

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS



De los Campeonatos de España
de Natación

Un notable salto del campeón nacional,
señor Vila

Foto Claret

MEMORIAL

50 céntos.

PHOTO-SPORT

Con este nombre ha quedado organizada por la Editorial Deportiva, S. A., una sección de información gráfica deportiva para la Prensa deportiva y para los aficionados, a quienes brinda estos servicios, para facilitarles en sus actividades y fotografías originales de los más importantes deportistas, ya sea para reproducirlos o para utilizarlos.

EDICIONES Y LA EDITORIAL DEPORTIVA, S. A.
Consejo de Ciento, 383, catal. - Barcelona

Medallas y Insignias
Objetos para premios



Fabricantes

HIGUENIN FRERES & Co. - LE LOCLE (Suiza)
Los más importantes del mundo

Representantes: GAMPEN Y MIR - Bruch, 13, pral. - BARCELONA

Los macizos

Bergougnan

han bajado sus precios

MADRID
Sagasta, 15
Teléfono 2810

BARCELONA
Rambla Cataluña, 76
Teléfono 3169-A

R. C. Bergougnan

LE CHAUFFEUR

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

Automóviles y Ciclos

Especialidad en últimas
novedades de París

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



PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE

JUPITER

Inalterable a todas las temperaturas



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

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

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

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

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
Cataluña pintoresca : Un aspecto del río Congost.	541
Motorial	
Estudio elemental del automóvil (continuación)	543
Notas automovilistas.	545
Los automóviles <i>Elizalde</i> para el Salón de París	547
Una estadística curiosa	548
Los triunfos de la <i>Fiat</i>	543
Concurso de aviación en Barcelona.	549
El «techo»	550
Aleteos	550

Deportes diversos

Los Campeonatos nacionales de na- tación	551
Los deportes en la antigüedad (VI) :	
La lucha	552
La carrera ciclista Copa Madrid.	553
Fiestas hípicas en Villafranca del Panadés	554
Un interesante match de atletismo en París	556
El patrón de yate	557
Carreras de caballos en Barcelona.	558
Rodríguez Méndez	562
Notas breves y ecos varios	562

Precios de suscripción:

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

Pagos por adelantado

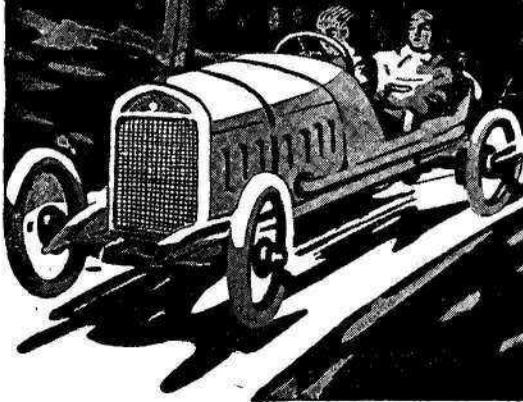
Precios de los anuncios, según tarifa

AUTO- NOS ■

Despa

BARC

Motores marinos
Motores de aviación
Motores industriales



ALBERT
FRERES
S.A.



Stadium

REVISTA ILUSTRADA

PUBLICACION DE LA EDITORIAL DEPORTIVA S. A.

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



STADIUM... nombre que conserva toda la nobleza de su abolengo, que evoca los días de oro de las civilizaciones helénica y latina, madres de la cultura universal moderna, y que lleva a nuestra mente una visión fantástica del estadio ideal de los tiempos actuales, como inmenso recinto formado por el orbe entero, donde se rinde fervoroso culto a los clásicos certámenes atléticos: a la hípica, a las regatas y a los juegos deportivos contemporáneos; donde las antiguas carreras de carros han sido substituidas, gracias a los grandes progresos industriales, por las de bicicletas y las de grandes y pequeños vehículos automóviles que hoy corren triunfadores y veloces por la tierra, por el mar y por el cielo, acortando distancias, salvando fronteras, brindando al turismo mundial las bellezas naturales y el conocimiento de todos los países. — A.

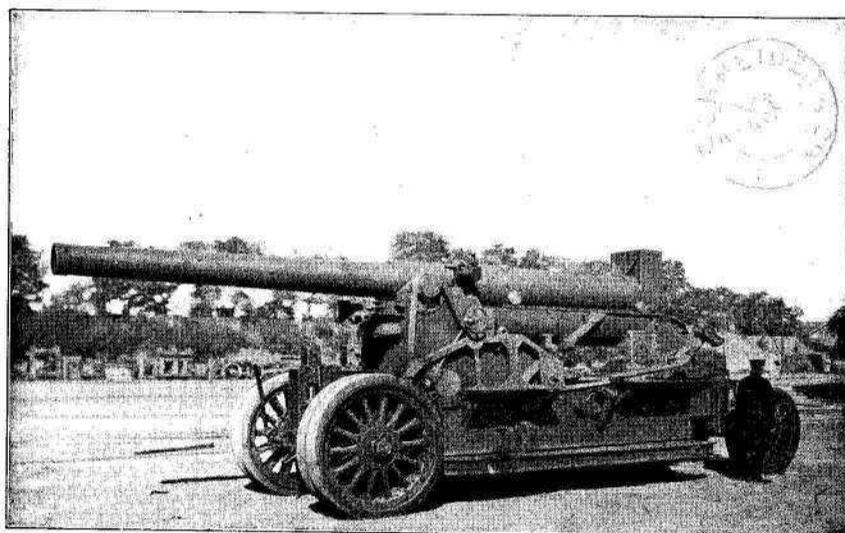
Cataluña pintoresca



Un aspecto del rio Congost en las inmediaciones de Aiguafreda

Los **MACIZOS** **HUTCHINSON**

en la **GRAN GUERRA**



Cañón de 220, largo — constructor Schneider — sobre bandajes **HUTCHINSON**

ENTREGA INMEDIATA

Pedidos a:
HUTCHINSON, S. A.

Calle Valencia, 223
Teléfono 944-G

BARCELONA
Apartado n.º 382

MOTORIAL



Suplemento especial incorporado a STADIUM, dedicado a

AUTOMOVILISMO Y AERONÁUTICA

Estudio elemental del automóvil

(CONTINUACIÓN) ¹

Al introducir en el ciclo motor el nuevo fenómeno que conocemos ya por *compresión*, y al que asignamos la duración de una fase del motor de cuatro tiempos, conseguimos un nuevo objeto además del de transformar el motor de dos tiempos en uno de cuatro, y es que, al repartir las cuatro fases de este último en las cuatro operaciones conocidas por *admisión*, *compresión*, *trabajo* y *expulsión*, a razón de un tiempo para cada una de ellas, logramos subsanar uno de los defectos que hemos dicho presenta el motor de dos tiempos, cual es el tener reducidos a media carrera cada uno de los períodos de *admisión* y *trabajo*, cuando con el motor de cuatro tiempos les asignamos una carrera completa a cada uno de ellos, salvo ligeras variaciones que más adelante indicaremos. Y ello, desde luego, es una gran ventaja, pues de esta manera conseguimos obtener un mayor trabajo, ya que por una parte logramos aumentar la cantidad de mezcla absorbida y por otra aprovechamos todo el período de expansión del gas una vez ha explotado, y ambas condiciones no hay duda que contribuyen en gran manera a que se pueda obtener de un motor dado una mayor potencia.

En cuanto a la compresión, es indudable que reporta grandes ventajas al motor de explosión, y así vemos que no sólo se emplea en el motor de cuatro tiempos, sino que dicha modificación ha sido también introducida en el de dos. Las moléculas que constituyen un gas, tienen gran tendencia a separarse las unas de las otras; en un momento dado ocupan un cierto volumen y si las obligamos a

ocupar uno de más reducido, lo harán, pero la presión que ejercerán contra las paredes del recinto en que están contenidas será mayor en el segundo caso que en el primero; por lo tanto, la presión aumentará a medida que disminuya el volumen que a dichas moléculas se reserve. A un gas le pasa lo que a un resorte arrollado en hélice, el de una válvula por ejemplo, que la presión que hará al expansionarse será tanto mayor cuanto mayor sea la compresión a que se le haya sometido. Al comprimir la mezcla explosiva reducimos su volumen, y, por lo mismo, al inflamarla, será más rápida su combustión. Además, la presión, después de la combustión, será tanto más elevada cuanto mayor sea la cantidad de gas que logremos hacer explotar en un recinto determinado. Otro fenómeno que se produce al comprimir el gas es que éste aumenta su temperatura, y todo este calor lo encontraremos luego; tanto es así que incluso puede, en ciertos motores, aprovecharse esta propiedad para producir la combustión espontánea, para lo cual basta someter la mezcla explosiva a una compresión tal, que sea capaz de elevar la temperatura de la misma hasta el punto de producir la inflamación. De todo ello se deduce que, con la compresión previa, conseguimos *aumentar la temperatura del gas absorbido, facilitar su explosión y, a final de cuentas, aumentar el rendimiento del motor, o sea la relación entre el trabajo que podría producir, dado el combustible que le hemos entregado, y el que él nos suministra en el árbol motor.*

