

Hípica



*Caballo «Apa Noy», del Barón de Güell, ganador del
Gran Premio de Barcelona 1927*

Foto Claret

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62
BARCELONA
Teléfono 1445

SANROMÁ

Extintor para Automóviles **STOP-FIRE**

El más pequeño... El más eficaz...

Agentes exclusivos para España: **E. y J. PUJOL XICOY**
Clarís, 103 - BARCELONA - Teléf. 371 G.



Cojinetes a bolas

GRAN STOCK

Los más económicos - Los de mayor rendimiento

Agente exclusivo de venta:

Casimiro Soler

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

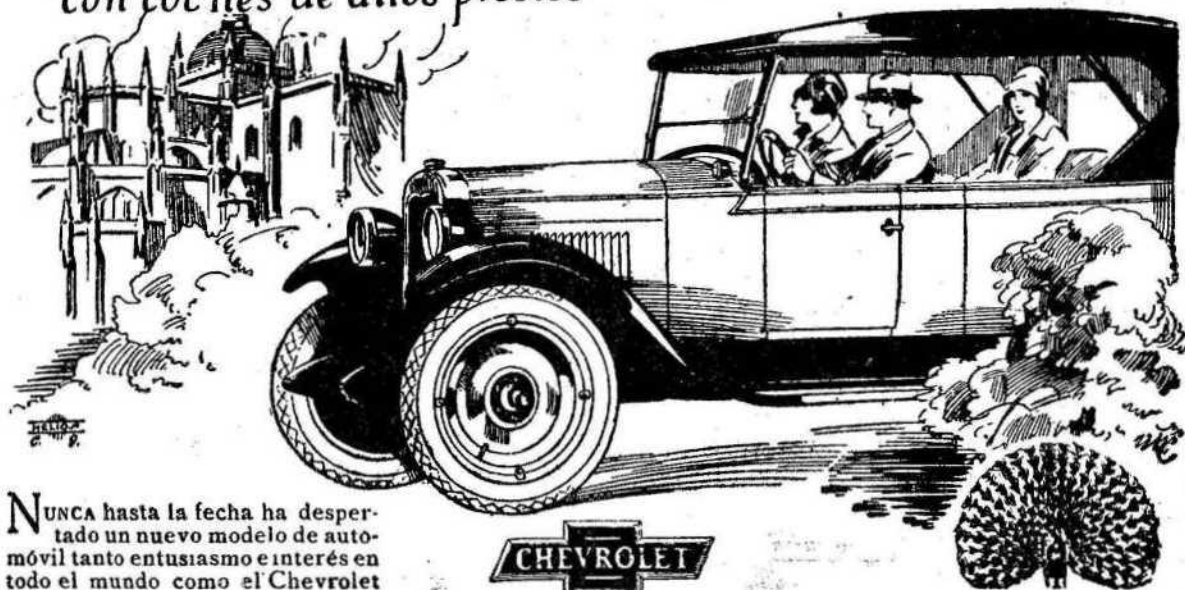
Advertencia importante: Desde el año 1917 tengo montada en mi taller una sección dedicada exclusivamente a la construcción de toda clase de Cojinetes, de dimensiones no catalogadas : Patentes de invención e introducción : PIDANSE REFERENCIAS

AUTOMOVILES



Agencia: Aragón, 208 - Teléf. 2507-A - Barcelona

Mecanicamente, siempre bueno.
Y ahora, en elegancia, solo rivaliza
con coches de altos precios



Para transporte económico

NUNCA hasta la fecha ha despertado un nuevo modelo de automóvil tanto entusiasmo e interés en todo el mundo como el Chevrolet 1927.

Tampoco hasta el momento han podido ni la industria ni el artista combinar tanto buen gusto y tanta habilidad para conseguir un coche como éste de seguro y lujoso a tan bajo precio. Especialmente las carrocerías de cuatro o cinco pasajeros firmadas por Fisher (el más importante y famoso carrocerero del mundo) alardean de sus graciosas líneas, de su intachable acabado hasta ahora sólo halladas exclusivamente en coches de altos precios.

Una multitud de refinamientos contribuyen a esta nueva y encantadora presentación, carrocerías de bajas líneas, los extremos del parabrisa estrechos, con objeto de que el conductor vea mejor las curvas; la línea de la moldura, continua y doble; el radiador, de coraza inoxidable; faros tipo proyectil, nuevas aletas bombeadas, de una sola pieza, etc. El acabado Duco permanente e impecable, de bellos colores, hace aumentar su elegante presentación continuamente mejorada.

Vea usted mismo el Chevrolet y se quedará extrañado al ver en un

coche de tan bajo precio combinadas con tanta elegancia tal presentación y distinción.

Condúzcalo usted en carretera y pruebe su velocidad y asombroso poder coronando las cuestas. Se entusiasmará con el espléndido confort de su guarnecido y en la suavidad por la cual puede viajar sobre cualquier clase de terreno y a cualquier velocidad.

En un momento puede conseguir una velocidad sorprendente o deslizarse perezosamente a través del tráfico sin tener que cambiar de velocidad. En las cuestas podrá adelantarse a otras marcas de precio más elevado. El confort en los asientos delanteros ha mejorado notablemente por estar perfectamente colocadas las palancas del cambio y freno, muy sencillas de manejar, y por las largas y resistentes ballestas de calidad, del tipo usado en muchos coches de los más caros del mundo, y una riqueza en refinamientos para su comodidad y placer.

El motor Chevrolet es de válvulas en la culata, famoso por su po-

tencia, eficiente y económico en su entretenimiento. Está protegido de materias extrañas por un depurador de aire y un filtro de aceite, impidiendo llegar éstas a las piezas móviles.

Su seguridad es completa por poder confiar en sus poderosos frenos y en su fácil y segura dirección. Todas sus partes aseguran economía y duración.

Puede usted adquirir un Chevrolet con las facilidades de pago que ofrece la General Motors y que le permiten pagar el coche mientras lo usa.

NUEVOS PRECIOS REDUCIDOS

(Sujetos a variación sin previo aviso)

TURISMO. 6.170 Ptas.	COUPE. 7.700 Ptas.
ROADSTER. 6.170 »	LANDAU SEDAN. 8.600 »
COACH. . . 7.600 »	CABRIOLET COUPE 9.350 »
SEDAN. . . 8.300 »	CHASIS comercial 4.800 »
CHASIS camion de una tonelada. . . 5.990 Ptas.	

Precios en nuestros depósitos de BARCELONA, MALAGA o BILBAO

Todos los coches completamente equipados, incluido el 5.º neumático. La camioneta de una tonelada vendrá equipada con ruedas de madera sin 5.º neumático.

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.

Plaza de Cánovas, 4. - Madrid

CHEVROLET

CONCESIONARIOS EN TODAS PARTES

Concesionario en Barcelona: **AUTO AMERICAN SALON**, Bailén, 188

STADIUM

En el
Mitin de Saint-lo
las

Peugeot

realizan los mejores tiempos
obteniendo una **triple victoria**

Carrera en cuesta, distancia 1 kilómetro

1.º Rigal con cochecito **Peugeot 750 c. c.**
con coche **Peugeot 18 s/s tipo sport**

Record de Richard, con moto Peugeot 750 c. c.
Velocidad media 155 kms. : El mejor tiempo de la jornada

Agencia para Cataluña y Baleares

VICENTE PRAT BOSCH

Salón de Exposición y Ventas

Consejo de Ciento, 349 : Teléfono 3090-A

Garage y Talleres

Aragón, 184 : Teléfono 649-A

Si usted conociera en detalle el
Willys-Knight
se sumaría a sus admiradores

Acuérdese que es el motor que no sufre
desgastes y que no le son necesarias las
manipulaciones periódicas de esmerilado
de válvulas y limpieza de culata

Nuestros actuales precios y surtido completo de carrocerías deben interesarle

AUTOMÓVILES, S. A. ~ Claris, 98 ~ Barcelona

VI CARRERA EN CUESTA DE LA RABASSADA

F. de Vizcaya, con un coche

BUGATTI

TIPO "GRAND PRIX" 200 c. c.

encargado por un distinguido sportman y recién llegado de fábrica por carretera, gana:

1.º absoluto de todas las categorías, en 4 minutos 6 segundos $\frac{7}{100}$, a 71,713 kilómetros por hora, batiendo todos los records, incluso el suyo propio del año pasado.

Mejor tiempo absoluto del día

con aceite CASTROL, magneto BOSCH, gasolina VILELLA, carburador JUAS, bujías GILARDONI y neumáticos BERGOUGNAN

Representante para España

AUTOMOVIL

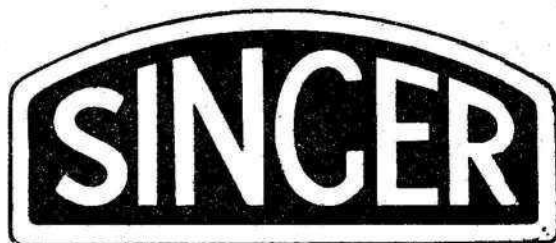
SALON

Diagonal, 429

Trafalgar, 52

Plaza Cataluña, 18

AUTOMOVILES INGLESES



MODELOS 1927

"JUNIOR" 8 HP. 4 cilindros 4 asientos

"SENIOR" 10-26 HP. 4 cilindros 4 frenos

"SIX" 14-34 HP. 6 cilindros 4 frenos

LOS COCHES QUE TANTO HAN LLAMADO LA ATENCION
EN LA RECIENTE EXPOSICION DE BARCELONA

Ernest F. C. Witty

Aragón, 261 : Teléf. 1017-A
BARCELONA



Vea hoy
la nueva raqueta

VINCIT

Ptas. 75

es la mejor
en su precio

ACUMULADORES



Unicos por su
aislamiento
perfecto



Servicio Taller de
Reparaciones

AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens
y Bufill, Ltda

BARCELONA
Diputación, 234
M A D R I D
San Agustín, 3

OPERADIO

Maletín Radiotelefónico

F U N C I O N A
sin antena, sin cables
y sin aparato
alta voz supletorio

**En sus excursio-
nes, en sus viajes,
no olvide su
MALETIN**



A. CASAJUANA

Diputación, núm. 279 - **BARCELONA**

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE 
JUPITER

Inalterable à todas las temperaturas

Sociedad marca **EL LEON** : Plaza de Cataluña, 20

**LA VENTA EXCLUSIVA DE
STADIUM
EN PORTUGAL**

**CORRE A CARGO DE LA
SOCIEDAD COMERCIAL PORTUGUESA
DE PUBLICAÇÕES E TELEGRAFIA, LD.**

SEDE SOCIAL:

LISBOA : 11, LARGO DE SAN DOMINGOS

STADIUM

TARGA FLORIO

27 abril de 1927

Circuito Madonia (Sicilia)

**NUEVO TRIUNFO DE LAS
MAGNETOS**

BOSCH

- | | | | |
|------------|-----------------------------------|---------|-------|
| 1.° | MATERASSI
con Bugatti y | MAGNETO | BOSCH |
| 2.° | CONELLI
con Bugatti y | MAGNETO | BOSCH |
| 3.° | MASERATI
con Maserati y | MAGNETO | BOSCH |
| 4.° | BOILLOT
con Peugeot y | MAGNETO | BOSCH |

Representantes exclusivos

EQUIPO BOSCH, S. A. **BARCELONA:** Mallorca, 281
MADRID: Génova, 3

Carrera de la Rabassada

Möller, pilotando
una conducción interior

Alfa Romeo de 1.500 c. c.

equipada con

Neumáticos

Nacional Pirelli

consigue el

1^{er}

lugar de la categoría Sport de tal cilindrada

Continuando la serie de sus victorias de 1925
EL MOTOR DE AVIACION

Hispano-Suiza

ha batido los siguientes

**“records”
mundiales**



La Hispano-Suiza

Carretera de Ribas, número 279

La Sagrera - Barcelona



500 kms., con carga útil de 500 kgs.:
a 249 kilómetros de media

De velocidad, sobre 1.000 kms.:
a 248,750 kilómetros de media

De velocidad, sobre 1.500 kms.:
a 218,827 kilómetros de media

De velocidad, sobre 2.000 kms.:
a 218,759 kilómetros de media

**¡Ciclistas! Debéis
usar**

Neumáticos DELTA

de fabricación nacional

Madrid
Sagasta, 19

Klein y C.^a

Barcelona
Princesa, 61

AUTOMÓVILES
Y TRACTORES

Austin

PIEZAS DE RECAMBIO

PARA

Maxwell

Cortina y Esteve

Mallorca, 231 - Teléfono 11-02 G
Barcelona

Automovilistas

Los incomparables
ACUMULADORES

DININ

son los más anti-
guos y más potentes
del mundo



Agente:

A. LLANAS - Mallorca, 261

El mejor taller y más económico de Barcelona

Lea Vd.

**El Mundo
Deportivo**

OFICINAS

BARCELONA: Balmes, 54
MADRID: Preciados, 46
PARIS: Notre Dame des
Victoires, 11

Stadium

REVISTA ILUSTRADA
MOTOR - TURISMO - DEPORTES

Número corriente . . 50 cts.
Número atrasado . . 1 pta.

PRECIOS DE
SUBSCRIPCIÓN

España, un año . . 15 ptas.
Extranjero, un año. 30 ptas.

AÑO XVII

BARCELONA, 1.º DE JUNIO DE 1927

NÚM. 488

La Exposición de Automóviles Valenciana



El Gobernador Sr. Alvarez Rodríguez, acompañado del Gobernador Militar, de los Sres. Ballester, presidente del Comité, Marzal, vicepresidente y demás autoridades y organizadores, inaugurando el Salón de Valencia, que tanto éxito está obteniendo

Foto Vidal

De la "España" futbolística

Para la Real Federación Española de Fútbol

LA España futbolística se ha ido a enfrentar en Madrid con el equipo de Portugal y en Bolonia con Italia.

Tarea ardua para los tres seleccionadores—uno de los cuales ya es dimitente a estas horas—tener que escoger veintidós jugadores, para que siguieran defendiendo los colores de España, mantenidos hasta ahora a tan enorme altura.

Los que redactamos STADIUM, viejos y experimentados periodistas, que hemos pasado en nuestra larga vida de actores y críticos por grandes vicisitudes y afrontado enormes responsabilidades, somos de los que jamás alzamos la voz para criticar a los que, poco menos que a la fuerza, desempeñaron el ingrato oficio de seleccionadores.

Aun cuando no fuese de nuestro agrado la composición de un equipo en las vísperas de un match entre selecciones, alentamos siempre aquí y en otras páginas deportivas a los jugadores, incitándolos al combate y a la victoria.

Sin dejar de reconocer que España cuenta con disponibilidades las bastantes para poder efectuar en un mismo día dos y más partidos de la índole de los que nos ocupan y poder desempeñar un papel brillante y airoso, la dificultad de los señores seleccionadores subía esta vez de punto al encomendárseles la formación de dos equipos, con sus correspondientes suplentes, capaces de enfrentarse en el término de ocho días con los equipos representativos de Francia, de Italia y de Portugal.

Abundando en las apreciaciones de un importante colega, entendemos que esta clase de partidos deben efectuarse, no en pleno período de campeonato, como aconteció últimamente con el Suiza-España, sino finalizada la temporada, puesto que ahora es cuando los clubs más importantes de la península organizan sus grandes manifestaciones interna-

cionales para solaz de sus socios. Entonces la R. F. E. F. sabría a ciencia cierta que podría disponer libremente de todos los jugadores.

