

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS



El futbol en Inglaterra

Una melée

Publicase incorporado

MOTORIAL

Suplemento especial dedicado a
AUTOMOVILISMO Y AERONÁUTICA

AÑO X : NÚMERO 323
: 31 DE OCTO DE 1920 :

75 cénts.

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



**La casa más importante de España en artículos de sport
 Raquetas Driva Exela, de Williams & Co.**

Agentes exclusivos: Eduardo Schilling, S. en C.

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

LE CHAUFFEUR

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

Automóviles y Ciclos

ESPECIALIDAD EN ÚLTIMAS
NOVEDADES DE PARÍS

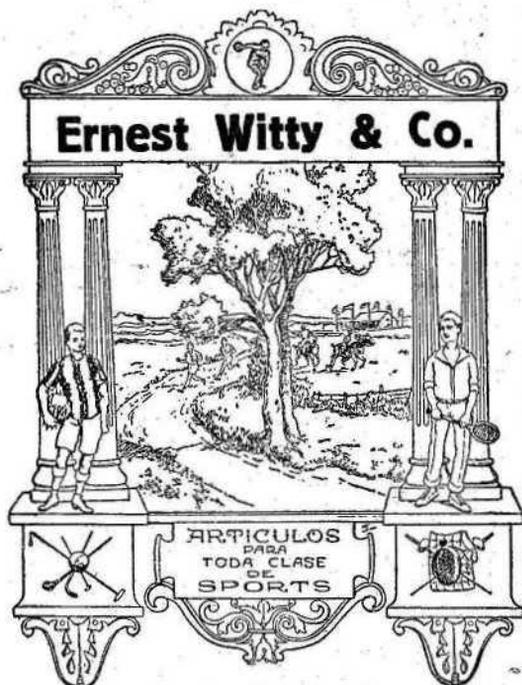
Rambla Cataluña, 24 - Tel. 2182-A
BARCELONA

LIBRERÍA

Domingo Ribó

Calle Pelayo, 46 : Teléfono 4375-A
BARCELONA

Centro de suscripciones y venta de STADIUM



Aragón, 259 y 261 : **BARCELONA**

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

OFICINAS: Balmes, 54, imprenta : Teléf. 2689-A
:: **BARCELONA** ::

Aparece cada dos semanas, en sábados alternos
NÚMERO SUELTO CORRIENTE: 75 céntimos
, > ATRASADO: 1 peseta

SUMARIO Págs.

Pórtico	379
La VIII Olimpiada en Barcelona	381

Motorial

Del Concurso de Autocamiones	383
La Fiesta de San Cristóbal	385
El record de un autocamión	387
De aviación : Un artículo de Ortega y Munilla	388
Los aeroplanos al alcance de todos : El <i>Bristol Babe</i>	389
Aleteos	389
Los lobos del aire	390
Los aeroplanos del doctor Christmas	390
Las motocicletas aéreas	391
LA VUELTA A ITALIA, CICLISTA	392

Deportes diversos

Campos de sport	395
Didáctica futbolista	396
El Campeonato nacional de remo, en Alicante	397
Ante los Juegos Olímpicos interna- cionales	398
El «Tour de France»	400
Un Congreso de Alpinismo en Mónaco	403
Gacetilla de Sociedades	405
Notas y Ecos	407

Precios de suscripción:

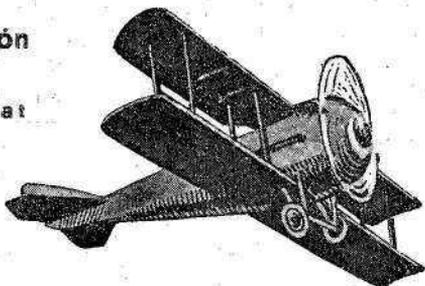
España, un año	15 pesetas
Extranjero, un año	20 id.
Pagos por adelantado	

Precios de los anuncios, según tarifa

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES Y AERÓPLANOS

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

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 substituidas, gracias a los grandes progresos industriales, por las de bicicletas y por 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

LA COPA DE AMÉRICA

Dos pueblos de los más poderosos de la tierra, hanse apasionado enormemente en estos últimos días ante un acontecimiento, sin disputa alguna transcendental, pero que para el vulgo no debe representar nada más, si algo representa, que un mero capricho de unos ociosos magnates.

Allá, en aguas de Sandi Hook, en las inmediaciones de Nueva York, se ha disputado una vez más la clásica regata a la vela, denominada Copa de América, instituida hace muy cerca de setenta años y en la que los ingleses, con el tesón y admirable perseverancia que tanto les distingue, luchan de cada vez con mayores arrestos y más grandes afanes por arrebatar a los americanos, sin poder conseguirlo, un trofeo que se escapó de sus manos el año mismo en que fué creado.

Un hecho al parecer tan insignificante como el de que un yate venza a otro en un recorrido de *x* millas, logra, sin embargo—aunque a muchos de nuestros compatriotas les parezca mentira—, avivar los entusiasmos de dos pueblos que, en ésas como en tantas otras manifestaciones pacifistas y bienhechoras, ven el poderoso acrecentamiento de considerabilísimos intereses deportivos y, sobre todo, industriales.

Los dos países que cuentan con las más formidables escuadras que vuelven a estar, enhorabuena, ociosas, pretenden vislumbrar a través de esa clase de titánicos combates, de qué lado se decanta la supremacía de un poderío enorme, simbolizado en esta ocasión por dos soberbios yates.

En ese interés abundan—y esto es lo bello—todos cuantos sintiendo intenso amor por su bandera logran hacer comprender que es el honor de la nación, de altos y sagrados intereses que a ella toca defender, lo que está puesto en juego.

Es el amor patrió lo que se pretende hacer revivir y lo que revive a cada instante, a cada momento, en el continuo transcurrir de la vida; y el pueblo, a fuerza de escuchar el relato de esos pugilatos, redobla sus esfuerzos para tratar de adquirir, como las adquiere, mayores dosis de inteligencia, más cúmulo de fuerzas, para demostrar ante el mundo entero—que suele enterarse perfectamente de estas cosas—lo mucho que ennoblecen los laureles de una victoria.

Es preciso que vayamos infiltrando en el sano criterio de nuestras juventudes lo que significan esos pugilatos meramente deportivos, por los que se apasionan fervientemente dos pueblos grandes y poderosos.

El análisis sería largo de hacer, pero creemos que existe lo bastante con decir que, por encima de todo, resplandecerá siempre en esos casos tan admirables el afán de ver glorificado el nombre del pueblo del cual se siente uno orgulloso y ufano de ser hijo.

Si en todo lo «nuestro» pusiéramos los españoles idénticos afanes, si acompasáramos nuestra débil voluntad con la de otros pueblos que nos ofrecen esos grandes ejemplos tan sencillos, se acrecentaría de un modo increíble nuestro poder y lograríamos ser objeto de admiración por parte de aquellos a quienes nosotros admiramos por los saludables ejemplos que frecuentemente nos proporcionan.

KIND



AUTOS
ESPAÑA

**AGENCIA GENERAL
BRUGUERA & SANDIUMENGE
BARCELONA**

La VIII Olimpiada en Barcelona

VAN a acudir a Amberes, llevando, además de las representaciones propias que ostentan nuestros queridos amigos, los grandes y excelentes amigos de toda la vida de nuestra Revista, García Alsina, Elías y Juncosa, Hans Gamper y Cò de Triola, la representación de STADIUM.

Van a tener la dicha de admirar la actuación de los representantes de nuestra raza en las arenas del stadium de Amberes.

Investidos algunos de ellos de alta representación, tal vez hablen en nombre de la región hispana que pretende consagrar mayor culto a los ejercicios físicos.

Nosotros nos imaginamos con qué gusto, con cuánta ilusión y cuán infinito amor y suprema elocuencia se expresarían en medio de aquel concierto sublime de voluntades si pudieran exponer su deseo — que es el nuestro, ferviente y apasionado — de que la próxima Olimpiada se celebre en Barcelona.

¿Por qué no?

Barcelona, la ciudad cosmopolita a la que no arredró jamás arremeter con cualquier empresa, por colosal que fuera — ayer, en 1888, la Exposición universal; mañana, en 1924, la Exposición de Industrias Eléctricas —, puede aceptar el gran honor de organizar la VIII Olimpiada.

¿Acaso no fuera digna sucesora, digna continuadora de la obra imperecedera realizada por Atenas, por París, San Luis, Londres, Estocolmo y Amberes?

¿Qué cuesta — se preguntará todo el mundo — la organización de una Olimpiada?

Según el Barón de Coubertin, son indispensables, aparte de un caudal incalculable de energías, de un derroche de previsión y la comprensión perfecta del ideal olímpico, 3.000.000 de pesetas.

Quienes evaluaron los gastos que podría ocasionar la celebración de la V Olimpiada (Estocolmo), que se cita como modelo perfecto de organización, lo hicieron en la cantidad de pesetas 3.500.000. Se gastaron exactamente 3.405.000 pesetas.

Todos sabemos, porque recientemente ha corrido la voz por gran parte de nuestra Prensa, que el stadium de Berlín (consagrado a la Olimpiada de 1916, no celebrada a causa de la guerra), costó 5.000.000 de marcos, como también que el de Amberes, que si no es monumental es «gracioso», cómodo, dotado de todo el confort posible, ha costado 2.250.000 francos belgas.

¿Seríamos capaces de recaudar los 3.000.000 de pesetas que en cuestión de finanzas necesitaríamos para salir airosos de nuestro empeño?

¿Por qué no? — repetimos.

¿Quieren poner toda su influencia en juego para conseguirlo, nuestros diputados y senadores? De ponerla con toda la enorme voluntad que sienten por el engrandecimiento de Barcelona y de Cataluña, el Estado respondería a su petición — atento siempre a la de S. M. el Rey — con tanta o mayor cantidad que el Estado belga.

¿Quieren secundar esta nobilísima empresa la Mancomunidad de Cataluña y las Diputaciones catalanas?

¿No brindaría todo su apoyo a una obra de esta índole el Ayuntamiento de Barcelona, y junto con el de Barcelona todos los demás de nuestra región?

Supuesto que la Olimpiada de 1924 coincidiera, que muy bien pudiera ser, con la Exposición de Industrias Eléctricas, ¿no aportarían todo su inmenso poder cuantos están interesados en el éxito de este certamen en vías de realización?

¿Habrían de permanecer ociosas a nuestro llamamiento las sociedades deportivas, no tan sólo de Barcelona y de Cataluña, sino de España entera?

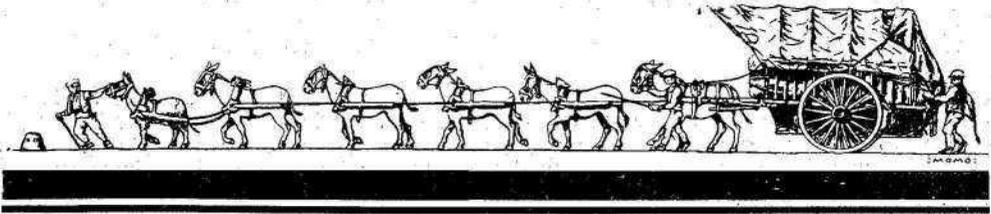
¿Nuestro noble y culto pueblo catalán, no secundaría esos propósitos con sus grandes entusiasmos, puestos siempre ardientemente al servicio de toda causa noble y justa?

Aunadas todas esas grandes voluntades, nadie dude que habríamos de salir, como siempre, airosos de nuestro empeño.

Hablen, pues, nuestros senadores; hablen nuestros diputados, los consejeros supremos de nuestra Mancomunidad, los de nuestras Diputaciones, nuestros Alcaldes, los presidentes de nuestras sociedades deportivas, la Prensa toda, cuyo concurso, el más generoso, damos, desde luego, por absolutamente descontado; hable el pueblo todo e invistamos a los que van a representar a STADIUM — nombre simbólico, nombre sublime, que conserva toda la nobleza de su abolengo, que evoca los días de oro de las civilizaciones helénicas y latinas, 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 culto a los clásicos certámenes atléticos — de una autoridad que les permita recabar para nuestra augusta Barcelona el derecho de celebrar ella la VIII Olimpiada en 1924.

