismo  
Camiones  
Coches para  
servicios públicos  
Tractores**

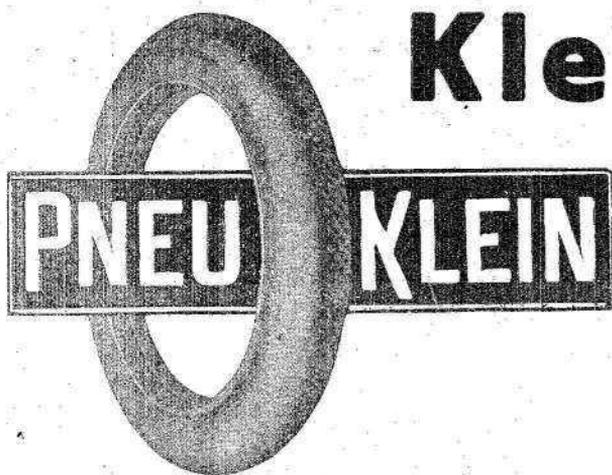
# **AUTOMOVILES PEUGEOT**

Representantes exclusivos  
para España:

**Elorrio, Londaiz, Espada y C.<sup>a</sup>  
San Sebastián**

Región de Cataluña  
Informes y presupuestos:

**V. Prat Bosch**  
Consejo de Ciento, 343  
**BARCELONA**



## **Klein y C.<sup>a</sup>**

Proveedores de la Real Casa

Unica 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

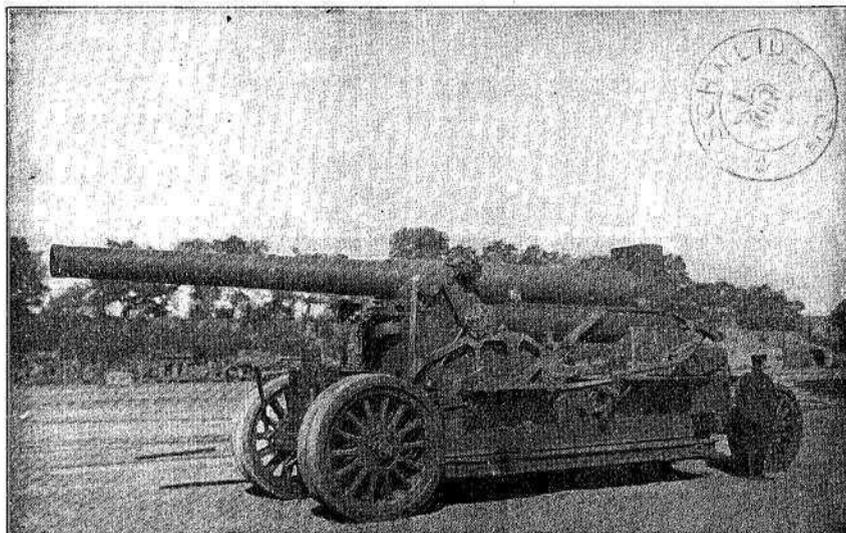
BILBAO: Eguía, 4

SEVILLA: Álvarez Quintero, 21

VALENCIA: Lauria, 11

# 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

# Revista de la quincena

## ATLETISMO

### Concurso del Atleta Completo

ORGANIZADO por el Club de Natación Barcelona, bajo los reglamentos del Comité Olímpico Internacional, se celebrará este concurso a tenor del programa siguiente:

Día 25 de marzo.—Lanzamiento del peso (dos manos). Suma mínima, 10,70 metros.

Salto de altura con impulso. Altura mínima, 1,10 m.

Lanzamiento del martillo. Distancia mínima, 11,70 m.

Día 28 de marzo.—Lanzamiento del disco (dos manos). Suma mínima, 22,80 m.

Salto de altura sin impulso. Altura mínima, 0,95 m.

Salto de longitud con impulso. Mínima, 3,60 metros.

Día 4 de abril.—Lanzamiento de la jabalina (dos manos). Suma mínima, 29,40 m.

Triple salto: Mínimo, 7,80 m.

Ascensión cuerda lisa. Mínimo, 0,50 m.

