

Stadium

Revista Ilustrada



Foto Rol

Sadi Lecointe

que en 1.º de Agosto de 1923, batió
el record del mundo de altura,
elevándose a

10.800 metros

con biplano Nieuport-Delage

motor

La Hispano-Suiza

350 HP.

75 céntimos

Año XIII - Núm. 397

15 Agosto de 1923

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 los días 1 y 15 de cada mes

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 :

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

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

Macizos y Neumáticos

Bergougnan

**Probad mis nuevos Macizos
Disimétricos y Extra-flexibles**

MADRID
Sagasta, 15
Teléfono 2810

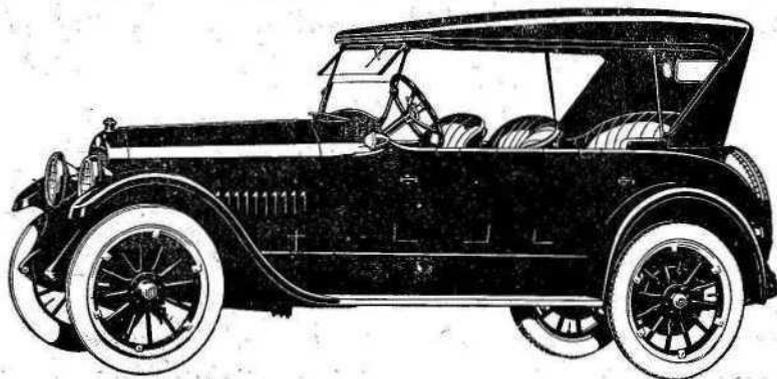
BILBAO
Elcano, 17

SEVILLA
Antonio Salado, 9

BARCELONA
Rambla Cataluña, 76
Teléfono 3169-A

STUDEBAKER

6 CILINDROS



**Ninguno da mayor satisfacción
Todos los de su reputación le doblan el precio**

¿Por qué?

Porque **STUDEBAKER** está construido por las fábricas más importantes del mundo en coches de 6 cilindros y su gran producción permite precios incomprendibles para coches de 1.^a categoría, que antes de entregarse al cliente son sometidos a más de 9.500 inspecciones

Agencia



Española

Stevenson, Romagosa y C.^{ia}

Valencia, 295

Barcelona

Gran Premio de Turismo del Automóvil Club de Francia 1923 (Circuito de Touraine)

Categoría de coches ligeros de turismo :

Consumo máximo autorizado por el Reglamento : 10 litros por 100 kilómetros

- 1.º Cabailot, sobre coche . . . Peugeot
- 2.º Buteau, sobre coche . . . Peugeot
- 3.º Bouverot, sobre coche . . . Peugeot

Categoría de coches de turismo :

Consumo máximo autorizado por el Reglamento : 15 litros por 100 kilómetros

- 1.º Boillot, sobre coche . . . Peugeot
- 2.º A. Morillon, sobre coche . . . Peugeot
- 3.º E. Morillon, sobre coche . . . Peugeot

La gran marca francesa

Peugeot

demuestra una vez más con este hecho sin precedente la perfección extraordinaria de su fabricación

Agente general para Cataluña

Vicente Prat Bosch : Consejo de Ciento, 343 : Barcelona

En las XII Horas, una sola motocicleta lubricada con

Spidoleine

BATE EL RECORD

con la gran diferencia de 174,372 km. de ventaja sobre los records establecidos, realizando en las XII Horas 629,630 km.

Categoría motocicletas 250 c. c

- 1.º Manuel Cantó, sobre 'Velocette',
engrasada con aceites.

Spidoleine RECORD

Subida al Puerto de Guadarrama

- 1.º Manuel Cantó, sobre 'Velocette',
engrasada con aceites.

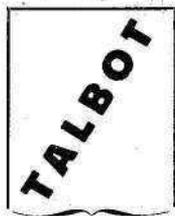
Spidoleine RECORD

En 8 minutos 42 segundos $\frac{1}{16}$

S. A. E. de Lubrificantes

Calle Cortes, 674
BARCELONA

Delegación en MADRID: Alberto Aguilera, 60



LOS INVENCIBLES

en sus respectivas categorías

SUNBEAM

----- Categoría 2 litros -----

Grand Prix de l'A. C. F. - 1923

Clasificado 1.º Seagraves
2.º Divo 3.º Lee Guinness

Y TALBOT

----- Categoría 1,5 litros -----

Course de Côte de Planfoy

3 de junio de 1923

Clasificado 1.º Morisso

Agentes :

Autolocomoción, S. A.

Rambla de Cataluña, 90 : Teléf. 422-G : BARCELONA

TRIUNFO DEFINITIVO DE LOS LUBRIFICANTES

LUBROIL PUROLENE

Gran Premio Penya Rhin 1922

- 1.º Lee Guinness, "Talbot"
- 3.º Mauricio Ramassotto, "Chiribiri"
- 4.º Seegrave, "Talbot"

Campeonato R. M. C. C. 1922

- 1.º Zacarías Mateos, "Harley-Davidson"
- 2.º M. Fuentes, "Harley-Davidson"

II Trofeo Armangué 1922

- 1.º Benoist, "Salmson"
- 2.º F. Armangué, "Loryc"
- 3.º Salter, "Loryc"

Cuesta Rabassada

- 1.º P. Satrústegui, "Bugatti"
- 2.º J. M. Moré, "David"

Gran Premio Penya Rhin 1921

- 1.º Pierre de Vizcaya, "Bugatti"
- 2.º Monés Maury, "Bugatti"

TODOS LUBRIFI-
CADOS CON

LUBROIL PUROLENE

The Pure Oil Company, S. A. E.

Fontanella, 8

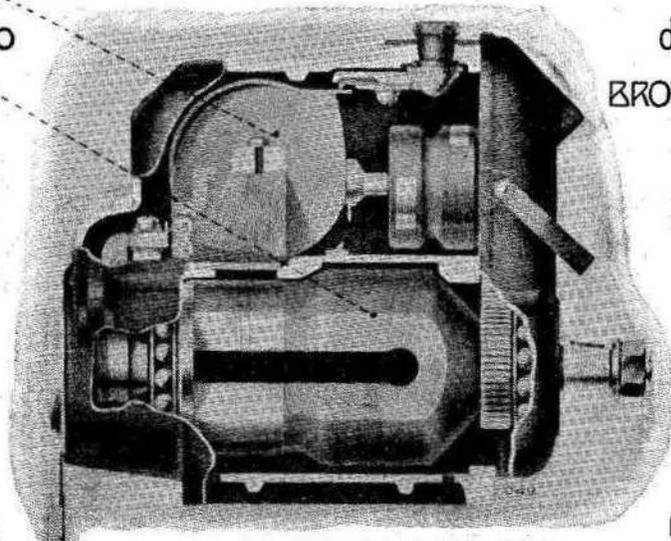
BARCELONA

Madrid : Valencia : San Sebastián : Sevilla

BOBINA FIJA

IMAN
GIRATORIO

MAGNETOS



Sociedad
Española
de Electricidad

BROWN BOVERI

MADRID

GRAN-VIA 21-23

Teléf. 1842.M.

DINAMOS - MOTORES DE ARRANQUE - CUADROS - FAROS .
FABRICACION SUIZA DE ALTA PRECISION

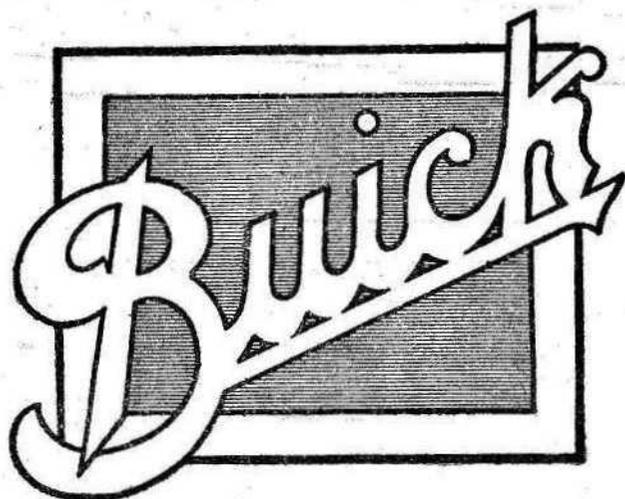
SCINTILLA

BARCELONA

CORTES 647

Teléf. 645.S.P.

ULTIMAS VICTORIAS DEL
AUTOMOVIL



vencedor en cuantas carreras ha tomado parte

Carrera Cuesta Porta-Coeli
(VALENCIA)

1.º Copa Porta-Coeli 1.º Copa fuerza libre
1.º de la clasificación general

Record de la Cuesta Rabassada

Estableciéndolo a 65,430 kilómetros por hora

Pilotado por Léon Dorny

Agente general para España

F. S. A B A D A L

Barcelona

Aragón, 239-245
Plaza Letamendi, 17

Madrid

Alcalá, 62
Guzmán el Bueno, 13

Los triunfos de

DIATTO

Carrera en cuesta Rabassada

Los DIATTO tipo "20" dos litros cubicación, han obtenido las siguientes clasificaciones

PRIMERO de su categoría, 5 m. 32 s. Record establecido, 53,100 km. hora, empleando mejor tiempo que los demás coches turismo de 6 y 8 cilindros de 4,500 y 5 litros cubicación.

SEGUNDO de su categoría, 5 m. 49 s.

SEGUNDO en la clasificación general de coches turismo, no consiguiendo el primer lugar por diferencia de un segundo con un coche de 3 litros.

Carrera Cuesta Porta - Coeli (Valencia)

Un solo coche DIATTO inscripto del tipo "20" 2 litros, de turismo, consigue dos Copas, clasificándose como sigue

PRIMERO en la categoría turismo; y

SEGUNDO de fuerza libre, luchando con coches de carreras de mucho mayor cilindraje.

Concesionario exclusivo para España

LUIS MORA

: GARAGE :
Calle Muntaner, 78

SALON EXPOSICION
Rbla. Cataluña, 129

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.



Don Luis Marsans y Peix

Foto Kaulak

† en Barcelona el 14 de julio de 1923.
Fué entusiasta adalid del fomento de la
cria caballar, Presidente de la Sociedad de
Carreras de Caballos y del Real Polo
Jokey Club

LA COPA "STADIUM"

EN prensa nuestro número anterior, recibimos la siguiente carta, en la que en los términos más expresivos y cariñosos, la Confederación Deportiva de Cataluña acusa recibo de la Copa STADIUM:

Señor Director de la Revista STADIUM.—Ciudad.

Muy distinguido señor nuestro: La Confederación Deportiva de Cataluña, en la reunión celebrada por su Consejo Superior el día 20 del actual, se enteró del contenido de su atenta comunicación, fecha 17 del mismo, y se hizo cargo de la Copa Challenge que en nombre de STADIUM y para perpetuar la memoria del periodista deportivo don José M.^a Casades, hace donación a nuestra entidad para ser otorgada anualmente a la entidad deportiva que haya realizado la manifestación de mayor importancia y trascendencia.

Para cumplimiento de este cometido entenderá y dictaminará la Comisión técnica de la C. D. C. Y en cuanto a la admirable decisión tomada por su importante Revista para honrar la memoria de un compañero por todos apreciado, nos complace reconocer así la bella muestra de deportividad y compañerismo de ustedes, como la esplendidez de su ejecución y fecundidad de su alta iniciativa.