Se dice (pero lo niega Piera en una entrevista que ha tenido con un redactor de *El Noticiero Universal*) que fueron llamados este extremo derecha y su compañero de línea Samitier, para que actuaran en París.

El Barcelona tenía concertado compromiso con el Montherwell, equipo escocés, para un partido en su campo, y no habiendo sido reclamados los aludidos jugadores por la Federación, Piera y Samitier jugaron en el Barcelona—dando plena satisfacción a sus socios y a su público—, en defensa de los colores azul-grana que ostentan.

Claro está que si no fueron reclamados no tuvieron por qué acudir a París; pero allí no hacían maldita la falta. Con haber jugado mal, el equipo español frente al portugués, estamos en la más absoluta creencia que el equipo que actuó en el Stadium Metropolitano el domingo, hubiese vencido fácilmente al equipo francés, con y a pesar de su furiosa acometividad y perenne mediocridad.

La ausencia de esos *obligados* internacionales dió origen a que se exteriorizase el disgusto, comprensible, que produjo su ausencia, porque ambos constituyen un refuerzo considerabilísimo, ya que no tienen quienes les substituyan con ventaja, pero ello no era motivo para que estallase la indignación entre jugadores y mucho menos entre seleccionadores.

Reclamados Piera y Samitier por la Nacional para que acudiesen a Bolonia, parten hacia allí, pero son recibidos con frialdad tal, impónense con presteza de que son hostiles a los demás jugadores, que acuden ante los seleccionadores y éstos les manifiestan que, en efecto, no participarán en

el partido y que ellos asumen toda la responsabilidad de sus decisiones.

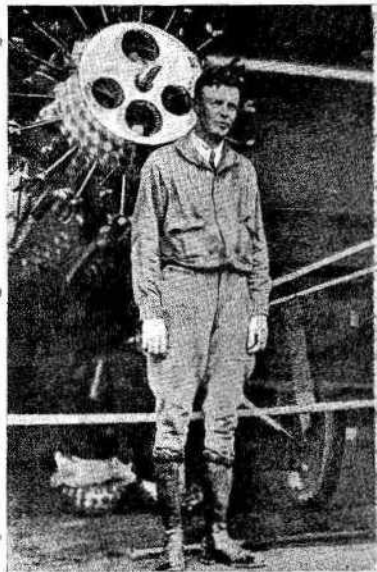
Reconocemos que, como seleccionadores, tienen pleno derecho para escogitar a los elementos que les parezcan más fáciles de conducirnos a la victoria, sobre todo ante Italia, ante quien sucumbimos únicamente por fatalidad; pero como que no existen en España, ni puede que fuera de ella, dos hombres en el ala derecha del ataque como Samitier y como Piera, la responsabilidad en que incurrieron los seleccionadores era enormísima si se perdía el partido. ¡Y el partido se ha perdido!

No pueden los seleccionadores, por imposiciones ajenas o por enemiga manifiesta hacia quienes, injustamente, culpan de desertores, prescindir de elementos de indiscutible valía, sobre todo cuando se abrigan enormes dudas acerca de la seguridad en la victoria. En ocasión de duda se tiene que echar mano de todo lícito recurso, y en la ocasión presente se ha eliminado, precisamente, a aquellos que podían habérmola proporcionado, como consiguieron otras, tan brillantemente.

Y esa responsabilidad hay que hacerla efectiva. No se juega a capricho con el nombre glorioso de una nación tan deportiva como la nuestra, cuyos colores, sagrados para nosotros, defendieron en tantas y tan diversas ocasiones los Samitier, los Piera y tantos otros jugadores catalanes; no se juega, dando con ello lugar a una derrota y pretexto a quienes, esgrimiendo una pluma como esgrimían una navaja albaceteña, lanzan apóstrofes de antiespañolismo a clubs que tienen a mucha honra contar entre sus filas a los más y los mejores defensores de los colores benditos de nuestra amada bandera.

El pleito iniciado debe fallarse con plena justicia; lo reclaman los deportistas catalanes.

El más formidable vuelo mundial : Lindbergh une en una sola etapa Nueva York con París

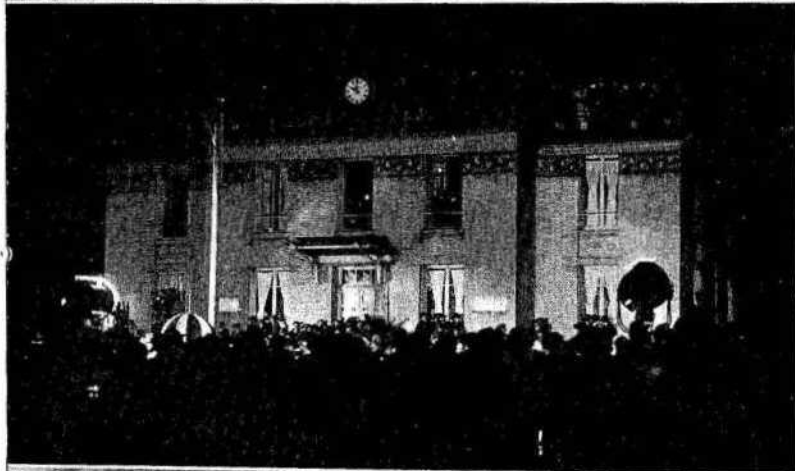


CARLOS LINDBERGH, con un aparato *Ryan* tipo monoplano parasol, provisto de un motor a enfriamiento por aire de estrella con nueve cilindros y de fuerza 250 HP., salió de Nueva York el 20 de mayo y en un solo vuelo llegó el día siguiente a París, después de 34 horas de permanencia en el aire.

Lindbergh efectuó el viaje solo, siendo su máquina completamente de tipo terrestre. Batió el record de línea recta, que desde el pasado año detentaban Costes y Rignot de París a Djask.

Esta es la realidad del hecho admirable realizado por un muchacho de veinticinco años, que al salir de América fué apodado el «loco del aire» y que al conducir a París su aparato, bautizado por él con el nombre de «Espíritu de San Luis», se convierte en persona muy cuerda, pues una realización tan completa necesita, a más de locura y suerte, preparación y grandes conocimientos de navegante.

La ruta ya está marcada; las dos grandes capitales de los más importantes continentes mundiales han sido unidas en un solo vuelo. ¿Se tardará mucho en que la proeza de Lindbergh pase de tal categoría como pasó la de Bleriot de travesía de la Mancha?



El aparato «Espíritu de San Luis» momentos después de aterrizar en Le Bourget.—La estación del aeródromo la noche memorable de la llegada.—

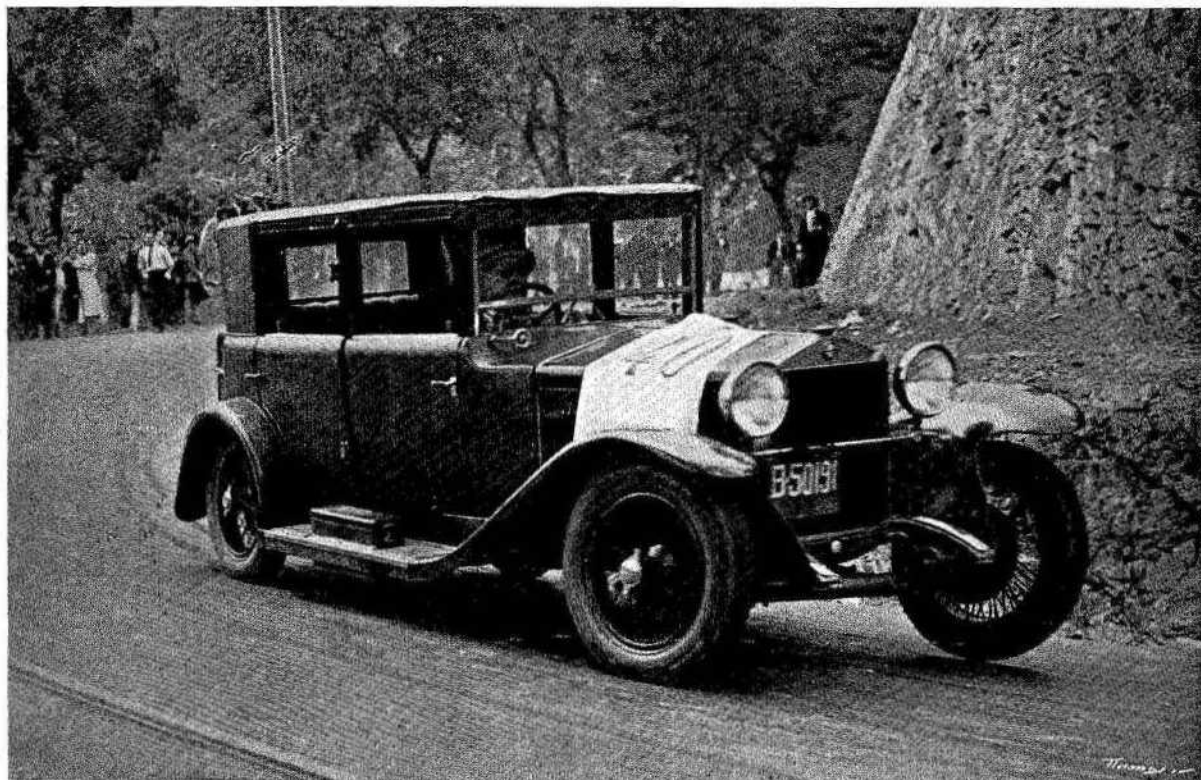
El avión guardado en el hangar francés

Fotos Rol

Difícil es pronosticarlo, pues mientras el servicio París-Londres es una cosa corriente, en cambio, la ruta que antes de la guerra

marcara Garros atravesando el Mediterráneo de Francia a Argelia, continúa siendo tan solo camino de navegantes intrépidos.

Alfa-Romeo en La Rabassada



El coche conducción interior que Möller llevó al triunfo, era un bello ejemplar turista al que no se le quitó el más pequeño accesorio para disminuirle peso o resistencia al aire

Foto Claret

NO queremos dejar de publicar la fotografía obtenida por nuestro reporter señor Claret en un momento interesante en que se ve el pequeño *Alfa Romeo* en plena curva, tomada muy ceñida y con esa maestría habitual de nuestro amigo Möller, quien año tras año nos proporciona nuevas emociones.

Tratándose de un *Alfa Romeo* y pilotado por Möller, esperábamos ver mucho y bueno, pero el entusiasmo despertado en el público y las ovaciones y aplausos tributados a Möller a su paso durante todo el trayecto demostraron claramente que superó aun en gran manera la buena ascensión que del pequeño *Alfa Romeo* 1.500 c. c. se esperaban los espectadores.

Subió a un tren fortísimo, conquistando el primer lugar de su categoría, inscripto en Sport por haber suprimido en el reglamento la de Turismo, lo que despertó gran interés al tratarse de un coche conducción interior con motor

absolutamente normal, que escaló la cuesta en 5 m. 10 s. ⁰⁰⁰/₁₀₀, logrando aventajar incluso a varios de los inscriptos en la categoría de carreras.

A las muchas felicitaciones recibidas, unimos las nuestras sinceras, complementando las que a su tiempo ya tuvimos ocasión de hacer con motivo de la reciente vuelta a España del notable corredor italiano Campari.

A raíz del nombramiento de agente de la marca mundial *Alfa Romeo*, tan acertadamente recaído en la persona del señor Möller, quiso éste hacer algo que pudiese ser interesante para los subagentes de provincias, y dado su temperamento eminentemente deportivo, creyó mejor una demostración real y por carretera, a una profusión más o menos grande de reparto de prospectos o papeles de reclamo. De acuerdo con la fábrica, consiguió que ésta le enviase un coche de 1.500 c. c. bien equipado en sport y con todas las comodidades posibles para un via-

je de vuelta entera a España, completando la cosa con el haber confiado la fábrica milanese el volante de tal vehículo al as mundial Campari, as creado a la sombra cobijadora de la marca excelente por esencia y que fué mientras corrió en las grandes pruebas internacionales la vencedora indiscutible.

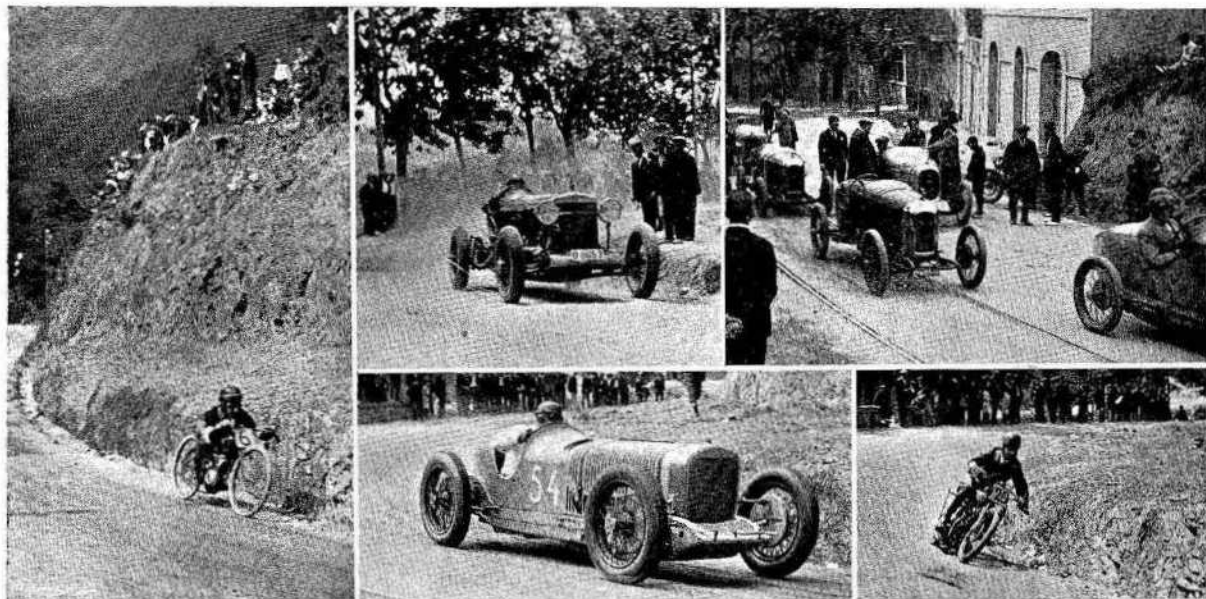
Del paso de Möller y Campari por las capitales españolas la prensa toda se ocupó, no porque ello respondiese a una campaña de anuncio, sí que por la importancia del hecho. El paso de un as de la categoría de Campari sobre un coche nuevo como el litro y medio *Alfa Romeo*, era acontecimiento que no podía pasar desapercibido para nuestras grandes poblaciones, tan conocedoras hoy de los adelantos automovilistas.

Con hechos como La Rabassada y la Vuelta a España, Möller está dando a conocer su nueva e importante agencia en forma eminentemente deportiva.

X. DE LA Z.

AUTOMOVILISMO MUNDIAL

La cuesta de La Rabassada : Los records de «Voisin» : La carrera de regularidad a media desconocida : El Salón de Valencia : El Gran Premio de Turismo del R. A. C. de C.