Día 11 de abril.—Saltos con pértiga. Mínimo, 1,50 m.

Salto de longitud sin impulso. Mínimo, 1,90 metros.

Alzamiento del peso (40 kilos). Mínimo, una vez.

Día 18 de abril.—Carreras 100 metros lisas a pie. Tiempo máximo, 17 s.  $\frac{1}{5}$ .

Carreras 1.500 metros lisas a pie. Tiempo máximo, 8 m. 5 s.

Estas dos pruebas se harán con el intermedio de una hora.

Día 25 de abril.—100 metros natación, estilo libre. Tiempo máximo, 3 m. 5 s.

La clasificación se hará por puntos.

No se suspenderá ninguna prueba por causa del mal tiempo.

El atleta que comience el concurso defendiendo un club, no podrá representar ningún otro.

El atleta que viva en la ciudad y deje de presentarse dos días de pruebas consecutivos, quedará descalificado, sin derecho a acabar las restantes, a no ser que pueda justificar la causa.

Una vez comenzadas las pruebas correspondientes al día, no podrán celebrarse otras hasta acabadas las primeras.

La copa quedará bajo la responsabilidad del club organizador.

Todas las pruebas se celebrarán en el local del Club de Natación Barcelona, menos las correspondientes al día 18 de abril.

Las pruebas comenzarán a las diez de la ma-

ñana, todos los días, menos la carrera de natación, que será a las doce.

La inscripción se cerrará el día 24 de marzo, a las doce.

La puntuación será a la americana.

Los premios son:

Copa Foret, segundo año. Detentor 1919, don José Soler, del Club Gimnástico de Tarragona.

Esta copa se adjudicará definitivamente al ganador del Concurso del Atleta Completo que la gane dos años seguidos o tres alternos.

Al vencedor del año 1920 se le concederá una medalla de oro, siempre que no sea el detentor del año pasado, en cuyo caso pasaría a su poder la copa.

En todas las pruebas se dará: al primero una medalla dorada y al segundo una medalla de bronce.

Al primero de la clasificación general, socio del Club de Natación Barcelona, se le concederá el Premio Rossi.

Se adjudicará una medalla a cada atleta catalán que bata un record de Cataluña de las pruebas anunciadas para este concurso.

Se concederá un premio al club que tenga los tres atletas mejor clasificados.

## FUTBOL

### Campeonato de Cataluña

QUEDAN ya muy pocos partidos a jugar para la terminación del Campeonato regional de fútbol. Los pocos que faltan no han de alterar en modo alguno el estado actual de la clasificación, por lo menos entre los del grupo A.

Veamos, pues, en qué orden aparecen clasificados este año nuestros clubs de primera categoría:

#### Grupo A

1.º	Barcelona . . . . .	19 puntos
2.º	Sabadell . . . . .	12 »
3.º	Español . . . . .	9 »
4.º	Europa . . . . .	8 »
5.º	Internacional . . . . .	7 »
6.º	España . . . . .	3 »

#### Grupo B

1.º	Avenç . . . . .	18 puntos
2.º	Badalona . . . . .	16 »
3.º	Tarrasa . . . . .	16 »
4.º	Júpiter . . . . .	6 »
5.º	Sans . . . . .	4 »
6.º	Atlètic . . . . .	2 »

El F. C. Barcelona queda, por consiguiente,

campeón indiscutible de Cataluña y representante de nuestra región en el Campeonato de España.

No queremos sentirnos pesimistas por los nuestros ante la proximidad del torneo nacional.

Durante una serie de años los futbolistas catalanes vienen perdiendo el doctorado, y es de esperar que por esta vez, los valientes equipiers del Barcelona que tan brillantemente se han colocado en el primer lugar de la clasificación catalana, sabrán defender bravamente nuestros colores, logrando para su club y para Cataluña el supremo honor del futbolismo español.

## PEDESTRISMO

### El Cross del Español

No podrán quejarse nuestros pedestristas por falta de organizaciones y pruebas donde entrenarse con vistas al Cross-country Nacional, sobre todo aquellos que no estiman completo el honor de la clasificación si no es acompañado de la materialidad de un premio.

