

AÑO X : NÚM. 326 : 11 SEPTIEMBRE 1920

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS



DE LA VII OLIMPIADA

El finlandés Myrrha Jonni,
Campeón de la javalina

Foto Branger

75 cts.

CICLOS

ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SAN ROMÁ

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

Precios de suscripción

España, un año. 15 pesetas
Extranjero, un año 20 id.

Pagos por adelantado

Precios de los anuncios, según tarifa núm. 3



**Medallas
Insignias
Objetos
para
premios**

Fabricantes :

HUGUENIN FRERES & Co.-LE LOCLE (Suiza)

Los más importantes del mundo

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

Bandajes macizos y Neumáticos

Bergougnan

MADRID
Sagasta, 15
Teléfono 2810

BARCELONA
Rambla Cataluña, 76
Teléfono 3169-A

LE CHAUFFEUR

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

Automóviles y Ciclos

ESPECIALIDAD EN ÚLTIMAS
NOVEDADES DE PARÍS

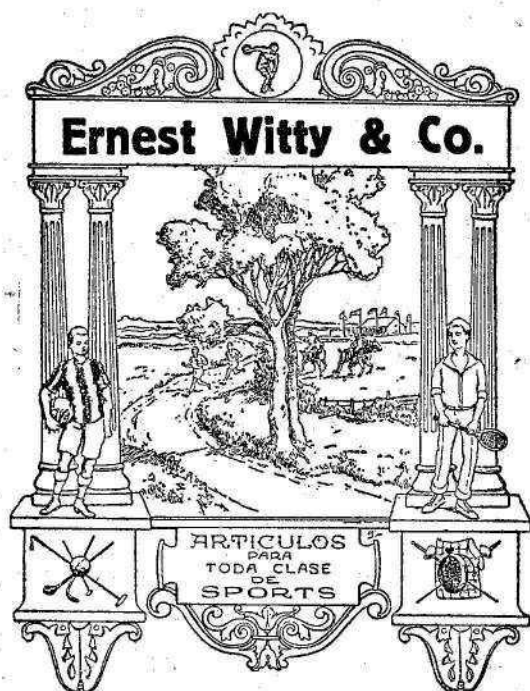
Rambla Cataluña, 24 - Tel. 2182-A
B A R C E L O N A

LIBRERÍA

Domingo Ribó

Calle Pelayo, 46 : Teléfono 4375-A
BARCELONA

Centro de suscripciones y venta de STADIUM



Aragón, 259 y 261 : **BARCELONA**

ANUARIO DEPORTIVO DE ESPAÑA 1921

Obra en preparación, confeccionada por

D. Ricardo Ruiz Ferry

Redactor de EL SOL
Director de HERALDO DEPORTIVO
de Madrid

D. Narciso Masferrer

Redactor de LA VANGUARDIA
Director de STADIUM
de Barcelona

Nomenclador de todas las
sociedades y periódicos de-
portivos existentes en Es-
paña, de las fábricas de
automóviles, vendedores
de autos, motos, ciclos,
accesorios, garages, talle-
res de reparación de co-
ches y de construcción de
carrocerías, fabricantes y
expendedores de carbu-
rantes, etc., etc.

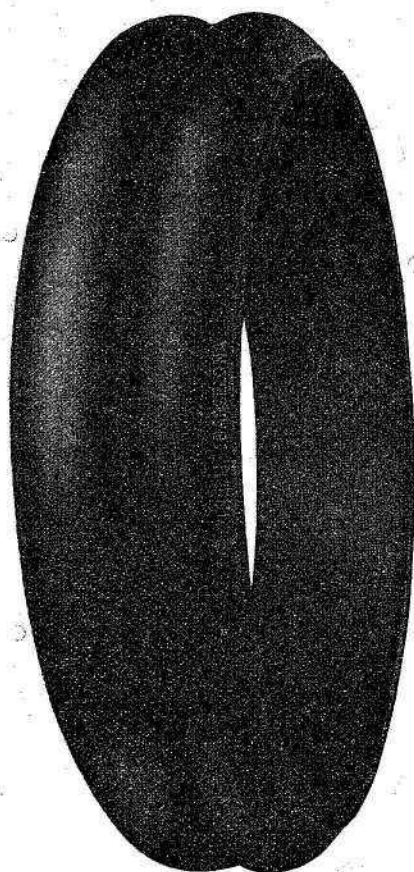
Redacción: Administración e imprenta:

Rambla Cataluña, 41, 1.º
BARCELONA

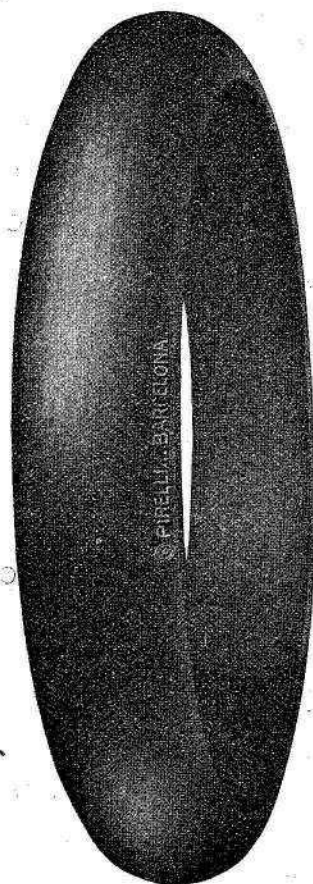
Villalar, 10
MADRID

NOTA Aun cuando los autores del Anua-
rio Deportivo de España cuen-
tan con un arsenal de datos, a fin de no in-
currir en omisión, sensible y ajena a su vo-
luntad, suplican por nuestro conducto a todos
cuantos se consideren con derecho a figurar
gratuitamente en el Anuario, que se sirvan
enviar nota de sus nombres y domicilios a la
Redacción del Anuario, Rambla de Catalu-
ña, 41, 1.º, Barcelona, atención que será muy
agradecida

MACIZOS FIRELLI



Tipo G



Tipo S

Fabricados en Villanueva



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

COINCIDENCIAS

Un ilustre español, que contra sus muchas cualidades de inteligencia y cultura, tiene el defecto de ser político, acaba de hacer públicas unas declaraciones de aspecto militar, en el fondo de las cuales hemos descubierto la afirmación de que la educación física es, más que provechosa, indispensable.

Observad: cuando a cualquier hombre de ciencia, sea político, sea higienista, sea un prímate del arte, le consultáis sobre el sport, os contesta invariablemente con el mens sana... o con cualquiera de sus corolarios. Es decir que nuestros padres de la patria confirman cuan precisa es la educación física, pero no bucean en el fondo de nuestro mar humano para conocer las causas de esa necesidad y los saludables efectos que aquélla reporta. Mas la acrisolada verdad, desnuda, tal cual es lo ciertamente cierto, surge aun cuando quien lo afirma lo tiene más lejos de su pensamiento.

El Conde de Romanones — lo creemos — cuando ha dicho solemnemente que la educación de los futuros soldados debería empezar muchos años antes de ser sorteados para entrar en filas, ha visto el espectro de los espectros formado por un batallón de hombres que, aun cuando escogidos como útiles, causaría horror verlos a través del radio; ha comprendido que la edad de formar soldados no es la adulta, sino la infantil y la adolescente, y sin duda ha comprendido que no basta el marchamo del Instituto o de la Academia y los largos y difíciles estudios para crear un organismo fuerte y un fuerte corazón.

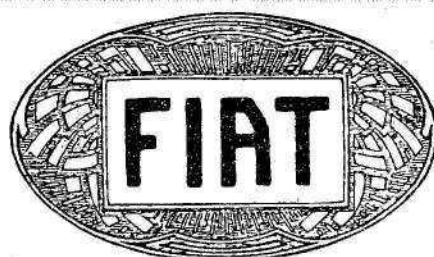
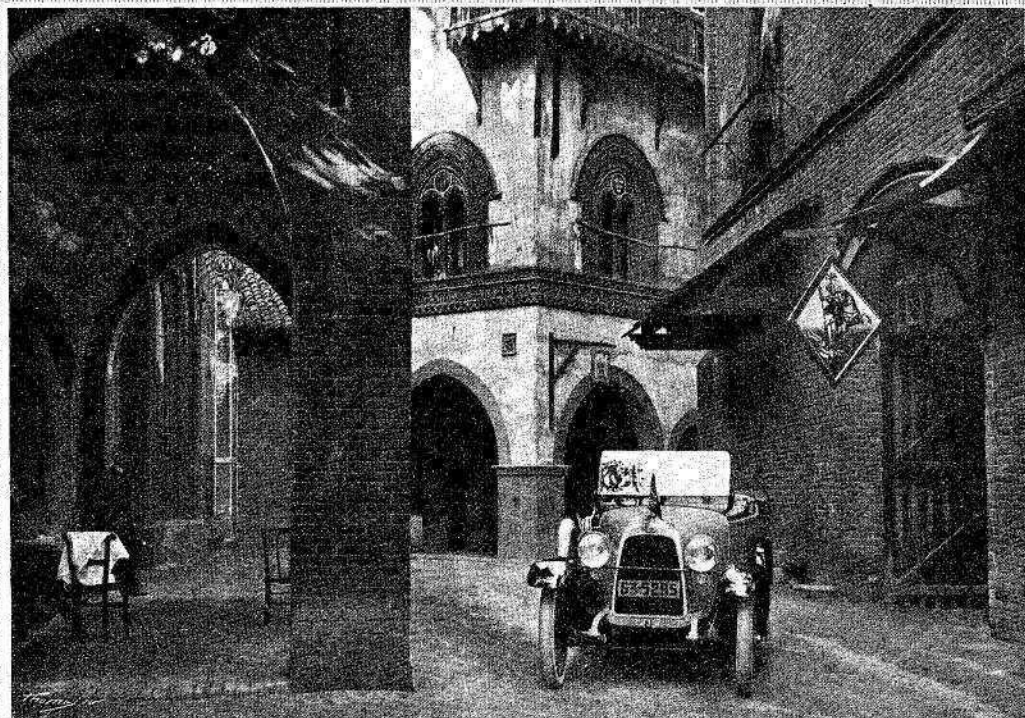
¡Qué paradoja! Por nuestra inferioridad, por el desamparo en que nos han tenido los gobernantes, en Amberes, no tenemos ni puntuación, a pesar de que nuestros jugadores de futbol han puesto toda su alma para hacer quedar en lugar alto nuestros colores, y en cambio, países más jóvenes de allende la mar obtienen los primeros lugares y ponen cátedra de atletismo, y Francia e Inglaterra, aun habiendo perdido en el campo del honor a sus mejores atletas, nos aventajan.

¿No habrá observado esto el Conde de Romanones, al trazar en la tenue calma de su opulento gabinete, el borrador de esas declaraciones, donde confiesa que los futuros defensores de la patria han de educarse al linde de la infancia?

Tenemos la convicción de que la educación física requiere tres cosas: hechos, hechos y hechos. Hechos en la escuela, educando; en el taller, poniéndolo en condiciones higiénicas; en la calle, no dejando vagar a los tiernos infantes como golfos; en la fábrica, reglamentando severamente el trabajo de las futuras madres; en la ciudad, prendiendo fuego — así, tal como suena — a los antros de perdición (no basta con rapar algunas cabezas); en fin, en el cuartel, estableciendo rebajas de permanencia en filas a los soldados más aptos físicamente.

He aquí, lector amigo, un párrafo para el programa de cualquier gobernante.

KANT



Sociedad Anónima : Torino
Capital: L. 200.000.000

Nuevo modelo 501 Nuevo modelo

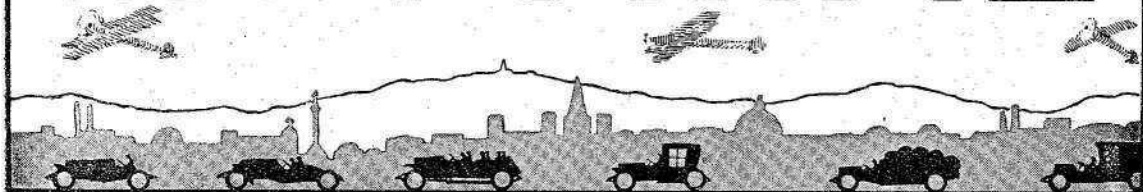
65 mm. de diámetro por 110 mm. de carrera, 10-15 HP.
Puesta en marcha y alumbrado eléctricos. Ruedas
de acero desmontables. Equipo completo.

Chassis disponibles para entregas en el acto

AGENCIA EXCLUSIVA

Sociedad General de Automóviles
Caspe, 24
Barcelona

MOTORIAL



Suplemento especial incorporado a STADIUM, dedicado a

AUTOMOVILISMO Y AERONÁUTICA

TEMAS INAGOTABLES

LA DICHOSA BENCINA

«Yacimiento petrolífero. — En el Boletín oficial de la provincia de Santander se ha publicado el anuncio de una denuncia minera relativa a un yacimiento petrolífero. El denunciante es el vecino de Baracaldo (Vizcaya) don José María de Garay y Sesúmagu y la concesión comprende 34 pertenencias con el nombre de «Carlota», en el subsuelo del sitio conocido por «barranco del Corconero», del Ayuntamiento de San Miguel de Lúena.»

(De un telegrama de La Vanguardia.)

EMPECEMOS por confesar que el título, sub-título y lema puestos al artículo editorial que apareció en el número pasado con la autorizada firma de nuestro Director, nos sugestionó completamente:

«Temas inagotables» «¡Esas carreteras!...» «Palabras de S. M. el Rey».

¿Temas inagotables, dijiste? Pues más inagotable que la bencina...

«¡Esas carreteras!...», con sonsonete y socarronería, ¿eh? Pues yo digo: «La dichosa bencina».

Al lema suscripto por el Monarca substituyen hoy en esta nueva e *inagotable* sección, palabras del rey de la Prensa barcelonesa, la sesuda *Vanguardia*.

Y dicho esto a guisa de prólogo, vayamos al fondo del asunto que nos preocupa, que nos tiene que preocupar tanto o más que esas carreteras.

Empecemos por decir que no creemos que don José M.^a de Garay y Sesúmagu se vaya a hacer rico explotando esas minas de petróleo que se supone existen en tierras de Vizcaya. ¡Y quia!

Desde que tenemos uso de razón, y conste que «Rotax» va ya para viejo, que estamos oyendo hablar — como quien oye llover — de filones de petróleo bruto, en nuestro país y aun en países adyacentes, Marruecos, por ejemplo, y hasta ahora nada útil se ha conseguido.

El automovilismo va creciendo de un modo portentoso. En Barcelona singularmente, avanza a pasos de Goliath. Aquella famosa Exposición de mayo de 1919 ha dado los más opimos frutos. Hemos rebasado de mucho el número de coches inscriptos en la provincia de Madrid, que antes nos llevaba gran ventaja.

Todos los elementos industriales y mercantiles concentran sus poderosas voluntades para que en materia automóvil Barcelona responda a lo que debe esperarse de una capital de su orden primerísimo y privilegiado. En todo el resto de la península sucede igual. Uno de los artículos de lujo más y mejor anunciados son los autos y sus elementos accesorios.

Contra ese movimiento progresivo tan simpático sólo dos factores se oponen a su perfecto desenvolvimiento, a saber: el fisco y los refinadores de petróleo.

Los impuestos contra el automovilismo son de cada vez mayores, y puesto que todo el mundo paga, y paga sin chistar, «¡duro y al... capot de los automóviles!» dirán en las Delegaciones de Hacienda, Diputaciones provinciales, Ayuntamientos, *et sic de cæteris*.

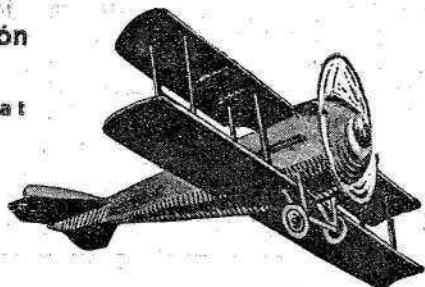
Parecía cosa natural que ya que merced al automovilismo se han creado infinitas industrias, grandes y pequeñas; que gracias a su desarrollo viven del turismo una cantidad enorme de personas; que esparce riquezas a un lado y a otro hasta allá en los más apartados rincones, merced a la introducción de camiones y ómnibus, que hubiera un poco de largueza por parte de los organismos recaudadores de impuestos; pero... ¡quia!

Parecería asimismo lógico que en vez de encogerse enfáticamente de hombros nuestros refinadores de petróleo cuando sobreviene una nueva alza de precios, se preocuparan en su sindicato de apurar todos los recursos po-

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES 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.S.

sibles, que tienen — a querer — en sus manos, a fin de conseguir el abaratamiento de un producto que es la fuente principalísima de donde emana y ha de emanar la expansión que alcanzará en breve el automovilismo en nuestro país.