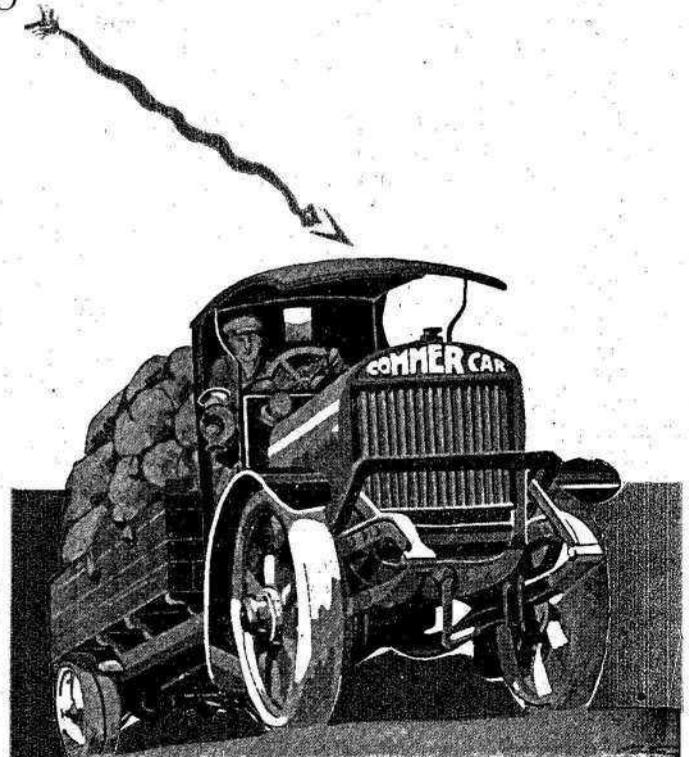
NARCISO MASFERRER

AYER



HOY

SEGÚN EL CONCURSO
BARCELONA - MADRID,
EN EL CUAL HA GANADO
DOS MEDALLAS DE ORO,
LO EFICAZ ES ESTO



GARAGE VILA RAMBLA CATALUÑA 45
TELEFONO 1594 A
BARCELONA PLAZA LE/EP/3-
TELEFONO 6164 C

MOTORIAL



Suplemento especial incorporado a STADIUM, dedicado a

AUTOMOVILISMO Y AERONÁUTICA

Del Concurso de Autocamiones

Consideraciones

A l decir de un ilustrado colega matritense, «el tema autocamiones adquiere por momentos importancia y desarrollo extraordinarios».

«Hay que machacar el hierro —añade, firmemente persuadido de ello— cuando está candente...»

Ya que nunca pudo venir más «a pelo» ese aforismo que en el momento presente, conviene que machaquemos en el yunque sin perder alientos, porque el éxito que espera a esta campaña ha de ser de los decisivos.

Hemos de machacar con tanto más empeño cuanto que la Prensa periódica, «atenta únicamente a su negocio», no tan sólo no ayudó a los organizadores de la gran expedición de autocamiones a Madrid con el concurso valioso de su propaganda, sino que es aún lo más triste observar que esa misma Prensa diaria, al alborear el transporte automóvil, inicia «acá y acullá»—que «en todas partes cuecen habas»—una tremenda cruzada contra los autocamiones, so pretexto de supuestos atropellos; la mismísima campaña, jamás interrumpida, que se ha venido operando contra los automóviles de turismo.

Nada, empero, se opondrá al paso raudó de la caravana. Gozosos contemplamos el paso por las cuestas de los Bruchs, de La Muela y del Frásno, por los vericuetos de Briviesca o por los llanos de Siétamo y Gajanejos, y el espectáculo era sencillamente majestuoso.

Esas formidables máquinas, que constituyen uno de los elementos más poderosos del transporte en nuestro tiempo, al que no pueden oponerse obstáculos de ningún género, puesto que aun con pésimas carreteras, trepan a las mayores alturas, han demostrado a los ojos de los más incrédulos que lo que se intentaba demostrar, *resistencia, regularidad y consumo*, ha quedado evidenciado plenamente.

Resistencia.—Es difícil averiguar si esos grandes y pesados vehículos que arrastraban seis, ocho, diez y doce toneladas están fabricados a prueba de carreteras españolas (en algunas de las cuales¹ fué poco menos que imposible conservar la

regularidad calculada), pero lo están firmemente, por cuanto, contra la creencia general, el tanto por ciento de handicap establecido entre el número de los vehículos salidos y el de los llegados es altamente insignificante, si se tienen en cuenta las enormes dificultades con que hubieron de luchar durante seis días los que participaron en la prueba. A las pésimas condiciones de algunas carreteras se unió el excesivo calor de aquellos últimos días precanciculares del mes de junio, y hombres y máquinas resistieron los seis días sin que en unos ni otros se exhalara un quejido.

Quienes abandonaron, a ello viéronse obligados debido a la imprudencia que supone poner en marcha un coche desembarcado horas antes de empezarse el concurso, o por causas que conviene inquirir y esclarecer, si es que media mano criminal en el hecho.

Regularidad.—Es evidentísima la que se ha demostrado, hasta el punto de que existe vehículo que ha diferido en cuatro minutos la regularidad al cabo de 711 kilómetros de recorrido; los demás concursantes no difieren de ello gran cosa, quedando demostrado que va a ser más segura la regularidad en materia de transporte automóvil que en la de nuestros flamantes trenes.

Consumo.—A lo largo del camino circularon ómnibus y camiones unas veces con gasolina, otras con benzol y con alcohol otras. Es decir, que una de las condiciones de este interesante concurso era probar a los ojos de todo el mundo que los vehículos que se ofrecen para circular por nuestro país lo mismo funcionan con gasolina americana, de que adolece el mercado de vez en vez, que con productos elaborados en nuestra propia casa, como el alcohol neutro o desnaturalizado, del que existe siempre abundancia, o el autobenzol, que se elabora a orillas del Nervión.

Ni una sola deserción se registró por defecto de carburación. Las pruebas dieron un resultado sencillamente admirable.

El consumo de gasolina proporcionó sorpresas agradabilísimas, ya que se dió el caso, para algunos incomprensible, de que hubiese vehículos, *de los más pesados*, que en 156 kilómetros gastasen 31, 35, 37 litros, lo que representa una pro-

¹ Las de Cataluña, principalmente.



Sociedad Anónima : Torino
Capital: L. 100.000.000

Nuevo modelo **501** Nuevo modelo

65 mm. de diámetro por 110 mm. de carrera, 10-15 HP.
Puesta en marcha y alumbrado eléctricos. Ruedas
de acero desmontables. Equipo completo.

Chassis disponibles para entregas en el acto

AGENCIA EXCLUSIVA

Sociedad General de Automóviles
Caspe, 24 Barcelona

porción ventajosa comparada con lo que emplean algunos coches de turismo.

Y no crea el lector que hubo truco ni fraude. Hubo, sí, por parte de los conductores, de la inmensa mayoría de los conductores—digámoslo en su honor porque ello es merecido—un celo, un cuidado especialísimos, una atención consagrada a salvar los prestigios y la fama legítimamente adquirida por cada una de las marcas puestas en competencia, que han salvado los que puso sabiamente en juego la entidad organizadora.

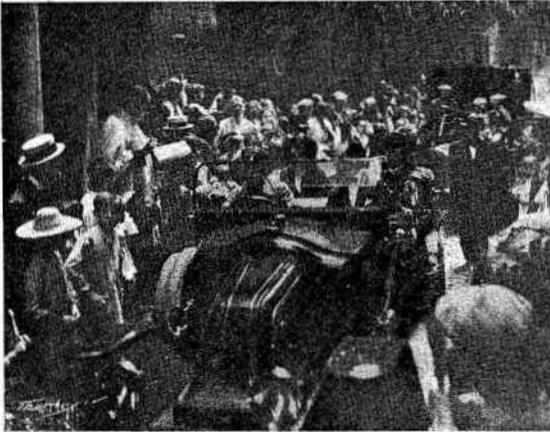
Todo eso queda demostrado, como lo queda indiscutiblemente el interés enorme que despertó la prueba y lo sigue despertando, desde el momento que se comentan con elogio, aquí y fuera de aquí, sus resultados maravillosos.

El gran público, el pueblo alto y bajo, se asoció con cariño a esa esplendorosa manifestación. Al cabo de 14 años que se celebra la Vuelta a Francia ciclista, Enrique Desgrange, nuestro ilustre colega; se maravilla y parece sorprenderse de que (copiamos sus mismas palabras) «casi en todas partes ocurre AHORA que el representante del Go-

bierno, el general, el alcalde y sus adjuntos asisten a la llegada de los corredores, y ello nos regocija, porque es un síntoma del éxito de nuestra carrera». En TODAS PARTES, podemos decirlo con orgullo nosotros, los representantes del Gobierno, los generales, los alcaldes... el propio Jefe del Estado, S. M. el Rey en persona, S. M. la Reina, cuando no acudieron presurosos a esperar la caravana del progreso, esperaron satisfechos la visita de los principales elementos organizadores para felicitarles por su feliz iniciativa, por la excelente organización, por los resultados prácticos y, sobre todo, por la semilla que había penetrado en lo más profundo de una tierra tan agradecida como la bendita tierra de España, que suele dar ciento por uno cuando se pone amor intenso en el cultivo.

Y ahora, cumplidos una vez más por la Cámara Sindical del Automóvil sus altos deberes, que quienes colaboraron a esa gran obra recojan el fruto que tienen bien merecido y que de él se aprovechen todos cuantos coadyuvan en España al desarrollo del automovilismo en sus múltiples aspectos.

Notas automovilistas



Bendición de automóviles con motivo de la fiesta de San Cristóbal

Foto Vela

Un almuerzo y una reunión

Sabemos que en uno de los días de esta semana han ofrecido amigos nuestros muy queridos, un espléndido almuerzo a personas las más interesadas en una empresa que ha de proporcionar gloria infinita a nuestra ciudad, en el transcurso del cual quedaron convenidas las bases que permitirán fijamente repetir el año próximo una manifestación que constituyó en el pasado un éxito de los más sonados.

Relación, seguramente, con este asunto debe tener una junta celebrada ayer por los directores o delegados de manufacturas catalanas que ostentan, en conjunto, la representación de una oficina permanente de carácter internacional.

Los resultados de las reuniones creemos que

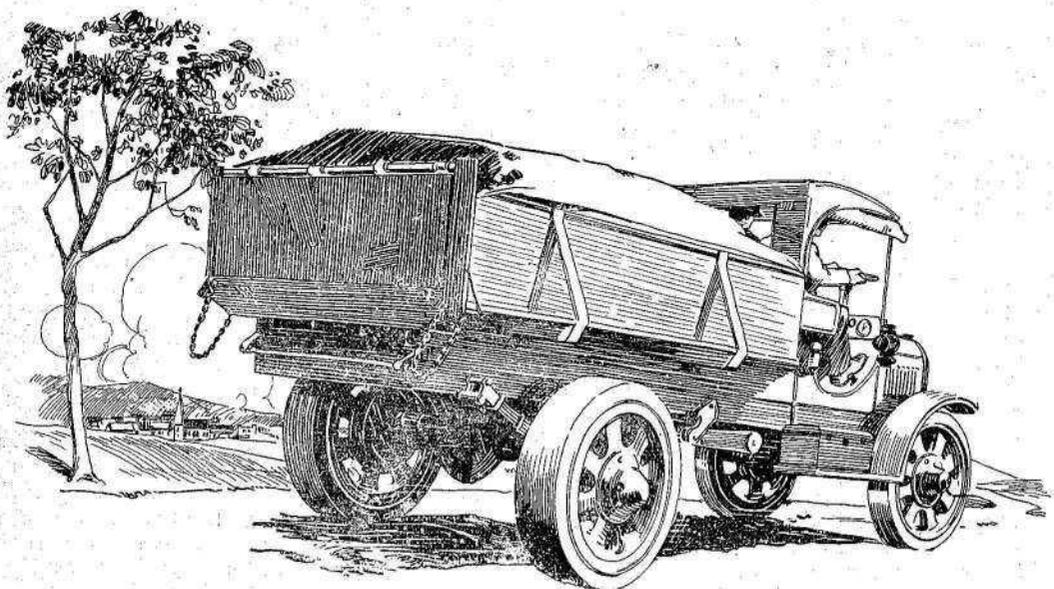
son altamente satisfactorios y nuestras impresiones sumamente optimistas.