Parece, pues, que ya tenemos resuelto un gran problema, o sea el poder aumentar cuanto queramos el rendimiento de un mo-

¹

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

tor: nos bastará para ello con elevar la compresión. Así sería si no hubiese algo que nos lo impidiera. En primer lugar, cuanto mayor sea la compresión inicial, mayor será también la presión en el momento de la explosión; y como el espesor de las paredes de los cilindros se calcula con arreglo al valor que tenga esta última, al aumentar mucho dicha presión habrá que asignar a aquéllas un mayor espesor, con lo cual aumenta el peso de los cilindros, y esto hay que evitarlo en los motores para automóviles. Pero esto es secundario al lado de un fenómeno que se produce cuando pasa de un cierto límite la relación de volúmenes, fenómeno que se conoce con el nombre de *autoinflamación*. Cuando dicha relación de volúmenes, tratándose de la esencia, pasa de 6, se produce dicho fenómeno, que da lugar a la inflamación espontánea e intempestiva de la mezcla carburada. Ello, naturalmente, es un gran inconveniente, que en parte puede evitarse empleando mezclas pobres. Además, una compresión demasiado elevada en un motor aumenta la temperatura de los cilindros, fatiga mucho los codos y apoyos del cigüeñal y da lugar a que el motor pique. Si añadimos ahora que, cuanto mayor sea la compresión, mayor es el esfuerzo que ha de hacer el volante para realizar el segundo tiempo del ciclo, que es cuando aquélla tiene lugar, veremos que no todo son ventajas al emplear la previa compresión, sino que también lleva en sí algunos inconvenientes, si bien las ventajas que con ella se obtienen, sobre todo si no se exagera la nota, compensan sobradamente dichos inconvenientes.

Y ahora que hemos hablado de relación de

volúmenes, ¿qué es lo que entendemos por ello? Vamos a exponerlo. En otra ocasión dijimos que el gas que, debido a la depresión producida en el cilindro, a consecuencia de haber verificado el émbolo su primera carrera descendente, había penetrado en él, al ser luego comprimido durante el segundo tiempo, y una vez el émbolo se hallaba nuevamente en su punto muerto superior, quedaba encerrado en la parte superior del cilindro en un recinto que llamábamos cámara de *combustión* o *compresión*. Esta tiene un cierto volumen que llamaremos *v*. Pero al final del período de admisión, cuando el émbolo ocupa la posición correspondiente a su punto muerto inferior, el gas que ha penetrado en el cilindro ocupa todo el volumen de la *cámara de compresión*, que hemos llamado *v*, más el volumen engendrado por el émbolo durante toda su carrera descendente, volumen que llamaremos *V*, dando ello un volumen total $V + v$. Según hemos dicho, este volumen $V + v$ queda reducido, una vez comprimido el gas, al *v* de la cámara de compresión. La relación

$$r = \frac{V + v}{v}$$

es lo que se llama *compresión volumétrica*, *compresión fría* o *relación de volúmenes*.

L. HERETER FERRÁN
Ingeniero Industrial

(Continuará)

OBSERVACIÓN. — En el número 305, página 471, línea 23, donde dice «reproducirá», ha de decir «producirá»; y en la página 473, línea 36, donde dice «falte», léase «salte».

Notas automovilistas

También en Francia...

También en Francia la opinión deportiva está quejosa de sus ministros. Recientemente éstos han denegado unos créditos que se pedían para el desarrollo de la enseñanza física.

Pero no son sólo los deportistas los quejosos, sino que también ponen el grito en el cielo los industriales del automóvil.

«Yo protegeré la industria automóvil francesa...», dijo el ministro Laucher, recientemente. Y en efecto: a los pocos días encargaba a América el envío de coches de lujo para servicios oficiales, por valor de 12 millones de francos.

En todas partes cuecen habas.

Una notable excursión

El notable corredor motorista Daker, con una *Indian* ha cumplido una buena performance. Su

carrera-record de las tres banderas, desde el Canadá hasta la costa oeste de Méjico, ha sido triunfal para la motocicleta con side-car. Las 1.714 millas de recorrido han sido cubiertas en 65 horas 53 minutos; es decir, tardando catorce horas menos que el tren y treinta y dos horas menos que un automóvil, y solamente un poco más que una moto sin side-car.

Baker salió de la frontera del Canadá el 26 de julio, a las seis de la tarde, llevando como pasajero en el side-car a Olin Ross. A través de montes y llanuras, por buenos caminos o detestables carreteras, corrieron durante dos días, diez y siete horas y cincuenta y tres minutos; siendo más de notar esta carrera por la variedad de climas, caminos y temperaturas que hubo de soportar antes de llegar a Méjico.

Con una velocidad media de 26 millas por hora, Baker llegó a la costa de Méjico a las 11'53 del martes 29 de julio.

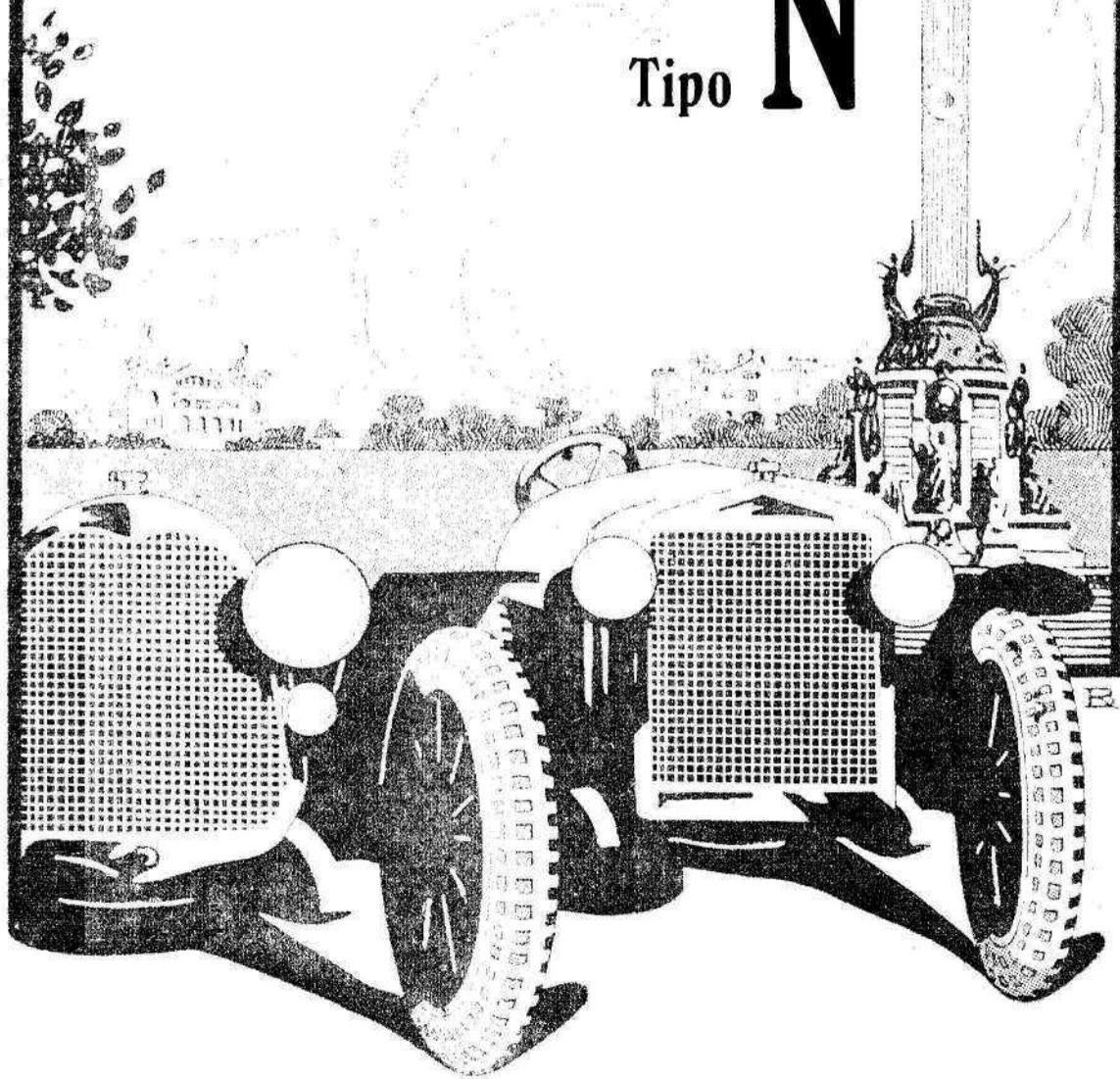
PIRELLI

Plano

Antiderrapant

Antideslizante

Tipo **N**



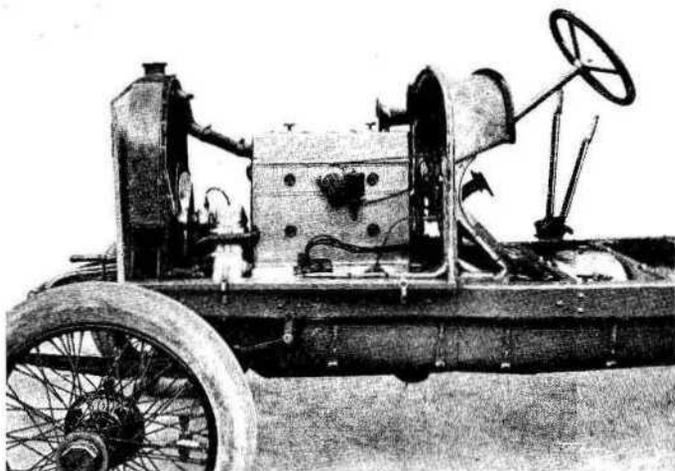
Los automóviles "Elizalde" para el Salón de París