Es preciso que aquí y allá demuestren esos señores, que lo demuestren a la faz del inmenso número de consumidores, que se preocupan de esta vitalísima cuestión, que no sólo viven para acumular riquezas, sino para conseguir que el automovilismo las proporcione al país, moviéndose, agitándose en el mundo de los negocios y en las altas esferas gubernamentales hasta obtener los medios hábiles de reducir los precios del petróleo en su origen, en su transporte, en su refinación... — algo parecido a aquello que se consiguió recientemente merced al celo desplegado por el R. A. C. E. y a la asamblea de las Cámaras Sindicales — y si no fuera pedir gollerías, que limitasen sus ganancias en beneficio del interés público.

Es necesario que los refinadores procuren proveerse de la primera materia con tiempo más que suficiente, a fin de que no se repita tan frecuentemente la falta de existencias; que

acabe el abuso de obligar a ir a recoger la bencina a las fábricas y depósitos, situados a grandes distancias del centro de población; que cese la exigencia del pago al contado rabioso, aun tratándose de casas de la más sólida garantía; el enojoso asunto de los envases; el poco afable trato a quienes se humillan pidiendo bencina ¡por favor! pagándola a peseta el litro; que se ponga término al período de determinados favoritismos; que todo eso concluya de una vez para siempre y que los refinadores se conviertan, a ser ello posible, en los más entusiastas patrocinadores, cual cumple a su deber, de la difusión, del desarrollo verdad y positivo del automovilismo en todos sus diversos aspectos, pero... ¡quia!

Y ahora recemos con todo el fervor de nuestra alma a San Cristóbal para que ese yacimiento petrolífero de que nos ha hablado la verídica *Vanguardia*, sea un filón verdad, pero... ¡quia! no lo será, como tampoco lo será por mucho tiempo, la reducción del precio de la bencina.

Y ahora ¡Dios mío! a ver si sucederá como con aquello del vino del cuento, que merced a este artículo mío — de primera necesidad — se suba más la bencina...

ROTAX

Notas automovilistas

«El tranvía de la Muerte»

«El tranvía de la Muerte» — «el ravachol barcelonés» — lo sabe positivamente todo el mundo, aquí y allende los mares, que es el tranvía eléctrico de la calle de Balmes.

Este ferrocarril eléctrico debiera ser subterráneo, como lo son todos los de las grandes capitales del mundo; pero ante empresas poderosas, nuestros «urbanos» se avienen a todo.

En el cementerio descansan los restos mortales de una porción de personas a las que impunemente atropelló el tranvía eléctrico. No pasa día sin que carro, carrito o tartana no sufra grandes desperfectos.

Días pasados atravesaba un camión automóvil por el paso a nivel situado entre la Gran Vía Diagonal y Balmes, con tiempo suficiente para ello; pero el conductor del eléctrico, queriendo hacer una proeza, con la sonrisa en los labios aceleró la marcha del convoy y el camión, perteneciente a una sociedad industrial, quedó convertido en un montón de astillas y el herraje retorcido y maltrecho.

El chauffeur sufrió heridas de alguna consideración. La plataforma del tranvía sufrió algunos desperfectos.

No sabemos en lo que parará el asunto, pero nosotros tenemos el derecho de preguntar: ¿Cuándo acabarán esta clase de incalificables e inacabables atropellos?...

Una performance

Los señores de Elizalde, nuestros respetables amigos, han realizado recientemente un viaje de Barcelona a su magnífico *château* situado en las inmediaciones de Orleans, en el magnífico coche de su propia fabricación, *Elizalde*, en sólo dos etapas, cubriendo la distancia que media entre Barcelona y Puigcerdá en 4 h. 25 m., lo que es una bonita performance, continuando la excursión en esa misma bella forma.

La Targa Florio

Esta prueba automóvil parece llamada a revestir este año una importancia considerable.

En ella participarán coches italianos, franceses, ingleses y americanos.

Se efectuará la carrera el 19 de Septiembre.

Se dice que en la categoría motos participarán Fuentes sobre *Scott* y Villada en la de side-cars con una *Harley-Davidson*.

De Sevilla

Como datos muy expresivos del gran incremento alcanzado por el automovilismo en la región andaluza, y especialmente en la provincia de Sevilla, puede consignarse que el número de automóviles inscriptos en el registro oficial de la Jefatura de Obras públicas de Sevilla es el de 1.525.

— Últimamente ha obtenido el título para conducir automóviles la distinguida señorita sevillana Juanita Turmo Benjumea.

Standard MOTOR TRUCKS

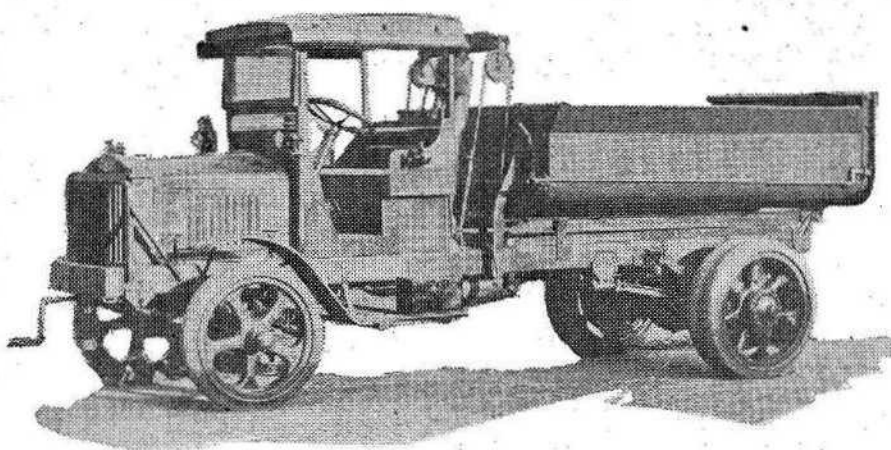
Registered

MADE IN
DETROIT
USA

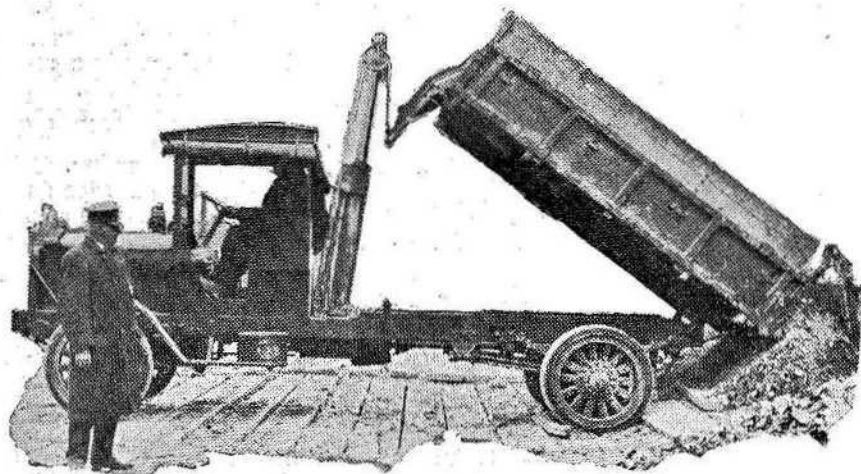
ESTOS camiones se construyen bajo la inspección del Estado norteamericano y son los de mayor rendimiento, mejor calidad y más duración.

GARANTIZADOS POR DOS AÑOS

SE invita al público a visitar nuestro almacén y se convencerá de su superioridad sobre las demás marcas.



TIPOS APROPIADOS A TODAS LAS NECESIDADES DEL TRANSPORTE



REPRESENTANTE
GENERAL

R. Bianchi

OFICINA PROVISIONAL:

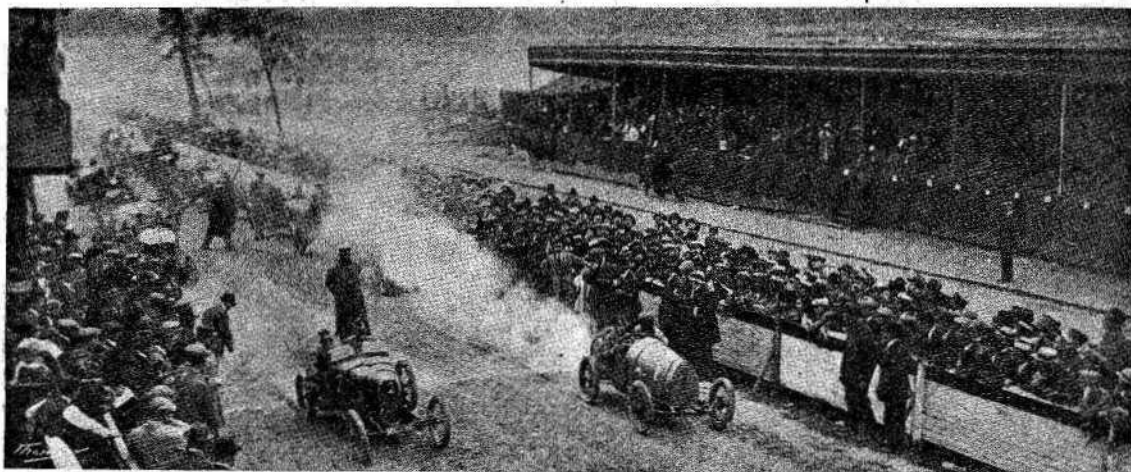
Consejo Ciento, 351
Teléfono 2789-A

ALMACÉN:

Aragón, 398
BARCELONA

El circuito de Mans

Las carreras de velocidad son otros tantos éxitos para *Alcyon, Major, Bugatti, Dunlop y Michelin*



Salida de las voiturettes que tomaron parte en la carrera

SUSPENDIDO el Gran Premio del A. C. F. para 1920, solicitó el activísimo Automóvil Club del Oeste, domiciliado en Le Mans, del referido club, la autorización necesaria para celebrar un gran mitin automovilista de velocidad en las clásicas carreteras de la Sarthe. Habiéndose puesto de acuerdo el Automóvil Club de Francia con los constructores franceses sobre la conveniencia de la celebración de las carreras en el circuito de Mans, acordaron autorizar, por considerarlo conveniente al desarrollo de la industria y del deporte, tres carreras que con el título de Gran Premio de Francia se reservarían a motos, cycle-cars y voiturettes.

Los días 28 y 29 del pasado agosto fueron los escogidos para las pruebas del circuito, resultando su celebración un verdadero éxito. El público ávido de carreras trasladó a Le Mans desde todos los departamentos de Francia, llenando por completo tribunas y lugares estratégicos del recorrido, demostrándose una vez más que lo que interesa son las pruebas de velocidad de largos recorridos.

Los resultados técnicos fueron los siguientes:

MOTOCICLETAS

Salen 27, clasificándose:

Categoría 250 c. c.— Recorrido 273,600 kilómetros: 1.º, Marc, *Thoman*, 4 h. 33 m.; 2.º, Clech, *Motosolo*, 4 h. 46 m. 16 s.

Categoría 350 c. c.— Recorrido 342 kilómetros: 1.º, Bartlett, *Verus*, 5 h. 27 m. 12 s.

Categoría 500 c. c.— Recorrido 376,200 kilómetros. — 1.º, Jolly, *Alcyon*, 5 h. 16 m. 16 s.

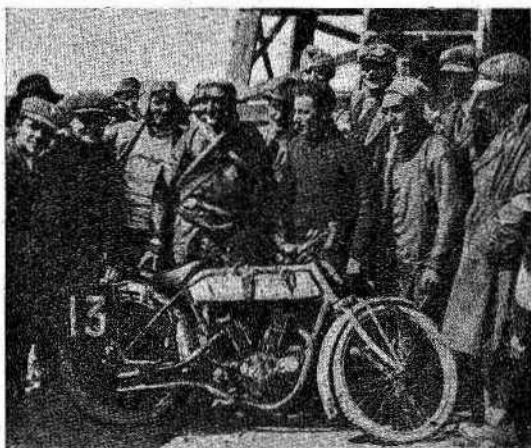
CYCLE-CARS

Toman la salida 15, clasificándose, después de recorridos los 273,600 kilómetros:

1.º, Violet, *Major*, 3 h. 37 m. 39 s.; 2.º, Le-vêque, *Ruby*, 3 h. 40 m. 27 s.; 3.º, Lucien, *Noël*, 4 h. 32 m. 3 s.; 4.º, Blanc, *Tom Pouse*, 4 h. 58 m. 36 s.

VOITURETTES

Puestos en línea los 21 concursantes para los 410,400 kilómetros, empieza la prueba, clasificándose:



Jolly, vencedor en la categoría de 500 c. c.

La Hispano-Suiza

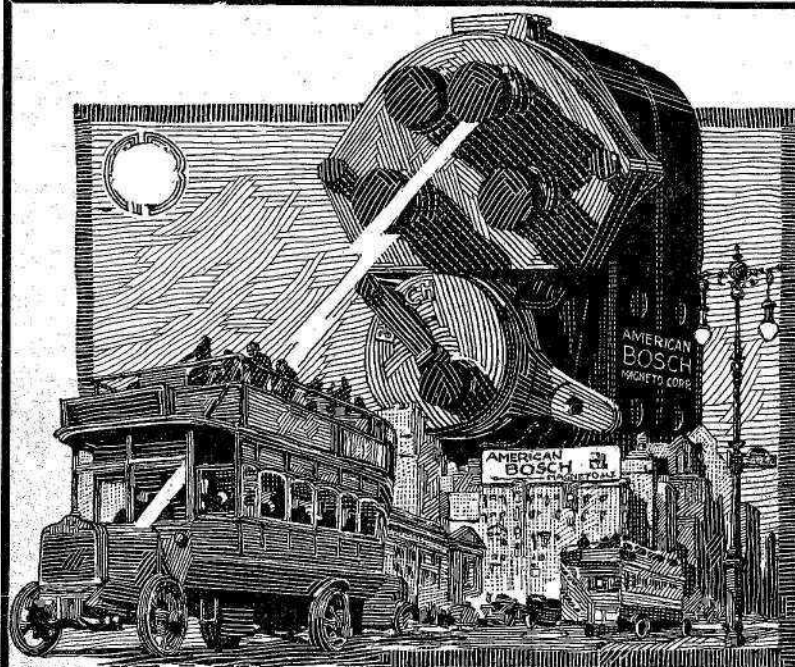
ESPAÑA
BARCELONA
Carrer. "de Ribes, 279
Teléfono S. M. - 250

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES

FRANCIA
(BOIS COLOMBES)
Talleres:
Rue du Capitaine
Guynemer

**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



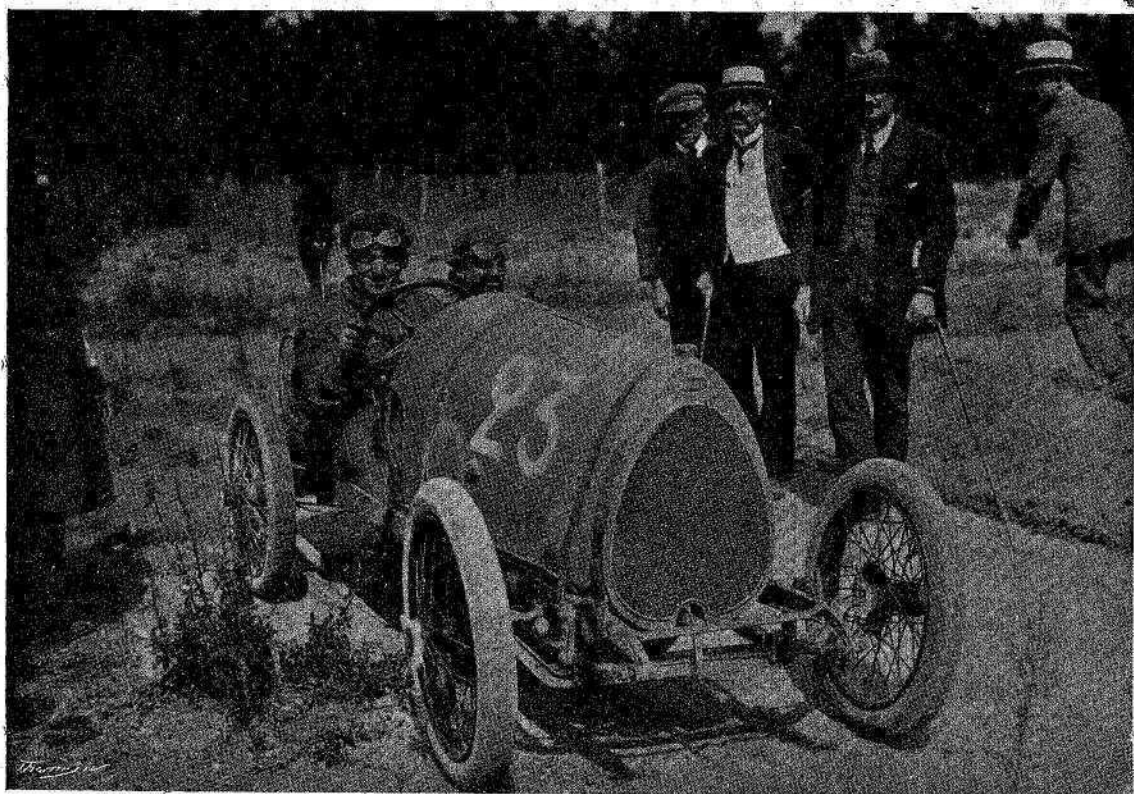
**AMERICAN
BOSCH**
MAGNETO CORP.
Springfield, Mass - U. S. A.

