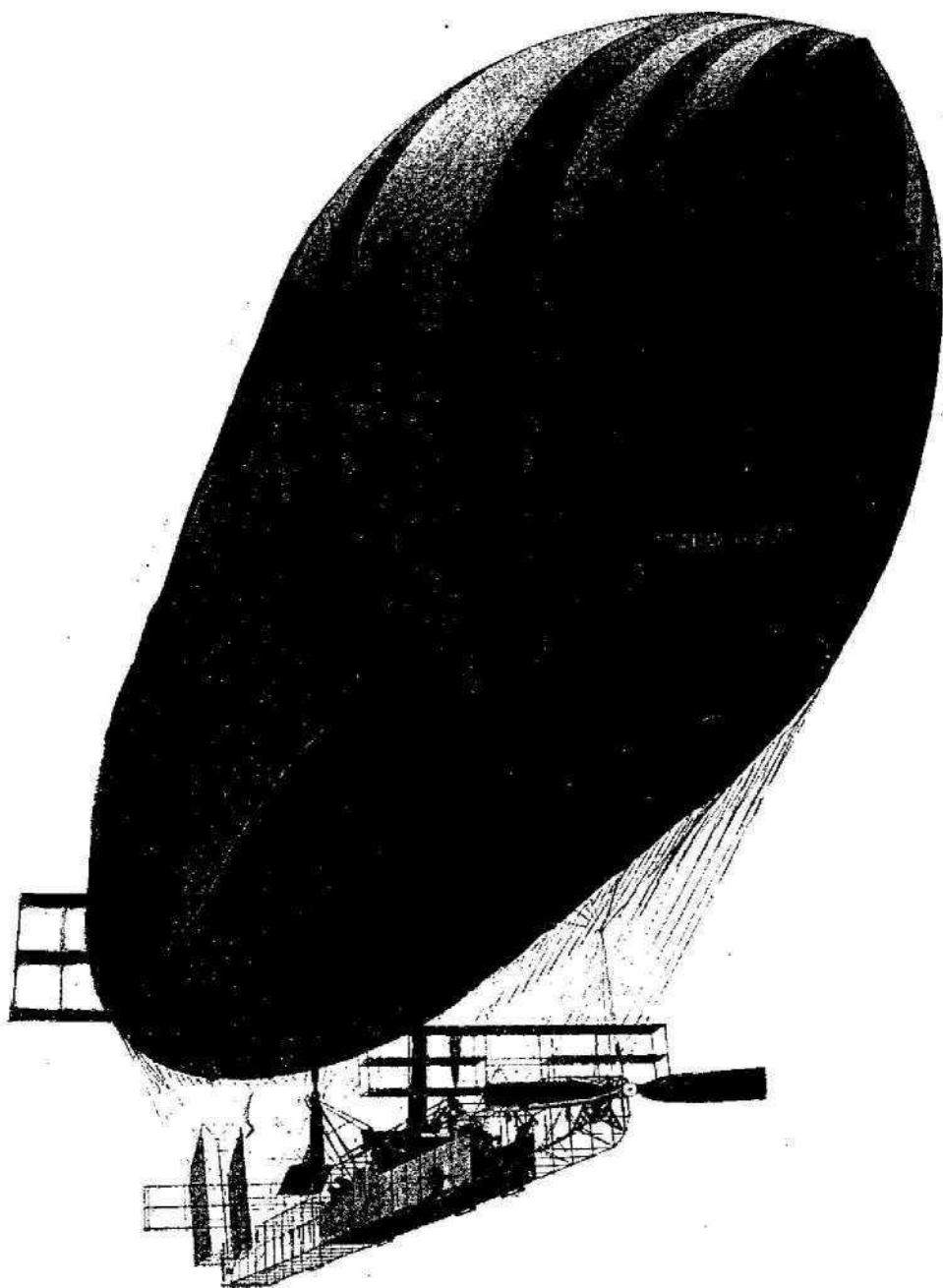


STADIUM



Fot. Branger

*El nuevo dirigible militar francés
"ADJUDANT REAU"*

Gerente:
Francisco de Moxó
Director:
Ricardo Cabot
Redactor Jefe:
J. Elías y Juncosa
Secretario de Redacción:
Rogelio Martí
Reporteros Gráficos:
F. Sans de Gabilondo:
J. M. Sagarra
y P. Kaiser
Administrador:
Juan Suñé

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS
Y SOCIEDAD

APARECERÁ LOS DÍAS 1 Y 15 DE CADA MES

Número suelto : 20 Cts.

Suscripción:
Un año . . 5 ptas.
Seis meses. 3
Para anuncios y artículos de propaganda especial ver tarifas

Oficinas:
Bilbao, 205, 1.º
Barcelona
Despacho:
De 12 á 1 y de 3 á 4

HUTCHINSON, S.A.

Rambla de Cataluña, 64

BARCELONA

COPA DE MOTOS LIGERAS : 1.º Durán. ALCYON

COPA DE FIGUERAS : Stork, ciclo COLL

OCHO DÍAS DE LA ALCYON

FRANCIA : 1.º Salmón : 2.º Coomans **HUTCHINSON**
Ciclos Alcyon sobre neumáticos

EL CLAVILEÑO

GASOLENO PARA AUTOMÓVILES

DEPOSITARIO EN BARCELONA:

Casanova, 48, 1.º ☞ Teléfono 2623

DAMIÁN MARTÍ

AUTOS OCASIÓN

Para comprar : Para vender
Rech Condal, 8 y 10 : Barcelona

PEDIR LA NOTA OCASIONES ÚLTIMA QUINCENA

Sección Varía

La táctica en el football

(Conclusión)

LOS MEDIOS Y DEFENSORES

¿Qué podemos decir del juego de medio (Half back), después de lo que se ha dicho al tratar del ataque?

Es, sin disputa, el lugar más difícil y menos premiado con el aplauso. El medio hace el juego y queda á menudo oscurecida su labor por un brillante shoot del delantero ó un potente kick del defensor. Y en la mayoría de las veces ni el defensor ni el delantero hubieran hecho lo aplaudido sin la oportuna anterior jugada del medio, punto equilibrador del ataque y defensa.

¿Qué es menester para ser un buen medio? Todas las condiciones que hemos dicho para el defensor y las que son menester para el delantero. Gran serenidad, ligereza, muchísima resistencia, rapidez de concepción y práctica, inteligencia y subordinación. Un medio, en un juego cuyo resultado sea dudoso, debe poseer el pleno conocimiento de su misión y, sobre todo, no dejarse obsesionar por reglas fijas. La libertad es la característica de su juego. Pueden reducirse sus obligaciones en:

1.º Apoyar el ataque, no pisando nunca la línea delantera. Rematar el shoot en los corners y tener gran práctica en los saques de castigo.

2.º Tirar los hauts con inteligencia, pues esta jugada, aparentemente inocente, puede ser trascendental para el equipo. Un haut bien jugado equivale á una centrada peligrosa.

3.º No descuidar la defensa, pero sin replegarse innecesariamente sobre el goal.

4.º Marcar siempre al contrario y adivinar sus intenciones.

5.º Practicar siempre un entrenamiento perfecto y concienzudo.

Los delanteros, por tener su misión bien definida, no están sujetos á tantas reglas. Su juego, del que se ha tratado al ocuparnos del ataque, es más de iniciativa que los demás del football. Ello nos dispensa de ocuparnos del mismo.

Todas las reglas, consejos y teorías expuestas en estas columnas, se reducen á tres cualidades, en buena práctica footballística, ó sean: inteligencia, vigor y entrenamiento.

En nuestros anteriores artículos está especificada la teoría y táctica del mismo. Y con el presente termina este ligero estudio del hermoso sport inglés, afortunadamente aclimatado en definitiva en España.

HANS



Los ejercicios de lanzamiento

EL DISCO

Lamentamos no disponer del suficiente espacio para ocuparnos con la extensión que merece, de este atlético ejercicio, uno de los más antiguos y más á menudo cantado por los clásicos.

¿Quién no ha contemplado en nuestros museos la estética figura del *discobolo*, modelo de armonia física y de belleza viril?

Era el tiro del disco, uno de los ejercicios componentes del *pentatlo* ó juegos olímpicos, del cual formaban parte los siguientes: lucha, saltos, carreras á pie, tiro de flecha y tiro de disco.

No era considerado, en los primitivos tiempos, como un ejercicio de destreza, sino como un ejercicio de fuerza, pues tenía entonces el disco gran peso y manejo muy difícil. Estaba compuesto sólo de metal (hierro ó cobre) y sólo por excepción se construía de piedra ó madera. Cuando se sostenía con la mano derecha, llegaba justamente á la mitad del antebrazo. En la actualidad es circular, pero entonces se usaba de forma oval.

Atribuye la leyenda su invento á Perseo, hijo de Júpiter y Dánae. En tiempos de Homero era el

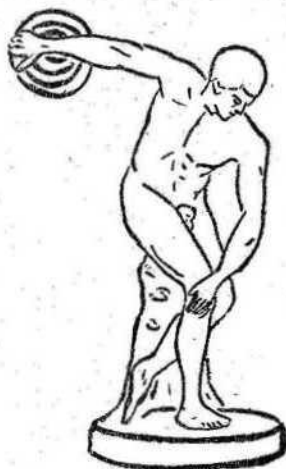


Fig. 1.

disco una masa de hierro sin labrar de gran peso, que se llamaba «solos». En el libro XXIII de la *Iliada* dice Homero, con evidente exageración:

«El que consiga este premio, tendrá hierro para cinco años...»

El tiro de disco era considerado como una medida de longitud, así como hoy día un tiro de fusil nos da idea de un trayecto aproximado. Prueba de ello es la frase de Homero: «Los caballos de Antileo se adelantaron á los de Menelao la distancia de un disco tirado por mano joven...»

En los concursos olímpicos servía para todos un solo disco, y al caer, se señalaba la longitud con un pequeño poste.