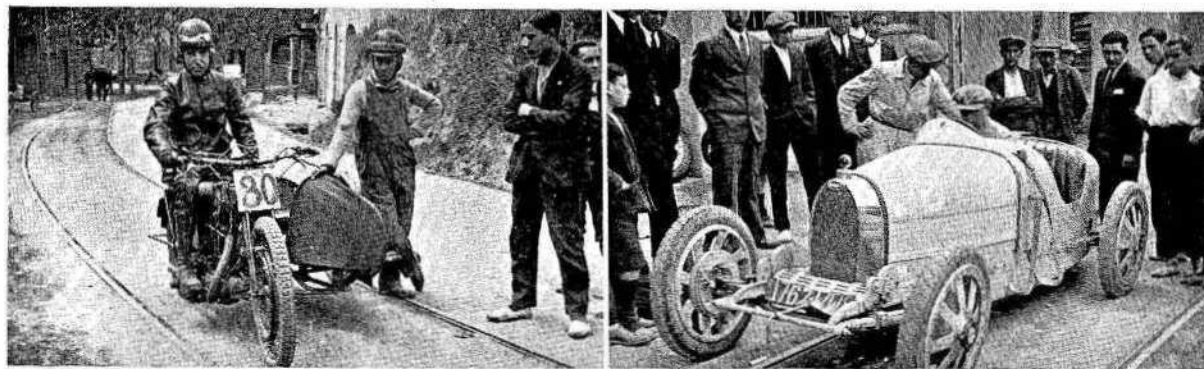


CUESTA DE LA RABASSADA : Velomotor pilotado por Nogueras.—El *Hispano-Suiza* de Trujillo.—Equipo *Amilcar* que tan brillantemente se distinguió.—En el ángulo, Balletbó, vencedor de los 1.100 c. c.—El dos litros *Delage*, de Bourlier.—Macaya, *Indian* 1.000 c. c.

DESPUÉS de la Exposición del Automóvil, la VI Carrera en cuesta de La Rabassada ha sido otro nuevo complemento de la actividad deportiva motorista de nuestra ciudad. Penya Rhin, con la gran maestría que tiene en esta clase de organizaciones, ha organizado este año con más éxito si cabe su clásica carrera, muy superior en calidad a las reuniones del autódromo. El público, como siempre, respondió con su asistencia a la feliz realización, dando

una vez más prueba de sana ciudadanía, ya que a pesar de haberse reunido en la vecina montaña de la gran urbe miles de espectadores, ni un solo accidente hubo, guardando una corrección los espectadores que en manifestación alguna de igual índole mundial puede superarse. El público deportivo barcelonés ha demostrado haber llegado a su mayoría de edad, estando capacitado para cualquier clase de manifestación que pudiese organizarse.

Deportivamente el éxito ha sido rotundo; en motos, *Lutecia*, *Alfa*, *Monet-Goyon*, *A. J. S.*, *Norton* e *Indian* han salido vencedoras, siendo uno de los tiempos más notables el de Macaya, *Indian*, que bate el viejo record de 4 m. 43 s. $\frac{9}{10}$, en 4. m. 21 s. $\frac{9}{10}$. En side-cars, el *B. S. A.* de Buxadé, subiendo en 4 m. 51 s. $\frac{9}{10}$, bate el record de su categoría y el general de side-cars. Suprimida la categoría turismo por el acuerdo de la Federación Internacional de Au-



CUESTA DE LA RABASSADA : J. Buxadé, ganador de side-cars, con *B. S. A.* — Fernando de Vizcaya, el ganador absoluto, sobre *Bugatti*, tipo Gran Premio



El as de los Voisin, Marchand

tomóviles Clubs, tres coches subieron en categoría sport: un *Singer* 1.100 c. c. pilotado por Alberquilla y dos de categoría 1.500 c. c. El *Singer*, un tipo junior 8 HP. de 848 c. c., llevando, además del conductor, 110 kilos de peso y estrictamente de serie, ganó el primer premio de su categoría de 1.100 c. c., mejorando el tiempo del coche que ganó el segundo premio de la categoría 1.500 c. c. por 12 segundos. De la categoría 1.500 c. c. nos ocupamos en otro lugar, comentando como merece el triunfo del *Alfa Romeo*, conducción interior, llevado por Möller.

De los coches categoría carreras distinguieron *Sima Violet* en 500 c. c., *Octò* en 750 c. c. y *Amilcar* qué, pilotado por Balletbó, batió de cerca 20 segundos el record anterior. El plato fuerte, como siempre, fueron los coches grandes, que este año eran tres, dos de dos litros tipo Grand Prix y un *Hispano-Suiza*. Este último, un coche 30 caballos normal, que equipado en carreras y guiado por su propietario, Trujillo, de Palma de Mallorca, subió espléndidamente en 4 m. 33 s. $\frac{6}{10}$. Los dos Grand Prix eran un *Delage* y un *Bugatti*, llevados respectivamente por Bourlier y De Vizcaya; ambos batieron el record absoluto de la cuesta que regía desde el pasado año, siendo el que mejor tiempo hizo el *Bugatti* de

Fernando de Vizcaya, que coronó La Rabassada en 4 m. 6 s. $\frac{7}{10}$, o sea a una media de 71 kms. 713 metros.

Esto fué La Rabassada de 1927, que deja entusiasmos y deseos para 1928, cosas ambas que sabrá aprovechar Penya Rhin con su gran pericia.

* * *

En el stand *Voisin*, del Salón del Automóvil de Barcelona, nos fué presentado el gran conductor Marchand por el presidente de la Cámara del Automóvil de Cataluña, Alfonso Llobet, el agente de la tan conocida marca francesa.

La impresión que causa es la de

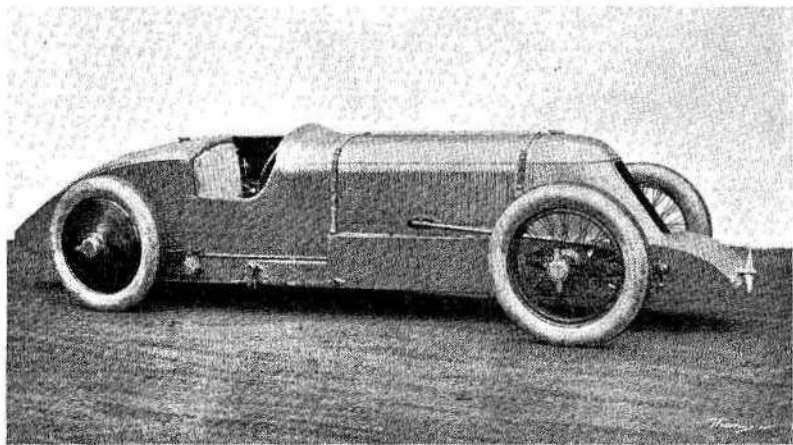
hombre sencillo; no ha corrido nunca más que con *Voisin*. No hay que alabar sus condiciones, pues el haber llegado a recordman del mundo de las 100 millas, que representa haber estado corriendo en pista muchísimas horas y haber tenido en esas horas muchísimos contratiempos, todos motivados en percances ajenos al funcionamiento normal del coche y del motor, le hacen ya la alabanza suficiente de perito en la materia.

Su sencillez llega al límite de los hombres que han efectuado grandes cosas y las han hecho con el entusiasmo y el amor para luego no concederles la importancia que tienen.

Es Marchand el prototipo del hombre deportista por excelencia, sencillo, noble, leal, y con una simpatía sin límites, que le lleva, no solamente a la victoria del volante, sino a la captación de la simpatía de quien le trata, cautivándole en las redes de su amabilidad y de su sencillez.

Siente por *Voisin* un verdadero culto, pues lo considera como al hombre más competente en el arte de la construcción mecánica y de confort del automovilismo, gran artista en el gusto y práctico en la realización.

Tiene una fe ciega en el coche *Voisin*, al cual se entrega en sus fantásticas velocidades, con la plena confianza de que, fiel a sus expertas manos, le llevará siempre a la victoria; por eso Marchand, uniendo esa fe y esa confianza a la buena calidad de sus máquinas, ha podido llegar a recordman del mundo de las 100 millas con un



Coche Voisin, equipado en carrera para batir los records mundiales de los 100 kms. y 100 millas

promedio de 207 kilómetros y de los 100 kilómetros con un promedio de 205 km. 268 metros, llevando así la marca sublime e invencible de Voisin a una victoria más de las muchas obtenidas y que será otro eslabón a la cadena de los que conseguirá.

* * *

El Real Moto Club de Cataluña ha alcanzado un nuevo éxito con su Prueba de Regularidad, que ha constituido la inauguración de un nuevo tipo de pruebas de dicha clase.

La prueba de regularidad a promedio desconocido ha servido de ensayo a la nueva fórmula de carreras de esta clase, instituida para aumentar las dificultades en un género de pruebas que las posibilidades de velocidad y de seguridad de las modernas máquinas hacían demasiado fáciles.

Sólo había dos caminos para hacer más difíciles las carreras de regularidad: aumentar el promedio obligado o bien, manteniendo los promedios normales (de 40 a 45 kilómetros por hora), oponer dificultades a la marcha regular de los concursantes.

La primera solución era peligrosa; ya que obligar a elevados promedios sobre circuitos abiertos podía acarrear consecuencias fatales.

Por ello el Moto Club adoptó otra fórmula para hacer más difícil la clasificación con la máxima puntuación y estableció la reglamentación de su prueba de regularidad a promedio desconocido. Este consiste en que al tomar la salida sabían sólo los corredores debían marchar a 30 kilómetros por hora hasta el cruce de la carretera de Esplugas con la de Cornellá y allí se les entregaba un sobre con la indicación del promedio que debían realizar hasta el próximo control y señalando el lugar donde encontrarían éste para entregarles un segundo sobre itinerario y así hasta el final de la carrera.

Tomaron la salida 26 concursantes con motos, side-cars y autociclos; de ellos terminaron 20, llegando a la máxima clasificación o sea consiguiendo medalla de oro, seis, figurando entre los mismos cuatro autociclos, un side-car y una moto.

La prueba fué un éxito, como decimos, dejando bien probado

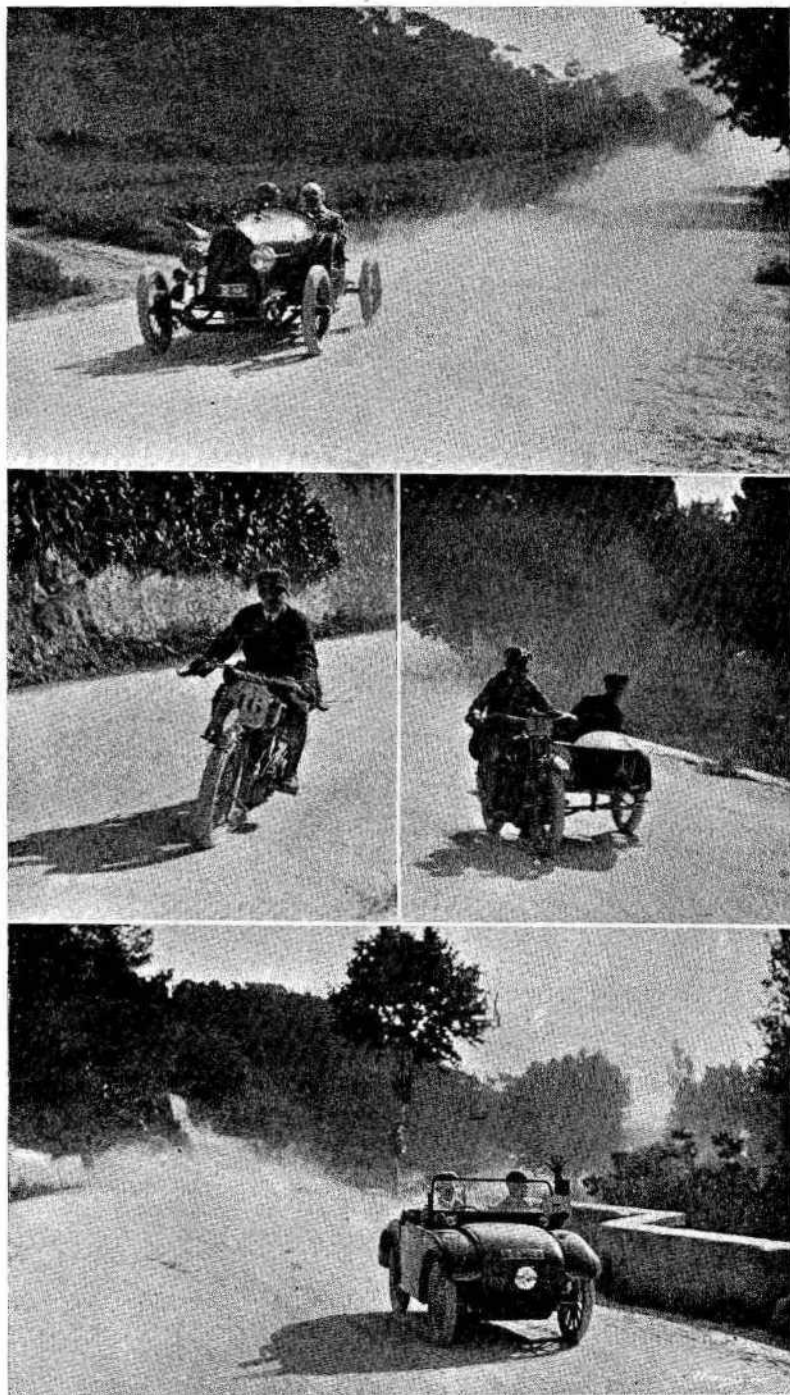
puede nuestra veterana entidad basar en la nueva fórmula sus futuras manifestaciones de regularidad.

* * *

Como décima Feria Muestrario, y en el Palacio de Ferias de Va-

lencia, se abrió el día 18 del pasado el Salón Internacional del Automóvil, Exposición de automóviles, ciclos y accesorios de considerabilísima importancia, tanto por su carácter de internacional,

(Sigue en la página 26)



PRUEBA DE REGULARIDAD DEL R. M. C. C. : El viejo *Hércules* ocupó un lugar preeminente, pilotado por Coma. — Cristófol, *Ariel* 500 c. c. — Aleu, *Harley-Davidson*. — Novi, con el novísimo *Hanomag* de 500 c. c.

Fotos Claret

La Copa Davis

FUE en el año 1899 que M. D. Wight F. Davis creó la Copa —actualmente famosa Copa Davis— precioso trofeo de plata que Mr. Davis, viendo a la hora de ahora la enorme importancia que ha adquirido este concurso internacional, lamenta no haberla mandado fundir en oro.

Los primeros jugadores que se disputaron esta copa fueron ingleses y norteamericanos, en

Longwood y en la primavera de 1900.

Los americanos Wight F. Davis, donante de la copa, Holcombe y Ward, derrotan a los jugadores británicos, escogidos entre los mejores, Gose, Roger Buick y Black. Hay que reconocer que el terreno de juego estuvo muy mal acondicionado y considerar que jamás los ingleses creyeron que los americanos fuesen tan absolu-

tamente dueños de la raqueta por aquel entonces.

Y la Copa Davis quedó en América.

Fueron, pues, dos naciones únicamente las llamadas, en principio, a participar en este concurso.

En 1901 se abstienen los ingleses de ir a América. En 1902 los americanos vuelven a vencer a los ingleses, los hermanos Doherty.

