STADIUM



Circuito Europeo de Aviación

BEAUMONT, VIDART Y GIBERT
momentos después de llegar à Vincennes, punto final del circuito

Prancisco de Moxó Director: Ricardo Cabo: Redector Jefs: J. Elfas y Juncoss secretario de Redección: Rogolio Marci Reporters Graftoss:

F. Sans de Gabilondo : J. M. Sagarra y P. Kaiser

> Administracior: Juan Sufté



REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS Y SOCIEDAD

APARECERA LOS DÍAS : Y 15 DE CADA MES

Namero applio : 20 Cts.

Susoripolón: Un año . . 5 ptas. Sels meses. 3 .

Para anunclos y artionlos de propa-ganda especial var tarifas

Officinas: Bilbao, 203, 1.0 Barcelona

Despacho: De 12 á l y do 3 á á

EN EL CIRCUITO DE LEVAN

(Vilasar - Mataro - Argentona - Vilasar)

Los automóviles

Hispano-Suiza

han ganado en competencia con otras

13 marcas representadas por 16 coches:

COPA BARCELONA-DOBLE KM. LANZADO

- de la clasificación general y la «Copa Barcelona» (Bons : 119'204 km, á la bora). 1,0 y 2,0 (Carreras, Bonvier.) de la 1.5 Categoria,
- 7.0 Ciudad) de la 2.ª Categoría. 10 (Bons) de la 5.8 Categoria.

Unicas en que han tomado parte.

CAMPEONATO ESPAÑOL DE AMATEURS

- 1.º de la clasificación general, «Copa de S. M. el Rey». Título de Campeón de España y Copa de Regularidad del R. A. C. de España (Ciudad, en 1 h. 24 m. 15 1/, s. á 76'371 kilómetros á 1 hora).
- 2.º de la clasificación general, (Copa del Comité» y «Copa Fabra», á la vuelta más rápida, (Abadal).
- 4.0 de la clasificación general (Almirall).
- 6.º de la clasificación general, «Medalla del R. A. C. de Cataluña» (Turell).

Cuantos HISPANO-SUIZA han tomado parte en ambas carreras han side clasificados

Todos provistos de magneto BOSCH y neumático MICHELIN

Ploridablanca, 54 & 64. BARCELONA A HISPAND-SUIZA 27, Rus Cavé : Levalleis-Perret : FARÍS

Secciones especiales de STADIUM

→ VARIA * GUÍA DEL SPORTMAN * TÉCNICA Y COMERCIAL

Sección Varia

La táctica en el Foot-ball

(Continuación)

EL CAPITÁN

Tiene capital importancia para la buena labor de un equipo la elección del cargo de capitán. Es un error muy generalizado creer que dicho cargo es solamente honorífico, apto sólo para presenciar el sorteo del terreno y avisar á los jugadores para que acudan al mismo. Es decir, que se tiene al mismo como designación muy á propósito para satisfacer pueríles vanidades, sin tener en cuenta los deberes importantes que sobre el mismo pesan, si quiere ocuparse seriamente de su misión.

El capitán puede ser elegido por los jugadores del team ó por algún organismo superior en la entidad sportiva. Sea en el caso que sea, es conveniente que cuente con la absoluta confianza de sus compañeros, pues nada perjudica tanto á un

equipo como la desconfianza mutua.

El capitán debe, por esencia, conocer al detalle, los mil y mil secretos del juego: debe haber jugado tanto en el ataque, como en la defensa, y, sobre todo, debe tener autoridad moral indiscuti-

ble sobre sus equipiers.

Pero, sobre todo, debe conocer en gran escala la teoría del foot-ball, y tener en cuenta que desde sus comienzos el foot-ball ha ido modificándose en proporción tal, que el dribbling que años atrás era objeto de ovaciones, merece hoy las censuras de todo buen jugador. Es menester, para lograr éxitos en la lucha, jugar los partidos bajo una verdadera táctica, que además de convertir el juego antes brútal, en lucha de inteligencia, le da una gran belleza y proporciona una íntima cohesión entre todos los miembros de un equipo.

Es, pues, al capitán á quien corresponde sugerir á los jugadores una táctica apropiada, ponerla en juego, modificarla si conviene, explicando á cada jugador su misión y dirigiendo su entrena-

miento.

No es un cargo honorífico dicho cargo. Tiene infinitas dificultades, pues no es tan fácil como parece dirigir á once hombres, deseosos todos ellos de lograr la victoria. El capitán debe atenerse y

observar siempre los puntos siguientes :

1.º Dirigir el entrenamiento, ya personalmente, ya con el mutuo acuerdo del entrenador designado. De esta manera adquiere la confianza de sus jugadores, se identifica con ellos, adquieren aquéllos el sistema de juego apetecido, y se forma gradual é insensiblemente un homogéneo estilo de luchar.

2.º Debe procurar mantener en el equipo una perfecta disciplina. Equipo indisciplinado es equipo vencido de antemano. Los cambios de situación y de individuos, deben ser totalmente respetados sin discusión alguna.

3.º Unificar el estilo de juego de sus equi-

piers.

4.º Ocupar en la lucha el puesto más á propósito para poderla dirigir, sin necesidad de dar voces, lo cual causa siempre mal efecto en los públicos.

Muchos capitanes reservan para si el centro de ataque, pero nosotros creemos que el centro medio es el lugar más apropiado para sus fines. Ello no es capital, pues en muchos y notables equipos, el capitán se reserva el puesto de defensa ó goal, sin que la cohesión del equipo se resienta.

5.º Evitar en todos los casos que los juga-

5.º Evitar en todos los casos que los jugadores cometan faltas. En ello hay que ser riguroso, sobre todo en el off-side, que á veces inutiliza

hermosas jugadas.

Para evitarlo debe predicar con el ejemplo, y desconfiar de esta nefasta pequeña vanidad que tanto se apodera de los hombres.

6.º Vigilar la conducta privada de los jugadores, pues debe tener en cuenta que «jugador desordenado, no es nunca buen jugador».

7.º Exigir puntualidad en los entrenamientos

y constancia en los mismos.

8.º Procurar sobre todo que cada jugador ocupe su sitio para poder desarrollar el juego de manera tal, que en los pases «vaya siempre la pelota allá donde debe de haber un jugador».

9.º Conocer los distintos métodos de defensa y ataque, y tener la suficiente dosis de sangre fría para no exponer á su bando á las contingencias de una derrota, á causa de una medida ordenada bajo el imperio de los nervios ó de la pasión.

10.º Estudiar los avances progresivos de los suplentes, pues de ellos debe procurar escoger sus

futuros jugadores.

 Debe tener en cuenta, para los cambios de jugador, que en un team sólo deben tener preferencia los buenos y disciplinados. Un personaje que juegue mal perjudica tanto á un equipo, como

un buen jugador desobediente.

12. Ý, finalmente, teniendo en cuenta la suprema divisa del Foot-ball étodos para uno y uno para todos», tener la suficiente abnegación para abandonar su cargo, en cuanto se vea desobedecido ó no secundado, ó cuando reconozca que su labor, no es la más á propósito para lograr el éxito apetecido.

Muchas más condiciones debe reunir un buen capitán, pero con las indicadas bastan para la

indole de nuestro trabajo.

En nuestro próximo artículo trataremos de las condiciones que debe reunir todo jugador de football.

HANS

(Continuación)

Es el más antiguo sistema de nado, y á la par el más natural, el que hemos estudiado para íniciar en la natación á los neófitos, ó sea la

brazada, ó en forma de rana.

Pero este sistema, si bien por la sencillez de sus movimientos, es el más recomendable para el principiante, tiene la desventaja de ser el más lento, y por lo tanto, poco á propósito para tomar parte en concursos y carreras; por lo cual, en los realizados de unos años á esta parte apenas se ha usado. Ninguno de los modernos campeones lo practica en concurso alguno, relegándose á las

prácticas natatorias de balneario.

Por ello es altamente conveniente que se dominen los demás estilos, siendo otra razón, á favor de esta conveniencia, la facilidad con que pueden remediarse, según se nade de uno ú otro modo, los calambres que tanto, y con razón, asustan al nadador. Los ingleses son los iniciadores de los modernos estilos de nado, los cuales han ido revelando en sucesivos mitins de natación, ante la sorpresa de los adeptos á los antiguos sistemas. Todos los modernos estilos tienden, y es casi su único fin, á aumentar la velocidad, á la par que disminuir la fatiga, habiéndose obtenido resultados sorpren-

En el Criterium internacional de natación que se disputó en 1898, en París, el gran nadador francés Paulus, que se consideraba invencible, fué batido por 1 minuto 20 segundos (1/6 del tiempo total) por dos nadadores ingleses que practicaron por vez primera en Francia, el rápido «over arm strokes, una de las mejores y más elegantes ma-

neras de nadar.

Otra revelación, no menos sorprendente, fué cuando en 1904, durante el Campeonato del mundo, en Ionville-le-Pont, otro inglés Forsyth, se adjudicó el Campeonato con un nuevo método

natatorio.

Fué este el «trudgeon» (de «trudge», 6 sea correr con dificultad) que le permitió hacer los 500 metros del recorrido, con tres virajes, en 6 minutos 54 segundos cuando el tiempo precedente había sido de 8 minutos y 33 segundos. Este triunfo motivó infinitas discusiones y controversias, contándose desde entonces por legiones los partidarios del etrudgeon».

Este es el estilo que adoptó también el colosal nadador Billington, en su travesía de París á nado, del cual publicamos la fotografía en el presente número, con ocasión de su nuevo triunfo.

En 1906, en el Campeonato de Charenton, un australiano practicó un estilo mucho más rápido aun que los conocidos recientemente. Nadando el «crawl» pudo vencer con una ventaja de 15 metros (sobre 100 metres) sobre su rival más inmediato, un notable campeón inglés. «Crawl» significa deslizarse como un reptil.

Estas diferentes etapas del arte natatorio, demuestran la inmensa superioridad que tiene el nadar sobre un costado, que el hacerlo sobre el vientre. Por ello, después de lo dicho ya en anteriores artículos, estudiaremos hoy, sólo someramente, el primitivo estilo, para ocuparnos en artículos sucesivos, de los modernos métodos, más

en consonancia con los preceptos sportivos. Aprendidos ya los movimientos iniciales y perfeccionados en el agua, falta sólo saber nadar con gracia, sin esfuerzo y, sobre todo, con gran seguridad sin dar la impresión al espectador, de que nadando se ejecuta un mero trabajo de Hércules.

En el sistema antiguo todo el secreto consiste en el golpe de pierna. Los brazos sirven sólo para mantener el equilibrio y contrarrestar el peso de la cabeza, siendo su fuerza de impulsión, escasa. La importancia de un «good kick» es capitalísima y cuando más separadamente impulsen las piernas, mayor es el avance. El ideal del nadador es obtener la mayor rapidez en el agua.