Crea, señor Director, que pondremos todo nuestro esfuerzo para no defraudar la confianza que de su importante Revista hemos merecido, y al agradecer en nombre de los deportistas catalanes su gesto ejemplar, unimos nuestros votos para que el preciado trofeo sea el estimulante de nuestras futuras actividades deportivas, el historial de las glorias de nuestra raza y la perenne recordación de la labor que unos hombres se impusieron para honra de un amigo y satisfacción de sus sentimientos, en pro de una mayor cultura y de la más completa y noble virilidad de la raza.

La acción ejemplar de STADIUM merecerá la satisfacción del Deporte Catalán, como merece el reconocimiento y felicitación de la Confederación Deportiva de Cataluña.

Por la Confederación Deportiva de Cataluña, J. VENTOSA, Presidente.—J. MESALLES ESTIVILL, Secretario general.—26-VII-923

Asociación Nacional de Periodistas Deportivos

UNA feliz coincidencia reunió recientemente en Barcelona, y en un banquete organizado por el Sindicato de Periodistas Deportivos, a un núcleo importante de distinguidos y estimados compañeros de muy distintas regiones.

A los postres, en muy breves palabras, se expuso la satisfacción que experimentaban todos al verse reunidos y hubo quien expresó, reflejando el pensamiento de los demás, que si grato fué el momento de empezar el banquete, por la alegría que entre todos reinaba, era bien sensible tener que volver a estrechar manos amigas en señal de despedida.

Surgió entonces rápido del pensamiento, y rápidamente fué expuesto, el propósito de unir a todos los compañeros que vienen ejerciendo el apostolado sportivo en la Prensa diaria y profesional, en una sola entidad, cuyo título bien pudiera ser el de Asociación Nacional de Periodistas Deportivos.

Objeto principalísimo: Establacer una perfecta unión entre cuantos profesan parecidos ideales y a raudales los vierten en la Prensa española; creación de un carnet único acreditativo de la personalidad del periodista, reconocido por todas las Federaciones Deportivas, ya que, en aquel día, se dió el sensible caso de que la entidad organizadora del Campeonato de Fútbol dejara privados de entrada y de localidad a periodistas que llevan muchos años en el oficio, no sólo de Madrid, Bilbao, Gijón, Palma, Valencia, sino incluso de la misma ciudad en que el partido se celebraba; mutua protección entre los asociados; defensa de sus intereses, y por último, tratar de alcanzar todas aquellas ventajas que pueda conseguir una entidad, a la que invitamos a pertenecer a todos cuantos ejerciendo el pe-

riodismo deportivo quieran sumarse a una obra de amplia confraternidad, que con infinito amor brindamos a todos nuestros queridos compañero en sport y periodismo.

Las adhesiones deben dirigirse a nombre de don Narciso Masferrer, redactor de *La Vanguardia*, de Barcelona (Pelayo, 28), indicando nombre y apellidos, domicilio, título del periódico en que ejerce y tiempo que lleva practicando el periodismo deportivo.

Si esa iniciativa—que hemos demorado en propalar hasta llegada la época de menor movimiento deportivo, a fin de que los compañeros a los que nos dirigimos puedan abordar este asunto en el sentido que juzguen y estimen más oportuno—se ve correspondida, conforme lo esperamos, con buen número de adhesiones, completaremos nuestra labor con el envío a todos los adheridos del proyecto de Estatutos de la nueva Asociación, que tenemos en estudio, para ser discutidos en ocasión en que las circunstancias, que no han de tardar en presentarse, nos brinden la satisfacción de volverlos a ver reunidos.—NARCISO MASFERRER, decano de los periodistas deportivos españoles.—JOSÉ M.^a CÓ DE TRIOLA, presidente del Sindicato de Periodistas Deportivos de Barcelona.—JOSÉ M.^a MATEOS, de *La Gaceta del Norte*, de Bilbao.—JUAN ANTONIO SÁNCHEZ DE OCAÑA, de *El Imparcial*, de Madrid.—GABRIEL FONT, de *La Última Hora*, de Palma.

* * *

Cuantos elementos componen la Redacción de STADIUM, cuantos con el mayor entusiasmo se adhieren a la novel Asociación, en la que deseamos ver íntimamente unidos, a todos cuantos laboran, en la Prensa española, a favor de los Deportes.

El reciente mitin automovilista de San Sebastián



Los coches Elizalde que, después de un magnífico recorrido, llegan juntos a la meta Foto Rager

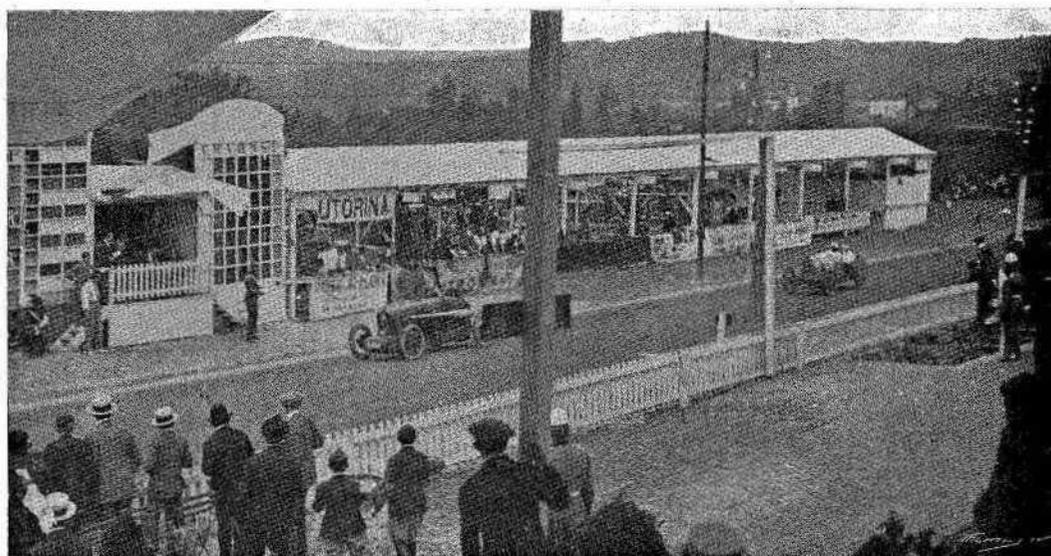
EL Mitin de San Sebastián terminó con uno de sus pomposos Grandes Premios, el de voiturettes 1.500 c. c., del que en nuestro número anterior ya dimos cuenta de sus resultados técnicos. Gracias a la participación *Elizalde*, la prueba revistió interés, pues de lo contrario, a la última manifestación del circuito donostiarra se le hubiera podido aplicar aquello de «la soledad de los bancos y el paseo de los ratones.»

Elizalde con su participación, evitó a los flamantes organizadores el último fracaso. De no sobrevenir un choque a uno de sus coches, lo que fué lucha durante la prueba, tal vez hubiera sido victoria completa de los hermosos coches españoles, equipados con motores exactamente iguales a los muchos que por

nuestras carreteras proclaman el éxito de la marca nacional.

Fernando de Vizcaya y Satrústegui llegaron segundo y tercero, con escasa diferencia de tiempo.

Terminó el Mitin con un banquete.... Estómagos agradecidos lo titularon de *primo cartello*—¡menos mal que por lo visto hubo algo perfecto...—; nosotros también del banquete es de lo que estamos más satisfechos, ya que gracias a él, el alcalde señor Azcona pudo anunciar la próxima constitución del Automóvil Club Guipuzcoano, el cual, de acuerdo con el R. A. C. E., cuidará en 1924 de las carreras de Lasarte, suprimiéndose con tal actuación el *protectorado* extranjero con su Alto Comisario cívico turista con salacot.



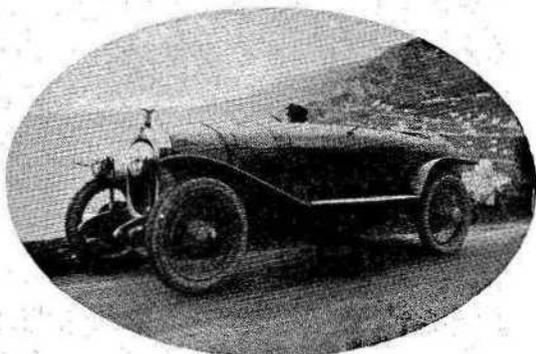
Un momento de la interesante lucha sostenida durante la caarrer de los 1.500 c. c.

De la actualidad automovilista

Servicio especial de Francia para STADIUM

Las carrocerías modernas

BASÁNDOSE en la teoría de que a cien a la hora la resistencia del aire absorbe, en la marcha de un automóvil, la mitad de su fuerza disponible en las llantas, la mayoría de los grandes carroceros, dispuestos a defender sus negocios contra la carrocería de serie, han empezado a estudiar y construir coches con todas las comodidades, tanto abiertos como cerrados, con formas exteriores *fuyantes*, con el fin de suprimir en lo posible tal resistencia, al propio tiempo de crear en el mercado el *tipo caro* para los que no les agrada la sobria línea de la serie, hoy tan generalizada. En los mitines de primavera estos coches empezaron a formar legión, continuando en los del presente verano, de los cuales se distinguirá Boulog-



ne con su Copa Boillot, uno de cuyos participantes será el hermoso torpedo que acompaña estas líneas.

El motor de aceite para automóviles

EL precio elevado de la esencia de petróleo, indispensable para el automovilismo, ha incitado a los constructores a substituir el motor a esencia por un motor a aceite pesado adaptado a este uso. Una sociedad ha tomado la delantera y ha construido recientemente un motor de este género que puede responder a las condiciones requeridas. Es un motor del tipo semi-Diesel, funcionando según un ciclo a dos tiempos y a dos presiones relativamente bajas, que permiten aligerar su peso.

El principio de estos motores es el siguiente: Al aspirar, durante el primer tiempo, el cilindro recibe solamente el aire puro que se encuentra comprimido entre el pistón y el cilindro. Cuando el pistón llega a lo alto de su curso, el combustible se inyecta sobre el fondo de la culata del motor puesta al rojo y la combustión de la mezcla se produce en seguida. Durante el segundo tiempo, el pistón es vuelto atrás por la presión de los gases cuya dilatación produce el trabajo. Al final de su curso se inyecta dentro del cilindro el aire que echa el gas quemado y entonces se com-
prime con el pistón y recomienza el ciclo.

En los motores Diesel la presión alcanzada por los gases es de 30 a 35 kilogramos por centímetro, con una temperatura de 500 a 600 grados, suficiente para la inflamación de la mezcla; pero para resistir tan altas presiones el motor debe ser relativamente pesado. Por eso, para el automóvil, se otorga la preferencia al motor semi-Diesel, que funciona a una presión de 20 a 22 kilogramos, pero la temperatura alcanzada por el aire comprimido no es suficiente, y por eso, para mantenerla, debe tenerse al rojo la culata.

Estos motores son de construcción y de manejo muy sencillos, tienen pocos accesorios y pueden revolucionar a gran velocidad.

Su adaptación a los automóviles ha sido por esto muy fácil. El motor tiene una marcha normal de 1.200 revoluciones por minuto y su peso es el mismo de los motores a esencia, esto es, 5 kilogramos por caballo.

La potencia queda regulada por la admisión mayor o menor de combustible, obtenida haciendo variar la marcha del pistón de la bomba de inyección.

