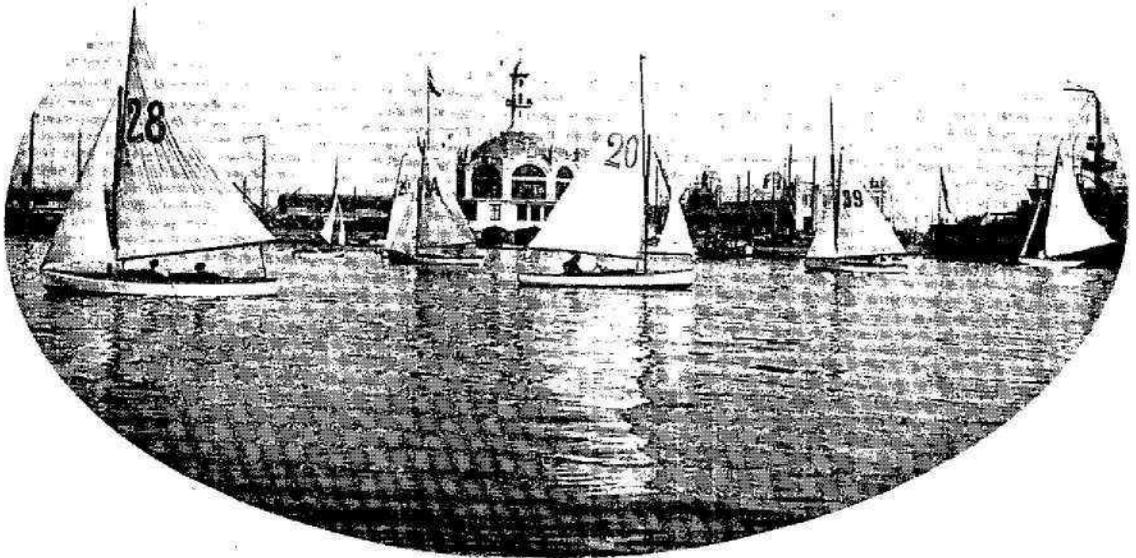


STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

YACHTING



Los balandros de la serie Hispania que, patroneados por distinguidas señoritas, han tomado parte en las pruebas del Challenge Copa Reina Victoria Eugenia

Foto Claret

Publicase incorporado
MOTORIAL

Suplemento especial dedicado a
AUTOMOVILISMO Y AERONÁUTICA

AÑO X : NÚMERO 331
27 DE NOVIEMBRE DE 1920

75 cénts.

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

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**

La Hispano-Suiza

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carret.º de Ribas, 275
Teléfono S. M. - 250

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

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. - Paseo de Gracia, 20

LE CHAUFFEUR

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

Automóviles y Ciclos

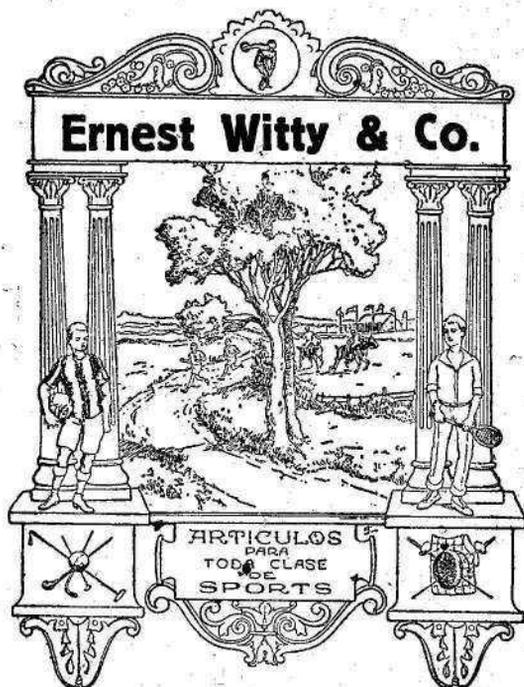
ESPECIALIDAD EN ÚLTIMAS
NOVEDADES DE PARÍS

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

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

**ACEITE
JUPITER**

Inalterable a todas las temperaturas



Aragón, 259 y 261 : BARCELONA

ANUARIO DEPORTIVO DE ESPAÑA 1921

Obra en preparación, confeccionada por

D. Ricardo Ruiz Ferry

D. Narciso Masterrer

Redactor de EL SOL
Director de HERALDO DEPORTIVO
de Madrid

Redactor de LA VANGUARDIA
Director de STADIIUS
de Barcelona

Nomenclador de todas las sociedades y periódicos deportivos existentes en España, de las fábricas de automóviles, vendedores de autos, motos, ciclos, accesorios, garages, talleres de reparación de coches y de construcción de carrocerías, fabricantes y expendedores de carburantes, etc., etc.

Redacción:

Administración e imprenta:

Rambla Cataluña, 41, 1.º
BARCELONA

Villalar, 10
MADRID

NOTA Aun cuando los autores del Anuario Deportivo de España cuentan con un arsenal de datos, a fin de no incurrir en omisión, sensible y ajena a su voluntad, 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 Cataluña, 41, 1.º, Barcelona, atención que será muy agradecida



**AUTOS
ESPAÑA**

**AGENCIA GENERAL
BRUGUERA & SANDIUMENGE
BARCELONA**



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 substituídas, 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

“LEX EST QUOD NOTAMUS”

Ahi está, lector, nuestra obra. Una fase de la obra periodística de los deportivos está en esa convocatoria del Sindicat de Periodistes Esportius, que, oportuno como siempre, quiere añadir a su historia honrada un capítulo de honor. Ahí, en la campaña que pró olimpismo se ha emprendido, hallarás el fruto de nuestros constantes desvelos, que hoy damos por bien empleados. El esfuerzo de los periodistas deportivos, que con su experiencia, un día y otro han machacado hasta convencer a los indiferentes, va a hallar la más valiosa de las recompensas: el éxito.

¿Quién pudo creer que la opinión, el pueblo, este pueblo tan idealista unas veces y tan reacio otras, lograse por fin comprender que la educación física y los deportes llegarían a constituir una de sus preocupaciones?

Si: hoy ya no es en el club o en el tibio saloncito donde el deporte se trata, se discute y se elogia; es en la fábrica, cuando el cantar de los husos cesa unos momentos; es en el taller, cuando la sierra suspende su radical tarea; es en el infierno de la fundición, mientras allí en el rojo redentor de la industria se liquidan los más duros metales; es en todas partes, en la escuela, en el hogar. Hoy el deporte se comprende, se admite y se respeta. Cesó la aureola de locos que se nos atribuía. El recto criterio manda.

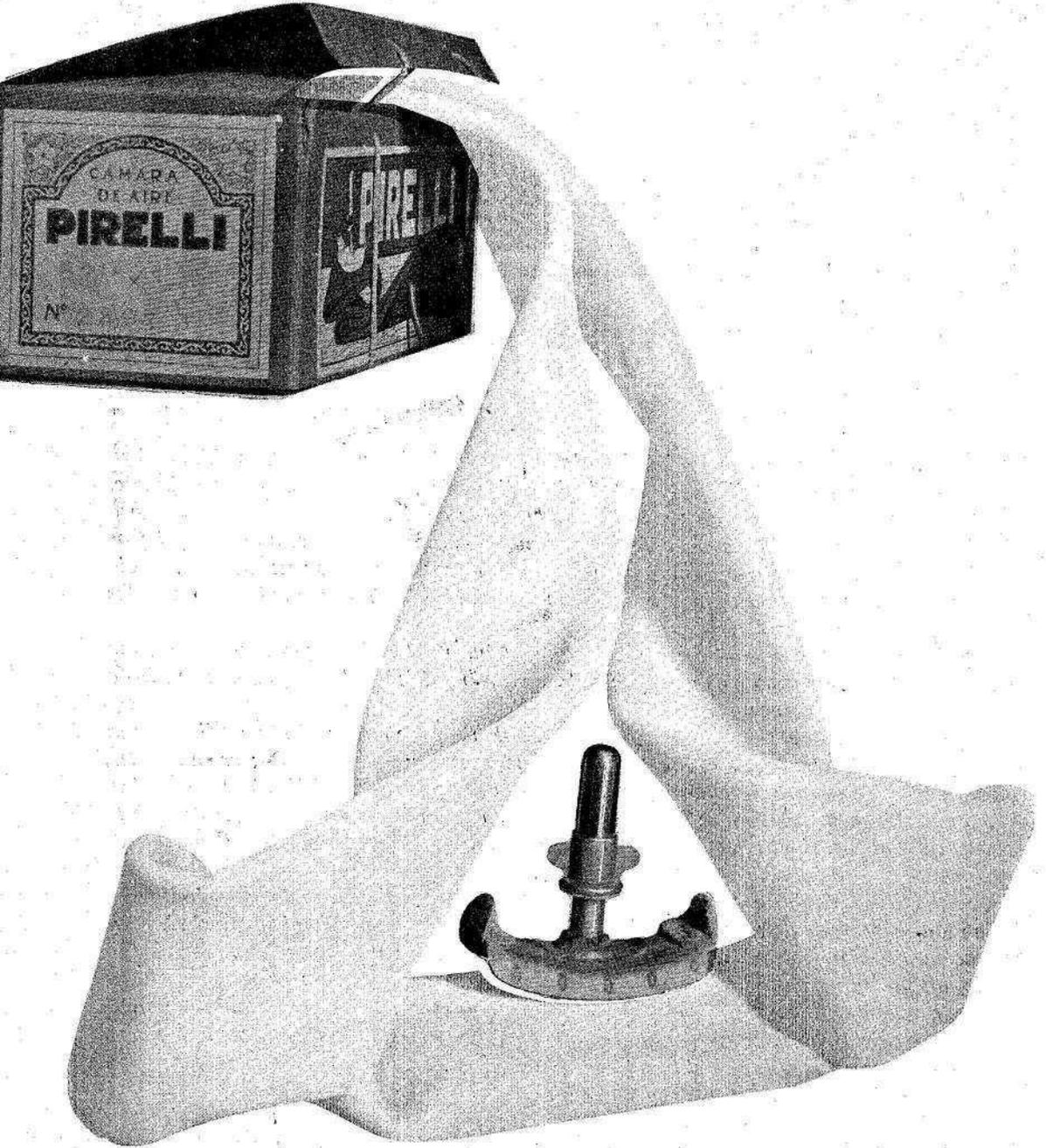
Cataluña, por el mágico influjo de sus periodistas deportivos y alentada por ellos, quiere dar un alto ejemplo de su virilidad cobijando en su tierra risueña la Olimpiada de 1924. A las aspiraciones siempre honradas, en el fin, de nuestro pueblo, hay que añadir ésta.

No nos guía un aspecto de reclamo popular o un galardón más, no: pretendemos llevar hasta el corazón del pueblo los deportes, seguros de que el pueblo necesita espíritu, porque hoy lo tiene muy decaído. El momento es feliz; reciente nuestra participación en Amberes, ya nadie duda de nuestra valía. En el programa de las reivindicaciones sociales es de feliz oportunidad la reivindicación de nuestra personalidad física.