EL solo anuncio de que los chassis *Elizalde*, únicos que ostentarán el pabellón de la industria automovilista española en el Salón de París, antes de partir para la capital francesa estarían expuestos en el salón de exposiciones que sus representantes señores Pujadas y Llobet tienen en el paseo de Gracia, fué motivo suficiente para que se estableciera el pasado domingo un verdadero jubileo de conocidos automovilistas, ansiosos de admirar de cerca el nuevo modelo de que tanto se ha hablado.

Con idéntico fin allí encaminamos nuestros pasos y pudimos ver los dos chassis magníficamente contruídos y brillantemente pulidos para resistir las miradas del más exigente.

Uno de los chassis es del tipo «Victoria Eugenia», que por ser sobrado conocido de nuestros asiduos lectores omitimos hacer del mismo referencia alguna, al revés de lo que haremos con el otro chassis, del que tenemos la seguridad que constituirá una verdadera novedad en el próximo Salón parisino, por la especial construcción de la culata de su motor, que es amovible y de bronce, especialmente estudiado, cuyo sistema permite obtener el máximum de rendimiento, por regular de una manera muy precisa la explosión de la mezcla, pues debido a la mejor conductibilidad del bronce, disminuye el recalentamiento del motor, suprimiéndose por completo todo *autoallumage*.

Este motor funciona normalmente sin ventilador, a una temperatura máxima de 80°



Tipo 26 S. — Parte delantera del coche, vista desde el lado del carburador y magneto.

El nuevo coche, que constituirá una novedad para los clientes y compradores, tiene la ventaja de contar ya con una positiva garantía, pues aparte las múltiples pruebas particulares a que sabemos le ha sometido su constructor, tiene la condición de haber tomado oficialmente parte en dos rudas pruebas de carácter público con resultados tan brillantísimos como lo fueron las clasificaciones obtenidas en las carreras Cuesta Ordal y Vuelta a Cataluña, últimamente celebradas.

Para mejor conocimiento de este nuevo tipo, del cual publicamos el bloque motor, visto por ambos lados, vamos a detallar sus principales características:

Se construye en tres tipos:

Motor tipo 26, 15-20 HP., 4 cilindros de 75 por 130.

Motor tipo 26 S, 16-20 HP., 4 cilindros de 80 por 140.

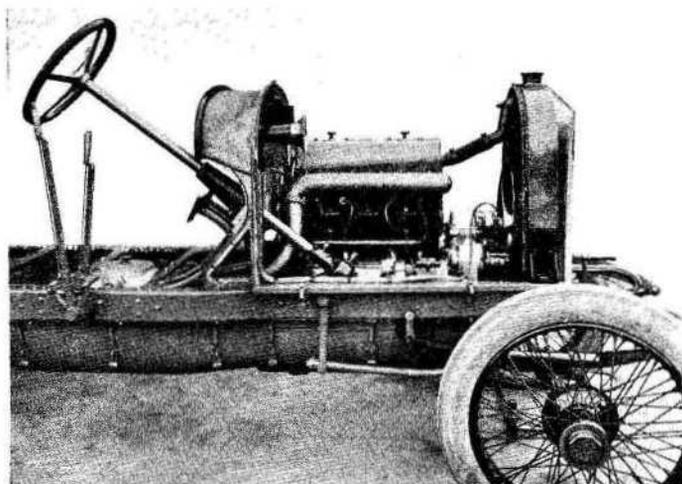
Motor tipo 29, 18-30 HP., 4 cilindros de 85 por 150.

Motores patentados de alto rendimiento, cilindros fundidos en un solo bloque con culata de bronce especial, en la cual van ajustadas las válvulas, fácilmente desmontables. Dichas válvulas están mandadas por un solo árbol de levas colocado en el cárter motor por medio de varillas y balancines, todo protegido contra el polvo por tapas de aluminio.

Distribución por engranajes helicoidales.

Encendido por magneto alta tensión.

Carburador automático Zenit.



Tipo 26 S. — Parte delantera del coche, vista desde el lado de la dirección y escape.

Engrase por circulación de aceite baja presión y bomba.

Enfriamiento por bomba centrífuga y ventilador mandado por los engranajes de la distribución. Lo mismo están montados la dinamo y el compresor para hinchar los neumáticos.

Embrague progresivo con cono provisto de cuero y acoplamiento patentado.

Cambio de marchas y velocidades por triple tren balador y la cuarta en toma directa y marcha atrás.

Mandos selectivos colocados a la derecha del volante de dirección en los tipos 26 y 26 S. y a la izquierda en el tipo 29.

Frenos: unos al pie, frenando las cuatro ruedas; otro a mano, accionando unas mordazas, independientes de las precedentes, sobre las ruedas traseras en el tipo 29. En los tipos 26 y 26 S., un freno al pie actuando sobre el árbol del cambio de velocidades y un freno a mano actuando sobre las ruedas traseras.

* * *

Ante las dificultades que hoy ofrece el transporte en ferrocarril y ante el temor de no obtener vagones para transportar dichos chasis a París

en tiempo oportuno para poder entrar en el Salón, la casa Elizalde dispuso, sin reparar en dificultades, que dichos chasis hicieran el viaje por carretera, a pesar de ser unos chasis pulidos, lo cual reportará un impropio trabajo para volver a dejarlos en estado de ser expuestos.

Bien es verdad que estas dificultades tendrán la compensación de poder demostrar al comprador que no son unos meros chasis de exposición, sino chasis iguales a los que se construyen en serie para ser librados al mercado.

En su día nos complaceremos en trasladar a nuestros lectores los juicios que dichos chasis hayan merecido de los grandes técnicos del automóvil que hacen la crítica de cuanto acude al gran Salón parisino, en la seguridad de que su autorizada opinión ha de ser en extremo favorable a la gran marca española, pudiendo desde ahora añadir que las eminencias técnicas del mundo automóvil esperan el poder examinar con detención este nuevo motor con culata de bronce, por ser una aplicación de interés, dado el elevado rendimiento que permite obtener. Algunos de dichos señores nos consta se proponen hacer un estudio técnico completo, que no dudamos dará por resultado el que se declaren partidarios del nuevo invento patentado.

□ □ □

Una estadística curiosa

Una curiosa estadística publicada por la Prensa francesa demuestra el enorme aumento de la circulación automóvil en París y la disminución, en cambio, también asombrosa, de la tracción animal.

En una hora determinada de un día cualquiera, pasaron por la Avenida de los Campos Elíseos 1.053 vehículos. De ellos eran:

- 396 automóviles particulares.
- 360 taxímetros automóviles.
- 126 camiones automóviles.
- 65 motos o side-cars.
- 60 bicicletas.
- 24 camiones de caballos.
- 16 autobuses.
- 12 simones.

O sea, en total, 36 hipomóviles para 1.053. ¡Un 3 y medio por 100!

Los triunfos de la "Fiat"

Hablábamos en el pasado número, del mitin de la Isla Fanor, en el que el coche *Fiat*, provisto de pneus *Pirelli*, logró una soberbia victoria batiendo de mucho a todos los demás coches concurrentes, entre los que había, como pudo apreciar el lector, algunas marcas de categoría.

Pero lo que interesa conocer al lector es que el coche *Fiat* que condujo Minoia a la victoria, es aquel mismo soberbio automóvil que estuvo expuesto en el Salón del Automóvil celebrado con tan grandioso éxito en mayo último en el Palacio de Bellas Artes, en el stand que ocupó la Sociedad General de Automóviles en la nave central, y que tan poderosamente llamó la atención.