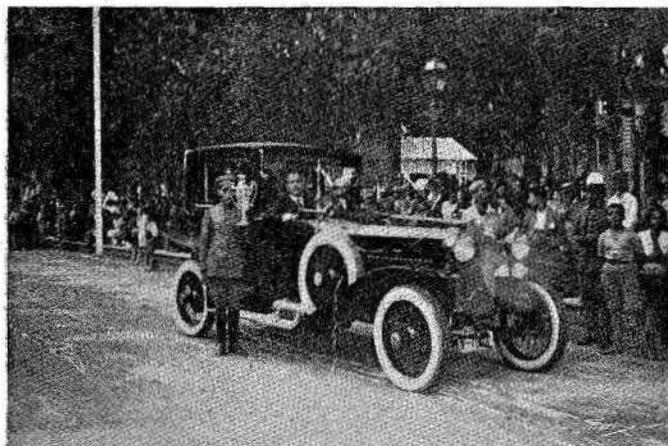
Había que llenar una condición indispensable, consistente en el arranque instantáneo, aun cuando la culata no estuviese suficientemente caliente para producir la inflamación de la mezcla. El dispositivo adoptado consiste en un hilo de platino puesto en incandescencia mediante una batería de acumuladores de cuatro voltios. Cuando la culata alcanza la temperatura deseada, se corta la corriente. El cuerpo del cilindro es enfriado mediante circulación de agua. La culata al rojo está formada por una aleación de cromo y de níquel.

Funcionando el motor mediante un ciclo a dos tiempos, su regularidad de marcha es la misma con dos cilindros que la obtenida con motores a esencia de cuatro cilindros, ventaja notable desde el punto de vista del peso y del gasto.

Otra de las grandes ventajas del motor es que puede aprovecharse en él cualquier aceite mineral, vegetal o animal, así como cualquier derivado del petróleo. Parece, pues, que su aplicación al automovilismo resuelve el problema del carburante nacional. Por otra parte, se han hecho ya pruebas sobre chasis de autobús y de camión. Un coche de turismo, dotado de un motor de 15 caballos, ha realizado en dos días, con cinco pasajeros, el trayecto de ida y vuelta París Burdeos.

G. DE G.

Concurso de Elegancia en Valencia

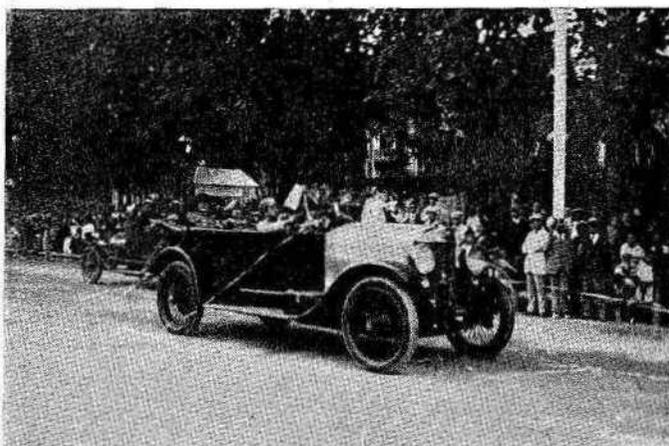


El Hispano-Suiza del señor Báguena, ganador del premio extraordinario para carrocerías nacionales cerradas

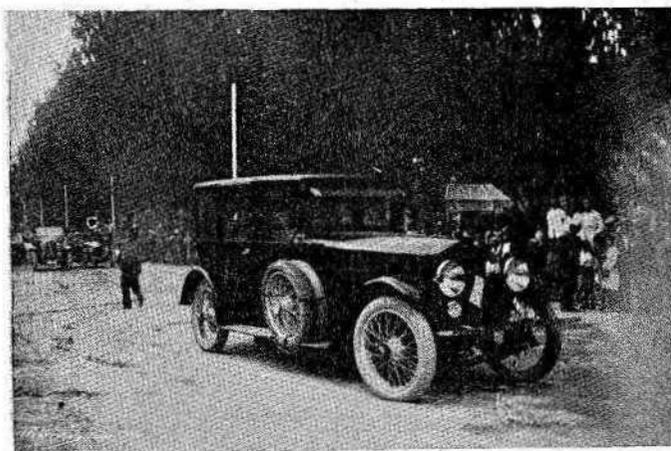
UN gran éxito ha alcanzado la comisión de Nuevos festejos con el concurso de elegancias de automóviles que junto con el Automóvil Club ha organizado y que tuvo lugar días pasados en la Alameda.

Numeroso público ocupó los pabellones, tribunas y sillas.

A las seis de la tarde se constituyó en el Pabellón Municipal el Jurado, formado por los señores Ballester, en representación del Alcalde; el presidente de la comisión de Nuevos festejos, señor Marco Miranda; el vocal de la misma y artista señor Palau, el ingeniero jefe de Obras públicas señor Dicenta, el presidente del Automóvil Club, Ba-



Coche Scat, del Barón de Casa Soler, primer premio de carrocería nacional abierta



Primer premio de carrocería nacional cerrada, coche Delage, de don Manuel Aranda

Fotos Vidal

rón de Casa Soler, don Andrés Gargallo, don Domingo Mascarós y don Emilio Guerrero.

Concuraron 48 coches, que llenaron la pista batallando con serpentinadas.

El fallo del jurado fué el siguiente:

Coches cerrados carrocería extranjera:

Premio al coche *N. A. G.*, de don Melchor Pellicer, carrozado por Voll Rubrbeek. Tripulado por la familia.

Accésit al coche *Beur*, de don Palenciano Fallos, carrozado por Schepera Schapira, y tripulado por su familia.

Coches cerrados españoles: Premio del barón de Casa So-

ler, al *Hispano Suiza*, de don Ramón Báguena, carrozado por Vives, de Valencia y tripulado por los señores Báguena y Dicenta.

Premio al coche *Sunbeam*, carrozado por Climent.

Coches abiertos carrocería española:

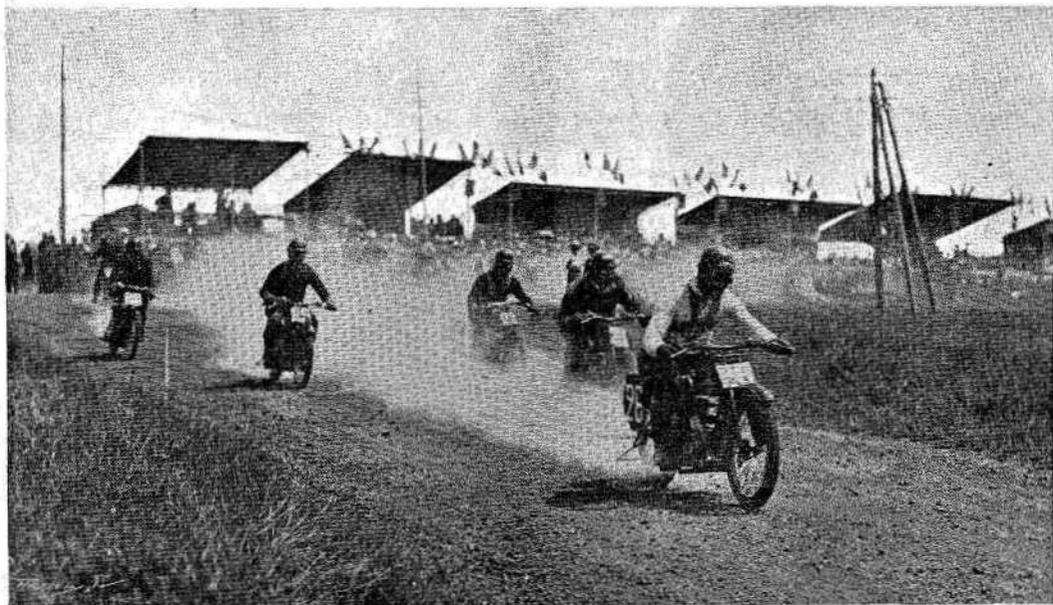
Premio al *Abadal-Buick*, del señor Alquer, tripulado por su familia.

Coches abiertos carrocería extranjera.

El coche que llamó mayor atención de las carreras fué el *Talbot*, propiedad de don Emilio Amador Serrano.

Premio al *Oldsmóvil* del señor Gargallo.

Grandes Premios de Francia en Montargis



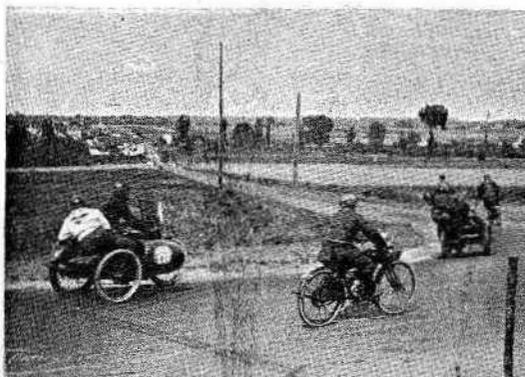
Salida de las motos de 250 c. c. en el Gran Premio de Montargis

LA revancha de Tours llaman los cronistas franceses al concurso reciente celebrado en el circuito de Montargis, organizado por el Motorcycle Club de France.

Y tienen razón en llamar así a esta prueba, que ha permitido a las marcas y a los corredores franceses tomar desquite de lo ocurrido en Tours, en donde máquinas y corredores ingleses lograron vencerlos.

El orgullo francés andaba de por medio y muy picado por cierto en esta ocasión, tanto más cuanto que la prensa deportiva británica y los técnicos de más allá de la Mancha sostenían ya con bastante rotundez que ni los hombres ni las máquinas francesas podrían sostener distancias al lado de los y las de la Gran Bretaña.

Peugeot y Alcyon, en las carreras de motos,



Un viraje fuerte, en el cual se juntan cinco corredores

Fotos Rol

y *Senechal y Salmson*, en los cy-clecars, han buscado y han logrado la revancha completa en el hermoso circuito de Montargis.

Los corredores de moto británicos hallan una disculpa a la derrota en el hecho de haberse corrido por la tarde, en pleno sol batiente, en día de un calor insoportable, lo que restó fuerza a sus hombres, poco avezados a los calores excesivos.

Pequeña nos parece la disculpa, pues el sol quemaba por igual para todos y no creemos que los franceses estén tampoco muy avezados a los grandes calores durante las pruebas motoristas.

Cierto que en Tours se corrió por la mañana, sin grandes calores y que, en consecuencia, los hombres sufrieron menos.

Pero si en Montargis sufrieron más y resistieron mejor los corredores franceses, es fuerza reconocer, por lo menos, esta mayor cualidad de resistencia suya sobre sus adversarios, lo cual ya es muy motivo justo y honroso de victoria.

No hay por qué decir que, a pesar del calor, el público acudió numeroso a presenciar la interesante prueba que, deportivamente considerada, resultó asimismo de un completo éxito.

Los resultados fueron los siguientes:

Cycle-cars, categoría de 750 c. c.: Primero, *Senechal*, sobre *Senechal*, cubriendo los trescientos noventa y dos kilómetros en 4 horas 23 minutos 49 segundos cuatro quintos, a una media de 88,600 kilómetros.

Lombard, sobre *Salmson* abandonó la carrera a la treinta y tres vuelta, y Nibur, sobre *Sandford*, a la quince.

La mejor vuelta la dió Senechal, haciéndola a 99,872 kilómetros.

En la categoría de 1.100 c. c., vence Desvaux, sobre *Salmson*, cubriendo los 457 kilómetros en 4 horas 35 minutos 44 segundos, a una media de 99,400 kilómetros.

Segundo, Benoist sobre *Salmson*, en 4 horas 36 minutos 41 segundos y 3 quintos.

Tercero, Bueno, también sobre *Salmson*, en las mismas horas y minutos que el anterior, 47 segundos un quinto.