Si, es éste el momento decisivo. Hoy, cuando tanto y tan inútilmente se habla del bienestar del pueblo, nuestra voz, la voz de los que predicamos educación física, ha de oírse. Sin desmayos, arrollándolo todo, hemos de aprovechar el camino y valorar los resultados de esta nuestra etapa. Esas Olimpiadas y el estadio que proyectamos han de ejercer el mágico influjo de regenerar un pueblo que no quiere hundirse y que cuenta con periodistas que hacen causa común.

Cada ciudadano entiende la riqueza de su pueblo a su manera; nosotros la entendemos en primer término, proporcional a la educación física. No puede haber aquella donde falta ésta. Es axiomático. Lex est quod notamus. Ciertamente, escribimos leyes de educación ciudadana. Como si dijésemos de educación vital.

FABRICADAS EN
VILLANUEVA Y GELTRÚ
BARCELONA (ESPAÑA)



PIRELLI

La futura Olimpiada

CUANDO caminando veloces por estas carreteras de nuestra patria amada volvemos la vista atrás, nos admira la distancia recorrida en poco tiempo merced al impulso de la voluntad enérgica del que empuña el volante y a la enorme potencialidad de la máquina que nos conduce al lugar por nosotros deseado...

Otra vez más, queridísimos lectores y amigos nuestros, hemos emprendido una nueva marcha a través de lo desconocido y sustentando el mismo ideal de siempre: la regeneración de la raza, el engrandecimiento de la patria.

Cuatro meses hace que en las columnas de STADIUM nos atrevimos—conscientes de nuestra enorme temeridad—, a lanzar la idea de celebrar una Olimpiada en Barcelona.

Y desde entonces, ¡cuantísimo camino recorrido en tan corto espacio de tiempo!...

Para nadie es un secreto que el ESTADIO se está haciendo¹ en el grandioso parque de Montjuich, recinto espléndido donde se han de celebrar las futuras Exposiciones de Automóviles y de Industrias Eléctricas.

La Prensa, tanto la de nuestra región como la del resto de España, habla del estadio catalán y de nuestros decididos propósitos de organizar una Olimpiada.

Nuestras autoridades, nuestros amigos deportistas, el pueblo, en suma, todo el mundo¹ conoce los anhelos y esperanzas que cifran en esta colosal empresa un puñado de decididos adalides de nuestra causa.

Las conferencias del Centre Automomista de Dependents—foco sublime de energías—han repercutido en forma espléndida. Los acentos sonoros emitidos por Elías Juncosa, por Mestres, por Durbán y otros cuantos, han resonado haciendo mella sus elocuentes y sincerísimas palabras en los corazones que palpitan de veras.

Mestres, en su brillante conferencia, aludió a STADIUM al referirse a Cò de Triola y al que subscribe, y STADIUM, cuyas energías vibran al menor contacto de noble sentimiento, se apresta con todo el amor que siente por la causa sportiva, a una lucha en pro de los fines en que nos hallamos altamente interesados e identificados en absoluto todos los deportistas catalanes.

Lo expresado por mí con carácter íntimo, en la íntima, agradable y provechosa reunión del sábado, 20, en la Asociación de la Prensa, lo repetimos aquí como ratificación pública de lo allí dicho.

El sport va a atravesar o atraviesa ya por momentos decisivos. El ambiente está creado, caldeado perfectamente. Al conjuro de tantas y tan poderosas voluntades, se ha formado cantidad enorme de electricidad en la atmósfera. La tempestad se ha desencadenado violentamente. La lluvia tenaz ha producido formidables avenidas en los ríos. El agua arrastrará todo lo que no esté sólidamente constituido, todo lo caduco e inútil. Volverán, por fin, a su cauce, y la tierra fértil dará ópimos frutos y más abundantes que nunca. Todo eso esperamos de la reunión del sábado, 20 del actual. Cò de Triola, Elías Juncosa y Mestres tienen el encargo de reunir uno de estos días a los presidentes de todas las Federaciones deportivas catalanas. La Comisión ejecutiva que con todos ellos se forme tendrá por obligación presentar al pueblo una candidatura con los nombres de los futuros organizadores de la primera Olimpiada catalana y a la par la de convocar a todos los presidentes de los clubs deportivos catalanes a una asamblea magna que será presidida por nuestras autoridades y, probablemente, también por el ilustre Coubertin, presidente del Comité Olímpico Internacional.

Una vez ligadas firmemente todas esas voluntades, henchidas de amor por una sublime idea que palpita al unísono en todos nuestros corazones, la labor que representa la organización de una Olimpiada es cosa relativamente fácil. Con voluntad, tenacidad y amor, se conquistó un nuevo mundo.

Y firmes en nuestros ideales de toda la vida, los que nos agrupamos en derredor de nuestro STADIUM lucharemos, cual los atletas en las antiguas arenas, por el prestigio y honor de nuestra bandera y de nuestra raza, jurando *no retroceder ni permitir que se retroceda* ante ningún obstáculo.

NARCISO MASFERRER

¹) Véanse las fotografías publicadas en nuestro número anterior.



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
Caspé, 24 Barcelona

MOTORIAL



Suplemento especial incorporado a STADIUM, dedicado a

AUTOMOVILISMO Y AERONÁUTICA

Las placas de pruebas

Es sensible que en estos tiempos en que sería preciso robustecer los prestigios del Poder público, sintamos por todos conceptos y en todos los terrenos, tal sensación de desgobierno por los desaciertos de los gremios políticos que llevan a los Ministerios a hombres sin preparación que, donde ponen mano, dejan señal imborrable y dolorosa de su incapacidad.

El hecho, tantas veces repetido en España, de que un hombre sirva para todo, condición que, por aforismo de sabiduría popular, por sentido común y por los resultados efectivos, equivale a no servir para nada, nos pone cada día frente a nuevas atrocidades ministeriales que erigen en fórmulas obligatorias los más disparatados absurdos.

El ideal en política, que sería que no hubiera política tal como la entienden nuestros políticos, y que la gobernación del Estado estuviera, no a manos de los profesionales, ni a manos de un partido, ni a manos de una clase, aunque ésta fuese la más numerosa, sino a manos de los más aptos para cada ramo, con lo cual iríamos a parar a un Ministerio de especialistas, no lo compartimos de un modo absoluto, pero creemos que al frente de ciertos Ministerios de carácter técnico, y en ciertas Direcciones más técnicas aún, deberían figurar hombres eminentes y de capacidad técnica reconocida.

Bien está que la Presidencia del Consejo, el Ministerio de Estado y el Ministerio de la Gobernación fuesen cargos políticos, pero fuera de éstos, todos los demás deberían ser técnicos, y aun más, técnicas las Direcciones generales de tales Ministerios.

El tema nos llevaría a exponer un programa de administración del Estado, y no es éste nuestro propósito ni tal la finalidad de esta publicación; pero el tema es harto interesante para que perdamos ocasión de ponerlo por lo menos sobre el tapete con lo que llevamos dicho, que ya es bastante, cuando surge como causa única de todos los males que padece el país y, especialmente, al considerar de una manera concreta la forma como se han dictado disposiciones reguladoras para la concesión y el uso de las placas de pruebas para automóviles.

Es, verdaderamente, un caso típico y definitivo.

Las placas de pruebas se utilizaban primero por los constructores y vendedores de automóviles para cuantos vehículos pusieran a prueba, de una manera indistinta. Es decir, que cada constructor o cada vendedor o representante, con una placa de pruebas que tuviese, podía circular con cualquier coche que tuviera necesidad de probar.

Esto era, naturalmente, lo lógico, porque el comprador de un coche, casi siempre, quiere probarlo, y mediante esta concesión de las placas de pruebas para constructores y vendedores, no había necesidad de matricular definitivamente un coche antes de saber también definitivamente quien sería su dueño y a qué registro provincial debería inscribirse.

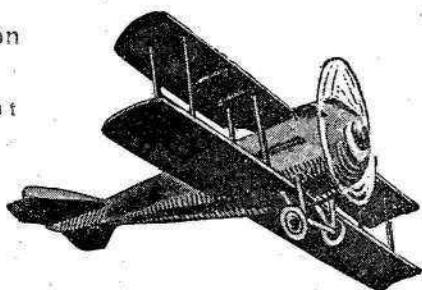
Claro está que este sistema se prestaba a una utilización abusiva del número de pruebas, en el sentido de que con la placa de pruebas circulaban normalmente algún que otro coche sin estar oficialmente matriculado, pero este pequeño abuso, que ya se había corregido con las disposiciones de la autoridad competente, era de una importancia tan insignificante, que bien podía pasar, y así pasaba, como hecho consagrado por el uso y la costumbre, que no en vano son fuentes de derecho.

Este antiguo régimen podía producir, a lo sumo, un pequeño y tan sólo provisional perjuicio al fisco, ya que, al fin y al cabo, el coche que está en poder de una casa vendedora no tarda en pasar a propiedad de un particular que, naturalmente, matricula el coche debidamente, habida cuenta que la placa de pruebas paga como las otras, pero dejaba tan simplificado el régimen de prueba, de venta y de matrícula de los automóviles, que prácticamente no era posible otro mejor.

Así estaban las cosas cuando se promulgó el famoso decreto del señor Cambó, en 23 de julio de 1918, y así quedaron, ya que en aquel Reglamento sólo se aludía a las placas de pruebas en el artículo 23, que dice: «Para los ensayos de vehículos deberá obtenerse una autorización especial, llevando aquéllos una placa que diga PRUEBAS y verificándose éstas en sitios y horas de poca circulación.»

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
HEREDIA
S.A.S.O.

Esta disposición era breve y sabia, y sin meterse en honduras dejaba tácitamente en pie la costumbre y el uso hasta entonces seguido para el uso de las placas de pruebas.

Pero vinieron luego otros a enmendar la plana a ese Reglamento, que antes de ser promulgado fué objeto de un concienzudo estudio por parte de las entidades automovilistas, y dejándose llevar de ese espíritu casuístico que ha llenado nuestras colecciones legislativas de tanta letra muerta, de tantas disposiciones inútiles, y en su mayor parte disparatadas, se dictó una Real orden en 18 de julio del corriente año, tan poco acertada, que en 9 de noviembre se ha dictado otra que, en cuanto a disparatada, hace buena a la anterior. El lector lo comprenderá en seguida si le decimos que ambas llevan la misma firma.

La primera ya la recordarán nuestros lectores, porque nos ocupamos de ella en su día. A pretexto de una comunicación del Real Automóvil Club de España, se interpreta de la peor manera posible el espíritu del artículo 23 del citado Reglamento de 23 de julio de 1918 y demostrando no sólo un absoluto desconocimiento de la materia, sino falta del más elemental buen sentido. Con decir que el mismo R. A. C. E., al conocer la disposición se apresuró a protestar de que se le creyera inductor del disparate, está dicho todo; todo, menos que la Real orden que se acaba de dictar para enmendar el yerro con la primera cometido, es todavía más disparatada, enormemente disparatada.