En los años 1903, 1904, 1905 y 1906, los ingleses consiguen vencer a los americanos e incluso a los belgas, que pidieron participar en este torneo en 1904.

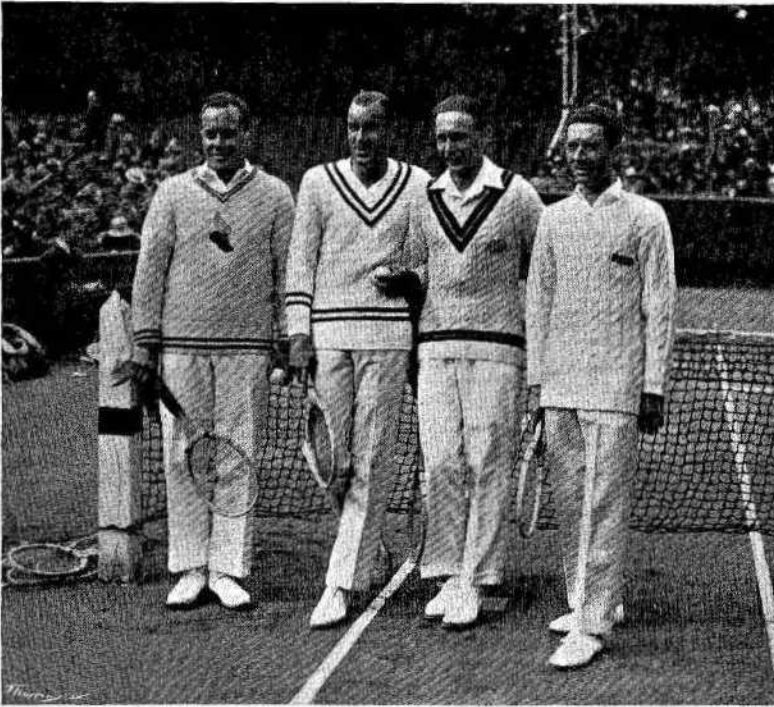
La Copa Davis, a partir de 1907, adquiere mayor importancia y los concursantes son más numerosos. Los australianos Brookes y Wilding vencen a americanos e ingleses, logrando conservar la copa a pesar de los combates que les fueron librados por ingleses y americanos durante los años 1908 a 1911.

Jugando en Melbourne en 1912, los ingleses logran vencer a sus terribles rivales, arrebatándoles, por fin, la posesión de la copa.

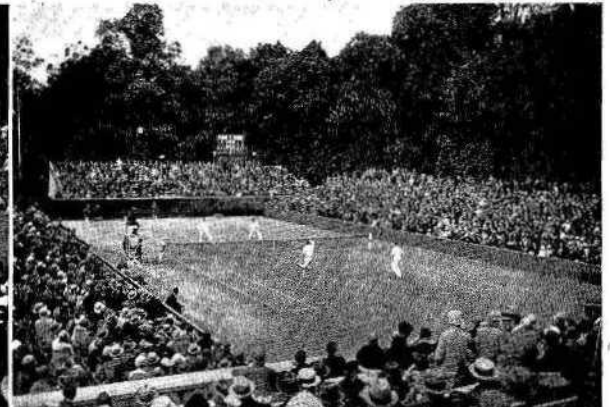
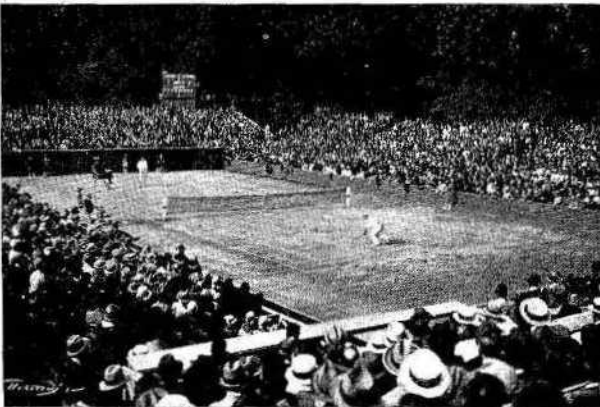
En 1913 la copa pasa nuevamente a América. Sobreviene la guerra y los australianos la conquistan de nuevo en 1914.

No fué disputada en las angustiosas horas que formaron los años de 1915 a 1918, período de la gran guerra.

Puesta nuevamente en juego en el año 1919 y, merced a la enorme potencialidad de los americanos Guillermo Tilden, Johnston, Richards y Williams, a pesar de los



Hunter y Tilden, americanos, y Borotra y Brugnon, franceses



El partido simple Tilden-Lacoste.—El doble Hunter-Tilden y Brugnon-Borotra

nobles esfuerzos de australianos, japoneses y franceses, la copa permanece en posesión de los americanos.

Ha sido, pues, ganada la copa once veces por los americanos, seis por los australianos y cinco por los ingleses.

Actualmente, para mayor facilidad de los jugadores, el mundo tennístico ha sido dividido en dos zonas: zona europea y zona americana. Cada país se inscribe en la zona que tiene por más conveniente. Los que resultan vencedores en las dos zonas luchan entre sí y el verdadero finalista ha de contender con el poseedor de la Copa Davis, que por el mero hecho de poseerla está exento de participar en ninguna eliminatoria. Es finalista por derecho propio.

* * *

De cada vez han ido en mayor aumento las inscripciones y a no tardar no existirá nación en el mundo que no participe en este concurso de tan enormísima fraternidad, en el que los jugadores de todos los países alternan en las mejores pistas.

Por lo que se refiere al año 1927, vemos como Suiza vence a Austria, contra lo que se esperaba, pero hay que reconocer que Aischlimann, el famoso raquetista austriaco, se hallaba en mala condición al efectuarse la eliminatoria. Suiza venció a Austria por 3 a 2.

En Birmingham se llevó a efecto el match Inglaterra-Suecia. Tenía que haberse celebrado en Estocolmo, pero el pertinaz período de lluvias impidió que se llevara a término el match en Suecia. Los ingleses conquistaron una fácil victoria por 4 a 1.

En el estadio de Letna jugaron checoslovacos contra griegos, consiguiendo los primeros 4 puntos a su favor por uno sus adversarios. Checoslovaquia deberá jugar ahora la segunda eliminatoria con Bélgica.

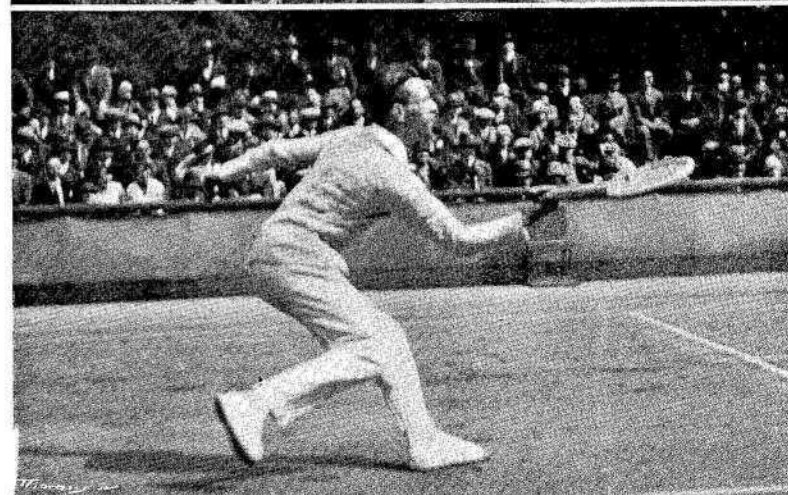
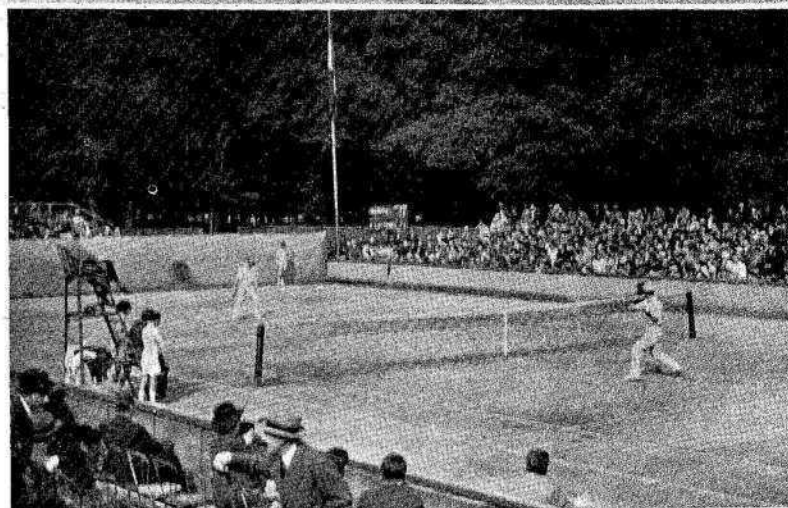
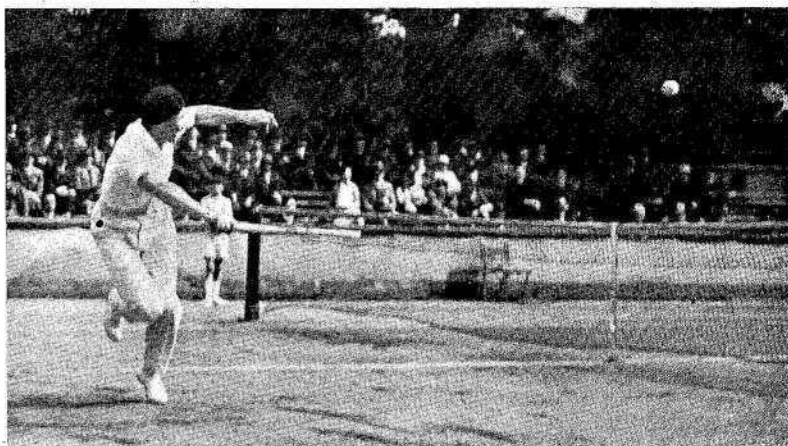
Budapest reunió a italianos y húngaros. Los matches fueron disputadísimos, pero, por fin, se impusieron los súbditos de Benito Mussolini por 3 victorias a 2.

Un resultado inesperado el obtenido en Copenhague por Dinamarca frente a Holanda. Los daneses ganaron 4 partidos por 1 los holandeses, que se mostraron muy bajos de forma.

Dinamarca quedó clasificada para jugar un match extraordinariamente difícil con Inglaterra.

No tuvieron suerte los irlandeses alternando en su propia pista

(Sigue en la página 27)



En las eliminatorias rumano-francesas el equipo galo venció espléndidamente, demostrando una vez más sus grandes cualidades. 1. Borotra en pleno juego.—2. El encuentro Lacoste-Mishu.—3. Poubef. Las pistas de La Croix Catelan vieron concurrir concurrencias, demostrándose una vez más la gran afición que para este deporte existe en la capital francesa

Fotos Rot

Rally-paper : Copas Barucci



Magnífica copa ejemplar de las regaladas por los señores Barucci como trofeo del rally

OFRECIDAS por los señores Barucci unas copas de plata y medallas para ser destinadas a un rally-paper, éste fué organizado por el Picadero Abad en las cercanías de Moncada. Concurrieron a la fiesta numerosos aficionados a la hípica, siendo el momento de la salida uno de los más animados de los diversos rallies este año celebrados, y con esto creemos decir bastante, ya que la actual temporada ha sido la más brillante de manifestaciones hípcas de muchísimos años a esta parte, puesto que en ella se han celebrado los rallies más notables corridos en nuestra región.

De las amazonas y jinetes que en la contienda tomaron parte, salieron vencedores la señora Medina y el señor Rialp, después de difícil lucha, pues el recorrido trazado era uno de los más difíciles que han sido marcados en pruebas de esta índole.

Tanto los donantes de los premios como el organizador fueron felicidadísimos a la terminación de la prueba por el éxito de la misma, felicitaciones a las cuales se une un STADIUM, que rinde culto preferente a los deportes caballistas desde su fundación.

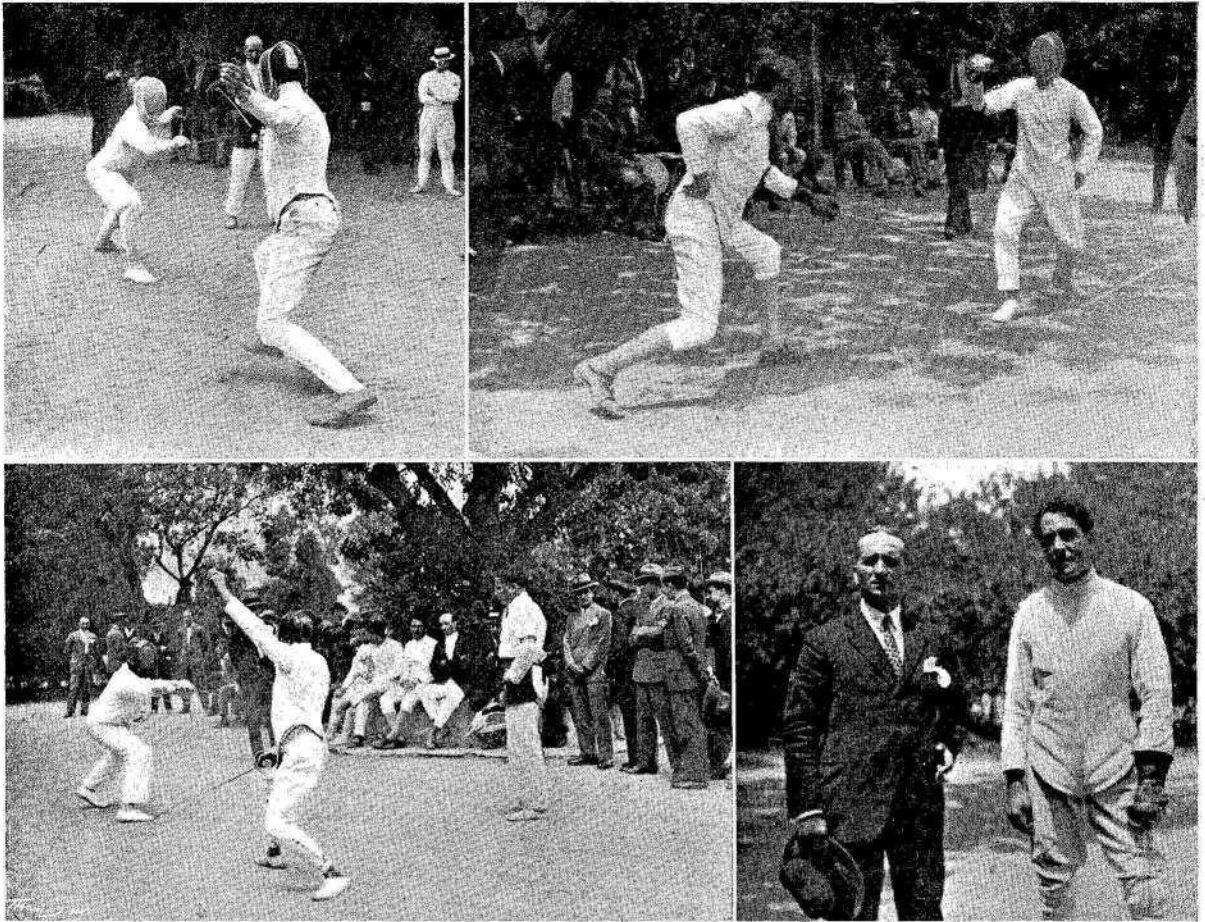
Con el rally-paper, Copas Barucci, casi puede darse por finida la presente temporada que, como antes decimos, ha resultado brillantísima y sin precedentes en los anales del deporte hípcico, en una de sus más bellas manifestaciones.