Representante exclusivo para
España y Portugal

CLAUDIO VIDAL
PASEO DE GRACIA, 127
Teléfono 1814-G
GRAN TALLER DE REPARACIONES

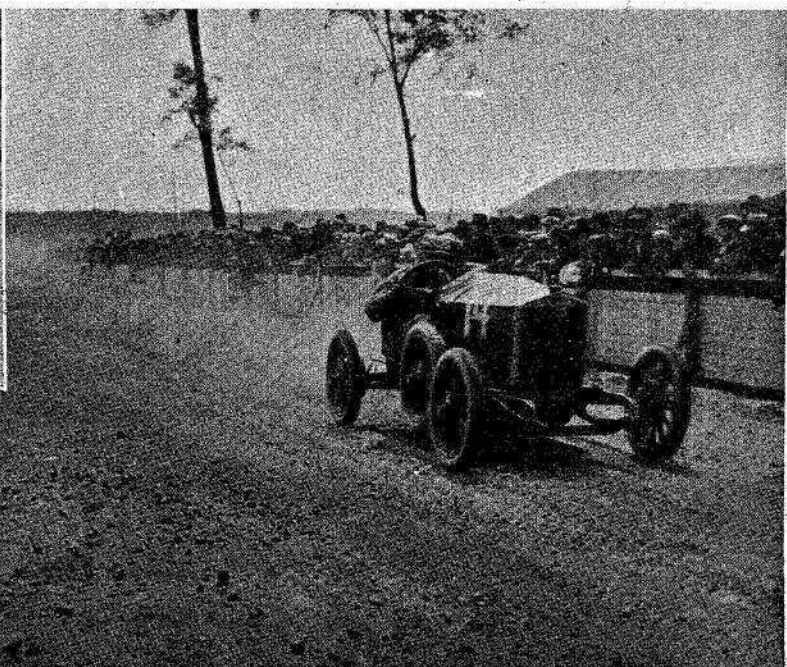
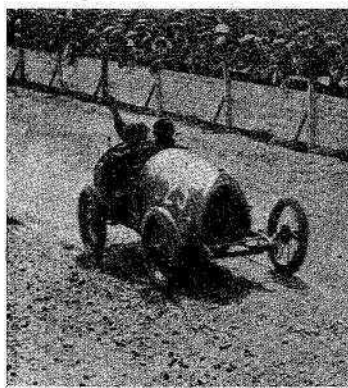
Agente en Madrid:
Mariano Rojas y C.^a

LAS UNICAS MAGNETOS AMERICAN
BOSCH
GENUINAMENTE LEGITIMAS



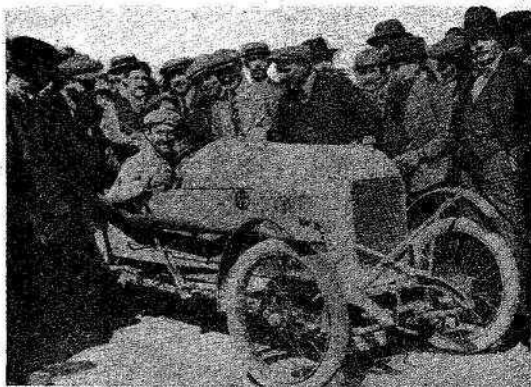
El Bugatti, conducido por Friedrich, ganador de la gran prueba

1.º, Friedrich, *Bugatti*, 4 h. 27 m. 46 s.; 2.º, Rost, *Majola*, 4 h. 51 m. 3 s.; 5.º, Baccoli, Nougue, *Bignau-Sport*, 4 h. 47 m. 17 s.; 3.º, *Bugatti*, 4 h. 56 m. 48 s.; 6.º, Gedge, *Silver* Delaunay, *Bignau-Sport*, 4 h. 48 m. 29 s.; 4.º, *Hawk*, 5 h. 37 m. 22 s.



Nougue, sobre Bignau-Sport, se clasifica en segundo lugar. — En el ángulo: el vencedor al pisar la meta.

Como se desprende de los resultados que anteceden, *Alcyon*, en motos, comportóse espléndidamente, adjudicándose el Gran Premio a una media de 71,500 kilómetros, lo que es verdaderamente interesante tratándose de un 500 c. c. *Major* ganó en cycle-cars a 75 a la hora, con un motor a dos tiempos, su Gran Premio, triunfando tanto de éste como de motos, en lo que a neumáticos se refiere, *Dunlop*, que equipaba los cuatro vencedores. El Gran Premio de voiturettes fué lo más interesante del mitin y su lucha disputadísima, por lo cual el triunfo de *Bugatti* es mayor, si cabe, pues el sostener una media de 91,960 kilómetros para un pequeño motor, es cosa verdaderamente extraordinaria, pero para *Bugatti* estas performances son costumbre que podríamos llamar inmemorial. Por este motivo nada tiene que extrañar que durante la semana pasada la elegante tienda de los señores Noguera y Gustá, S. A., de la calle de Valencia, se viese concurridísima por aficionados del pequeño motor, ávidos por contemplar los hermosos y característicos *Bugatti*. A las felicitaciones numerosas que han recibido, unimos la nuestra, que bien la merece la marca que en menos de treinta días es vencedora en



Violet gana el Gran Premio para cycle-cars, en 3 h. 37 m. 39 s. Fotos Branger

Italia (Monte Cenisio), Bélgica (mitin de Boulogne) y en Francia, llevándose el Gran Premio.

Digamos como complemento de esta información, que el *Bugatti* victorioso es un coche idénticamente igual a los de serie, motor pequeño, cuatro cilindros, cuatro válvulas con 66 de alessage y 100 de carrera, que ha alcanzado la velocidad media de 92 km. a la hora (el de Baccoli, 106 km.), embrague sistema Bugatti y una suspensión admirable.



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

El piloto Colomer efectúa París-Barcelona por vía aérea

Yo quisiera contaros, con motivo de nuestro viaje aéreo París-Barcelona, una serie de aventuras que hicieran palpar vuestros corazones; mas fuera menester para ello apartarme de la verdad, cosa que daría tal vez más relieve a esta sencilla reseña, pero que, desde luego, se alejaría bastante de la realidad.

No quiere esto decir, sin embargo, que nuestra travesía estuviera en absoluto desprovista de interés, pero son tantas y tan rápidas las impresiones que se experimentan, que con relatar únicamente aquellas que al escribir recuerdo, haría mi relación interminable.

Una vez obtenido el certificado de «navegabilidad» de nuestro avión, acompañado de un *laissez-passer*, Colomer y yo nos dispusimos para la marcha; y a medio día del jueves 26 de agosto despegábamos en Issy-les-Moulineaux, campo de aviación inmediato a las fortificaciones de París.

Bien pronto, al tomar rumbo sudoeste, la ciudad y sus alrededores, cubiertos de densa niebla, desaparecen de nuestra vista. Sólo de vez en cuando vemos tierra, manteniéndonos entre los 600 a 800 metros.

Algunos minutos después cruzamos el gran aeródromo de Villacoublay, dejando a nuestra derecha los de Blériot y Farman. Desapareció a poco la niebla y pudimos entonces admirar el hermoso e inmenso panorama que corría a nuestros pies. A la hora y media de vuelo divisamos el campo de aterrizaje de Vendôme, y como veníamos en ayunas y deseábamos repostarnos de esencia, decidimos aterrizar, lo que efectuamos felizmente. Y después de recorrer la linda población y de proveernos convenientemente, salimos en dirección a Tours.

Navegábamos a mil metros cuando cruzamos el Loire en esta importante ciudad, antes de la cual habíamos divisado perfectamente el campo aeronáutico que se utilizó durante la guerra para escuela de prácticas.

A partir de Tours cambia el panorama repentinamente, ofreciéndose soberbio a nuestra vista: castillos, jardines, prados, ríos, lagos... ¡qué sé yo!

Nos acercamos a tierra para mejor disfrutar de las incomparables bellezas de aquel hermoso país y así, casi sin darnos cuenta, llegamos a Poitiers, ciudad de la que guardaremos largo y agradable recuerdo.

Tomamos tierra en el campo de maniobras, cuyo suelo es bastante malo para aterrizar, pero que nos ofreció, en cambio, la ventaja de poder guarecer nuestro avión en un hangar militar, al término de la feliz jornada.

Amaneció el día siguiente con buen tiempo, mas unas horas después, al reempezar nuestro viaje, compactos grupos de nubes amontonábanse sobre nuestras cabezas. Bien pronto, sin embargo, aquella tempestad que se preparaba, procedente del norte, quedaba a nuestra espalda,

cada vez más lejana. Atravesamos luego vastas extensiones de fértiles terrenos, los extensos bosques de la región de Angoulême, el campo de aterrizaje de Saint André, una serie de pequeñas y grandes poblaciones que se hace difícil recordar y, finalmente, a las dos horas y cuarto de vuelo, tomábamos nuevamente tierra en Blanquefort.

Un tranvía eléctrico nos conduce hasta Burdeos, donde pasamos no pocas dificultades para proveernos

de esencia y aceite de ricino para nuestro avión.

Despegamos de Blanquefort a las cuatro de la tarde, y cruzada Burdeos a los pocos momentos, remontamos el valle del Garona con intención de llegar a Toulouse, mas ante la posibilidad de quedarnos sin bencina, acortamos la etapa, aterrizando en un campo de maniobras situado en las afueras de Montauban. A causa del mal estado del suelo nos vemos obligados a tomar algunas precauciones para aterrizar, lo que conseguimos con relativa facilidad. Allí, no teniendo hangar ni cobertizo alguno donde guarecer el aparato, nos vemos precisados, bien a pesar nuestro, a dejarlo al aire libre, no sin tomar antes la precaución de retirar todo el equipo, que nos guardaron en una casa de las inmediaciones.

Pronto acuden, atraídos por la noticia de nuestra llegada, infinidad de habitantes de aquellos



Colomer y Armangué a su llegada después del raid París-Barcelona

alrededores, que nos abruman con un sinnúmero de preguntas.

El sábado por la mañana un automóvil nos conduce desde la población donde pernoctamos al lugar donde nos «aguarda» el avión, y previo el llenado de los depósitos nos disponemos a partir de nuevo.

Mientras estamos ocupados en estos preparativos, un caballero que atentamente venía observándonos, nos preguntó muy cortés:

—¿Son ustedes los aviadores?

—Sí, señor—hubimos de contestarle.

—Pues vean ustedes qué caso más curioso: Hace unos minutos, poco antes de su llegada; se hallaba aquí, recostado en el aparato, un joven que nos contaba un viaje... un viaje ciertamente muy interesante... pródigo en aventuras...

Despegamos a las nueve y tomamos la dirección de Toulouse, remontándonos hasta 1.700 metros, desde donde pudimos contemplar un hermosísimo panorama de los Pirineos centrales; distinguíase claramente, entre otros elevados picos, el famoso de la Maladeta, con su inmenso glaciar.

En Toulouse aterrizamos en el campo particular de la casa Latécoère, donde fuimos recibidos cordialmente, y allí, con la ayuda de los mecánicos de la casa, acondicionóse nuestro avión para continuar el viaje.

Dejamos Toulouse a las diez y media y seguimos el canal del Mediodía hasta Carcassonne, viajando a poca altura. En Carcassonne tomamos la dirección de Perpiñán, y para salvar los montes que separan estas dos poblaciones, nos re-

montamos hasta 2.000 metros. Hermoso era el panorama que corría muy por debajo de nosotros: carreteras serpenteando por las faldas de las montañas, pueblos rodeados de árboles, ríos, bosques, y levantándose con aires amenazadores, las rocosas crestas de los picos.

Llegamos sobre Perpiñán a mucha altura y el descenso duró mucho rato a causa de que cuanto más nos acercábamos al suelo más movido estaba el aire. El aterrizaje fué muy dificultoso, tanto por causa de los remolinos producidos por el calor como por las pequeñas dimensiones del campo de maniobras que habíamos escogido.

Después de comer en Perpiñán tuve que hacer 24 kilómetros en auto hasta un pueblo de los alrededores, para hallar la bencina de la calidad que necesitaba nuestro motor.

En fin, a las cinco, dejando Perpiñán, nos dirigimos hacia el Perthus, por donde cruzamos la frontera a una altura de 2.200 metros sobre el nivel del mar.

A la izquierda distinguíase el golfo de Rosas y a la derecha algunos montes de los Pirineos Orientales.

Las nubes nos acompañaron todo el resto de nuestro viaje, pero no lo afearon, sino muy al contrario: el sol poniente lanzaba por entre ellas brazos de luz que los enrojecían.

Por las faldas del Montseny corrían las nieblas engalanadas de infinitos colores.

Fué como un hermosísimo apoteosis de nuestro viaje.

Aterrizamos en la Volatería a las siete de la tarde, hora francesa.

ANT. ARMANGUÉ

El primer vuelo nocturno en España

QUERÍA, desde hacía ya tiempo, efectuar un vuelo nocturno sobre Barcelona, cuando en 6 de noviembre de 1919 se me presentó la ocasión.

Fué en la Volatería, cerca de Prat de Llobregat. Tenía para ello a mi disposición un aeroplano T. H., tipo escuela, de dos asientos.

Muy pronto los preparativos estuvieron hechos y después de recomendar a mis compañeros que se quedaban en la Volatería, de encender los fuegos que habían de facilitar mi aterrizaje, despegué, llevando como pasajero al mecánico de la Escuela Catalana de Aviación, don J. Sust.

Eran las ocho y media.

Hice un viraje sobre el mar para tomar la dirección de Barcelona, donde llegué muy pronto, ya que un viento muy fuerte me acompañaba.

Volaba muy bajo, apenas quinientos metros; distinguíanse perfectamente las calles y plazas iluminadas. Veíanse correr los automóviles y tranvías, haciendo una combina-

ción de luces sorprendente, y lo que acababa de completar este sublime espectáculo era el reflector del monte Tibidabo, que paseaba su largo brazo de luz por encima de la ciudad.

No siendo prudente quedarse a quinientos, me remonté hasta mil ochocientos; desde esta altura podíanse distinguir las poblaciones de los alrededores de Barcelona, gracias a los grupos de luces que formaban.

Tomé el camino de regreso con viento contrario, que entorpecía mi marcha.

Cuando después de largo rato llegué sobre Prat de Llobregat, vi encenderse en la Volatería los dos fuegos convenidos.

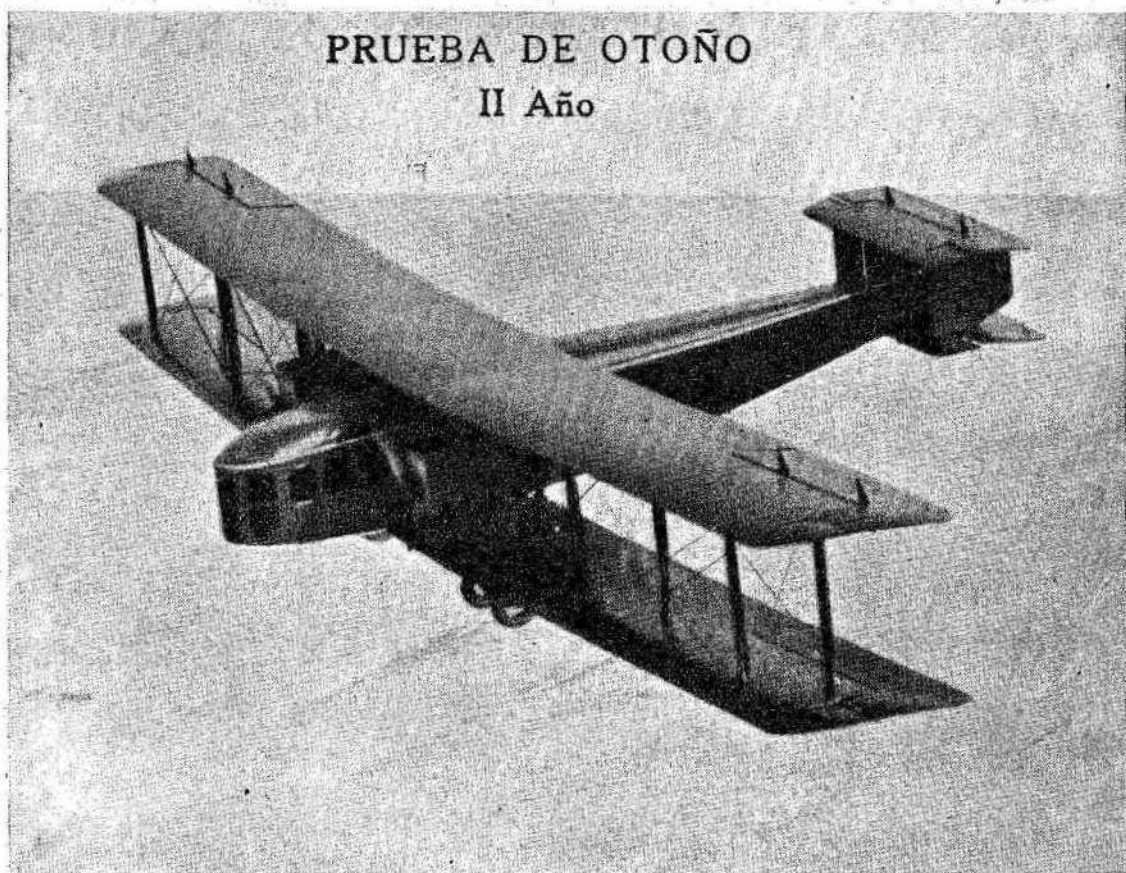
Una vez allá, bajé para tomar tierra; en el aterrizaje encontré algunas dificultades. Por dos veces, engañado por la obscuridad, creí tocar tierra; por fin, a la tercera vez, las ruedas rodaron y el aeroplano no tardó en pararse.