Según la propia Real orden, ésta inspira su texto dispositivo en una instancia de la Cámara Sindical Española de Madrid, cosa que no puede creerse, y a base de dicha instancia se dictan nuevas reglas, de las cuales no queremos ocuparnos siquiera porque están condenadas a quedar incumplidas, si no viene otra nueva Real orden a dejar las cosas como deben estar.

En esta cuestión de placas de pruebas sólo cabe un camino: legalizar la costumbre que se sigue en la práctica y nada más.

El reconocimiento de un vehículo sólo puede tener un objeto, que es garantizar la seguridad pública. Tal como se hace el reconocimiento ofi-

cial—y no puede hacerse de otra manera si no se examina pieza por pieza todo el coche—es un formulismo que no garantiza nada. La garantía está en la que da la casa constructora y en el conductor. No hay nadie que entregue un coche en orden de marcha que necesite ser reconocido, ni nadie que pueda garantizar que después de reconocido un vehículo por los encargados de hacerlo, ofrezca más seguridades que antes.

Lo que ocurre es que este reconocimiento, que no está de más como comprobación técnica de los datos que se exigen para la matrícula, se confunde con la matrícula misma, cuya finalidad es muy distinta.

La matrícula es la filiación del coche y del propietario para los efectos de registro, impuesto y responsabilidades y, por tanto, esto sólo es necesario de un modo definitivo cuando el coche pasa a ser propiedad definitiva de quien lo adquiere.

Las placas de pruebas deben, pues, limitarse a responder del cumplimiento de estos fines, provisionalmente, en el período corto, casi siempre, en que los coches están en venta y en poder del vendedor. La placa de pruebas, convenientemente registrada, hace al concesionario responsable de todo lo que ocurra con cualquier coche que la lleve, y esto basta.

La placa de pruebas, tal como se ha usado siempre, es una cosa esencial y necesaria para el fabricante y el comerciante de automóviles y para garantía y satisfacción del comprador.

Todo lo que se haga y se disponga en contra de esto es desconocer el automóvil, poner trabas innecesarias al negocio, buscar complicaciones de intento y demostrar la más absoluta carencia de sentido práctico.

Ahora se trata de tocar los aranceles y de variar los derechos de Aduanas.

Que se haga lo que sea justo y nuestro deseo es que, mediante una fórmula equitativa, se defiendan todos los intereses creados.

Pero después de lo que hemos visto con las placas de pruebas, nos tememos cualquier barrabasada, y exclamamos: ¡Dios nos valga!

MERLÍN

TALLERES MECÁNICOS

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

SOLER Y APARICIO

Consejo de Ciento, 431 : BARCELONA : Teléfono 169-SP

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

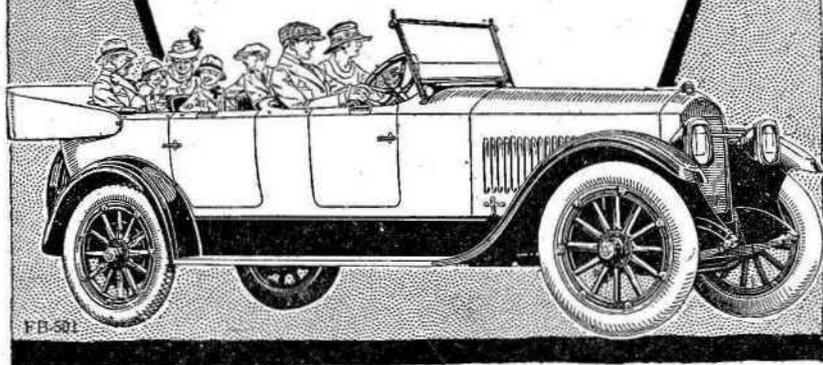
Studebaker

Nuevos modelos 6 cilindros

15-20, 20-30,
40-60

SUSPENSIÓN IDEAL
CONSUMO LIMITADO

Disponibles para entrega
inmediata



Agencia general para España:

S.A. Magre de Automóviles

Provenza, 278 y 280
Teléfono 422-G

BARCELONA

Cámara Sindical del Automóvil

El epílogo de una gran prueba - Distribución de las medallas de oro - Propósitos para el porvenir

NUESTRO director, que es a la par el secretario general de la Cámara Sindical del Automóvil, invitó a nuestros compañeros Casades y Canto Arroyo a que concudiesen a la distribución de los premios otorgados por aquella importante entidad, con cuyo solemnisimo acto se ponía brillante remate al Concurso internacional de autocamiones, a aquella esplendorosa manifestación a la que también fueron invitados nuestros amigos en representación de STADIUM, para cuya Revista han tenido siempre singulares atenciones los directores de la referida sociedad.

El acto se celebró en el gran salón de actos del lujoso local que ocupa la Cámara en sitio tan céntrico y tan aristocrático como la Rambla de Cataluña.

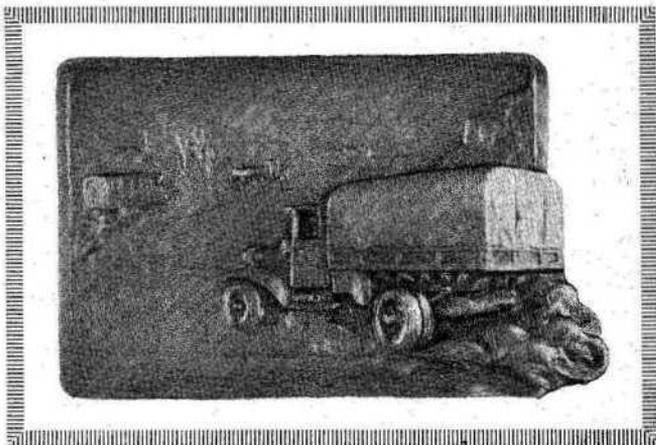
Lo presidieron don Magín Matheu, el joven y entusiasta presidente de la entidad automovilista, y don José Bosch y Pagés, uno de los elementos más prestigiosos de la misma y que más se han interesado por que alcanzara los grados de importancia de que goza.

Juntamente con los señores Matheu y Bosch ocuparon lugar preferente en la mesa presidencial los señores Fiol y Quintana, de la Directiva, y Llusá y nuestro compañero Creus, del Comité organizador del Concurso de Autocamiones.

Tras breves frases del Presidente, fueron entregadas las medallas a los representantes

de las marcas que en forma tan digna y espléndida las consiguieran.

Han sido adjudicadas éstas a los señores Stevenson, Romagosa y Compañía, Rieusset, Saurer (tres), Auto American Salón (dos), Unión Comercial Española, Jaén (dos), Más Llusá,



La medalla de oro del Concurso de Autocamiones

La Hispano Suiza, Möller y Compañía, Automóvil Salón (tres), Salat, Compañía Automotriz Española, Garage Vila (dos), Bianchi, etc.

Terminado el reparto de las medallas, obra verdaderamente artística del inteligente artifice y amigo nuestro Julio Vallmitjana, fueron leídos los resultados técnicos y los estados de cuentas, que fueron aprobados por unanimidad.

Antes de ponerse término a la sesión, se otorgó un amplísimo voto de confianza y de gracias muy expresivas al Comité organizador del Concurso por la brillante forma con que había sabido llevarlo a cabo, por sus acertadas determinaciones, lo propio que al Centro Electro-técnico, que tan eficaz y decididamente había cooperado al esplendor del mismo.

Los diplomas de honor, según manifestó el señor Presidente, se distribuirán entre las casas que los han obtenido, tan pronto como estén firmados por el Jefe de los Comisarios militares.

En las reseñas de la Prensa se ha reflejado una vez más la alteza



Autotracción Eléctrica, S. A.

Garage Eléctrico

Moyá, 6 y 8 (junto Aribau y Diagonal)

Camiones Eléctricos Walker y Bergmann

El transporte más económico.

Automóviles Eléctricos Detroit

Acabamos de recibir los nuevos modelos 1920, la última palabra en coches eléctricos.

Elegancia y perfección sin igual.

Camiones Stewart y United

Los mejores camiones americanos de su categoría.

Automóviles Liberty

Acaban de llegar los nuevos modelos equipados con el célebre motor LIBERTY, 6 cilindros. Carrocerías abiertas y cerradas.



Grandes existencias en baterías para arranque y alumbrado. Lámparas MAZDA, legítimas norteamericanas. Neumáticos y macizos en medidas europeas y americanas, de las mejores marcas.

Pneu-Klein

Tipo RS VERDA-
DERO ANTIDESLIZANTE

Klein y C.^A

BARCELONA

Princesa, 61

MADRID

Gaztambide, 3

VALENCIA

Lauria, 9

ZARAGOZA

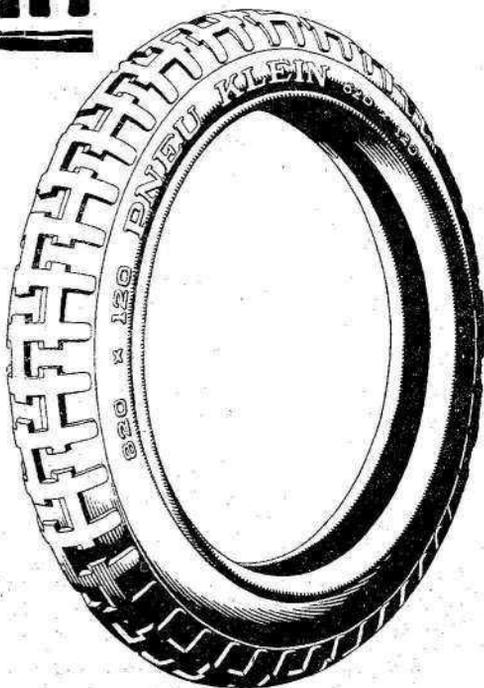
S. Clemente, 4

BILBAO

Eguía, 2

SEVILLA

A. Quintero, 21





de miras que presidió en la reunión y la unanimidad de pareceres que dan vida, fuerza y vigor a un organismo como la Cámara Sindical, que de un modo tan decidido y perfecto aboga a favor del automovilismo.

* * *

Terminada la sesión tuvimos ocasión de hablar con alguno de los miembros de la Directiva de la Cámara sobre futuros proyectos de la misma.

La Cámara abraza el propósito de celebrar en mayo o junio próximo, en los terrenos de la futura Exposición de Industrias Eléctricas, su II Salón del Automóvil.

Para empezar los trabajos de organización se espera el regreso a Barcelona del señor Bofill, de la razón social Vallet y Bofill, y de

además de la repartición de premios, el gran salón de actos, los despachos del secretario de la Cámara y el de las señoritas mecanógrafas Emilia Argentó y Teresina Masferrer, las tres personas que cooperan a llevar a feliz término las fecundas iniciativas que emergen de las Juntas y Comisiones que presididas por hombres de la talla de los Bertrand y Serra, Bosch y Pagés, Vallet y Matheu, han logrado con el apoyo de todos los socios de la Cámara, dar próspera vida a esta sociedad y contribuir enormemente al fomento del automovilismo.

La Exposición de 1919 y el Concurso de 1920 son dos ricos florones incrustados en la corona que ciñe sobre sus sienes nuestra Cámara Sindical.