El lanzamiento antiguo del disco era el siguiente:

El atleta se colocaba en un sitio cuadrado denominado «balbis» y adelantando la pierna dere-

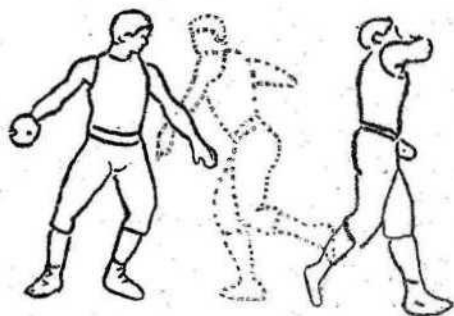


Fig. II.

cha doblaba un poco la rodilla, de modo que todo el peso del cuerpo descansaba sobre el pie derecho. Con el brazo derecho estirado sostenía el disco y, levantándolo á la altura del hombro, describía un semicírculo, verificando el lanzamiento sin salir del «balbis».

Si el disco caía antes, el atleta quedaba excluido, por lo que tenían la precaución de frotarse las manos con arena ó tierra.

Hoy día, como todos los deportes antiguos, el disco ha cambiado de forma y uso. Fórmalo un círculo de madera con alma y ribete de hierro de un peso exacto de dos kilos.

Lánzase comunmente del modo siguiente:

Los pies separados unos 60 cms. y el izquierdo adelantado; se empuña el disco con la mano derecha, apoyando el borde en el antebrazo. Con impulso, se imprime al cuerpo un movimiento de rotación de derecha á izquierda y avanzando el pie izquierdo se aprovecha la fuerza adquirida por el movimiento circular para lanzar el disco en alto. La citada rotación puede verificarse dos ó tres veces para aumentar el impulso, avanzando ligeramente cada vez que el pie se apoya en el suelo.

S.



Gimnasia respiratoria

(Conclusión)

Estudio previo. — Antes de comenzar la práctica de la gimnasia respiratoria, conviene medir la amplitud del pecho por encima los músculos pectorales, durante la respiración, para hacerse cargo del desarrollo torácico.

Procédase para ello del siguiente modo: Enróllese una cinta métrica al pecho, apoyando una

extremidad en el esternón ó boca del estómago. Respiérese fuertemente por la nariz (boca cerrada) y la cifra que en su plenitud señale el metro, será el grado de respiración. Un joven de 18 á 19 años, vigoroso, debe medir de 0'85 á 1 metro.

Hágase entonces la espiración, y si la amplitud de la cinta no disminuye más de 5 cms. (diferencia entre la inspiración y la espiración), puede afirmarse que la respiración es defectuosa. Una diferencia de 8 cms. es aceptable y una de 9 á 12 centímetros acusa una respiración magnífica.

Práctica. — Hágase por la mañana, al levantarse, al aire libre ó frente una ventana abierta, pero sin exponerse á la corriente de aire. Hágase 5 ó 10 veces cada uno de los ejercicios. Inspírese por la nariz y espírese por la boca y nariz.

Usese un ritmo lento, de 12 á 16 respiraciones por minuto. Durante la inspiración, elévense las costillas y recógese el vientre, y durante la espiración lo contrario.

Movimientos. — 1.º Inspiración profunda, alzando las espaldas y volviendo hacia adelante las palmas de las manos. Espirar volviendo á la posición normal.

2.º Elevar lentamente los brazos extendidos hacia adelante hasta la posición vertical, haciendo una profunda inspiración. Bajarlos, con una espiración profunda.

3.º Elevar lentamente los brazos lateralmente, con las palmas de las manos en alto, é inclinando ligeramente el busto hacia atrás, inspirar fuertemente. Dejar caer los brazos al espirar.

4.º Elevar los brazos, haciendo con ellos una inflexión para hacer pasar las manos por las espaldas y después extenderlas verticalmente, con la palma hacia adentro. Descender los brazos extendidos lateralmente.

Ejecutar la inspiración, durante la elevación del brazo, y la espiración durante la bajada.

5.º El cuerpo tendido sobre las espaldas: las manos, detrás de la cabeza. Proyectar el vientre todo lo posible, inspirando por la boca. Espirar fuertemente.

Debe hacerse sin ropa sobre el abdomen y tener cuidado cuando la temperatura sea algo baja.

ATHOS.



Fotografía : Consejos y recetas

Tinta para trazar inscripciones en blanco sobre el negro de los positivos.

Mézclese:

Agua	60 cc.
Ioduro de potasio	20 gr.
Iodo puro	4 gr.
Goma arábiga	2 gr.

Escribese sobre un punto obscuro de la fotografía, y lávese luego al hiposulfito.

Sencillo procedimiento para colorar fotografías.

Un procedimiento sencillo y muy económico. Frótese con un pedazo de patata recién cortada las partes de la prueba que se deseen colorear, y luego aplíquense con un pincel fino colores usuales de acuarela.

El primor de la ejecución depende de la práctica y buen gusto del operador.

Guía 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 GUÍA, nos indiquen cualquier equivocación ú omisión que figure en ella, cooperando así á que sean pronto subsanados inevitables errores.

Importante

Al crear entre las *Secciones Especiales* de STADIUM la Guía del Sportman, nos guió de una parte el deseo de buscar una pequeña compensación la indudable perjuicio que debía causar á nuestros intereses la limitación de espacio destinado á anuncios de gran tamaño, adoptada en aras de un alto ideal estético; y de otra parte la firme creencia de que no era justo dejar en la triste calidad de inexistentes ó desconocidos á los industriales, tan dignos como los otros de nuestras consideraciones, que por modestia, por economía, ó por otras razones especiales se abstuviesen de poner su anuncio en el periódico.

Por este motivo, las indicaciones comerciales de nuestra *Guía del Sportman* se han insertado á base de una Cuota de Cooperación que, con el carácter mixto de suscripción y anuncio, otorgase determinados derechos, á pesar de su insignificante cuantía que la pone al abrigo de ser rechazada por nadie.

De esta manera, logramos que todas las casas destinadas al comercio de artículos cuyo consumo realizan las personas que practican sports en cualquiera de sus variedades—en su inmensa mayoría lectores de STADIUM—tuviesen un medio de anunciarse práctico y económico á la vez, mediante el cual la casa más modesta no quedase sumida en el limbo de lo desconocido para el público.

Todos los establecimientos comerciales de cuya existencia hemos tenido noticia van relacionados en nuestra *Guía del Sportman*—entre otras indicaciones útiles á los deportistas y á las sociedades deportivas—por orden alfabético de los artículos á cuya expendición se dedican, método por el cual se consigue fijar la atención del lector en dichas indicaciones de tal modo, que el día que se necesite adquirir algún artículo para su uso, se dirigirá indefectiblemente á las casas que figuran en nuestra *Guía*, pues es cosa sabida que siempre se mira con simpatía por parte de los lectores á las casas que en mayor ó menor escala protegen directa ó indirectamente á su revista preferida.

Esta forma de publicidad que se ideó, al principio, á base de la cuota única de una peseta al mes, mereció la aprobación de muchos de los industriales que figuran en nuestra *Guía* al serles consultado el caso; pero otros en número digno de ser tenido en cuenta, se mostraron dispuestos á satisfacer una cuota superior, con tal que se les otorgaran

otras ventajas, aumentando sus exigencias en proporción de la cuota que ofrecieron.

Esto nos ha movido á estudiar la manera de que todos pudiesen tener á su gusto las indicaciones de la *Guía*, y al efecto hemos resuelto establecer una escala de tres categorías, haciéndolo de modo que sin alterar gran cosa la uniformidad externa de nuestra *Guía del Sportman*, permita cierta elasticidad en las indicaciones, y en las ventajas y servicios que se establecen como compensación á las cuotas según su respectiva categoría.

Dichas cuotas de cooperación, quedan pues definitivamente establecidas en tres categorías de una, dos y tres pesetas al mes, y cada una de ellas dará respectivamente los derechos que se fijan á continuación :

Primera categoría, tres pesetas al mes. — 1.º Ocho líneas de composición, repartidas entre dos ó más indicaciones. — 2.º Una doble suscripción — 3.º Rodear las indicaciones con un filete negro. — 4.º Publicar un artículo de propaganda de una columna de extensión cada medio año. — 5.º Utilizar los servicios de la Sección Técnica y Comercial.

Segunda categoría : dos pesetas al mes — 1.º Seis líneas de composición redactadas á gusto del industrial, y repartidas entre dos ó más indicaciones. — 2.º Una doble suscripción. — 3.º Utilizar los servicios de la Sección Comercial.

Tercera categoría : una peseta al mes. — 1.º Tres líneas de composición redactada á gusto del industrial en la Sección correspondiente. — 2.º Una suscripción á la REVISTA.

Nota : Los servicios de la Sección Comercial gratuitos para industriales cooperadores de 1.ª y 2.ª categoría son :

1.º Inserción de una gacetilla que no exceda de seis líneas, en cada número, sobre cualquier asunto, cuya publicidad interese al industrial.

2.º Inserción de remitidos que no excedan de una columna, en número de cuatro al año como máximo.

3.º Inserción de pequeños anuncios en la sección de Compra Venta de Artículos de Ocasión.

Otra : Los anunciantes que tengan contratado por un año, espacio no inferior á un décimo de página, gozarán de los beneficios que se otorgan á los cooperadores de segunda categoría, sin obligación de pagar la cuota correspondiente mientras subsista el contrato.

ACUMULADORES

TUDOR. — Juan Vellino, representante. — Bruch, 127. — Tel. 3.704.

AERONÁUTICA (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 «Jabalí»*. — 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. — Economía 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. PALUZIE. — 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 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. — Rambla de los Estudios, 5 y 7.

E. SCHILLING Y C.^a — 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 caños automóviles. — Calabria, 59 y Floridablanca, 54; tel. 2172. — fábrica-sucursal en París : 27, Rue Cavé.

II. — Alquiler

COMPANÍA GENERAL DE COCHES Y AUTOMÓVILES. — Servicio urbano de taxis. — Despacho central, Cortes 676. — Teléfonos 770, 787 y 912.

CARREÑO Y SANTAELARIA. — 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 Gracia, 27.

ATLAS. — F. Paret y C.^a, Salmerón, 100. (Gracia).

BERLIET. — M. Bertrán é hijo, Trafalgar, 50 y 52.

CLÉMENT-BAYARD. — J. Alvarez y C.^a, Provenza, 260.

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, 289.

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

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. Chaux, Cortes, 617.

GRÉGOIRE. — Antonio Mir Albanell, Princesa, 59, pral.

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 Antonio, 41.

MORS. — Ramón Cabrera Barrera, Pelayo, 28, 2.^o

OURS. — F. Paret y C.^a, Salmerón, 100.