La mejor vuelta correspondió a Benoist, a 112,177 kilómetros.

En las carreras de motos, categoría 250 c. c., vence Vulliamy, en *Velocette*, a una media de 76,700 kilómetros.

Nel, también en *Velocette*, ocupa el segundo lugar, y Harding, sobre *Bradshaw*, el tercero.

En la categoría 350 c. c. vence Marc, sobre *Alcyon*, a una velocidad media de 89,400 kilómetros, siguiéndole Bernard, en *A B C*.

La prueba más interesante fué la de motos categoría de 500 c. c.

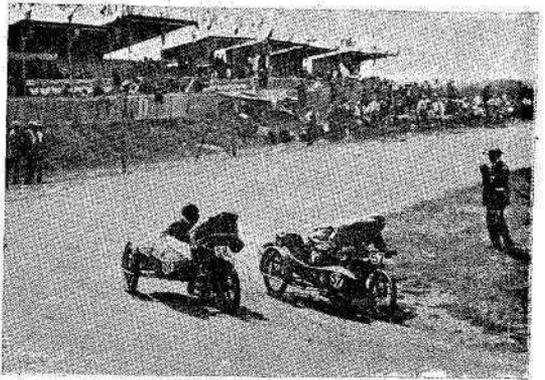
La marca *Peugeot* logra un triunfo resonante, pues Gaillard vence, cubriendo los 457 kilómetros en 4 horas, 36 minutos y 1 segundo, a una velocidad media de 99,300 kilómetros.

Jolly, sobre *Alcyon*, llega tres minutos más tarde.

Pean, montando *Peugeot*, ocupa el tercer puesto, y en cuarto lugar llega el famoso corredor inglés Whalley, sobre *Douglas*.

Whalley, sin embargo, ha logrado, sobre su magnífica *Douglas*, realizar la mejor vuelta de la carrera, a 104,122 kilómetros.

Los otros cinco concursantes se retiraron durante la carrera por diversas causas, siendo solamente los cuatro indicados quienes terminaron valientemente la prueba. La carrera



Aspecto de las tribunas durante un momento emocionante de la carrera de sidos

de sidos de categoría 350 c. c. fué un fiasco. Sólo dos concursantes se alinearon a la salida y ninguno de los dos terminó la carrera, por avería en las máquinas.

En sidos de 600 c. c. gana Hommaire, sobre *Orial*, a una media de 73 kilómetros y medio, llegando segundo Rolly, en *Motosacoche*.

La categoría de 1.000 c. c. da un triunfo completo y fácil a la *Harley Davidson*, montada por Vulliamy, que logra obtener una velocidad media de 84,300 kilómetros.

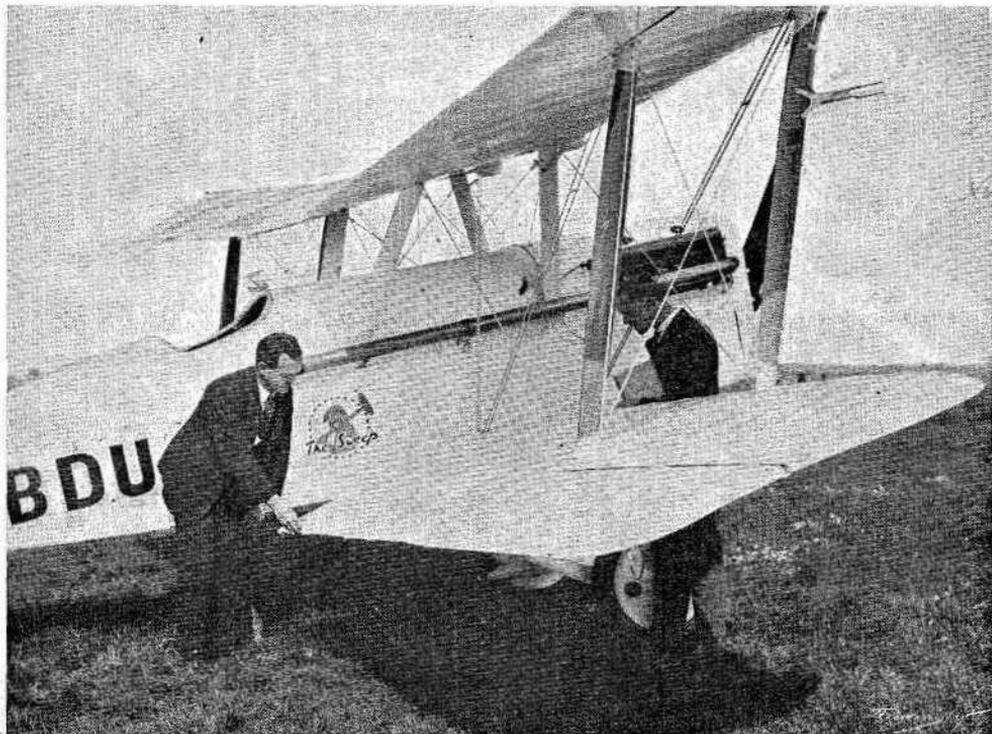
En esta carrera es el mismo Vulliamy quien logra hacer la mejor vuelta, a 93,210 kilómetros. Finalmente, hubo concurso de bicicletas a motor, con dos categorías, una de 100 c. c. y otra de 125, resultando ambas muy animadas y mostrando, otra vez, lo que ya en París-Niza quedó demostrado, esto es, la gran utilidad que para turistas modestos presenta la bicicleta provista de pequeño motor.



El vencedor de cycle-cars de 750 c. c. en el instante de llegar a la meta

Fotos Rol

La aviación en Inglaterra



Aparato que ganó la Copa del Rey en el importante Concurso de la Vuelta a Inglaterra

Foto Sánchez Catalá

TODOS somos caballeros, pero la capa no aparece, como dijo el otro.

Eso pueden repetir las grandes naciones, cuyas manifestaciones pacifistas nos aturden desde años ha, sin que, por otra parte, el tan suspirado desarme universal aparezca por lado alguno del planeta.

Cierto que en Washington fueron limitadas las cifras de tonelaje de los grandes acorazados y los cruceros formidables, cada uno de los cuales cuesta una fortuna y puede ser hundido por un aviador afortunado o por un sumergible audaz.

Pero también es cierto que la fuerza aérea, la fuerza del porvenir, el arma ultrarápida y ultradestructor por excelencia, ésa no fué objeto de limitación alguna por parte de los conferencistas internacionales.

He ahí, pues, como han dicho en el parlamento británico en estos días, la causa de la futura guerra: el armamento aéreo.

Inglaterra, que hasta ahora andaba un poco retrasada en eso de aviación, está, en estos últimos tiempos, dando un impulso fantástico a sus armamentos aéreos y está organizando una serie de concursos magníficos que ponen de relieve la buena calidad que en hombres y

materia! dispone, ya que no la gran cantidad de los mismos.

La vuelta a Inglaterra, realizada en avión poco ha, ha sido un aviso muy serio para quienes no creían en la ultramoderna aviación británica.

Y por si eso era poco, la vuelta a Londres, una especie de carrera de velocidad aeroplánica inglesa, ha dado resultados punto menos que maravillosos.

No son de extrañar tales éxitos si tenemos en cuenta que el inglés, que siempre se ha distinguido por su fabricación perfecta, ha dado muestras de ser un hábil y arriesgado aviador.

Estos éxitos han alentado al parlamento de tal suerte, que incluso los miembros del partido laborista han aprobado el fomento ilimitado de la aviación inglesa «defensiva».

El Ministerio de Aeronáutica ha entrado en intensa actividad, tanta, que, celoso el Almirantazgo, ha reclamado para sí la organización marítima de la aviación encarándola con la defensa de costas y escuadras, con independencia de la aviación terrestre y de la civil.

Pero el gobierno inglés, comprendiendo que bajo la capa de aviación civil puede incubarse tranquilamente una perfecta organización gue-

rera del aire, resiste a dar satisfacción al Almirantazgo en este punto transcendental para el porvenir de la Gran Bretaña.

La aviación, pues, está a la orden del día en el mundo de la política británica.

Se habla de unir Inglaterra a sus apartadas colonias mediante grandes, mediante fantásticos medios de aviación.

Se crea en Singapoore una gran base naval en la que, claro está, habrá todo lo necesario para aviación náutica, con grandes talleres de construcción y reparación y aprovisionamiento de hidros de gran tamaño, o sea una estación fortificada para que las escuadras del aire británicas puedan ir de la India a Australia, (pasando por la base de Samoa, que es australiana, es decir, inglesa), con lo que las grandes rutas del Pacífico quedarán aseguradas para las naves aéreas de la Gran Bretaña.

Juntamente con este grandioso proyecto, se realizan otros al amparo de los cuales la aviación militar inglesa prosperará fantásticamente.

Tales proyectos dejan muy atrás a las grandes empresas de comunicaciones aéreas francesas y, como éstas, detrás de la pantalla

de la rapidez en los servicios postales y de pasajeros, se albergan los deseos de dominar militarmente los centros mundiales, intercontinentales, de las comunicaciones por el aire.

Entablado el duelo de armamentos aéreos, Inglaterra, que [tiene un extensísimo imperio que cubrir, se apresta a figurar en primerísima línea entre las grandes potencias.

De Londres a Calcuta en setenta y dos horas, por los aires, en servicio regular trise-manal.

De Inglaterra al Canadá en pocas horas, diariamente.

De Inglaterra al Cabo en dos días y medio, volando por encima del tenebroso continente de Stanley.

La Albión, que durante tres siglos ha tejido en todos los mares del planeta una tela sutil y firme en la que se enredaron las naves de Holanda, las naves de España, las naves de Francia y las naves germanas, trata ahora de crear una tela semejante en los espacios...

¿Qué colores ostentarán las primeras águilas que caigan en esa red colosal?

¿Serán, tal vez, las águilas de América?

ENRIQUE GUARDIOLA

La Pequeña Vuelta a Francia, ciclista

EL que no se consuela es porque no quiere; mejor dicho, el que no termina una Vuelta a Francia, no es porque no tenga de ello ocasión; pues cada año el velódromo del Parque de los Príncipes, menos exigente que *L'Auto*, brinda una Tour de France con sus etapas correspondientes, pero con menos polvo, menos lluvia y sol, y.... menos kilómetros y—claro está—sin que los routiers deban llevar a cuestras el enorme fajo de tubulares.

Y sobre el velódromo se van sucediendo las etapas, desde que se parte de Suresnes hasta que se regresa a París tras un rodeo de Francia imaginario, y el público que no ha podido seguir quince etapas verdad, contempla con emoción las hazañas de los routiers sobre la pista y ellos se van adjudicando puntos en cada etapa hasta ganar o no ganar.

Y sucede la mayoría de las veces, que el que en la carretera verdad no logró descolgar, en el velódromo pone cátedra; y aun cuando no encuentra durante los últimos kilómetros de la etapa final una



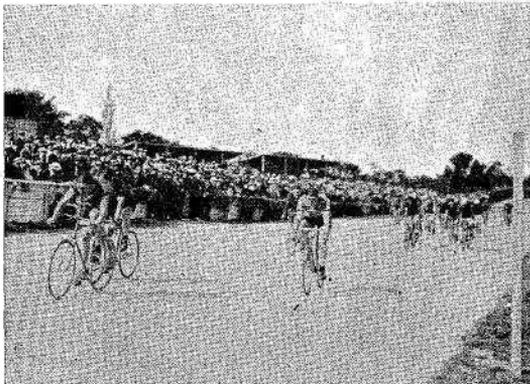
En el ravituallamiento

avalancha humana, ebria de entusiasmo estorbando incluso, está rodeado desde que parte del Suresnes.... imaginario hasta que regresa, de una avalancha que no estorba y que se entusiasma.