Ahora sólo nos resta esperar la terminación del verano, para que con el otoño vuelvan las actividades de nuestros centros hípcicos y las hermosas cercanías barcelonesas, tan apropiadas para rallies, se vuelvan a ver animadas por las luchas entre amazonas y jinetes, dispuestos todos a demostrar sus grandes cualidades.



Distintos momentos del rally.—En el centro: los vencedores señora Medina y señor Rialp Fotos Vela

Campeonatos Catalanes de Esgrima



A los campeonatos han concurrido la Sala Militar, la del Círculo Equestre y la del Tiro Nacional.—1. Un asalto a espada entre los de primera categoría, 2. Un asalto a sable. 3. Un encuentro a espada, segunda categoría. 4. Sr. Pomés campeón de Espada y Florete 1927, acompañado de su profesor Sr. García. Fotos Vela

La Fiesta del Pedal

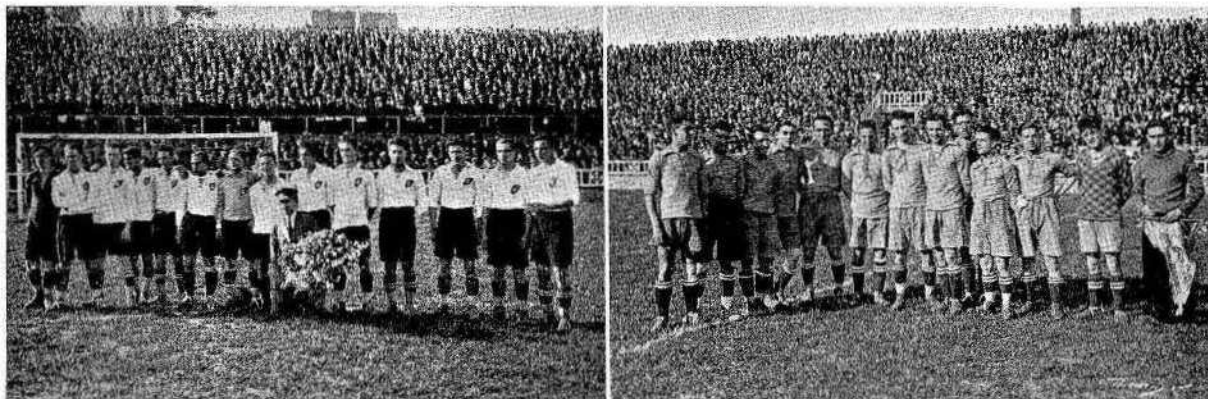


Como de costumbre, la tradicional fiesta, celebrada este año en Sabadell, ha constituido un acontecimiento

Fotos Bonet

La actualidad futbolística

Decisión del Campeonato / El match Francia-España / Lo que fué el partido Goal... cargado / El dominio español / Los distinguidos / Los... viceversa / La semana inglesa y los partidos internacionales



Equipo catalán que contendió con la selección centro en el campo del Barcelona

Decisión del Campeonato

EL Campeonato de España perdió, para nosotros, grandísima parte de interés desde el momento en el que nuestro único representante en el mismo, el F. C. Barcelona, *sucumbió* en su match con el Arenas.

Decimos *sucumbió* porque nuestros valientes soldados, tras de mil cruentos combates, de los que siempre hubo uno de nuestros defensores que saliera herido o maltrecho, hubieron de ser eliminados en épica batalla por el Arenas.

Y cuando dirimieron en última instancia, el pleito campeonico, el mejor sobre el terreno, el club a

que el Barcelona venciera el año pasado en la final y más tarde en su propio campo, el famoso y fortísimo Real Unión Irún Club, salió vencedor.

Honor al club irundarra, que nuevamente se llena de gloria con semejante gran conquista.

El match Francia-España

(Cuartillas remitidas desde París por SPECTATOR)

Después de una larga etapa de no concertarse el match Francia-España y habiéndose celebrado sólo sendos partidos en Burdeos y San Sebastián, que fueron favorables al once representativo espa-

ñol por 4-0 y 3-1 respectivamente, se han reanudado ahora los matches con nuestros vecinos, en forma que podemos considerar como muy poco lisonjera.

Es cierto que estos partidos, además de poner en contraste dos fuerzas con la consiguiente deducción de la marcha hecha por el fútbol en los países interesados, pueden tener otro fin, muy simpático, como es el de hacer un acto de afirmación de confraternidad, de tener vivo deseo de conservación de firmes y afectuosas relaciones. En este sentido, reanudar el match Francia-España era oportuno después de tanto tiempo que no tuvo efecto.

En cuanto al interés puramente futbolístico y deportivo de dicho encuentro, habían parecido aumentar en el presente momento, dados algunos resultados obtenidos por el once nacional francés recientemente—entre ellos el empate a tres goals con Italia—que eran índice de que aquél se encontraba en un momento propicio de reacción, por cuya causa había de ofrecer seria resistencia a nuestro equipo.

Sin embargo, este match Francia-España, que se presentaba rodeado de las más favorables circunstancias para tener buen interés y resultar un gran éxito y que parecía también ser de antemano un encuentro rudo para nuestros nacionales, más teniendo en cuen-



Momentos de la lucha que dieron la victoria al equipo de selección catalana

Fotos Claret



Fotos del encuentro Francia-España disputado en París y del que salió vencedora nuestra nación por 4 a 1
Fotos Devred

ta las bajas que hubo entre los mismos, no pasó de un match vulgarísimo por el juego y desagradable por la violencia consentida por el impasible Kingscott (árbitro nominal del encuentro), más desagradable aun porque produjo lamentables accidentes en forma de lesiones a los jugadores, que pudieron ser evitadas.

Jugóse poco a fútbol y lo poco que se jugó no llegó a tener gran calidad en ninguno de los equipos, puesto que falló lo que es indispensable para que el juego adquiriera relieve, o sea el buen conjunto manifestado en la rapidez, aunada a la precisión de los pases. De vez en vez pudo parecernos que el juego tendía a una mejora. Indudablemente que aceptada la tónica de mediocridad general de los equipos y relacionados con la misma, hubo momentos de mejora. Mejora relativa con relación al juego precario que en general se hizo, pero las jugadas verdaderamente meritorias de conjunto brillaron por su ausencia.

Pudo apreciarse, no obstante, la clase individual, y en este as-

pecto los jugadores que más relieve toman de costumbre por sus propias condiciones, independientemente de la disciplina del equipo, que son los medios y los defensas, aparte de los guardametas, pudieron ser juzgados con más fundamento que los mismos delanteros. Por ello en los dos bandos apareció una notable diferencia, que radicó en la línea media, de mucha más eficacia en nuestro equipo que en el francés. En esta diferencia notable estuvo la superioridad global, que en el segundo tiempo fué absoluta (a pesar de jugar el ataque del once de España con cuatro jugadores) en el team que ostentaba nuestros colores. La diferencia acusóse con menos relieve en las demás líneas, que fueron también indudablemente superiores en todos aspectos a las francesas, a pesar de todas las deficiencias.

Lo que fué el partido

Dando una somera idea de lo que fué el partido, diremos que el equipo francés mostróse sumamen-

te temible en el primer tiempo. No sólo igualó la lucha en cuanto a dominio, sino que también en sus avances dió más sensación de peligro. El entusiasmo y la decisión de los jugadores tricolores fué lo que impresionó más vivamente, pareciendo ante la fogosidad y el esfuerzo pródigo de ellos, multiplicándose todos en una defensa tenacísima, que nuestros jugadores estaban cohibidos. En la primera parte, en virtud del excesivo esfuerzo desplegado, gastaron los galos todas sus municiones, y así ocurrió que después, a pesar de su superioridad numérica, tuvieron que replegarse para hacer una defensa ineficaz.

Goal... cargado

El único goal marcado por Francia — el primero del match — fué conseguido por Boyer con una carga violentísima a Zamora, que lesionó a nuestro guardameta, hasta el punto que éste tuvo que retirarse después, siendo suplido por Vidal. La carga fué verdaderamente brutal y al calificarla así



Los escoceses del Montherwell juegan con el F. C. Barcelona empatando a dos goals. — Equipo escocés

nos quedamos cortos, y con todo, el tanto se dió por válido. No obstante, tal vez para compensar la irregularidad manifiesta del primer tanto, al cargar Vallet con menos violencia a Pérez cuando este se disponía a marcar a poca distancia del marco francés, concedió el árbitro un penalty que Zaldúa convirtió en el tanto del empate. Después en un avance de Olaso, centró éste y Yermo, recogiendo el balón, marcó el segundo goal. Con este resultado de 2-1 llegóse al descanso, después de una primera parte más favorable a los representantes de

Francia, que no marcaron más gracias a la impericia manifiesta de su delantero centro, hombre sólo de fuerza, pero sin pizca de calidad de jugador de futbol.

El dominio español

La segunda parte fué un acoso terminante, absoluto, de la puerta francesa. Félix Pérez tuvo que retirarse por haberse lesionado un brazo, y no llegó a ser suplido. Nuestro equipo, no obstante, se hizo dueño del terreno, y no precisamente por la fuerza, que fué el arma preferida de los franceses

antes. Claro que se jugó con interés y hubo ímpetu, pero la superioridad española radicó en la clase superior de nuestros jugadores, que al ceder la combatividad francesa, se impuso francamente. Y vinieron otros dos goals, uno de Olaso y otro de Zaldúa (de otro penalty) como pudieron marcarse muchos más de estar más afortunados los delanteros rematando.

Los distinguidos

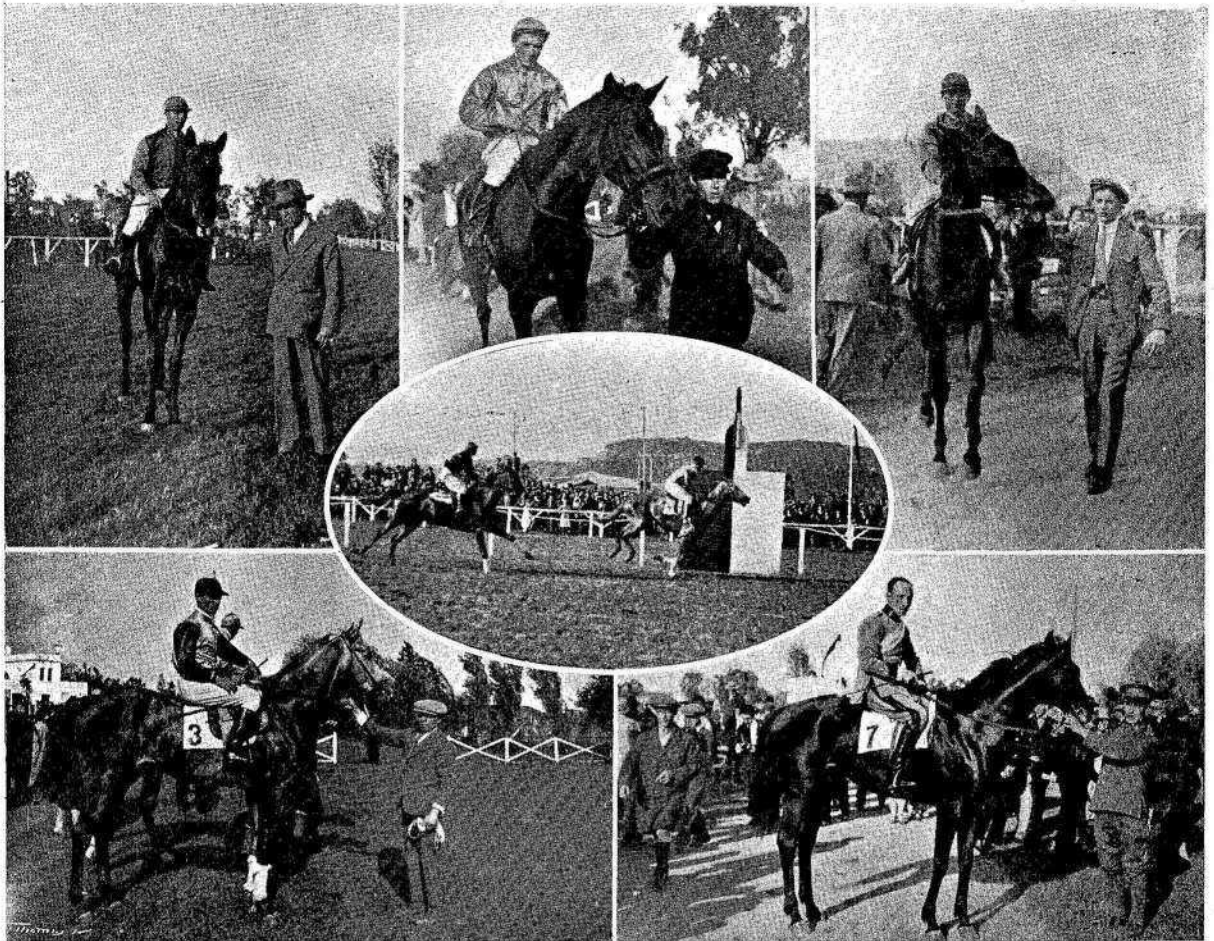
En el equipo francés pocos jugadores hay que mencionar: De-
(Sigue en la página 26)



Partido entre el Montherwell y los ingleses del Swansea, que ganaron los primeros. — Equipo inglés

Fotos Claret

La quincena del Turf



Yamile III, del señor G. Flatman, gana el premio Esperanza.—*Doña Ignacia*, de doña Rosa D. Arices, ganadora del premio R. P. J. C.—*Lamotte*, del Regimiento Dragones de Santiago, primero de la carrera de vallas.—Premio Gavá: llegada de *Butarque*, de la cuadra Bertrand.—*Butarque*.—*Kramwese*, montado por el capitán señor Ciudad, vence en el premio El Siglo

AUNQUE en España hay material sobrado para escribir y llenar todo el espacio destinado en STADIUM a cuanto se refiere al próximo gran acontecimiento mundial del Derby de Epsom (la carrera más importante de cuantas se efectúan), anunciada para el 1 de junio en Inglaterra, sobre 2.400 metros, y como su nombre indica para caballos de 3 años, debemos, aunque sólo sea de pasada, decir unas palabras sobre el problema tan confuso como aparece en el año actual, referente a quien debe serle adjudicado el preciado trofeo que consagra a un gran caballo.

A pesar de la derrota tan honorable, corta cabeza, de *Call*

Boy en las Dos Mil Guineas, instituíase al día siguiente, al hijo de *Hurry On*, gran favorito en la prueba del 1 de junio, en el Victoria Club de Londres, ya que al decir de los grandes técnicos faltábale en las Guineas un galope para estar presto, y el hijo de *Comedienne* lo consiguió hace pocos días, ganando con gran estilo las Newmarket Stakes, carrera de igual metraje que el Derby.