ROTAX

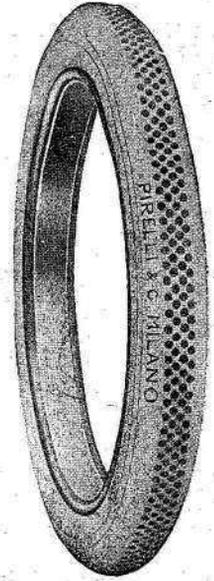




Cubierta Pirelli
tipo «Plano»

TRIUNFO

de las cubiertas
PLANAS
y
ANTIDESLIZANTES
en la
Targa Florio



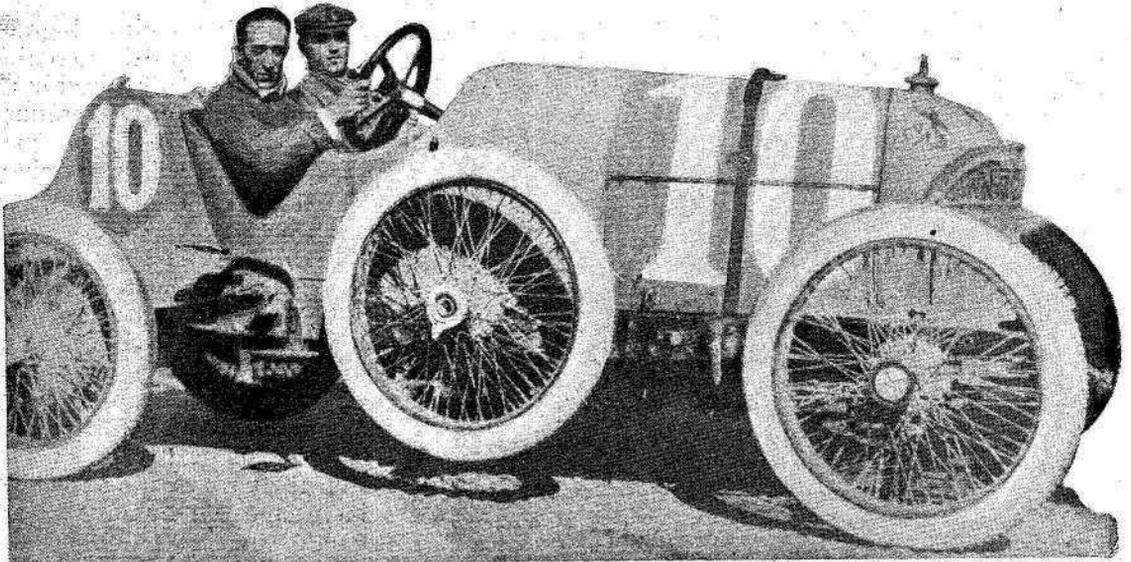
Cubierta Pirelli
tipo «Antiderapant»

EN la reciente 11.^a carrera siciliana Targa Florio han quedado demostradas por millonésima vez, las excelentes cualidades y supremacía que sobre los demás tipos de cubiertas reúnen, para malos caminos, las planas y antiderapants hierro, cuya descripción ni siquiera intentamos, por ser estas clases tan antiguas como el mismo neumático.

El circuito de La Madonie, teatro de la gran lucha, no fué arreglado como se acostumbra hacer en las carreteras donde se proyecta una carrera, sino al contrario, abandonado podríamos decir, a sí mismo, para que la batalla fuese durísima y diese, por tanto, un resultado más verdadero que el de otras competiciones.

Añadido a las condiciones antes indicadas una preparación de varios días de lluvia y a ello el que durante la carrera a ratos lloviera, quedó el piso en tan malas condiciones, que sería preciso detallar a no disponer de las fotografías que el enviado de *Photo Reportaje* obtuvo durante la prueba y que como mejor comentario publicamos.

De todas estas dificultades las cubiertas del vencedor se burlaron, lo propio que de los cientos de virajes que comprende el recorrido completo, pisando la meta después de ocho horas, veintisiete minutos y veintitrés segundos de rauda carrera, y sin que el gran driver Meregalli tuviera que detener su máquina por una sola avería en sus gomas.



Meregalli equipa con «planas» y «antis» Pirelli su coche vencedor



A las dificultades de los virajes hay que añadir el pésimo estado de la carretera

Si todos los automovilistas en lugar de preocuparse de lo que llaman la estética, en los tipos de cubiertas impuestos por la moda, estudiaran el resultado consumo teniendo en cuenta el precio de la unidad, seguramente, cual Meregalli al confiarse con *Pirelli*, triunfarian de los malos caminos y al final del año encontrarían en su favor un saldo no despreciable de pesetas proporcionado por las modestas cubiertas tipo «PLANO».



Las ruedas se hunden hasta el eje en los profundos baches del camino...

El Salón Internacional de Automóviles de Londres



Un aspecto parcial del gran salón Olympia, de Londres, durante la exposición de automóviles

TAN enorme ha sido este año la concurrencia de expositores al Salón Internacional de Londres, que éste ha debido celebrarse simultáneamente en Olympia y White City, por ser insuficiente el primer local solo. Fué organizado por la Society of Motor Manufacturers & Traders. Estuvo abierto del 4 al 13 de noviembre y en el mismo hubo 180 stands con productos de las fábricas de Francia, América, Holanda, Italia, Bélgica, Suiza y Gran Bretaña, predominando, como es natural, la producción inglesa. No se notaron con respecto al Salón del año pasado grandes perfeccionamientos o variaciones técnicas, pero sí, en cambio, un alarde de la magnitud y potencia enorme alcanzada por la industria automóvil.

La tendencia de diseño de los fabricantes ingleses es marcadamente hacia el sistema que llamamos europeo, de perfección en los detalles y gran esmero en el acabado de las piezas; en este sentido se parecen los productos de las fábricas francesas, inglesas e italianas. Pero a la vez se observa en Inglaterra un gran esfuerzo en el sentido de producir un coche de la mejor calidad posible dentro de un precio moderado, valiéndose de las ventajas de la fabricación en grandes cantidades. La reciente Exposición ha sido una prueba del éxito alcanzado en tal dirección, tanto en calidad como en precios de venta. En esta categoría deben mencionarse el *Angus-Sanderson*, el *Austin* (ambos co-

nocidos en el continente), el *Ruston Hornsby*, el *Bean*, el *Cubitt* y el *Swift*. También la casa francesa Citroen ha estado trabajando en este sentido y su chasis de 10 caballos era uno de los puntos de interés de la Exposición.

Entre los coches ingleses de primera categoría hay que añadir dos marcas nuevas: *Leyland* y *British Ensign*. El primero, de 8 cilindros en línea y 40 HP., construido según la técnica más moderna por los fabricantes de los conocidos camiones *Leyland*. Su cuidadoso diseño y su imponente aspecto le colocarán, sin duda, entre los primeros coches de fabricación inglesa, si las pruebas prolongadas resultan satisfactorias, como parece seguro. El *British Ensign* es un chasis de 6 cilindros muy interesante y bien estudiado y nuestras pruebas personales del mismo han sido de lo más satisfactorias.

Este año no se han visto, como el pasado, los extremos ejemplos del diseño influenciado de motor de aviación, como motores radiales y de enfriamiento por aire. Parece como si los ingenieros de Francia, Italia, Inglaterra y América hubieran descartado las posibilidades de tales motores después de un año de experiencia con los mismos.

(De *The Motor Export Trader*. Diciembre 1920.)

(Acabará)

Lázaro y López

Concesionarios de las
legítimas bicicletas

B.S.A.

Rambla de Cataluña, III : BARCELONA : Teléfono 985-G

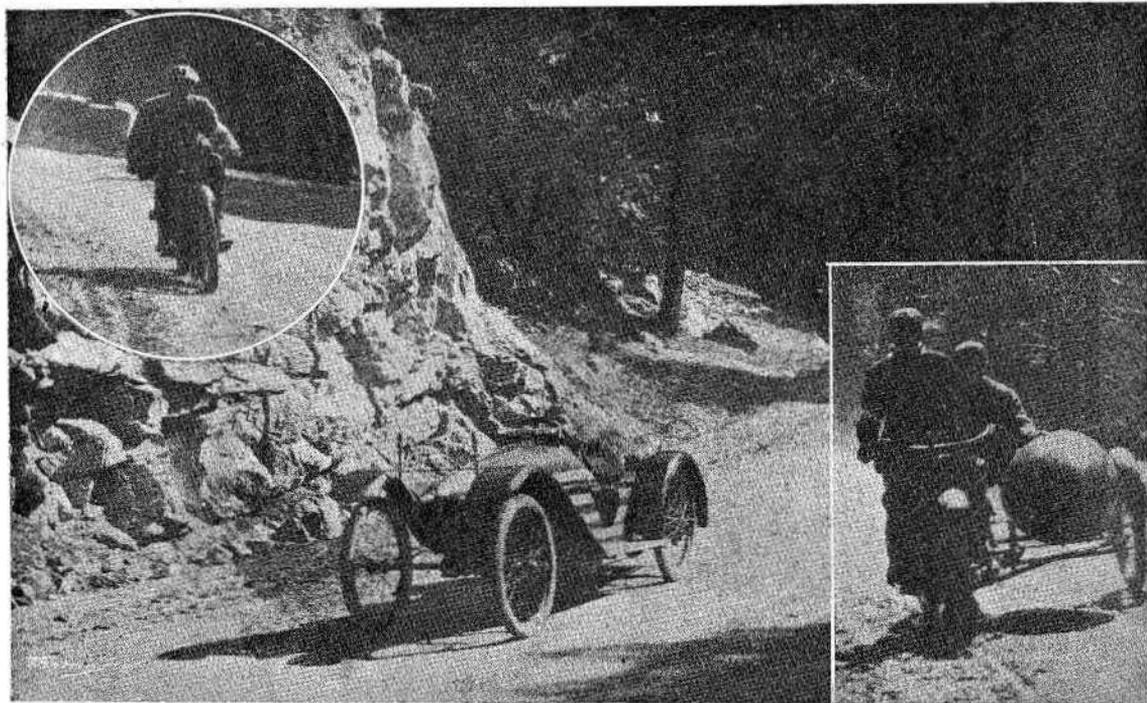
Carrera motorista en el puerto de Navacerrada



En el lugar de salida

La tradicional carrera motorista madrileña en la cuesta de Navacerrada, no alcanzó hogaño el interés de otras veces, debido, sin duda, a no existir, como en ocasiones anteriores, aquella lucha de marcas que, sin reparar en medios, lograba alinear un formidable lote de corredores.

Los once participantes que esta vez se pusieron en línea efectuaron, no obstante, algunos recorridos bien notables, tal vez porque figuraban entre ellos algunos de los ases que fueron hasta hace poco defensors oficiales de las marcas a que hemos aludido.