Aquél fué el primer vuelo efectuado de noche en tierras de España.

MANOLO COLOMER

Concurso del R. Ae. C. de Cataluña

PRUEBA DE OTOÑO II Año



REGLAMENTO

Artículo 1.º El Real Aero Club de Cataluña organiza por segunda vez: una Prueba de rendimiento para aeroplanos, que tendrá lugar el día 24 de octubre próximo.

Artículo 2.º La Prueba se titulará Prueba de Otoño, II Año, y se correrá sobre el siguiente circuito: Aeródromo La Volatería, Tibidabo, Badalona, Sabadell, Tarrasa, Villafranca, Villanueva, Sitges y La Volatería, o sea un total de 130 kilómetros, a recorrer una sola vez.

Artículo 3.º El presente Reglamento está redactado de acuerdo con los generales de la Federación Aeronáutica Internacional y los particulares de la Comisión de Aeronáutica del Real Aero Club de España.

Artículo 4.º Podrán tomar parte en la Prueba todos los aparatos de la clase C (artículo 30 del Reglamento general de la F. A. I.)

Artículo 5.º La Prueba no podrá sufrir suspensión alguna mientras haya un piloto que tome la salida y será válida siempre que uno de ellos efectúe el circuito de acuerdo con el presente Reglamento.

Artículo 6.º Los premios para esta Prueba serán los siguientes:

Clasificación general:

- 1.º 3.000 pesetas.
- 2.º 2.000 pesetas
- 3.º 1.000

Un premio especial de 2.000 pesetas al piloto español y socio con un año de antigüedad del Real Aero Club de Cataluña, que mejor lugar obtenga en la clasificación.

Otro premio especial de 1.000 pesetas al piloto español que no reúna las anteriores condiciones y que mejor lugar obtenga en la clasificación.

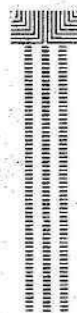
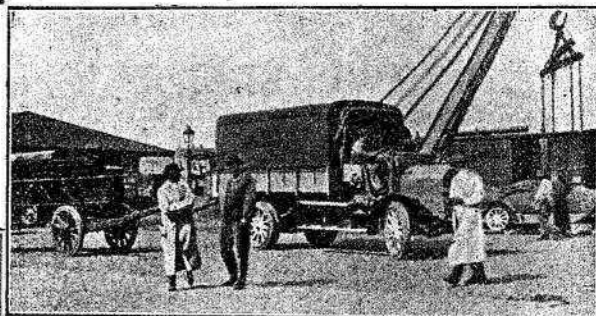
Estos dos premios son perfectamente compatibles con los de la clasificación general.

Habrán otros premios honoríficos cuyas condiciones se determinarán ocho días antes de celebrarse la prueba.

Artículo 7.º Esta Prueba está reservada a los pilotos españoles que posean el título de la F. A. I. y a los extranjeros que lleven seis meses de residencia en España, como mínimo.

Artículo 8.º Las inscripciones para la prueba las harán por escrito los mismos pilotos, haciendo constar en ellas que conocen y acatan el presente Reglamento, sus nombres y apellidos, nacionalidad, números de sus títulos y licencias, aparatos y motores que deban pilotar, marcas y

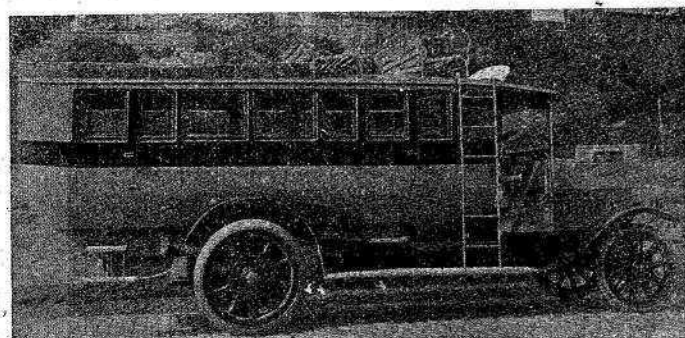
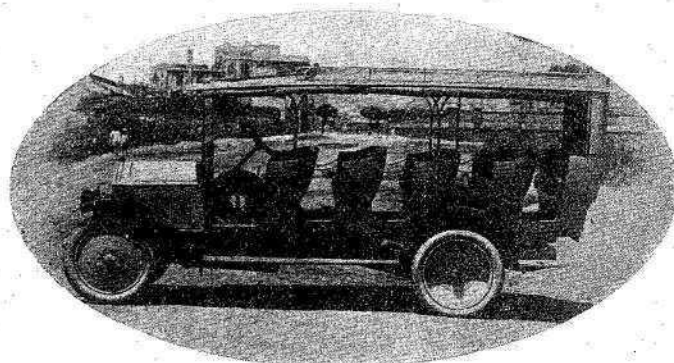
OMNIBUS CAMIONES



J. SALAT

Exclusiva para la venta:

Alfredo Arruga



Exposición y venta: **Urgel, 156** : Teléfono **1375-G**

Talleres: **Provenza, 110 al 114** : Teléfono **517-H**

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

Artículo 9.º Las inscripciones deberán ir acompañadas de la cantidad de 25 pesetas por cada aparato inscripto y se admitirán hasta el día 21 de octubre, a las doce de la noche.

Artículo 10. Cada piloto podrá inscribir dos aparatos y tomar parte en la Prueba dos veces, clasificándose en las dos y obteniendo dos pre-



*Alfredo Fronval
Vencedor de la I Prueba de Otoño*

mios, siempre que sean de distinto tipo los aparatos o motores que lleve.

Artículo 11. El día 22 de octubre, a las siete de la tarde y en la Secretaría del Real Aero Club de Cataluña, se efectuará el sorteo de los aparatos inscriptos para darles su número de orden.

Artículo 12. El día 23 de octubre, en el aeródromo de La Volatería, se procederá a pesar los aparatos, vacíos, pero con la gasolina y aceite necesarios para efectuar el recorrido. Después se pesarán el piloto, pasajeros y cuanta carga suplementaria se desee llevar, que se sumará a la del aparato.

Artículo 13. Terminado el recorrido, los Comisarios deberán comprobar la carga de los aparatos, a simple petición de cualquier piloto concurrente.

Artículo 14. Los aparatos, y en sitio bien visible, deberán llevar pintado el número de orden, cuyo tamaño será las cuatro quintas partes de la superficie donde esté pintado y del color que mejor resalte sobre el aparato.

Artículo 15. Las salidas y llegadas se efectuarán en el aeródromo de La Volatería. Las salidas, a partir de las nueve de la mañana hasta las dos de la tarde, y se darán cada diez minutos.

Los tiempos se tomarán, tanto al salir como al llegar, cuando el aparato pase en pleno vuelo la línea de control.

Artículo 16. Todos los pilotos podrán efectuar hasta dos veces el recorrido con el mismo

aparato, pero sólo se clasificarán una vez y con el mejor tiempo obtenido.

Artículo 17. Los aterrizajes por el camino serán válidos, sean por la causa que fueren, pero sin derecho a descuento de tiempo alguno.

Artículo 18. En caso de empate, se clasificará primero el piloto que lleve motor de menor potencia, el que lleve mayor número de kilos de carga, etc.

Artículo 19. En el Tibidabo, Badalona, Sabadell, Tarrasa, Villafranca y Villanueva, habrá Comisarios responsables de ruta, alrededor de los cuales y por fuera, deberán virar los concurrentes a una altura no mayor de 500 metros ni menor de 100 metros.

Artículo 20. Los Comisarios de salida, ruta y llegada entregarán sus informes a la Comisión Deportiva del Real Aero Club de Cataluña, por escrito y debidamente firmados, lo más tarde el día 25, a las doce de la mañana. Aquella se reunirá la misma tarde y formará la clasificación, que deberá hacer pública antes de las ocho de la noche de dicho día.

Artículo 21. La clasificación se formará de acuerdo con el siguiente handicap:

Peso total del aparato cargado en orden de vuelo, dividido por los caballos de fuerza del motor (HP: según los catálogos de las casas constructoras). Hallados los kilos por HP, se multiplicarán por la velocidad en kilómetros por hora en que haya efectuado el circuito. Cuanto más elevado sea este total, mejor lugar se obtendrá en la clasificación.

Artículo 22. La Comisión Deportiva deberá facilitar a los pilotos que hayan tomado parte en la Prueba, los informes de los Comisarios y los datos que hayan servido para formar la clasificación.

Artículo 23. Las protestas deberán hacerlas los pilotos por escrito, dirigidas a la Comisión Deportiva del Real Aero Club de Cataluña, que las admitirá hasta las doce de la noche del día 26 de octubre, y deberán ir acompañadas de 100 pesetas, que sólo se reintegrarán en caso de ser aceptadas. Dicha Comisión fallará antes de las ocho de la noche del día siguiente y su fallo será inapelable.

Artículo 24. El reparto de premios se efectuará en el local social del Real Aero Club de Cataluña, el día 28 de octubre, a las diez de la noche.

Artículo 25. Los premios serán entregados personalmente a los pilotos vencedores; en caso de ausencia de alguno de ellos, podrá representarle otra persona provista de los correspondientes poderes, a juicio de la Comisión Deportiva del Real Aero Club de Cataluña.

Artículo 26. El Real Aero Club de Cataluña, organizador de la Prueba, no asume ninguna responsabilidad de cuantas puedan derivarse de la misma.

Artículo 27. 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.

El Derby Aero Inglés



Los concursantes alineados para tomar la salida



El Martinsyde «semi-Quaver», con motor Hispano, vencedor de la prueba

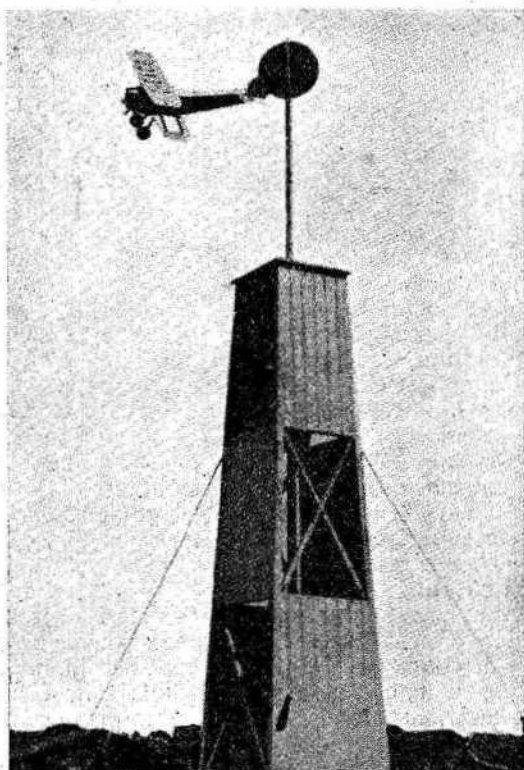
LA carrera de 210 millas (313 kms.) Derby Aero, que tuvo lugar el 24 de julio sobre el terreno de Heudon, ha sido la única gran carrera de importancia efectiva celebrada en Europa durante el presente año, pues las últimamente disputadas en Amberes han sido más bien números de mitin aviatorio clásico.

El Derby resultó, tanto por la lucha como por los espectadores que reunió, un verdadero exitazo. A pesar del fuerte viento reinante al comenzar la prueba, los concurrentes se portaron admirablemente. Terminó primero un *Martinsyde* (Semi Quaver) con motor *Hispano-Suiza* de 300 HP., en 1 h. 18 m. 12 s. $\frac{2}{5}$. Al aterrizar volcó completamente, sin que, afortunadamente, su piloto F. T. Courtney sufriera daño alguno.

Como siempre que de grandes pruebas se trata, Hispano-Suiza, fiel a sus tradiciones, se presentó en la meta equipando una de las marcas más apreciadas de la Gran Bretaña, con su clásico motor 300 HP., que tantas victorias dió a los aliados en la contienda mundial y que una vez llegada la paz fué siempre fiel compañero de todos los aparatos que batieron records, tanto de altura como de velocidad. Como era de esperar, el modelo «Semi-

Quaver» provisto de tan soberbio complemento, tomó la salida y sin dificultad alguna pasó brillantemente la meta a velocidad magnífica, quedando demostrado una vez más el gran valor de tan magnífico prodigio de mecánica.

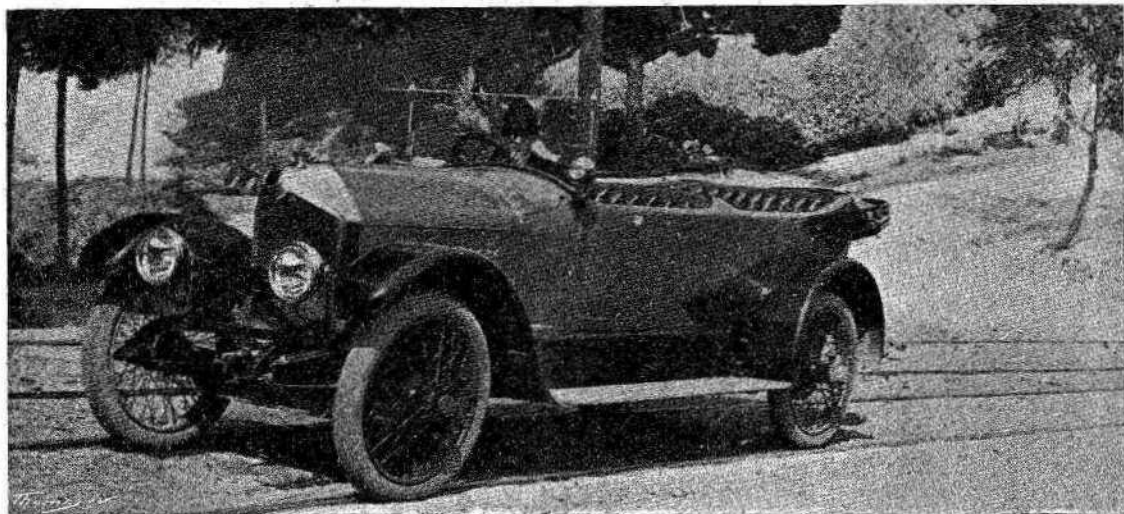
Por esto al ilustrar hoy nuestras columnas con unos gráficos de la interesante prueba aviatoria, aprovechamos la ocasión para felicitar una vez más a la gran manufactura Hispano-Suiza, orgullo de Cataluña y de España entera.



Un concursante doblando el pilono de Hendon

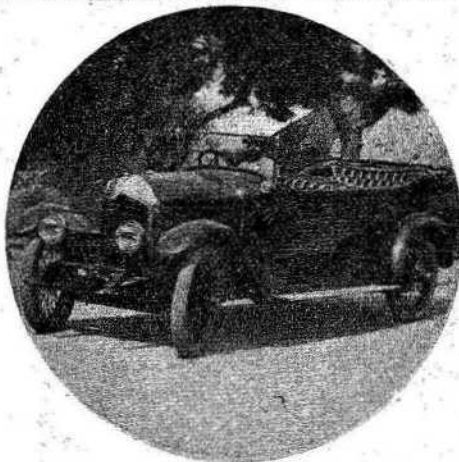
Las grandes marcas europeas

EL "CROSSLEY"



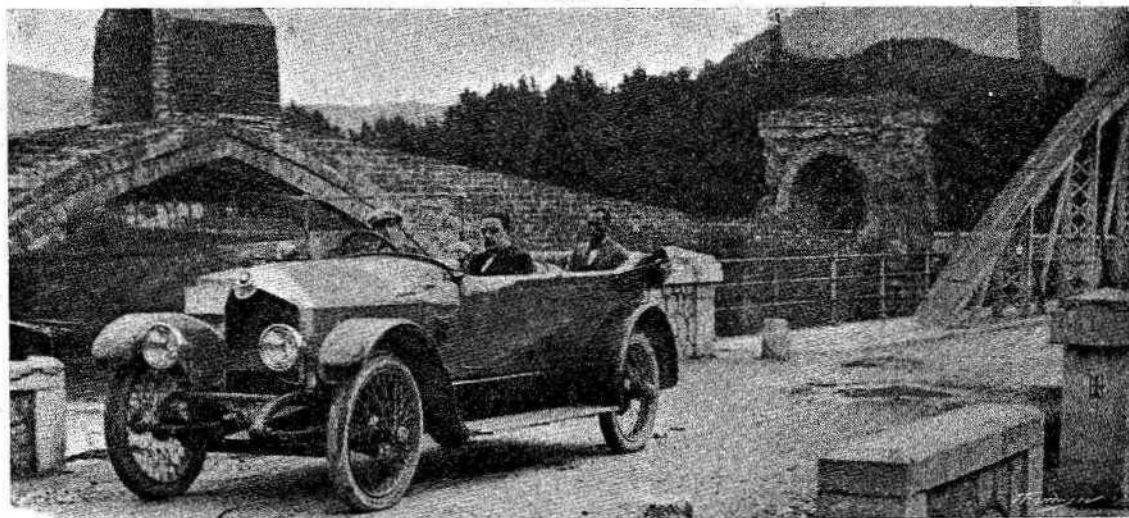
No es esta la primera vez que hemos tenido ocasión de ocuparnos en estas columnas, del soberbio coche de fabricación inglesa que tanto *succés* ha alcanzado en España en estos últimos tiempos.