PANHARD Y LEVASSOR, Lauria, 27.

PILAIN. — M. Oller, Trafalgar, 13.

S. P. A. — Aribau, 88.

TURICUM. — Carlos Montañés, Aragón, 290.

UNIC. — Francisco Carulla, Mallorca, 714.

PRINCIPALES MARCAS. — (Plazas 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. — Tel. 2591.

J. ALVAREZ Y C.^a — Garage. — Taller de reparaciones y venta de accesorios. — Calle de 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. — Teléfono 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 automóviles, ciclos y motocicletas. — Trabajo garantizado. — Universidad, 11.

GARAGE SPORT. — Espacioso garage y taller de reparaciones. — Diagonal 460. — Tel. 3959.

A. GARCÍA. — Venta de toda clase de accesorios para automóviles : faros, bocinas, neumáticos, etc. — Balmes, 50.

L'AUTO. — Estudios y presupuestos. — Omnibus y camiones. — Accesorios y neumáticos. — Aceites 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. — Calle de 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. RIFOLL. — Taller de reparación de automóviles. — Casanova, 59.

GARCÍA RIVERO. — Accesorios para automóviles. — 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.

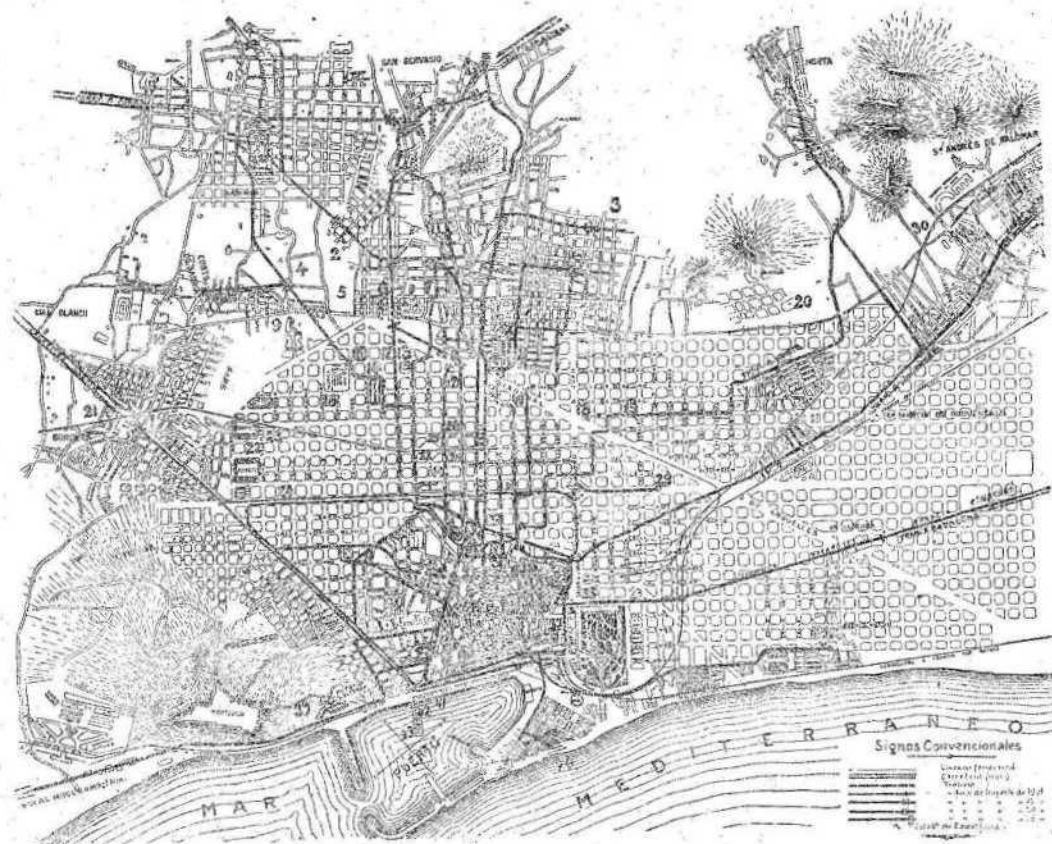
J. FARRÉ. — Aragón, 170.

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.

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 de la «Secció de Sports» del «C. A. D. C. I.» — 9. Campo del F. C. Provençal. — 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. University. — 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. Kegelhahn 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.

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: Excelentísimo 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

I. — Casas constructoras

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

CASANOVAS. — c. J. Casanovas. — Bicicletas y 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. — Avifó, 9.

LA INDUSTRIA VELOCIPÉDICA ESPAÑOLA. — Fábrica de bicicletas y accesorios. — Diputación, 193.

II. — 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. Santin. — Rambla de Cataluña, 103.

NACIONAL. — Casa Ricly. — Ronda de la Universidad, 37.

NAUMANN. — Zörn y Gunter. — Cortes, 587.

OCEAN. — Juan Lluís. — 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 Letamendi, 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 CATALÀ. — Presidente: D. Manuel Verdader 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.

EQUITACIÓN (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 Equestre.

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

GRAU. — Gimnasio Solé. — Montjuich del 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, 431 y 433.

B. 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 : Puertaferri, 18, 2.º. — Presidente : D. Eugenio Beltrí. — 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 Camper, Princesa, 61, pral. — Campo de juego : calles Industria, Coello, Villarroel y Urgel. — Ir : tranvía Plaza de Cataluña por Hospital Clínico á las Cortes; 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. CATALÁ. — Local : Gimnasio Vila, Xuclá, 15. — 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 Trias, 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 Córcega esquina Muntaner y esquina á 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 Cerdana. — 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. Leupert, 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 Guittart, 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, Diputación, 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 Cataluña á las Cortes, Sarriá ó Vallvidrera, por Hospital Clínico (banderas núms. 15, 14 y 13), apeándose en Provenza esquina Casanovas. — Trayecto : 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.º 3 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 Comis, ó á Bonanova por Paseo de Gracia, apeándose en Crayvinckel. — Trayecto : 20 céntimos. — (N.º 1 del plano).

S. C. UNIVERSITARY. — Delegado : Eugenio Beltrí, 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 Cortes, Sarriá ó Vallvidrera. (Véase : Ir : F. C. BARCELONA), apeándose en Córcega esquina Casanova. — Trayecto : 10 cts. (N.º 14 del plano).

FOTOGRAFÍA (Material de)

COSMOS FOTOGRÁFICO. — Fernández y Carbonell, Rambla de Canaletas, 1.

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

BUSQUETS Y C.ª. — San Pablo, 19.

CASELLAS Y C.ª. — Ronda de San Antonio, 45.

RIBA, S. en C. — Plaza de Cataluña, 20.

RICARDO ROVIRA. — Plaza Real, 4.

Sección Técnica y Comercial

Modernización de automóviles antiguos

Una de las causas que más contribuyen a entorpecer la vulgarización del automóvil, y esto principalmente hoy en los centros de relativa poca importancia (y nótese que en España, referente a automovilismo, los centros importantes son los menos) que por otra parte es en donde produce peores efectos esta causa, pues es también en donde por ignorancia y atavismo encuentra más dificultad en introducirse el automóvil, es sin duda alguna la hasta cierto punto explicable circunstancia de que en aquellos centros se adquieran generalmente autos de poco coste y por ende anticuados, defectuosos en comparación con los últimos modelos salidos de fábrica, que de tantas marcas circulan por las grandes urbes.

Como sería descabellada empresa la de querer convencer a todo comprador de auto, aunque guíase el laudable propósito de conseguir la rápida propagación de este vehículo, propagación que no hay duda sería rápida si todo el mundo no viera más que el automóvil moderno, como sería imposible, como antes decimos, convencer a todo el que desea efectuar la compra de un auto, de que debe comprarlo nuevo y además por otro concepto esto redundaría también en perjuicio del automovilismo en general, pues habría de dar por resultado la pérdida de considerables cantidades invertidas en automóviles más ó menos anticuados, impediría la conversión en automovilistas a los modestos compradores, etc., hemos creído interesantes estas modestas líneas sobre la modernización de automóviles de antigua construcción ó fabricación.

Está desde luego bien manifiesto que de los organismos del vehículo automóvil, los que han sufrido más manifiesta y práctica modificación en el sentido de un verdadero adelanto, son los concernientes a la carburación y al *allumage* ó encendido de los motores, sin que esto quiera significar que podamos dejar en desconsideración los admirables perfeccionamientos introducidos en las demás partes integrantes del moderno medio locomotor. Fijámonos exclusivamente sobre estos dos puntos por ser, como dejamos dicho, de los más importantes y los que pueden ser tenidos en cuenta para nuestro problema de aunar lo antiguo con lo moderno en los automóviles.

(Seguirá.)

El accesorio más indispensable para los automovilistas

La *Rueda de Socorro*, para automóviles, es efectivamente el accesorio de que menos puede prescindir todo automovilista.

Esta rueda tiene por objeto anular las *pannes* de neumáticos y consiste en una llanta de acero que comporta unas grapas, las cuales permiten adosarla rápidamente a la rueda del coche cuyo

neumático esté averiado. Esta llanta provista de uno de los dos pneus de recambio bien montado y bien hinchado, está siempre á punto de prestar servicio; su empleo es de lo más sencillo y rápido: se monta en el lugar donde ha de desempeñar su cometido en menos de un minuto. Su aplicación no implica ninguna modificación en los coches y sirve para todos los automóviles.

Llevando una *Rueda de Socorro*, el automovilista que tiene *panne* de neumático, puede continuar la marcha inmediatamente para hacer sin dificultad algunos miles de kilómetros. Un automóvil llevando la rueda ó ruedas de seguridad, soporta las mayores cargas y puede correr á las mayores velocidades.

La *Rueda de Socorro* pues, anula las *pannes* de pneus, economiza grandemente el tiempo, permite el aprovechamiento de los neumáticos, suprime las molestias y fatigas de reparaciones que deban de efectuarse en ruta, etc., etc.

Empleando la *Rueda de Socorro* tenemos por lo tanto:

Economía de tiempo, economía de dinero, comodidad y seguridad.