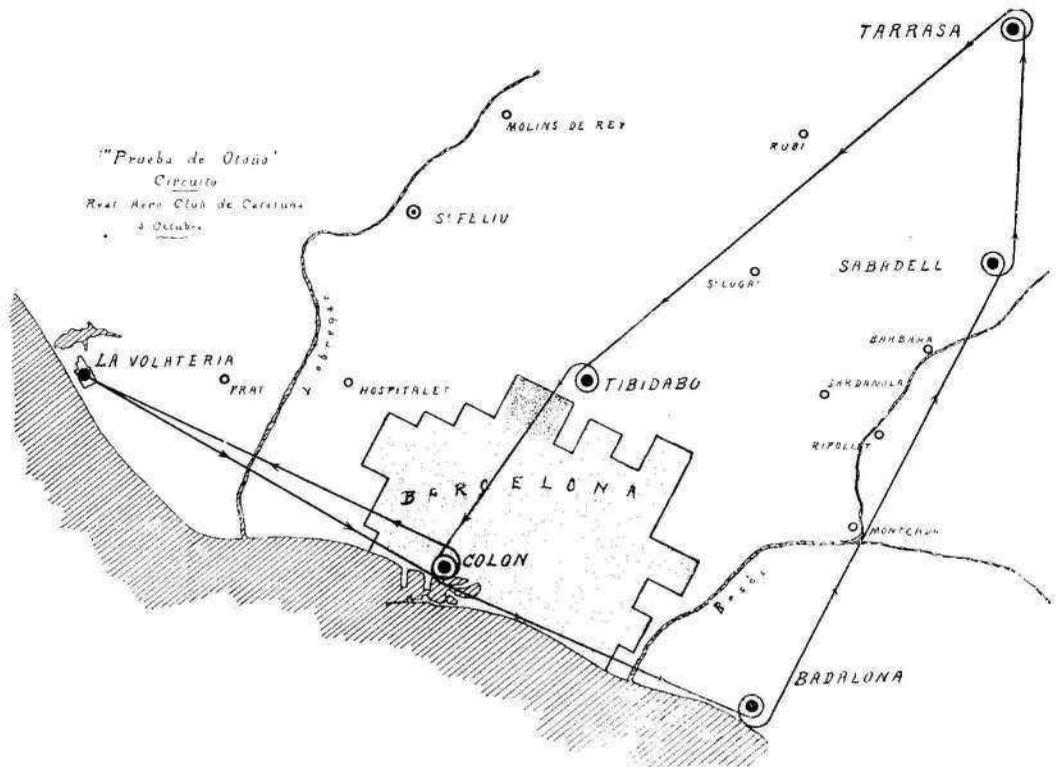
S. A. ESPAÑA

Fábrica de Automóviles

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

BARCELONA

Concurso de aviación en Barcelona



Plano itinerario del Concurso

REGLAMENTO

1.º Con el nombre de Prueba de Otoño, el Real Aero Club de Cataluña organiza para el día 5 de octubre próximo una prueba de aviación.

2.º Esta prueba estará reservada a pilotos nacionales y a los extranjeros que lleven más de un año de residencia en España. Los extranjeros que no reúnan este último requisito podrán también inscribirse, pero sin derecho a otros premios que los honoríficos, que se crearán en el caso de ser tres o más.

3.º La nacionalidad de aparatos y motores es libre.

4.º La prueba será de velocidad; por lo tanto, la clasificación será por los mejores tiempos obtenidos.

5.º Se efectuará en el siguiente circuito: Aeródromo de La Volateria (Prat de Llobregat)-Barcelona-Badalona-Sabadell-Tarrasa-Tibidabo-Barcelona y La Volateria, o sea un total de 110 kilómetros, los virajes comprendidos.

6.º Las inscripciones serán libres y deberán hacerse en la Secretaría del Aero Club hasta el día 30 de septiembre.

7.º Tres días antes de la prueba se sorteará en la Secretaría del Aero Club el orden de salida de los aparatos inscritos.

8.º Los aparatos deberán llevar en sitio perfectamente visible el número de orden.

9.º Las salidas se darán en el aeródromo de La Volateria a partir de las tres y media de la tarde y cada diez minutos.

10.º Los tiempos se contarán a partir del momento del despegue hasta su contacto con la tierra al aterrizaje.

11.º Podrán tomar parte en la prueba aparatos hidroplanos, los cuales deberán pasar sobre la línea de partida en el aeródromo de la Volateria a menos de 25 metros de altura, al principio y fin del circuito.

12.º Los pilotos podrán repetir el recorrido con el mismo aparato y se clasificarán con el mejor tiempo obtenido.

13.º En caso de repetir el circuito con el mismo aparato, deberán partir, lo más pronto, 5 minutos después del último concurrente.

14.º Todos los pilotos podrán inscribirse con dos aparatos de distinta marca y tomar parte dos veces en la prueba, clasificándose dos veces y obteniendo, por lo tanto, dos premios.

15.º Los aterrizajes en el camino serán válidos, pero sin derecho a descuento de tiempo alguno.

16.º En Barcelona, Badalona, Sabadell, Tarrasa y Tibidabo habrá comisarios de ruta, debiendo los concurrentes efectuar una vuelta completa al rededor de los mismos.

17.º En caso de no efectuarla en las debidas condiciones, será penalizado el piloto con un minuto de recargo en su tiempo.

18. Los pilotos deberán pasar sobre los comisarios a una altura mínima de 300 metros y máxima de 500, aproximadamente.

19. Las infracciones al artículo anterior se penalizarán con 30 segundos.

20. Los comisarios de salida, ruta y llegada redactarán su informe al Jurado y éste, de acuerdo con el mismo fallará, siendo su fallo inapelable.

21. Los premios en metálico serán los siguientes:

1.º	2.000	pesetas.
2.º	1.500	>
3.º	1.000	>
4.º	500	>

22. Además, habrá otros premios de honor y especiales, cuyas condiciones se harán públicas oportunamente.

23. Los pilotos, al hacer la inscripción, harán constar: la nacionalidad, marca, tipo y demás características de los aparatos y motores.

24. La Comisión Deportiva del Real Aero Club de Cataluña se reserva el derecho de variar el recorrido del concurso.

El "techo"

HEMOS recibido una carta de un amigo nuestro pidiendo que le informemos sobre lo que es el «techo» de un avión. (En francés, *plaffon*; en inglés, *ceiling*.)

El techo de un aparato es la máxima altura a que éste puede llegar.

A medida que va subiendo en el aire un motor de aeronave, va perdiendo potencia; la disminución de la presión atmosférica es el principal factor de esta pérdida, pues influye sensiblemente sobre la compresión de la mezcla detonante y, por lo tanto, sobre la explosión y la potencia.

En el Altitude Laboratory del Bureau of Standards, fueron llevados a cabo unos experimentos, según los cuales débese creer que a 3.000 metros de altura un motor tiene únicamente el 71 por 100 de su potencia; a 7.000 metros, el 48 por 100, y a 10.000 metros, el 30 por 100.

Esta pérdida de potencia del motor es uno de los principales factores que determinan el techo de una aeronave.

También influyen en esto la disminución de los kilos de tracción de la hélice y de las fuerzas sustentadoras de los planos portantes, siendo ambas disminuciones efectos de la depresión atmosférica.

Así se comprende que aparatos lleguen a alturas diferentes, según las condiciones que reúnan para el vuelo, y un avión, puesto en las mismas condiciones, tenga su techo bien determinado.

A. A.

N. de la R.—Como en este caso, los lectores de STADIUM pueden acudir a nosotros para consultarnos cuanto pueda interesarles con relación a los asuntos de automovilismo y aeronáutica, en la seguridad de que haremos cuanto sea posible para complacerles.

Aleteos

El raid Roma-Tokio

Ha salido del puerto de la primera de dichas capitales el vapor *Nippon*, transportando el personal y material para la organización del raid Roma-Tokio.

Dicho buque hará escalas en Bombay, Colombo, Singapoore, Hong-Kong y Uensin.

Coloso dirigible inglés

Según informes de buen origen, se están construyendo en Inglaterra dirigibles de gran tamaño, cuyas características principales son:

Capacidad total de fluido, 10 millones de pies cúbicos, o sea aproximadamente 375.000 metros cúbicos; radio de acción calculado, 13.000 millas.

Apoyándose en la tabla de valores conocidos en materia de aerostación, resultaría que los 375.000 metros cúbicos de gas hidrógeno del dirigible en proyecto, habrían de proporcionar una fuerza ascensional de 400.000 kilogramos, calculando en poco más de un kilogramo la fuerza ascensional del metro cúbico de hidrógeno.

Estas dos características ya prestan por sí solas contornos extraordinarios al nuevo espécimen de «lo más ligero que el aire». La cantidad de motores poderosos que pueden aplicarse, la provisión de combustible que, como se dice, es suficiente para recorrer un radio de cerca de 13.000 millas; las dimensiones de las envolturas fijadas en unos 300 metros de eslora, que han de permitirle sustentar, estratégicamente colocadas, diversidad de barquillas para pasaje; todo este dispositivo perfeccionado, asegurado, avalorado por el conocimiento y la experimentación de la ciencia, significan esta cosa magnífica: Que el problema de la navegación por el espacio está resuelto.