Tras la prueba Jean Bouin—de que dimos cuenta en el número anterior—, el Cross-Challenge del Real Club Deportivo Español, que comenzará mañana, viene siendo desde hace varios días, tema de conversación preferente en las peñas de pedestristas.

Ofrece esta prueba la novedad de correrse en tres fechas (días 29 de febrero, 7 y 14 de marzo) y en ella se establecerá el resultado final a tenor de la siguiente puntuación:

- 1.º Un punto.
- 2.º Dos puntos, etc., etc.

Será vencedor el que en las tres pruebas sume menor número de puntos.

En caso de empate entre dos corredores, se conceptuará vencedor al mejor clasificado en una de las pruebas.

La distancia a recorrer será, aproximadamente, de unos 8, 10 y 12 kilómetros, respectivamente, en terreno accidentado y variado, que será marcado con la debida claridad, en terrenos de Vallvidrera y San Cugat.

Los premios se adjudicarán por clasificación individual, según la puntuación obtenida en las tres pruebas. Consistirán en copas, objetos de arte y medallas.

Se concederá un premio a la sociedad que obtenga mejor clasificación con un equipo de cuatro corredores.

Otro premio especial se adjudicará al futbolista mejor clasificado.

Si se presentan dos o más equipos militares, se concederá una placa especial al que obtenga mejor clasificación.

Del éxito que pueda caberle a esta nueva manifestación pedestre dan idea el número y la calidad de las inscripciones recibidas en el Real Club Deportivo Español, al escribir estas líneas, cuando faltan aún algunas horas para el cierre de la lista de inscriptos.

## HOCKEY

### El Campeonato de España

TAL como anunciábamos en nuestra última crónica, se jugó durante los días de Carnaval el Campeonato Nacional de Hockey, cuyos partidos tuvieron lugar en el campo de juego del Real Polo Jockey Club, con la concurrencia de cuatro potentes equipos: uno de Madrid, uno de San Sebastián y dos de Barcelona.

Los seis partidos jugados resultaron sumamente competidos sin excepción, pues aun en aquellos en que más notable se acusa la diferencia de goals obtenida por los dos equipos en lucha, se mantuvo el interés en todo momento, escuchando todos abundantes y bien merecidos aplausos.

He aquí los resultados en goals de los partidos jugados:

Polo—P . . . . .	4 a 0
Madrid—San Sebastián . . . . .	2 a 1
San Sebastián—P . . . . .	4 a 2
Madrid—Polo . . . . .	1 a 0
Polo—San Sebastián . . . . .	4 a 0
Madrid—P . . . . .	4 a 2

Según estos resultados—a favor de los citados en primer lugar—la clasificación por puntos queda establecida así:

Madrid . . . . .	6 puntos.
Polo . . . . .	4 id.
San Sebastián . . . . .	2 id.
P . . . . .	0 id.

Queda, por consiguiente, Campeón de España para 1920, el Athletic Club de Madrid, a quien corresponde detentar durante un año la Copa Challenge de S. M. el Rey, que hasta hoy detentó la Real Sociedad de San Sebastián.

El Real Polo Jockey Club, organizador esta vez del Campeonato, ofreció once copitas de plata, que han sido entregadas a los simpáticos equipiers madrileños, quienes constituyen actualmente el más fuerte equipo nacional de hockey.

Nuestra felicitación.

## YACHTING

### La Copa de Invierno

EL próximo pasado domingo tuvo lugar en aguas de nuestro puerto la última prueba de clasificación para la regata Copa de Invierno, reservada a los balandros de la serie Hispania.

No obstante el mal tiempo, fueron en bastante número los «hispanistas» que tomaron la salida.

Los pequeños balandros, aprovechando el fresco viento, hicieron una bonita regata, al final de la cual se estableció la siguiente clasificación:

- 1.º, *Rigel*, por los señores Amat y Mateu;
- 2.º, *Grota*, por don A. Más Bové y don E. Sabaté;
- 3.º, *Nano*, por los señores González y Ribas.