Los vencedores de las pruebas de motos, autociclos y side-cars fuerza libre Fotos Marín-Ortiz

La motocicleta

A. B. C.

continúa sus triunfos

**Después del PRIMER PREMIO de la Prueba por
Equipos del R. M. C. de C.
obtiene la**

Copa Léon Bollée

**1.^{er} premio absoluto
en Le Mans (Francia)**

VENCIENDO

**a automóviles,
motocicletas
y side-cars**

Auto American Salón

Paseo de Gracia, 100 : Teléfono 1144-G

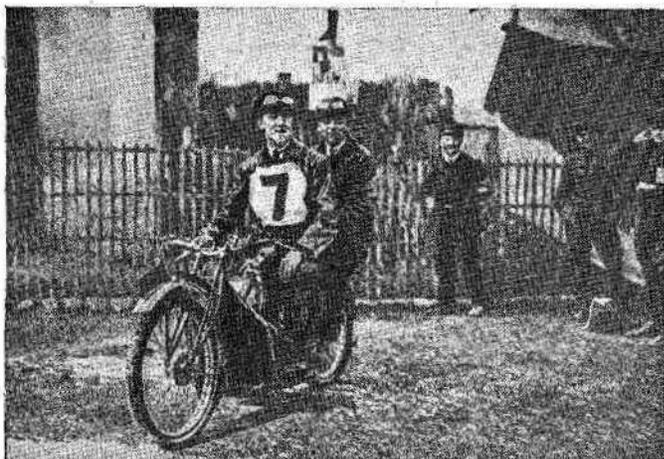
Las "Journées Léon Bollée"

El Automóvil Club del Oeste de Francia organizó en Le Mans, con motivo de la inauguración de un monumento en memoria del gran constructor y precursor del automovilismo y aviación, Léon Bollée, muerto el pasado año, tres días de pruebas automovilistas que han tenido éxito enorme, reuniendo un total de 63 vehículos.

Las carreras se dividieron en «Concurso de consumo», «Rallye Automóvil Motociclista» y «Concurso de aceleración». El primero consistía, según fórmula de Faroux, en entregar a cada coche una cantidad de carburante en relación al peso del vehículo, la cilindrada y carga útil transportada. Tomaron parte toda clase de automóviles de cuatro ruedas, desde el lujoso torpedo y conducción interior, al camión de 6 toneladas, sin olvidar el democrático cycle-car, clasificándose como sigue:

- 1.º Cabailot, conducción interior *Voisin*, recorriendo 218 km.
- 2.º Lagache, tractor 6.000 kl. *Train Far Chenar-Walcker*, 200,30C km.
- 3.º Barnier, torpedo *Citroen*, 180,200 km.
- 4.º Chap, torpedo *Peugeot*, 159,900 km.
- 5.º Cartanet, torpedo *Sizaire Naudin*, 155,540 kilómetros.
- 6.º Repusseau, torpedo *Citroen*, 155,520 km.
- 7.º Astault, torpedo *Voisin*, 150,720 km.
- 8.º Flambost, torpedo *Mathis*, 149,900 km.
- 9.º Chateau, torpedo *Citroen*, 144,300 km.
10. Lahms, torpedo *Mathis*, 149 km.

El «Rallye» reservado a coches y motocicletas consistía en recorrer en dos etapas la distancia que separa Angers de Le Mans, la primera hasta La Fliche y la segunda de esta población a destino. Fué vencedor Smeets, quien con una motoci-



Smeets, con moto A. B. C., vencedor absoluto del Rallye de todas las categorías

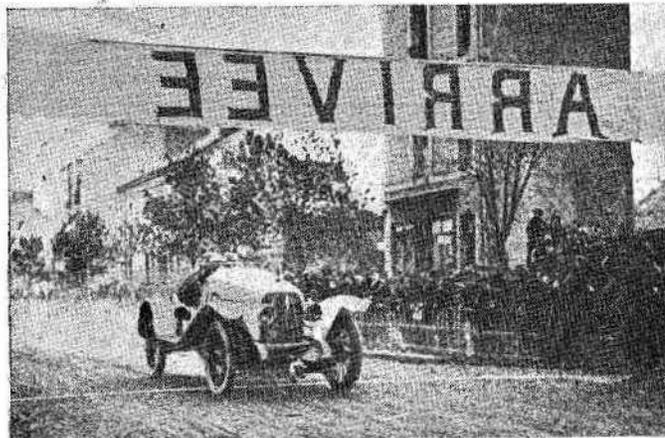
cleta A. B. C. pasó por todos los controles secretos con regularidad pasmosa, demostrando lo muchísimo que valen estas nuevas máquinas, compendio de perfección. Smeets llevó durante toda la prueba un pasajero en el portabagajes, a pesar de lo cual realizó en los controles secretos medias de 54 km.

Clasificáronse a continuación: Chaumel, *Ford*; Hinstin, *Gregoire*; Cabailot, *Voisin*; Poirrier, *Alvd*, etc.

La prueba de velocidad, llamada de aceleración, como la anterior para coches y motos, se disputaba sobre 200 m. salida parada; hizo el mejor tiempo Sadi Lecoite con su *Rollan Pilain*, demostrando que además de un gran aviador es un maestro del volante, con el que debe contarse.

Clasificación general:

- 1.º Sadi Lecoite, *Rollan Pilain*, en 13 s. $\frac{2}{5}$.
- 2.º Pilain, *Rollan Pilain*, 15 s. $\frac{2}{5}$.
- 3.º Astault, *Voisin*, 16 s. $\frac{2}{5}$.
- 4.º Charles, *Indian*, 16 s. $\frac{3}{5}$.
- 5.º Violet, *Major*.
- 6.º Nougue, *Bignan-Sport*.

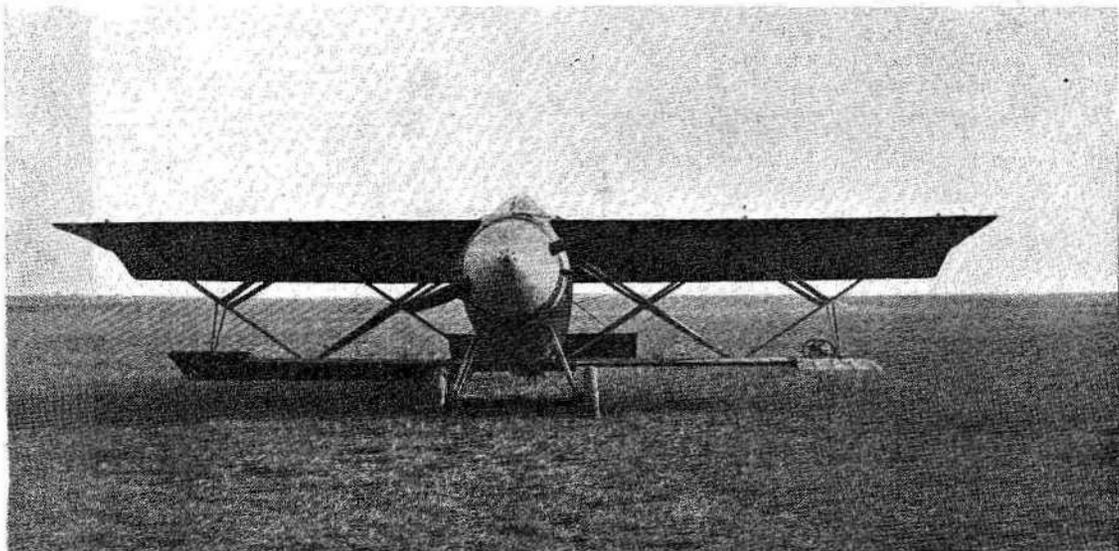


Sadi Lecoite, el célebre aviador, demuestra su maestría como automovilista, ganando la clasificación general del Concours d'accélération, sobre coche Rollan Pilain

El *succès* alcanzado en esta carrera por la mencionada motocicleta A. B. C. y por el coche *Rollan Pilain* ha repercutido en Barcelona en forma de numerosas felicitaciones que vienen recibiendo estos días tanto los amigos del Auto American Salón como los señores Bigas y Compañía, respectivos representantes en esta plaza de las dos famosas marcas, cuyas recientes performances son actualmente comentadas con elogio por los inteligentes.

Los progresos de la aviación

Un nuevo biplano

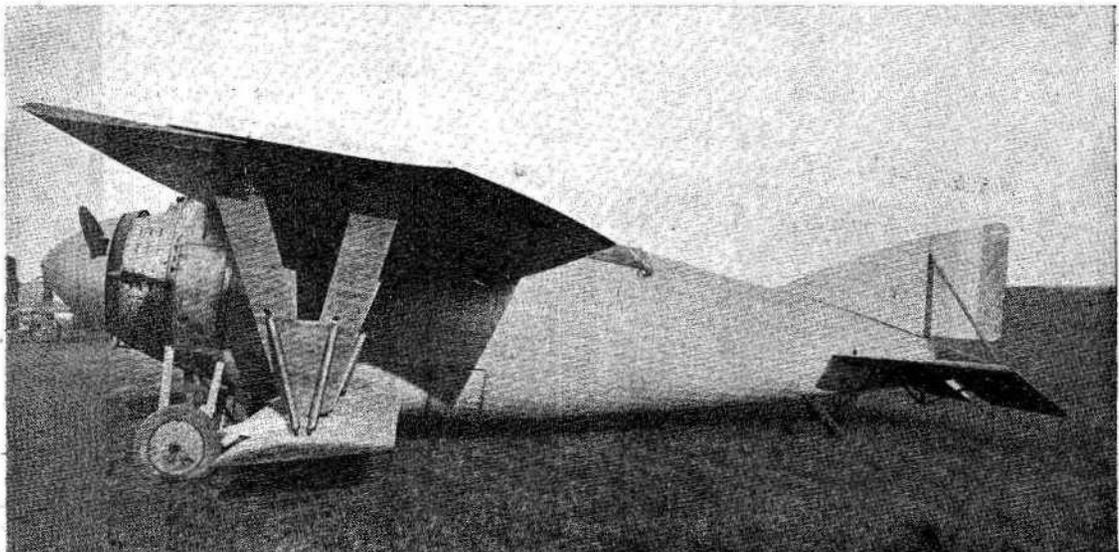


El nuevo avión proyectado por Gastambide y Levasseur, visto de frente

El avión francés de superficie variable, inventado por Gastambide y Levasseur con la cooperación de Latham, piloto de los célebres *Autrinette*, detentor del primer record de altura, es un biplano cuyo plano superior se compone de tres alas: la del centro, fija, y las otras se desplegan, la primera hacia adelante y la segunda en dirección atrás, quedando resuelto el peligro de desequilibrio, que ha sido evitado, y el centro de presión queda invariable. El ala que se despliega hacia atrás tiene un desplazamiento desigual en relación a la que se extiende hacia adelante, dando al apa-

rato un cambio de curvatura. El avión, que es a la vez a superficie y curvatura variables, se eleva y aterriza exactamente como un pájaro. La superficie varía a voluntad del piloto, de 32 a 52 metros cuadrados y la velocidad de 60 a 200 por hora. El ancho mínimo del plano es de 1 m. 60, con un máximo de 3 m. 28.