Príncipes aviadores

El príncipe Alberto de Inglaterra acaba de tomar el título de piloto-aviador, después de brillantes ejercicios.

El príncipe heredero de Bélgica ha recibido el bautismo del aire, realizando un viaje de 200 kilómetros en aeroplano.

El raid New-York-Toronto

Se ha celebrado este raid, cuyo recorrido es de 1.042 millas, concurrendo 52 aviadores, de los cuales sólo 27 han hecho el recorrido completo New-York-Toronto y regreso.

El vencedor ha sido el teniente Maynard, que ha hecho el recorrido en 7 horas y 45 minutos.

Adquisición de aeroplanos

El Ministerio español de la Guerra ha sido autorizado para adquirir por gestión directa un aeroplano *Farman* 50, de bombardeo, y dos *Farman* 46, con sus motores y equipo.

Deportes diversos

Los Campeonatos Nacionales de Natación



Nadadores que tomaron parte en la carrera de velocidad, en el momento de tomar la salida

AÑO tras año, con una constancia digna de emulación y un espíritu deportivo merecedor de todo encomio, el Club de Natación Barcelona viene organizando las tradicionales pruebas de verano e invierno que tanto renombre le han valido y que le colocaron en el primer lugar entre los clubs natatorios de España.

Su fecunda labor, su actuación constante, han servido de estímulo y ejemplo para que el deporte de la natación se propagara entre el elemento

deportivo de Barcelona y aun de Cataluña entera, por tal modo, que hoy vemos con satisfacción como en localidades muy distantes del mar se fundan clubs de natación, se const-
tuyen piscinas y se



Antonio Vila, Campeón nacional de saltos

forman ya núcleos de buenos nadadores, cosas todas que jamás sospecháramos unos años atrás.

Obra es todo ello del club decano. Fruto de los entusiasmos de sus socios fundadores son las grandes manifestaciones natatorias que de un tiempo acá vienen celebrándose en nuestro puerto. Hoy los Campeonatos de España, a los que acuden representaciones de la mayor parte de clubs nacionales; ayer los de Cataluña que instauró el C. N. Atlètic; días atrás los torneos acuáticos que organizara una agrupación de empleados de banca constituidos en club natatorio.

Nunca será, pues, bastante bien alabada la labor de quienes tan poderosamente han contribuido a la formación de nuestros atletas del agua.



Equipo vencedor de la carrera a la americana

Los deportes en la antigüedad

VI

LA LUCHA

El arte griego nos ha legado bellísimas obras de arte cuyo asunto lo constituye el deporte que nos ocupa. ¿Quién no conoce el célebre grupo de la galería de Florencia? Demuestra ello que la lucha fué, en los tiempos helénicos, uno de los pasatiempos favoritos de la juventud. Y ya en las leyendas griegas, recuerdo de épocas fabulosas que se esfuman en las lejanías del pasado, aparece la lucha como ejercicio heroico y noble.

Milon, Palídamas, Teágenes, célebres en la leyenda, fueron luchadores, y la juventud helena, seducida por su recuerdo, luchaba en las palestras con ardimiento y entusiasmo. Los luchadores se agarraban por el cuerpo y procuraban derribarse. La fuerza decidía el combate, obligando al vencido a posar su cuerpo en tierra.

La lucha, como es sabido, formó parte de los Juegos Olímpicos y la lucha en pie es la única que en ellos se practicaba. Véase como describe Homero el combate entre Ajax, hijo de Telamón y el invencible Ulises:

«Desnúdanse los dos héroes y ciñen a sus riñones una faja. Se empujan, se estrechan fuertemente entre sus vigorosos brazos, pareciendo ambos dos columnas que un hábil constructor unió en el remate de una casa para que pudieran resistir la violencia de los vientos. Sus espaldas crujen a los repetidos golpes de sus nervudos brazos; el sudor corre a chorros de sus miembros; en sus costados y hombros aparecen tumores rojos de sangre. Ulises no puede echar al suelo a Ajax ni Ajax a Ulises...»

En las luchas en que se disputaba algún galardón, los luchadores se untaban el cuerpo con aceite y más tarde con barro, al objeto de poner su epidermis más resbaladiza y hacer más difíciles las presas. Se suprimió la faja, aun a trueque de ofender el pudor de los asistentes — pues las mujeres tenían vedado asistir a estos combates —, por haberse dado el caso, en la 15.^a Olimpiada, de que a un famoso luchador se le escurriera dicha prenda, trabándole los pies.

En la *Eneida* (libro V), se describe la lucha de Dares y Eutelo. En la *Iliada* (libro XXIII), se describen maravillosos combates. En las *Metamorfosis*, de Ovidio, se habla de la lucha entre Hércules y Aquelao. En *La Farsalia*, de

Lucano, se narra el encuentro entre Hércules y Anteo, luchador éste que al tomar contacto con la tierra tomaba nuevas fuerzas y al que venció el dios estrujándole sobre su pecho, manteniéndolo suspendido en el aire. Descríbase en la *Tebaida*, de Stacio (libro VI), la lucha de Tideo y Agiles, y en la *Historia Etiópica*, de Heliodoro, la de Teágenes y un etíope.

La lucha vertical o de pie permitía todas las presas, incluso algunas peligrosas. Los reglamentos autorizaban a pisotear el abdomen del adversario, a hundirle el codo o los pulgares en la garganta. A pesar de ello, los médicos de la antigüedad recomendaban la lucha como muy beneficiosa para la salud, por la influencia que tenía en el desarrollo del tórax, cuello y brazos. Lo cierto es que la lucha era acogida con entusiasmo por el pueblo heleno y que incluso los niños eran admitidos a luchar con sus iguales en las Olimpiadas. Los griegos, fanáticos de la belleza plástica, veían en dicho ejercicio una escuela de emulación para la juventud, unas cátedras permanentes de academias.

«Obligados a presentarse desnudos ante concurrencia numerosa — dice Salón a Anacarsis en el diálogo de Luciano — cuidarán de tomar bellas actitudes para no tener que avergonzarse de su desnudeza...»

Tenían también los griegos la lucha *horizontal* o *rotatoria*, en que los luchadores, en sus evoluciones, rodaban a uno y otro lado de la arena del circo. El *acroquerismo* era, según Krause, un preliminar de las luchas, que consistía en cogerse las puntas de los dedos, sin tocar ninguna otra parte del cuerpo.

En Roma la lucha se convirtió en ejercicio más comedido, salvo en el caso en que luchaban los esclavos en el circo. Se la sujetó a reglas y con ello comenzó su decadencia.

La lucha greco-romana de nuestros tiempos es sólo un débil reflejo de aquélla, que emocionaba a las multitudes en los estadios. Más que ella se le parecen las actuales luchas de los pastores de la Suiza alemana, cuya libertad de presas y su finalidad de derribar al adversario (*flentschwung*) coinciden con la lucha helena, cantada por poetas e inmortalizada en mármoles.

La carrera ciclista Copa Madrid



Grupo de corredores preparándose para la salida



El vencedor, a su paso por la meta, en la segunda vuelta

A nuestro distinguido amigo don Ricardo Ruiz Ferry, director del *Heraldo Deportivo*, corresponde la iniciativa de la gran carrera Copa Madrid, que constituye ya un número obligado en el calendario deportivo de la villa y corte. A él, pues, debe felicitarse por el *sucess* obtenido en tan dura prueba, en la que se puso una vez más de manifiesto como los valientes corredores ciclistas no se arredran ante los bochornos de un día calurosísimo ni ante las malas carreteras que, allá como acá, abundan más, mucho más que las buenas o simplemente regulares.

Sagrario, Manchón y Valentín han logrado en esta carrera los honores de la mejor clasificación, alcanzando, respectivamente, los tres primeros lugares con escasa diferencia de tiempo.

La clasificación quedó establecida de la siguiente forma:

1.º Federico Sagrario, 5 h. 58 m. 12 s. $\frac{2}{3}$, lo que supone una velocidad media de 25,307 kilómetros por hora.

2.º José Manchón, 6 h. 1 m. 38 s. $\frac{2}{3}$.

3.º Ramón Valentín, 6 h. 4 m. 14 s. $\frac{4}{5}$.

4.º Gregorio de la Osa, 6 h. 18 m. 45 s.

5.º Miguel García, 6 h. 19 m. 32 s. $\frac{2}{3}$.

6.º José Segura, 6 h. 53 m. 22 s.