Es conveniente, en alto grado, poner el cuerpo en la posición más horizontal posible y no inclinado, pues en este último caso se malgasta esfuerzo y el

cuerpo tiende á salir del agua.

Los movimientos del brazo han de ser sencillos y ordenados. Hay que buscar una posición de las manos que permita un punto de apoyo eficaz para el movimiento circular y que favorezca el retorno del brazo á la posición inicial, con un mínimum de resistencia. La mejor posición de las manos es que formen un ángulo de 55 grados, con el nivel del agua, teniendo los dedos replegados sobre la concavidad de la palma. Es algo difícil, pero con la práctica y la observación puede pronto corregirse, que el alumno coordine al unisono los movimientos de las piernas y brazos, pues, general mente, tiene tendencia á mover más amenudo éstos

Damos á continuación las reglas esenciales para nadar bien la «brazada», con las cuales dare-

mos por terminado su ligero estudio.

Son estas:

Mantener la cabeza lo más alta posible. Haciéndolo así, se evita la tendencia que el cuerpo tiene á bascular, se nota menor fatiga y se traga menos agua, lo cual contrarfa mucho á los noveles nadadores.

2.ª Hacer que la boca esté á flor de agua, ó que la barba se apoye sobre el nivel de flotación.

3.ª Poner el cuerpo lo más horizontalmente posible, pues cuanta mayor es la horizontalidad, menor es el esfuerzo y la fatiga, y mayor la velocidad que se adquiere, á causa de ser muchisimo menor la resistencia, y mayor la facilidad de impulsión.

Arquear el pecho para lograr la hori-

zontalidad pedida.

5.ª Aspirar cuando las manos retornan al

pecho, y respirar cuando se proyectan.

Esto permite lograr un máximum de amplitud pectoral, con lo que se pone el nadador á salvo de la fatiga y la sofocación que precede siempre á una serie de movimientos desordenados. La respiración debe ser amplia y acompasada, llenando de aire los pulmones.

6.ª Respirar siempre con la nariz, mantenien-

do la boca bien cerrada.

7.ª Lanzarse al agua (los neófitos) de la

siguiente racional manera:

Entrar hasta que el agua llegue á los hombros. Poner los brazos juntos, con los codos pegados al cuerpo. Dar entonces un vigoroso impulso, lanzando hacia adelante las manos, al tiempo de perder tierra. Nunca nos cansaremos de repetir á todo novel nadador que debe nadarse con mucha sangre fría y nunca bajo el poder de los nervios. Además, es menester que antes de intentar el «crawl», el «over», el «trudgeon», ú otro de los estilos modernos, domine el primitivo estilo, pues ello le evitará muchos fracasos.

En nuestro próximo artículo trataremos del «side stroke» y de los diversos estilos que hemos

enunciado.

Guia del Sportman

Indicador general de sociedades deportivas, campos de juego, establecimientos dedicados al comercio ó á la industria del Sport, relacionados por orden alfabético de artículos y de sports. — Números impares : A = F. — Números pares : G = Z.

Suplicamos á nuestros lectores, y principalmente á los industriales interesados en la exactitud de esta GUIA, nos indiquen cualquier equivocación ú omisión que figure en ella, cooperando así á que sean pronto subsanados inevitables erro-

ACUMULADORES

Tudor. — Juan Vellino, representante. Bruch, 127. - Tel. 3.704

AERONAUTICA (Sociedades de)

Aero Club de Cataluña. - Caspe, 24. Asociación de Locomoción Aérea. — Local: Plaza de Cataluña, 20.

ARMAS Y EFECTOS DE CAZA

Beristain y C.a - Armas de todas clases. -Escopetas Beristain. - Rambla de las Flores, 12; sucursales: Rambla del Centro, 13, y Fernando, 2.

E. Schilling y C.a — Armas de precisión para caza y defensa. - Escopetas marca «Jabali». - Fernando, 57.

ARTÍCULOS VARIOS SPORTS

A. ALIMUNDO Y C.a — Artículos y efectos para football, lawn-tennis, y toda clase de Sports. Raquetas Driva. - Aragón, 261. - Tel. 1017.

CODINA Y VÉLEZ. - Raquetas y demás accesorios para lawn-tennis y otros sports. -

nomía en los precios. — Lauria, 28, 3.º OLD ENGLAND. — Efectos para football, lawn-tennis, croquet y demás sports, de legítima

procedencia inglesa. — Pelayo, 8. Hijos de Isidro Baqué. — Pelotas, raquetas,

cestas, etc. — Juegos para niños. — Archs, 8.

J. Paluzíe. — Fábrica de efectos para toda clase de sports. — Instalaciones completas para campos de juego. — Torres, 4 (Gracia).

J. Paret y C.ª — Artículos diversos para toda clase de sports. — Accesorios y ruedas para contro de la completa para contro de la contro de

automóviles. — Salmerón, 100 (Gracia). J. Roca. — Venta de piezas y accesorios para automóviles; artículos para lawn-tennis de la casa Slagenzer y Sons de Londres. — Rambla de Cataluña, 24.

El Siglo. — Completo surtido en aparatos, accesorios y artículos de indumentaria para toda clase de sports. - Material fotográfico. - Ram-

bla de los Estudios, 5 y 7. E. Schilling y C.3 — Artículos para caza, excursionismo, lawn-tennis, foot-ball y otros sports. - Fernando, 57.

AUTOMÓVILES

I. - Fábricas

La Hispano Suiza. — Coches de turismo. Camiones. — Motores para canoas automóviles. Calabria, 59 y Floridablanca, 54; tel. 2172. fábrica-sucursal en Paris : 27, Rue Cavé.

II. — Alquiler

Compañía General de Coches y Automóvi-LES. — Servicio urbano de taxis. — Despacho central, Cortes 676. — Teléfonos 770, 787 y 912. CARREÑO Y SANTAEULARIA. — Automóviles para excursiones y turismo. - Carmen, 30.

GARAGE SPORT. — Alquiler de Automóviles de todas clases. - Diagonal, 460. - Tel. 3959.

III. — Concesionarios para la venta

ARIES. - Bartolomé Bittini, Paseo de Gra-

ATLAS. - F. Paret y C.s., Salmerón, 100. (Gracia).

Berliet. - M. Bertrán é hijo, Trafalgar, 50

CLÉMENT-BAYARD. - J. Alvarez y C.a, Pro-

Charron. — Palais Automobile, Aragón, 282. Tel. 2607.

CHENARD-WALCKER. — M. Bertrán é hijo, Trafalgar, 50 y 52.

DAIMLER. - J. G. Alberti, S. en C., Aragón,

DARRACO. - Palais Automobile, Aragón, 282.

DELAHAYE. — Biada, Elizalde y C.a, Paseo de San Juan, 149. — Tel. 3921.

DELAUNAY BELLEVILLE. - Cipriano Pagés, Paseo de San Juan, 13.

FIAT. — D. Ripoll, Casanova, 59. FORD. — E. Chalaux, Cortes, 617.

GRÉGOIRE. — Antonio Mir Albanell. Princesa.

HISPANO SUIZA. - F. S. Abadal y C.a, Aragón, 237 á 245.

HOTCHKISS. - J. Reynés, Consejo de Ciento, 433 y Paseo de San Juan, 70.

MINERVA. - J. Casanovas, Ronda de San An-

Mors.—Ramón Cabrera Barrera, Pelayo, 28, 2.0

Ours. — F. Paret y C.a, Salmerón, 100. Panhard y Levassor, Lauria, 27.

PILAIN. - M. Oller, Trafalgar, 13.

RAPID. — Suc. de Truco, Diagonal, 512. SIZAIRE Y NAUDIN. — M. Bertrán é hijo, Trafalgar, 50 y 52. S. P. A. — Aribau, 88.

Turicum. — Carlos Montañés, Aragón, 290. Unic. — Francisco Carulla, Mallorca, 714. PRINCIPALES MARCAS. - (Plazos y contado). Sociedad General de Automóviles, Balmes, 63.

IV. — Garages, venta de accesorios y talleres de reparaciones

Auto Garage Central. — F. S. Abadal y C.ª -Garage para 60 coches.-Accesorios. - Taller de reparaciones. - Aragón, 237 á 245.

Auto Garage Condal. — Espacioso local para la custodia y limpieza de coches : Cortes, 629.

Taller de reparaciones : Aribau, 49.

Auto Garage Tetuán. - Reparación y conservación de automóviles. - Plaza de Tetuán, 20.

J. ALVAREZ Y C.ª - Garage. - Taller de reparaciones y venta de accesorios. - Provenza, 260.

M. Bertrán é hijo. — Faros, neumáticos y accesorios de todas clases. - Taller de reparaciones. — Trafalgar, 50 y 52.

BIADA, ELIZALDE Y C.a - Grandes talleres de construcción. - Especialidad en la reparación de automóviles y motores á explosión, de todas marcas. — Paseo de San Juan, 149. — Tel. 3921.

 J. Bons É HIJO. — Garage y taller de reparaciones. — Vila y Vilá, 79.
 J. Casanovas. — Garage y gran taller de reparaciones: Floridablanca, 144. - Venta de accesorios y despacho: Ronda San Antonio, 41. F. Codina. — Taller de reparación de au-

tomóviles, ciclos y motociclos. - Trabajo garantizado. — Universidad, 11.

GARAGE SPORT. — Espacioso garage y taller de reparaciones. — Diagonal 460. — Tel. 3959. A. GARCÍA. — Venta de toda clase de acce-

sorios para automóviles : faros, bocinas, neumáticos, etc. — Balmes, 50.

L'Auto. — Estudios y presupuestos. — Omnibus y camiones.—Accesorios y neumáticos.—Aceités Oleoblitz. — Paseo de Gracia, 31.

Le Chauffeur. — Piezas sueltas de recambio para automóviles Hispano-Suiza. — Accesorios de todas clases. — Rambla de Cataluña, 24. F. Mariné. — Gran taller de reparación de

automóviles. — Trabajo esmerado. — Córcega 365. F. Mata. — Taller de reparaciones. — Venta de

accesorios y piezas de recambio : Aribau, 152. J. REYNÉS. - Taller de reparación de automóviles y carrocerías. — Venta de accesorios. — Paseo de San Juan, 70, y Consejo de Ciento, 433.

D. RIPOLL. - Taller de reparación de auto-

móviles. — Casanova, 59.

García Rivero. — Accesorios para automó-

viles. - Muntaner 72.

F. Soria de Santacruz. — Garage y taller de reparaciones. - Autos, ciclos, motores y acumuladores. — Provenza, 276.

V. — Carrocerías y capotas

Betlla Hermanos. — Caspe, 70.