Pilotado este aparato por el aviador Grandjean, acaba de efectuar interesantísimas pruebas en presencia de una comisión militar y numerosísimo público, en el aeródromo de Etampes, con éxito brillante.



Las alas plegables del nuevo biplano en disposición de vuelo



El Campeonato ciclista de la Peña Rhin



Formando parte del programa que se trazaron los entusiastas de la Peña Rhin con motivo de su reconstitución, acaba de organizar dicha entidad y de llevar a feliz término, un Campeonato ciclista social...



que a juzgar por el éxito obtenido y por los propósitos que animan a los conspicuos de la popular Peña, constituirá seguramente el prólogo de otras importantes manifestaciones ciclistas de carácter general

José Casamitjana, primer Campeón de la Peña



Los concursantes al tomar la salida

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

PUIG CORTINA Y ESTEVE

Agencia general española
del famoso coche inglés

Austin Twenty

Construido en los talleres de la Austin Motor Co. Ltd., de Norfield-Birmingham (Inglaterra)

Automóviles americanos

**MOON
MAXWELL**

Voiturette fabricación nacional **DyG**

Camiones **Maxwell - Austin - Parker**

Tractor agrícola AUSTIN

Campeón del mundo

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

CABALLOS CÉLEBRES : "GIMCRACK"



Gimcrack. — Reproducción de un grabado copia de un cuadro de Stubbs. Reproducción Vela

HACE ya algunos cientos de días os conté en estas columnas la historia interesantísima del ilustre *Godolphin Arabian*, el caballo que, con *Byerly Turk* y *Darley Arabian*, forma parte de la memorable trinidad fundadora del caballo de pura sangre para carreras.

Sucesivamente os hablé también de *Eclipse*, el más famoso de entre todos los famosos caballos de hipódromo; de *Gladiator*, cuya victoria en el Derby de Epsom conmovió con entusiasmo el amor patrio de los franceses; de *Isinglass*, el gran perezoso que alcanzó el record de las sumas ganadas por un caballo en carreras; de *Sea Sick*, de *The Tetrarch* y de otros cuyos nombres evocan el recuerdo de antiguas o recientes hazañas hípicas.

Hoy voy a contaros algo de un caballo que, al vivir hace ya también algunos cientos de años, en época en que abundaban los buenos caballos, se cubrió de gloria realizando verdaderas proezas y legando su nombre a la posteridad.

Sébase, pues, que de la unión de *Cripple* y *Miss Elliot* nació, en 1760, en la yeguada que un tal Mr. Green poseía por entonces en Inglaterra, un caballo tordo, al que se puso por nombre *Gimcrack*.

Su padre era uno de los hijos del venerado *Godolphin Arabian* y su madre era el producto de la unión incestuosa entre un hijo y una hija de

Partner, un caballo que pisó el césped de los prados ingleses allá por el año 1718. Y como la madre de ese *Partner* era hermana de *Mixbury Galloway*, que ha sido el caballo de carreras más pequeño que jamás haya existido, pues medía, según cuentan las crónicas caballares, nada más que 1 metro 37 centímetros de alzada, no es de extrañar que *Gimcrack*, descendiente de dos hermanos por parte de madre y biznieto de la hermana de un caballo de tan poca talla, midiera también tan sólo escasamente 1 metro 43 centímetros de alzada.

También es de sencilla explicación la razón de ser de capa o color tordo, porque tordo era su abuelo por parte de madre y uno de sus bisabuelos, *Crab*, por línea de su padre. Por cierto que ese *Crab* fué un condenado a muerte a causa de que al terminar una reñida carrera en la que fué vencedor, cayó en la pista agotado y rendido de fatiga; su dueño, que sin duda debió ser un hombre desagradecido y de mal corazón, ordenó que se le matara inmediatamente, pero otro hombre bueno, en funciones de groom, compadecido del desgraciado héroe, consiguió, a fuerza de ruegos, salvarle la vida y retirarle de los campos de carreras; repuesto de sus campañas, fué un reproductor célebre que tuvo, entre otros hijos, a *Marske*, el padre del celeberrimo *Eclipse*.

De modo que no dejan de presentar ciertas

interesantes particularidades los antecedentes familiares de nuestro protagonista, cuyo árbol genealógico, o como se dice en términos hípicas, *pedigrée*, he logrado formar revolviendo viejos libros y con más facilidad que si se tratara del alguna ilustre racional personalidad, gracias a que el registro civil de los caballos de raza es más completo y está mejor organizado internacional-

mente que el más perfecto del de nosotros, ciudadanos de cualquier país.

En la *pedigrée* de *Gimcrack* puede verse que participaba en grandes dosis de la sangre de los fundadores de la raza de caballos de carrera, *Godolphin Arabian*, *Darley's Arabian* y *Byerly Turk*, y no es de extrañar, pues, que acusara en su modelo todos los signos de la raza oriental.

Pedigrée de Gimcrack

GIMCRACK (1760)	Cripple (1750)	Godolphin Arabian (1732)	Crab (1722-1750)...	Alcock's Arabian (1720).	Hermana de Soreheels	Basto (1700-1713).
				Flying Childer's (1715-1741) Darley's Arabian (1712)		
	Miss Elliot (1750)	Grissewood's Partner	Blossom Junior (1743)	Madre por Childer's (1730)	Hija de Confederate (1720).	Grey Grantham (1710).
					Partner (1718-1747)	
Celia	Partner (1718-1747)	Hermana de Mixbury.	Jig (1708)	Byerly Turk (1690).	Spanker Mare (1703).	
			Hermana de Mixbury.			

Y escuchad ahora la mención de las heroicidades de *Gimcrack*.

Debutó en carreras el 31 de mayo de 1764, es decir, cuando tenía cuatro años, luciendo los colores de su criador, Mr. Green, en una prueba de 1.250 pesetas de premio y en carrera doble sobre una distancia de 3.200 metros. Este debut constituyó su primera victoria, alcanzándola contra cinco concurrentes.

Quince días después, nueva victoria en el hipódromo de Guildford, pero esta vez sobre una distancia de 6.400 metros en carrera doble.

Trasladado a Winchester vence a cuantos adversarios se le presentan; corriendo en Bedford bate a todos sus rivales, y en Barnet, en Reading y en Burford continúa invencible, sumando triunfo tras victoria.

La fama le abrió sus puertas y el nombre de *Gimcrack*, corriendo victorioso de boca en boca, infundió tremendo pánico a los propietarios de caballos.

Durante este primer año de su carrera, dos de sus triunfos, conseguidos uno en Bedford y otro en

Barnet, lo fueron sin gran dificultad en las «Give and Take Plates», o sea en una clase de pruebas creadas hacia 1713, en las que los pesos que llevaban los caballos se fijaban con relación a la talla y edad de los concurrentes; el sistema de recargos que se atribuía a los de mayor alzada, estaba combinado con el de descargos con que se beneficiaba a los que aun no habían cumplido siete años de edad. Esas «Give and Take Plates» desaparecieron durante la primera mitad del siglo XVIII y sus condiciones fueron insertadas por última vez en el Racing Calendar—Calendario de Carreras—de 1858.

(Concluirá)

ENRIQUE SOSTRES

Picadero Jockey Club

de don Arsenio Abad

Alfonso XII, 2, inmediato a Diagonal

Lecciones de equitación (horas especiales para señoras y niños). Pupilaje de caballos, con ventidadas cuadras. Caballos de silla

Magnetos BOSCH

auténticas, procedentes de las fábricas

ROBERT BOSCH Stuttgart
(Alemania)

Representantes exclusivos para España
de esta acreditada marca alemana

F. Xaudaró y C^a

Calle Aragón, 254 - Barcelona

Bujías
Alumbrado
Demarreurs
Engrasadores

BOSCH

≡ NOTA IMPORTANTE ≡

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

ROBERT BOSCH, de Alemania

Bandajes macizos Hutchinson para ómnibus y camiones



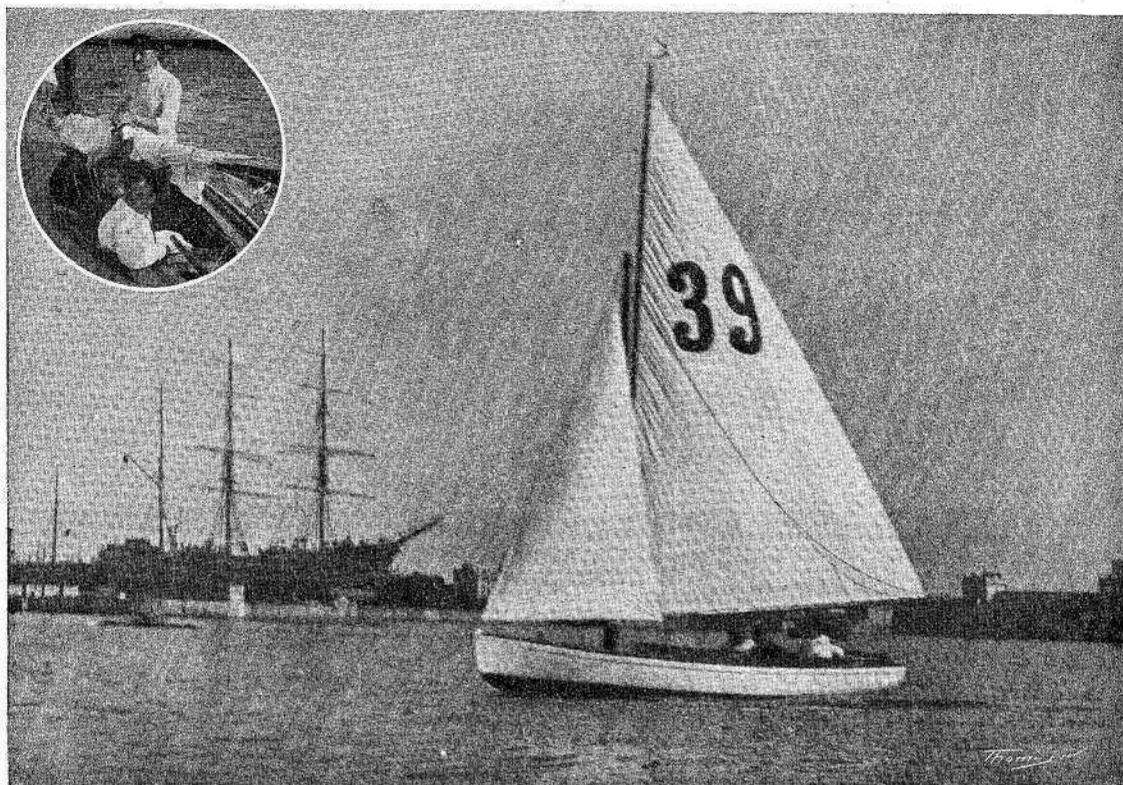
**Existencias
en todas
las medidas
corrientes**

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

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

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

La regata de balandros Copa Reina Victoria



El balandro Rigel, conducido por la señorita Mercedes Pi, acompañada de don S. Amat, se adjudica el Real Challenge

FUE una idea feliz la de instituir este Real Challenge, a disputar por balandros de la serie Hispania, patroneados por señoritas.