La grande utilidad de este accesorio es hoy incontestable, y es innegable igualmente su superioridad sobre cuanto se ha ideado para desempeñar más ó menos prácticamente un papel semejante. En particular las llantas amovibles que tan seductivas son á primera vista, prácticamente han demostrado tan grandes inconvenientes que importantes compañías que las habían adoptado á costa de grandes estipendios, se han visto precisadas á desperdiciar cuanto por su adquisición habían gastado y á sustituirlas por *Ruedas de Socorro*.

La *Rueda de Socorro* de que nos ocupamos, debido á su esmerada y perfecta construcción, como también por la elección de los materiales que en su fabricación se emplean, es imprescindible é insustituible, constituyendo como decimos en el encabezamiento de estas líneas el accesorio más indispensable para los automovilistas.

A continuación anotamos la tarifa de sus precios, para que el automovilista quede bien impuesto de todo lo que á estas ruedas se refiere y pueda hacer sus adquisiciones sin más trabajo ni consulta.

TARIFA

MILÍMETROS	Francos	MILÍMETROS	Francos	MILÍMETROS	Francos
700 X 85	70	910 X 90	100	850 X 120	106
750 X 85	75	870 X 100	93	880 X 20	112
800 X 85	81	910 X 100	100	920 X 120	118
710 X 90	70	765 X 105	87	930 X 120	125
760 X 90	75	815 X 105	93	895 X 135	118
810 X 90	81	875 X 105	100	937 X 135	125
840 X 90	87	915 X 105	106	920 X 150	131
870 X 90	93	820 X 120	100	1000 X 150	135

Estas ruedas están de venta por la C. G. A. en su despacho: Princesa, 59 pral. ó en los almacenes de la misma: Rech Condal, 8 y 10.

PNEU PALMER

DE CUERDAS

Economía, duración, seguridad Princesa, 59, pral.
BARCELONA

Bicicletas Santin

Rambla Cataluña, 103

AUTOMÓVILES RENAULT

AGENTE EXCLUSIVO

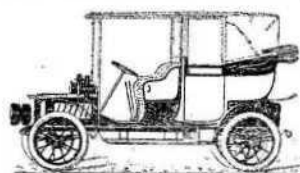
ENRIQUE PUJÓ, Diagonal, 440, Barcelona (Teléfono 3798)



CONSTRUCCIÓN DE CARRUAJES Y CARROCERÍAS
para automóviles en sus diferentes ramos,
tanto de industria,
como de turismo, con
elegancia y solidez

RAFAEL FAYOS

Plaza Letamendi, 35 : **BARCELONA**



LA "COPA SAMÁ"

(210 kilómetros
2 Julio de 1911)

ha sido ganada por las motocicletas 2 ³/₄

MAGNAT-DEBON

únicas que lograron terminar el difícil recorrido

Único representante con depósito : **PEDRO COLL**, Velo-Pista Balmes, Barcelona

SE VENDE

Oldsmobile : económico automóvil
equipado, á toda prueba, por **1,250 ptas.**
Rech Condal, 8 y 10 : **Barcelona**

Ciclos Sanromá

BALMES, 62

¡AUTOMOVILISTAS!

Después de los éxitos obtenidos por los buenos resultados de los Neumáticos, debido a su gran resistencia y haber aumentado considerablemente su producción con maquinaria de la más moderna, los

PNEU-KLEIN

PARA AUTOMÓVILES

se venden en España a los

MISMOS PRECIOS QUE EN EL EXTRANJERO
habiendo solamente la diferencia del cambio de moneda

CALIDAD SUPERIOR GARANTIZADA

FABRICACIÓN PERFECTA CON MATERIALES INMEJORABLES

Pídanse precios a

G. KLEIN : Princesa, 61 : BARCELONA

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

ÚLTIMOS TRIUNFOS DE LA MARCA

En el circuito de Mataró (150 kms.) Duran se clasifica 1º en Turismo y 2º en Velocidad con moto. En el circuito del bajo Panadés Duran se clasifica 1º en la Copa de moto ligeras (120 kms.) y obtiene el 1º lugar en el kilómetro lanzado en la 1ª y 2ª categoría con moto

Exposición y Despacho : Ronda S. Antonio, 41 : Talleres y Garage : Floridablanca, 144 : Barcelona

ALCYON

REPRESENTANTE CON DEPÓSITO : JOSÉ CASANOVAS

Automóviles UNIC

Francisco Carulla : Mallorca, 214

F. de Soria Santacruz

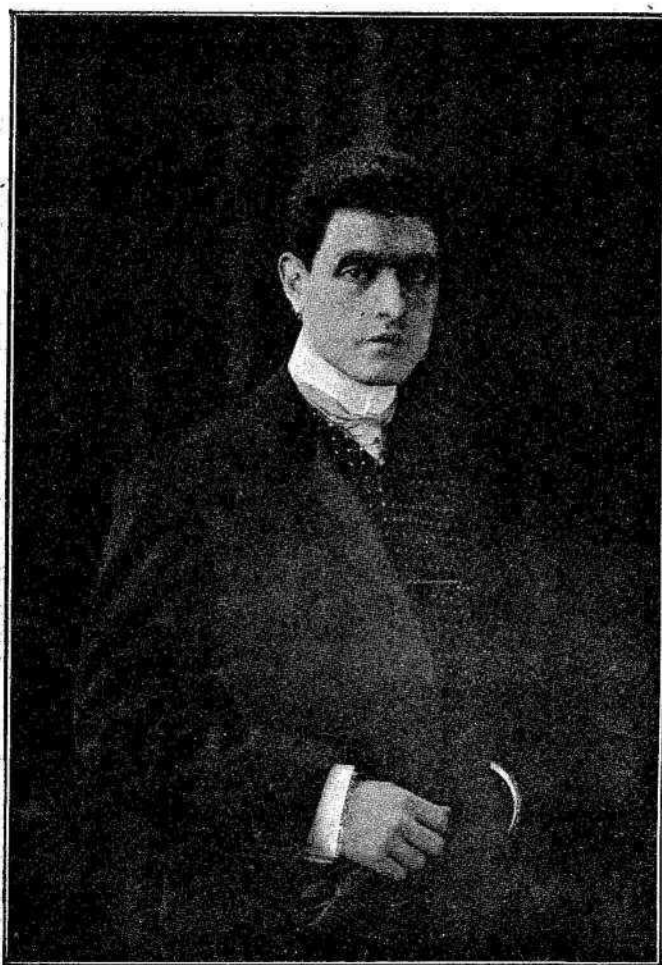
Taller de reparaciones para autos,
motos, ciclos y acumuladores

PROVENZA, 276 : BARCELONA



STADIUM

Revista ilustrada de Sports



NUESTROS SPORTSMEN

D. MANUEL TEY

Secretario de la Asociación de Lawn Tennis de
Barcelona y ex presidente del Catalunya L. T. C.

El campeonato ciclista de España en velocidad

EL nombre de Durán, el gran campeón catalán, es hoy nuevamente tema obligado de las crónicas deportivas.

Desde que STADIUM ve la luz pública, raro es el número que no ha debido dar cabida á una ú otra proeza de estas que con rara y consecutiva repetición tan alto han puesto el nombre de Durán.

Ultimamente, con motivo del magnífico triunfo que obtuvo en Sitges al ganar la Copa de Motos Ligeras, publicamos su retrato en la portada de nuestro número anterior, y si no fuera por huir del efecto que aparentemente haría insertarlo de nuevo, lo efectuaríamos otra vez pues sin reparos ni distinguos, es esto lo que más merecido tiene.

Durán, en titánica lucha con los mejores ciclistas españoles acaba de ganar en San Sebastián el Campeonato de España en velocidad, y junto con él el trofeo que más legítimamente podía enorgullecerle, la Copa del Rey, que le ha sido definitivamente adjudicada por haber obtenido igual título cuatro veces consecutivas.

Nuestro valiente campeón, lo es hoy de España en fondo y en velocidad, y sus victorias como motociclista han sido tan brillantes que hacen concebir muy fundadamente la esperanza que cuando se verifique el Campeonato de España en motocicleta, su nombre será el favorito de todos.

Pero de todos sus triunfos, decíamos antes, que el que más podía enorgullecerle es este que ahora acaba de alcanzar en las carreras organizadas por el Club Ciclista de San Sebastián. Porque Durán se había dedicado con preferencia, en sus primeros tiempos de corredor, á la especialidad de velocidad y en ella había obtenido sus primeros éxitos, y en velocidad consiguió ganar por primera vez el título de Campeón de España, que desde entonces ha ido defendiendo con verdadero tesón, hasta llegar como ha llegado ya con su última victoria á la posesión definitiva de la Copa del Rey.

La circunstancia de habernos honrado ilustrando tan repetidamente estas páginas con fotografías del Campeón, tan recientemente en nuestro último número, y el retraso con que hemos recibido las fotografías referentes á esta carrera, que de otra parte no son muy interesantes, nos impiden insertarlas en este número, limitándonos, por tanto, á consignar la espléndida victoria de Durán obtenida en bicicleta *Casanovas* con neumáticos *Hutchinson*,

Ello prueba una vez más la perfección de aquellas máquinas y la resistencia de estos neumáticos cuyos triunfos se registran á diario.

Tiro de pichón

LA democrática sociedad de cazadores «La Unión de Cornellá», ha efectuado en la hermosa planicie de «Cán Giberga», sito á poca distancia del pueblo, un certamen de tiro de pichón á brazo; en el campo de tiro, levantáronse unas modestas tribunas con toldos preservadores de los ardientes rayos del sol para los concurrentes al citado concurso. A las cuatro de la tarde comienzan las tiradas, y hélas aquí:

Tiro de prueba. — Se inscriben quince tiradores, á un pichón; la mayoría hacen cero en el primer pichón, excepto los señores Arana y Codina, al primero se le escapa el pájaro tercero, matándolo el Sr. Codina, ganando el importe de las entradas.

Gran tirada extraordinaria. — Condiciones: tres pichones, dos céros excluyen con derecho á igualar, y matrícula una peseta.

Toman parte los Sres. don Vicente de Arana, Camilo y Ernesto Ferreras, Pedro Parellada, Andrés Rebertés, Jaime Codina, Pablo Cuxat, José Botta, Lorenzo Tortadés, Luis Miró, Juan Cuscó, José Llargés, Francisco Brield, José Campderós, Víctor Casanovas, José Marif, Agustín Rodés y P. Sugrañes, total diez y ocho tiradores.