M. Camprubí. — Capotas. — Angeles, 14.
F. Capella. — Muntaner, 57.

. FARRÉ. - Aragón, 170.

VDA. É HIJOS DE J. GAUSSACHS. — Aragón, 347. MANUFACTURA PARISIÉN. — Carrocerías de junco esmaltado. - Paseo de Gracia, 115.

S. Molist. - Especialidad en carrocerías forma Torpedo. - Plaza Letamendi, 17.

J. Reynés. — Consejo de Ciento, 433. F. Vidal. — Rosellón, 288. — Tel. 3517.

J. Roqueta — Sepúlveda, 148.

AUTOMOVILISMO (Sociedad de)

REAL AUTOMÓVIL CLUB DE BARCELONA. Domicilio social : Caspe, 24. — Presidente : ExceIentísimo Sr. Marqués de Marianao. — Secretario: D. Marcelino M. de Cambra.

BASE-BALL (Sociedad de)

CLUB BARCELONA. — Presidente : D. José Leal. — Secretario : D. F. Gil de Solá. — Campo de juego: Calles Marina, Lepanto, Diputación y Cortes. - Ir: tranvía que va de Sans ó Mercado de San Antonio á Marina, por Cortes, Rambla de Cataluña y Consejo de Ciento.—Trayecto, desde la Rambla de Cataluña: 10 cts. — (N.º 29 del plano.)

BICICLETAS

Casas constructoras

CARBONELL Y VILARDELL. — Venta y alquiler de bicicletas. — Accesorios. — Comercio, 6 y 8.

Casanovas. — c. J. Casanovas. — Bicicletas accesorios. — Ronda de San Antonio, 39 y 41. FAURA. - c. A. Faura. - Duque de Tetuán, 5, Sans.

REVERTER. - c. J. Reverter. - Bailén, 85 (entre Consejo de Ciento y Aragón).

Sanromá. — c. A. Sanromá. — Bicicletas y

accesorios. — Balmes, 62. Santin. — c. M. Santin. — Rambla de Cataluña, 103.

Wertheim. — c. José Wertheim. — Ciclos, motos y accesorios. - Aviñó, 9.

La Industria Velocipédica Española. — Fábrica de bicicletas y accesorios. — Diputación, 193.

Representantes y concesionarios para la venta

B. S. A. — Carbonell y Vilardell. — Comercio, 6 y 8.

GRIFFON. - B. Lleys. - Plaza de la Universidad, 2.

HUMBER. - F. Santasusana. - Carmen, 40. La Francaise. — Marca Diamant. — M. San-

tin. - Rambla de Cataluña, 103. NACIONAL. - Casa Ricly. - Ronda de la Uni-

versidad, 37.

NAUMANN. - Zürn y Gunter. — Cortes, 587. OCEAN. - Juan Lluis. - Regomir 37.

Peugeot. - F. S. Abadal y C.a. - Aragón, 239 á 245.

Selected. — F. Santasusana. — Carmen 40. THE NILE CYCLE. - A. García. - Balmes, 50.

III. — Alquiler, enseñanza, reparaciones y accesorios

Rodolfo Gross. — Alquiler de bicicletas y taller de reparaciones. — Provenza, 232.

ARIBAU, 110. - Enseñanza, alquiler y taller de reparaciones. - Accesorios.

J. Pons Figarola. — Piezas B. S. A. — Reparaciones y accesorios. — Aragón, 238.
Velo Pista Balmes. — Enseñanza (gratis á

las señoritas). — Alquiler y reparaciones. — Pista de ensayo. — Balmes, 92 (esquina á Mallorca).

Velo Pista Parque. - Alquiler y reparaciones. - Pista de ensayo y enseñanza. - Paseo de

la Industria, 22. — Tel. 2538.
M. VILLALBI. — Accesorios y reparaciones. — Paseo de Colón, 27.

CAZA (Sociedad de)

REAL ASOCIACIÓN DE CAZADORES. - Local social: Plaza de Cataluña, 20, pral. (N.º 32 del plano). — Campo de tiro: Montaña de Montjuich, sobre Miramar. (N.º 40 del plano).

CICLISMO (Sociedades de)

Unión Velocipédica Española. — Presidente: D. Luis R. de F. Baixeras. — Local y oficinas del Comité Central: Mallorca, 242, 1.º CLUB DEPORTIVO. — Local: Plaza de Leta-

mendi, 7, bajos.

Agrupación Ciclista Catalana. — Provenza. 232.

COLOMBÓFILA (Sociedades de)

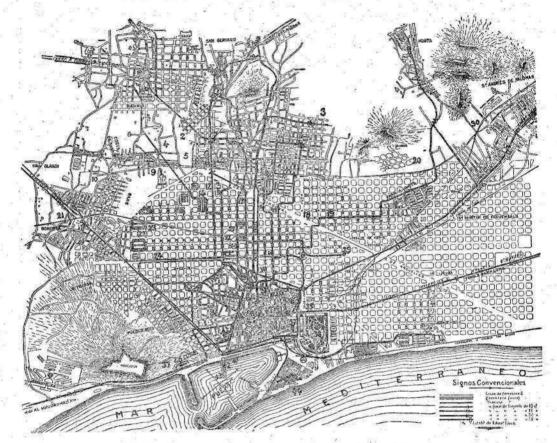
REAL SOCIEDAD COLOMBÓFILA DE BARCELONA.

— Local social: Plaza del Teatro, 6, pral.

— (N.º 36 del plano).

CENTRE COLOMBÓFIL CATALA. — Presidente:

* PLANO SPORTIVO DE BARCELONA * *



CORRESPONDENCIAS DE LOS NÚMEROS

1. Campo del F. C. «Suis». — 2. Pistas del L. T. C. del Turó. — 3. Salud Sport Club. — 4. Campo del Real Polo Club. — 5. Campo del F. C. Numancia. — 6. Pistas del Catalunya L. T. C. — 7. Pistas del Barcelona L. T. C. — 8. Campo del a «Secció de Sports» del «C. A. D. C. I.» — 9. Campo del F. C. Provenzal. — 10. Campo del F. C. Franco Español. — 11. Campo del F. C. Barcelona. — 12. Campo del C. D. Español. — 13. Campo del S. C. Catalá. — 14. Campo del S. C. Universitary. — 15. Campo del F. C. Continental. — 16. Campo del F. C. Internacional. — 17. Frontón Condal. — 18. Pistas del «Sportverein». — 19. Campo del F. C. Europa. — 20. Campo del S. C. Hispania. — 21. Velódromo de Sans. — 22. Exvelódromo de las Arenas. — 23. Campo del F. C. España. — 24. Beti-Jai. — 25. Trinquete calle Valencia. — 26. Velopista Balmes. — 27. Club Deportivo. — 28. Kegelbann del Kursaal. — 29. Campo del Club B. de Base-ball. — 30. Campo del «F. C. Andresense». — 31. Local del Real Automóvil Club de Barcelona. — 32. Local de la R. A. de Cazadores. — 33. Local y gimnasio del «C. A. D. C. I.» (Secció de Sports). — 34. Centre Excursionista de Catalunya. — 35. Sportsmen's Park. — 36. Local de la R. S. Colombófila y del Tiro Nacional. — 37. Velo pista Parque. — 38. Instalaciones deportivas de la Plaza de Armas. — 39. Polígono de prácticas del Tiro Nacional. — 40. Campo de tiro de la R. A. de Cazadores. — 41. Edificio flotante y emplazamiento del R. C. Náutico. — 42. Local del «R. C. de Barcelona». — 43. Lugar destinado á nuevo emplazamiento del R. C. Barcelona. — 44. Club de Natación «Barcelona». — 45. Terreno de ensayo del Concurso Hípico y Oficinas del R. Polo Club.

D. Manuel Verdaguer y Burés.—Secretario: D. Pedro Vallespinós. - Local: Durán y Bas, 16, 2.º, 1.ª

EQUIPOS Y TRAJES PARA SPORTS

COMAS Y C.a. - Camisas, medias, jerseys y otros artículos para sports, de legítima fabricación inglesa. - Fernando, 6.

EL Siglo. — Confección de vestidos propios para sports. - Zapatos para football y law-tennis.

Rambla de los Estudios, 5 y 7.

New England. - Casa recomendable por la elegancia en el corte de vestidos y trajes de sport. - Rambla de Cataluña, 8.

OLD ENGLAND. - Trajes de sports, hechos y á medida. (Sección especial.) — Gorras é impermeables para chauffeurs y automovilistas.-Pelayo, 11.

EQUITACION (Escuelas-Picaderos)

ARSENIO ABAD. — Caspe, 56 (Picadero Jockey Club).

Juan de Lara. — Provenza, 278.

ESENCIA MOTRIZ

Benzo-Motriz. — Esencia para automóviles. Representante: José M. Jansá.
 Salmerón, 73. EL CLAVILEÑO. — Damián Martí. — Gasoleno para automóviles y motores. - Casanova, 48, 1.º Tel. 2625.

Moto Nafta. - Deutsch y C.a. - Paseo de la

Aduana, 5. — Tel. 589.

ESGRIMA (Salas de)

CUXACH. — Circulo Ecuestre.

García. — Gimnasio Tolosa. — Duque de la Victoria, 3 y 5.

Gimnasio Solé. - Montjuich del GRAU. -Carmen, 5.

F. Lyon. - Sala de Armas Militar.

EXCURSIONISMO (Sociedades de)

CENTRE EXCURSIONISTA DE CATALUNYA. Presidente: D. César A. Torras. — Local: calle del Paradís, 10, 1.º. - (Número 34 del plano).

SECCIONES EXCURSIONISTAS. - Del «C. A. D. C. I.», Condal, 31. — Del «Ateneo Enciclopédico Popular», Carmen, 30.

FAROS Y FAROLES

BLERIOT. — J. Reynés. — Consejo de Ciento,

В. R. C. Alpha. — Los reyes de los faros. -

Blanc frères, Paseo de Gracia, 89.

TARRIDA. - E. Tarrida. - Talleres : Carretas, 70, 72 y 74; tel. 374. — Despacho: Ronda de la Universidad, 37.

Reparación. — De faros de automóvil. — Rambla de Cataluña, 56.

FOOT-BALL (Sociedades de)

FEDERACIÓN CATALANA DE CLUBS DE FOOT-BALL. - Local social: Puertaferrisa, 18, 2.º. -Presidente: D. Eugenio Beltri. - Secretario: Don Francisco Bru. - Despacho : de 7 á 8 noche.

F. C. Andresense. - Delegado : Vicente Camps, Languedoc, 8 (S. A.). - Campo de juego: Calles Escocia y Carretera de Barcelona (S. A.) .-Se va : con el tranvía de S. A., que para en la calle de Trafalgar, apeándose en la parada de San Andrés. Se sube á pie por la calle San Jaime y Clavé, y se encuentra el campo á unos 5 m. de

camino. - (N.º 30 del plano).