El Gran Premio del A. C. F.

Se trata de celebrar en 1921, el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, en Alsacia, en un circuito, al parecer ideal, de unos 30 kilómetros, a dos mil metros de las puertas de Estrasburgo.

Enrique Trabal

participa a sus clientes y amigos el traslado de su taller de reparación de automóviles de la calle Aragón, 134, a su nuevo local, VILLARROEL, 173, junto a Provenza, donde espera seguir mereciendo la confianza de cuantos con ella le vienen distinguiendo



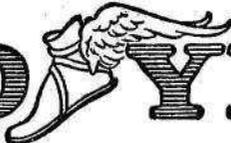
Seguros y Lucrativos

El autocamión es como un gigante poderoso, que con su fuerza fácilmente destruirá las gomas si éstas no son de una calidad lo suficientemente buena para poder resistir su empuje. Es un verdadero monstruo que con insaciable apetito las devora en corto tiempo, cuando no son lo bastante resistentes y duraderas.

Un producto similar que no sea tan claramente definido como lo son los Macizos Goodyear, nunca podrá responder a las duras exigencias a que estos pesados vehículos lo someten.

Considerando la economía que representa el Macizo Goodyear en cada kilómetro de su recorrido, ningún "connaissanceur" dejará de proveer sus autocamiones con Macizos Goodyear, porque son seguros y lucrativos.

Compañía Española de Neumáticos y Caucho

GOOD  **YEAR**

Paseo de Gracia, 93
BARCELONA

Calle de Recoletos, 1
MADRID

El record de un autocamión

Gerona-Barcelona en autocamión,
en una hora cincuenta minutos



El autocamión *Lancia-Salat*

LA nota automovilista más interesante de la quincena la ha constituido, sin duda, el recorrido efectuado por un autocamión *Lancia-Salat*, que ha invertido una hora y cincuenta minutos en cubrir los 100 kilómetros largos que separan Gerona de Barcelona, o sea marchando a la velocidad de unos 54 kilómetros por hora.

La apuesta—pues fruto de una apuesta de 5.000 pesetas en Gerona ha sido la hazaña—estuvo rodeada de todo el interés que el anuncio de tal empresa puede despertar, especialmente entre los devotos del volante y entre los que sin ser devotos se dedican a la conducción de autocamiones. Los augurios acerca la posibilidad de cubrir dicho trayecto en dos horas, eran ya pesimistas, pero don Francisco Gusiné, de Gerona, sin duda buen conocedor de lo que son los *Lancia-Salat*, no vaciló en afrontar la apuesta y el coche partió de la inmortal ciudad llevando a bordo conductor, apostantes y testigos, que se fueron maravillando de la marcha veloz y segura del vehículo, llegando a Barcelona después de una hora y cincuenta minutos de la salida, es decir, con diez minutos de adelanto sobre las dos horas convenidas y sin sufrir la menor avería ni en motor ni en gomas.

A los que conocemos un tanto lo que es la

carretera y el trabajo brutal que representa para un autocamión marchar a más velocidad de la normal, no puede menos que admirarnos la hazaña de ese *Lancia-Salat*, y, francamente, tal vez antes de que el recorrido fuese un hecho, aun conociendo lo que da de sí la famosa marca italiana y la forma concienzuda en que nos presenta los camiones la casa Salat, de ésta, habríamos dudado de la posibilidad de tal recorrido. Hoy hemos de rendirnos a lo evidente y felicitar, no sólo al señor Gusiné, de Gerona, que ha ganado la apuesta, sino a la casa Salat, de ésta, porque el viaje ese de Gerona a Barcelona en una hora cincuenta minutos, es una demostración de las que no necesitan comentarios; y claro está, aun cuando no establezcamos de una manera matemática la base de que todos los autocamiones deban marchar a los 50 por hora para llenar su objeto, el record no deja de sentar un precedente en pro del servicio de transportes por autocamión, poniendo fuera de dudas la indiscutible potencia y condiciones de una marca italiana, la *Lancia*, y el acierto en adaptar el vehículo a nuestras malas carreteras, obra de la casa Salat, cuya influencia en el mercado de autocamiones, hoy preponderante, a no tardar marcará una beneficiosa era en este moderno medio de transportes.—C.

De aviación

Un artículo de Ortega y Munilla

Días atrás nos fué dado el gusto de leer un admirable artículo del conocido literato J. Ortega y Munilla, titulado «Los alegres caballeros del aire». En dicho escrito refiere sus impresiones de una visita al campo de aviación de Getafe.

Ahí van sus principales párrafos:

«... Rodó el aparato sobre la blanda hierba. De improviso, se despegó... Frase del vocabulario de esta profesión maravillosa: quiere decir que el mecanismo se separó de la tierra; se elevó rápidamente, avanzó en línea recta, alejóse... Fuimos perdiendo la noción de sus líneas y de sus proporciones. Entonces no era ya sino un pájaro que cantaba fieramente con el estremecimiento del motor, y seguía regido por mano magistral...»

»Resuena el vibrar de la máquina, estremécese el aire al empuje de ella. A veces el capricho del conductor obliga al aparato a inverosímiles cambios de línea. Ya gira sobre sí mismo, ya se inclina a un lado y a otro, como hacían los vencejos que allí mismo revolaban. Diríase que estas avecillas eran las inductoras y las inspiradoras de los sublimes tripulantes.

»Algunas veces el aeroplano, que seguíamos con los anteojos, se alejaba tanto, que apenas era visible. Luego retornaba en curva grácil y, según iba aproximándose, mayor era el ruido del motor. Todo con una seguridad, con una firmeza, con una gracia, que juntábanse allí ciencia y arte, serenísimo pensamiento y audacia sublime.»

Describiendo el encanto y la suavidad de un aterrizaje dice Ortega y Munilla:

«Vi que cuanto más sabedores del caso eran los pilotos, más dulcemente se realizaba el fenómeno de que el pájaro apoyase sus patitas sobre la hierba. Muchas veces el contacto era tan dulce, que no parecía sino que el aeroplano continuaba volando. Y me acordé de la frase del poeta: «Hasta cuando el pájaro anda, se conoce que tiene alas.»

Ortega y Munilla se declara un convencido y un entusiasta de la aviación; léase el siguiente párrafo:

«Lo que para la ignorancia común es una invocación a la muerte, es para el testigo de estas enseñanzas risueño juego, divertimento espiritual, gracia artística de unos elegidos de la Providencia que convierten una ecuación matemática en fiesta de los ojos y del alma.»

¡Qué bello es este escrito del célebre literato! El, si bien anciano, tiene el alma suficientemente joven para apreciar lo sublime, lo majestuosamente hermosa que es la aviación...

Nosotros quisiéramos tener una pluma tan bien cortada como la suya para poder describir como nos emborrachamos de belleza al encontrarnos días pasados a 600 metros sobre Barcelona, a bordo de un magnífico avión; pero tememos profanar nuestros impecables recuerdos...

Como grandes aficionados y entusiastas de la aviación, nos complace sobremanera ver a hombres de la categoría de Ortega y Munilla declararse fervientes partidarios de esta ciencia tan hermosa, así como comprobar que es cada día mayor el número de convencidos, de conquistados a la causa de la aviación, la más bella y la más noble de las causas.

M. TRILLA FORNELL

LANCHA A MOTOR

Longitud, 11 metros; casco de acero, hélice de bronce, camarote lujosamente equipado, con motor ARGUS de 100 HP.; velocidad, 30 a 35 kilómetros por hora. Lo mejor que se conoce en estas construcciones; se vende para pronta entrega.

Pídanse detalles a

IMPORTADORA NACIONAL, S. A.

DIPUTACIÓN, 282

RECONSTRUCCIÓN POR
PROCEDIMIENTO PA-
TENTADO DE

COJINETES DE BOLAS

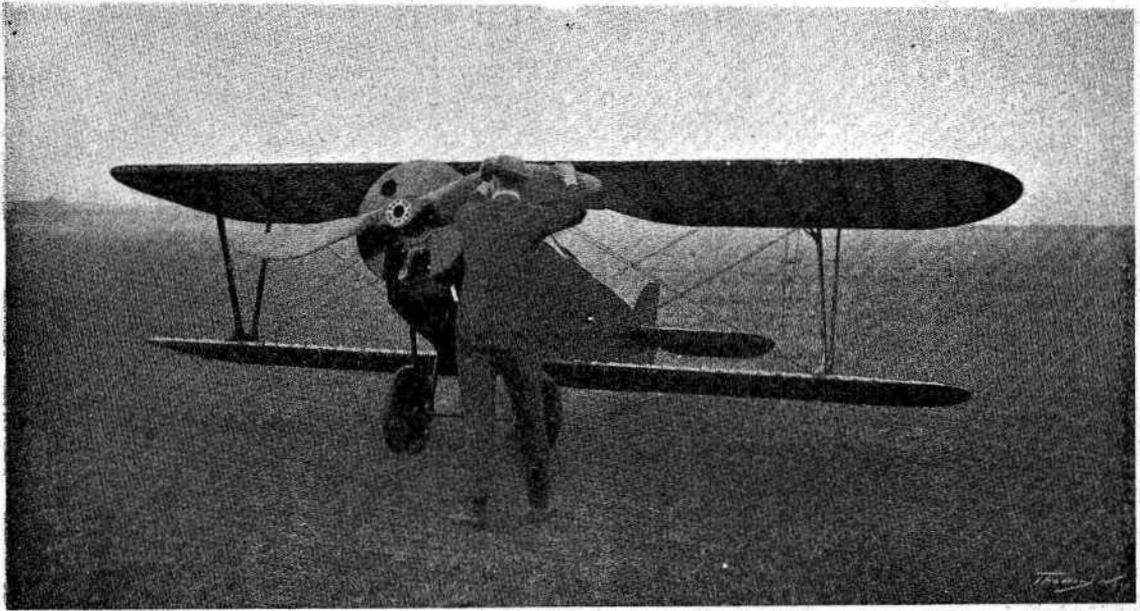
DE TODOS SISTEMAS,
GARANTIZANDO SU
BUEN FUNCIONAMIENTO

Taller mecánico : SOLER & APARICIO (Sucesores de Reynés y Soler)

Consejo de Ciento, 431 : BARCELONA : Teléfono 619-S P

Los aeroplanos al alcance de todos

El "Bristol Babe"



SON muchos ya los diminutos aviones creados en la post-guerra para satisfacer las demandas de los numerosos pilotos que desean poseer su avión.

Podemos hoy presentar a nuestros lectores el *Bristol Babe*, cuyas reducidas dimensiones son muy visibles en la fotografía que publicamos.

Las características de este aeroplano son interesantísimas.

Equipado con un motor rotativo de 60 HP., *Le Rhône*, que consume 15 litros de bencina por hora de vuelo, corre a una velocidad normal de 120 kilómetros.

A la altura de 1.500 metros puede alcanzar la velocidad máxima de 145 km. por hora.

El depósito de bencina contiene 30 litros de bencina; de manera que a la velocidad normal puede volar unas dos horas, cubriendo unos 240 kilómetros.

El peso de este avión, sin carga, es de 256 kilogramos, mientras que con carga es de 348 kilogramos.

Su envergadura es de 6 metros, lo que permite guarecerlo en reducido cubierto.

Este aeroplano carga 30 kilogramos por metro cuadrado de superficie de los planos portantes, lo que le permite reducir su velocidad a 60 kilómetros por hora en el aterrizaje, y al mismo tiempo eleva su «techo» a 3.100 metros.

ANT.

Aleteos

Homenaje a Wilbur Wright

El 17 del actual se ha efectuado en Le Mam, con solemnidad extraordinaria, la inauguración del monumento erigido en honor del propulsor de la aviación, Wilbur Wright.

La fiesta ha constituido una franca demostración de la simpatía existente entre Francia y América. Pronunciaron discursos, los más sentidos y elocuentes, el antiguo embajador de los Estados Unidos, M. Myron-Herrick; el general francés Dumesnil, y el Conde de la Vaux, vicepresidente del Ae. C. de F.

La aviación en Amberes

En Amberes, como prólogo a los Juegos Olímpicos internacionales, se ha celebrado el Concurso de Aeroplanos con dos asientos, con un trayecto a recorrer de 240 kilómetros.