Rápidamente se eliminan los concurrentes; en la segunda vuelta cinco tiradores se excluyen, en la tercera, tres, en la cuarta, tres, quedando en lucha para el final seis tiradores. Los resultados fueron:

D. Pablo Cuxat, que mató seis pichones sin un cero; primer premio, D. Juan Cuscó, segundo, que hizo un cero. D. Jaime Codina, tercero, que hizo dos céros. D. Vicente de Arana, cuarto, este tirador cede el premio á la Sociedad. D. Camilo Ferreras, quinto. D. Lorenzo Tortadés, sexto.

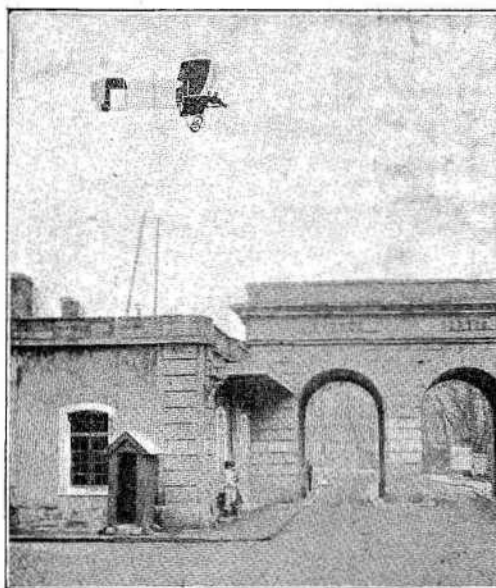
Tiro á pacto. — Terminadas las tiradas oficiales la sociedad organizadora, atendiendo á las reiteradas peticiones de sus socios y de algunos aficionados acordó efectuar una tirada especial *á pacto*, hasta el anoche.

Poco más ó menos calculo yo en unos 18 ó 20 los tiradores *pacteros* que se inscribieron, registrándose tiros difíciles, distinguiéndose entre ellos los señores Arana, Ferreras (C.), Parellada, Cuxat, Botta, Rebertés, etc. Se colocaron seis puestos rematadores, que fueron subastados á precios moderados. Se soltaron 150 á 160 pichones, cobrándose unos ciento y pico de los mismos.

Los tiradores cedieron los pichones muertos por ellos á la Sociedad, y ésta á su vez, para que fuesen repartidos entre los pobres de Cornellá, ejemplo por cierto muy digno de ser imitado.

(Véase grabado pág. 7.)

Maniobras de aviación militar en Francia



El teniente Menard con su biplano pasando por encima de la puerta fortificada de Verdun



El teniente Blard, volando por encima del monumento á Kellermann en Valmy

Preparándose para las grandes maniobras militares que se han efectuado estos días Francia, tanto los aviadores civiles como los militares que en ellas han tomado parte, sobre todo los últimos, hace tiempo vienen realizando importantes pruebas para desempeñar cada cual el papel que se le ha confiado con el mayor acierto posible.

Mediante las observaciones transmitidas desde los aeroplanos, los artilleros franceses han hecho magníficos blancos pudiendo rectificar con toda precisión los disparos.

El ministro de la Guerra de la vecina república que ha seguido estos ejercicios con el interés natural de gran patriota y con el que es de suponer le impone el cargo que ocupa, ha hecho interesantes manifestaciones acerca del importantísimo papel que corresponde á los aviadores militares como auxiliares insustituibles del ejército en campaña, mostrándose decidido partidario de aumentar el núcleo ya numeroso de aeroplanos con que cuenta el ejército y que á su juicio ha de ser uno de los medios más efectivos y eficaces para asegurar el éxito de las operaciones militares en el porvenir.

Las maniobras francesas están en estos días en su período álgido, y por consiguiente ellas ocuparán el debido espacio en nuestro número próximo, dadas las curiosas observaciones que se habrán podido hacer sobre tan interesante asunto.

Nuevo dirigible

LA casa francesa «Astra», célebre por las construcciones aeronáuticas, á las que se dedica con una perfección notable, acaba de dejar terminado un magnífico globo dirigible destinado a prestar servicios militares que, según opinión de autorizados técnicos, constituye uno de los modelos más acabados de cuantos se han adoptado hasta hoy.

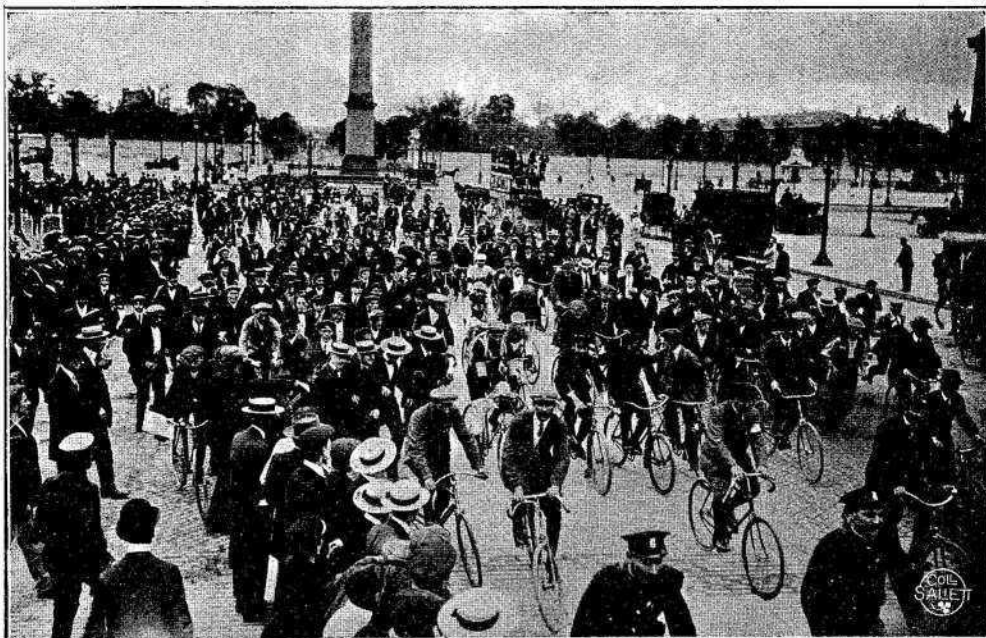
El nuevo dirigible lleva por nombre *Adjudant Reau*, tiene una forma elegante dentro de la austeridad de líneas que tienen todos estos imponentes navíos aéreos, y tiene las siguientes características: longitud 94 metros; cabida, 9,000 metros cúbicos; dos motores de 120 HP. Brasier y 3 hélices Astra.

El *Adjudant Reau*, cuya fotografía reproducimos en nuestra portada, verificó su salida oficial el día 8 de este mes, elevándose en Issy les Molineaux, á las 9'20 h., pilotado por M. Cohen. El colosal aerostato se elevó majestuosamente, llevando á bordo á los delegados oficiales del ministerio de la guerra, y otros invitados que formaban un conjunto de ocho pasajeros.

El dirigible evolucionó sobre París y otras poblaciones, regresando á su hangar á las 10 h. 15 m. La velocidad media registrada fué de 55 km. por hora.

Fots. Branger

Gran prueba ciclista



Paso de los corredores Faber, Lapize, Vanhouvaert y Trousselier por la Plaza de la Concordia



*Terront
ganador del primer Paris-Brest,
quien dió la salida á los corredores
en Suresnes*

Fots. Brang-r

PARÍS-Brest será siempre un nombre de gloriosos recuerdos para el ciclismo francés.

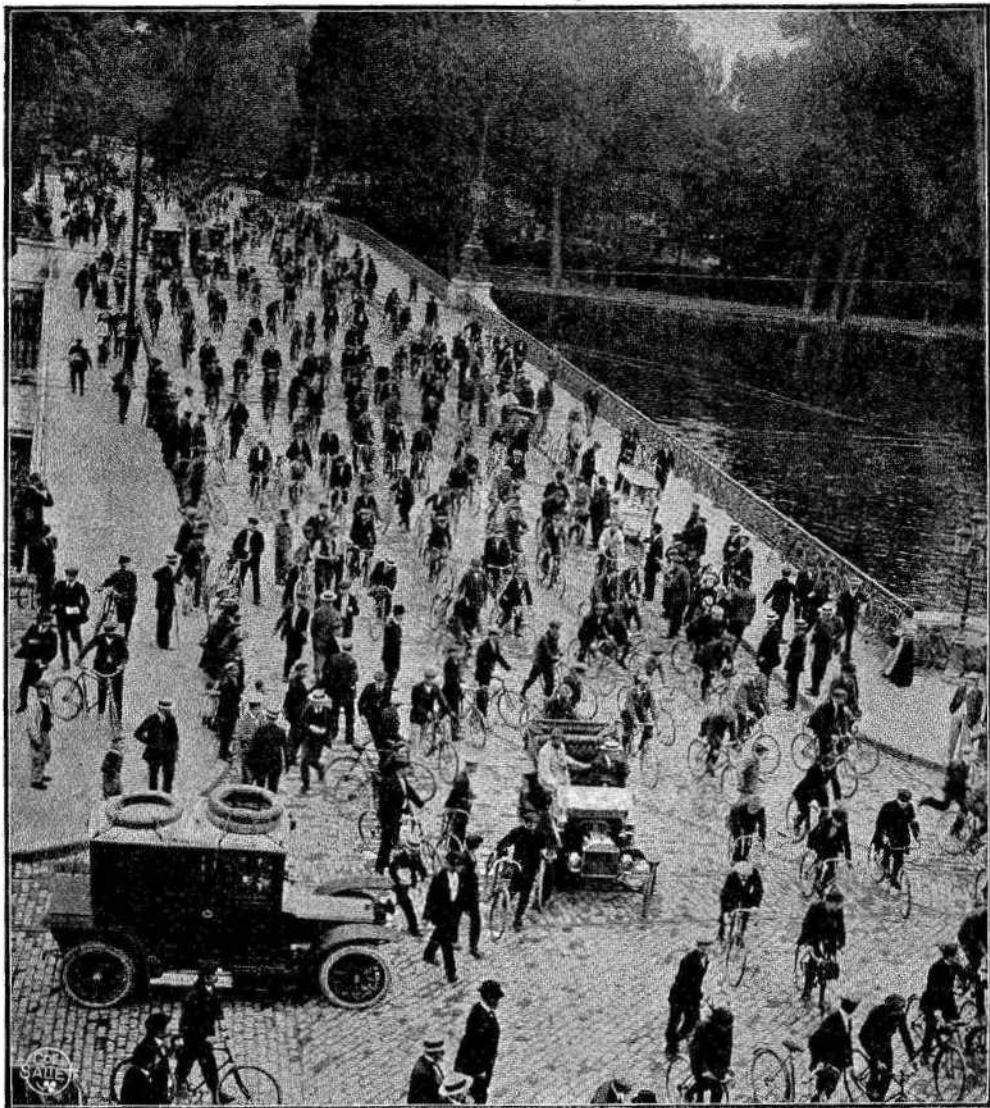
Celébrase esta importante prueba cada diez años, y la organizan periódicos tan importantes como *Le Petit Journal* y *L'Auto*.