F. C. BARCELONA. — Delegado Hans Gamper, Princesa, 61, pral. — Campo de juego : calles Industria, Coello, Villarroel y Urgel. — Îr : tranvia Plaza de Cataluña por Hospital Clínico á las Corts; id. por id. á Sarriá, ó id. por id. á Carretera de Vallvidrera (banderas núms. 15, 14 y 13), apeándose en la calle de la Industria. A la derecha y junto á la parada hay el campo. — El trayecto: 10 cts. — (N.º 11 del plano).

F. C. BARCELONÉS. - Delegado : Edmundo Soler, Provenza, 268, 4.º, 1.ª — No consta tenga

campo.

S. C. CATALA. - Local: Gimnasio Vila, Xuclá, Campo de juego : entre las calles de Industria, Córcega, Muntaner y Aribau. — Ir : tranvía Plaza de Cataluña por Muntaner á Bonanova; id. por id. á Sarriá ó id, por id. á Carretera Vallvidrera (banderas n.º 6 y 9) apeándose en la calle de Córcega. — Campo inmediato á la línea. — El trayecto: 10 cts. - (N.º 13 del plano).

F. C. CATALONIA. — : Delegado Francisco Moret, Córcega, 230, pral., 1.a. — Campo de juego:

No consta.

F. C. CONTINENTAL. — Delegado: No consta. — Campo de juego: entre calles Muntaner, Aribau y Córcega. — Ir. (véase F. C. CATALÁ). — (N.º 15

del plano).

F. C. ESPAÑA. - Delegado: Francisco Trías, Aragón, 250. — Campo de juego: entre calle Valencia y línea del ferrocarril, frente á la calle de Entenza. — Ir : tranvía Plaza de Cataluña á Arenas y á Sans, ó id. á Riera Magoria (bandera n.º 2 y azul sin número), apeándose calle Entenza esquina Granvía. - Trayecto: 10 cts. - 5 m. á pie. -(N.º 23 del plano).

C. D. ESPAÑOL. - Delegado : Miguel Gibert. Lauria, 27. — Campo de juego : calles Córcega, Industria, Casanova y Muntaner. — Ir: (véase F. C. Catalá). — Entradas por la calle Corcega esquina Muntaner y esquina à Casanova. — (N.º 12

del plano).

F. C. EUROPA. — Delegado: Enrique Olivé, secretario, Paseo de San Juan, 115. — Campo de Juego: calles Mallorca, Provenza, Sicilia y Cerdeña. - Ir : tranvía de Horta, que para calle Ausias March y Plaza Urquinaona, apeándose en Sagrada Familia. — Trayecto: 10 cts. — (N.º 19 del plano).

F. C. FRANCO ESPAÑOL. - Delegado: E. Leuperut, Rambla del Centro, 30 (Ag. Lubin).-Campo de Juego: Travesera de Sans, esquina á Portbou. Ir: tranvía de Sans. — (N.º 10 del plano).

F. C. GIMNÁSTICO. - Grupo footballístico de la sección de Sports y Excursiones del «Ateneo Enciclopédico Popular». — Carmen, 30. — No

constan señas del campo. S. C. HISPANIA. — Delegado : Francisco Guitart, Ausias March, 57, bajos. — Campo de Juego: Fresser entre Guinardó y Travesera baja (S. M.). - Ir : tranvía de Horta (Ausias March, Plaza Urquinaona), apeándose en el «Camp de l'Arpa». Trayecto: 10 cts. — (N.º 20 del plano). F. C. Iluro. — Delegado: Juan R. Veiga, Di-

putación, 174, pral. - No constan datos acerca

del campo.

F. C. Internacional. — Delegado : José Pujol, Urgel, 134, 4.º, 2.ª. — Campo de juego : calles Provenza, Rosellón y Urgel, junto Universidad Industrial. — Ir : tranvía Plaza de Cata-luña á las Corts, Sarriá ó Vallvidrera, por Hospi-

tal Clínico (banderas núms. 15, 14 y 13), apeándose en Provenza esquina Casanovas. - Travecto: 10 cts. — Siguiendo por Provenza, tres manzanas más allá, el campo. — (N.º 16 del plano).

F. C. LUSITANIA. - No constan datos útiles

para esta Guía.

F. C. NUMANCIA. — Delegado: José Fradera, Granja, 23 (Gracia). — Campo: Campo Galvany, frente á la calle de San Sebastián (S. G.). — Ir: tranvía Plaza de Cataluña ó calle Bilbao á Bonanova á Sarriá ó á Vallvidrera, por Muntaner (banderas núms. 6 y 9, y 7 y 8), apeándose en la calle Muntaner esquina San Sebastián. — Trayecto: 10 cts. — A unos 4 minutos el campo, — (N.º 5 del plano).

F. C. ORIENTAL. - Delegado : Andrés Carbonell, Matilde, 5 (Gracia). - No constan señas

de su campo.

F. C. Provenzal. - Delegado : Amadeo Aguiló, Carmen, 82. — Campo: Travesera entre Morales y Carretera de Sarriá. — (N.º 9 del plano).

SALUD S. C. - Local : Fuente Castellana, 10 (Gracia). - Campo: Parque de la Salud, barriada del mismo nombre (G.). - Ir : tranvía Plaza de Cataluña á San José de la Montaña, apeándose en la calle Escorial. - Trayecto: 20 cts. - Se sigue por Fuente Castellana, y á la primera calle á la izquierda se encuentra el Parque. - (N.º3 del plano).

F. C. Suis. — Delegado : Rafael Puig, Bailén, 220, ent.º. — Campo : En los Cuatro Caminos, junto al American Park. — Ir : tranvía Plaza de Cataluña á Casa Gomis, ó á Bonanova por Paseo de Gracia, apeándose en Crayvinckel. -

Trayecto: 20 céntimos. — (N.º 1 del plano). S. C. Universitary. — Delegado: Eugenio Beltri, Consejo de Ciento, 325, 1.º, 2.ª. — Campo: entre calles Córcega, Industria, Casanova y Villarroel. - Entrada por Industria, junto al Hospital. — Ir: tranvía Plaza de Cataluña á las Corts, Sarriá ó Vallvidrera. (Véase : Ir : F. C. Barce-LONA), apeándose en Córcega esquina Casanova. - Trayecto: 10 cts. (N.º 14 del plano).

FOTOGRAFÍA (Material de)

Cosmos fotográfico. - Fernández v Carbonell, Rambla de Canaletas, 1.

ARTE FOTOGRÁFICO. — Francisco Escarrá. Ronda de la Universidad, 43.

Busquers y C.*. — San Pablo, 19. Casellas y C.* — Ronda de San Antonio, 45. Riba, S. en C. — Plaza de Cataluña, 20. RICARDO ROVIRA. - Plaza Real, 4.

FRONTONES

FRONTÓN CONDAL. — Calle de Rosellón, esquina á Balmes. — Grandes partidos todos los días. — Ir: tren Sarriá, hasta Provenza ó tranvía Plaza de Cataluña ó Bilbao á Bonanova y Sarriá, apeándose en Provenza. - Trayecto: 10 cts. - (N.º 17 del plano).

Beti-jai. — Cancha para aficionados. — Alquiler de cestas y pelotas. - Cortes, cerca Entenza.

(N.º 24 del plano).

Sección Técnica y Comercial

Advertencia importante à los industriales

Siguiendo el plan que nos impusimos desde el primer día, de dar la mayor amplitud á esta sección en cuanto las circunstancias se prestasen á ello, hemos decidido ofrecer á nuestros industriales un nuevo servicio que, sobre prestarse completamente gratis, creemos puede serles de gran utilidad para el desarrollo de sus negocios.

Se trata de la creación de un capítulo dedi-

cado al

Movimiento comercial

en el cual publicaremos cuantos datos y noticias interese á los industriales, comunicar al público. por medio de nuestra Revista, sobre fabricación, existencias, ventas y demás transacciones que se realicen en sus establecimientos.

A este apartado seguirá otro de

Ocasiones

haciéndose en él una relación suscinta de toda clase de artículos y útiles para la práctica de los deportes, que se vendan en buenas condiciones de uso.

Para facilitar este servicio, y queriendo por nuestra parte que sea lo más completo posible, un empleado de nuestra administración pasará por lo menos una vez cada quince días por los garajes, establecimientos de automóviles, bicicletas y demás, para recoger los datos necesarios que esperamos nos sean facilitados por los industriales en interés exclusivo de los cuales instituímos estos

Los Neumáticos Palmer

Poco hace que se han introducido estos neumáticos en nuestro mercado, y, á pesar de ello, gozan ya hoy día de la confianza y del favor de gran número de automovilistas que han sancionado así la reputación que como á primera marca tienen en todo el mundo.

Ello es debido á que la propaganda se la hacen sus propios consumidores, que tienen ocasión de comprobar que cuanto se dice en favor de estos neumáticos no es más que la pura verdad.

Los neumáticos Palmer, fabricados á base de cuerda sin aire, poseen tan notables y recomendables condiciones, y las ventajas que su uso representa para el automovilista tan notorias, que no podemos substraernos al deseo de señalar las principales:

Corrosión de los neumáticos. — Una de las muchas averías que muy á menudo causan grandes inquietudes á los automovilistas es la propensión de las llantas forradas de lona á pudrirse. La lona ó arpillera es más ó menos esponjosa y siempre contiene aire.

Cuando sobreviene un pinchazo ó una cortadura en tiempo de lluvias entra el agua por la brecha y, obedeciendo á la capilaridad de la arpillera, es absorbida en mayor ó menor cantidad por las fibras de la lona á medida que la rueda

gira.

Aun cuando no lo comprendan así generalmenmente los que emplean cubiertas forradas de lona, es, sin embargo, un hecho comprobado y admitido por los Sres. Michelin y C.ª, los perseverantes trabajadores de las llantas para automóvil. En su anuncio publicado en El Auto-Car, del 21 de Marzo de 1907, hacen la siguiente afirmación que, por sí sola, constituye una condenación de la estabilidad de las llantas de lona:

La humedad corroe la lona de la cubierta, ya porque la rueda permanezca en un reguero, ó porque el agua penetre en ella cuando se limpia el coche y el neumático no esté suficientemente inflado ó por las

cortaduras de la cubierta exterior».

En los neumáticos de Cuerda Palmer, todos y cada uno de los hilos de la Cuerda sin aire están impregnados de goma y, por conseguiente, son prácticamente impermeables á la humedad.

Reserva de fuerza. — Los neumáticos ordinarios de lona de las mejores marcas, aun siendo nuevos, no pueden soportar presiones muy altas, porque las diferentes capas de lona se encuentran á tensiones diferentes también casi en cada punto determinado; de modo que, bajo una gran presión, las capas van cediendo una tras otra y la cubierta revienta á una presión que es muy baja comparada con la que puede sufrir el neumático de

cuerda Palmer.