Venció el notabilísimo piloto italiano Stoppani, tan popular en nuestra región, quien cubrió la mencionada distancia en 1 hora 17 minutos, batiendo al no menos notable as belga Kottel, que se vió discapado por una pana de motor.

La victoria de Stoppani le ha valido numerosas felicitaciones.

Los lobos del aire

UN viejo bonachón, con lágrimas en los ojos, me decía un día:

—Vosotros, jóvenes de ahora, quitáis a la vida su poesía. Cuando yo era joven, los días de fiesta salíamos al campo, chicas y chicos, sentados en carros que nerviosos caballos tiraban al son de los cascabeles. Ibamos cantando y cantando volvíamos, con el carro adornado de flores y ramas cogidas en los prados y bosques que atravesábamos.

Cantábamos canciones cuya cadencia se avenía al alegre sonar de los cascabeles, y contentos volvíamos al caer el día.

¿Y vosotros, qué hacéis, jóvenes de ahora? Con máquinas ruidosas, con diabólicos estrépitos de motores, corréis carreteras, levantando el polvo que todo lo afea. Llegáis pronto, muy pronto, a lejanas tierras; pero llegáis sin canciones ni gritos de alegría; llegáis sin flores, llegáis sin poesía.

En mi jardín sentado, el otro día pensaba yo en el cambio que sufren las cosas; distraídamente, por entre las ramas miraba el cielo azul que nubes blancas de vez en cuando cruzaban.

Las aves volaban con elegantes movimientos que me admiraban.

De pronto oyóse como un roncar de gigantesco moscardón, y una de esas máquinas que vuelan cruzó el espacio, espantando las aves. Y yo pensé: «¡También va a afearme el cielo esta nueva juventud con sus artefactos!»

Tomé la palabra ante tal comentario, y dije al buen viejo:

—No tema, no tema, que siempre allá en lo alto habrá poesía.

¡Volar! Volar ha sido el sueño de las más remotas generaciones. Volar ha sido siempre el deseo de los hombres.

El labrador mira la alondra, al despuntar el día, remontarse alto, muy alto, con gritos de alegría; el pastor fija su mirada sobre el buitre que majestuosamente planea dominando las rocosas montañas; el marino saluda la blanca gaviota que sigue su buque; y todos envidian a estas aves que, libres, van donde quieren por no encontrar trabas, ya que madre naturaleza las creó con alas.

Ahora el hombre, con su labor constante y su valentía, ha logrado crearse las alas que no tenía. Ahora, como las aves vuela, y allá en lo alto, entre las nubes blancas que cruzan el cielo, se cantan canciones porque hay alegría, hay luz, hay colorés, hay aire puro y hay poesía...

¡Qué inmensos panoramas! Montañas lejanas, bosques y praderas, ríos, lagos, poblados y sierras, todo se divisa con una sola mirada, y el agua del mar tiene para el hombre que vuela nuevos reflejos.

Cuando un día de los tiempos futuros, al caer la tarde, cabecitas rubias con unos ojos grandes, oirán atentas al abuelo contar cosas del aire, aprenderán cuantos sacrificios costó a los hombres el tener alas y por qué al tenerlas, para luchas fantásticas fueron empleadas, y como han de ser nuestras naves del aire aves de paz y no de presa ni de combate.

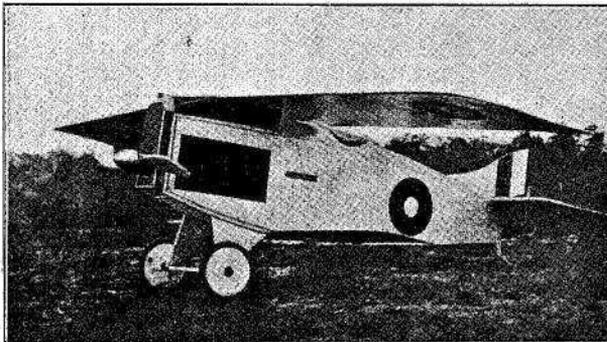
Y si azotados por las olas furiosas fueron formados los lobos de mar, también entre nubes y vendabales se irán formando los lobos del aire.

Por mares de nubes, por nevadas montañas de lejanas tierras, coleccionarán aventuras que, después, al contarlas, harán exclamar a las cabecitas rubias con ojos grandes, que atentas escucharán: «¡Qué hermosas historias las historias del aire!»

KANTENGR

Los aeroplanos del doctor Christmas

UNA de las últimas novedades de aviación en los Estados Unidos es el aparato *Bala Christmas*, construido por la Cantilever Aero Co., de Nueva York, del que es inventor el doctor William Whitney Christmas, antiguo investigador y especialista en estudios de aerodinámica en Norte América.

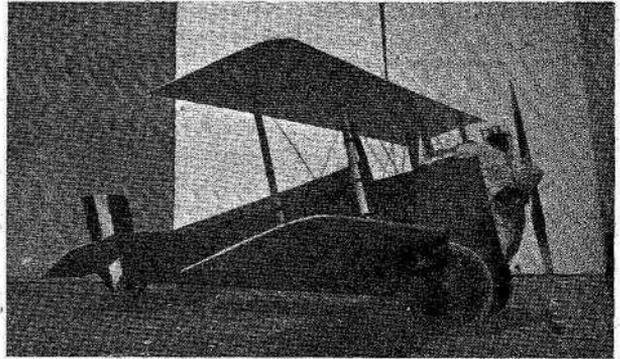


El Bala Christmas

La última creación del doctor Christmas es un pequeño biplano rápido, de alas flexibles — para adaptarse a los filetes de aire —, sin tensores ni montantes, provisto de un motor de seis cilindros *Hall Scott*, y su inventor pretende alcanzar la velocidad de 200 millas por hora con un motor de 185 HP.

Las motocicletas aéreas

Un importante concurso de pequeños aeroplanos ha tenido lugar recientemente en Italia



Biplano Machi, pilotado por De Briganti, clasificado primero absoluto de la prueba.

CON gran éxito se acaba de celebrar en Italia, organizado por la L. A. N., el concurso de los Seis metros, encaminado a dar a conocer y perfeccionar lo que podríamos llamar la motocicleta aérea, o sea el aparato pequeño, ligero, de poca fuerza, con un mínimo consumo, capaz, por sus dimensiones reducidas y poca velocidad al aterrizaje, de descender sin accidente en pequeños terrenos, incluso en una carretera; pero seguro y poseyendo todas las características necesarias para navegar al igual que cualquier otro aparato normal.

Ocho aparatos se inscribieron, siendo los que cumplieron todo lo que se les exigía en las diversas pruebas de altura, radio de acción, despegue, planeamiento, etc., el *Macchi M. 16*, *Breda N. 2*

y *Ricci R. 6*, pilotados, respectivamente, por los señores De Briganti, Montegani y Albertazzi, y clasificados por este mismo orden.

Las características de cada uno de estos aparatos clasificados, que tan magnífica impresión han causado, son las siguientes:

Biplano Macchi M. 16. — Apertura de alas, 6 metros; largo, 4,52 m.; alto, 2,80 m.; peso con carga completa, 200 kgs.; radio de acción, 3 horas; motor *Anzani*, 3 cilindros, 30 HP.

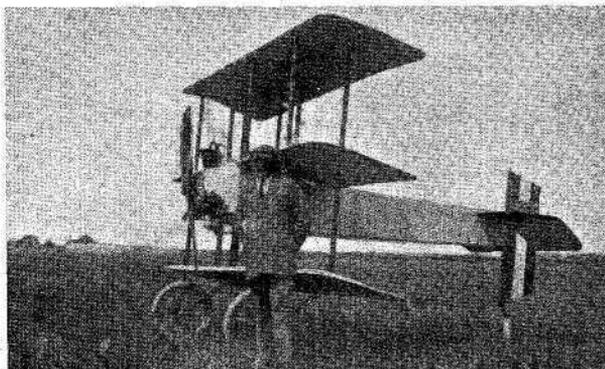
Triplano Breda N. 2 (licencia Penonti). — Apertura de alas, 4 m.; largo, 4,40 m.; alto, 2,90 m.; peso con carga completa, 215 kgs.; Radio de acción, 2 horas; motor *Anzani*, 6 cilindros, 30-40 HP.

Triplano Ricci R. 6. — Apertura de alas, 3,50 m.; largo, 3,80; alto, 2,28; peso con carga completa, 209 kgs.; radio de acción, 3 h.; motor *Anzani*, 6 cilindros, 30-40 HP.

Es muy digna de elogio la iniciativa de la L. A. N. al organizar y llevar a cabo un concurso de esta naturaleza, porque con el formidable desarrollo adquirido por la aviación y con el número cada día mayor de aficionados que pasan el brevet, no con fines profesionales, sino única y exclusivamente para dar satisfacción a sus aficiones por el deporte aéreo, es hora ya de que se estudie el aparato práctico con el cual, sin grandes dispendios en la adquisición, con reducido gasto de entretenimiento, poco consumo y fácil manejo, pueda el amateur dedicarse al ideal deporte del vuelo mecánico como practica hoy el turismo por carretera en moto o en cycle-car.

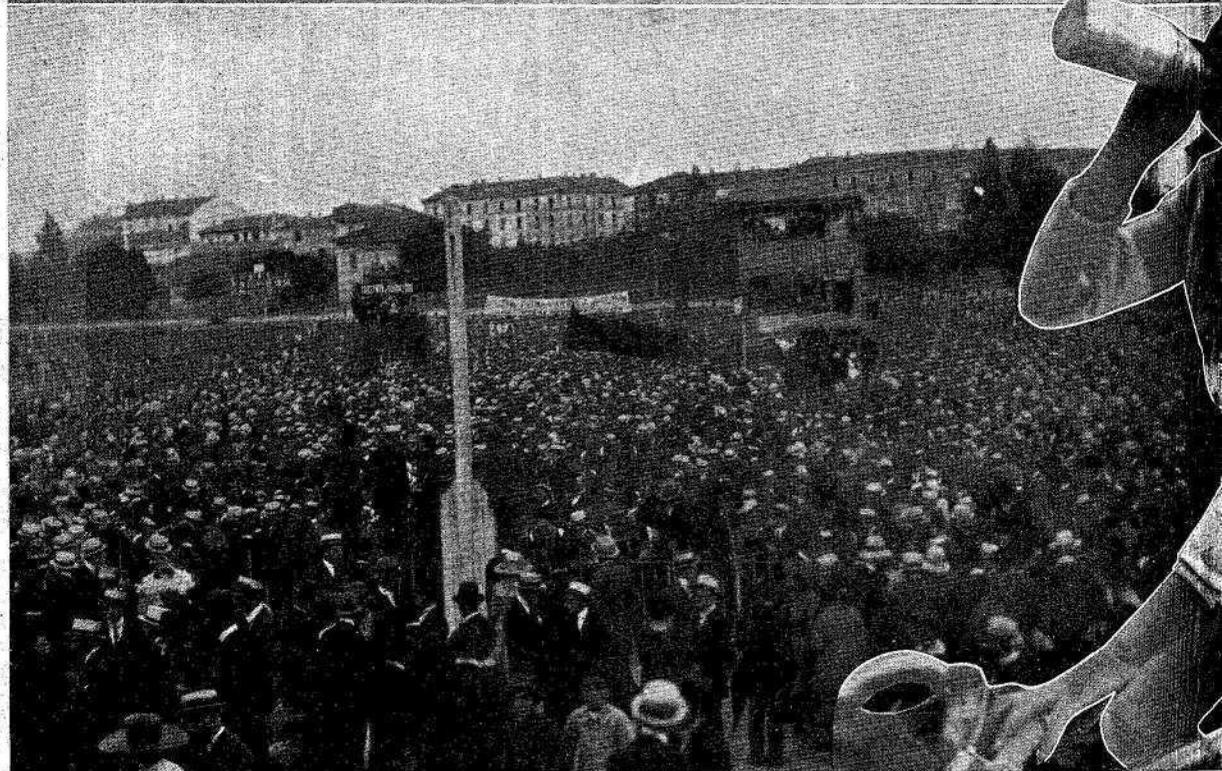
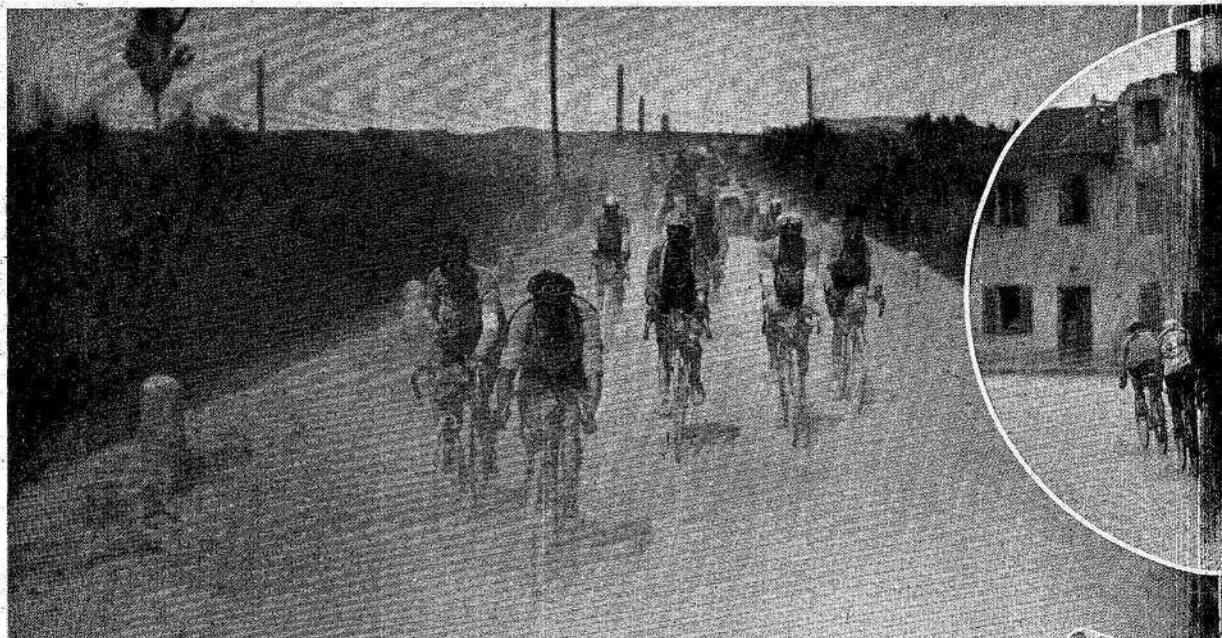