Pero este año, también los que en la prueba gigante han realizado proezas, las han realizado en la prueba diminuta. La clasificación del epílogo ha sido: 1.º Bellenger, con 50 puntos; 2.º Henri Pé-lissier, con 25; Alavoine, con 23; Buysse, con 16; Huet, con 7; Gegy, con 4; Bottecchia y F. Pé-lissier, con 1.

Como puede verse, los buenos de la carretera han sido buenos igualmente en la pista.

Lo cual quiere decir que en Francia, como en todas partes, el oro es oro, póngasele donde se le pusiere, y el latón latón, así se le remonte en la cúspide de una corona imperial. De donde ha resultado que esta especie de prueba de consolación, ha resultado serlo de consolidación.

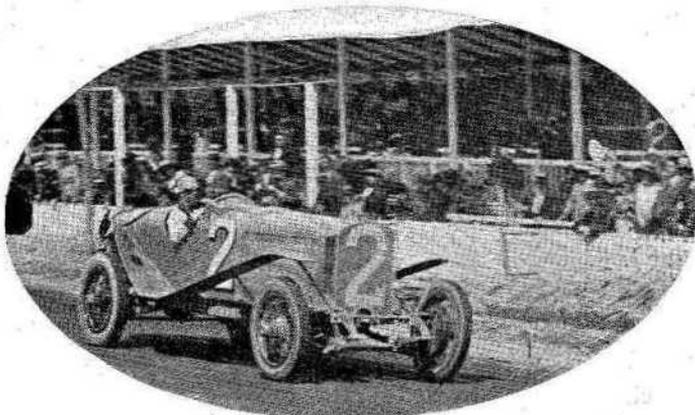


Un sprint ganado por Bellouger

K.

La Hispano-Suiza en Villacout

... y los triunfos de ese maravilloso motor



Dubonnet, sobre Hispano Suiza, clasificado primero en la quinta categoría del Gran Premio de Turismo

Es en Villacoublay que, escogido sabiamente por el más audaz de los aviadores, por Sadi Lecoite, se remonta admirablemente conducido por los aires, y en 1 de agosto, en vuelo famoso, abate el record del americano Mac Ready, frisa los 11.000 metros de altura, ganando la prima de 50.000 francos ofrecida por el subsecretario de Estado de la Aeronáutica y retorna a ser el recordman del mundo.

Es en Lasarte donde Dubonnet, Garnier y Boysiven se clasifican primeros en la famosa quinta categoría, estableciendo el primero el record de la vuelta más rápida.

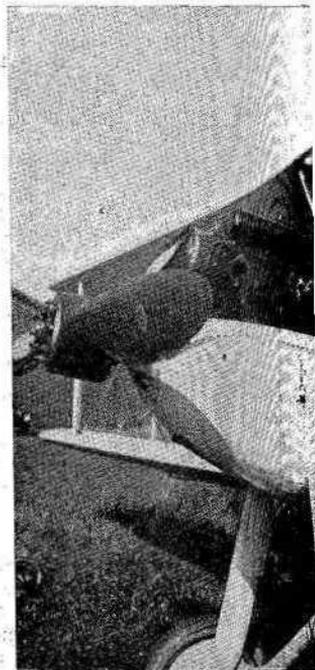
Es en La Mata donde Pujol se clasifica primero, logrando el record de la ascensión a la cuesta. Y todos esos beneméritos defensores, cuando terminan de realizar sus proezas, confiados, maravillados, poseídos de admiración por sus máquinas, dicen a voz en grito llenos de confianza, que en ocasión próxima esperan hacer más.

Sadi Lecoite, después de haber rebasado los 10.800 metros, dijo a cuantos le quisieron escuchar que ahora intentará escalar los 12.000. los 12.500 metros, ya que lo hecho en 1 de agosto no fué más que un ensayo... un ensayo de los más felices, si bien la provisión de oxígeno que hizo, le resultó insuficiente.

Sadi Lecoite manifestó no haber experimentado mucho frío. Iba admirablemente equipado para resistirlo. Al alcanzar los 8.000 metros el termómetro estalló al marcar los 40° bajo cero. Al ascender más y más, debió pasar de los 50°

Sadi empleó para realizar su extraordinaria proeza un biplano *Nieuport-Delage*, estudiado por el ingeniero Mary. Se trata de un aparato de 6,60 metros de longitud, 14 de envergadura y de un peso de 948 kilos.

El motor ya hemos dicho que es *Hispano-Suiza*, de 350 HP., alimentado indistintamente por benzol y bencina.



Motor Hispano-Suiza de 400 HP., con el que Sadi Lecoite acaba de



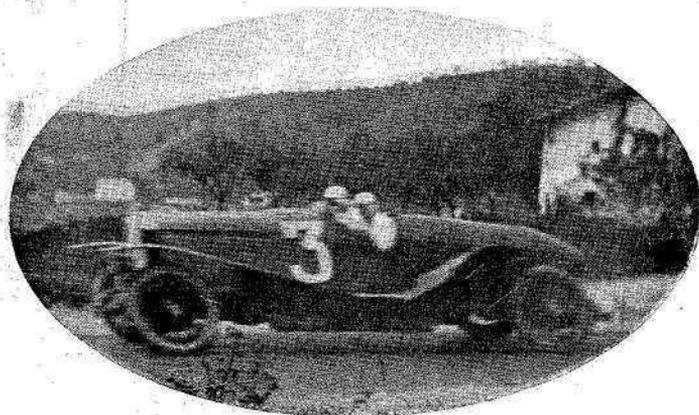
El aparato Nieuport-Delage antes de partir

blay, en Lasarte, en La Mata...

er "Hispano-Suiza" se repiten todos los días



P, montado en el Nieuport-Delage, de batir el record mundial de altura



Garnier, que en la quinta categoría del Gran Premio de Turismo se clasificó segundo tripulando un Hispano-Suiza

Hasta los 6.000 metros Sadi empleó benzol y se sirvió de la bencina al escalar mayores alturas.

La preparación de este nuevo record ha sido hecha con la premeditación debida.

Primero la preparación del avión, en la que el ingeniero M. Mary ha tenido el talento de reunir las imprescindibles cualidades de rapidez y estabilidad. Luego, el establecer una doble alimentación al motor *Hispano* por medio del benzol y de la gasolina, representa una serie delicadísima de estudios científicos; más tarde la adaptación de una hélice que no malograra las ventajas anteriormente descritas

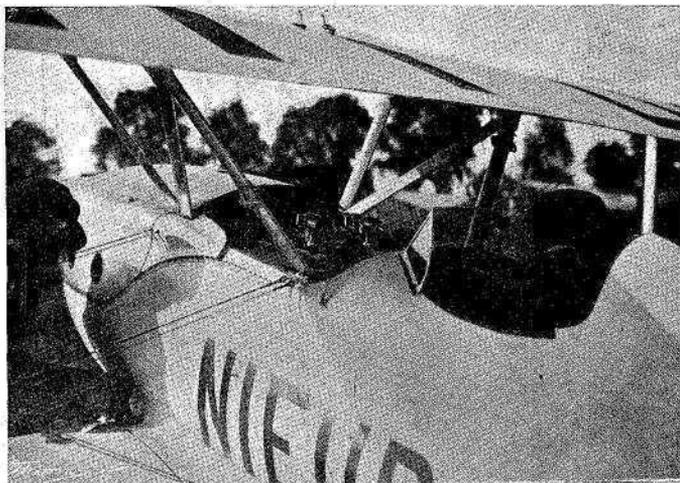
Reunidos estos importantísimos factores, tocóle a Sadi ensayarlos uno y otro día, hasta llevar a su convencimiento la seguridad plena de que aparato, motor y hélice responderían por completo a su voluntad.

Por su parte, Sadi Lecoite hubo de prepararse para su arriesgado viaje: Apeló a los excelentes oficios del doctor Garsaux para, bajo su dirección, efectuar los necesarios experimentos bajo la campana neumática, en la que se va efectuando progresivamente el vacío que corresponde a las depresiones atmosféricas que se registran en la ascensión efectuada por el célebre aviador. Sadi se colocó la careta a partir de los 6.000 metros y logró sobrepasar los 11.000 sin la menor molestia.

Y merced a su *Nieuport*, al admirable motor *Hispano-Suiza*, que funcionó sin interrupción de una manera perfecta, y a la admirable sangre fría, es como Sadi Lecoite ha triunfado.

En los anales de la aviación, como en los del automovilismo, es la *Hispano-Suiza* la que triunfa siempre merced a sus condiciones indiscutibles de absoluta perfección.

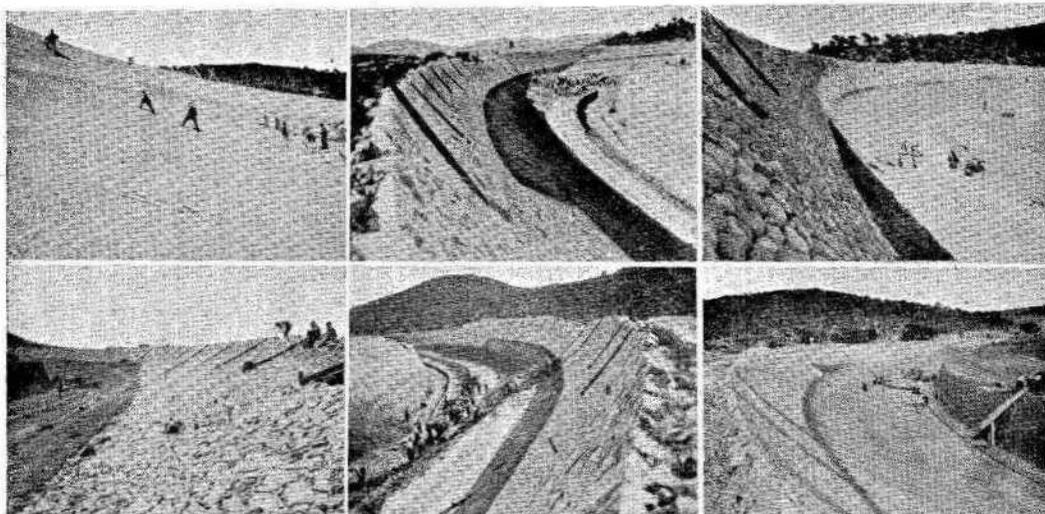
N. M.



Sadi Lecoite y su mecánico preparando la salida

Fotos Ragel y Rol

El autódromo español



Vista de las grandes obras de nuestro Autódromo Nacional

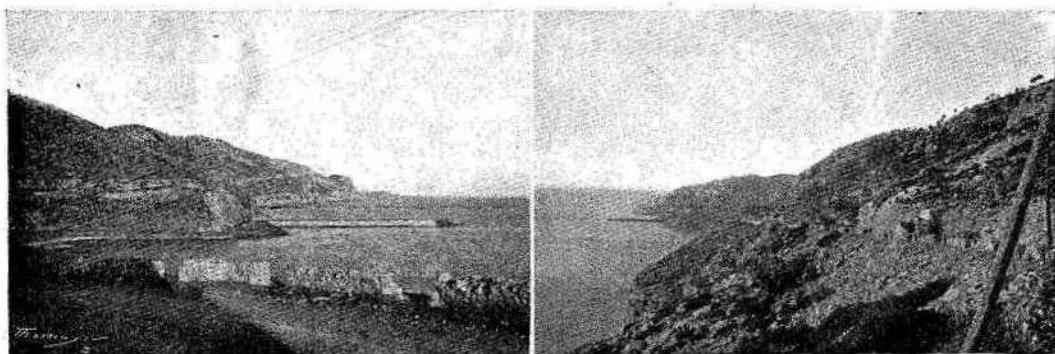
CADA día van progresando las obras de nuestro autódromo y no es en absoluto temerario el predecir que, por lo que resta de año podamos presenciar alguna manifestación de pura velocidad en la pista vecina a la más bella de las poblaciones costeñas de nuestra Cataluña.