# La Hispano-Suiza

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

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

FRANCIA  
(COIS  
COLOMBES)  
= 27, 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, FIDL 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

# Automóvil Salón

## Automóviles

Simplex, Stutz, Mitchell y Pullman

## Camiones

Federal

## Coches reparto

Rusch

## Motocicletas

Indian

## Bicicletas

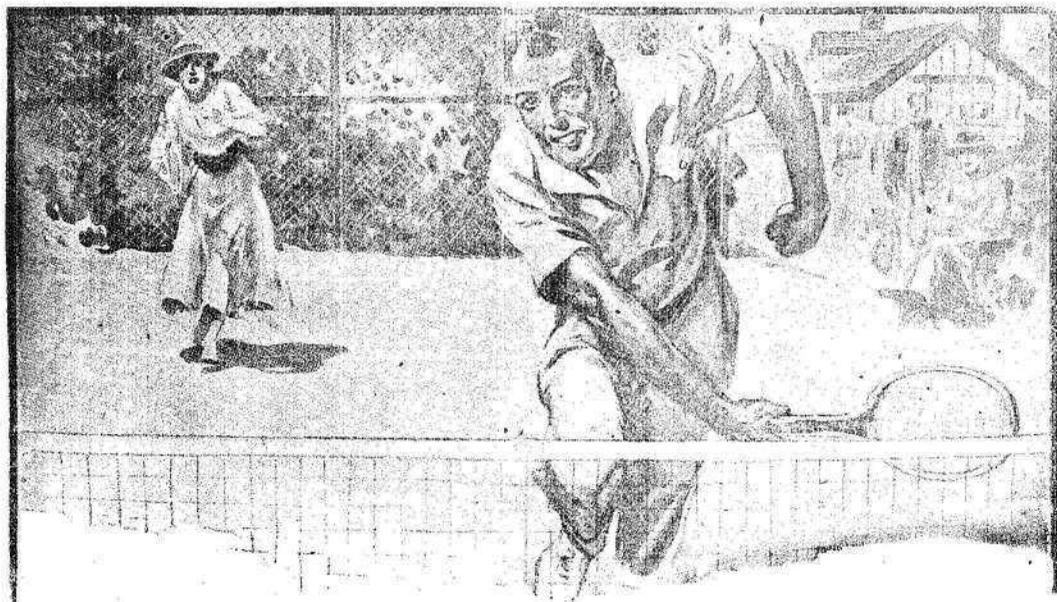
Automoto



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



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

# GACETILLA DE SOCIEDADES

## Real Automóvil Club de Cataluña

Junta Directiva para el corriente año:

Presidente, don José Bertrand; vicepresidente primero, don Luis Bosch Labrús; vicepresidente segundo, don Enrique Cera; vicepresidente tercero, don Eusebio López Díaz de Quijano; vocal tesorero, don Laureano Moreno; vocales: Don Francisco Coma, don Juan Reynés, don José Solá Sert, don José María Mata, don Rómulo Bosch, don Juan Majó, don Juan Andreu, don Ramón Casas, don Antonio Marqués, don Baltasar Fiol.

Vocales asesores de Fomento: Don José Muntadas y don Francisco de A. Ribas.

## Real Moto Club Español

El día 30 del pasado enero, en el Colegio de Médicos de la Corte, tuvo lugar la Junta general ordinaria de esta Sociedad correspondiente al pasado ejercicio de 1919, y en ella se procedió, entre otros asuntos de interés y todos ellos incluidos en la orden del día, a la elección de cargos de la Junta directiva, que quedó constituida en la siguiente forma:

Presidente, don Enrique Rivera; tesorero, don Francisco Caro; vocales: Don Roberto Aldeanueva, don Victoriano Suárez, don Francisco Garay y don Antonio Salvador.

Comisión Deportiva: Presidente, don Federico Sawa; vocales: Don Agustín Ibarra y don Carlos Santos; secretario, don Emilio Vicente Arche.