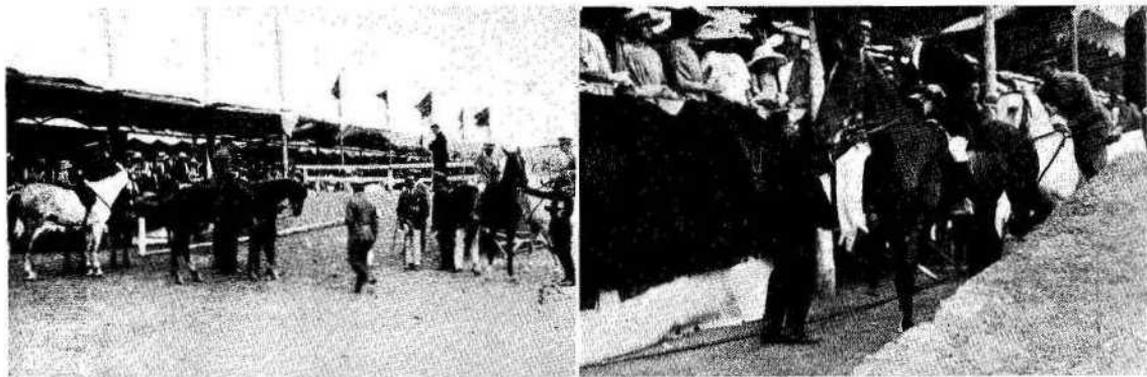
Es digno de anotar que Sagrario, Manchón y Valentín se clasificaron siempre los primeros, excepto en la primera vuelta, que ganó Antón.



Federico Sagrario, vencedor de la carrera

Fotos H. Torres

Fiestas hípicas en Villafranca del Panadés



Vista parcial del campo del Concurso Hípico. — Don Vicente de la Cruz, vencedor de la Copa Villanueva y Geltrú.

SI GUARDANDO la costumbre establecida hace ya muchos años, se ha celebrado también en el actual el concurso hípico que constituye uno de los más atractivos números de la Fiesta Mayor de Villafranca.

En los palcos figuraron las principales familias de aquella localidad y muchas de Barcelona, Tarragona, Villafranca, Sitges y Vendrell, que acudieron en automóviles, determinando una animación extraordinaria. Amenizó el acto la banda del regimiento de Vergara y lo presidió el general-Gobernador de Barcelona señor Martínez Anido, a quien dispensaron un espléndido recibimiento los elementos militares y civiles de la población.



Boquerón, montado por el señor Sanz, ganador de la Copa Villafranca

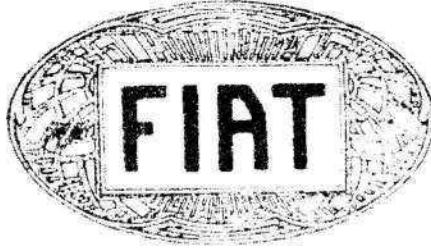
Brillante remate del concurso hípico fué el rally-paper al caserío Ráfols dels Caus, realizado por numerosos socios del Real Polo Jockey Club de Barcelona que acudieron expresamente para tomar parte en dicho acto. Ganó la copa el joven gentlemen don Vicente de la Cruz.

Con motivo del Concurso y con los primores que en ese orden revela siempre don José Guasch, hubo un espléndido banquete en la finca más importante del Panadés.

Reinó gran confraternidad durante el acto y al final del mismo se pronunciaron vibrantes brindis por los señores Cuyás, Sostres, Abella y López Caparrós, y Araoz, que resumió.



Jinetes dirigiéndose a los terrenos donde tuvo lugar el rally-paper. — Los señores de Ráfols, donantes de la Copa, acompañados de varios concursantes.



Capital: Liras 200.000.000
TORINO



Coche que estuvo expuesto en el Salón
del Automóvil de Barcelona

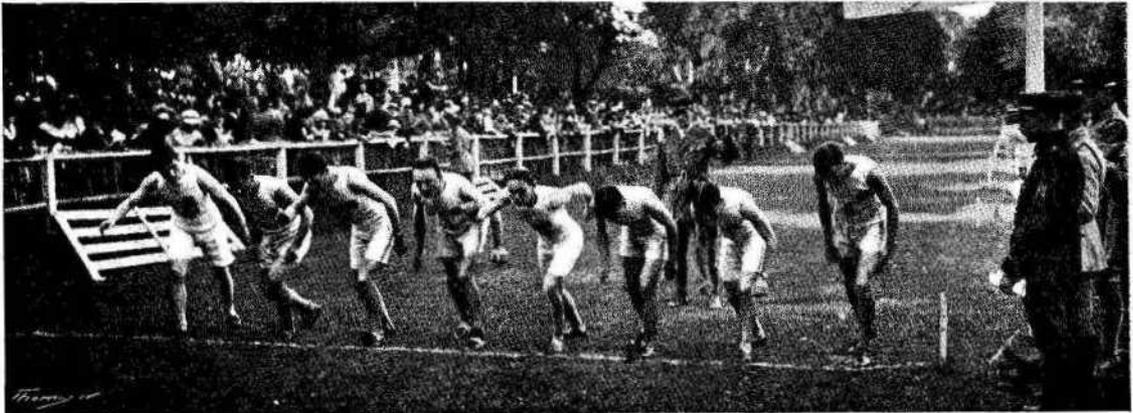
En este primer gran
concurso europeo
participaron afama-
das casas europeas
y americanas

Sociedad General de Automóviles

Caspe, 24 : Teléfono 1961-A

BARCELONA

Un interesante match de atletismo en París



Salida de los participantes en la carrera de 1.500 metros

HA constituido una de las más interesantes manifestaciones deportivas el match de atletismo que tuvo lugar en París la semana última, entre los equipos de las escuelas militares Saint-Cyr y Polytechnique.

La Prensa de la capital de Francia califica el encuentro de «primer Oxford-Cambridge francés», porque, efectivamente, la lucha entablada entre los contendientes resultó competida e interesantísima, acudiendo a presenciarla numerosísimo público, a pesar de la lluvia, que cayó abundante en el transcurso de la fiesta.

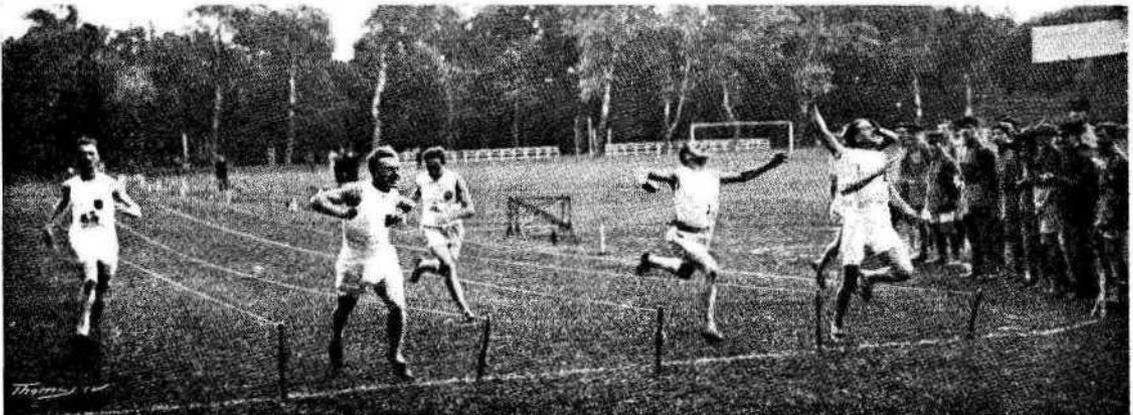
El triunfo correspon-



Desmoulin, de St.-Cyr, primero de los clasificados en la carrera de 1.500 metros

dió por puntos al equipo de Saint-Cyr, obteniendo su rival, entre otros lugares, el primero de 100 metros lisos, con Gregoire, en 11 s. $\frac{3}{5}$; el primero de los 400, con Orabona, en 54 s., y el primero de lanzamiento del peso, con Dupront, que marcó los 10,36 metros.

Ante tales manifestaciones atléticas hemos de lamentar una vez más que la indiferencia de nuestro público y los pocos entusiasmos de nuestros clubs, y aun de la mayor parte de los atletas catalanes, nos priven de estos cultos espectáculos, tan frecuentes en otros países.



Llegada en los 100 metros lisos

El patrón de yate

VI

66. *Aparejar los palos.*

67. *Aparejar los masteleros.*

Aparejar los palos es poner la jarcia a los mismos. Para el mastelero, se le encapillan dos obenquillos, dos burdas volantes y un estai. El estai se sujeta al botalón y los obenquillos entre los obenques y las burdas más a popa de las de palo.

68. *Disposiciones generales para asegurar los masteleros cuando el buque es muy cerrado de amuras.*

Para el mejor trabajo de los obenquillos, éstos se pasan por una cruceta afirmada a la cofa.

69. *Jarcia firme y de labor.*

Jarcia firme es la que sujeta la arboladura y de labor la que sirve para maniobrar las velas.

70. *Modo de guindar y calar los masteleros.*

Guindar es subirlo; calar, bajarlo.