Como puede ver el lector, poco falta para que la gran pista de carreras quede terminada, y bien se aprecia en los grabados la seguridad absoluta que para motoristas y público se pretende hallar en la recia y firme construcción de los virajes, en sus inclinaciones, científicamente calculadas, y, en fin, en todo género de detalles.

Al publicar las fotos que acompañan estas líneas, recordamos que unas apreciaciones nuestras al hablar del Gran Premio Turista de Francia, motivaron que un colega, inspirado por una personalidad automovilista que guardaba el incógnito, opinara estábamos equivocados y sostuviera que el Gran Premio España, en el próximo año, debía correrse en Tarragona y con el mismo reglamento apro-

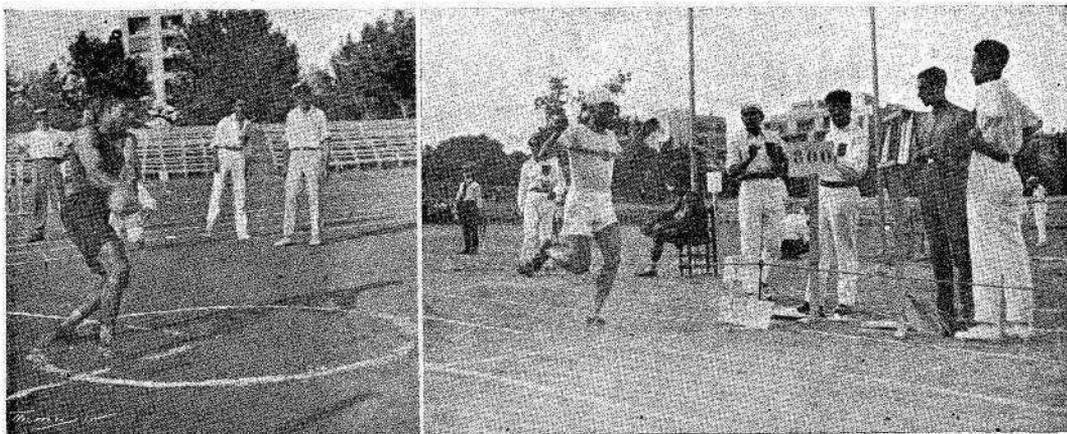
bado para el presente, alegando que América, Italia, Alemania y Francia tenían sus grandes manifestaciones de velocidad y eran las que más interés despertaban. De acuerdo completamente, pero con una salvedad: América, Italia y Alemania corren en autódromo, Francia no lo hace porque no lo tiene, y tal vez, seguramente el 1924, lo posea, y entonces, por razón natural, siguiendo el razonamiento del querido colega, debemos prescindir del Gran Premio España en Tarragona, Gran Premio 2 litros en San Sebastián y, reuniendo todos los esfuerzos, correr en el Autódromo Nacional la prueba única de 2 litros, pues suponemos no vamos a correr tres Grandes Premios cuando las naciones citadas sólo disputan uno.

No queremos entrar en polémicas y si sólo procurar con nuestras indicaciones enfocar los esfuerzos para que lo que se organice en España sea un éxito... Casos como los de San Sebastián sólo pueden admitirse una vez; la historia deportiva de nuestra nación es demasiado brillante para que desmerezca con páginas tan grises.



El camino al autódromo es bello, atrayente y lleno de frescor

Campeonatos atléticos de Cataluña



Se han celebrado con gran éxito los Campeonatos atléticos de Cataluña, con los siguientes resultados:

100 metros.—1.º, Casas, F. C. B., 11 s. $\frac{7}{10}$; 2.º, Recasens; 3.º, Cebrián.

Martillo.—1.º, Llorens, C. G. T., 28,73 metros, record de España; 2.º, Nin; 3.º, Fornell

400 metros.—1.º, García, C. D. E., 55 s. $\frac{3}{10}$; 2.º, Mateu; 3.º, Forcadell; 4.º, Baidés.

Salto altura.—1.º, Turmo, C. D. E., 1,63 metros; 2.º, Llort; 3.º, Llorens.

1.500 metros.—1.º, Pons, F. C. B., 4 m. 43 s; 2.º, Vinadé; 3.º, Carlos.

100 metros vallas.—1.º, Vintró, F. C. B., 36 m., 2.º, Cebrián.

Disco.—1.º, Fleiter, S. G. A., 36 metros; 2.º, Llorens; 3.º, Nin.

200 metros.—1.º, Cebrián, independiente, 24 s. $\frac{4}{5}$; 2.º, Casas; 3.º, Recasens; 4.º, Dasca.

5.000 metros.—1.º, Palau, 16 m. 22 s. $\frac{2}{10}$, record de Cataluña; 2.º, Mani; 3.º, Ramos.

Pértiga.—1.º, Valle, independiente y Llort, 2,72 metros; 3.º, Calvo.

Peso.—1.º, Nin, C. G. T., 10,69 metros; 2.º, Llorens; 3.º, Fleiter.

800 metros.—1.º, Pons, F. C. B., 2 m. 5 s., record de España; 2.º, Forcadell; 3.º, Casadevall; 4.º, Baidés.

Triple salto.—1.º, Recasens, C. G. T., 11,96

metros, record de Cataluña; 2.º, Olivella; 3.º, Vintró.

Relevos 400 metros, 4 × 100.—1.º, F. C. Barcelona: Dubois, Casas J., Vintró, Casas R., 49 s. $\frac{9}{10}$, record de Cataluña; 2.º, C. D. Europa: Turmo, García, Artero, Calvo; 4.º, R. C. D. Español: Dasca, Mario, Solanes, Muntaner.

5.000 metros marcha.—1.º, Meléndez, F. C. B., 24 m. 22 s., record de España; 2.º, Gibert; 3.º, García; 4.º, Solé.

Jabalina.—1.º, Feiter, G. R., 43,20 metros; 2.º, Brú; 3.º, Llorens.

Salto de longitud.—1.º, Forcadell, C. G. T., 5,53 metros; 2.º, Casas; 3.º, Recasens.

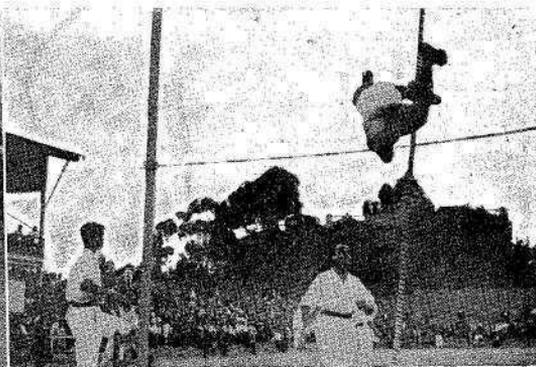
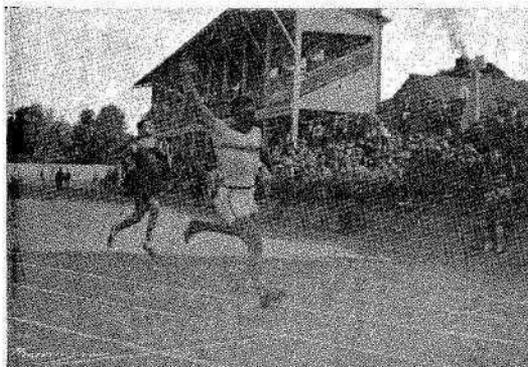
Relevos 1.600 metros, 4 × 400.—1.º, F. C. Barcelona: Pons, Sancho, Pineda, Calvet, 4 m. 2 s., record de Cataluña; 2.º, R. C. D. Español: Casadevall, Solanes, Muntaner, Dasca; 3.º, C. D. Europa.

Clasificación por equipos.—1.º, Club Gimnástico de Tarragona, 32 $\frac{1}{5}$; 2.º, F. C. Barcelona, 31; 3.º, C. D. Europa, 18.

Casas, sin estar en plena forma, se demostró el hombre invencible en los 100 metros.

En los 400 metros hubo lucha por alcanzar el primer puesto, que correspondió a García, del Europa.

En saltos de altura se volvieron a significar Turmo y Llort, quedando ex-quo en 1,63 m.



Campeonato de España a remo

No con el esplendor ni el interés de otros años, pero sí con bastante animación, se han celebrado este año las pruebas para el Campeonato de España, tomando parte equipos barceloneses, tarraconenses y alicantinos, que, a pesar de sus esfuerzos, no lograron vencer a nuestros remeros del Club de Mar y del Real Club Marítimo.

Serramalera, sin competidores, ganó en skiff, siendo muy de lamentar que sus grandes dotes en la boga individual no hallasen ocasión de mayor y más glorioso lucimiento.

En los cuatro remos se advirtió al principio el dominio de los alicantinos, pero los barceloneses arreciaron y lograron la victoria con una regular ventaja.

Los resultados fueron los siguientes:



Lucita, del Real Club Marítimo, clasificado primero en outriggers a ocho remeros

Outriggers a cuatro remeros.—1.º, *Jaume I*, del Club de Mar: Boronat, Rigol, Subirana, Martí, timonel Raldiris, 7 m. 15 s.; 2.º, *Desperta, ferro*, del C. N. de Tarragona: Dalmau, Alasá, Galcfré, Piñol, timonel Teixell, 7 m. 27 s. $\frac{1}{4}$; 3.º, *Isidro Barbeira*, del Real Club de Regatas de Alicante: Carratalá, Schlaccer, Jordá, timonel Porcel, 7 m. 30 s. $\frac{1}{5}$; 4.º, *Sedó*, del Real Club Marítimo: Pellicer, Pamies, Ferrer, Verdugo, timonel Atué, 7 m. 44 s. $\frac{1}{6}$.



Jaume I, del Club de Mar, que alcanzó el primer lugar en outriggers a cuatro remeros



Serramalera, vencedor de skiff, sin competencia

Outriggers a ocho remeros.—1.º, *Lucita*, del Real Club Marítimo: Omedes, Coll, Pérez, Riba, Giralt, Serramalera, Morales, Massana, timonel Martínez, 6 m. 45 s. $\frac{3}{5}$; 2.º, *Catalunya*, del Club de Mar: Dalmau, Solé, Ventura, Font, Canadell, Cornet, Ramón, Calvet, timonel Arbona, 6 m. 57 s.

Skiffs.—1.º, Serramalera, del Real Club Marítimo, 8 m. 26 s.

Nuestra felicitación al Club de Mar y Real Club Marítimo por el éxito que sus remeros acaban de alcanzar, y nuestros mejores deseos para que en años venideros sepan defender el honroso puesto que ocupan.

La mujer y el deporte

Susana Lenglen, cinco veces Campeona Mundial de Tennis —

Por quinta vez las pistas de Wimbledon han visto a Susana Lenglen ganar el campeonato mundial de tennis.

He ahí, lector amable, un caso extraordinario de constancia dado por una mujer, que, según el vulgo, es el símbolo de la vejeidad, de la inconstancia, de la mutación.