Triplano Ricci, pilotado por Albertazzi, tercero de la clasificación



Triplano Breda, conducido por Montegrin, que obtuvo el segundo lugar

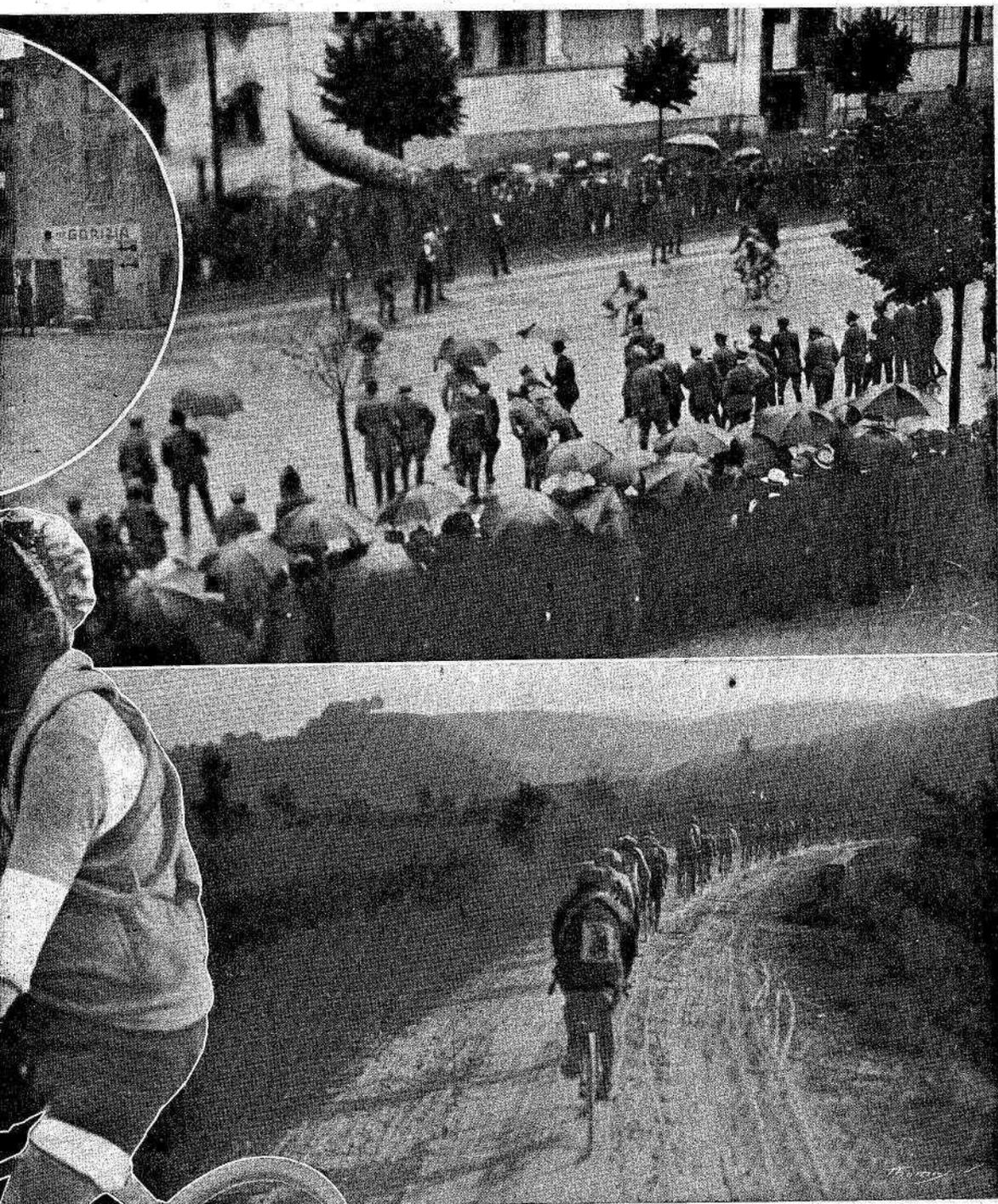
La Vuelta a Italia, ciclista



La VIII Vuelta a Italia, ciclista, ha resultado un éxito sin precedentes en la historia del deporte velocipédico clasificarse 18 de ellos, siendo los primeros Gaetano Belloni, Angelo

Las fotografías que ilustran esta página representan: Pelotón de cabeza en las cercanías de Roma. — Los de los corredores. — Belloni, vencedor de la colos

Triunfo de los PNEUS PIRELLI



...aquella nación. Tomaron la salida 64 corredores, que después de cubiertas las duras etapas lograron
 ...remo y Jean Alavoine, sobre máquinas Bianchi y PNEUS PIRELLI
 ...ders en la zona de guerra. — El control de Torino. — La muchedumbre en Milán, esperando la llegada
 ...arrera. — En fila india, camino de Génova.

La Hispano-Suiza

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

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

FRANCIA
(BOIS COLOMBES)
Talleres:
Rue du Capitaine
Guymer

**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

Automóvil Salón

MADRID
Alcalá, 81 - Lagasca, 103

BARCELONA
Trafalgar, 52 - Plaza Cataluña, 18

VALENCIA
Paz, 33

Representante de las grandes marcas europeas y americanas de

Automóviles

Berliet, Minerva, Simplex, Stutz, y Mitchell

Camiones

Federal y Berliet

Motocicletas

Indian

Tractores agrícolas

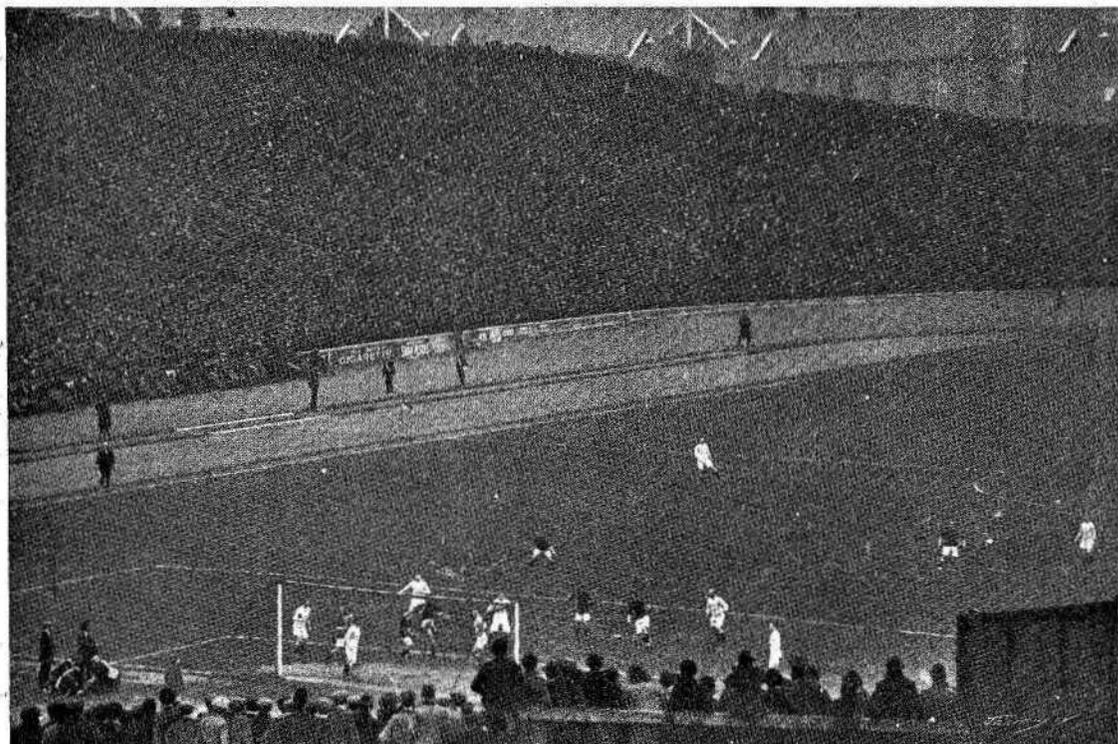
Cleveland



Rueda motriz **Smith**, bici-
cletas **Automoto** e **In-
dian**, neumáticos, acceso-
rios, recambios y artículos
de sport de las más acre-
ditadas marcas

Deportes diversos

CAMPOS DE SPORT



Allá... y aquí

HA sido tanta la abundancia de material gráfico que se ha ido aglomerando sobre nuestra mesa en estos últimos tiempos, tan pródigos en manifestaciones deportivas de alta importancia, que bien a nuestro pesar no hemos podido dar cabida en nuestras páginas a fotografías que nos fueron enviadas del extranjero con vistas de cosas que han de causar en el ánimo de la mayoría de nuestros lectores tal vez más envidia que sorpresa.

Tal ocurre con las fotografías que hoy publicamos de los partidos de la Copa de Inglaterra.

Observe el lector aspectos de la lucha titánica, fieramente sostenida entre Bristol City y Aston Villa, el famoso equipo, de una parte, y de otra el Chelsea Gionnd; pero observe también quien tenga vista escrutadora, esa masa enorme de público que asiste a los grandes partidos.

Bellas podrán ser las fases de la *melée* que presenta la foto para el aficionado a trotes balompédicos—digamos balompédicos en honor del inmortal Mariano de Cavia, que acaba de bajar a la tumba—; pero más bellas han de ser para aquellos que empiezan a considerar que los terrenos de

juego, del Barcelona singularmente, son excesivamente pequeños con relación a la enorme importancia adquirida por el club.

Ha llegado, pues, la hora de que el Ministerio Rosés, que preside ahora los destinos del club azul grana, desarrolle minuciosamente sus vastos planes, que ponga mano inmediata a la obra y que dote a la ciudad del campo grande que ansiamos tener, algo así como aquel famoso terreno que posee en Colombe el Racing Club de Francia, donde pueden jugar a la vez veinte equipos de futbol rugby, seis u ocho de futbol association, terreno que yo, a muchas leguas del término querido, contemplaba embebido, considerando que aquel espacio de tierra, tan abonado para las prácticas deportivas, debiéramos trasplantarlo a nuestros lares para que en él se manifestaran nuestros entusiasmos en pro de los ejercicios atléticos.