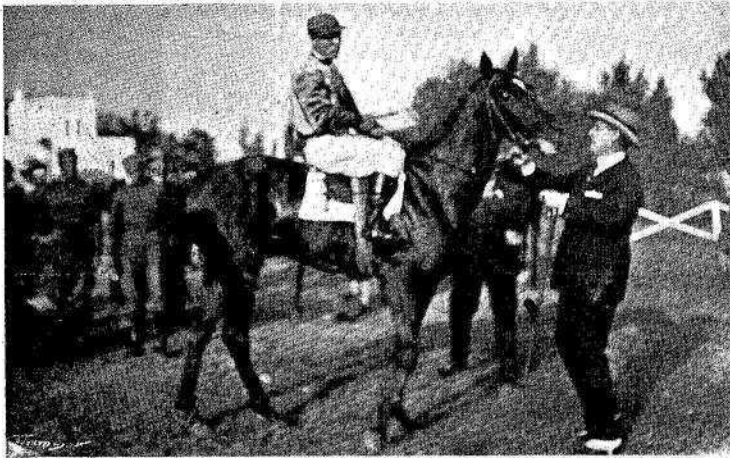
Sickle, un hijo de *Phalasis*, tercero de las Guineas, es un caballo pequeño, pero cuya actuación en la especial pista de Epsom debe serle conveniente, según el sentir de muy buenos jueces.

Adam's Apple, en opinión de

«Mankato», uno de los críticos ingleses de más fama, es un hijo de *Pommern*, excelente en las distancias medias, pero que en el recorrido de la gran prueba hallaráse, al final, falto de medios.

Mon Talisman, es otro candidato muy sonado, mas a pesar de sus victorias en Francia, en nuestro modesto pensar, la configuración especial de los tendones de sus manos no le hace apto para resistir tras el esfuerzo de *Tattenham Corner* la cuesta abajo hasta la meta.

Otros caballos existen matriculados para el Derby inglés, pero no han sido ofrecidos y aceptados con el calor de los apuntados; la gloriosa incertidumbre del turf



Apa Noy, del Barón de Güell, ganador del Gran Premio de Barcelona.—*Ederra*, del Marqués de Foronda, vencedor del premio José de España

puede ser haga que salga el ganador de entre el grupo de los dejados y un outsider alcanzar el triunfo.

Las cotizaciones en 23 de mayo, en que escribo estas cuartillas, eran: *Sickle* ha sido objeto de apuestas de gran importancia y por una cantidad muy elevada y cierra fuerte a 95/20; en cambio, *Call Boy*, sigue a 5/1; *Adam's Apple*, 13/2; *Hot Nighth*, 9/1; *Money Maker*, 100/6; *Fourth Hand*, *Applecross* y *Mon Talisman*, a 20/1; *Love Knighth*, *Vaux*, *Kincardine* y *Shian Mos*, a 25/1.

Los demás están a una cuota mucho más alta.

* * *

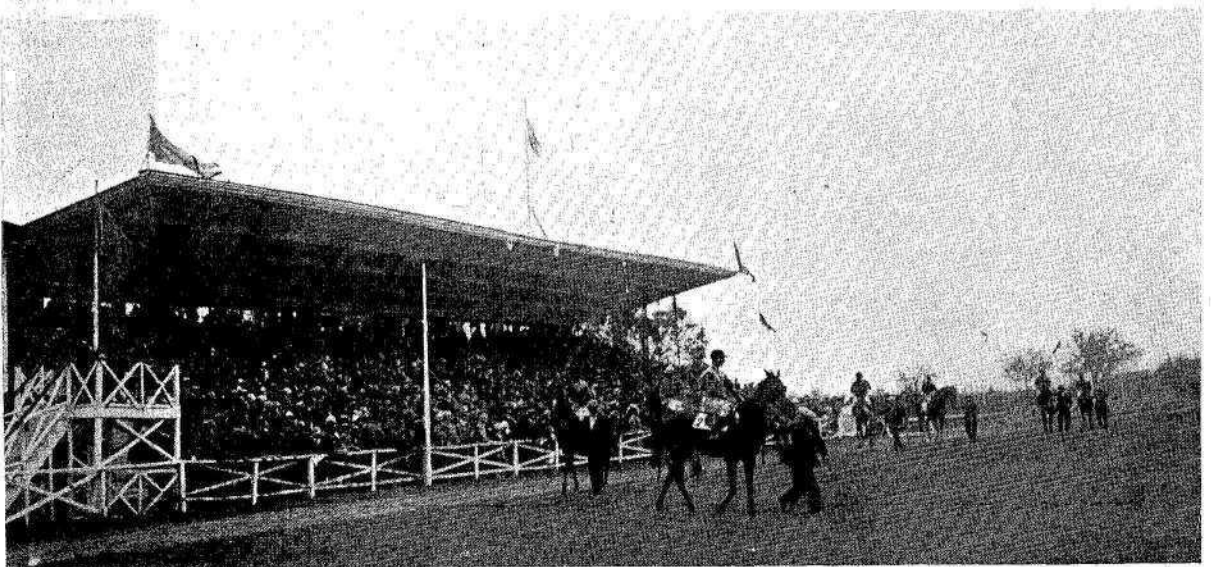
El tercer día de carreras en la Ciudad Condal hubo un lleno a rebosar en el hipódromo; tanto que si ello sigue así, será insuficiente la tribuna y hora de comenzar a pensar en hacerla mayor.

Y ya que la ocasión se presta, un ruego a la benemérita Sociedad de Carreras y que nos gustaría mucho fuera atendido: ¿No sería del caso buscar, en la tribuna o en sitio visible del espectáculo, un lugar desde el cual cuantos escribimos para el público, pudiéramos tomar notas con relativa comodidad? Con la aglomeración, se hace casi imposible llenar nuestro cometido.

En el Premio Esperanza, para

los dos años nacionales sobre 900 metros, fué fácil la victoria para *Yamile III*, de Flatman, con Ramírez encima, en 59 s. y a 3 cuerpos de *La Rocosa*; detrás *Marquita*, distancia $\frac{3}{4}$ de cuerpo, 1 cuerpo. Apuestas, 6,50.

Brownie hizo el juego para su cuadra, saliendo en cabeza a buen tren, viniendo detrás *La Durance*, *Sené*, *Butarque*, *Sennah* y cerrando la marcha *Isabelle Sandy*, no modificándose sensiblemente la situación. En la recta de enfrente comienza a despegarse *Sennah*, viniendo a grandes trancos como una ganadora; entran en la recta de llegada, desaparece la leader y *Butarque* llega a gran



Las tribunas del hipódromo barcelonés momentos antes de correrse el Gran Premio

Fotos Vela

tren; la yegua de la Cruz no responde a la llamada de Rippert, su jockey, y el representante de Bertrand pasa el poste en el Premio de Gavá, de 2.200 metros, en 2 m. 29 s. $\frac{2}{5}$, a un cuerpo y medio de la hija de *Melbourne*; tercera, *La Durance*, a 5 cuerpos. Apuestas, 7 y 7, 7 y 8 colocados.

Siempre es muy simpático el Premio El Siglo, civil-militar, para aficionados, pues además de la subvención donada por los citados almacenes, recibe el jinete de ganadora una artística copa de plata, regalo de la benemérita Sociedad Hípica Barcelona Turf. *Khamwesse* hizo su tren, saliendo en cabeza sin ser molestado en el recorrido de la milla; venían detrás *Gran Viña* y *Beauvais*, empleándose a fondo para conquistar el segundo lugar, arrebatado por *Don Bruno*, tercero *Beauvais*. *Imagière* no pudo, a pesar de la monta inteligente y enérgica, colocarse; en cuanto a *Black-Cat*, debe ser retirado a ejercer las funciones de semental, pues bien pocos caballos existen en España de mejor origen. Tiempo, 1 m. 42 s. Distancia, 1 $\frac{1}{2}$, 4 $\frac{1}{2}$ cuerpos. Apuestas, 32 y 14 y 12,50 colocados.

Doña Ignacia alcanzó de punta a punta el handicap Premio Jockey Club, de 1.900 metros, sin ser molestada un momento por nadie; *Hersée* llegó en segundo lugar y *Parsifal* tercero, equivocándose, a nuestro pensar, en la táctica seguida con este pequeño caballo. Distancia, 1 cuerpo, 1 cuerpo, 2 cuerpos. Apuestas, 24 ganador y 9 y 9 colocados.

Un aplauso al *handicapeur*, pues en la llegada estaban un peso medio, el mayor y el más ligero.

El último acto de la tarde era el Gran Steeple-Chase, dotado con 4.000 pesetas, sobre 4.500 metros. Cuatro caballos tomaron parte, saliendo *Lamotte* a un tren loco, distanciándose de los restantes; pretendiendo a poco Nalo, sobre *Fleur de Munibe*, ponerse a su lado, al saltar el muro cae la yegua de Húsares de la Princesa y al saltar *Reinosa* tras aquélla tiene que pararla Lewis, su jockey, para evitar mayores males; con esto *Lamotte* alcanzó mayor distancia aún, llegando a la meta a 10 cuerpos; *Reinosa*, resentida de su accidente, y sobre el poste,

baja el pie, y *Begga*, cuya punta final es irresistible, llega en tromba fuertemente empujada por Díez y le toma una cabeza. Tiempo, 5 m. 42 s. $\frac{2}{5}$. Apuestas, 34 ganador y 16 y 9,50 colocados.

En esta carrera hubo protestas, y con razón, pues el jinete de *Reinosa*, la favorita, dejóse sorprender por *Begga*. Un jockey debe tener la sangre fría necesaria para, aunque haya tenido un accidente en carrera que le prive de alcanzar el primer lugar, acordarse de la responsabilidad moral asumida por él, de quienes le confían sus apuestas. Los comisarios le impusieron 200 pesetas de multa y una amonestación.

* * *

¡Jornada de Gran Premio!... ¡Día de bellezas, de aclamaciones, de público ávido de asistir a intensas emociones!..., tal fué la reunión del 22 de mayo.

Lástima grande que Barcelona, la de las grandes empresas y la de sus hombres más ilustres que aquéllas, sólo pueda dar unas miserables diez mil pesetas para su Gran Premio, a pesar de los desvelos de la Real Sociedad. La afición existente, como lo demuestra el público acudiendo en tropel, clama por que brote el *deus ex machina*, donador de cien mil pesetas para el caballo vencedor de su premio más importante. ¡Ello llegará por la fuerza irresistible de los hechos!

Al llegar al recinto el popular Charley daba la cuota para el Gran Premio, siendo en número incontable los tomadores al bookmaker.

En la primera carrera del día Premio José de España, sobre la milla, sale *Joba*, seguida de *Ederria* y *Adelaida*; en este orden siguen hasta la curva final, en que *Ederria* pasa a *Joba* y gana en 1 m. 42 s. $\frac{2}{5}$ y por $\frac{3}{4}$ de cuerpo, dando 10,50 pesetas a los boletos de la vencedora.

La Fileuse se destaca en la carrera de venta Premio Faro para correr 1.600 metros, detrás *Khamwesse*, *Gran Viña* y *Marly*. *Sauveusse* partió la última, y esta yegua cuando sale detrás no se libra a la lucha. En la recta de enfrente da la impresión *Gran Viña* de acabarse sus medios, táctica de su jockey para dejarla respirar un momento; al entrar en la curva de

llegada *Khamwesse* esperanza a sus partidarios de que va a entrar el primero en la recta, mas *La Fileuse* no se arredra y lucha con tesón; a todo esto, *Marly* viene fuerte y al desborden en la recta el pelotón, Peselli, joven pero consumado maestro, empuja fuerte a la hija de *Robinet*, y al iniciar el esfuerzo es molestada por un concurrente y el cambio de pie da tiempo a *La Fileuse* para acercarse al poste, viniendo ya en pleno esfuerzo la yegua de Cruz, sin tiempo para adelantar a la de Gibert, que gana por $\frac{3}{4}$ de cuerpo; tercero *Marly* a 4 cuerpos. Tiempo, 1 m. 39 s., muy excelente. Apuestas ganador 10,50 y 7,50 y 10 colocados. La ganadora fué reclamada en 4.000 pesetas por don P. Azpiazu.

* * *

Tras una salida que motivó protestas por parte de público, lanzóse a gran tren *Doña Ignacia* en el Gran Premio, seguida de *Marie Rose* y *Hersée*, viniendo *Guarnizo*, *Curruco*, *Why Not* y atrás *Mobidado*, *Parsifal* y *Apa*, *Noy* juntos. Al pasar frente las tribunas el orden seguía igual, habiendo adelantado algo *Guarnizo*, pasando en último lugar *Mobidado*; frente a la caseta del guarda resbala *Hersée*, el representante de don E. Bertrand y desazona su jinete; el caballo de Húsares de la Princesa pasa a segundo lugar, *Marie Rose* retrocede y *Parsifal* galopa con los de la cabecera del pelotón. En la recta de enfrente se acaba *Doña Ignacia* y *Guarnizo* capitanea el lote, mientras que *Apa*, *Noy* y *Parsifal* llegaban adelantando; en la última curva *Apa*, *Noy* asalta a *Guarnizo*, entrando fuertes en la recta con *Curruco*, *Why Not* y *Parsifal*; en este momento Rippert, sobre el representante del Barón de Güell, pídele seriamente un esfuerzo y el hijo de *Aproximate* responde despegándose de todos, cruzando primero por ante los ojos del juez, seguido de *Guarnizo*, *Why Not*, *Curruco*, *Parsifal*, *Mobidado*, *Doña Ignacia* y *Marie Rose*, en este orden. Tiempo, 2 m. 15 s. $\frac{3}{4}$. Distancia, 1 $\frac{1}{2}$ cuerpos, 2 cuerpos, $\frac{1}{2}$ cuerpo. Apuestas, 28 ganador, 10, 8 y 23 colocados.

Importa el premio 8.000 pesetas y una copa ofrecida por la casa

Masriera Hermanos y Joaquín Carreras al primero, 1.200 pesetas al segundo y 800 al tercero.

Propietario del ganador, Excelentísimo Sr. Barón de Güell; entrenador, don L. Ballesteros.

PEDIGRÉE DE *Apa, Noy*, C. H., NACIDO EN 1924 EN CASA CONDE DE URQUIJO

Apa, Noy	Brunor	Fauchem	Perth	Wardause
			Fourragère	Primose Dame
		All Mine	Son O'Mine	Palais Royal
			Annita	Fourchette
	Aproximate	Black Sand	Melanon	Yzonomy
			Sanda	Alibeck
		Proxime	Best Mon	The Bard
			Hija de	Lina
				Hermit
				Atalanta

El Premio Berlière, de 2.100 metros, fué una fácil victoria para *Reinosa*, seguida de *Red Sorb*, *Beauvais*, *Sené*, *La Durance*; *Don Bruno* no quiso entrar en carrera. Tiempo, 2 m. 17 s. Distancia, 2 cuerpos, 2 cuerpos, 5 cuerpos. Apuestas, 17 ganador. 11 y 22 colocados.

Lamotte llevó todo el tren en la carrera Militar-vallas, de 2.500 metros, hasta la última valla, en que Coello llamó a *Fleur de Munibe*, respondiendo y pasando primera la meta. Tiempo, 3 m. $\frac{2}{5}$. Distancia, 2 cuerpos, 2 cuerpos. Apuestas, 8,50.

Señores Comisarios: por ahí se dice que algunos caballos son dopingados por algunos entrenadores poco escrupulosos; nosotros, mientras no se demuestre lo contrario, creemos están en lo cierto, y si no se corrige a algún desaprensivo, cualquier día ocurrirá en plena pista algún accidente serio.