Ya con motivo del triunfal viaje Manchester-Barcelona, que tripulando un coche de esta famosa marca realizó el distinguido sportsman don Eduardo Flaquer, hubimos de registrar en estas páginas la notable per-



formance felizmente llevada a cabo, gracias a las cualidades poco comunes que reúnen los chassis de la gran manufactura de Manchester.

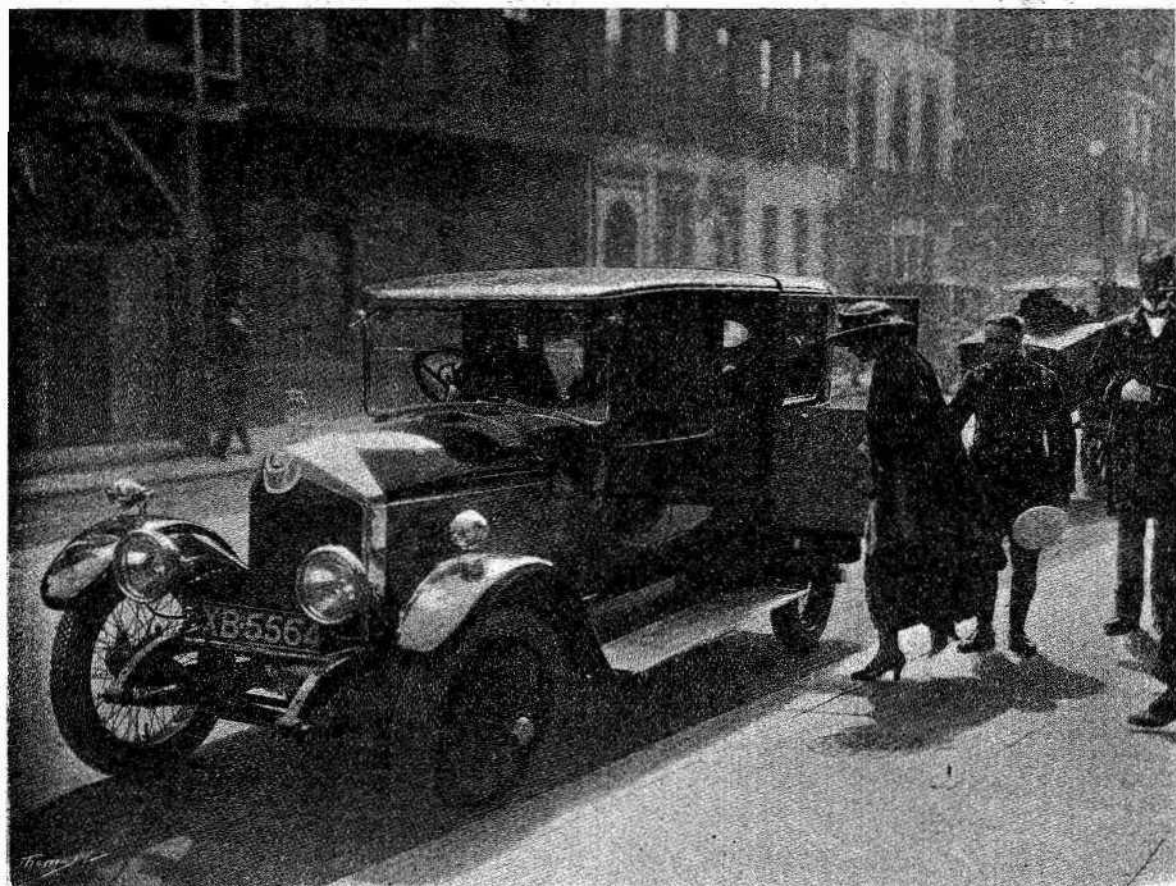
Más desde entonces acá ha sido tal la aceptación lograda por la marca inglesa que nos ocupa, en nuestro mundo automovilista y singularmente entre la gente de buen gusto en nuestra nación, que nos ha parecido oportuno dar a conocer no tan sólo algunas foto-





En su reciente viaje a Inglaterra, Sus Majestades los Reyes de España tuvieron siempre dispuestos para su Real servicio varios soberbios coches de la marca CROSSLEY, los predilectos de la alta aristocracia inglesa...





Porque conociendo la Augusta Familia de nuestros Soberanos las exquisitas preferencias de Don Alfonso y Doña Victoria, no vacilaron en ofrecerles el mejor y más elegante de los automóviles de construcción británica.

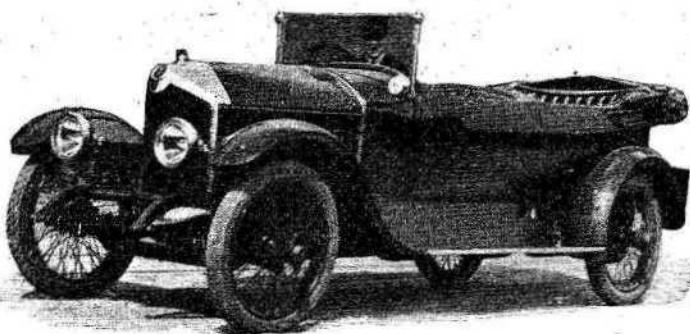
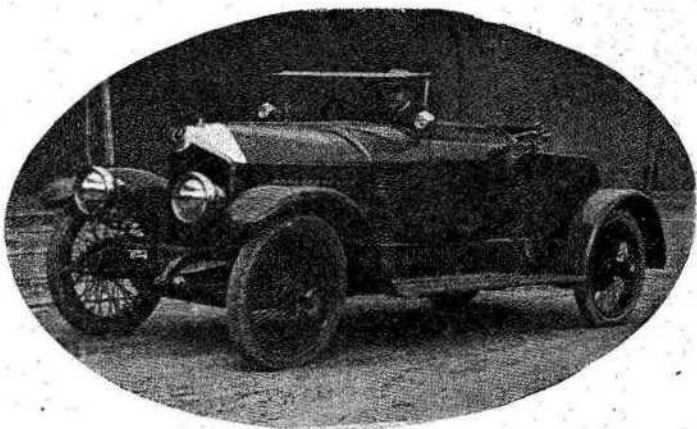
grafías de coches actualmente en circulación por Barcelona, sino también un brevísimo historial de la famosa marca.

Cuando a mediados de 1914 disponíase la casa Crossley a intensificar la producción, entre otros, del modelo *Touring*, que ya en aquel entonces llamaba poderosamente la atención de los deportistas ingleses y era solicitado en Francia y en otras naciones, he aquí que la conflagración mundial, con todas sus incalculadas consecuencias, vino a cortar de raíz aquellos felices propósitos; y la importante manufactura automovilista abandonó aquellos planes para consagrarse por entero a las necesidades del ejército de su patria.

Día y noche, sin interrupción alguna, se trabajaba en los grandes talleres de Crossley; se intensificaba la producción hasta lo inimaginable y de aquellos amplísimos locales salían a diario docenas de coches camino de los frentes y de los cuarteles generales del alto mando.

De los excelentes servicios que el Crossley proporcionó a la causa de Inglaterra son testimonio fehaciente los muchos certificados que las altas autoridades del ejército y de la aeronáutica militar libraron espontáneamente a la casa constructora, hoy la que seguramente más y mejor produce en la Gran Bretaña.

Y ahora, restablecida la normalidad, vuelve a sus propósitos de 1914 y ofrece nuevamente sus modelos, perfeccionados con la introducción de algunas modificaciones que la experiencia de las duras pruebas a que les sometió la guerra vienen a convertir los Crossley en una produc-



ción ideal en la industria del automovilismo.

Es por ello que a la aparición de los nuevos Crossley en Barcelona se han visto visitadísimo las oficinas y el garage de la casa Henderson Lane y Compañía, S. en C., por numerosos aficionados que, conocedores del movimiento automovilista mundial, acuden a admi-

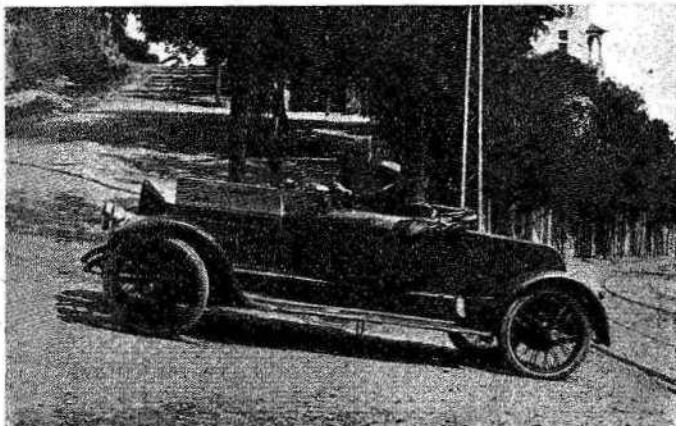
rar los nuevos Crossley que tanta aceptación alcanzan en Inglaterra.

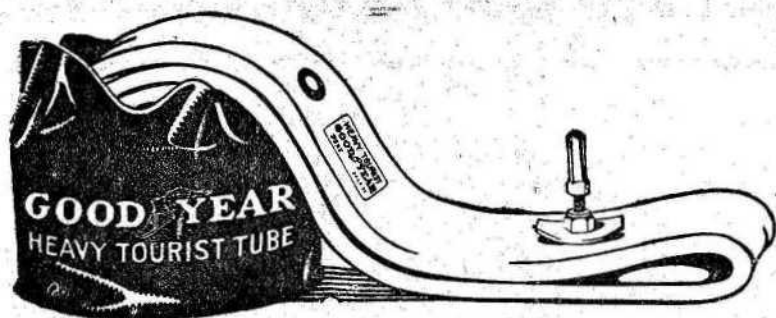
Con esta ocasión, no ha sido el cronista de los últimos en rendir visita a los señores agentes exclusivos para España de esta marca de fama mundial, los cuales, al ex-

poner sus vastos propósitos con relación al desarrollo que piensan dar al automovilismo y sus bellos proyectos de carácter netamente deportivo demostraron ser excelentes conocedores de las necesidades del mercado nacional y, sobre todo, entusiastas del sport en todas sus manifestaciones, y especialmente en el del automóvil, como lo demuestra el hecho de figurar en aque-

lla casa valiosísimos elementos bien conocidos en el mundo de los deportes, todos los cuales, llevados por sus entusiasmos y por su indiscutible competencia, conseguirán, sin duda, que el nombre ya bien acreditado de la casa Henderson Lane y Compañía, S. en C., figure a la cabeza de las entidades comerciales que más contribuyen al fomento del automovilismo en España.

En consecuencia, no es, pues, aventurado afirmar que cuantas veces en lo sucesivo se proyecten en Barcelona manifestaciones automovilistas, los nombres de Crossley y de sus representantes en España habrán de alcanzar el puesto preeminente que por su importancia les corresponde.





Esté siempre
seguro de
que la cámara
de aire que

compra sea de marca **GOODYEAR**

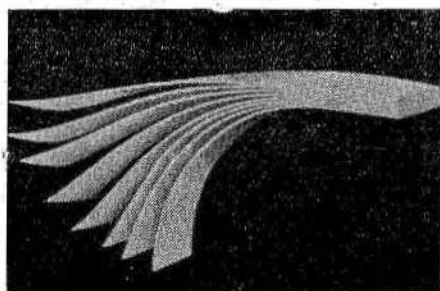
Con el proceso de laminación que se usa al fabricar las cámaras de aire Goodyear, se eliminan todos los contratiempos que contribuyen al daño prematuro de éstas y se forma a la vez una cámara de aire de gran duración e inmejorable calidad.

Permite poder descubrir fácilmente cualquier imperfección o defecto de aquéllas, que aparecen frecuentemente en las cámaras que se fabrican a máquina o con una sola capa gruesa de goma.

Hace a la vez que la cámara retenga el aire debidamente, que quede casi exenta de los daños ocasionados por un pinchazo y que sea uniforme tanto en peso como en espesor.

Este proceso es más costoso que cualquier otro, pero da en cambio, un producto de superior calidad, igual que en rendimiento de servicio. Estas cámaras de aire Goodyear, se fabrican colocando un cierto número de telas muy finas de goma, unas encima de otras, las que luego se vulcanizan, formando con ello una unidad fuerte y resistente, que ha de retener el aire en todo momento.

El parche de la válvula es la parte más delicada de la cámara, pero en el caso de la marca Goodyear, sucede lo contrario, puesto que dicho parche se vulcaniza junto con el resto de la cámara, y no va meramente pegado como sucede en muchas otras marcas. Las cámaras de aire Goodyear son muy resistentes y duraderas. Si usted se provee de ellas se convencerá de sus excelentes resultados.



Sección de una cámara Goodyear mostrando la colocación de las telas de goma, que se hallan emplazadas una encima de la otra, antes de vulcanizarse.

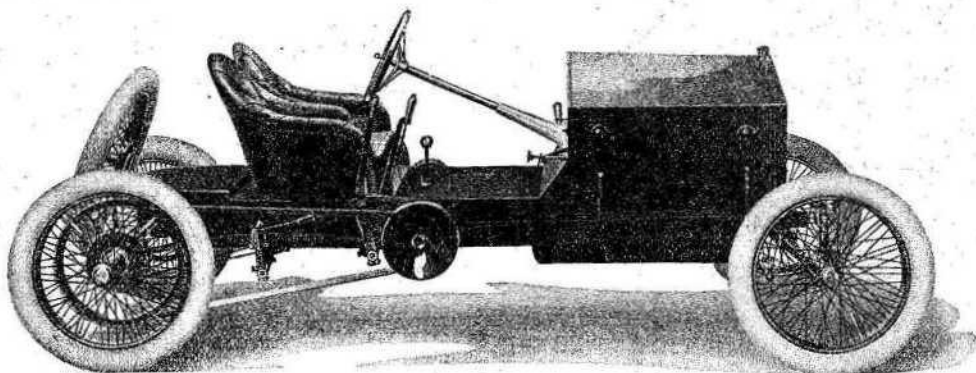
Compañía Española de Neumáticos y Caucho

GOODYEAR

Paseo de Gracia, 93
BARCELONA

Calle de Recoletos, 1
MADRID

Autociclos DAVID



De dos y de cuatro cilindros

El cohecito de poco precio y consumo, con todas las seguridades y ventajas de un gran coche

Facilidad de manejo : Estabilidad perfecta : Dirección incomparable
Disponibles para entrega inmediata

Vallet y Bofill, S. en C. - Paseo Gracia, 20

AUTOMOVILES

DyG

(Fabricación Nacional)

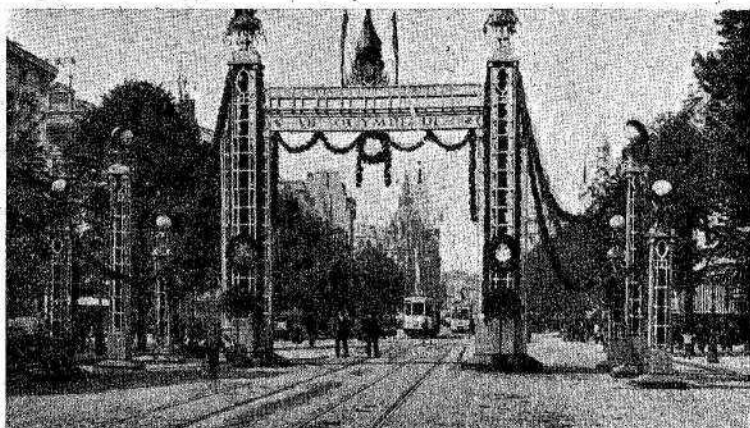
MAXWELL
Y
MOON

STOCK DE PIEZAS DE RECAMBIO

Agentes exclusivos en Cataluña:

PUIG, CORTINA Y ESTEVE

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



LA VII OLIMPIADA

(DE NUESTROS REPRESENTANTES EN AMBERES)

PARA mí, lector amigo, ha terminado la Olimpiada. Voy a partir para España dentro de breves horas, pero quiero que me precedan estas líneas. Mi carnet de impresiones parece un enjambre. Cuando ahí, con la calma y el sosiego precisos, vaya ordenando números y abreviaturas, algo más concreto te diré que hoy.