Este año, como los anteriores, nuestras bellas balandristas dieron patentes muestras, no ya solamente de sus aficiones por el sugestivo deporte náutico, sino también de sus notables adelantos en el difícil arte de conducir esta suerte de embarcaciones.

Las tres pruebas, corridas según el reglamento que rige esta regata, han resultado este año muy competidas, destacándose la lucha entablada entre el *Rigel*, el *Grota* y el *Garbí*, que alcanzaron los tres días los primeros lugares de la clasificación.

Esta, a tenor de la suma de los

puntos obtenidos en las tres pruebas, quedó establecida así:

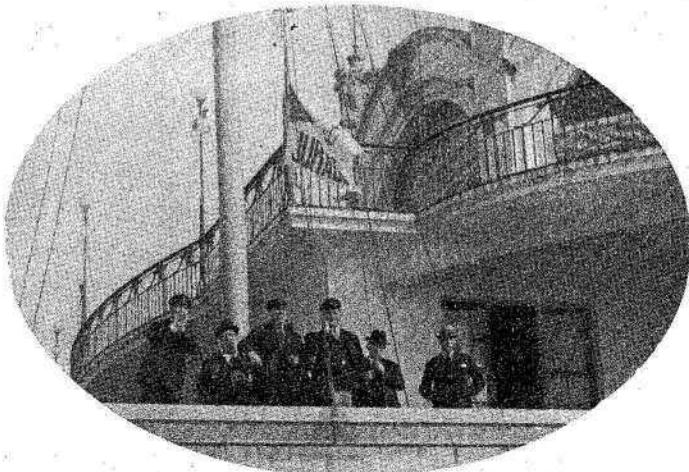
- 1.º *Rigel*, tripulado por la señorita Mercedes Pi y don S. Amat.
- 2.º *Grota*, tripulado por la señorita Encarnación Mas y don A. Mas Bové.
- 3.º *Garbí*, tripulado por la señorita Mercedes Bertrán y don P. Pi.

4.º *Culip*, tripulado por la señorita Lola Durall y don F. Mas.

5.º *Sphinx*, tripulado por la señorita María Gasóliba y don C. Gasóliba.

6.º *Alga*, tripulado por la señorita Araceli Gasóliba y don R. Millieri.

7.º *Gavot*, tripulado por la señorita Carolina Meifren y don R. Meifren.

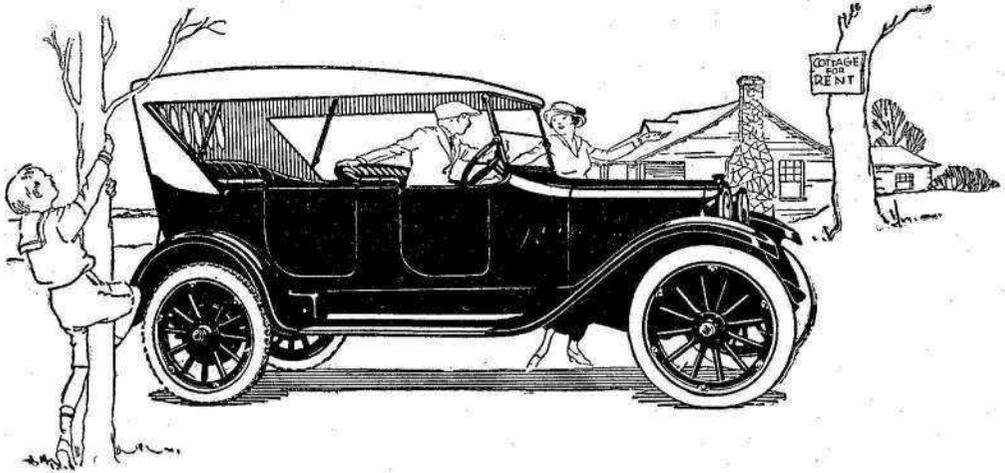


El Jurado de regata en funciones

Fotos Vela

Automobil's Exhibition

COCHES Y CAMIONES



Representante de

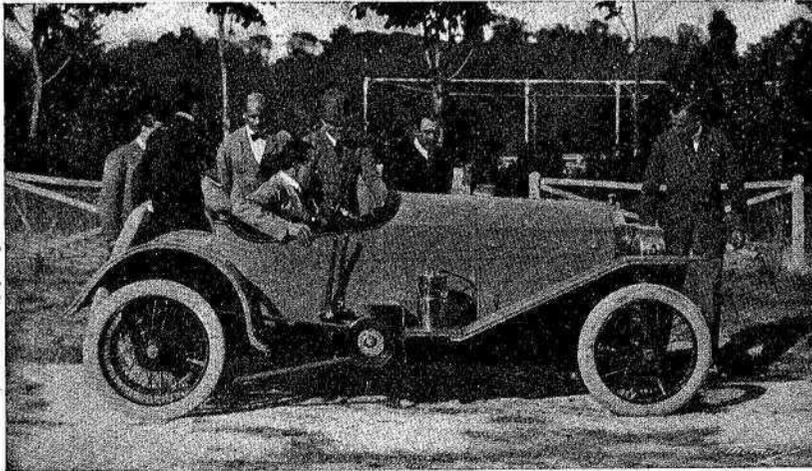
**Dodge Brothers
Premier**

**Anderson
Rhodia**

LOS MEJORES AUTOMÓVILES Y CAMIONES

Rambla de Cataluña, 52 - Teléfono 4226-A : BARCELONA

Autociclos DAVID



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

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

La Challenge Copa Cazadores, para debutantes, es ganada por segunda vez por el Club de Mar



El Rafel de Casanova con la tripulación vencedora

PARA disputarse este Challenge, reservado a debutantes, alineáronse dos tripulaciones por el Club de Mar y una por el Marítimo, quedando empatados, tras competida lucha, el *Rafel de Casanova*, del Club de Mar, y el *Manelic*, del Real Club Marítimo.

Para deshacer el empate corrieron de nuevo ambas tripulaciones el siguiente domingo, sobre la misma distancia.

Esta regata constituyó un espléndido triunfo de los remeros del Club de Mar, que ya desde la salida consiguieron tomar la delantera al *Manelic*, alcanzar primero la boya de viraje y, sacando a cada estropada mayor ventaja, cruzar la meta con unos seis largos sobre sus contrincantes. Su tripulación la integraban Vallribera, Vallhonrat, Vila y Torras, conducidos por Campos, empleando su bote, el *Rafel de Casanova*, 9 m. 6 s. en cubrir los 2.000 metros.

El triunfo de la tripulación del Club de Mar que dejamos consignado, representa para la sección deportiva del Centre de Dependents entrar

en posesión definitiva del trofeo que donó el pasado año la Real Asociación de Cazadores de Barcelona, por haber sido ganado dos veces consecutivas por equipos de un mismo club.

Por ello se han hecho justamente merecedores los bravos remeros de aquella benemérita entidad de las felicitaciones de cuantos se interesan por las cosas del remo, que hoy, afortunadamente, están encauzadas en Barcelona por nuevos derroteros, bajo la experta dirección de unos entusiastas que se han impuesto la delicada tarea de transformar radicalmente los antiguos reglamentos.

Hombres de la talla de los Durbán en el Centre y de los Millá, Margarit y Martínez en el Marítimo, laboran actualmente en este sentido. Mucho cabe esperar de sus altas dotes y de su bien probada competencia en las cosas del sport del remo.

Falta ahora únicamente que las nuevas orientaciones sean por nuestros bogadores bien comprendidas para que en breve plazo se hallen en condiciones de poder representar dignamente los colores patrios en futuras luchas internacionales.



En la prueba de desempate, el Club de Mar cruza la boya con notable delantera

Fotos Vela

Didáctica futbolista

Por J. A. Berraondo

IX

De los jueces de línea

LA primera condición de un buen juez de línea es que sea neutral.

En Inglaterra, en los partidos entre profesionales, los jueces de línea están pagados y, por lo general, su sueldo es el de diez chelines por partido. En aquel país, cuando el referee se enferma o confusióna en el transcurso de un partido, uno de los jueces de línea se hace cargo de la dirección del partido.

¿Cuáles son las obligaciones del juez de línea? El reglamento lo determina claramente y dice lo siguiente:

Los jueces de línea tienen solamente los siguientes puntos que atender: avisar al referee cuando el pelotón está fuera, qué bando tiene derecho a la patada de esquina (corner), a la patada de goal (goal-kick), o a poner en juego el balón.

Deben llamar la atención del referee sobre el juego duro o conducta incorrecta y deben, si son consultados por el referee, dar su opinión sobre cualquier punto en que éste tenga dudas. Si notan alguna falta que ha escapado a la atención del referee, deben ponerlo en su conocimiento.

El referee tiene autoridad para expulsar del campo al juez de línea que interviene indebidamente o cuya conducta es incorrecta, y nombrar un sustituto. Esta autoridad no debe ejercerse más que en los casos extremos, pues generalmente es lo suficiente eficaz una amonestación.

A un juez de línea neutral puede el referee solicitar su parecer sobre si el balón cruzó la línea de goal entre los palos.

En partidos importantes es de desear que los jueces de línea sean neutrales.

En nuestro país se hacen cargo del puesto de juez de línea personas de buena voluntad, que suelen cumplir su misión, por lo general, con imparcialidad; pero también hemos visto a jueces de línea animar y dar consejos a su equipo favorito y esto nos ha hecho pésimo efecto, pues en estos casos no se ve la neutralidad, sino la parcialidad.

¿Cómo se va a fiar un referee en consultar una jugada con un juez de línea que actúa de este modo? También hemos visto a alguno internarse en el campo de juego y a grandes voces dar su opinión y hablar al referee, sin que éste le haya consultado.

Un juez de línea debe seguir el juego corriendo a lo largo de la línea lateral, para que de este modo se halle bien colocado para poder ver bien las jugadas.

Cuando el balón sale de la línea lateral o de la línea del goal, levantará el banderín y en alta voz dirá el nombre del equipo a quien corresponde hacer el saque, colocándose en el sitio por donde ha salido el balón, si es en la línea lateral, y en el corner si ha sido esta jugada.

Es inútil que los jugadores discutan a quien corresponde el saque, pues pierden el tiempo. El juez de línea es el encargado de decirlo y únicamente el referee puede hacer variar la decisión.

El juez de línea debe de señalar los offsides, levantando el banderín, pero no pretender que su opinión prevalezca. Si el referee lo da como off-side bien, y si no, callarse. Lo mismo que de esta jugada decimos de las demás.

Antes de terminar este capítulo queremos decir unas palabras sobre los jueces de goal.