Consiste en hacer el recorrido de París á Brest y regreso (unos 1,200 kilómetros aproximadamente) sin descanso.



*F. Georget
ganador del Paris-Brest en 1911*

París - Brest y regreso



Puente de Suresnes. — Vista general de la salida

Esta carrera acaba de celebrarse por tercera vez, habiéndola ganado Georget, sobre bicicleta *La Française* y neumáticos *Dunlop*, quien ha cubierto el recorrido total en 50 horas 13 minutos.

Junto con el vencedor, presentamos en esta página á Terront, vencedor del París-Brest en 1891, quien en justo homenaje á su mérito fué el encargado de dar la salida á los que han tomado parte en el último París-Brest, que por cierto han sido más de un centenar, encontrán-

dose entre ellos á corredores de mayor renombre.

Terront, en 1891, hizo el trayecto en 71 h. 35 m.; en 1901, redujo Garin este tiempo á 52 h. 11 m., y ahora Georget acaba de dejarlo en 50 h. 13 m., de modo que ha batido el record de Garin en dos horas.

El triunfo de Georget ha sido muy celebrado en los círculos ciclistas de París.

Y ahora, basta de París-Brest hasta 1921.

Fots. Branger

La fiesta de la Federación Catalana de C. F.

DESPUÉS de sucesivos aplazamientos, se ha celebrado por fin la fiesta de clausura de temporada de la Federación Catalana de Clubs de Football.

A pesar del calor propio de la época en que impropriadamente se celebró la fiesta, el público demostró una vez más sus simpatías por el hermoso juego que tanto desarrollo ha adquirido entre nosotros y acudió en número algo crecido aunque no tan numeroso como hubiera sido de celebrars la fiesta en fecha más acertada.

El programa de la fiesta fué el de costumbre en esos casos, salvo ligeras variaciones, y los ejecutantes casi los mismos que tomaron parte en la fiesta también de clausura organizada en julio último por el «F. C. Barcelona», hasta tal punto que pa-



Lanzamiento de peso



Lanzamiento de disco

reció una *reprise* de aquélla exactamente.

Hubo carreras á pie de velocidad que ganó A. Comamala; lanzamiento de peso que ganó C. Comamala; lanzamiento de disco que ganó Brú; carrera de cien metros que ganó Janer; saltos de altura sin trampolín que ganó Viñas; saltos con pértiga, que ganó Reynard y una carrera de 1,000 metros que ganó Prat.

Luego se jugó un partido de football entre el equipo campeón de *Seniors* que como es sabido es el «Barcelona» contra el «Numancia» equipo campeón de *juniors* durante la temporada última, que dió el resultado de 2 á 0 á favor de los primeros.

Terminado el partido se procedió al reparto de premios entre los *hurras* y aclamaciones correspondientes.



Las tribunas del campo del «Barcelona» durante la celebración de la fiesta

Foto. Elizaguerra

Tiro en Cornellá del Llobregat



Los señores Cuxat, Cuscó, Codina, Arana, Farreras y Tortadés, vencedores en un concurso de tiro celebrado en Cornellá (véase la reseña en la 2.ª página)

Carreras en Granollers

GRANOLLERS ha celebrado este año su fiesta mayor con unas carreras de bicicletas que tuvieron lugar sobre las carreteras que partiendo de dicha población pasan por Llíssá de Vall, Llíssá de Munt, Santa Eulalia, Bigas, La Ametlla, La Garriga y Granollers, circuito que tiene una extensión aproximada de 30 kilómetros, y como la carrera consistía en dar dos vueltas al citado circuito, el recorrido total de aquélla fué pues de 60 kilómetros.

Veinticinco corredores, entre los cuales había los campeones Durán y Magdalena, tomaron parte en estas carreras, lo cual da bien á entender la importancia que tuvieron.

La lucha como se suponía, quedó circunscrita á Durán y Magdalena, aun cuando á éstos les salió un contricante inesperado, Martí, quien á pesar de su juventud y poca experiencia en estas lides, anduvo pegado al pelotón de cabeza que formaban él y los dos campeones durante toda la primera vuelta.

A la segunda ya no pudo seguir el mismo tren, pero á pesar de ello pudo llegar á la meta antes que Durán, por haber sufrido éste un pinchazo en el tubular que dió bastante ventaja á Magdalena para no dejarse alcanzar y llegar primero con su bicicleta *Montpeó*, con todo y haber sufrido una fuerte caída poco antes de llegar.

Quedaron pues clasificados : 1.º, Mag-

dalena, ciclo *Montpeó*, neumático *Klein*; 2.º, Martí, con ciclo *Sanromá* y 3.º, Durán, con ciclo *Alcyon*.



J. Magdalena, vencedor de las carreras de Granollers (bicicleta *Montpeó*, pneus *Klein*)

Fots. Deryjermánis y Juandó

Natación : El Campeonato de España



Grupo de nadadores que tomaron parte en el Campeonato de España



*Joaquín Cuadrada
campeón de España, en el momento de salir
del agua, después de la prueba de 1,500 mts.*

Fots. Junodó

ANTE una concurrencia numerosísima y distinguida tuvo lugar en la playa de los baños de San Sebastián el concurso de Natación organizado por nuestro floreciente Club, para disputarse el Campeonato de España.

Otras pruebas debían celebrarse aparte de ésta con objeto de completar la fiesta, pero el mal estado del mar obligó á aplazar todas las demás, corriéndose, por tanto, únicamente el Campeonato de España, que de todas las anunciadas era ciertamente la más importante.

Este concurso tuvo el carácter de prueba internacional, habiendo tomado parte en él buen número de nadadores — unos 34 — entre los cuales los había italianos, alemanes, franceses, ingleses y españoles, estando estos últimos en buena mayoría como ya se puede suponer.

A hora bastante avanzada de la tarde, y a la señal de D. Emilio Solé, los nadadores echáronse al mar con ímpetu y coraje. La lucha empezó dura, y así se mantuvo hasta el final, resultando emocionante de verdad, dadas las dificultades que el mar muy alborotado oponía á su paso y á la decisión y empeño con que los valientes nadadores se disputaban el triunfo.

Pronto se destacó del pelotón formado por todos ellos, el intrépido español Joaquín Cuadrada, quien distanciándose lenta pero constantemente de sus compañeros, llegó primero con siete minutos de ventaja

sobre el segundo, que fué el italiano Robert.

Tanto uno como otro, fueron muy aplaudidos por el público, que demostró admiración por los intrépidos vencedores.

Muchos de los que empezaron la carrera, abandonáronla después, viendo lo rezagados que quedaban, terminando sin embargo el recorrido el respetable número de 23 que quedaron clasificados en la siguiente forma:

- 1.º Joaquín Cuadrada (español), 35 m.
- 2.º A. Robert (italiano) 42 m. 15 s.
- 3.º Alfredo Wagner (alemán) 49 m. 12 s.
- 4.º Antonio Lorca (español) 49 m. 12 s.
- 5.º A. Martenstein. — 6.º Antonio Munas. — 7.º F. H. Suraud. — 8.º A. Rapede. — 9.º Ch. Granicher. — 10. M. Fernández. — 11. P. López. — 12. Carlos Cortés. — 13. A. Middelmänn. — 14. L. Estasen. — 15. R. P. Soler. — 16. J. Casanovas. — 17. C. Reverter. — 18. F. Janlú. — 19. L. Lliboutri. — 20. J. Foulqué. — 21. J. Maymó. — 22. Pelegrín Pomés. — 23. Enrique Tarrida.

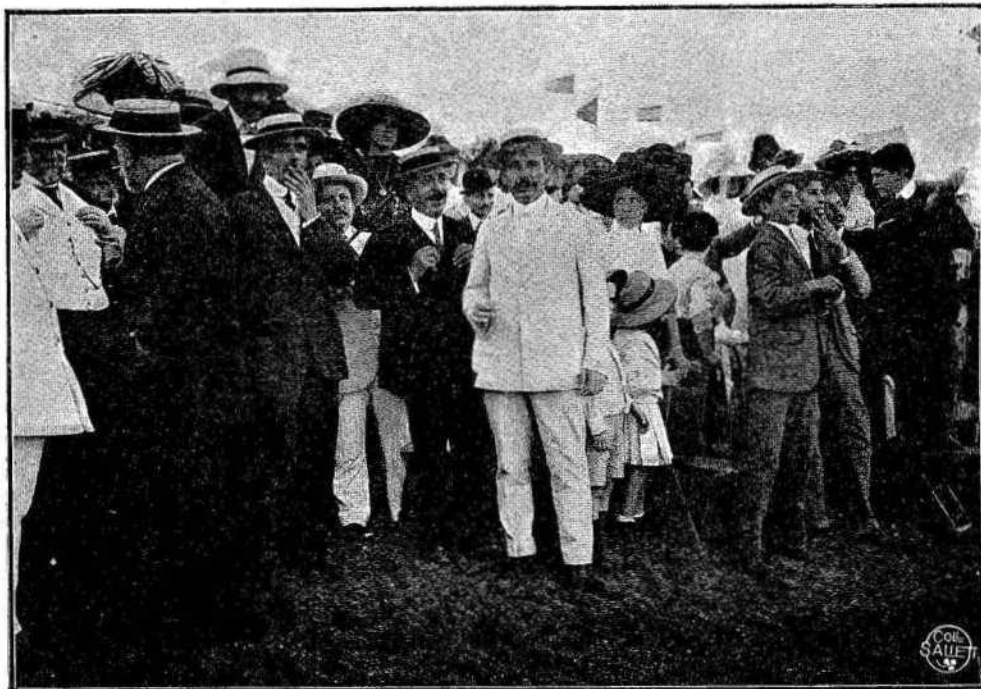
La fiesta que fué presidida por el gobernador señor Portela, un delegado del señor Comandante de Marina y D. Ramón Monnegal, presidente de las «Escoles del districte II y VI», resultó un gran éxito para sus organizadores, y revistió una importancia verdaderamente excepcional.