Claro está que tú, lector, por poquitín escéptico que seas, quitarás importancia al hecho, señalando que Susana, si bien es mujer, es, además, del norte, con lo que tal vez quieras indicarme que las Evas ultrapirenaicas, en eso de continuidad sentimental, son muy distintas a las gitanas del mediodía.

Y yo te replicaré que la mujer, sea del norte, del sur o del oriente, bien que de poniente, es, ni más ni menos, que lo que el hombre quiera que sea, en el sentido de que el hombre, *pater familiae*, es el encargado de marcar las orientaciones que han de regir en la educación de las niñas, esto es, de las futuras mujeres.

Y, por lo tanto, si nuestro ambiente da pocas, pero muy pocas Susanas Lenglen, tuya ¡oh padre de familia que me leyeres! es la culpa.

Nuestra mujer es inconstante, frívola, pueril, porque en la inconstancia, en la frivolidad, en la puerilidad la educan en nuestros colegios y en nuestros hogares.

Susana Lenglen, educada en la seriedad del norte sabe pensar en serio, y, por lo tanto, sabe actuar en serio, sabe imprimir a su vida un camino determinado, sabe ser constante...

Por eso, porque sabe vivir en serio, no tiene inconveniente en retratarse en tren de extrema frivolidad, con una fea mascota en brazos, tal que si ese horrible monillo de trapo fuese, en efecto, la causa de su celebridad deportiva.

Jamás una mujer de las nuestras tolerará que se haga público, un su retrato de esta índole, porque, en el fondo de su conciencia, sentirá la vergüenza instintiva de que tal retrato sería la revelación de todo su débil carácter, de su absoluta personalidad sin personalidad.

Y es que cada quien, en sus ratos de buen humor, gusta de aparentar que es lo que no es.



Y la mujer siente deseos de que la tomen por coqueta cuando no abusa ni apenas usa de la coquetería y quiere que la tomen por muy seria y muy formal cuando, en realidad, su vida no es más que un constante coqueteo insulso.

A eso educamos nosotros a nuestras futuras mujeres: a ser coquetas.

Todo su porvenir, toda su vida, la hacemos depender de una buena boda, y, claro está, faltas de capacidad educacional que las haga libres, que las dote de conocimientos para luchar en la vida, para ganarse la vida con independencia, con libertad, sin pensar en el hombre más que en el único caso en que con él debiera pensarse, es decir, cuando llegue la hora de mutua simpatía, del verdadero amor, faltas de todo esto, nuestras pobrecitas mujeres han de crecer y vivir en la inconstante y mariposeadora coquetería.

Una Susana Lenglen, esto es, una mujer fuerte, de orientaciones rectilíneas, de carácter independiente, que vive para un objetivo determinado ajeno al matrimonio salvador, sería entre nosotros un mirlo blanco.

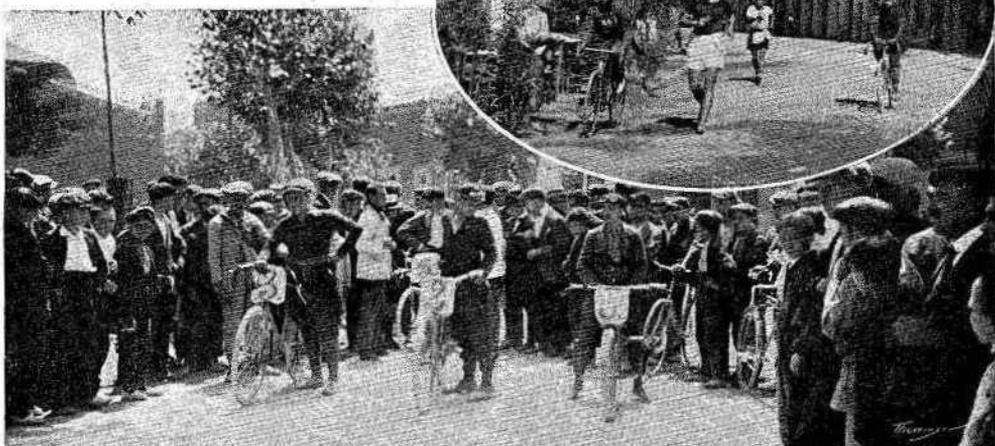
Y si Susana causa admiración en el mundo entero por su raqueta, más ha de admirarnos a nosotros por su carácter firme y enérgico.

Admirad, lectoras, a la constante y rectilínea Susana Lenglen y, si os sentís con fuerzas para ello, tratad de imitarla psicológicamente.

Foto Sánchez Catalá

MARTÍN PAZ

Los deportes en Sabadell



Los velomotores dispuestos a emprender la carrera. — En el óvalo, los corredores que figuraron a la cabeza de la carrera Vuelta a Sabadell

SABADELL se ha empeñado en que su nombre suene, brillantemente, en el mundo de los deportes, y a fe que lo está consiguiendo de una manera cabal.

Después del decisivo papel que sus futbolistas lograron en el Campeonato de Cataluña últimos y tras otras bizarras pruebas de deportivismo, por nosotros recogidas en estas columnas, la importante ciudad industrial ha dado, con motivo de su reciente Fiesta Mayor, una gran mani-

festación más de su adelanto deportivo.

Carreras a pie, de vuelta a Sabadell; carreras de bicicletas y una prueba de velomotores, todo ello muy bien organizado y espléndidamente ejecutado, han sido los números salientes del programa deportivo en la pasada fiesta mayor.

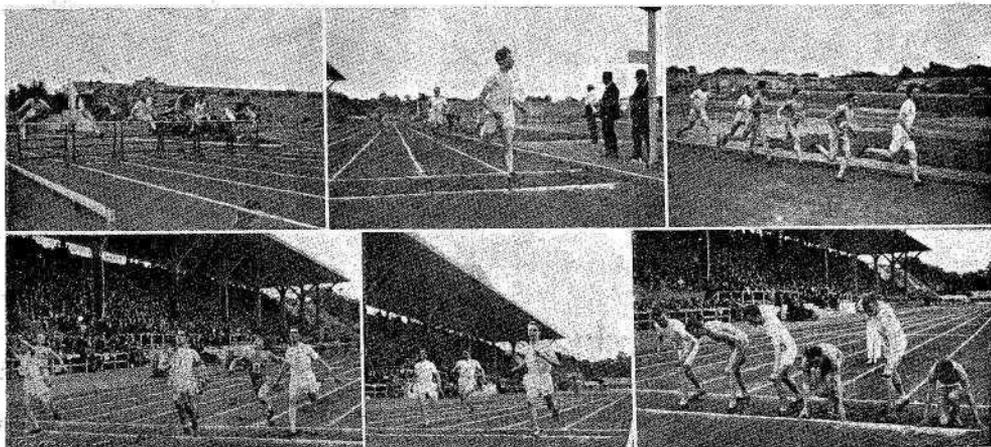
Las notas gráficas que publicamos muestran hasta la saciedad, el interés con que el público sabadellense sabe asociarse a tan hermosas manifestaciones.



Brillante aspecto de las carreras de bicicletas en el momento de llegar el vencedor en todas categorías

Fotos Francasi

Quincena deportiva internacional



Siguen preparando la Olimpiada

EN su deseo de hallar buenos equipos que presentar en la próxima Olimpiada, Francia sigue concertando concursos atléticos internacionales en los que, a más de entrenamiento, sus atletas se acostumbran a medir sus fuerzas con los grandes ases de otras naciones, con aquellos mismos que dentro de algunos meses habrán de tomar parte en la gran Olimpiada.

Después de la gran victoria francesa sobre los atletas belgas, Francia esperaba, si no una victoria completa, sí algún éxito parcial con los atletas del otro lado de la Mancha.

Por esto el sobresalto ha sido muy grande al ver que Inglaterra vencía en toda la línea por la diferencia de 69 puntos contra 42.

En nuestros grabados aparecen el final de los 110 metros; la llegada del inglés Griffiths, ganador de los 800 metros; la prueba de 5.000 metros, ganada por Milton, inglés; Nicholl, Royle y Neattewman, ganando los 100 metros sobre los tres defensores franceses; los británicos llegando descansadamente a la meta en los 200 metros, y el momento de la partida de la carrera de 1.500 metros, que fué ganada también por todo el equipo inglés.



La travesía de París a nado

Los parisienses han tenido ocasión de presenciar como, en estos días de calores tórridos, unas docenas de hombres y mujeres se daban el gustazo de sudar en pleno Sena, disputándose un puesto en las eliminatorias para la travesía del París a nado.

El primero de nuestros grabados representa el instante en que los nadadores masculinos se arrojan desde el puente Nacional a las aguas del río francés en busca de la victoria. En el

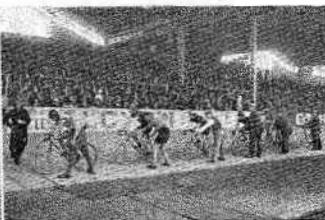
segundo aparece el momento de partida en la prueba de mujeres, y el último es el retrato de Enriqueta Gardella, hermosa parisina, ganadora en la prueba de mujeres. La señorita Gardelle, recia y ágil, sin que ello sea en mengua de la gracia femenina, antes por el contrario, aumentándola, es una prueba más del progreso que en materia deportiva está realizando la mujer francesa. ¿Cuándo diremos otro tanto de nuestras mujeres?

El ciclismo

en Francia



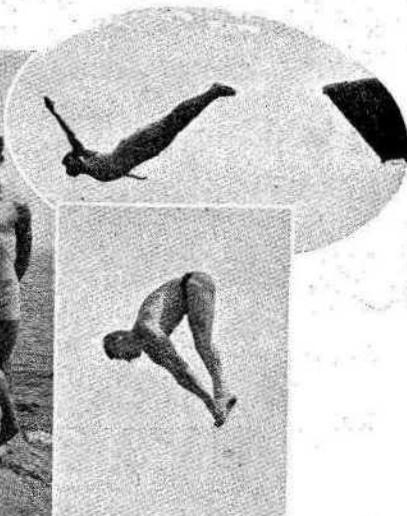
EN París siguen celebrándose una verdadera serie de manifestaciones ciclistas, a cual más interesante. Entre ellas ha sobresalido la carrera París-Chany, en la que el famoso Pelletier, bien conocido de nuestra afición, resultó vencedor. En la fotografía aparece Pelletier en el momento de la llegada, las piernas algo fatigadas y la cara sonriente.—La partida de los ciclistas en la prueba París-Arras, carretera adelante en nutrido pelotón, y la salida del match Humblot Marcot, acompañan al retrato de Pelletier.—Abajo vemos a Seres y Quiart en un match de medio fondo, en Parc des Princes, dispuesto para la salida.—Salida en una carrera de medio fondo (10 kilómetros) en el velódromo de Búfalo, y un momento emocionante de la carrera



Fotos Rol

Un equipo de natación belga en Barcelona

Dos hermosas exhibiciones han realizado los nadadores belgas en la piscina del Club de Natación que, con constancia magnífica, sigue trabajando acertadísimo en pro del desarrollo de los deportes del agua. El público ha llenado por completo el local en las fiestas internacionales y ha aplaudido con entusiasmo a los nadadores barceloneses y a los visitantes. La victoria sonrió a los belgas en ambas sesiones.