## Real Aero Club de España

En Junta general ordinaria se aprobó la gestión de la Directiva, así como las cuentas del año, y procediendo a votación de nueva Junta quedó elegida la siguiente:

Presidente, don Juan Vitórica Casuso; vicepresidentes: Don Alfredo Kindelán, presidente de la Comisión de Aeronáutica; señor Conde del Vado, presidente de Régimen Interior; secretario general, don Francisco García Baxter; tesorero, don Eduardo Magdalena.

Vocales de la Comisión de Aeronáutica: Don Emilio Herrera, don Joaquín de la Liave, don Ricardo Ruiz Ferry, don Salvador García de Pruneda, don Alfonso Bayo y don César Gómez.

Vocales de Régimen Interior: Don Roberto González Agustina, don Julio Ríos, don José María Arellano, don Luis de Yarto, don Enrique de Alvear y don Pío Fernández Mulero.

## Sport Ciclista Catalá

En la última Junta general celebrada por esta entidad quedó constituida la siguiente Directiva para el ejercicio 1920:

Presidente, don Enrique Funtá; vicepresidente, don Francisco Tobefia; secretario, don Salvador Clavell; vicesecretario, don Jaime Sala; tesorero,

don José Giró; contador, don José Queralt; capitán de excursiones, don Jaime Soler; vocales: Don José Gómez, don José Cabot, don Pedro Maymí, don Pedro Martí, don José María Marín y don Ramón Closa.

## Sociedad Cultural Deportiva

Ha quedado, en Junta general ordinaria, constituida la Directiva que durante el año de 1920 ha de regir los destinos de la Sociedad Cultural Deportiva donostiarra, de la forma siguiente:

Presidente (reelegido por unanimidad), don Félix Viscarret; secretario (reelegido por unanimidad), don Alvaro Navas; tesorero, don Víctor Franco. Vocales: don Pedro Letamendia, don Pedro Esquivil y don Angel García.

## Real Polo Jockey Club

Junta Directiva para el corriente año:

Presidente, don Eusebio López y Díaz de Quijano; vicepresidente, don Luis Marsans Peix; tesorero, don Juan Majó Arquimbau; contador, Excmo. señor marqués de Monsolis; secretario, don Enrique Sostres Maignon; secretario adjunto, don Antonio de Ferrater; vocal director de Polo, señor Barón de Güell; vocales directores de Lawn-Tennis, Excmo. señor marqués de San Román de Ayala y don José Vidal Topete; vocal director del Concurso Hípico, don Antonio Palau; vocales directores de Rallys-Papers, don Rafael Martí Sardá, don Manuel Vilá y Marqués y don Miguel de Luna Pérez; vocales directores del Campo Ensayo, don Joaquín de Salas y don José Bofill; vocal director de Hockey, don Manuel Sagnier; delegado de Hockey, don Luis de Satrustegui; delegado en la Federación de Sociedades Deportivas, don Antonio de Ferrater; delegado en la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña, don José M.<sup>a</sup> Vidal Topete; delegados en la Federación Atlética Catalana, don Rafael María Casals y don Alberto Maluquer. Comisión de socios adheridos, señoritas Isabel Llorach, Josefina Juliá, Poly Vidal Topete, doña Madronita Andreu de Obregón y doña Adela Boada de Fabra.

## Real Club Náutico de Barcelona

Entre los señores elegidos para la Junta directiva de esta entidad, cuya relación dábamos en nuestro número anterior, han quedado distribuidos los cargos en la siguiente forma:

Presidente honorario, S. M. el Rey don Alfonso XIII.

Presidente, don Francisco Planas; vicepresidente primero, señor Conde de Fígols; vicepresidente segundo, don Salvador Vidal; secretario, don Fernando Fuster Fabra; vicesecretario, don Julio de Sagrera; tesorero, don Alfredo Boada; contador, don Diego de C. Cantos; conservador, don José Burell; comodoro, don Juan Bertrán

Suño; bibliotecario, don José Laguna; motor master, don Ludgardo Ratés; vocales: Don Salvador Tayá, don Victoriano Amell, don Enrique de Sorraín, don Juan M. Bofill, don Metchor Marial, don Juan Tey Enrich, don Ramón Pella, don Pedro Moncada, don Luis Ballbé de Gallart y don Pablo Miracle; delegado para la Federación Española de Clubs Náuticos, señor Conde de Fígols; delegado para la Federación de Sociedades Deportivas de Barcelona, don Julio de Sagrera.