No te repito un panorama escrito de Amberes olímpico o de Bruselas, de Gante, en fin, de Bélgica entera, en primer lugar porque eso poco ha de interesarte, como hoy a mí ya no me interesa, y en segundo término porque el *clou* de la Olimpiada es para nosotros la participación brillante de nuestros futbolistas.

Del estadio te diré que, en general, la organización no ha respondido a un acto de mundial transcendencia y que el éxito de la misma ha residido únicamente en los resultados técnicos de las pruebas, algunos de ellos verdaderamente brutales.

¿España? Podríamos señalar alguna excepción entre los nuestros que han venido a participar en los concursos, pero tendríamos que mencionar también algún defecto, y más que defecto; por ello pasamos un velo. ¡Si otra vez no lo hacemos con más sentido común!...

Desgraciadamente para nosotros, hemos de elogiar por encima de todo lo nuestro a los extranjeros, ya que el esfuerzo de casi todos ellos ha sido sobrehumano.

Porque nosotros conceptuamos admirable que América, allende la mar, lejos de las competiciones atléticas europeas, alcance la palma victoriosa, y nos admira que naciones relativamente secundarias como Finlandia y Suecia, obtengan tal superioridad sobre nosotros. Y más grande es aún el caso de Francia, Inglaterra e Italia, que habiendo perdido lo más selecto de sus atletas en la guerra, es decir, habiéndolos perdido todos, aun nos aventajen con tanta superioridad.

Pero, en cambio, cada día admitimos con ma-

yor razón la idea de que España es de los pueblos que tienen mayores condiciones nativas para el deporte. La Olimpiada nos lo ha demostrado. Mientras en la especialización, es decir, en todo aquello que responde siempre a estudio y a cultura especial, hemos fracasado por completo, en fútbol, deporte hoy popular en nuestra nación, hemos alcanzado el segundo lugar, y no precisamente por misericordia, como ahora veréis, sino logrado después de larga brega y no pocos inconvenientes, uno de ellos luchar en suelo extranjero con los naturales del país, los belgas.

El equipo español, confesémoslo aun perjudicando nuestro intenso amor propio, llegó aquí y su presencia no inquietó absolutamente a nadie.

La suerte debió colocarnos el primer día frente al equipo seleccionado por este país en que habitamos, pero fueron los dinamarqueses nuestros rivales.

Mas el juego formidable de los nuestros, de nuestros más forzudos equipiers se impuso y les dejamos tamañitos. Para todo el mundo la derrota afrentosa de los *danois* fué una verdadera sorpresa, como la derrota de los ingleses por los noruegos (3 a 1).

La composición de nuestro equipo frente a los belgas no fué la más acertada y sucumbimos en el segundo match, a duras penas, por 3 a 1.

Una victoria y una derrota nos daban pleno derecho a acudir a la repesca. Y allí fuimos, llenos de ardores.

Menudo plato fuerte tener que vencer a los formidables suecos. El partido fué durísimo. Pelearon nuestras huestes futbolísticas con entusiasmos locos y salieron de la lid victoriosos por 1 a 0.

Nuestro juego, superior en agilidad y dureza, arrolló a los italianos, que son modelo de elegancia y corrección. Más duchos los nuestros en artes púgiles, les vencieron en la final por 2 a 0.

De este modo conquistábamos el tercer puesto de la clasificación.

Eliminados los checoslovacos del torneo por la actitud descompuesta en su encuentro final con los belgas; colocada Bélgica en el primer puesto del gran torneo internacional de fútbol, con Holanda debimos jugar por la posesión del segundo lugar y tras duro empeño, por ser el enemigo de primísima calidad, lo obtuvimos gloriosamente por 3 a 1, distinguiéndose sobremanera Zamora—no hay que olvidar que este torneo ha sido la gran revelación de formidables porteros—, Sáamaga, Pichichi, los autores de dos goals, y Arrate.

Yugoeslavos, egipcios, luxemburgueses, griegos, dinamarqueses, holandeses e italianos, no podían en modo alguno inquietarnos, una vez observado su juego.

Los checoslovacos, con el formidable Sanda a la cabeza, han presentado el equipo más completo. Su actitud, propia de lo que ocurre frecuentemente en nuestros campos, los colocó *hors concours*.

Noruega venció a Inglaterra porque los británicos presentaron un equipo heterogéneo, incompleto, poco representativo del valor futbolístico inglés.

Francia estuvo muy lejos de la realidad de las cosas. Italia la venció con relativa facilidad por 3 a 1.

A los belgas creemos que hubiéramos podido batirlos de no haber tenido que roer el día anterior de nuestro encuentro con ellos el hueso de Dinamarca.

Los suecos, superiores a nuestro juicio a los holandeses, sucumbieron en un partido muy igualado, por la sola diferencia de un goal, en un match en que se alteró el marcador nueve veces. En la repesca, jugando con los nuestros, se evidenció que España, sin disputa alguna, es uno de los países de Europa donde más y mejor se juega a fútbol, aunque sea con dureza.

A causa de los extraordinarios tirajes que han alcanzado nuestros últimos números, hemos agotado el stock de papel especial para nuestra Revista antes de la llegada de la nueva fabricación que desde hace algunos meses tenemos encargada. Sirva ello de justificante a nuestros favorecedores por el involuntario retraso con que aparece este número de STADIUM y por la distinta calidad de papel que nos vemos obligados a emplear para no demorar más su publicación.

Y a medida que íbamos dejando atrás a dinamarqueses, suecos, italianos y holandeses, subía de punto el valor del papel hispano, hasta el punto de haber merecido el aplauso de unas treinta mil personas aquellos que al llegar no inquietaban a nadie y de un poquito más logran inquietar en su propio país a los vencedores del torneo.

Imposible tratar de la actuación del equipo español dando a cada uno su merecido. Hablando de Zamora llenaría muchas cuartillas; lo propio tendría que hacer de todos los demás. Futbolistas de corazón, soñaban con reportar una victoria a España, y puesta toda su alma en ideal tan grande, conquistaron un triunfo, merced al cual nuestro *modesto, poverísimo* paso por esta VII Olimpiada no quedará olvidado. Os lo aseguro.

A mí no me extraña lo que han hecho nuestros paisanos en Bélgica: han practicado el fútbol a conciencia y valen tanto como los otros; por consiguiente, pueden ganar.

¿Por qué los demás atletas—salvo contadas excepciones—no han quedado en igual lugar? Sencillamente, porque eso del deporte, cuando, como el fútbol, no llega espontáneamente al alma popular, hay que procurar que llegue, y para ello nada como la tutela del Estado. Ha faltado y falta en España el convencimiento de que el

EL TORNEO DE FUTBOL

Checoslovacos	7	4	4	0	Repesca
Yugoeslavos.	0				
Noruegos	3	0			1
Inglés	1				2
Franceses.		3	1		
Suizos. (no presentados)					
Italianos	2	1			2
Egipcios	1				3
Luxemburgueses	0				
Holandeses	3	5	0		0
Griegos	0				
Suecos	9	4			1
Espanoles	1	1			2
Dinamarqueses.	0				3
Belgas. (sin contrincante)		3	3	2	

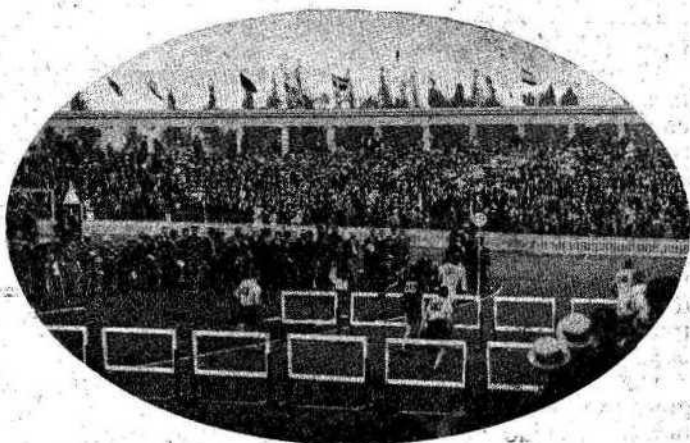
sport—que es un aspecto de la educación física—nos conviene, y claro está, continuamos creyendo que los deportes son excentricidades, y de ahí no pasamos.

¡Si viérais la fe y la exactitud con que lo han hecho los americanos! Para que comprendáis cuál es el cuidado a que han sometido a sus atletas, sólo os diré que incluso agua potable de América han traído a Europa en grandes tanques, para que el cambio de clima y con él las aguas no perturbasen el organismo de los hombres que han venido a Bélgica a llevarse a América el primer lugar...

Muchas noches, cuando he ido vagando por Amberes, alejado del estadio con sus jueces, sus atletas, sus fotógrafos y todo el aparato que en graciosa gama allí existe, he tenido ocasión de hallar también atletas españoles que, como yo en alguna ocasión, han visto amanecer el nuevo día tras la tertulia del bar o del musichall; en cambio, ni por asomo hemos dado con un americano, porque ellos, sujetos a una verdadera regla disciplinaria, han pensado únicamente en su deber, y por el deber han sacrificado hasta sus más modestos caprichos.

Para mí ha terminado la Olimpiada. No sé si en 1924 volverá a tener lugar. Yo sinceramente creo que, como espectáculo, en otro lugar que no sea Amberes puede subsistir; como demostración técnica, francamente, teniendo como tiene casi cada deporte sus Campeonatos locales, regionales, nacionales y aun mundiales, no precisa la Olimpiada.

Además, para mí, la Olimpiada no ha tenido el don de evocarme aquellos tiempos de la antigua Grecia; no he visto al pueblo entusiasmado ni a la muchedumbre ebria de entusiasmo ante la proeza de los atletas. Descartada la algarabía de los extranjeros ante sus ídolos nacionales, y entre ellos los americanos, cuyos bravos y hurras en algunos momentos revestían caracteres de ferocidad, lo demás no nos ha llegado al alma, a



La final de los 110 metros, vallas

nuestra alma latina, ávida de verdaderas emociones y contrastes.

Y es que el espíritu está hoy radicalmente cambiado, tanto, que hallar un artificialismo que nos haga recordar ante ese estadio blanco como el alabastro, de pulidas columnatas y de coquetón aspecto, aquellos tiempos del atleta, del laurel y de la virtud, es un mito.

Ahora bien: una aproximación al *succès* puede hallarse, pero ha de ser en París, en Berlín, en Colonia, es decir, en verdaderas metrópolis, donde solamente la población trashumante ya es presagio de éxito. En Amberes, muchos días hemos visto el estadio sumido en la más espantosa soledad. Cuantos allí concurríamos ya éramos familia. Sólo nos guiaba un interés: el de que los nuestros quedasen bien. Hemos pasado largos días de desengaños y un día de verdadera emoción: ¡nuestro primer partido con los belgas! Pero al fin nos llevamos algo.

Que nos sirva de estímulo para prosperar.

Resultados

Atletismo

1.600 metros, relevos.—1.º, Inglaterra, 3 minutos 22 s. $\frac{1}{2}$; 2.º, Sud Africa; 3.º, Francia.

Pesos.—Peso pluma: 1.º, Estonia; 2.º, Bélgica; 3.º, Francia.

Peso ligero: 1.º, Bélgica; 2.º, Bélgica; 3.º, Estonia.

Peso medio: 1.º, Francia; 2.º, Holanda; 3.º, Bélgica.

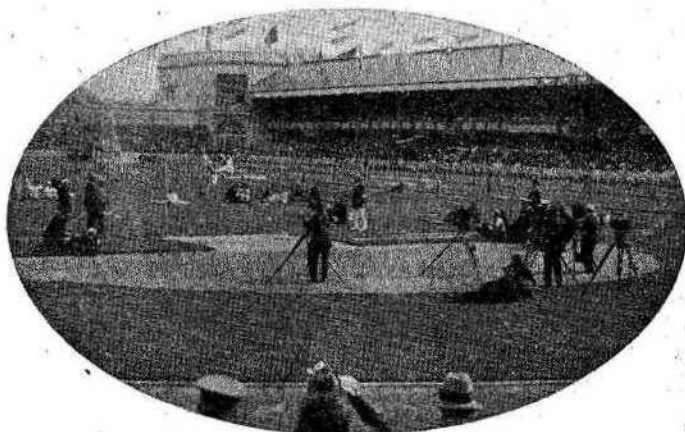
Triple salto (rectificación).—1.º, Funlos, finlandés, 14,50 metros; 2.º, Jansson, sueco; 3.º, Almlöf, sueco.

Lucha a la cuerda.—Final: 1.º, Inglaterra; 2.º, Holanda; 3.º, Bélgica.

Cross country.—Final: 1.º, Nurmi, finlandés, 27 m. 15 s.; 2.º, Bachmann, sueco; 3.º, Lumatainen, finlandés.

Clasificación por equipos: 1.º, Finlandia; 2.º, Inglaterra; 3.º, Suecia.

Lanzamiento del martillo (rectificación).—Final: 1.º, Patrick Ryan, americano, 52,875 metros; 2.º, Lund, sueco.



Eliminatorias del salto de altura con impulso



Woodring (norteamericano), vencedor en los 200 metros



Guillenot (francés) vence en los 5.000 metros



Lethoonen (finlandés), ganador del Pentathlon

Decathlon.—Clasificación general: 1.º, Lverland, noruego; 2.º, Hamilton, americano; 3.º, Ohlson, sueco.

Pentathlon moderno.—1.º, Dryssen, sueco, 18 puntos; 2.º, Delara, sueco; 3.º, Biuno, sueco

Pugilato.—1.º, Inglaterra, 11 puntos; 2.º, América, 10; 3.º, Canadá, 9.

Gimnástica.—1.º, Zanposi, italiano, 88 puntos; 2.º, Torrès, francés, 87-52; 3.º, Gonnot, francés, 87-45.

Prueba de conjunto: 1.º, Italia; 2.º, Bélgica; 3.º, Francia.

Lucha.—*Catch al catch can*: Peso pluma, Ackerty, americano. Peso ligero, Antilla, finlandés. Peso mediano, Leino, finlandés. Peso fuerte, Roth, suizo.

Natación

100 metros, estilo libre.—Final: 1.º, Kahana moku, americano, 1 m. 1 s. $\frac{2}{5}$, record mundial; 2.º, Kealoha, americano; 3.º, Harris, americano.

100 metros, braza de espalda.—Final: Kesloha, americano, 1 m. 15 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, Kegeris, americano; 3.º, G. Blitz, brasileño.

400 metros, braza de pecho.—Final: 1.º, Malmroth, sueco, 6 m. 34 s.; 2.º, Henning, sueco; 3.º, Altoonen, finlandés.

400 metros, libre.—Final: 1.º, Ross, americano, 5 minutos 26 s. $\frac{4}{5}$; 2.º, Langer, americano; 3.º, Vernot, canadiense.

1.500 metros, estilo libre.—Final: 1.º, Ross, americano, 22 m. 23 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, Vernot, canadiense; 3.º, Beaurepaire, australiano.

Salto.—Final: 1.º, Kuehn, americano, 10 puntos; 2.º, Pinkston, americano, 11; 3.º, Balbach, americano, 11.

Zambullidas.—Final: 1.º, Valman, sueco, 7 puntos; 2.º, Ekologonel, sueco, 8; 3.º, Jansson, sueco, 16 puntos.

Zambullidas con trampolín.—1.º, Kuehn, americano, 10 puntos; 2.º, Pinkston, americano, 11; 3.º, Balbach, americano, 11.



Patrick Ryan (norteamericano) lanza el martillo a 52,87 metros

Pruebas femeninas

100 metros, estilo libre.—Final: 1.^a, Miss Baithrey, americana, 1 m. 13 s. ³/₄, record mundial; 2.^a, Miss Guest, americana; 3.^a, Miss Schrodt, americana.

300 metros, estilo libre.—Final: 1.^a, Miss Baithrey, americana, 4 m. 34 s., record mundial; 2.^a, Miss Woolming, americana; 3.^a, Miss Schrodt, americana.

Polo acuático.—Final: Inglaterra vence a Bélgica, por 3 a 2; 2.^o, Bélgica; 3.^o, América.

Clasificación por naciones: 1.^o, Estados Unidos, 53 puntos; 2.^o, Suecia, 21; 3.^o, Inglaterra, 6.

Regatas

Cuatro remeros en punta.—1.^o, Suiza, 6 m. 54 segundos; 2.^o, América; 3.^o, Noruega.

Un remero en punta, skiff.—1.^o, Kelly, americano, 7 m. 35 s.; 2.^o, Beresford, inglés.

Dos remeros a cuple.—1.^o, América, 7 m. 9 segundos; 2.^o, Italia; 3.^o, Francia.