Teniendo las dos capas de esta cuerda una misma resistencia en todas sus partes, son capaces de sufrir presiones extraordinarias. A consecuencia de la uniformidad de tensión, en los neumáticos de cuerda Palmer no hay hilos que no trabajen y, por lo tanto, es posible hacer esta cubierta mucho más delgada que la de una llanta forrada de lona y, sin embargo, ser mucho más resistente. El material que se emplea en nuestras cubiertas es mucho más robusto que el que sería absolutamente necesario para asegurar una gran resistencia de reserva. Con tal de que el espesor y la calidad de la goma sean iguales, cuanto más delgado sea el material mayor será su flexibilidad y menor su resistencia en la marcha.

La llanta de cuerda Palmer produce menos calor que el que se origina en cualquiera otra marca conocida. En muchas ocasiones, automovilistas muy expertos se han asombrado de lo frías que permanecen nuestras llantas en la marcha, si se

as compara con las forradas de lona.

Velocidad. — La opinión de los que las han usado, sin excepción, es la de que las llantas de cuerda Palmer son decididamente más ligeras que las forradas de lona. No sólo se obtiene velocidad mayor en los llanos, sino que la economía de fuerza, que es consecuencia de la ausencia de frotamiento interior en la llanta, se hace notable, especialmente en la subida de pendientes. Han llegado á nuestro conocimiento numerosos casos en que nuestros clientes, poseedores de coches con fuerza mecánica insuficiente, han adoptado los neumáticos de cuerda Palmer y, por este solo hecho, han mejorado inmediatamente la marcha de sus vehículos hasta el punto de subir con facilidad cuestas que antes sólo podían vencer muy dificilmente.

Muchos de los coches de turismo actuales están provistos de motores de bastante potencia para mantener en sus propietarios la idea de conseguir velocidades considerables, aun en las condiciones más adversas. En tales casos, el aumento de velocidad que se obtiene con las llantas de cuerda Palmer no es tan apreciable; pero, con la igualdad de velocidad, se encontrará una reducción apreciable del consumo de petróleo usando el neumático de cuerda.

No patinan. — Acontecimientos recientes han demostrado que, de todas las ramas de la industria automóvil, la que se relaciona con la cuestión del antipatinaje es la que ha obtenido más atención y ha sido objeto de más investigaciones.

Según las quejas dirigidas á la Prensa por los automovilistas, es evidente que los clavos de metal y otros medios á que se ha dado el nombre de «anti-dérapants» están muy lejos de ser lo que pre-

tenden.

Deseamos inculcar en el ánimo de todos los automovilistas que generalmente los tachones de metal son perjudiciales à toda clase de llantas que producen un efecto retardador en la velocidad del coche y en particular que la duración de una cubierta se reduce hasta en un tercio de su duración ordinaria por el empleo de aquéllos. Esto se ha demostrado infinito número de veces y de hecho lo confirma (no tanto por lo que se refiere al actual período antes aludido) nada menos que una autoridad como la de los Sres. Michelin y C.ª, los más activos fabricantes de llantas forradas de arpillera. En su anuncio publicado en 22 de Diciembre de 1906, en El Auto-Car, los Sres. Michelin y C.a hacen la afirmación siguiente que recomendamos con todo encarecimiento á la meditada apreciación de los automovilistas por ser la opinión de los mismos fabricantes de un sistema de tachones

Si, por ejemplo, tomamos dos armaduras semejantes en todos sus aspectos y ponemos un lomo liso en una, y un lomo antipatinador en otra, como el antipatinador Michelin, el desgaste de las dos cubiertas así constituídas será desigual desde luego y la armadura que lleva la faja antipatinadora será la

que primero se gaste.

Nos atrevemos á decir que muy pocas veces, ó nunca, están conformes los competidores industriales sobre el mérito ó desmérito de una clase especial de manufactura. Sin embargo, en este caso, convenimos absolutamente con los Sres. Michelin y C.ª, en afirmar que la caja antipatinadora produce un efecto perjudicial en cualquier clase de llantas con detrimento de su duración.

En comparación con las llantas claveteadas de metal como antipatinadoras, confiamos en que resultarán interesantes algunos detalles de la llanta

de cuerda Palmer de lomo estriado.

En primer lugar, ha de entenderse que el lomo estriado no produce efecto perjudicial de ninguna clase para la duración de la cubierta. Por efecto de la forma especial del lomo que presenta al lado tres sólidas paredes laterales de goma, al hallarse su fondo en contacto con el camino, no pueden resbalar ni patinar lateralmente.

Con respecto á la velocidad, repetimos que el uso de las llantas de cuerda aumenta la velocidad de cualquier coche por efecto de la supresión del frotamiento interior que es tan común en las llantas

de lona

Además, no solamente el lomo estriado Palmer durará más que cualquiera de los que llevan clavos de metal, sino que, contra lo que les pasa á estos últimos, se pueden recomponer eficazmente dos veces, con tal de que las llantas hayan sido bien tratadas.

Colosal triunfo de la MAGNAT-DEBON

Garrera de motos "Copa Samá" (2 Julio 1911. - 210 Kms.)

Categoria Velocidad .

1.º Devay 2.º Conte 3.º Galiardo Categoria Turismo

1.º Devay

2.º Conte 3.º Gallardo

Todos Montando Motocicletas

MAGMAT-DEBON

con neumáticos MICHELIN y Sujias BLECTRA

Siendo esta marca presentada en lucha por primera vez en España, ha copado todos los primeros premios en ambas categorias, batiendo a las 3 ½ y 5 HP., debiendo hacer bonstar que el tipo de estas motos estabadutamente comercial y que los amateurs que las pilotaban pesan respectivamente do y 87 kgs. Les motos victoriosas están expuestas en la Velo Pista Raimes á disposición del público para su examen

ENSTRUCTUREDOS ENSTRUCTUREDOS ENCRESOROS CON SON ASSOLUTAMENTE GARANTIDAS

BUBEN TODAS LAS CUESTAS SIÑ FATIGA

CÔNSUMO Á :/, LITROS LOS 157 KILÓMETROS

VELOCIBAD DE S Á 90 KMS. Á LÁ HORA

ESTATE CASA

Única casa que vende las mofos mediante pruebas antes de la compra Unico Representante con Depósito

PEDRO COLL: Velo Pista Balmes: BARCELONA



¡ AFICIONADOS FOTÓGRAFOS !

Se construyen y arregian toda clase de aparatos y accesorios para la fotografía, con perfección y gran economía

CASA AGUSTÍ

TALLERES

DE

FOTOGRABADO

73.36

M. Gomila

Provenza, 224

0/0/0/0/0/0/0/0/0/0/0/

Bicicletas
Rambia Cataluña, 103

Santin

Ciclos Sanromá

CAMPEONATO ESPAÑOL DE AMATEURS & A Carrera de automóviles : 120 kms. : Circuito de Levante : 4 de junio de 1911

J. PLANAS, con coche AVARA LA LA (motor sin válvulas) llega 1.º de la Categoria de motores de 2 litros y medio y 8.º de la Clasificación general, ganando la COPA DEL CÍRCULO LÍRICO y Medalla de VERMEIL batiendo á coches de la Categoria de 3 litros y de menos paso

SCER : Diano coche comprobado efficialmente por la Comisión del -R. A. C. C. v., resulto de un pese de 1986 X. y su motor de un cilindraje de 2503 Hi.

REPRESENTANTE CON DEPÓSITO: JOSÉ CASANOVAS Despacho: Randa San Antonio, 41.-Talleres y Garage: Floridabianca, 144 JOSÉ CASANOVAS

EL CLAVILENO

GASOLENO PARA AUTOMÓVILES

Casanova, 48, 1.º , Teléfono 2623

DAMIÁN MARTÍ

Ventaelpormayor y detail de
pelotaefoot-ball
y xapatos para
el mismo: raquetasypelotas
para el tonnis,
jerseys, groquet
y toda ciase de
juegos de sporsa

A. ALIMUNDO y Ca

ARAGÓN, 261 : BARCELONA

TELEFONO 1017

Unica casa que vende à mejorea precios

Zapatos foot-ball desde 8 pesetas



AUTOMÓVILES SIN VÁLVULAS

Agencia General para España :

S. G. Alberti, s. en c.

Aragón, 289 : Barcelona

NEUMATICOS

ECONOMÍA : DURACIÓN : SEGURIDAD

Princesa, 59, pral. - BARCELONA

Revista ilustrada de Sports



Fot. Kaisser

SPORTSMEN ILUSTRES

D. LUÍS R. DE F. BAIXERAS

Presidente de la U. V. E.-T. C. N. y Vicepresidente del Real Automóvil Club de Cataluña

Advertencia

DESDE hoy, hasta fines de Septiembre las horas de despacho para el público en nuestras oficinas sufrirán una variación, suprimiendo el despacho por la tarde y trasladando el de la mañana, de 11 á 12.

Tomen nuestros amigos buena nota de

ello.

Notas intimas

Ha entrado á formar parte de la redacción de Stadium el inteligente cronista deportivo D. Antonio Rué y Dalmau.

Por ser ya de casa y bien conocido de todos, nos creemos excusados de hacer resaltar las brillantes condiciones de escritor que adornan al amigo Rué, porque además de ofender su modestia, sería en nosotros una redundancia.

Nos limitamos, pues, á dar la noticia, con la seguridad de que ha de ser satisfac-

toria para nuestros lectores.

Fiesta en Mataró

Coincidiendo con la fiesta mayor de Mataró que tendrá lugar los días 25 á 28 de este mes, se celebrarán en aquella población varios festejos de carácter deportivo y, entre ellos, regatas de canots automóviles, carreras de motocicletas, kilómetro lanzado para automóviles, partidos de lawn-tennis y una gran fiesta atlética, cuyo patronato ha sido conferido á nuestra Revista.

Con tal motivo, reina gran animación entre los elementos sportivos de aquella ciudad, que tienen ya muy adelantada la organización de estas distintas pruebas, las cuales, de seguro obtendrán el éxito que

sus iniciadores merecen.

La Copa Samá

Dentro de las manifestaciones del motociclismo español, ocupa la «Copa Samá» un lugar preferente, puesto que ninguna otra se le iguala en importancia. Desde sus principios han sabido rodearla de tal aurecla, sus organizadores, que bien puede decirse que hoy por hoy constituye la «Copa Samá» el trofeo más codiciado entre los de su clase.

Tanto es así, que Durán, uno de los vencidos, no contento con el lugar que la suerte le deparó y ávido para reconquistar los laureles de la victoria por otros arrebatados en noble y porfiada lucha, ha lanzado ya un desafío al ganador de la «Copa Samá» invitándole á un nuevo encuentro que el simpático de Vay se ha apresurado á aceptar.