El mastelero pasa por la cofa, por el cabo virador que, sujeto a babor y estribor de su coza, pasa por las anillas del taburete y con él se guinda hasta el agujero de la cuña pasando la coza y entonces se aplica ésta. Para calar, es operación inversa.

71. *Guarnimiento del baticulo.*

Este es un cabo que pasando por la mortaja se sujeta a la cuña de los masteleros, pasa luego por la cruceta, facilitando la maniobra de guindar y calar.

72. *Dar la vela con tiempo bonancible.*

Dar la vela es izar, que en buen tiempo es operación fácil; dejando el casco proavento, se iza fácilmente, izando primero las velas de popa y después las de proa.

73. *Zarpar el ancla.*

Cobrar el cabo poco a poco hasta lograr la vertical al fondeo; se arranca y se sube rápidamente, aclarándolo todo para una próxima maniobra. De haber dos fondos, se zarpa primero el último efectuado.

74. *Dar a la vela con vientos fuertes.*

Para ello es preferible hacerlo bajo remolque o estar en roda, amarinándose según la cantidad de viento reinante. La maniobra de izar es igual que en viento bueno.

75. *Falta la cadena al dar la vela.*

Es caso de poca importancia para yates pequeños, izándose a proavento. Se puede dar otro fondeo o amarrarlo a algún punto alargando un cabo.

76. *Caer sobre un lado determinado.*

Estando proavento y parado, dando un par de golpes a babor o estribor y cazando

los foques al tomar viento, se logra que la nave caiga a estribor o babor.

77. *Precauciones para orientar las velas cuando hay mal tiempo.*

El patrón debe prevenirse por las observaciones hechas con el cielo y los instrumentos indicadores y preparar la nave según lo que presenta. En mal tiempo, asegurar la jarcia, arriar las velas volantes, preparar los rizos, tapar escotillas, etc. En probable contraste, se dejan las escotas en banda y se orientan después; no dejar que se duerma la nave.

78. *Levar el ancla cuando está muy agarrada.*

Puede cobrarse por el oringuen, cabo que indica, con una pequeña boya, el lugar de fondeo del ancla por estar amarrado a la misma.

79. *Dar la vela bajo remolque.*

Este se mantendrá proavento, izándose las velas de popa y al soltarse las de proa.

80. *Disposición del timón al dar la vela en el caso de haber corrientes.*

Cediendo la nave a la corriente, para maniobrar acciona el timón al revés y se logra que caiga ésta.

81. *Navegar en popa.*

Es recibir el viento por la popa y es popa redondo cuando es indiferente el amurado de la botavara. Se iza la vela suplementaria balon para equilibrar su tendencia a orzar.

82. *Navegar de bolina o ciñendo.*

Es navegar en ángulo cerrado a la dirección del viento, para ganar camino, cazando las velas; pero no aparedadas, pues escoraría la nave parando su marcha.

83. *Modo de tomar rizos navegando de bolina.*

84. *Idem en popa.*

85. *Sistemas mecánicos para tomar rizos en las mayores.*

Tomar rizos es empuqueñecer el velamen que orzando la nave preaviento se efectúa, por diversos sistemas, enrollando la mayor a la botavara. Amantillada y cazada la botavara, se toman los rizos a tenor del tiempo reinante, ya por los matafones, ya por el sistema mecánico usado actualmente.

Los sistemas mecánicos modernos dan a la botavara un movimiento giratorio por medio de una palanca o cable arrollado a ella, siendo de fácil maniobra.

86. *Cargar o marear las velas con buen o mal tiempo.*

Cargar es recoger para no tomar viento; marear es cambiarla de orientación, todo ello fácil en las naves pequeñas.

Carreras de caballos en Barcelona

REUNIÓN DE OTOÑO

Primer día : Domingo, 12 de octubre

Premio Tordera (a reclamar). — 1.500 pesetas: 1.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para caballos de todas clases, de tres años en adelante, puestos a reclamar por 6.000 pesetas. Distancia: 1.900 metros aproximadamente.

Premio Wandora. — 2.500 pesetas: 2.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para potros y potrancas de dos años. Distancia: 800 metros aproximadamente.

Premio Henriot. — 5.000 pesetas: 4.000 al primero, 700 al segundo y 300 al tercero; para caballos enteros y yeguas de tres años en adelante, que estén en España desde el 1 de enero de 1919. Distancia: 2.000 metros aproximadamente.

Premio Saphir (vallas). — 2.500 pesetas: 2.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para toda clase de caballos de tres años. Distancia: 2.600 metros aproximadamente.

Premio Matagalls (vallas). — 2.500 pesetas: 2.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para caballos de todas clases, de cuatro años en adelante. Distancia: 3.200 metros aproximadamente.

Segundo día : Jueves, 16 de octubre

Premio Balira (a reclamar). — 1.500 pesetas: 1.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para toda clase de caballos de dos años en adelante, puestos a reclamar por 4.000 pesetas. Distancia: 1.300 metros aproximadamente.

Premio Kopek. — 2.500 pesetas: 2.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para potros enteros y potrancas de tres años en adelante que no hayan ganado una suma de 10.000 pesetas en 1919. Distancia: 1.400 metros aproximadamente.

Premio Bouton d'Or (gentlemen-civil-militar). — 1.500 pesetas: 1.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para toda clase de caballos de cuatro años en adelante, que estén en España desde el 1 de enero de 1919, montados por gentlemen-riders, oficiales del Ejército y asimilados o socios del Real Polo Jockey Club. Distancia: 1.800 metros aproximadamente.

Premio Colón. — 2.500 pesetas: 2.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para caballos enteros y yeguas de tres años en adelante, que estén en España desde el 1 de enero de 1919. Distancia: 2.100 metros aproximadamente.

Premio Gratin (vallas. A reclamar). — 1.500 pesetas: 1.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para toda clase de caballos de tres años en adelante, puestos a reclamar por 8.000 pesetas. Distancia: 2.800 metros aproximadamente.

Tercer día : Domingo, 19 de octubre

Premio Onyar (a reclamar). — 1.500 pesetas:

1.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para toda clase de caballos de tres años en adelante, puestos a reclamar por 8.000 pesetas. Distancia: 2.000 metros aproximadamente.

Premio La Llosa (mixta). — 2.500 pesetas: 2.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para potrancas de dos años. Distancia: 1.100 metros aproximadamente.

Gran Premio de Otoño. — 10.000 pesetas: 8.000 al primero, 1.500 al segundo y 500 al tercero; para caballos enteros y yeguas de tres años en adelante. Distancia: 2.000 metros aproximadamente.

Premio Bebé (vallas). — 2.500 pesetas: 2.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para toda clase de caballos de tres años. Distancia: 2.800 metros aproximadamente.

Premio Fadri (vallas). — 2.500 pesetas: 2.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para toda clase de caballos de cuatro años en adelante. Distancia: 3.400 metros aproximadamente.

Cuarto día : Jueves, 23 de octubre

Premio Raur (a reclamar). — 1.500 pesetas: 1.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para caballos enteros, castrados y yeguas de tres años en adelante, puestos a reclamar por 9.000 pesetas. Distancia: 1.400 metros aproximadamente.

Premio Rosita (nacional). — 2.500 pesetas: 2.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para potros y potrancas de dos años, nacidos y criados en España. Distancia: 800 metros aproximadamente.

Premio José Bofill. — 2.500 pesetas: 2.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero, para toda clase de caballos enteros, castrados y yeguas de tres años en adelante, que estén en España desde el 1 de enero de 1919, pertenecientes a propietarios residentes en Barcelona. Distancia: 1.800 metros aproximadamente.

Premio Radamés. — 4.000 pesetas: 3.000 al primero, 700 al segundo y 300 al tercero; para caballos enteros y yeguas de tres años en adelante. Distancia: 1.400 metros aproximadamente.

Premio Dandolo (vallas. Handicap). — 2.500 pesetas: 2.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para toda clase de caballos de tres años en adelante. Distancia: 3.000 metros aproximadamente.

Quinto día : Domingo, 26 de octubre

Premio Labansa (a reclamar). — 1.500 pesetas: 1.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para caballos enteros, castrados y yeguas de tres años en adelante, puestos a reclamar por 8.000 pesetas. Distancia: 2.000 metros aproximadamente.