Dos remeros en punta.—1.^o, Italia, 7 m. 56 segundos; 2.^o, Francia; 3.^o, Suiza.

Ocho remeros en punta.—1.^o, América, 6 minutos 2 s.; 2.^o, Inglaterra.

Egrima

Florete, individual.—1.^o, Nado Nadi, italiano; 2.^o, Painet, italiano; 3.^o, Duciet, francés.

Espada, individual.—1.^o, Massard, francés; 2.^o, Lipmann, francés; 3.^o, Buchard, francés.

Sable, individual.—1.^o, Nado Nadi, italiano; 2.^o, Aldo Nadi, italiano; 3.^o, Van den Val, holandés.



Lööland en el lanzamiento del disco

Florete, equipos.—1.^o, Italia.

Espada.—1.^o, Italia, 10 victorias; 2.^o, Bélgica; 3.^o, Francia.

Sable.—1.^o, Italia, 6 victorias; 2.^o, Francia; 3.^o, Holanda.

Lawn-tennis

Individual caballeros.—Final: Kumagae, japonés, vence a Raymond, sudafricano.

Individual señoras.—Final: Mlle. Lenglen, francesa, vence a miss Holman, americana, 6-8, 6-0.

Parejas caballeros.—Final: Turbull-Woosman



Norton (norteamericano), finalista 400 metros vallas



Mlle. Suzanne Lenglen (francesa), campeona mundial de lawn-tennis



Rudd (sudafricano), primero en los 400 metros

Records olímpicos y mundiales

PRUEBAS	Recordmen olímpicos	Records olímpicos	Juegos olímpicos	Recordmen mundiales	Records del mundo
100 metros	Lippincott (Estados Unidos)	10" ³ / ₅	Estocolmo 1912	Lippincott	10" ³ / ₅
200 m.	Hahn (Estados Unidos)	21" ³ / ₅	San Luis 1904	Hahn	21" ³ / ₅
400 m.	Reidpath (Estados Unidos)	48" ¹ / ₅	Estocolmo 1912	Reidpath	48" ¹ / ₅
800 m.	Meredith (Estados Unidos)	1' 51" ⁹ / ₁₀	Estocolmo 1912	Meredith	1' 51" ⁹ / ₁₀
1.500 m.	Jackson (Inglaterra)	3' 56" ⁴ / ₅	Estocolmo 1912	Zander	3' 54" ⁷ / ₁₀
3.000 m.	H. Kolehmainen (Finlandia)	8' 36" ⁹ / ₁₀	Estocolmo 1912	Zander	8' 35" ⁸ / ₁₀
5.000 m.	Kolehmainen (Finlandia)	14' 36" ⁹ / ₁₀	Estocolmo 1912	Kolehmainen	14' 36" ⁸ / ₁₀
10.000 m.	Kolehmainen (Finlandia)	31' 20" ⁴ / ₅	Estocolmo 1912	Jean Bouin	30' 58" ⁸ / ₁₀
110 m. vallas	Smithson (Estados Unidos)	15"	Londres 1908	Earl Thomson	14" ² / ₅
200 m. vallas	Hillman (Estados Unidos)	24" ⁴ / ₅	San Luis 1904	Hillman	24" ³ / ₅
400 m. vallas	Loomis (Estados Unidos)	54"	Amberes 1920	Loomis	54"
Salto de altura con impulso.	Landen (Estados Unidos)	11,936 m.	Amberes 1920	Landen	1,936 m.
Salto de altura sin impulso.	Ewry (Estados Unidos)	1,65 m.	París 1900	Goehring	1,67 m.
Salto longitud con impulso.	Gutterson (Estados Unidos)	7,60 m.	Estocolmo 1912	O'Connor	7,61 m.
Salto longitud sin impulso.	Ewry (Estados Unidos)	3,48 m.	San Luis 1904	Ewry	3,48 m.
Triple salto	Ahearne (Inglaterra)	14,92 m.	Londres 1908	M. F. Ahearne	15,52 m.
Pértiga	Foss (Estados Unidos)	4,09 m.	Amberes 1920	Foss	4,09 m.
Jabalina	Saaristo (Finlandia)	61,95 m.	Estocolmo 1912	Myrrha	65,78 m.
Disco	Taipale (Finlandia)	45,21 m.	Estocolmo 1912	Taipale	48,90 m.
Peso	Mc. Donald (Estados Unidos)	15,34 m.	Estocolmo 1912	Rose	15,55 m.
Martillo	Pat Ryan (Estados Unidos)	57,75 m.	Amberes 1920	Pat Ryan	57,75 m.
Relevos 400 m. (4 × 100) .	América	42" ¹ / ₅	Amberes 1920	América	42" ¹ / ₅
Relevos 1.600 m. (4 × 400)	Estados Unidos	3' 16" ³ / ₅	Estocolmo 1912	Estados Unidos	3' 16" ³ / ₅
Relevos 1.600 m. (200, 200, 400, 800)	Estados Unidos	3' 27" ¹ / ₅	Londres 1908	Estados Unidos	3' 27" ¹ / ₅
Marathon	Kohlamainen	2h.32'35" ⁴ / ₅	Amberes 1920	Kohlamainen	2h.32'35" ⁴ / ₅

NATACION

100 metros estilo libre . . .	Kahanamoku (EE. UU.)	1' ² / ₅	Amberes 1920	Kahanamoku	1' ² / ₅
200 m.	Bathe (Alemania)	3' 1" ² / ₅	Estocolmo 1912	Daniels	2' 26"
400 m.	Hodgson (Canadá)	5' 24" ² / ₅	Estocolmo 1912	Hatfields	5' 21" ³ / ₅
1.500 m.	Hodgson (Canadá)	22 "	Estocolmo 1912	Hodgson	22 "
100 m., señoras	Fanny Durack	1' 19" ⁴ / ₅	Estocolmo 1912		

americanos, vencen a Kumagae-Koslin, japoneses, 6 2, 5 7, 7-5, 7-5.

Parejas mixtas.—Final: Mlle. Lenglen-Décu-

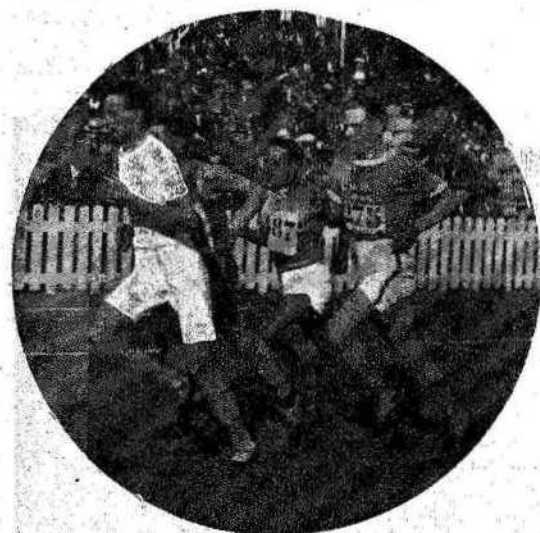
gis, franceses, vencen a miss Mackana-Woosman, americanos, 6-4, 6-2.

Parejas señoras.—Final: Miss Macnair-Mackana, americanas, vencen a miss Bermisch-Holmann, americanas, 8-6, 6 4.

Clasificación final

Los resultados obtenidos por las naciones que tomaron parte en la Olimpiada son los siguientes:

Estados Unidos	210 puntos
Finlandia	95 "
Suecia	90 "
Inglaterra	80 "
Francia	33 "
Italia	29 "
Africa del Sur	23 "
Canadá	13 "
Noruega	11 "
Estonia	10 "
Dinamarca	9 "
Bélgica	8 "
Nueva Zelanda	5 "
Australia	5 "
Holanda	5 "
Checoslovaquia	3 "
Luxemburgo	1 "



El pelotón de cabeza al final de la carrera de los 10.000 metros



El norteamericano Foss bate el record del mundo del salto con pértiga, alcanzando los 4.9 metros

La futura Olimpiada

Si se llegará a celebrar o no en Barcelona, eso el tiempo lo dirá.

A STADIUM no le conviene callar nada de lo que sabe respecto de este asunto, que debiera interesar enormemente a Barcelona.

Un telegrama tendencioso, que no sabría redactarlo con más mala intención el mayor enemigo de las grandezas que apetece para la ciudad en que aparece nuestra Revista, fué causa de que se amortiguaran muchos entusiasmos.

Mas una vez de regreso a Barcelona aquellos a quienes acertadamente aludiera nuestro Director al emitir el grito sonoro de «La VIII Olimpiada en Barcelona», que ha repercutido por doquier, las cosas se han aclarado perfectamente.

Los anhelos de cuantos acudieron a Amberes con representación suficiente para ello, fueron recogidos por el Comité Olímpico Internacional, y esos señores, apreciando el valor inmenso que representa BARCELONA, ofrecieron tener muy en cuenta las nobles aspiraciones de nuestra ciudad, que por ser la más importante de todas las de España en materia deportiva, la que mayores ini-

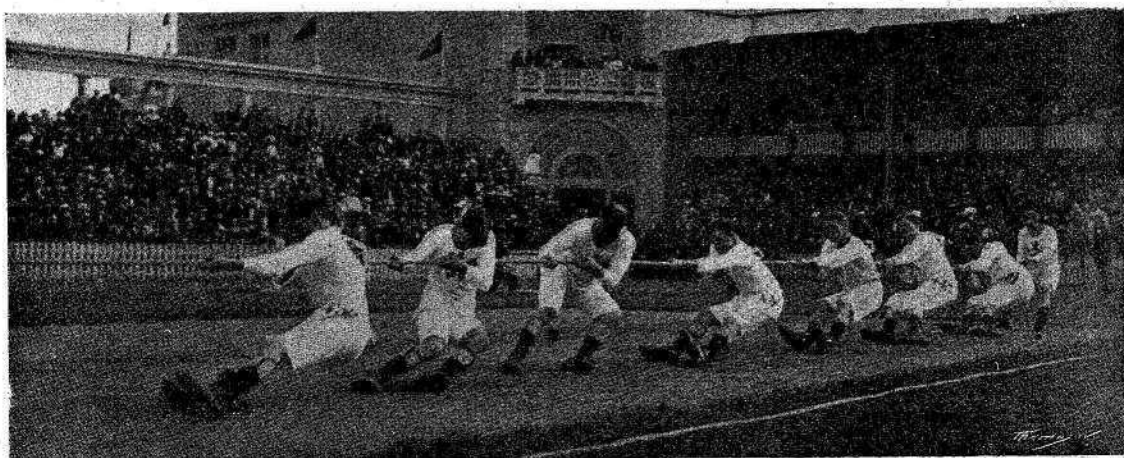
ciativas ha tenido y más energías ha derrochado en ese sentido, según caballeramente lo reconocen elementos valiosísimos de otras regiones, tiene cierto derecho adquirido a que sea ella la escogida para la celebración de la próxima Olimpiada.

El Barón de Coubertin, haciéndose perfecto cargo de las cosas, de las pretensiones legítimas que noble y francamente le eran expuestas, ofreció venir a visitar Barcelona para recorrer el parque de Montjuich, apreciar el adelanto de las obras del estadio catalán, pulsar nuestro temperamento sportivo, consultar las probabilidades de éxito de una Olimpiada, tratar con los directores del movimiento atlético y deportivo y formarse una opinión de lo que más convenga a los altos intereses que representa y por los cuales vela con amor infinito tan admirablemente demostrado, a fin de poder exponer en el Consejo de Lausanne lo que a su juicio estimare conveniente.

Esto es, esbozadamente. cuanto podemos decir, dejando otras muchas cosas por expresar, a lo que nos obligan compromisos contraídos, por una parte, y la discreción natural en quien no quiere exponerse a dar un paso más allá de lo debido.

STADIUM, encariñado con la esencia vertida en aquel artículo, encaminará todos sus esfuerzos a conseguir que la ciudad y los Comisarios de la Exposición de Industrias Eléctricas respondan a lo que entendemos que vienen obligados hasta dotar a Barcelona del Estadio Catalán y a que todos, absolutamente todos los elementos deportivos se empiecen a preparar para acometer empresas que bien pudiéramos llamar colosales, con el ánimo de realizarlas, no fuera que en el momento en que los clarines lancen los sonidos incitando al combate, sintiéramos desfallecimientos en esa hora precisa y solemne de derrochar las energías acumuladas.

PEDRO RECIO



Eliminatorias de la lucha a la cuerda

Fotos Branger y Có de Triola

Los Campeonatos Ciclistas del Mundo en Bélgica

INDEPENDIENTEMENTE de los Juegos Olímpicos, la Unión Ciclista Internacional organizó del 1 al 7 del corriente las pruebas de los Campeonatos del Mundo profesionales, velocidad y fondo, y amateurs velocidad. La pista Garden City de Amberes se vió concurridísima durante las tardes de las pruebas, demostrándose una vez más el gran entusiasmo que para los deportes existe en Bélgica.

En la carrera de amateurs resultó campeón el representante de los Países Bajos, Peeters, quien tuvo como adversarios en la prueba final a Johnson (inglés) y Halpin (australiano), que se colocaron por este mismo orden.

El Campeonato Profesional de velocidad reunió gran número de participantes, siendo vencedores de las semi-



Spears, Campeón mundial de velocidad (profesionales), con ciclo Bianchi y pneus Pirelli



Sérès, Campeón del mundo en la prueba de medio fondo

finales Kaufman (suizo), Bayley (inglés) y Spears (australiano). Después de una falsa salida se dió la definitiva, siendo vencedor Spears, seguido por Kaufman a un cuarto de rueda y Bayley a tres cuartos. El tiempo empleado en los últimos 200 metros fué el de 11 s. $\frac{4}{5}$.

Seis corredores de medio fondo alineáronse tras gruesas motos para el Campeonato de 100 kms. detrás motor. Abandonaron antes del final Mifuel y Aerts. Suter quedó a 10 vueltas y Galetti a 17. Dos terminaron la prueba: Sérès (francés), que ganó el Campeonato en 1 h. 25 m.

47 s. $\frac{4}{5}$; 2.º, Linart (francés), en 1 h. 29 m. 56 s. $\frac{4}{5}$.

Una vez más se ha podido constatar la superioridad de los ciclos *Bianchi* y de los pneus *Pirelli* que los equipaban.

Con motivo de los Campeonatos Mundiales, que no se habían celebrado desde antes de la guerra, la U. C. I. reunió uno de sus congresos, tomando interesantes acuerdos en bien del deporte velocipedico.

En este Congreso, España estuvo representada por un señor francés, a quien la Unión Velocipedica Española delegó; su actuación se redujo a hacer acto de presencia y que figurara estábamos los españoles allí; pero, a nuestro entender, ello no basta, y desde este momento creemos que para un futuro Congreso deben ir los simpáticos elementos ciclistas españoles para traerse los Campeonatos mundiales, que, como inauguración del estadio de Montjuich, ya serían bastante.



Peeters, Campeón velocidad (amateurs) y vencedor en la Olimpiada



AUTOS
ESPAÑA

AGENCIA GENERAL
BRUGUERA & SANDIUMENGE
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
Demarreurs
Engrasadores**

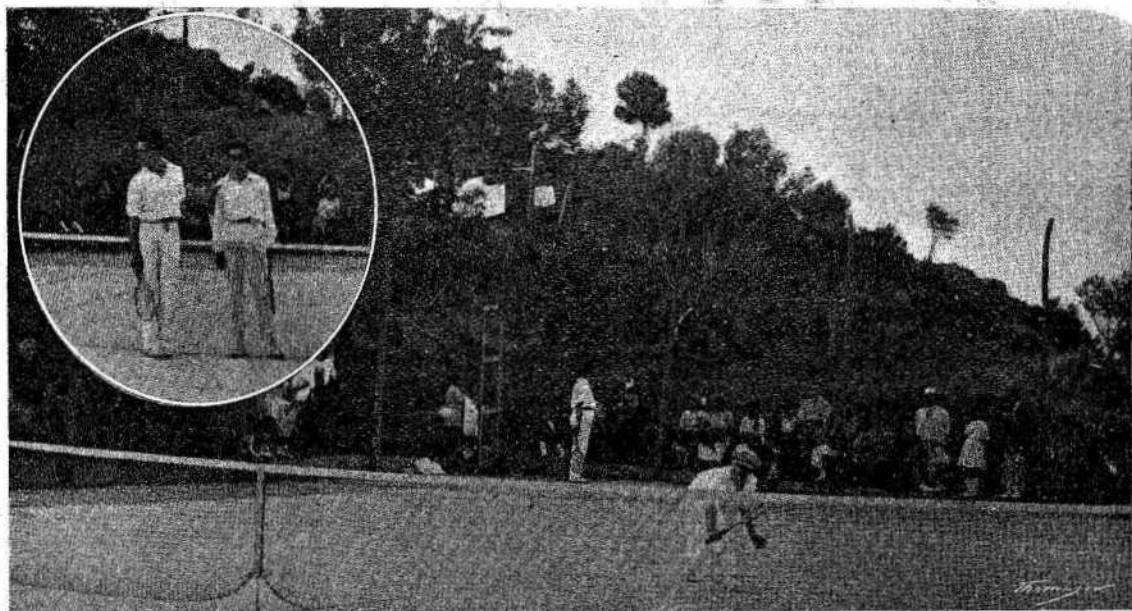
BOSCH

≡ 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

Concursos veraniegos de lawn-tennis



La pista de la Colonia Puig durante un partido de Campeonato. — En el óvalo, los señores Flaquer y Fonrodona, clasificados en primero y segundo lugar, respectivamente, en la prueba de Campeonato.