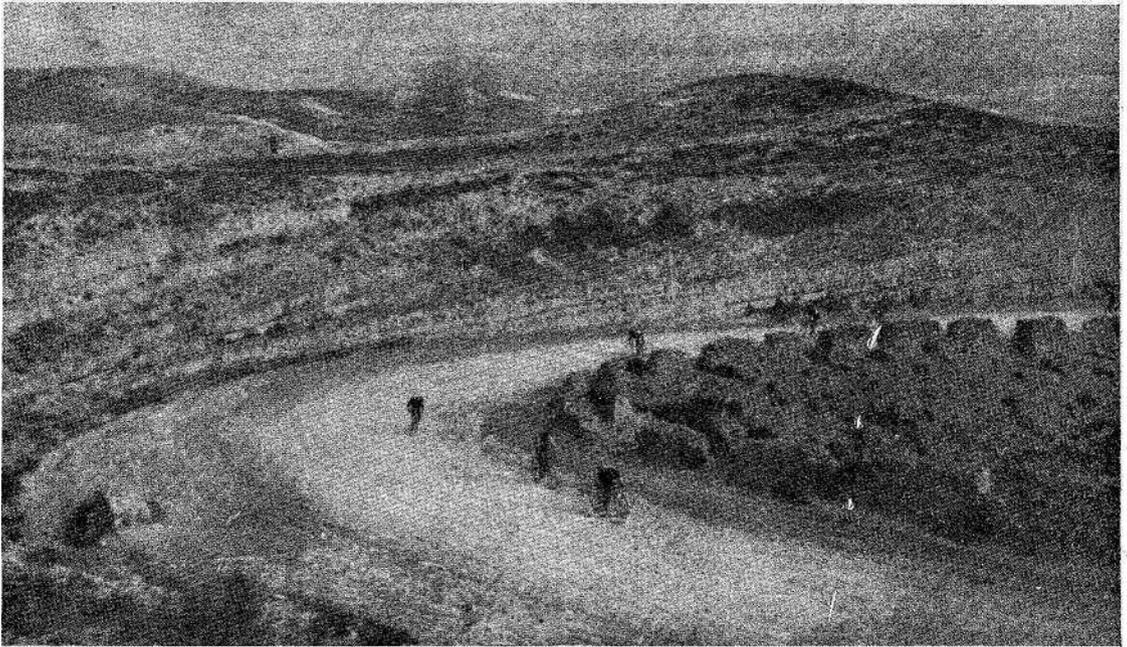
Algunas veces he visto en nuestro país poner jueces de goal. El reglamento no dice nada acerca de esto y, por lo tanto, no hay razón para que se pongan. La razón de por qué algunas veces se han puesto, es para tener el convencimiento de si el balón ha pasado o no por la línea de goal y evitar la duda de si ha sido o no goal. Este razonamiento desaparece diciendo que el referee no debe dar como goal si no tiene el convencimiento de que el balón ha pasado por completo de la línea de goal, y como, por otro lado, los jueces de línea y los de goal, si los hubiere, están supeditados a las decisiones del árbitro, si un juez de línea dice que es goal y el referee piensa lo contrario, subsiste la decisión del árbitro.

En caso de duda tiene el referee a los dos jueces de línea para consultar, y es, por lo tanto, inútil el poner jueces de goal.

En ningún país se ponen y cuando así lo hacen es porque es inútil, y al no decir nada el reglamento, no hay razón para que sean utilizados.

AVISO: Agotados por completo los números 318 y 320 de STADIUM, agradeceremos a nuestros corresponsales o a quienesquiera que los tengan y no los necesitan, nos los devuelvan. Les abonaremos una peseta por ejemplar.

El Campeonato Ciclista de Aragón



Los participantes escalando la famosa cuesta de La Muela

A fines de octubre celebróse el Campeonato de Aragón, ciclista, organizado por la Unión Velo Sport Aragonés, tomando parte 13 corredores.



El Campeón aragonés de 1920

Fueron en grupo hasta la cuesta de La Muela; la prima de 25 pesetas la ganó Coderque.

Se dió la salida en la carretera de Madrid frente al km. 319,500, donde se colocó la meta, debiendo llegar al km. 269,500, pasando por los pueblos de La Muela y La Almunia de Doña Godina, para regresar al punto de partida.

De regreso del viraje se despegaron Arpal, Coderque y Gracia; al llegar al Caracol adelantáronse Arpal y Gracia.

La clasificación fué la siguiente:

1.º, Carmelo Arpal, de la U. V. S. A., 3 h. 59 minutos, ciclo *Thoman*, pneus *Bergougnan*; 2.º Jacinto Gracia, 4 h. 30 s.; 3.º, Luis Coderque, 4 h. 2 m. 30 s.; 4.º, José Medrano, 4 h. 3 m. 30 segundos; 5.º, Manuel Ruiz, 4 h. 15 m. 30 s.; 6.º, Luis Abad; 7.º, Lorenzo Puyoles; 8.º, Alejandro Bello; 9.º, Martín Gómez; 10, Simón Estaun, y 11, Angel Bautista.

Las copas fueron donadas por don Florentín Baraza y del Valle y por la casa Diamant, y las medallas por las casas Hutchinson y Sanromá, de Barcelona.

Don Florentín Baraza, presidente honorario de la U. V. S. A., un verdadero entusiasta de este deporte, acompañó en su magnífico automóvil a los señores Arbonés, Sanjuan y Mariano Ramos.

Durante la carrera, varios motoristas afiliados a la U. V. E. A., recorrieron el trayecto acompañando a los corredores.

Por la tarde los participantes fueron obsequiados con un refresco por el señor Baraza.

La carrera constituyó un éxito para la entidad organizadora.

El Kilómetro lanzado del Real M. C. de Cataluña

PARA el día 19 del mes próximo anuncia el Real M. C. de Cataluña su prueba anual del kilómetro lanzado, cuyos records publicamos a continuación:

Motocicletas Turismo

300 c. c., Piferrer, *Acmé*, 1 m. 3 s. 5/10, 56,690 kilómetros p. h.

350 c. c., Clavería, *Douglas*, 47 s. 1/10, 76,585 kilómetros p. h.

350 c. c., Estalella, *A. J. S.*, 50 s. 2½/10, 71,667 kilómetros p. h.

560 c. c., Ferrán, *Rudge*, 53 s. 1/10, 67,798 kilómetros p. h.

560 c. c., Vidal J., *Zenith*, 36 s. 7/10, 98,179 kilómetros p. h.

560 c. c., V. L., *Sunbeam*, 46 s. ½/10, 78,276 kilómetros p. h.

560 c. c., Codina, *Rover*, 49 s. 9/10, 73,639 kilómetros p. h.

560 c. c., Almirall, *Sunbeam*, 42 s. 6½/10, 84,005 km. p. h.

750 c. c., V. Landa, *Indian*, 39 s. 8/10, 90,461 kilómetros p. h.

1.000 c. c., V. Landa, *Indian*, 57 s. 9/10, 66,095 kilómetros p. h.

Side-cars Turismo

1.000 c. c., Escaler, *Royal Enfield*, 51 s. 9/10, 68,646 km. p. h.

1.000 c. c., Sáez (Vallet), *Royal Enfield*, 59 segundos 2/10, 61,320 km. p. h.

Autociclos Turismo

1.100 c. c., J. Allan, *David*, 50 s. 8½/10, 70,798 kilómetros p. h.

Motocicletas Libre

350 c. c., Oliveras, *Motosacoche*, 38 s. 3½/10, 93,884 km. p. h.

500 c. c., Orús, *Motosacoche*, 30 s. 7½/10, 117,267 km. p. h.

500 c. c., E. Landa, *Indian*, 44 s. 2½/10, 81,498 kilómetros p. h.

1.000 c. c., E. Landa, *Indian*, 40 s. 7/10, 88,454 kilómetros p. h.

1.000 c. c., Fuentes, *Excelsior*, 35 s. 3½/10, 101,897 km. p. h.

Side-cars Libre

500 c. c., Orús, *Motosacoche*, 44 s. 8½/10, 80,389 km. p. h.

1.000 c. c., Bresca, *Indian*, 1 m. 1 s. 4½/10, 58,588 km. p. h.

Autociclos Libre

1.100 c. c., Frick, *David*, 41 s. 7½/10, 86,087 kilómetros p. h.

1.100 c. c., Moré, *David*, 43 s. 6/10, 82,583 kilómetros p. h.

1.100 c. c., Ll. Gué, *David*, 40 s. 8/10, 88,248 k.

1.100 c. c., Nadal, *Ideal*, 47 s. 9½/10 75,078 k.



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

NEUMATICOS DUNLOP



AUTO
MOTO
VELO
Y MACIZOS

SOCIEDAD ESPANOLA DUNLOP, S. A.

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

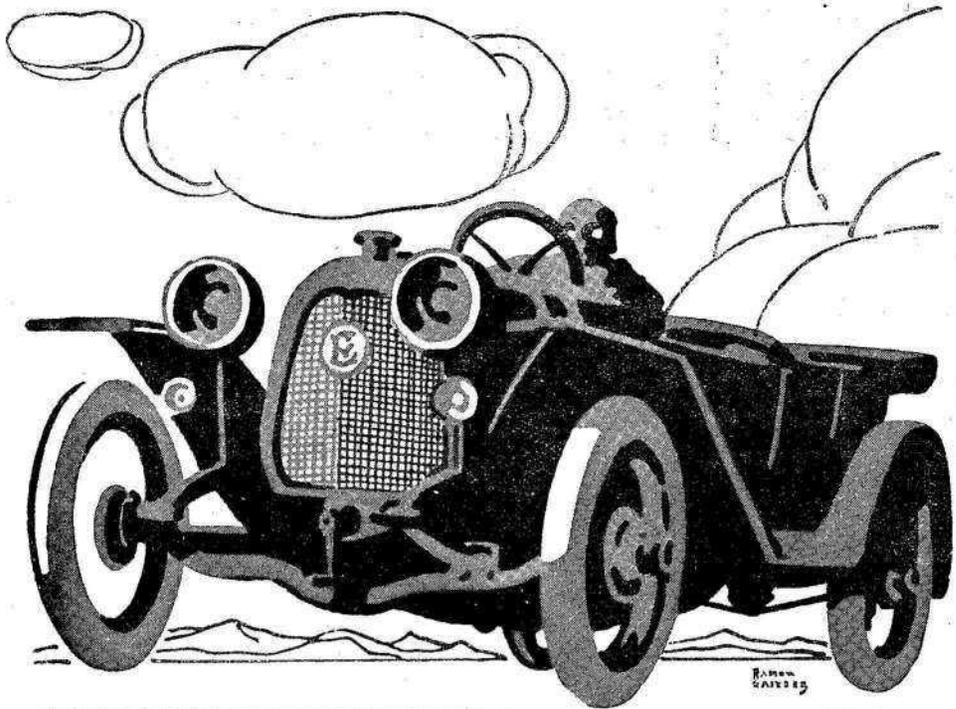
Rambla Cataluña, 78
Teléfono 1312-G
BARCELONA

Telegramas y telefonemas: DUNLOP

E. ROCAMORA MACIA
AUTOMOVILES - ACCESORIOS - REPARACIONES

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

Automóviles Jackson



Fabrica
Española
de
Automóviles



Elizalde

Oficina principal: Paseo de San Juan, 149
BARCELONA

Concesionarios para la venta en Cataluña:
Puradas y Mober - Paseo Gracia, 88
Automóviles de turismo - Omnibus y Camiones