Soñemos, alma, con el futuro parque de sports; pero, mientras tanto, quienes nos brindaron los terrenos del Barcelona, del Español, del Europa, etcétera, que den un pasito más... camino del terreno ideal de Huddersfield, donde está enclavado el que reproducen nuestras fotografías.

N. M.

Didáctica futbolista

Por J. A. Berraondo

V

De los medios

Al hablar del juego de los half backs debemos, en primer término, exponer que su labor consiste en defender y atacar. Así como muchas veces han de acudir en ayuda de los backs, puesto que de no hacerlo recaería sobre éstos un trabajo ímprobo, en otras ocasiones deben de estar dispuestos a atacar.

Una línea de delanteros que no reciba pases de sus medios jugará en malas condiciones, pues o tendrán que recular demasiado para hacerse con el balón o cuando les llegue será con desventaja.

Si los backs no reciben la debida ayuda de sus medios, podrán defenderse hasta cierto punto, pero acabarán por capitular. Como contados son los medios que sobresalen lo mismo en el ataque que en la defensa, exponemos como punto principal que se debe prestar preferente atención a este asunto.

Los medios no deben desanimarse y quedar parados porque un delantero les pase. Al no tener el balón pueden correr más fácilmente y, por lo tanto, a mayor velocidad, y llegar a tiempo para quitar de nuevo el balón. Aun suponiendo que no alcancen a quitar el balón, podrán colocarse bien y obligar a que centren o tiren a goal forzado; y no es lo mismo que un delantero centre, tire a goal o haga el pase en situación difícil, que lo haga cómodamente.

Que la línea de medios constituye la base de un equipo y que dentro de esta línea debe destacarse como figura principal la del centro medio, es cosa vieja de puro sabida y por eso nos limitaremos a hacerlo constar una vez más.

Al hablar de los backs hemos dado nuestra opinión sobre cuál es el sistema que deben de emplear medios y zagueros en combinación para marcar con éxito al ataque contrario. Ahora trataremos de la colocación de los medios referente a su ataque.

Al arrancar los delanteros con el balón deben ellos hacerlo también, pero no excesivamente cerca, pues de no ser rapidísimos, al rechazar la defensa contraria el balón se encontrarían muy distanciados de la línea delantera que tienen que marcar y, por lo tanto, no llegarían a tiempo para ayudar a sus backs. La distancia más conveniente que debe existir entre ambas líneas es la de unos diez metros. Desde este punto están en situación de ayudar al ataque y, si fuera necesario, a la defensa.

Cuando es un medio quien arranca con el balón, no debe pararse y mirar a derecha o izquierda para saber a quien debe pasar, pues al pararse da tiempo a que el mismo delantero a quien quitó el balón o cualquier contrario se lo quite. Una vez en posesión del balón, debe con rapidez avanzar y en el momento propicio hacer el pase al delantero menos marcado o mejor colocado. El abuso del dribbleo y más hacia atrás es inútil, pues si no es uno será otro el que le quite el balón o dará tiempo a que se coloque bien la defensa contraria. Para evitar esto es necesario que el quitar el balón, el arrancar y hacer el pase se haga con rapidez.

Hay medios que no pasan hasta que el medio contrario se echa encima, cuando la jugada es atraer al contrario y antes de que éste llegue hacer el pase.

Otros se empeñan en hacer el pase a su extremo o interior, aun cuando estén marcados, y también es una falta común el no pasar al delantero centro o al ala opuesta. El medio centro tampoco debe limitarse a pasar a sus interiores, pues hay ocasiones en que los extremos están desmarcados y es entonces cuando los pases largos son sumamente eficaces.

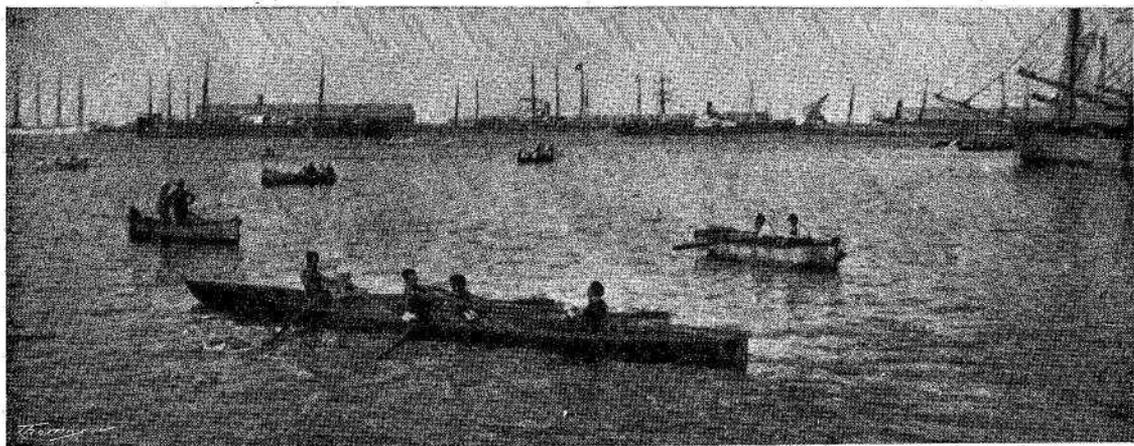
Tengan en cuenta que al estar bien marcada su ala de ataque es preferible cruzar el juego. Al hacer los pases cortos ha de emplearse el lado de pie, pues en esta forma se puede precisar mucho mejor la exacta dirección que se desea dar y tiene, además, la gran ventaja que el balón no se levanta del suelo, mientras que de punta puede fácilmente desviarse el balón y levantarse del suelo, haciendo de este modo difícil el trabajo de su delantero.

Muchos medios esperan que el balón les llegue, cuando la jugada es correr en busca del balón.

Hay ocasiones en que conviene que el medio tire a goal, pero estos shoots son, por lo general, peligrosos, pues la defensa contraria puede obstruir la vista al guardameta o también que éste no espere el shoot y para cuando se dé cuenta se haya conseguido lo que se deseaba.

Si necesario es para todos los jugadores el jugar bien de cabeza, es de todo punto imprescindible que la línea intermedia sobresalga en esta jugada. Un medio no será nunca notable como no juegue muy bien de cabeza. Al estar el balón en el aire se impone el saltar y no esperar a que caiga.

El Campeonato Nacional de Remo en Alicante



El equipo de Tarragona en plena regata

COMO sea que ya en la Prensa diaria apareció oportunamente la información completa de esta culminante regata y aun la explicación del *suceso* que ha constituido el inesperado resultado de la misma, interesa verter aquí tan sólo unas leves consideraciones para satisfacción de nuestros habituales lectores.

He aquí, pues, las que se nos han sugerido.

En la regata de referencia, lo que ha destacado principalmente, en el sentido técnico, es la enorme eficacia que poseen las embarcaciones finas de regatas cuando son de reciente construcción. No cabe duda que el innegable progreso que en su boga han obtenido las tripulaciones de Alicante y de Tarragona, al ser puesto en servicio de sus yolas novísimas ha venido a constituir la piedra angular del indiscutible triunfo de las mismas.

Así, para que las tripulaciones barcelonesas puedan recuperar el puesto de honor que Alicante y Tarragona han sabido arrebatarse este año en buena lid, es necesario que adquieran nuevos botes de regatas y tengan además la fortuna de que éstos resulten de la estupenda calidad de sus actuales contrincantes, pues no creemos que les baste para vencer la indiscutible superioridad de estilo en la boga, que todavía conservan.

Aunque, a decir verdad, tal vez fuera mejor abando-

nar decididamente los yols de mar, completamente en desuso en el extranjero, y preocuparse intensamente en la práctica del *outrigger*, superior en todos conceptos a la de las yolas.

Efectivamente, bien examinado, entendemos es hora ya de que el *outrigger* haga su aparición en nuestros campeonatos, al objeto de que los remeros españoles adquieran el dominio de tan delicada embarcación y puedan concurrir en su día, con probabilidades de éxito, a los venideros grandes certámenes internacionales, como por ejemplo el Campeonato de Europa, y aun a las futuras Olimpiadas, en cuyas pruebas abrigamos la firme creencia de que el *rowing* español alcanzaría un lugar para muchos insospechado.

Y ya que de las Olimpiadas hemos hablado, digamos de paso y en alta voz que si el *rowing* español no está representado en la actual — cosa que deportivamente debe avergonzarnos — no es por apatía de nuestros remeros, sino por la pasividad del Comité Olímpico Español en primer término, y finalmente, por la falta de visión que ha informado las desdichadas gestiones del Comité técnico regional, creado por la Federación Española de Sociedades de Remo con el sano propósito de que entendieran en lo de Amberes.

ANGEL MILLÁ



Los nuevos campeones de España, señores Jordá, Campderá, Carratalá, Laviña y timonel Porcel, del R. C. M. de Alicante

Clisés El Día Gráfico

Ante los Juegos Olímpicos Internacionales



Vista general del estadio de Amberes desde un aeroplano

YA los representantes de España en la VII Olimpiada internacional han comenzado a actuar en Bélgica.

El equipo de distinguidos polistas que ostentando los colores de nuestra nación toma parte en aquel torneo, ha debutado bajo los mejores auspicios. En su primer encuentro contra el fuerte team de Norte América, se han apuntado ya el primer éxito; trece goals contra tres ha sido el resultado de tan brillante debut. Ojalá siga siéndoles propicia la suerte en los partidos que debe estar jugando a la hora en que escribimos estas líneas.

Atletas y futbolistas, tennismen y nadadores, se disponen también a partir para Amberes, donde el próximo día 14 tendrá lugar la inauguración solemne del estadio, comenzando con este acto la parte más importante de la Olimpiada actual.

No debemos hacernos ilusiones acerca de la clasificación total o parcial del equipo español. Vamos esta vez en calidad de debutantes y vamos, triste es confesarlo, sin aquella preparación que requieren pruebas de tal naturaleza. No es tiempo ya de lanzar acusaciones ni de señalar responsables; quede esto, en todo caso, para la vuelta de Bélgica.

Hoy no debemos tener más que palabras de aliento para nuestros representantes, con objeto de que acudan a la competición mundial bien impuestos de que su misión no es otra que la de demostrar ante los concurrentes de las demás naciones, que también en España—en nuestra amada patria, por tanto tiempo alejada de estos grandiosos certámenes de la educación física—, se

anhela, por millares de sus hijos, la incorporación al mundo de los deportes.

STADIUM, al dirigir su cordial saludo de despedida a los que en breve partirán para Bélgica, les desea el mejor éxito en aquellas hospitalarias tierras, recomendándoles recuerden siempre allende los Pirineos, la alta representación que ostentan y la patriótica misión que les ha sido encomendada.

* * *

Vienen celebrándose estos días los Campeonatos atléticos nacionales, en varias de las naciones concurrentes a la VII Olimpiada. A juzgar por los resultados, poco de notable habrá de verse en materia de marcas en Amberes. Para que sirva de comparación, publicamos hoy los resultados de la tercera Olimpiada celebrada en San Luis (N. A.), en el año 1904 :

- 60 metros lisos: Hahn, Estados Unidos, 7 s.
- 100 metros lisos: Hahn, Estados Unidos, 11 s.
- 200 metros lisos: Hahn, Estados Unidos, 21 s. $\frac{6}{10}$.
- 400 metros lisos: Hillman, Estados Unidos, 49 s. $\frac{2}{10}$.
- 800 metros lisos: Lightbody, Estados Unidos, 1 m. 56 s.
- 1.500 metros lisos: Lightbody, Estados Unidos, 4 m. 54 s.
- 110 metros vallas: Schube-Lightbody, Estados Unidos, 16 s.
- 200 metros vallas: Hillman-Lightbody, Estados Unidos, 24 s. $\frac{6}{10}$.
- 400 metros vallas: Hillman-Lightbody, Estados Unidos, 53 s.

2.500 Steeple-Chase: Lightbody, Estados Unidos, 7 m. 39 s. ⁶/₁₀.

Marathon: Hicks, Estados Unidos, 3 h. 28 minutos 53 s.

Salto de longitud con impulso: Prinstejn, Estados Unidos, 7,35 metros.