En la Colonia Puig de Montserrat

HE aquí un concurso de la serie de los llamados veraniegos, que viene adquiriendo cada año mayor importancia.

En la bien orientada pista emplazada al pie del «Cavall Bernat», jugaron hogaño varios interesantes encuentros entre jugadores de la valía de los Flaquer, Fonrodona, Lloveras, González, Peris de Vargas, Petri, etcétera, todos ellos muy aplaudidos, especialmente los señores Flaquer, González y la pareja Fonrodona-Lloveras, vencedores, respectivamente, en las pruebas de Campeonato, handicap y doble.

La dirección de la Colonia Puig esmeróse en colmar de atenciones para hacer su estancia agradable en aquellos incomparables lugares, a los concursantes y a quienes con ellos acudieron a presenciar el concurso, entre los que figuraban significados elementos bien conocidos en el mundo de los deportes.

Los partidos finales atrajeron a la pista un numeroso público integrado por las distinguidas familias que veranean en la Colonia y por las que, procedentes del Monasterio de Montserrat y de Barcelona, se trasladaron allí en gran número de automóviles. La relación de los concurrentes nos ocuparía un espacio del que bien a pesar nuestro no disponemos.

El cronista, aceptando un puesto que don Eduardo Flaquer le ofreció galantemente en su magnífico *Crossley*, pudo efectuar rápida y felizmente la excursión en compañía de tan distinguido sportsman, del juez árbitro del concurso, don Francisco Amigó, y del secretario de la A. L.-T. C., señor Mesalles Estivill.

Al felicitar desde estas columnas a vencedores y organizadores, hacemos votos para que en años sucesivos alcance el concurso de la Colonia Puig toda la importancia que está llamado a obtener, a juzgar por los entusiasmos bien manifestos de sus organizadores y de la dirección de aquel importante establecimiento.

En los baños de Ribas del Fresser

TAMBIÉN en el balneario Montagut, cuyas fiestas deportivas alcanzaron muchas veces singular renombre, se ha celebrado este año el concurso de lawn-tennis, favorecido por



Señores Tarruella y Bendir, finalistas de la prueba de caballeros



Señoritas Tarruella y Junoy, 1.ªs del Campeonato individual

la concurrencia de hábiles raquetistas y bellas tenniswomen, resultando competitísimas las pruebas del llamado Campeonato de los Pirineos.

Bandajes macizos Hutchinson para ómnibus y camiones



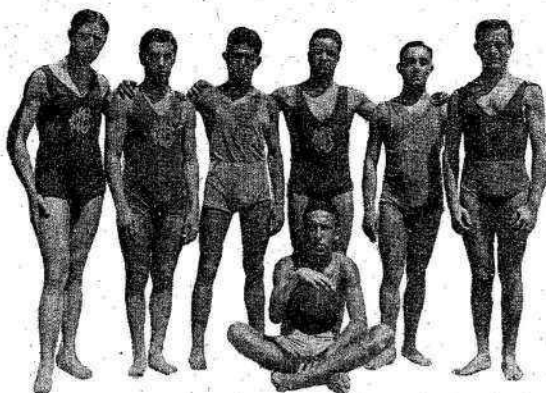
**Existencias
en todas
las medidas
corrientes**

**Pedir presupuestos a
Hutchinson, S.A.**

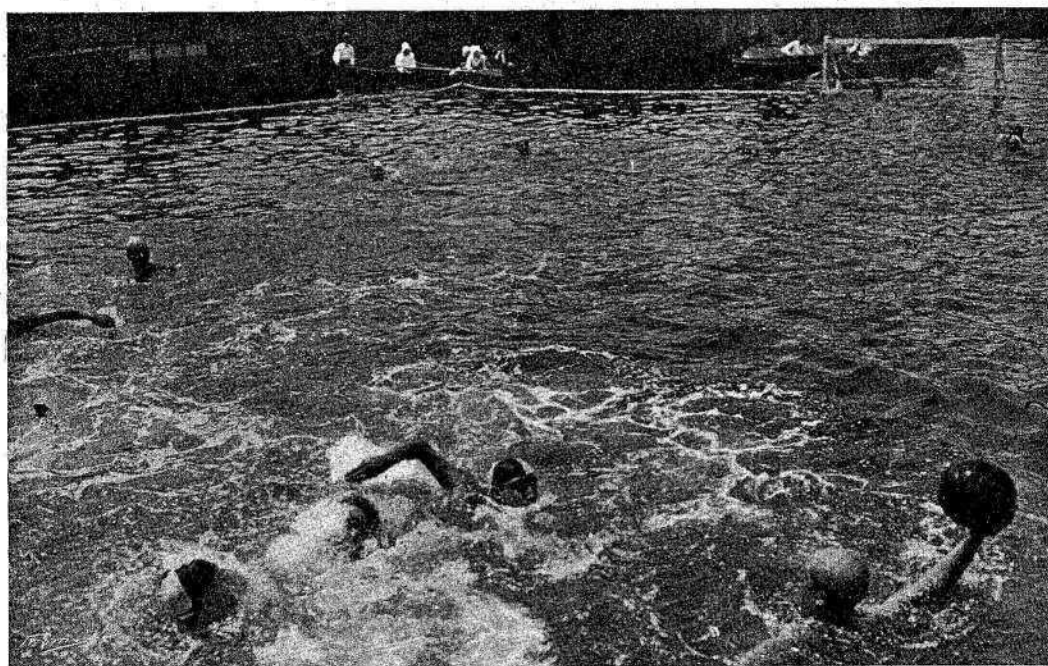
**Calle de Valencia, 223
Teléf. 944-G : Barcelona**

**Correos: Apartado 362 - Tele-
gramas: Hutchinson-Barcelona**

Campeonato
catalán
de water-polo
de segunda
liga



Equipo del Club
de Natación
Barcelona,
Campeón en
1920



Un aspecto del partido final del Campeonato de 1920

TALLERES MECÁNICOS

especiales para reparación de automóviles,
motores marinos, industriales y de aviación

SOLER Y APARICIO

Consejo de Ciento, 431 : BARCELONA : Teléfono 169-S P

Construcción de piezas para autos de todas marcas :: Instalaciones eléctricas para
automóviles y su reparación : Sección especial de cementación y rectificado

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, bicicletas Automoto e Indian, neumáticos, accesorios, recambios y artículos de sport de las más acreditadas marcas

Pneu-Klein

Tipo RS

VERDADERO ANTIDESLIZANTE

Klein y C.^a

BARCELONA

Princesa, 61

MADRID

Gaztambide, 3

VALENCIA

Lauria, 9

ZARAGOZA

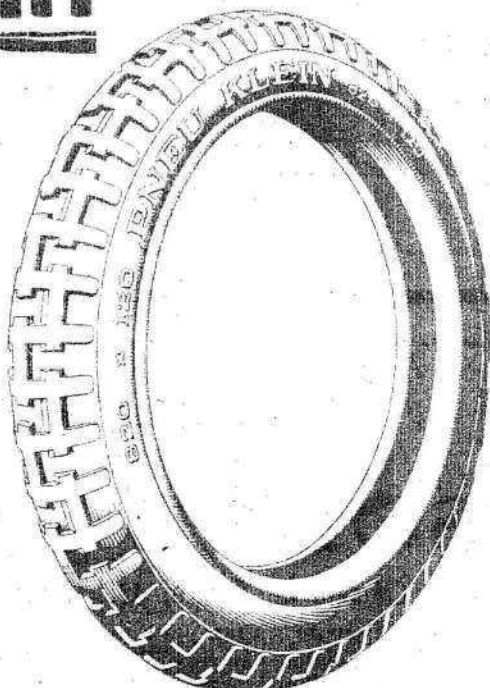
S. Clemente, 4

BILBAO

Eguía, 2

SEVILLA

A. Quintero, 21



Una fiesta deportiva en La Ricarda

Algo retrasada se ha celebrado este año la excursión a la hermosa propiedad de don Eusebio Bertrand y Serra, y ello ha sido causa de que la afluencia de invitados no fuera tanta como en años anteriores; no obstante, vióse la fiesta animada por numerosa concurrencia, en la que abundaba el sexo femenino.

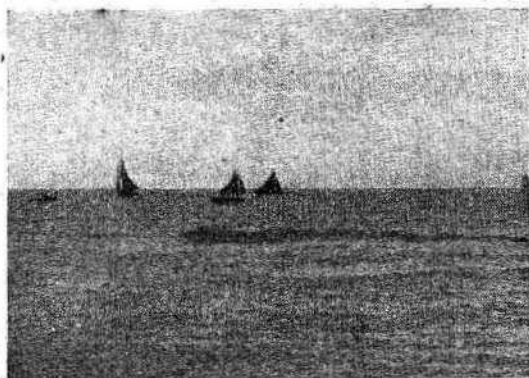
En junto, la excursión pasó alegremente, presenciando los concurrentes la llegada del crucero a vela, regatas de yols, carreras de natación y water-polo en el estanque de la finca, y organizándose después alegres corros bajo los pinares, donde se comió entre risas, colmos y comparanzas.

Un servicio de autos trasladaba a los invitados de la estación del Prat a la finca, y el tranvía eléctrico, de la granja a la playa, efectuando un servicio casi continuo, pues fueron muchos los que lo utilizaron para efectuar una visita a las espaciosas dependencias de La Ricarda.

A los ocho y media partieron en regata-crucero hacia La Ricarda, los yates *Mercedes*, *Apache*, *Cáspita*, *Aga*, *Maria* y *Perla*, del Club Marítimo, y el *King-Koal*, del Club Náutico. Con viento fresco del SSE. y corriente opuesta al rumbo, parten los yates, tomando la delantera el *Aga*, seguido del *King-Koal*, cuyo arqueo es superior al *Cáspita*, *Apache* y *Mercedes*. La ventaja de los primeros se acentúa, mientras el *Cáspita* y el *Apache*, en lucha continua, ven como el *Mercedes* les adelanta. El viento aumenta y los yates pasan la llegada veloces, efectuándolo primero el *Aga*, de Juan y M. Bertrand y Mata, que se adjudica la posesión de la Copa en 1920, después de deducirle el handicap correspondiente. El *Maria* consigue la de cruceros. El vencedor ha hecho el trayecto de 6 millas en 45 m. 1 s.

Clasificación:

Fórmula internacional. — 1.º, *Aga*, de J. y M. Bertrand, tripulado por Astell, Marqués y Ferrán.



Los balandros que tomaron parte en la regata-crucero, al llegar a la playa de La Ricarda

2.º, *Mercedes*, de don E. Bertrand y Serra, patrón Millieri y M. Bertrand.

3.º, *King-Koal*, del Conde de Fígols

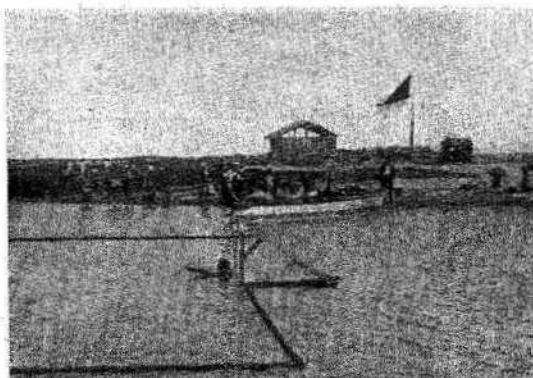
Cruceros. — 1.º, *Maria*, de don R. Galiana, tripulado por el mismo. Detentor de la Copa de su clase.

2.º, *Perla*, de don Marcelino Coll, tripulado por Kurt y García.

De las Copas quedan detentores: 1919, el *Perla*; 1920, el *Maria*, de la serie crucero; y de la internacional, 1919, el *Apache*; 1920, el *Aga*.

Hermosas resultaron las pruebas de remo y natación, en las que participaron buen número de concursantes que entablaron bonitas luchas.

Al atardecer, en obsequio a los concurrentes, el propietario de la finca dispuso que se procediera al vaciado del gran estanque, operación que se llevó felizmente a cabo y que fué muy del agrado de la distinguida concurrencia. Seguidamente se inició el regreso a la ciudad.



Partido de water-polo que los socios del Club de Natación Barcelona jugaron en el estanque de la finca

NOTAS Y ECOS

Necrologia

En Madrid, y tras larga y penosa enfermedad, ha fallecido el decano de los periodistas deportivos, don Luis Lozano, aquel que fué estimado y distinguido amigo nuestro, que con nosotros colaboró en *Los Deportes*, de Barcelona, en su primera época, y que durante unos cinco lustros figuró como redactor deportivo del gran cotidiano matritense *El Liberal*.

Con honda pena nos asociamos al sentimiento enormísimo que embarga a su viuda, doña Consuelo Martínez, a sus hijos y a nuestros compañeros los periodistas deportivos madrileños.

* *

Nos asociamos con toda nuestra alma al dolor inmenso que ha producido la muerte de nuestro ilustre conciudadano don Manuel Girona Vidal.

A su muy respetable familia renovamos el testimonio de nuestro sincero sentimiento.

De viaje

Se halla viajando por Norte América don José M. Vallet, de la razón social Vallet y Bofill, ex presidente de la Cámara Sindical del Automóvil.

* *

Ha salido para Génova y Turín nuestro querido amigo don José Bosch y Pagés, presidente del Comité organizador del Concurso de Automóviles.

Próxima boda

Ha sido concertado el enlace de la angelical señorita Josefina Casas Pueo, de Estadilla (Huesca), con el distinguido cronista deportivo de *Las Noticias*, don Ramón González.

Nuevo local

La Sociedad General de Automóviles ha mandado construir un gran garage en la calle de Mallorca, chaffán a la de Claris.



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 con-
sumidor la MAXIMA econo-
mía por kilómetro recorrido

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

NEUMÁTICOS DUNLOP



AUTO
MOTO
VELO
Y MACIZOS

SOCIEDAD ESPAÑOLA DUNLOP, S. A.

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

Rambla Cataluña, 78
Teléfono 1312 - G
BARCELONA

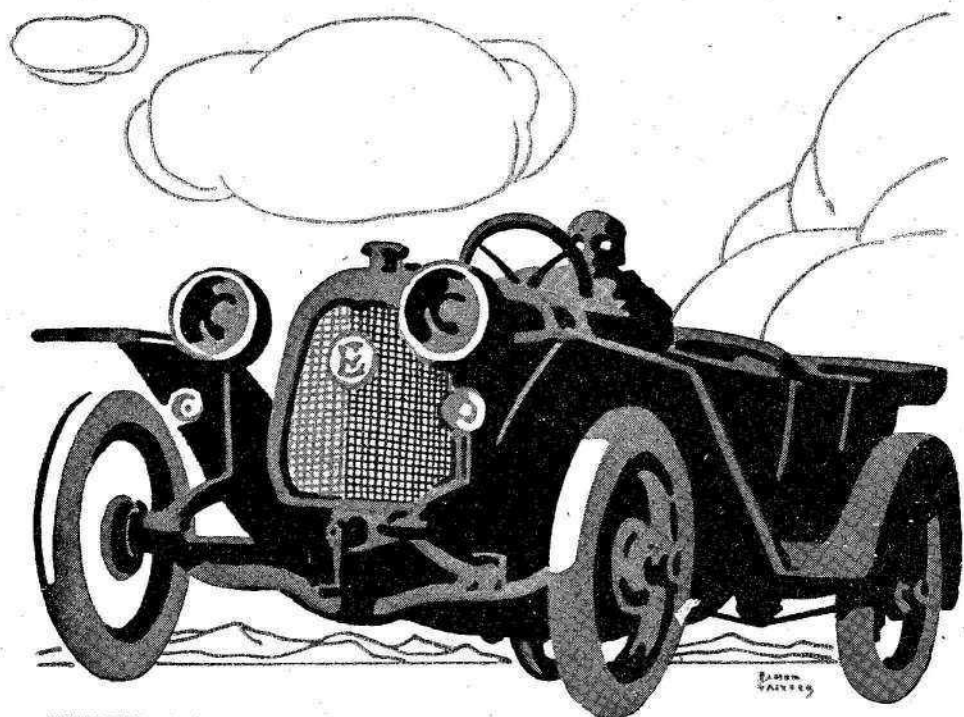
Telegramas y telefonemas: DUNLOP

E. ROCAMORA MACIA

AUTOMOVILES - ACCESORIOS - REPARACIONES

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

Automóviles **Jackson**



Fábrica
Española
de
Automóviles



Elizalde

Oficinas técnicas: Paseo de San Juan, 149
BARCELONA

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