Preparándose para la salida

Posteriormente, el día 8, se celebró la continuación de las pruebas que fueron suspendidas, corriéndose el campeonato de velocidad que ganó Robert, y verificándose luego un interesante partido de water-polo.

Finalizó la fiesta con un concurso de saltos; que resultó muy curioso y divertido.



La presidencia, entre la cual se ve al gobernador señor Portela fumando un cigarrillo

Fots. Inandó

Una gran solemnidad footballística



El señor Gmelin (juez) y los señores Garriga, Hamilton, Ortiz, García, Morris, Ponz, Galiardo, Casanellas, Gamper, Green y Steimberg, que formaban el team de los «veteranos»

Se acertada fué la idea de celebrar un partido de football entre el primer equipo del «Barcelona», nuestro actual campeón, contra otro formado por antiguos jugadores, los que en sus tiempos tuvimos por únicos y casi insuperables virtuosos del football, fué también altamente simpática la de que tal partido se verificase con finalidad benéfica.

Esto y el deseo generalmente sentido

por los numerosos aficionados al atlético deporte, de poder admirar una vez más á los que fueron maestros de nuestros grandes jugadores, convirtió este partido en verdadera solemnidad, y contribuyó á que el terreno del «C. D. Español», en el cual se celebraba el partido se viese en extremo concurrido.

Muchos entusiastas del football se impusieron el sacrificio de interrumpir sus va-



Quirante, deteniendo un pase de García

Foto. Juandé

Los campeones de antaño contra los de hogaño

caciones y su veraneo por un domingo, para poder presenciar este partido, cuyo resultado, ya previsto de antemano, era lo menos interesante para todos.

Lo que sí tenía indudable interés para muchos de los que allí nos encontramos era ver á quienes tantos aplausos y tantas simpatías conquistaron con sus arranques y sus jugadas, poder citar nuevamente al comentar los incidentes del partido los nombres de Gamper, de Green, de Ponz, de Steimberg, de Hamilton, de Garriga, de Morris, Galiardo, de Ortiz, de Casanellas y de García, que repercutían en nuestros oídos como el eco de aquellos días tan gloriosos para ellos, llevando el recuerdo de emociones imborrables y quizás más intensas aun que las que ahora sentimos.

Fué el partido de los veteranos, como así se dió en llamar á hombres que están en la plenitud de su vida, un partido de emoción verdadera para los que en aquellos tiempos alternaron en el campo de juego con ellos y para los menos numerosos aficionados que entonces tenía el football como espectáculo.

Para nosotros, los jóvenes veteranos aficionados, jugadores y ex jugadores, el noble gesto de aquellos que admiramos en un arte del que fueron maestros, es inapreciable, y á pesar de que muchos de los discípulos que hoy tienen, les aventajen en juventud, agilidad y entrenamiento, no



Casanellas, lanzando un s.hoot

por eso desmerece en nada su mérito.

Vencedores ó no, serán siempre los maestros, los creadores y encauzadores de esa afición ahora tan floreciente, y las más legítimas autoridades en una materia que tantos de los que alardean de sabios desconocen en el fondo.

Por ello les aplaudimos con entusiasmo, y al terminar estrechamos efusivamente sus manos.

¡Hurra! ¡Ellos fueron los héroes de la jornada!



Un ataque peligroso de los veteranos

Foto Ju-mód

Aviación : El primer correo aéreo



Vedrine transportando en su aeroplano periódicos de París á Deauville

Días atrás, Vedrine llevó á cabo una de las proezas que tanto han contribuido á crear alrededor de este consumado maestro de la aviación, una aureola de admiración y de gloria.

El espíritu inquieto y osado de Vedri-

nes ha conseguido demostrar que en plazo no muy lejano los aeroplanos van á convertirse en aparatos de verdadera utilidad pública, causando una gran revolución en la organización de servicios, en nuestros hábitos y costumbres, y en las manifestaciones todas de nuestra vida.

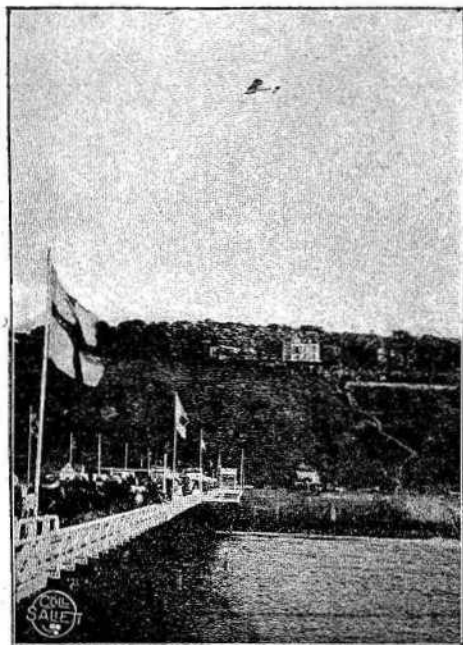
Vedrine con su fiel *Morane-Gnome*, transportó de París á Trouville-Deauville algunos centenares de periódicos para que los parisienses que en esta época residen cerca del mar, tuvieran noticias de todo el mundo por el medio más rápido.

Vedrine, el primer día que intentó dicho viaje, tuvo que desistir de él á causa de una ligera avería que sufrió el motor, debido á la precipitación con que fué montado.

Unos días después consiguió realizar su bello propósito, y saliendo á las 5'10 de Issy les Molineaux llegó á Trouville á las 6'50, de manera que hizo en 1 h. 40 m. el trayecto que el exprés hace en 3 horas.

Vedrine dejó caer desde su aparato los paquetes de periódicos que se le habían confiado, en determinado sitio de las poblaciones del trayecto que de antemano se le habían designado, con matemática exactitud.

No es ésta la primera tentativa que se hace para utilizar el aeroplano para el servicio postal, pues ya con ocasión del raid París-Madrid, el mismo Vedrine, único que llegó á término, fué portador de una carta de *L'Auto* para el R. Aero Club de España.



Llegada de Vedrine á Deauville

Fots. Branger

Record de altura : La Copa Michelin

EL record de la altura con pasajero en aeroplano, tiene una historia muy breve ya que no hace mucho tiempo que empezaron á dedicarse á él los aviadores.

A primeros de este año se remontan las tentativas iniciales de este record.

En Enero, Verschaeve, aviador belga, lo estableció oficialmente por primera vez en 428 metros.

Después Renaux llegó á 1,500, y en Junio último Schmael en Berlín subió á 1,600 metros.

Ultimamente, este record ha quedado batido por Montalent, aviador francés, cuya fotografía publicamos aquí.

Montalent se elevó en el aeródromo de Brooklands, cerca de Londres, sobre biplano *Breguet* y acompañado de un amigo alcanzó la altura de 2,250 metros, que deja establecido por ahora el record del mundo, y muy por bajo el que ostentaba Schmael.



OTRO detentador de la Copa Michelin.

En nuestro último número dimos cuenta de la *performance* realizada por Vedrines, para la Copa Michelin, de la cual quedó entonces detentador por haber cubierto una distancia de 811 kilómetros, sin escala, en 10 h. 56 m.

Pues bien, á Vedrines le ha arrebatado el sitio por dos veces consecutivas el aviador Hellen, quien sobre *Nieuport* recorrió

El aviador Montalent, que ha batido el record de altura con pasajero (2,250 mts.)

primero 1,126 km. en 13 h. 14 m., y últimamente 1,252 km. en 14 h. 7 m.

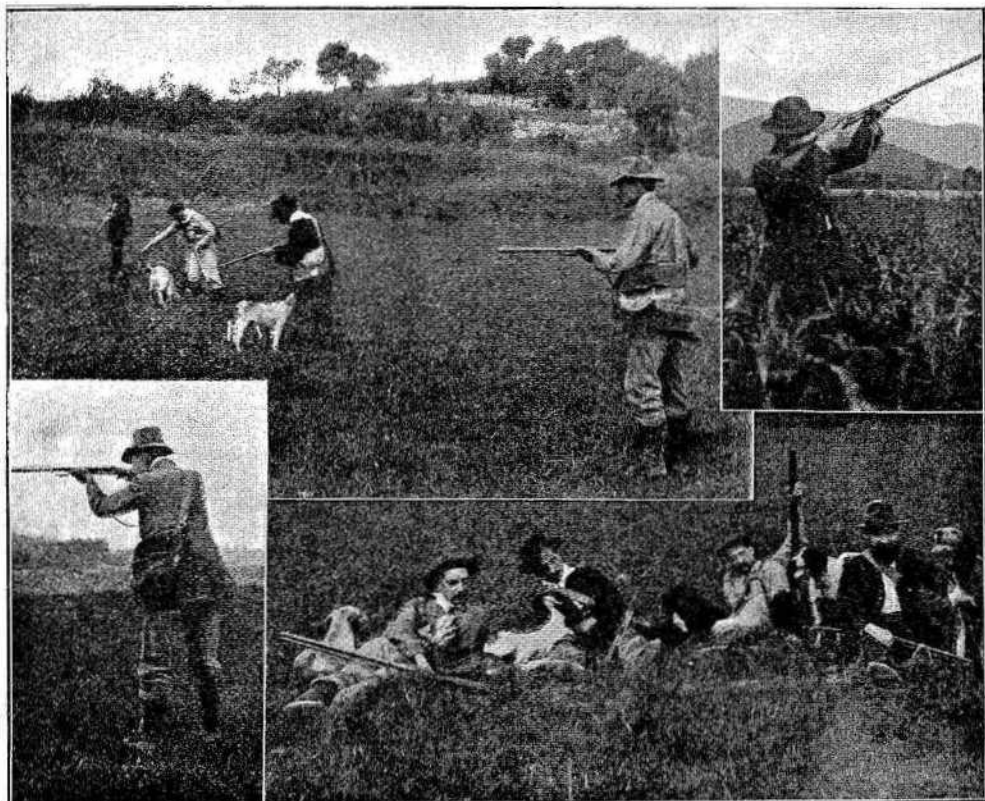
Hellen es un joven piloto que hacía ocho días que había recibido su título cuando hizo esta extraordinaria proeza, de modo que puede decirse que ha debutado con la Copa Michelin.