Además, se queja parte de público de las salidas poco regulares observadas este año, y es ello punto sobre el cual debe fijarse la atención, so pena de falsearse las llegadas con salidas desdichadas. ¡Debiera corregirse!

El quinto día de Casa Antúnez, si bien el tiempo parecía no ser

apacible para permanecer en el hipódromo, el público opinó distintamente, pues la asistencia fué extraordinaria.

Butarque y *Hersée* corrieron en el Premio Rat Penat un w. o. de cuadra, saliendo en cabeza *Butarque* seguido de *Hersée*, ambos del notable sportman don Eusebio Bertrand.

Mariani marcó a buen paso, seguido de *Wonderful*, en la carrera Premio Barcelona Turf, de 800 metros, y en su tranco alcanzó el poste, a pesar de un ataque a fondo de la yegua del señor Bertrand que, por lo observado, parecemos no tiene corazón a la lucha. Tiempo, 46 s. $\frac{1}{5}$. Distancia, 3 cuerpos. Apuestas, 12 pesetas.

Salió *Brownie* en el Premio Hospitalet, de 2.000 metros, detrás *Gran Viña* y luego *Adelaida*; a la entrada de la recta de enfrente pasa la hija de *Robinet*, bien llevada por Díez y alcanza el poste en 2 m. 14 s.; segundo *Brownie*. Distancia, 5 cuerpos, $\frac{1}{2}$ cuerpo. Apuestas, 8 ganador.

En el Handicap Choix de Roi sobre la milla, *Joba* partió de leader con *La Fileuse*, *Beauvais*, *Red Sorb* y los demás, agrupados; en la recta de enfrente, *La Fileuse* parecía ganar y en la curva *Khamwesse*, montada por Rippert con gran ciencia, entra a gran tren en la recta y gana por 2 cuerpos, seguido de *Beauvais*, *La Fileuse* y *Red Sorb*, Tiempo,

1 m. 39 s. Apuestas, 42 y 18,50 y 10 colocados.

Why Not alcanzó el Premio Brabant sobre la milla, con gran estilo, bien llevado por Lewis, alcanzando la cabeza desde los últimos, por fuera, en 1 m. 39 s.; detrás *Brunilda* y *Marie Rose*. Distancia, 6 cuerpos, 3 cuerpos. Apuestas, 7,50, 6,50 y 15,50.

Sennah, de don V. y don M. de la Cruz, en la carrera de Vallas, de 3.200 metros, montado por Rippert, hizo un perfecto recorrido, colocándose en primer lugar, con una habilidad, una sangre fría y una forma impecables; segunda *Reinosa* y *La Durance*, tercera *Doña Ignacia*, *Begga* y *Marly* detrás. Tiempo, 3 m. 50 s. $\frac{2}{5}$. Distancia, 4 cuerpos, cabeza, 4 cuerpos. Apuestas, 28,50, 13,50 y 11.

Un desdichado y desconocedor de cuanto se refiere a cosas del turf, ha escrito grandes errores en un periódico diario. Dice el indicado escritor, que el Gran Premio de Barcelona es una especie de derby catalán; equivocación profunda: 1.º, el Gran Premio se corre sobre 2.100 metros, es para caballos de 3 años en adelante y la distancia de todos los DERBY del mundo es de 2.400 metros; 2.º, los derby son para caballos de 3 AÑOS solamente y no de mayor edad.

Ha dicho también que *Apa, Noy* es nacido en Linyola, cuando este hijo de *Brunor* nació en Marquina, aunque fué criado en Barcelona.

Antes de escribir sobre cosas de la pista verde, precisa una larga preparación y nunca se tienen bastantes cosas aprendidas.

PRÍNCIPE PALATINO

AUTOMOVILISMO MUNDIAL

(Continúa de la página 15)

como por el número y calidad de modelos presentados por las múltiples casas concurrentes.

Han sido muchos los escollos que se han ofrecido a los organizadores, tales como la premura de tiempo, dadas las condiciones del local, en el que ha habido que hacer grandes reformas; reponer techumbres caídas, pavimentar la mayor parte de las salas, pintarlas

todas, ya que en la Feria del año pasado cada estante tuvo su decorado y estuvo pintado de un color diferente al de los demás, y ha habido que dar uniformidad; los gastos previos, calculados en un total de cincuenta a sesenta mil pesetas; las enormes distancias recorridas por algunos coches al ser transportados a Valencia; en una palabra, algo parecido a aquel esfuerzo de Barcelona en 1919, donde no existía precedente alguno de organización y todo tuvo que hacerse por vez primera.

Quienes han hecho el milagro que podríamos llamar valencianista han sido los miembros todos del Comité, que cual un solo hombre han trabajado día y noche hasta dejar lista una Exposición del Automóvil verdaderamente notabilísima. Los nombres de estos admirables paladines de la causa automovilista son: presidente, Vicente Ballester; vicepresidente, Antonio Vives; tesorero, Vicente Marzal; vocales, Enrique F. de Córdova, Luis Baset y José María Mellado, y secretario general, José Payá.

En el próximo número nos ocuparemos de tal manifestación, que tan alto pone en el mundo del negocio y deporte automovilista el nombre de Valencia.

* * *

Los días 4, 5 y 6 del actual tendrá lugar el Gran Premio de Turismo del Real Automóvil Club de Cataluña. La carrera, consecuencia de la campaña emprendida por nuestro redactor-jefe Manolo F. Creus, promete ser un éxito, ya que figuran inscriptos treinta y un coches, cifra verdaderamente importante, si consideramos las reducidas que se consiguen, a excepción de motos y cycle-cars, en todas cuantas pruebas del automóvil se organizan de algunos años a esta parte. Consiste la carrera en una prueba de tres fechas: el primer día, y en forma de raid, se va a Viella, en el Valle de Arán; el segundo día, es un descanso para preparar la otra etapa, que se corre el tercero, con el sistema de regularidad. Los coches se dividen en tres categorías, de 30, 35 y 40 a la hora, siendo las categorías libres de cilindrada y sólo a elección de los inscriptos el figurar en ellas. El Real Automóvil Club de Cataluña ha editado

un opúsculo original de los señores Nicolau y Cò de Triola, verdaderamente interesante, donde los concursantes encuentran todos los detalles que les precisan, incluso las excursiones posibles el día de permanencia en el hermoso valle. El regreso es: salida de Les, con controles en Esterry, Tremp, Tárrega y Vendrell. Las salidas y llegadas tendrán lugar en la Avenida Alfonso XIII, esquina a Paseo Güell.

La prueba del R. A. C. C. promete ser algo interesante, que batirá de mucho los resultados de número y calidad de concurrentes a que estamos acostumbrados.

LA COPA DAVIS

(Continúa de la página 17)

de Dublín con los sudafricanos. Fueron derrotados en toda la línea, puesto que Sud Africa se apuntó 5 victorias.

Alemania, en Lisboa, venció a Portugal por 5 a 0, quedando clasificada para contender con los sudafricanos, lo que no deja de ser un hueso difícil de roer.

Por el mismo resultado Francia venció a Rumania, esto es, 5 a 0. Los partidos se llevaron a efecto en las pistas ideales de Croix Catelan.

Y en cuanto a Bélgica, se desahizo de Polonia por 5 a 0 igualmente.

Ya es sabido, confesémoslo con amargura, que India venció a España en nuestras propias pistas por 3 a 2.

* * *

La segunda serie de matches entre los vencedores de la primera ha producido ya sus sorpresas, y no flojas.

Inglaterra ha sido eliminada por Dinamarca por 3 a 2. Hay que advertir que Ulrich estuvo admirable y que decidió la victoria a favor de su país en su match con Higgs por 5 sets.

Sud Africa, a su vez, derrota a Suiza por 3 victorias a 2.

Y nuestros simpatiquísimos adversarios Fycee y Prasade, vencen por 3 a 2 a los yugoeslavos.

* * *

Por lo que a la zona americana se refiere, podemos decir que México jugará contra Japón.

El match final tendrá efecto este año en la ciudad de Chicago los días 26, 27 y 28 de agosto entre América y... vaya usted a saber. Cualquiera aventura pronósticos a estas fechas.

LA ACTUALIDAD FOTOLÍSTICA

(Continúa de la página 21)

vaquez, Wild y Rollet, y paremos de contar. En el nuestro los jugadores, excepción hecha de Arrillaga, que hizo un mal partido individualmente hablando, no fallaron; lo que falló fué el equipo. En la segunda parte todos estuvieron a la altura; no tenían ya adversario enfrente. En todo el partido destacaron los medios, Zaldúa y Félix Pérez. También Zamora en algunas paradas distinguióse.

Los... viceversa

Los franceses, engolosinados con su empate con Italia, quisieron vencer a toda costa y fueron violentos, encontrando facilidades en el árbitro, cuya actuación fué desdichada. También el público estuvo a la altura del partido: malo, apasionado e incorrecto.

Por todo ello fué un match que más vale no recordar, aunque signifiquen una victoria que, a pesar de conseguirse en circunstancias especiales, no puede satisfacerlos mucho.

Sin embargo, bien venida, aunque por conseguirse ante un once como el francés—que nos decepcionó por completo—no puede atribuirsele mérito excesivo.

SPECTATOR

La semana inglesa y los partidos internacionales

No ha habido hogaño, por parte del Barcelona, un gran acierto en la elección de equipos que vengan a «ilustrarnos» la gran semana inglesa.

Serán lo que quieran el Motherwell y el Swansea Town, pero ni uno ni otro han dado el resultado que apetecíamos.

Los «pros» escoceses, en su primer encuentro con el Barcelona, lograron a duras penas un empate a dos goals y cuenta que ejerció la delandera del azul-grana toda la eficacia acostumbrada en

sus cinco peones. Bien es verdad que Arocha se presentaba unido a los cuatro ases y eso siempre impone y resta facultades, que Sancho estaba muy bajo de forma y el factor suerte tampoco acompañó en un saque de castigo lanzado por Walter y en varios chuts de Alcántara, Sagi y Piera.

En cuanto al segundo match, entre escoceses y naturales del País de Gales, el partido resultó un completo aburrimiento. Ambos equipos no llegaron a interesarse de verdad por la conquista de la magnífica copa de plata ofrecida por el F. C. Barcelona y como que el Motherwell es indiscutible-

mente mejor que el Swansea, el triunfo correspondió a los primeros por la mínima diferencia, que se dice ahora cuando se señala un resultado de 1 a 0.

El domingo jugó contra el Swansea una selección catalana, correspondiendo la victoria a los británicos por 2 a 1.

De los partidos internacionales hemos salidos empatados: con Italia perdemos por 2 a 0 y con Portugal por 2 a 0 ganamos. Numéricamente es empate; técnicamente, derrota. «Spectator», con su gran maestría sobre fútbol, nos dirá en el próximo número si nuestro juicio es justo o no. — SUBSTITUTO

la idea fué el Padre Wulff, inventor del electrómetro unifilar y bifilar de su nombre.

Las primeras experiencias se realizaron en el Colegio Máximo de Oña (Burgos). Los voltajes de equilibrio y las principales previsiones teóricas resultaron tal y como habían sido concebidas, pero al llevar a la práctica la idea y resolver las numerosas dificultades que empezaron a presentarse, el camino se cerraba en tal forma, que más de una vez llegué a dudar de poder seguir adelante.

Detalles hay en el acumulador que no pasan de accidentales y que, sin embargo, han necesitado un estudio continuo y una serie de pequeñas invenciones.

Los ensayos formales de acumulador empezaron a realizarse en Mieres y Gijón, en el verano de 1922, en los laboratorios del Conde de Mieres. Uno de los que entonces conocieron y pusieron plena confianza en mi invento fué el Conde de Guadalhorce, que entonces todavía no era ministro. En la primavera del 25 se hicieron en Madrid ensayos continuos y metódicos. Ya en esta época los resultados experimentales, sobre todo en lo relativo a la capacidad, igualaban desde muchos puntos de vista a los de hoy día.

No obstante, cierta hostilidad que había en el ambiente, las dudas y vacilaciones de algunos que podían influir en el resultado de las pruebas, me decidieron a presentar la batalla abiertamente en la casa central de las Tudor (la Akkumulatoren Fabrik A. G.), que es la que lleva la dirección y control del acumulador en toda Europa.

Las pruebas realizadas ante los técnicos de la casa tuvieron un éxito tal, que el profesor Donath declaró a la Dirección que «el acumulador Almeida era una revolución».

De Berlín pasé a París, donde la casa Schneider ha tomado la exclusiva para Francia y de España, las ha adquirido para todo el mundo la Compagnie Internationale des Accumulateurs Almeida.

Ultimamente, esta Compañía Internacional ha llegado a un acuerdo con núcleos poderosísimos de Inglaterra, Norte América y Canadá, para la construcción de las respectivas filiales.»

El Padre Almeida y su acumulador

EL Padre Almeida, que es hoy la novedad científica en España, ha hecho a un redactor de *El Pueblo Vasco*, de San Sebastián, estas interesantes declaraciones:

Ventajas y aplicaciones del invento

«Por su capacidad—empieza diciendo—y por las características de carga y descarga, las principales aplicaciones del acumulador son las de tracción eléctrica, tanto ferroviaria como automovilista y submarina.

En la aplicación automovilista, puede asegurarse que el sistema de acumuladores Almeida supondría una simplificación extraordinaria. En un peso menor que el de los actuales de gasolina, podrían recorrerse 1.000 kilómetros sin descargar los acumuladores.

Se suprimirían, como ya se ha dicho repetidamente, la refrigeración, el cambio de velocidades, el embrague, la marcha atrás, la puesta en marcha.

Una particularidad muy curiosa es que el consumo de electricidad que hiciese al subir una pendiente, la recuperaría en gran parte al bajar, pues el motor haría de dinamo que recargaría los acumuladores.

En el caso de los submarinos, que sumergidos navegan con acumuladores, el nuevo sistema tendría una aplicación muy extensa.

Características generales del nuevo acumulador

Desde luego, puede decirse que mi acumulador no es ni de los llama-

dos ácidos ni de los alcalinos. Contiene solamente una sal neutra. Su placa negativa es puramente metálica, sin cubierta ninguna. La positiva la constituye un conductor inatacable unido íntimamente a un catalizador.

Su capacidad es, en igualdad de peso, diez veces superior al de la A. F. A. (Akkumulatoren Fabrik A. G.). De la cantidad con que se le carga devuelve casi el 100 por 100. Su rendimiento en energía llega hasta el 93 por 100.

Se carga rápida y fácilmente. Se le puede descargar en corto circuito sin perjuicio de deterioro alguno. Se le puede tener cargado indefinidamente, pues no se descarga por sí solo, evitando así la molestia de tener que alimentarlo aun cuando no esté en uso.

Finalmente, un acumulador de dos kilos de peso y litro y medio de volumen, produce una corriente de 100 amperios en una hora, o sea de 1.000 en diez horas.

La idea del acumulador y su desarrollo

La idea del acumulador data, para hablar con precisión, del 13 de octubre de 1920.

Estaba yo entonces en Valkenburg (Holanda)—dice el Padre Almeida—y surgió en mí el primer destello al investigar las reacciones que desde el punto de vista termodinámico podían dar lugar a un acumulador.