Por ello es de creer con fundamento que el resultado de esta carrera, traerá consigo la celebración de otra limitada á Durán y á de Vay, que, dada la valía de ambos corredores, será uno de los matchs más in-

teresantes que se habrán visto

No es raro, pues, que para disputarlo acudan cada año á Tarragona los virtuosos de la moto, ni que esta carrera despierte un interés extraordinario tanto en los centros deportivos como en los industriales.

Este año tomaron parte en la «Copa Samá» los siguientes corredores: Oliveras, F. N. 5 HP.; M. F. Creus, Criffon 5 HP.; Juanós, Alcyon 3 '/2 HP.; Closa, Deauville 5 '/2 HP.; Escoda, Griffon 5 HP.; Valls, Griffon 5 '/2 HP.; Rovira, Zedel 2 '/2 HP.; Caliardo, Magnat-Debon 2 '/2 HP.; R. de Vay, Magnat-Debon 2 '/2 HP.; Barba, Alcyon 2 HP.; J. Almirall, F. N. 2 '/2 HP.; Fabregat, Griffon 2 '/2 HP.; L. Conte, Magnat-Debon 2 '/2 HP.; S. Codina, F. N. 2 HP.; N. Ricart, Griffon 2 '/2 HP.; M. Artemán, Motosacoche 1 '/2 HP.; Durán, Alcyon 2 HP. Total 17 corredores que salieron por el orden que quedan relacionados.

La lucha fué en sus comienzos empeñadísima entre Juanós, de Vay, Durán, Conte y Galiardo, y lo hubiera sido más al final, á no sufrir Juanós un percance que le obligó á dejar la carrera quedando dueños del campo los valientes amateurs de Vay, Conte y Galiardo, que con sus Magnat-Debon coparon los premios, ganando la categoría de Velocidad y la de Turismo, clasificándose en la siguiente forma:

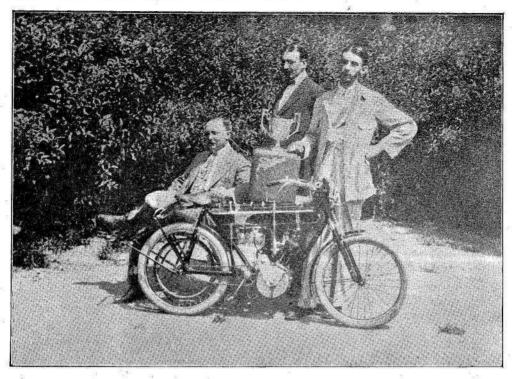
Clasificación general. — 1.º, Roberto de Vay (Magnat-Debon), 5 h. 6 m. 44 s. 2 q.; 2.º, León Conte (Magnat-Debon), 5 h. 16 m. 50 s.; 3.º, Galiardo (Magnat-Debon), 5 h. 31 m. 25 s.

Todos con neumáticos Michelin.

Categoría Turismo. — 1.º, de Vay (Magnat-Debon), 3 h. 20 m. 19 s. 2 q.; 2.º, Conte (Magnat-Debon), 3 h. 31 m. 0 s. 3 q.; 3.º, Galiardo (Magnat-Debon), 3 h. 43 m. 16 s. 4 q.; 4.º, Codina, 3 h. 52 m. 30 s.; 5.º, Durán, 4 h. 26 m. 38 s.; 6.º, Almirall 4 h. 38 m. 36 s.

De los vencedores, de Vay corría por primera vez en España. Conte y Galiardo no habían tomado parte en esa clase de carreras, y las motocicletas Magnat-Debon que montaban los tres, hacían su debut en carreteras españolas.

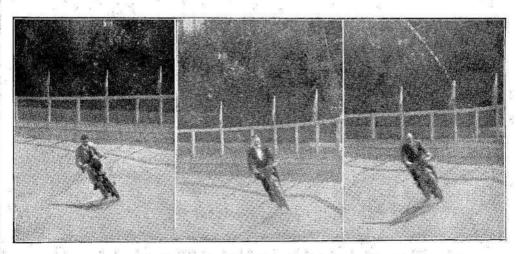
Motociclismo: La Copa Samá



Los vencedores de la carrera. — De izquierda á derecha: Galiardo, Conte y De Vay, este último ganador de la «Copa Samá», que se destaca en la fotografía sobre el fondo negro del traje de Conte

El triunfo de las motocicletas Magnat-Debon, ha sido pues espléndido y de aquellos que no dejan lugar á duda acerca de la bondad y perfección de una máquina.

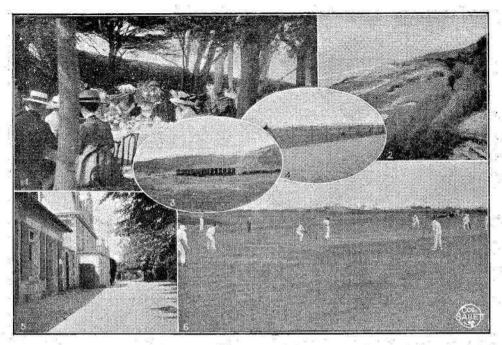
Si á esto se añade que el circuito estaba detestable, hasta el punto de que otras máquinas acostumbradas á aquellas carreteras no pudieron resistirlas, todavía resalta más la victoria de las *Magnat-Debon*, puesto que las tres únicas que tomaron parte, son las tres que llegaron al final de la carrera. Más no podía ser.



De Vay, Conte y Galiardo, entrenándose en pista

Fots. Kaiser

Golf y cricket : Fiesta en honor del rey de Inglaterra



1. La hora del té, en los jardines del «Golf-Club», de Biarritz, (X) S. A. R. la princesa Federica de Haunovre. — 2. Parte del recorrido del Golf. — 3. Punto de partida del Golf. — 4. Punto de llegada. — 5. Edificio del «Golf-Club», de Biarritz. — 6. Partido de cricket, juego nacional inglés, celebrado en el terreno del «Golf-Club», en honor del rey de Inglaterra

A últimos del pasado mes se celebró en el «Golf-Club», de Biarritz, una de las fiestas más lucidas de cuantas se han celebrado en dicha aristocrática sociedad.

Es el «Golf-Club», de Biarritz, uno de los más importantes de Europa, y esto puede fácilmente comprenderse teniendo en cuenta como dato elocuentísimo el de que la adquisición del terreno que actualmente ocupa costó la cantidad de un millón seis cientos mil francos.

Está situado al norte de la ciudad, próximo al Faro, y su extensión es tan grande, que para hacer el recorrido completo á cualquier jugador, le es difícil poderlo hacer en menos de tres horas.

En una pequeña extensión de este hermoso recinto, celebró la colonia británica una fiesta simpatiquísima en honor del rey de Inglaterra el día de su coronación, que se vió por demás concurrida.

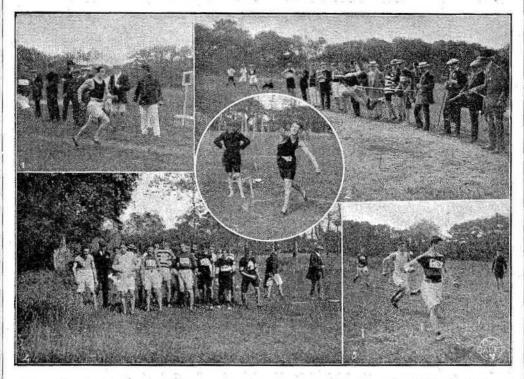
Se jugó un partido de cricket en presencia de S. A. R. la princesa Federica de Haunovre, que presidió la fiesta; también asistieron el barón von Pawell, Rammingeu, los cónsules de Inglaterra en Biarritz y en Bayona, Mr. y Mme. Carrie, el coronel Spencer, Mme. Lacambre, barón de la Torre, gobernador de San Sebastián, marqueses de la Viñaza, embajadores de España en San Petersburgo, condes de Clavijo, de O'Brieu, señores García de Ogava y otros muchos.

También se jugó un partido de golf, que resultó muy interesante, y después los asistentes y demás invitados á la fiesta se reunieron en los jardines del «Golf-Club», verdaderamente espléndidos, como puede verse por las fotografías que publicamos, y allí se terminó la fiesta con un té que fué asimismo presidido por la princesa Federica de Haunovre, sentándose en la mesa distinguidas personalidades de la colonia internacional.

MERECE, también los honores de que fuesta de atletismo que se celebró también en Biarritz, pocos días después de la anteriormente reseñada, y de cuya importancia puede formarse idea el lector por la información gráfica que publicamos en la página siguiente.

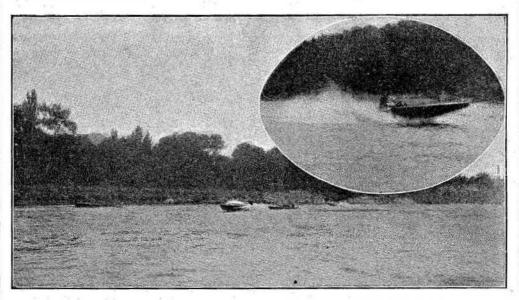
Fois, Etienne

Concurso de atletismo en Biarritz



1. Llegada del vencedor de las carreras de 400 m.— 2. Henri en el salto de longitud 3. Lanzamiento del disco.— 4. Los corredores que tomaron parte en las carreras de 5,000 m. 5. La llegada en la carrera de 100 m.

Motonáutica : Los "couleurs" de París



Aspecto del Sena y sus orillas, durante la celebración de las carreras. En el óvalo, el canot «Sigma Labor», ganador de la prueba

Fots, Etienne y Branger

Ciclismo : El "Tour de France"

Más de ochenta corredores se inscribieron para correr esta prueba ciclista, una de las más importantes que se organizan en la vecina república, donde tanto se practica y se fomenta el sport velocipédico.

Es esta la novena vez que L'Auto, el gran rotativo sportivo de París, organiza la vuelta á Francia, y por las noticias que tenemos, bien puede asegurarse que alcanzará un éxito tan grande, por lo menos, como los años anteriores.

Los reyes del pedal en carretera participan en esta carrera, aunque desgraciadamente uno de los primeros y de los que tenían mayores probabilidades de obtener el triunío, Petit Bretón, sufrió una caída, poco después de ponerse en marcha, que le obligó á retirarse, por haber recibido alguna herida de consideración.

Las primeras etapas dan la preeminencia á Garrigou, Masselis, Faber, Godivier, Pæserieu, pero ello no obstante es prematuro decir nada todavía sobre el resultado final de la carrera.