Salto de longitud sin impulso: Ewry, Estados Unidos, 3,47 metros.

Salto de altura con impulso: Jones, Estados Unidos, 1,80 metros.

Salto de altura sin impulso: Ewry, Estados Unidos, 1,497 metros.

Triple salto con impulso: Prinstejn, Estados Unidos, 14,34 metros.

Triple salto sin impulso: Ewry, Estados Unidos, 10,546 metros.

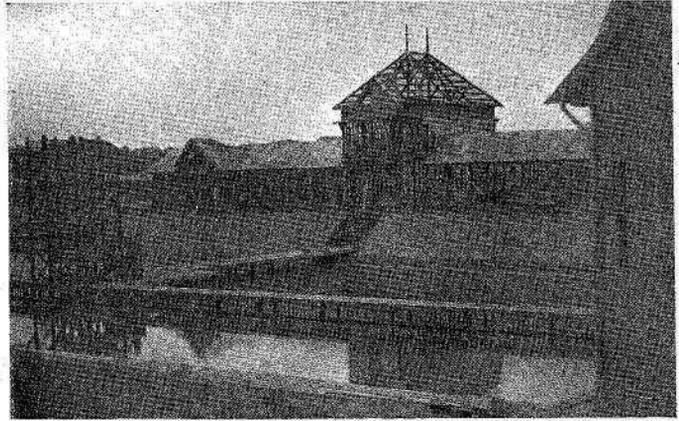
Salto con pértiga: Dvorack, Estados Unidos, 3,50 metros.

Lanzamiento del peso, una mano: Rose, Estados Unidos, 14,80 metros.

Lanzamiento del disco, una mano: Sheridan, Estados Unidos, 39,30 metros.

Lanzamiento del martillo: Flanagan, Estados Unidos, 51,23 metros.

Lanzamiento del peso (56 libras): Desmarteau, Canadá, 10,45 metros.



La soberbia piscina donde tendrán lugar las pruebas olímpicas de natación y los partidos de water-polo

Levantamiento de peso, una mano: Osthoff, Canadá, 70 kilos.

Levantamiento de peso, dos manos: Kakousis, Grecia, 112 kilos.

Lucha a la cuerda: Milwaukee, Estados Unidos.
Carrera por equipos: New York Athletic Club.

Cuadro de fechas definitivas de los diferentes deportes de la VII Olimpiada

DEPORTES	FECHAS	LUGARES
Yachting	7 al 10 de julio	Ostende.
Golf	12 de julio	Links de Cappelen.
Tiro de armas de caza	22 a 31 de julio	Brasschaet.
Polo	24 a 31 de julio	Ostende.
Tiro	28 de julio a 4 de agosto	Campo de Beverloo.
Tiro de arco	3 a 8 de agosto	Nuevo Parque de Amberes.
Ciclismo	9 a 12 de agosto	Velódromo de Garden City.
Apertura solemne	14 de agosto	Stadium.
Atletismo	15 a 23 de agosto	Stadium.
Lawn-tennis	15 a 23 de agosto	Stadium.
Esgrima	15 a 26 de agosto	Jardines del Stadium.
Lucha greco-romana	16 a 19 de agosto	Salón de fiestas (Zoología).
Pentathlon clásico	16 de agosto	Stadium.
Boxeo inglés	20 a 23 de agosto	Salón de fiestas (Zoología).
Decathlon	20 y 21 de agosto	Stadium.
Gimnasia	22 a 29 de agosto	Stadium.
Natación, water-polo	22 a 29 de agosto	Stadium náutico.
Pentathlon moderno	24 a 27 de agosto	Stadium tiro, stadium náutico.
Lucha libre	24 a 27 de agosto	Salón de fiestas (Zoología).
Remo	27 a 29 de agosto	Canal marítimo (Marly).
Levantamiento de peso	28 a 31 de agosto	Stadium.
Foot-ball Association	29 agosto a 5 septiembre	Stadium.
Foot-ball Rugby	30 agosto a 5 septiembre	Stadium.
Hockey sobre yerba	1 a 5 de septiembre	Stadium.
Juegos ♡ cuestas	6 a 12 de septiembre	Stadium.

El "Tour de France"

A reserva de publicar en el próximo número una más amplia información de la gran carrera ciclista Vuelta a Francia, que ha constituido un nuevo triunfo para los ciclistas belgas, a cuya cabeza figura Felipe Thys, vencedor ya en ocasiones anteriores de la gran prueba, publicamos hoy la clasificación oficial, que es como sigue:

1, Felipe Thys, 228 h. 36 m. 13 s.;
2, Héctor Heusghem, 229 h. 23 m. 34 s.;
3, Fermín Lambot, 230 h. 15 m. 48 s.;
4, León Scieur, 230 h. 21 m. 11 s.;
5, Emilio Masson, 231 h. 33 m. 6 s.;
6, Luis Heusghem, 232 h. 12 m.;
7, Juan Rosius, 232 h. 24 m. 48 s.;
8, H. Barthelemy, 234 h. 11 m. 32 s.;
9, Félix Goethals, 237 h. 59 m. 20 s.;
10, José Vandaele, 239 h. 21 m. 54 s.;
11, Eugenio Dhers, 239 h. 51 m. 22 s.



Felipe Thys, primero de la clasificación general

12, José Pelletier, 248 h. 30 m. 33 s.;
13, Wynsdau, 253 h. 50 m. 15 s.;
14, Noel Amenc, 262 h. 1 m. 59 s.;
15, José Muller, 262 h. 22 m. 6 s.;
16, Ferrara, 263 h. 4 s.;
17, Cecherilli, 277 h. 16 m. 48 s.;
18, Matheron, 279 h. 46 m. 13 s.;
19, Dorfeuille, 281 h. 46 m. 13 s.;
20, Coutte, 284 h. 31 m. 59 s.;
21, Hudsyn, 285 h. 3 m. 25 s.;
22, 297 h. 36 m. 14 s.

Clasificación general de la segunda clase:

1, José Pelletier, 248 h. 30 m. 33 s.;
2, Wynsdau, 253 h. 40 m. 15 s.;
3, Amenc, 262 h. 1 m. 59 s.;
4, Muller, 262 h. 22 m. 6 s.;
5, Ferrara, 263 h. 8 m. 4 s.;
6, Cecherilli, 277 h. 16 m. 48 s.;
7, Matheron, 279 h. 46 m. 13 s.;
8, Dorfeuille, 281 h. 46 m. 13 s.;
9, Coutte, 284 h. 31 m. 59 s.;
10, Hudsyn, 285 h. 3 m. 25 s.;
11, 297 h. 36 m. 14 s.

Lo que han ganado: Thys, 21.660,25 francos; H. Heusghem, 9.960,25; Lambot, 7.260,25; Rosius, 6.010,25; Scieur, 5.110; Masson, 3.469,60; L. Heusghem, 3.269,60; Barthelemy, 2.210,25; Vandaele, 1.907,75; Goethals, 1.835,35; Dhers, 642,10; Pelletier, 3.793,50; Wynsdau, 2.373; Amenc, 1.966; Muller, 1.215; Ferrara, 695; Cecherilli, 100.

Hutchinson

**BANDAJES
MACIZOS**

**PARA OMNIBUS
Y CAMIONES**

Existencias en todas
las medidas corrientes

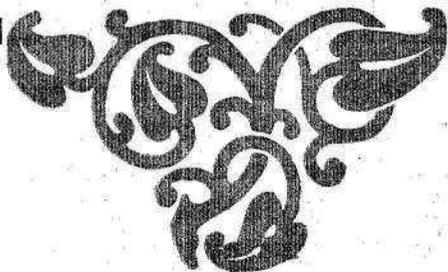
Pedir presupuestos a

HUTCHINSON, S. A.
BARCELONA

Calle Valencia, 223 : Teléf. 944-G

Correos: Apartado 382

Telegramas: "Hutchinson-Barcelona"



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
Demarresurs
Engrasadores

BOSCH

≡ NOTA IMPORTANTE ≡

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

ROBERT BOSCH, de Alemania

Un congreso de alpinismo en Mónaco

Por vez primera desde la terminación de la guerra, ha tenido lugar—en Mónaco—un importante Congreso de Alpinismo, en el cual, no obstante ser organizado por y para los países aliados, fueron invitadas y estuvieron representadas Suiza y España.

El Príncipe de Mónaco, Presidente honorario, pronunció en la sesión de apertura un elocuente discurso.

Seguidamente el Barón de Gabet, del Club Alpino Francés y Presidente efectivo del Congreso, hizo un elogio del Alpinismo, de la importancia del Congreso y de las sociedades representadas pertenecientes a Inglaterra, Bélgica, Francia, Italia, Suiza, España, Estados Unidos, Canadá, Japón, Africa del Sur y Nueva Zelanda, en una notabilísima disertación.

El ministro de Agricultura de Francia delegó la representación oficial en el Director general de Aguas y Bosques, que se ocupó de la importancia científica del Alpinismo y de los Parques nacionales.

Al mismo tiempo que el Congreso, se instaló en el Museo Oceanográfico una Exposición de Alpinismo, completada por las Revistas, Boletines, Anuarios y publicaciones de todas las sociedades de Alpinismo de las naciones nombradas.

Cerca de un centenar de trabajos, agrupados en las Secciones de Cartografía y Topografía;

Glaciología y Climatología; Geología, Geografía, Flora y Fauna; Exploraciones; Medios de locomoción; Historia del Alpinismo y Trabajos de las sociedades alpinas, han sido presentados a las sesiones del Congreso, celebrándose al mismo tiempo interesantes conferencias y excursiones.

En una de las reuniones del Congreso, el Conde de Saint Saud, como representante de la sociedad Peñalara, dió cuenta de una Memoria presentada por esta activa Agrupación madrileña sobre las montañas españolas que, dicho sea de paso, fué el único trabajo español presentado al Congreso.

El respetable Conde de Saint Saud, excelente conocedor de los Pirineos y Picos de Europa y excelente amigo de España, aprovechó la ocasión para alabar ante el Congreso las bellezas de las montañas españolas y encomiar los esfuerzos de la sociedad Peñalara.

Una espléndida colección de fotografías agrupadas por cordilleras en artísticos cuadernos forrados de pergamino antiguo, completaba el documentado trabajo de Peñalara, que mereció elogios unánimes de la Asamblea.

Merced a las publicaciones de nuestras sociedades alpinas, y muy especialmente a Peñalara, los bellos paisajes de las montañas españolas han sido vistos y admirados en una importantísima Asamblea internacional.