El primero a quien comuniqué

De educación física

LA gimnasia de carácter militar y civil debe asentarse única y exclusivamente, siguiendo los preceptos racionales y científicos del método sueco de Ling, sin mixtificaciones, variantes ni eclecticismos de escuela de ningún género, por ser la sola basada y fundada en el más puro conocimiento del cuerpo humano y la que con más exactitud reproduce la corrección de forma, el desarrollo armónico y estético del conjunto y la belleza corporal del hombre a límites de irreprochable elegancia, corte y factura en sus líneas y contornos estatuarios; al mismo tiempo también, y ésta es su característica esencial, por su acción benéfica sobre la salud en general, principalmente sobre la respiración y la circulación.

La gimnasia acrobática o atlética es intensamente morbosa y perjudicial, crea hombres rudos y groseros sin personalidad moral elevada, incapaces de sentimientos puros y generosos. Muller, coronel médico y catedrático ilustre de la Universidad de Berna, dió a conocer sus observaciones interesantísimas respecto a este punto: dos pelotones de gimnastas en el período de instrucción se revelaron como los más ineptos y los más débiles para soportar las fatigas corporales. La gimnasia en estos individuos lo había agotado todo.

Por si esto no fuera bastante,

señalaremos otro dato importantísimo, el más concluyente, dado su alcance verdaderamente mundial. En los Juegos Olímpicos verificados en Atenas se presentaron los equipos más seleccionados de todas las naciones cultas del globo, figurando Suecia fuera del concurso y obteniéndose este resultado: 1.º, Noruega; 2.º, Dinamarca, ambas con método de Ling; 3.º, Italia, método mixto; 4.º, Alemania, y 5.º, Austria, las dos con métodos derivados de ejercicios atléticos y de circo y más que militar puramente acrobática.

Expuesto bien sucintamente lo que pretendíamos probar, aunque profesionales, somos enemigos declarados de la enseñanza de la gimnasia por médicos y doctores que no sean profesores titulados de esta especialidad en las escuelas oficiales. Entendemos que éstos deben vigilarla atentamente, haciendo presente cuando está indicada y contraindicada en cada alumno: *pero nada más*.

Así resaltan los pocos resultados obtenidos en la enseñanza oficial de esta asignatura en España; su misión es más elevada y magnífica, más superiormente dogmática y científica, a mi juicio.

Ling decía: Teoría sin práctica, es espíritu sin cuerpo; para enseñar gimnasia es preciso saberla, conocerla y, sobre todo, practicarla a fondo. Al médico le considera-

mos como paidópata y propulsor de la enseñanza física de los efébos y adolescentes, insubstituíbles en los laboratorios de los liceos y gimnasios y como profesores de anatomía y fisiología de las escuelas normales de gimnasia y esgrima. Su acción pedagógica, repetimos, es de conjunto; y tal como la vi implantada en la escuela de Joinville, modelo en su género, por su orden, método y organización verdaderamente digna de todo aplauso.

Las altas autoridades y jerarquías del ejército deben ejercer la tutela y educación de los ciudadanos jóvenes en el cuartel, durante el tiempo en que al individuo, por ministerio y deber de la ley, le corresponde: llenar sus compromisos castrenses. El servicio militar, como la instrucción obligatoria, no se discute en los países democráticos: se consideran como un deber grato y no como una carga. El cuartel es hoy netamente una prolongación de la escuela y mejoramos su complemento. Las estadísticas recogidas en el ejército de esta región demuestran que el 40 por 100 de los efectivos ingresados en filas no saben leer ni escribir, es decir, son completamente analfabetos, saliendo al tiempo de ser licenciados el 60 por 100 con instrucción perfecta primaria, revelando este hecho una labor eminentemente cultural y patriótica de nuestra brillante oficialidad, que labora en silencio en la persecución de tan bellos fines.

J. B. TABLARES

MENSAJERAS

HABER recorrido la distancia de 2.969 kilómetros con un promedio de 50 kilómetros por galón de gasolina, es la última proeza llevada a cabo por un *Overland Whippet* tipo corriente y modelo sedán en el viaje que efectuó de la frontera canadiense en Blaine, Washington, Estados Unidos de América, a Tijuana, en la frontera mejicana. Fué menor de un cuarto de galón la cantidad de aceite que se consumió en el viaje.

En esta prueba tan dura el *Whippet* obtuvo un promedio de 33 kms. 33 metros por hora por

tiempo empleado en el recorrido, siendo éste el de 62 horas 8 minutos. Ninguno de los neumáticos fué repuesto y solamente se agregó un medio galón más de agua a la provisión usual.

EL Real Aero Club de España, que asume en nuestro país los poderes de la Federación Aeronáutica Internacional, ha delegado en la Liga Aeronáutica de Cataluña su representación oficial en nuestra región.

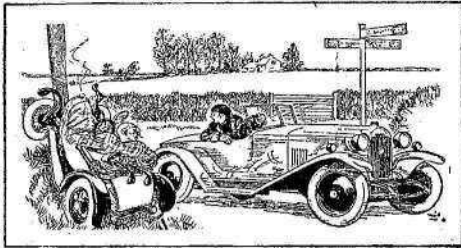
Por creerlo acto de justicia felicitamos a nuestros amigos del

Real Aero Club y a los muchos y muy estimados con que contamos en la Liga de Cataluña.

Los expedientes de reparación de carreteras con riegos asfálticos se refieren principalmente a las de Madrid-Francia, Sevilla-Madrid, Sevilla-Granada, Sevilla-Málaga, Madrid-Barcelona y Madrid-Portugal por Talavera. Sólo su enunciación da idea de su importancia para el turismo, y más aún en ocasión como ésta, en que se celebrarán las Exposiciones de Barcelona y Sevilla.

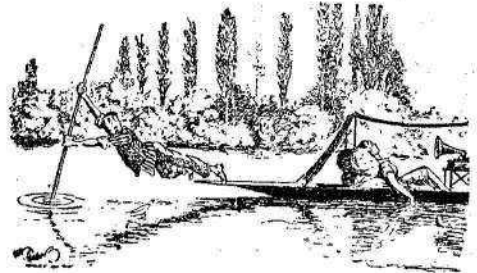
EL DEPORTE EN SOLFA

CONSEJO



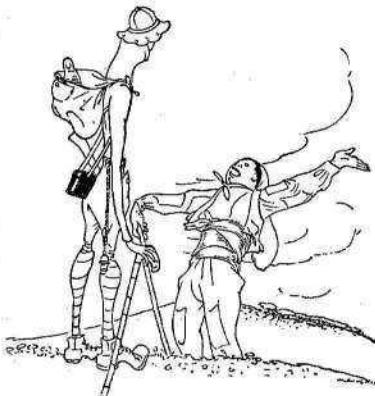
—Vea, señor, que es difícil subir por los postes.
(De *Caras y Caretas*, Buenos Aires)

DIFÍCIL RESPUESTA

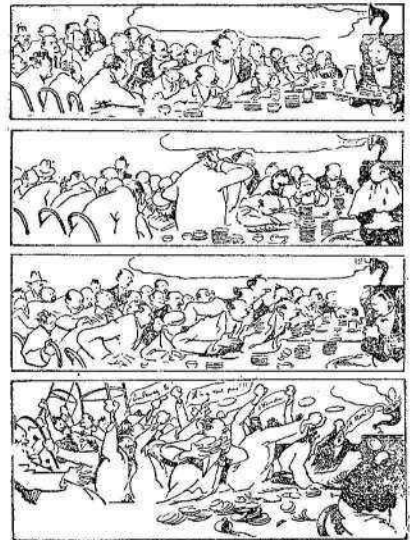


Ella.—Querido Jorge, prométeme que no me abandonarás nunca!
(De *London Opinion*, Londres)

EL SEÑORITO EN EL CAMPO

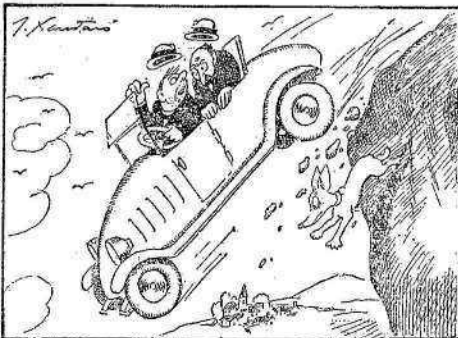


—No me esperabas ¿verdad?
—Siempre esperamos nosotros, los payeses. No nos importa una calamidad más o menos.
(De *L'Esquella*, Barcelona)



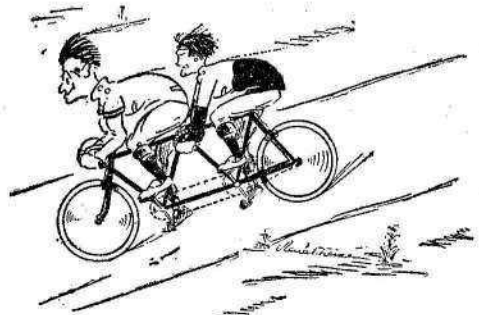
El alta voz da la noticia: «El equipo local ha sido derrotado».
(De *Le Rire*, París)

APRENDIENDO A GUIAR



—¡Ahora sí que nos hemos fastidiado! No me acuerdo como se da la marcha atrás...
(De *A B C*, Madrid)

EL TANDEM MIXTO



Ella.—Más aprisa... más aprisa.
El.—Mira, si llevas tanta prisa, pasa delante!
(De *L'Auto*, París)

Lázaro y López

Concesionarios exclusivos de las legítimas

Motocicletas y Bicicletas

B. S. A.



Rambla de Cataluña, 141 : Teléf. 985-G
B A R C E L O N A

AMORTIGUADORES

GABRIEL SNUBBERS

LOS MAS EFICACES
LOS MAS BARATOS DE COMPRA

No nos limitamos a venderlos,
sino que gratuitamente son
siempre ajustados en nuestras
Estaciones de Servicio

AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens
y Bufill, Ltda.

BARCELONA
Diputación, 234
M A D R I D
San Agustín, 3

Le Chauffeur

*Casa especial para la
venta de toda clase
de Accesorios para
Automóviles : Avisadores
eléctricos y mecánicos de las mejores
marcas : Bocinas,
Shetos, Strombos y
Sirenas : Bujías Pognon,
Bosch, Renault, Champion,
Sphinx, Splitdorf y otras marcas :
Gran surtido en Carburadores
Zenith, Cantinas, Ceniceros,
Floreros, Plafoniers
Cuenta kilómetros O. S. :
Depósito de Faros y Neumáticos de
las mejores marcas*

JAIME ROCA

Rambla de Cataluña, 24 : Barcelona
Teléfono número 2182-A

B. RIBES BANCELLS

Organizador General del

LLIBRE D'OR DEL FÚTBOL CATALÀ

es complau en participar
als interessats d'aquesta
obra i al públic en general,
haver traslladat el seu
despatx del carrer de la Palla,
núm. 6, a la

Vía Layetana, 17

Telèfon 1547 A

Barcelona

*¡Cuántas personas estarán a estas horas,
arrepentidas en Barcelona y fuera de Barcelona, de no haber visto la*

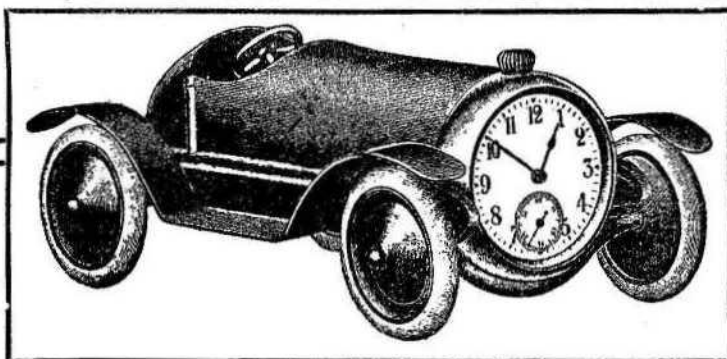
Exposición Internacional del Automóvil!

¿Quiere Vd. verla? Remita a nuestra Administración **dos pesetas** en sellos de correo o giro postal y le remitiremos el **número extraordinario** que reproduce la mayoría de los Stands del Salón de 1927.

APRESÚRESE, PUES SE ESTA AGOTANDO LA 2.^a EDICIÓN

Automóvil-Reloj, miniatura

PRECIO: 30 PESETAS



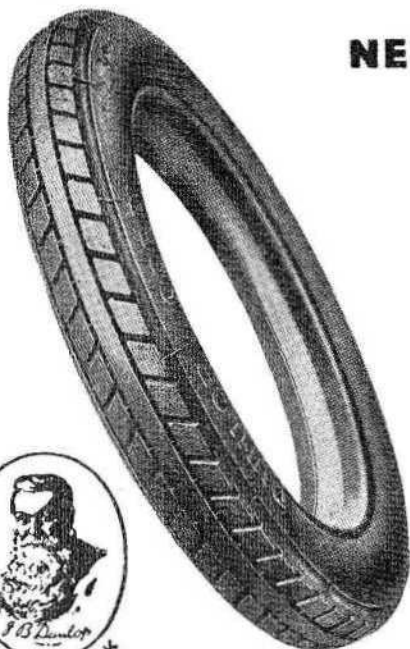
Automóvil en miniatura con reloj de bolsillo : Marca registrada
Combinación con la máquina de un reloj de bolsillo de buena clase y de treinta horas de cuerda : La corona del «remontoir» representa la rosca-tapón del radiador : Un artículo de uso práctico, nada de juguete

Excelente artículo de reclamo para Fábricas y Vendedores de Automóviles
Tratándose de pedidos de alguna importancia, el AUTOMÓVIL-RELOJ puede suministrarse con inscripción del nombre de la casa o con cualquier otro reclamo : Ejecución esmerada del cuerpo macizo del automóvil en acabado negro brillante o niquelado brillante; ruedas macizas con guarnición de goma auténtica : Bonito y elegante artículo de regalo, es un adorno en toda mesa de despacho

Propio para Pisa-papeles o como Premio para Festivales Deportivos

Los pedidos al señor Administrador de la Revista STADIUM : Balmes, núm. 54 - Barcelona

ESTUDIE Vd. COSTE por neumático y kilómetro
y encontrará que los
NEUMÁTICOS



DUNLOP

CORD

son los más económicos que
puede montar en su coche

**"Para quedar satisfecho
montad DUNLOP"**

SOCIEDAD ESPAÑOLA

DUNLOP

(SOCIEDAD ANÓNIMA)

M A D R I D
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18

Automóviles

BERLIET, MINERVA, STUTZ, BUGATTI

Camiones, camionetas y ómnibus

BERLIET

Motocicletas

INDIAN

2 $\frac{3}{4}$, 5 y 7 HP.

Tractores agrícolas

CLETRAC

Arados, sembradoras, etc.

GRAN TALLER DE REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PIEZAS
NEUMÁTICOS Y MACIZOS DE LAS MEJORES MARCAS
ACCESORIOS Y RECAMBIOS DE TODAS CLASES

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID
Alcalá, 81

BARCELONA
Trafalgar, 52

VALENCIA
Paz, 33

ELIZALDE

Fábrica Española de Automóviles y Motores de Aviación

Realizándose ambas fabricaciones
a base de los mejores mate-
riales conocidos y de los
elementos técnicos
más perfectos



Talleres y Oficinas:

A. ELIZALDE

Paseo de San Juan, núm. 149

Apartado de Correos 424 : Teléfono 921-G

Barcelona

Dirección telefónica y telegráfica: AUTOELIZALDE

Casa en Madrid:

Avenida Reina Victoria, núm. 17