Es cierto que entre los ciclistas citados hay la flor y nata de los routiers franceses; pero entre los que ocupan un lugar secundario en la clasificación general, los hay también muchos justamente afamados por su coraje y por su pericia, y no hay que reflexionar mucho para que quien entiende de estas cosas vislumbre en seguida la probabilidad de que alguno de estos que hoy ocupa una posición secundaria dentro de

la lista de la clasificación general, pase, en el momento menos pensado, á un sitio del pelotón de cabeza y alcance uno de los primeros lugares.

De este parecer es el cronista de L'Auto, Carlos Ravaud, quien en una de sus últimas reseñas del «Tour de France», deja ver la posibilidad de que suceda una cosa así, extendiéndose largamente en hacer cálculos y suposiciones acerca de cuáles serán los corredores que están en condiciones de dar esta sorpresa.

Cuando aparezca este número, estarán, probablemente, los corredores en la mitad de esta carrera que consta de 15 etapas, y hoy es, por tanto, soñar cuanto se diga sobre el resultado final.

Un esfuerzo imprevisto; un accidente desgraciado; cualquiera de las mil cosas que pueden ocurrir á cada uno de los corredores que hoy van á la cabeza de la clasificación, son incidentes todos que pueden tener una influencia grandísima en el resultado final para que nadie pueda atreverse á decir su opinión sobre el particular.

Las principales casas francesas constructoras de bicicletas han presentado sus mejores equipos, y claro está que cada uno procurará dejar sentado su pabellón á la mayor altura que pueda.

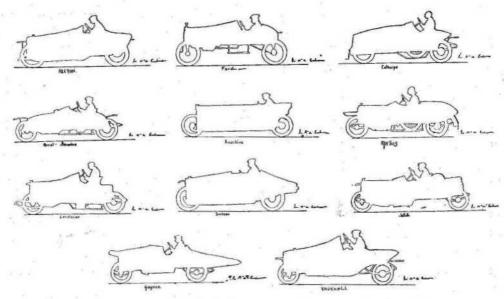
Por ahora, si bien han ocurrido ya algunos accidentes que han hecho que el número de concursantes se redujera, ninguno de ellos ha tenido graves consecuencias.



Oscura fotografía, sacada á la salida de los corredores á primera hora de la mañana

Fot. Branger

Automovilismo : La Copa de "L'Auto"



Tipos y perfiles de las principales marcas que tomaron parte en la carrera

La tradicional «Coupe des Voiturettes» que organizaba el importante diario sportivo de París L'Auto en años anteriores, ha venido á ser reemplazada por la «Coupe des Voituretes Legeres», organizada este año por el mismo periódico y celebrada con éxito extraordinario el día 25 del pasado, en el circuito de Boulogne sur Mer.

La lucha fué entre los coches Delage y los Peugeot, y tan reñida, que llegaron á la meta con sólo un minuto de diferencia, según puede verse en la siguiente clasificación general:

1.º, Bablot (Delage), en 7 h. 2 m. 52 s.; 2.º, Boillot (Peugeot), en 7 h. 3 m. 52 s.; 3.º, Thomas (Delage), en 7 h. 4 m. 17 s.; 4.º. Guyot (Delage), en 7 h. 5 m. 18 s.

Todos con neumáticos Michelin.

Se esperaba que en esta carrera se registrarían velocidades sorprendentes, pero no ha sido así. De datos que tenemos á la vista resulta que la velocidad media obtenida por Bablot, con su coche Delage, es de 88 km. 680 m. por hora, mientras que la alcanzada el año pasado por Zucarelli, con el Hispano Suiza que ganó la «Copa de L'Auto», fué de 89'507, por lo cual, entre los inteligentes y técnicos franceses, se ha lamentado mucho que la Hispano Suiza no concurriera á las carreras de este año, pues todos creen que los coches de la gran marca española hubieran sido los más temibles rivales de los vencedores.

Y ya que hemos hablado de Zucarelli que tan afortunado estuvo el año pasado conduciendo á la victoria un coche de La Hispano Suiza, no le ha sonreído esta vez la suerte, pues en una de las primeras vueltas tuvo la desgracia de que el coche Peugeot que se le había confiado, sufriera un terrible patinazo que ocasionó que el coche fuera á chocar contra el peralte de la carretera, quedando inutilizado para proseguir la marcha.

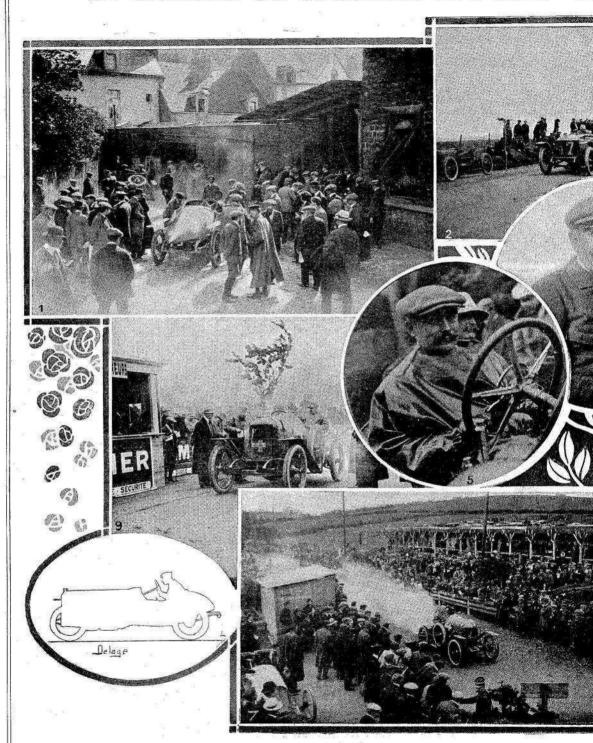


Bablot vencedor, con su Delage, en plena carrera

Fots. Branger

Dibujos de J. M. Cambra

LA CARRERA DE BOULOGNE SUR MER. - L



1. Vista general del pesaje. — 2. Thomas, sobre su Delage, pasa por delante de las tribunas. — 3. Los coch 2.°, sobre Peugeot. — 6. Thomas, 3.°, sobre Delage. — 7. Boillot, en plena carrera, frente à las trib En el primero de los évalos el perfil de un coche Delage, y en el

Fots. Branger

OS VENCEDORES. — ESCENAS DE LA CARRERA



es aneados en el momento de la salida. — 4. Bablot, 1.º de la clasificación general, sobre coche Delage. — 5. Boillot, una — 8. Bablot, después de la carrera. — 9. Boillot, á la salida. — 10. El coche de Zucarelli, averiado segndo el de un Peugeot, clasificados en 1.º y 2.º lugar, respectivamente

Dibujos de J. M. Cambra

Mitin ciclista de Mataró



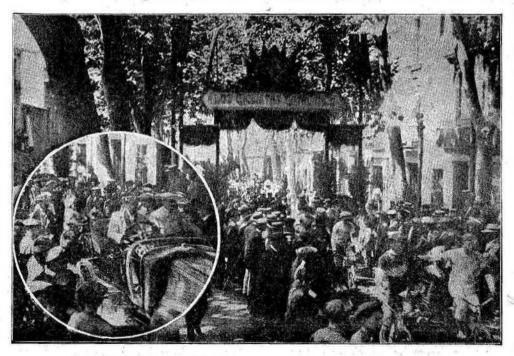
Los expedicionarios, momentos antes de la salida, en el Salón de San Juan

Bella demostración del entusiasmo y de la cohesión que existe entre las huestes afiliadas á la U.V.E.-T.C.N. fué la reunión ciclista verificada el domingo último en Mataró. Cerca de mil ciclistas de todos los puntos de Cataluña acudieron al llamamiento de nuestra Federación ciclista.

La expedición se organizó en el Paseo

de San Juan, que pocos momentos antes de emprenderse la marcha ofrecía un aspecto nunca visto con el incalculable número de ciclistas que llenaban el arroyo central.

A las 7 empezó la marcha, y á las 10, después de descansar una hora en Vilasar, se hacía la entrada triunfal en Mataró,



Los ciclistas y el auto del Sr. Baixeras, pasando por debajo del arco erigido por el Sport Mataronés, en la Rambla de Castelar

Pots, Kaiser

Mitin ciclista de Mataró



Aspecto que ofrecía la manifestación, desde los balcones del Ayuntamiento

que propiamente así puede llamarse, pues la veterana y entusiasta sociedad «Sport Mataronés» levantó en la Rambla de Castelar un arco de triunfo, por debajo del cual pasaron los expedicionarios. En la parte alta del arco se leía: «El Sport Mataronés á los ciclistas catalanes».

Frente al Ayuntamiento se hizo alto, para dar lugar á que el presidente de la U. V. E., Sr. Baixeras, y los demás comisionados, hiciesen entrega de la cantidad recaudada por venta de tickets, que se dió íntegra para los pobres de Mataró.

Cumplida esta misión, la comitiva se dirigió al Parque, donde se remató el sobrante de tickets, se sorteó un reloj, y después de soltarse unos centenares de palomas y de impresionarse una cinta cinematográfica, se dió por disuelta la manifestación, y cada cual se fué por su lado.



Los ciclistas frente al Ayuntamiento

Fots. Kaises

Aviación, natación y ciclismo : Figuras de actualidad







Weymann ganador de la copa Gordon Bennet

Billington vencedor de la travesía de París á nado

Bey ganador del Gran Premio de la A. C. F.

L importante concurso de la «Copa Gordon Bennet», se ha celebrado este año en Inglaterra con la concurrencia de aviadores que representaban solamente tres naciones: Inglaterra, Francia, Estados Unidos.

La primera de estas naciones estaba representada por Aguilne, Hamel y Glimeur; la segunda, por Holilanc y Chavalier, y la tercera por Weymann.

Consistía la prueba en hacer un recorrido de 150 kilómetros en el menor tiempo posible, ó sea dar 25 vueltas á la pista del aeródromo.

De los aviadores que tomaron parte en el concurso triunfó espléndidamente Weymann, que hizo el recorrido en 1 h., 11 m., 35 s., lo que equivale aproximadamente á una velocidad de 125 kilómetros por hora.

Por consiguiente este año ha correspondido la victoria á los norteamericanos con el triunfo del aviador Weymann, cuyo retrato publicamos en esta página.

No hubo que lamentar ningún accidente desgraciado, fuera de una caída que sufrió Hamel, desde unos 20 metros de altura, afortunadamente sin lamentables consecuencias para el aviador inglés.

Weymann había abandonado la prosecución del Circuito Europeo para correr en la Copa Gordon Bennet que tan brillantemente ha ganado, con gran desencanto de los franceses y de los ingleses.

* *

Por séptima vez se ha celebrado la travesía de París á nado, con un éxito tan lisonjero ó más que los años anteriores.

Se celebró por la tarde del día 2 ante extraordinaria concurrencia que esperaba con verdadera expectación saber el resultado de la lucha que se entabló entre los colosos nadadores que tomaron parte en esta prueba. La salida se dió en el Puente Nacional, y la meta se había establecido en el Puente de Grenelle.