En la segunda, y en la prueba de 66 metros over, se clasificaron: 1.º, Combet, B. S. C., 52 s.; 2.º, Schemait, y 3.º, Truete. Los 200 metros por equipos de seis, resultó bastante competido, triunfando el B. S. C. La prueba de relevos era esperada con gran interés. Nadaron de espaldas Cailleurs y Tusell, ganando terreno el belga. En la prueba social para formar el equipo de relevos, 4 x 200, participaron Peredejordi, 3 m. 12 s. $\frac{4}{5}$; 2.º, Berdemás, y 3.º, Roig. Terminó la fiesta con el partido internacional de polo acuático entre los equipos belga y catalán. Formaban el primero Grumriaux, Schmalt, Radamacher, Thiry, Combet, Bettern y B. Willote, y el catalán, Cruells, Tusell, Basté, F. Gibert, J. Fontanet, Puig y D. Gibert. Ganaron los primeros por 5 a 2.

Gran Premio de Brescia

Era tal la confianza de Cagno en sus

PIRELLI **C** **O** **R** **D**

Y

C **A** **M** **A** **R** **A** **S** **PIRELLI**



que todos sus revituallamientos consistieron en tomar simples refrescantes, lo que no le impidió efectuar

522 kilómetros, a 129 de media

El carburador español

"IRZ"

El que consumiendo menos da más nervio y velocidad a cualquier coche

es el mejor del mundo

Casa en Madrid:
Montalbán, 5
Fábrica en Valladolid

Anuncie Vd. en **STADIUM**

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

Ernest Witty & Co.

La casa más importante de España en artículos para todos los deportes

Depósito de los inmejorables artículos para Tennis de la acreditada casa inglesa SLAZENGERS LTD.

Y de los balones para foot-ball GLOBE IMPROVED con cámara OCTO, garantizados como los mejores del mercado

Aragón, 259-261 : Teléfono 1017-A
B A R C E L O N A

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para **automóviles.**

SOCIEDAD MARCA "EL LEON"
Paseo San Juan Nº2 Pral

"El Athletic Club de Bilbao"

EL HISTORIAL DE ESTE CLUB
POR JOSÉ M.^a MATEOS

TOMOS EN VENTA A PESETAS 3,50

Librería Ribó : Pelayo, núm. 46

En la Gran Semana Automóvil Internacional de San Sebastián

La Hispano-Suiza

ha demostrado nuevamente sus insuperables condiciones ganando con **Dubonnet, Garnier y Boysiven** Todos los premios de la quinta categoría y el premio de la vuelta más rápida

En la carrera en cuesta de La Mata

La Hispano-Suiza

ha hecho también el mejor tiempo batiendo el record establecido el año pasado

LA HISPANO-SUIZA

ESPAÑA (Barcelona) Carretera Ribas, 279 - Tel. 250-S M : FRANCIA (Bois Colombes) Talleres: Rue du Capitaine Guynemé

El neumático

Hutchinson

gana brillantemente la gran carrera internacional

Vuelta a Francia

1.º H. Pélissier

2.º O. Bottechia

Sobre ciclo AUTOMOTO

Pedid siempre neumáticos

Hutchinson

NEUMÁTICOS MOTO : VELO : AUTO : MACIZOS

M A D R I D
Caños, núm. 1

Hutchinson

BARCELONA
Valencia, núm. 223

Ruedas Metálicas
Intercambiables

RUDGE-WHITWORTH

Carburadores CLAUDEL

CONTADORES Y RELOJES

"O. S."

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS

E. y J. PUJOL XICOY : Valencia, 267 : Teléfono 371-G : BARCELONA

AIGLON

ES LA GARANTÍA DE
LA LUBRIFICACIÓN DE
VUESTROS MOTORES



BUSQUETS HERMANOS

Cortes. 587 : Tel. 1946-A : Barcelona

Bilbao - Madrid - Sevilla - Gibraltar - Gijón

1923 : Año XVII

Le Catalogue des Catalogues

(GUÍA DEL COMPRADOR)

Todos los precios

Todas las características

De todas las marcas

Motocicletas, Side-cars, Automóviles,
Coches turismo, Vehículos industria-
les, Camiones, Aparatos de motocol-
tura, Accesorios para automóviles,
Aviación, Maquinaria y Herramientas

Precio: 11 francos

(Envío franco certificado)

EDITORES:

V^{ve} Victor LEFÈVRE & M. BARON

1, Avenue Félix-Faure : PARIS (XV^e)

Teléfono SÈGUR 49-71



COJINETES A BOLAS

GRAN STOCK

Agentes exclusivos de venta:

Soler y Aparicio

Sepúlveda, 86-88 : Teléfono 1950-A : BARCELONA

Advertencia importante: Desde hace varios años
tenemos montada en nuestros talleres una sección
dedicada exclusivamente a la construcción de toda
clase de Cojinetes, de dimensiones no catalogadas
Patentes de invención e introducción

PÍDANSE REFERENCIAS

Gran Premio del Automóvil Club de Francia 1923

En esta gran Carrera, la más famosa de Francia
y celebrada el día 2 del próximo pasado mes de
julio, de los 17 coches participantes, 10 llevaban

ENCENDIDO BOSCH

y únicamente 5 consiguen terminar la prueba ;
de éstos, los 4 primeros iban equipados con

Magneto Bosch

TURISMO

2.ª categoría: 1.º, 2.º y 3.º, sobre «Peugeot»

3.ª categoría: 1.º, 2.º y 3.º, sobre «Peugeot»

VELOCIDAD

1.º Seegrave, sobre «Sunbeam»

2.º Divo, sobre «Sunbeam»

3.º Friedrich, sobre «Bugatti»

4.º Lee Guinness, sobre «Sunbeam»

T O D O S C O N MAGNETO BOSCH

Representantes exclusivos para España :

F. XAUDARÓ Y C.^A

BARCELONA
Aragón, 254

MADRID
Génova, 3

Lázaro y López
Concesionarios de las
legítimas bicicletas

B. S. A.

Rambla de Cataluña, 111 : BARCELONA : Teléfono 985-G

Neumáticos "R. S." Macizos "DELTA"

Precios y
condiciones:

Klein y C.^a

BARCELONA
Princesa, 61

MADRID
Gaztambide, 3

VALENCIA
Félix Pizcueta, 15

ZARAGOZA
S. Clemente, 4

BILBAO
Eguía, 2

SEVILLA
Pl. S. Fernando, 16

**Dos artículos de
Producción nacional
Calidad inmejorable
Resultados incomparables
Precios ventajosísimos**

Una sola comparación de am-
bos artículos con cualquiera
de los de más fama mundial
convencerá completamente



Hoy se fabrican
tanto
los neumáticos
"R. S."
como los macizos
"DELTA"
con la maquinaria
más
perfeccionada
conocida

"L'ANNUAL"

Anuario - Diccionario Universal de la Industria Automóvil
Fundado en 1906

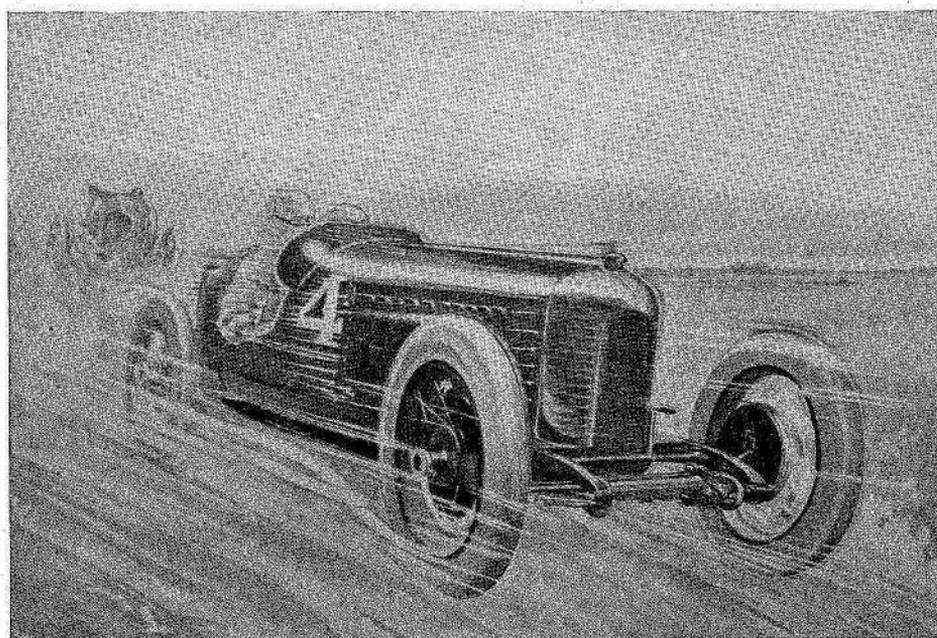
FRANCE SUR TOUS LES BUREAUX ET RANGERS



Obra de reputación mundial que interesa igualmente y a un tiempo a los Industriales y a los Comerciantes y al gran Público

Constructores de accesorios, aeroplanos, camiones, canoas, carrocerías, cycle-cars, máquinas-herramientas, material agrícola, motores, motociclos, omnibus, utillaje, piezas sueltas, side-cars, tractores, vehículos industriales, coches de turismo, voiturettes, etc., etc.,
DEL MUNDO ENTERO.

222, Boulevard Péreire - PARIS
Precio del tomo encuadernado: 25 frs.
(portes aparte: 4 frs.)



FIAT

Agencia exclusiva

**Sociedad General
de Automóviles**

Mallorca, núm. 277

BARCELONA

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas

Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

**Annuaire Général
de l'Automobile
et de la Vélocipédie** **1923**

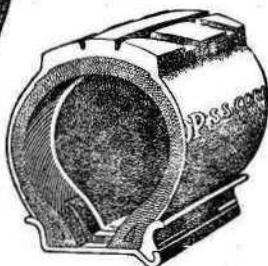
Estos Anuarios, indispensables a todo comerciante que trate en AUTOMOVILISMO y CICLISMO, se redactan de nuevo año tras año, aumentados considerabilísimamente, puestos absolutamente al día, con indicaciones exactas de todo el mundo

Precio de cada volumen: 25 francos

PUBLICADOS POR LA SOCIEDAD ANÓNIMA DE L'ANNUAIRE DU COMMERCE
DIDOT - BOTTIN

1, rue Villaret-de-Joyeuse : 38 bis, avenue de la Grande Armée

Informes, venta y anuncios en Barcelona: STADIUM : Balmes, 54



NEUMATICOS PARA AUTOMOVILES

DE LA
DUNLOP RUBBER Co. Ltd.
BIRMINGHAM (INGLATERRA)

FABRICANTES
DE
TODA CLASE DE ACCESORIOS
PARA AUTOMOVILES

RUEDAS DESMONTABLES DE
ACERO — TIPO ARTILLERIA —
PARA COCHE Y CAMIONETA

F O R D

MEDIDAS { 30 X 3 1/2 CON TALÓN
 { 32 X 4 1/2 SIN TALÓN

DUNLOP

SOCIEDAD ESPAÑOLA **DUNLOP** S. A.

MADRID
Claudio Coello, 106

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS
DUNLOP

BARCELONA
Buenos Aires, 18

Automóvil Salón

MADRID
Alcalá, 81 - Lagasca, 103

BARCELONA
Trafaigar, 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



AUTOMÓVILES ELIZALDE

FABRICACION ESPAÑOLA

**Chassis de Tu-
rismo, Omnibus,
Camiones, Coches
de Ambulancia,
Sanidad y Policía**



A. Elizalde

Paseo San Juan, 149 - BARCELONA
Apartado de Correos 424 - Telef. 921-G
Dirección teleg. y tel.: "Autoelizalde"