Criterion de Barcelona. — 5.000 pesetas: 4.000 al primero, 750 al segundo y 250 al tercero; para

Automóvil Salón

SALÓN DE VENTAS
Plaza de Cataluña, 18

DESPACHO
Trafalgar, 52

GARAGE Y TALLERES
Diagonal, 429

Automóviles

Simplex, Stutz, Mitchell y Pullman

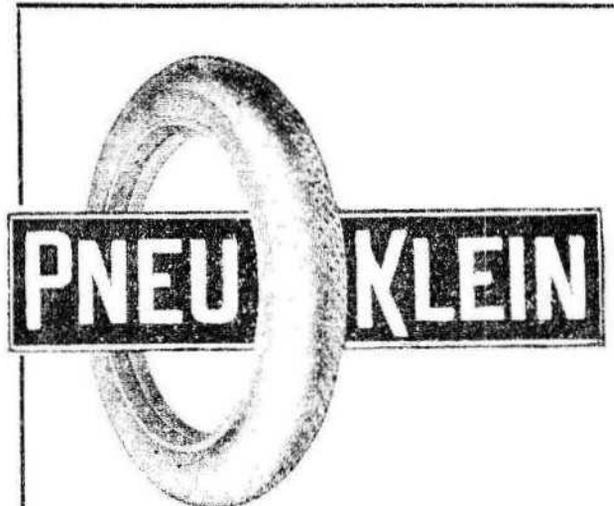
Camiones Federal

Coches reparto Rusch

Motocicletas Indian

Bicicletas Automoto

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



**El más resistente
El más elegante
El más económico**

Pídanse tarifas

KLEIN Y C.^a

Proveedores de la Real Casa



Única fábrica nacional de
Neumáticos
para automóviles, bicicletas
y motos



Barcelona

Princesa, 61 - Teléf. A-4333

SUCURSALES:

MADRID
Carranza, 12

BILBAO
Eguía, 1

SEVILLA
Álvarez Quintero, 21

VALENCIA
Luz, 66, B

La Hispano-Suiza

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carrer. "de Ribas" 217
Teléfono S. N. 250

FABRICA ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES

FRANCIA
(BOIS
COLOMBES)
27, Rue Hannon

**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 - Telef. 922-G; Exposición y Oficinas: Paseo de Gracia, 20

AUTOMOVILES

DyG

(Fabricación Nacional)

**MAXWELL
Y
CHANDLER**

STOCK DE PIEZAS DE RECAMBIO

Agentes exclusivos en Cataluña:

PUIG, CORTINA Y ESTEVE

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

potros y potrancas de dos años. Distancia: 1.300 metros aproximadamente.

Handicap de Otoño. — 6.000 pesetas: 5.000 al primero, 750 al segundo y 250 al tercero; para toda clase de caballos enteros y yeguas de tres años en adelante, que hayan corrido en Barcelona en octubre de 1919. Distancia: 2.000 metros aproximadamente.

Premio Veinard (vallas). — 2.500 pesetas: 2.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para toda clase de caballos de tres años. Distancia: 3.000 metros aproximadamente.

Premio Santa Fe (vallas). — 2.500 pesetas: 2.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para toda clase de caballos enteros, castrados y yeguas de cuatro años en adelante. Distancia: 3.400 metros aproximadamente.

Sexto día : Jueves, 30 de octubre

Premio Fluvia (a reclamar). — 1.500 pesetas: 1.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para toda clase de caballos de tres años en

adelante, puestos a reclamar por 5.000 pesetas. Distancia: 2.000 metros aproximadamente.

Premio Besòs (a reclamar). — 1.500 pesetas: 1.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para potros y potrancas de dos años, puestos a reclamar por 8.000 pesetas. Distancia, 1.300 metros aproximadamente.

Premio Ajax. — 5.000 pesetas: 4.000 al primero, 700 al segundo y 300 al tercero; para caballos y yeguas de dos años en adelante. Distancia: 1.400 metros aproximadamente.

Premio Rasoir (handicap). — 2.500 pesetas. 2.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero; para potros enteros y potrancas de tres años, que habiendo corrido en Barcelona en 1919, no hayan ganado en esta reunión, en primeros premios, una suma igual o superior a 5.000 pesetas, no comprendiéndose en esta cantidad lo ganado en premios a reclamar.

Gran carrera de Vallas. — 5.000 pesetas: 4.000 al primero, 750 al segundo y 250 al tercero; para toda clase de caballos enteros, castrados y yeguas de tres años en adelante. Distancia: 3.200 metros.



Neumáticos Nacional

S. A.

Diagonal, 391 : Tel. 986-G

BARCELONA

Fábrica en Manresa

Capital: 2.500.000 pesetas

A LA VENTA

**neumáticos y cámaras
fabricados con los me-
jores materiales, tratados
con los mejores y más
modernos elementos, brin-
dan al consumidor la
máxima economía
por kilómetro
recorrido.**



Rodríguez Méndez

El venerable maestro y sabio catedrático que dedicó toda su ciencia a difundir por España los preceptos de la higiene y de la salud, aquel elocuente propagandista que pregonó por toda España la extensión universitaria y las ventajas enormísimas de la educación física, el promotor de este movimiento tan simpático que de pocos años a esta parte se ha producido, aunque tardíamente, en España; en una palabra: el doctor Rodríguez Méndez ha fallecido en Barcelona cumplida su misión en esta vida y dejando tras sí una estela luminosa y fecunda, que ojalá resplandezca entre la pléyade de sus discípulos.

Fué Presidente honorario de la Asociación Catalana de Gimnástica, del Real Club Deportivo Español y presidió por espacio de dos años la Federación Gimnástica Española, desde la que abogó con su talento poderoso y su privilegiada pluma por la regeneración de la raza.

STADIUM consagra a la memoria de su ilustre y amado maestro una oración, para que Dios acoja en su seno al que sembró el bien por todas partes y contribuyó como el que más a hacer patria por amor a su patria española.

Notas breves y ecos varios

Campeonatos de Francia. — Se han celebrado los XIX.^{os} Campeonatos de Francia para profesionales. He aquí los resultados:

100 metros. — Bérard, 12 s.

1.500 metros. — Lacire, 4 m. 23 s. $\frac{3}{5}$.

400 metros. — Gagnière, 55 s. $\frac{2}{5}$.

Lanzamiento peso. — Vasseur, 12,19 metros.

Lanzamiento disco. — Vasseur, 38,08 metros.

Vasseur batió su propio record profesional, que era de 37,54 metros.

Salto altura. — Bouleau, 1,60 metros.

Salto longitud. — Bérard, 5,65 metros.

Campeonato de la hora. — Vermeulen, 17,550 kilómetros.

Chayrigues. — El gran portero francés Chayrigues se encuentra nuevamente en París, donde tendrá que ser operado a causa de una lesión en el hueso coxal, que sufrió en los Juegos Inter-aliados.

Su estado inspira serios temores.

Natación. — En Burdeos se ha celebrado el Campeonato francés de natación, con estos resultados:

1.º, Mayand, 59 m. 54 s.

2.º, Luis Vasseur, 59 m. 57 s.

3.º, Lacabbane, 1 h. 27 s.

En la clasificación general obtuvo la victoria el Centro natatorio de Niza, y la travesía en su recorrido fué de 9,500 kilómetros.



La casa más importante de España en artículos de sport

Raquetas Driva Exela, de Williams & Co.

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

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

NEUMÁTICOS



SOCIEDAD ESPAÑOLA DUNLOP, S. A

Claudio Coello, 106
Teléfonos 1.438-S 1.733-S
MADRID

Rambla Catalunya, 78
Teléfono 1312-G
BARCELONA

Telegramas y teletogramas. DUNLOP

ROCAMORA Y FURRIOL

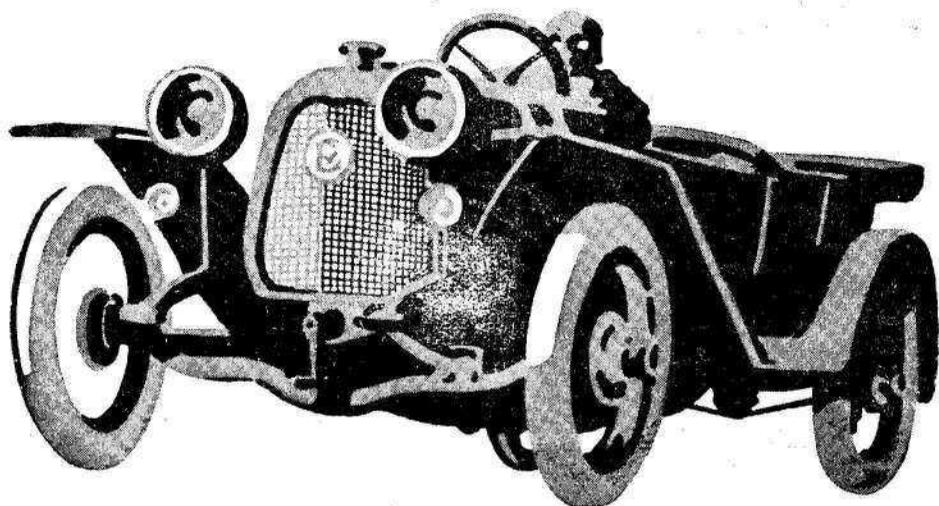
AUTOMOVILES - ACCESORIOS - REPARACIONES

AUTOMÓVILES

Jackson

EXPOSICION Y TALLERES

Diputación, 175-177
Teléfono 4871-A
BARCELONA



**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**