Pneu-Klein

Tipo RS VERDA-
DERO ANTIDESLIZANTE

Klein y C.^a

BARCELONA
Princesa, 61

MADRID
Gaztambide, 3

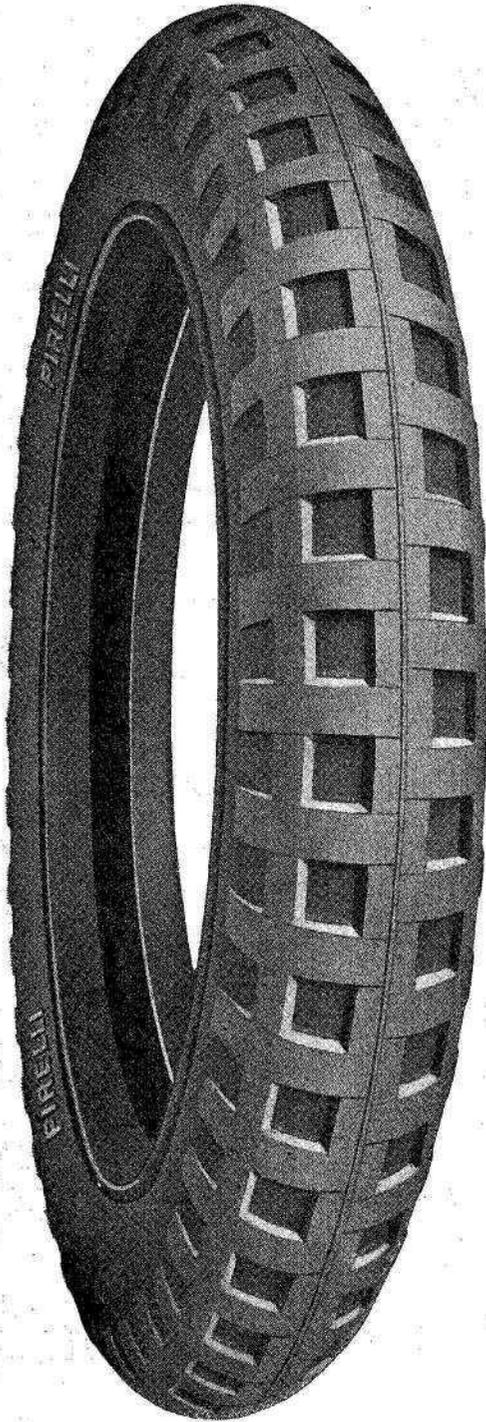
VALENCIA
Lauria, 9

ZARAGOZA
S. Clemente, 4

BILBAO
Eguía, 2

SEVILLA
A. Quintero, 21





El
Antideslizante

Tipo

N

de

P
NEUS

P
IRELLI

no
necesita

calificativos

Todos los garages y revendedores lo tienen

GACETILLA DE SOCIEDADES

Secció de Esports y Excursions del Centre Autonomista de Dependents

La Junta de Gobierno de la Sección Permanente de Sports y Excursiones del Centre Autonomista de Dependents del Comerç i de la Industria que ha de actuar en el ejercicio de 1920-21, ha quedado constituida, según elección celebrada el pasado mes de junio, tal como sigue:

Junta de Gobierno.—Presidente, Alfredo Bertrán y Illa; Vicepresidente, Enrique Losantos y Vilaseca; Secretario, Pedro Zaragoza y Alemany, Vicesecretario, José Estrada y Canut; Cajero, Francisco Sarsanedas y Vidal; Vocal directivo, Agustín Dulcet y Prat; ídem Excursionismo, Miguel González; ídem Remo, Vicente Bonmatí y Peris; ídem Gimnasio y Atletismo, Martín Sabatés y Durán; ídem Tennis, José Casanellas y Arqués; ídem Fútbol, Camilo Cladellas y Coll.

Comité de Remo.—Capitán, José Durbán y Juliá; Subcapitán, Jaime Rognoni y Franci; Jefe material, Ramón Sarsanedas y Maronda; Subjefe material, Agustín Simón y Mas; Vocal, Angel Bonmatí y Peris; Secretario, Vicente Bonmatí y Peris; Subsecretario, Santiago Bullich y Permanyer.

Comité de Lawn-Tennis.—Presidente, Antonio Perera y Comerma; Secretario, José Casanellas y

Arqués; Jefe material, Santiago Bruix y Rodellas; Vocal 1.º, Adolfo Weber y Hoerets; ídem 2.º, Manuel Nadal y Bofill; ídem 3.º, Pedro Bover y Pena; ídem 4.º, José Vila y Rafel.

F. C. Badalona

En la Junta general celebrada el día 26 del pasado junio, quedó elegida la siguiente Junta para regir los destinos del importante Club de Badalona:

Junta directiva.—Presidente, José Grifol; Vicepresidente, Jaime Miralles; Secretario, Mariano Pi; Vicesecretario, J. M. Grifols; Tesorero, Salvador Capu; Contador, Gonzalo González; Vocales, Celedonio Rosés y José Agustí.

Junta Deportiva.—Presidente, Joaquín Borrás; Secretario, Augusto García; Vocales, Miguel Franco, Gabriel Cussó y Pedro Xicard.

Secció de Esports de Muntanya del C. E. de Catalunya

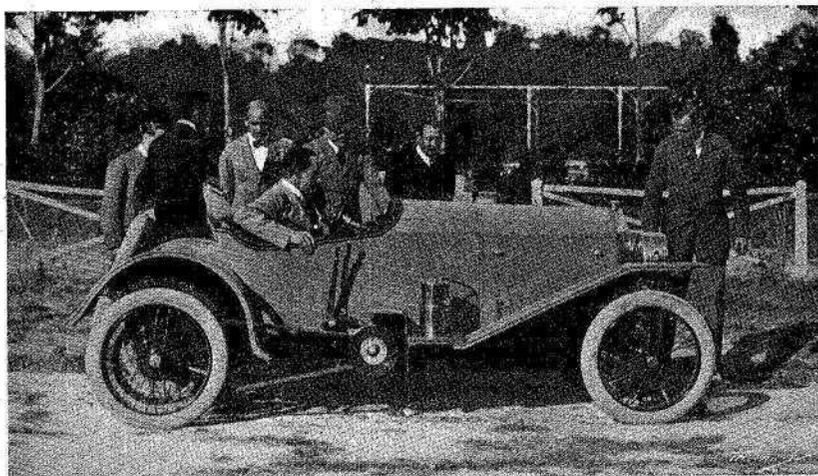
He aquí la nueva Directiva de la «Secció» para el presente curso:

Presidente, José M.ª Có de Triola; Vicepresidente, J. de Reynoso; Tesorero, J. Canals; Secretario, C. Viscarri; Vocales, L. Estasen, J. Rosich, J. M. Guilera, E. Llorach y E. Rafols.

**SUMINISTROS
 GÉNERALES PARA
 AUTOMOVILES
 AVIACION
 E
 INDUSTRIA**

SOCIEDAD ANÓNIMA OLABOUR
 BILBAO - MADRID - BARCELONA
 LEDESMA 12 — REINA 37 — TRIBU 98

AUTOCICLOS DAVID



S. M. el Rey probando un autociclo David, adquirido para su uso particular

El mejor autociclo para turismo, por su gran solidez, economía de combustible, elasticidad y estabilidad perfectas, espléndida e incomparable suspensión, fácil y agradable dirección

Indispensable a todo sportman

DISPONIBLES PARA
ENTREGA INMEDIATA

- | | |
|--|--------------------|
| Chassis con motor <i>M. A. G.</i> 2 cilindros, 8-10 HP., provisto de 2 baquets, de serie | Ptas. 7.000 |
| Chassis con motor <i>M. A. G.</i> 2 cilindros, 8-10 HP., con carrocería torpedo <i>Spider</i> , de serie | Ptas. 7.700 |

Vallet y Bofill, S. en C.

Paseo de Gracia, 20

NOTAS Y ECOS

La Copa América

Desde muy cerca de 70 años viene disputándose esta famosa copa, detentada siempre por los americanos. El primer yate que la conquistó fué el *América*.

Registra la historia las victorias de los yates *Magic* sobre *Cambia*; *Columbia I* y de *Sappho* sobre *Livornia*; *Puritan* sobre *Genesta*; *May-Flower* sobre *Galatea*; en 1891, *Volunter* vence a *Thistle*; en 1893, *Vigilant* a *Walkyria II*; en 1895, *Defender* batió a *Walkyria III*. En los años 1899 y 1901, *Columbia II* venció a *Schamroch I* y *Schamroch II*, y el *Rliance*, en 1903, a *Schamroch III*. En 1914 ganó *Resolute*.

La prueba se realiza en cinco mangas, sobre una distancia de 30 millas y en aguas de Sandi Hook, cerca de Nueva York.

Se ha reanudado este año tan soberana lucha. Las dos primeras mangas las ha ganado Inglaterra, por fin; la primera, por abandono del yate americano por averías a bordo.

En la segunda manga, el *Schamroch IV*, de Sir Thomas Lipton, terminó las 30 millas con una ventaja de 2 m. 26 s. sobre su adversario el *Resolute*. Este, en cambio, ganó la tercera manga por serle desfavorable el viento a *Schamroch*.

La cuarta manga constituyó una segunda victoria para el *Resolute*.

El sábado, a causa del mal estado del mar, no pudo llevarse a efecto la quinta y decisiva regata, pero por fin, el lunes, tras titánica lucha, venció el *Resolute*, perteneciente al New-York Yacht Club, proporcionando una nueva y decisiva victoria a América.

Los dos yates rivales y la copa suponen un valor de 12.000.000 de pesetas.

En el yate *Schamroch IV* ocupa un puesto como tripulante Mme. Burton.

Solicitantes de la Olimpiada

Según leemos en la Prensa extranjera, el Consejo Municipal de Los Angeles (América) solicita la celebración en el año 1924, de los Juegos Olímpicos.

Los delegados del Comité Olímpico francés llevan también a Amberes encargo de solicitar que los próximos concursos se celebren en Francia.

Un ex campeón, encarcelado

Jack Johnson, ex campeón del mundo de boxeo, ha sido detenido y encarcelado al pisar territorio americano. Así lo comunican desde Los Angeles a una agencia telegráfica.

AUTOMOVILES

DyG

(Fabricación Nacional)

MAXWELL Y MOON

STOCK DE PIEZAS DE RECAMBIO

Agentes exclusivos en Cataluña:

PUIG, CORTINA Y ESTEVE

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



FABRICA DE AGUA DESTILADA

GARANTIDA PARA LA CARGA DE BATERÍAS DE ACUMULADORES

DE

AUTOS ELÉCTRICOS

□□□□ DE TODAS LAS MARCAS □□□□

Primera y única en España montada a la altura del extranjero

Elaborada con aparatos especiales de doble destilación

Para análisis, usos farmacéuticos e industriales, baños de galvanoplastia de níquel, oro y plata. No precipita con nitrato de plata ni cloruro de bario

PEDROL Y VILA

Calle de Pedro IV, 37 - Teléfono 312 - S. M.

: : BARCELONA : :



NEUMÁTICOS NACIONAL

S. A.

Capital: 4.000.000 ptas.

A LA VENTA

NEUMATICOS y CAMARAS fabricados con los MEJORES materiales, tratados con los MEJORES y más modernos elementos, brindan al consumidor la MAXIMA economía por kilómetro recorrido

Diagonal, 391 : Teléfono 986-6

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

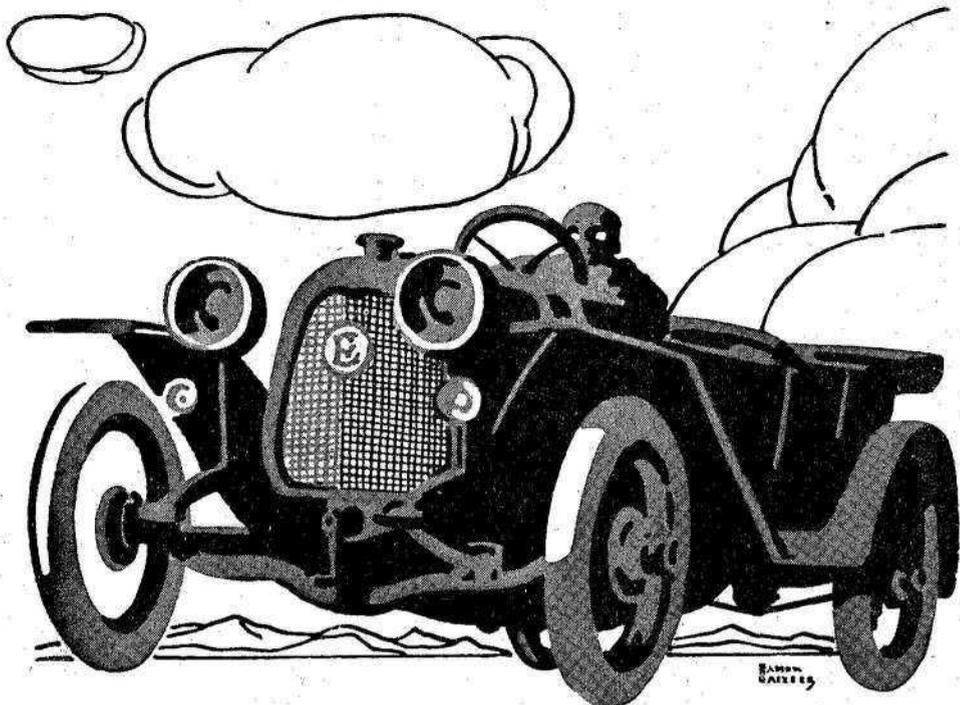
Rambla Cataluña, 78
Teléfono 1312 - G
BARCELONA

Telegramas y telefonemas: DUNLOP

E. ROCAMORA MACIA
AUTOMOVILES - ACCESORIOS - REPARACIONES

EXPOSICIÓN Y TALLERES:
Diputación, 175-177
Teléf. 4871-A
BARCELONA

Automóviles **Jackson**



Elizalde