Junta Consultiva: Presidente, don Eusebio Bertrand; vicepresidente primero, señor Barón de Güell; vicepresidente segundo, don José Estruch;

secretario, don Enrique Vilalta; vocales: don Ricardo Ramos, don Mariano de Foronda, don Victoriano Estorch, don Antonio B. Pont, don Javier María Huelin, don José Martínez, don Juan Miró Trepay y don Luis de Izaguirre.

Jurado permanente de Regatas: Presidente: Excelentísimo señor Comandante de Marina; vicepresidente primero, señor Jefe de Apostadero del Puerto, vicepresidente segundo, señor Ingeniero director del Puerto, secretario, don José Noguera, vocales; Don Joaquín de Borja, don José Burell, don Alfredo Maristany, don Julián Udaeta, don Joaquín M. Carreras y don Andrés Audet.

# S. A. ESPAÑA

## Fábrica de Automóviles

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

**BARCELONA**



# 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  
**BARCELONA**  
FABRICA EN MANRESA

# NEUMÁTICOS DUNLOP



**AUTO  
MOTO  
VELO  
Y MACIZOS**

**SOCIEDAD ESPAÑOLA DUNLOP, S. A.**

Claudio Coello, 106  
Teléfonos 1238-S - 1273-S  
**MADRID**

Rambla Cataluña, 78  
Teléfono 1312-G  
**BARCELONA**

Telegramas y telefonemas: DUNLOP

## ROCAMORA Y FURRIOL

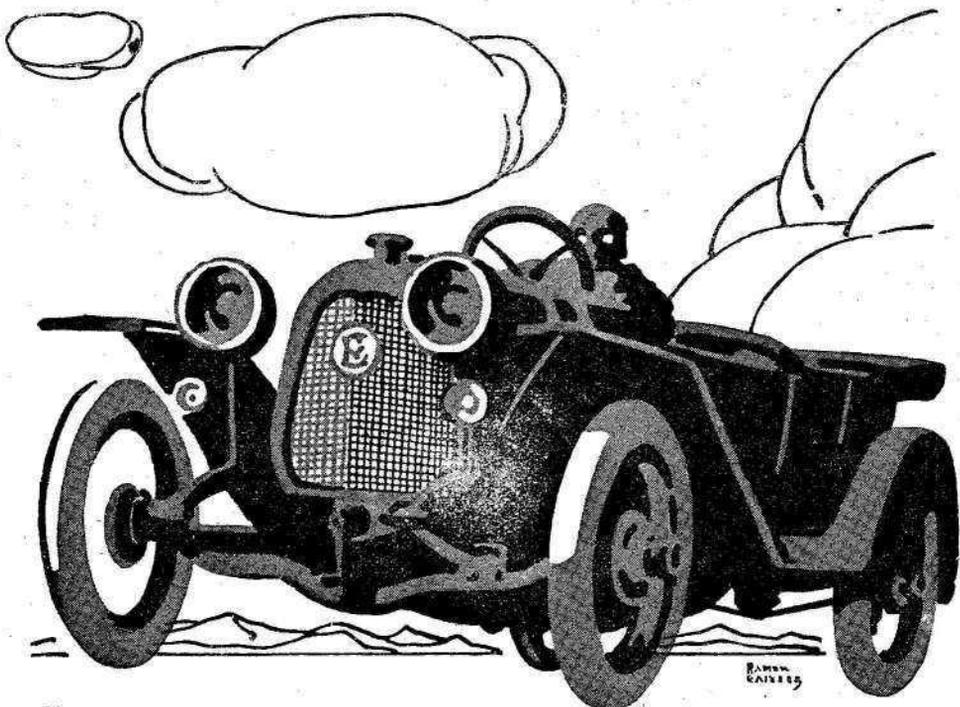
**AUTOMOVILES - ACCESORIOS - REPARACIONES**

**AUTOMÓVILES**

*Jackson*

EXPOSICIÓN Y TALLERES :

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



**Elizalde**