De los 23 inscritos, llegaron á clasificarse los siguientes:

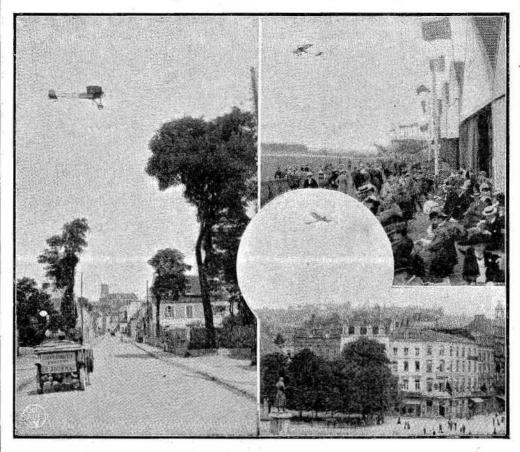
1.º, Billington, en 2 h. 15 m.; 2.º, Chretien, en 2 h. 30 m. 50 s.; 3.º, Hanouet, en 2 h. 31 m., y luego Michel, Lavogade (S.), Labbe, Paulus, Burgués, Lavogade (M.) y Gasparetti.

Han sido otro acontecimiento las carreras organizadas por la A. C. F., en las cuales tomaron parte gran número de ciclistas muy valiosos.

La carrera fué ganada por Bey.

Pots. Branger

El Circuito Europeo de Aviación



de Meaux

Vedrines, con su «Morane», pasando por encima Vedrines á su regreso de Liege. — Vidart, pasa por encima de Liege, á su regreso de Spa

En nuestro número anterior ya empeza-mos á ocuparnos de esta gran prueba, sobre la cual, hoy, terminada ya, puede emitirse un juicio concreto.

Bajo un punto de vista general el Circuito Europeo de Aviación ha constituído uno de los acontecimientos sportivos de mayor resonancia mundial, y un verdadero y completo éxito para sus organizadores. Y bajo el punto de vista tecnico-sportivo representa el paso más decisivo y colosal de cuantos se han dado hasta hoy hacia el triunfo definitivo de la aviación.

Los grandes maestros del vuelo, seleccionados á fuerza de las sucesivas eliminaciones que se han operado en las distintas etapas, han llegado solos á las últimas, mostrándose verdaderos colosos, demostrando con sus admirables proezas que el aeroplano llevado por manos expertas se convertirá pronto, si no lo es ya, en un vehículo de locomoción tan seguro como los demás.

El triunfo del aeroplano, después de esta prueba cuya realización parecía imposible, está ya fuera de discusión. Los constructores han llegado á un grado de perfeccionamiento que si bien no cierra la puerta á los que de ahora en adelante aconsejen la ciencia y la experiencia, permite tener plena confianza en estos aparatos que han resistido 70 ó 75 horas de marcha con un recorrido total de unos 1,400 kilómetros.

Los vencedores salieron el 18 de junio de París, y llegaron el domingo último á París, habiendo seguido el siguiente itinerario: París, Reims, Liege, Spa, Liege, Utrech, Breda, Bruselas, Roubaix, Dunquerque, Calais, Douvres, Londres, Brigton, Douvres, Calais, París.

La doble travesía del Canal de la Mancha, que en opinión de muchos, tantos peligros ofrecía, se ha realizado ambas veces con toda felicidad. Beaumont (teniente Connau) y Garros que desde el principio se

C. E. A. : La travesía del Canal

colocaron en el primero y segundo lugar de la clasificación general, la han conservado siempre, disputándose los lugares 3.º, 4.º y 5.º, Vidart, Vedrines, Gibert, Tabuteau y Barra.

Como es natural, cuanto más cerca del fin del circuito han estado los aviadores. más se ha acrecentado la curiosidad de todo el mundo, y por ello la última etapa es la que ha despertado mayor interés.

Esta etapa final, como es sabido, era la de Calais-París, haciendo escala en Amiens. El punto de llegada estaba en el aeródromo de Vincennes.

En Vincennes, desde primera hora del día 8, el público llenaba los alrededores del campo de aviación, al cual estaba terminantemente prohibido el acceso.

Aparte de Lepine, el prefecto de policía que dirigía el servicio de orden, había en el campo de aviación los generales Roques y Sylvestre, y otras personalidades.

El primer aviador que apareció en el horizonte fué Vidart que descendió magníficamente entre los aplausos y vítores del público entusiasmado. Eran las 8'37 y había salido de Calais á las 6'04 y llegado á

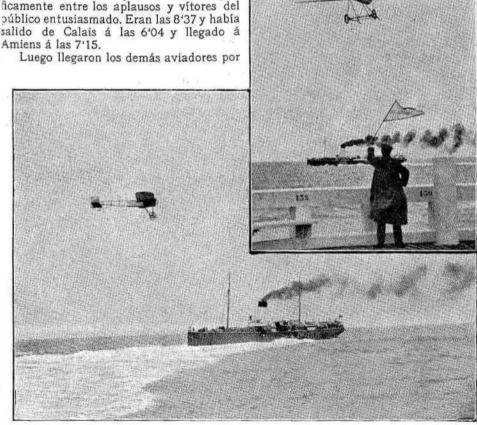
el siguiente orden : á las 8'45, Gibert; á las 9'17, Garros; á las 9'25, Beaumont; á las 10'25, Renaux con su pasajero, y á las 10'30, Kimmerling. Los demás aviadores se quedaron en diversos puntos del trayecto con averías. Ello, no obstante, Vedrines y Barra quisieron terminar el circuito llegando á París por la tarde.

La clasificación general del Circuito Europeo ha quedado establecida en la siguien-

te forma:

1.º, Beaumont, con monoplano Bleriot-Gnome, en 58 h. 38 m.

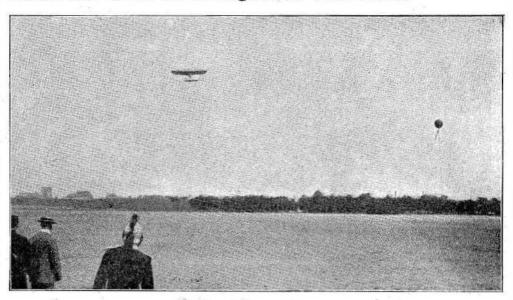
2.º, Garros, con monoplano Bleriot-Gnome, en 62 h. 17 m. 16 s.



Vedrines, atravesando el Canal de la Mancha, cruza por encima del paquebot «Le Calaisien». Vidart, al dejar la playa de Calais

Fots, Branger

Final del C. E. A.: Llegada á Vincennes



Beaumont, al aterrizar en el aeródromo de Vincennes

3.º, Vidart, con monoplano Deperdussin-Gnome, en 73 h. 32 m. 57 s.

4.°, Vedrines, con monoplano Morane-Gnome, en 86 h. 45 m. 32 s.

5.º, Gibert, con monoplano Rep, motor Rep, en 89 h. 43 m. 34 s.

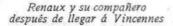
6.º, Kimmerling, con monoplano Sommer-Gnome, en 93 h. 10 m. 34 s.

7.º, Renaux, con biplano Farman, en 110 h. 44 m. 5 s.

8.º, Barra, con biplano Farman, en 206 h. 21 m. 24 s.

La organización del Circuito Europeo de Aviación ha sido perfecta, todo lo que humanamente podía serlo, por lo cual se han tributado grandes elogios á Le Journal, que además ha tenido la suerte de que á pesar de ser tan largo el recorrido, no hayan habido accidentes desgraciados (aparte del que sufrió, poco después de salir de París, el teniente Princenteau) y que los aviadores que han terminado felizmente el circuito han sido en una proporción bien crecida.



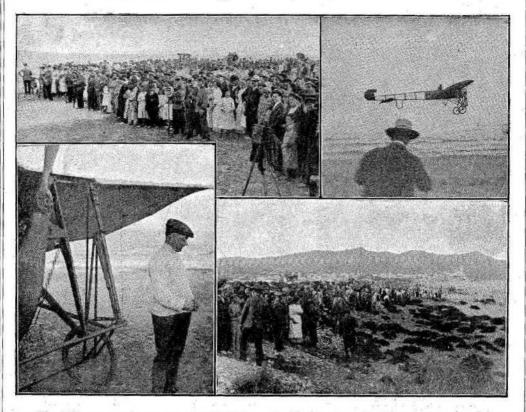




El aeroplano Farman, de Renaux, único que ha recorrido todo el circuito con un pasajero

Fo's. Branger

El raid Sitges-Tarragona



El público presenciando los preparativos. — 2. El aeroplano de Mauvais en pleno vuelo.
 Laforestier, mecánico de Mauvais, momentos antes de elevarse. — 4. Aspecto de la playa al emprender el vuelo el aviador. Al fondo, la blanca Subur, destacándose del macizo gris de las montañas

Con ocasión de las grandes fiestas que se han celebrado en Tarragona en conmemoración del centenario del sitio de la inmortal ciudad, la Sociedad Aeronáutica Española, de acuerdo con la Comisión de fiestas de Tarragona, organizaron el raid Sitges-Tarragona, contando con la concurrencia del aviador Mauvais que hace ya algún tiempo se hallaba en Madrid, donde ha efectuado diversos yuelos.

Este raid, debía hacerse el día 4, saliendo de Sitges entre 5 y 6 de la tarde para llegar á Tarragona entre 6 y 7.

Ante el anuncio de esta fiesta, fueron muchas las personas que de diversos puntos, sobre todo de Barcelona, se trasladaron á Sitges para presenciar el espectáculo de la salida de Mauvais, dirigiéndose otros á Tarragona para ver la llegada.

Los primeros fueron los más afortunados, pues el aeroplano de Laforestier se elevó en Sitges sin que pudiese llegar á Tarragona puesto que, en las proximidades de Villanueva, después de pasar esta población, el aviador se vió obligado á descender á causa de haber sufrido una avería el motor, y sin darle tiempo de llegar á tierra, cayó en el mar á unos 50 metros de la playa sufriendo el piloto algunas lesiones leves, y quedando el aparato inservible.

Ya en Sitges, Mauvais probó el motor, y como éste no funcionaba del todo á su gusto, confió el aparato á su mecánico, el cual emprendió la travesía de Sitges á Tarragona, inacabada con tan mala fortuna.

Así, pues, el raid Sitges-Tarragona tuvo que suspenderse, aunque, según se dice, será nuevamente intentado dentro de muy poco.

Celebraríamos que así fuese, pues dado el entusiasmo que este raid había levantado la realización de esta promesa sería digna de todo elogio, además de que por otra parte la Sociedad Aeronáutica Española dejaría con ello señalado su pabellón á la altura que merecen sus esfuerzos.

Fots. Marti