Hellen, actual detentador de la Copa Michelin, que ha recorrido 1,252 km. en 14 horas 7 minutos

Fots. Branger

Cacería en el Manso Parets



Escenas varias de la cacería de codornices verificada en el Manso Parets

Unos socios de la popular sociedad de cazadores «La Torcaz» los señores Joaquín Clanxet, Bernardo Lamothe, Pedro Martí, Eduardo Ratera y el que suscribe esta crónica, organizáronse una pequeña salida á las codornices en las cercanías de Mollet, cercana á muy pocos kilómetros de Barcelona.

Poco antes de apuntar el alba, las simpáticas aves principiaron á cantar y en seguida se emprendió la batida, desplegándose los cazadores en línea de combate y los perros comienzan á olfatear los rastros.

Llegados en los llanos del *Manso de Parets*, rompió el fuego el compañero Lamothe, errando el tiro á una brav codorniz; después nos retiramos en vista de la hora tan avanzada, puesto que nos entrevistamos en tirar á las tórtolas, palomas silvestres, etc. que en abundancia las habían entre los pinares próximos del cazadero.

Serían las diez y media de la mañana, cuando nos dispusimos para comer, y después de echar un sueño reparador, emprendimos de nuevo la cacería, tomando la dirección de Mollet.

No se anduvo mucho cuando Lamothe (que está de suerte) consiguió matar un hermoso macho, poco después Clanxet, cobra admirablemente otra codorniz-hembra; ya anochecido, se tiraron á otra de estas aves, á pesar de los cuatro tiros disparados que se la hizo, se la hirió, no pudiendo encontrarla, debido á la sequedad del terreno, el gran cansancio de los perros, y la espesa y tupida plantación de aquellos lugares.

En resumen, por ser la primera salida no nos fué mal, pues la satisfacción inmensa de la primera cacería del año, el gusto de disparar algunos tiros, el trabajo de los perros en sus paradas y recogidas de las aves, y la circunstancia del compañerismo que reinaba entre todos nosotros, merece la pena de las fatigas sufridas y sinsabores de la jornada; entrenamiento que nos servirá para las próximas salidas, en que tal vez obtengamos resultados más provechosos.

DERYLERMANKS

Fots. Derylermanks

La travesía á nado del Canal de la Mancha

CULMINANTE suceso de la quincena ha sido la travesía á nado del Canal de la Mancha llevada á cabo por W. T. Burgess el día 6 del corriente.

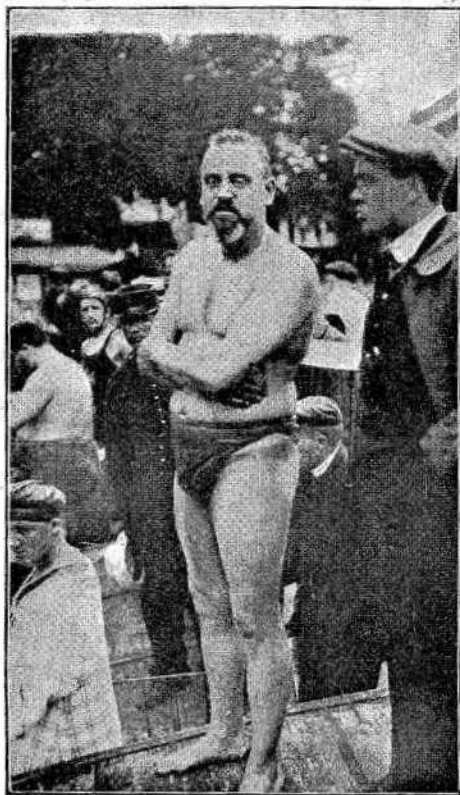
Burgess es el segundo hombre que ha conseguido realizar tan colosal esfuerzo; cuenta treinta y ocho años de edad y ha empleado en hacer el trayecto de Douvres á Calais 23 horas.

La primera travesía de la Mancha se verificó en 25 de Agosto de 1875 por el capitán inglés Webb, que empleó 21 horas 45 minutos en salvar la distancia de Douvres á Calais, sin que desde entonces pudiera nadie jactarse de otro tanto, á pesar de las innumerables tentativas que se han hecho hasta hoy en que Burgess lo ha conseguido por segunda vez.

Estas tentativas llegan casi al número de 50, y junto á su historia se leen los nombres de los más famosos nadadores del mundo.

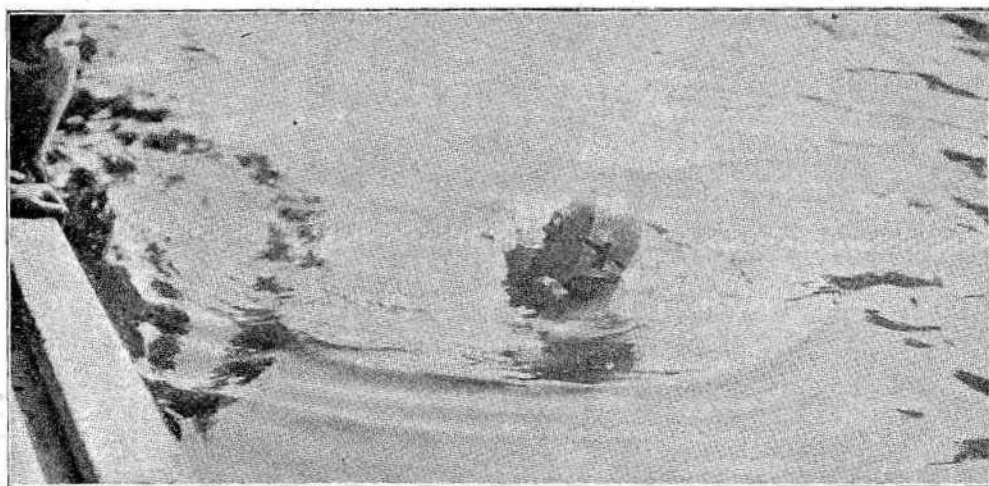
Precisamente hacía poco que uno de los nadadores que con más tesón se habían propuesto hacer la travesía, y uno de los que en sus intentonas ha llegado á cubrir una mayor distancia, desalentado por el mal éxito de sus repetidas intentonas, dijo, que la empresa de atravesar á nado el Canal de la Mancha, era superior á las fuerzas humanas y por tanto imposible.

Así empezaba ya á dudarse de la certeza de la travesía realizada por el capitán Webb en 1875, á pesar de que constaba bien fidedignamente, cuando Burgess, con su esfuerzo colosal ha demostrado que aun cuando es una empresa titánica no por eso



*W. T. Burgess, célebre nadador
que ha atravesado el Canal de la Mancha*

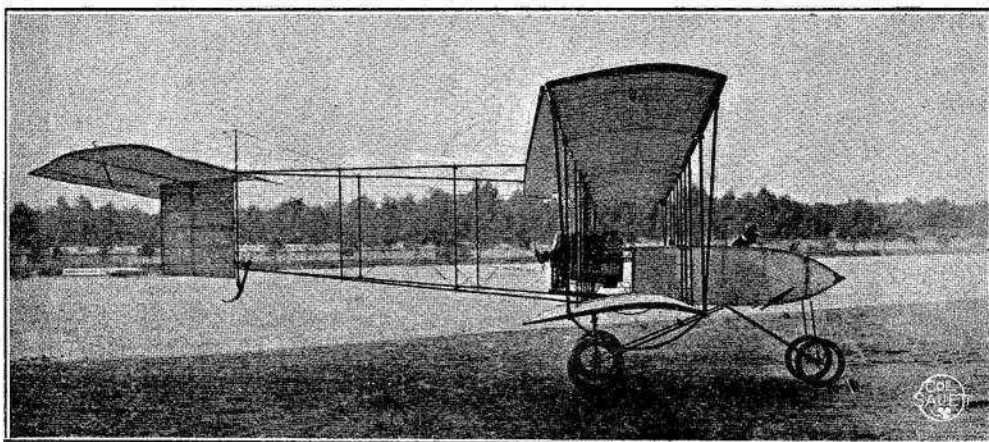
es cosa sobrehumana la travesía del canal de la Mancha.



Burgess, tomando una taza de café durante la travesía; para reanimarse

Fots: Branger

Novedades de Aviación



El nuevo biplano militar Voisin

LA casa Voisin, tan conocida y acreditada en la construcción de aparatos de aviación, á la que viene dedicándose con gran éxito desde que empezaron los primeros intentos del vuelo artificial, ha producido un nuevo aeroplano destinado especialmente á los servicios de aviación militar.

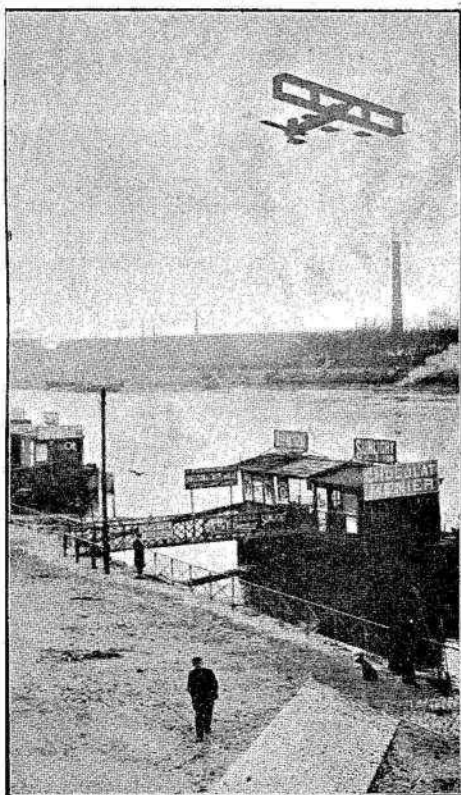
Este aparato es el que reproducimos en uno de los grabados que ilustran la presente página y reúne las siguientes características técnicas: superficie, 35 metros cuadrados; envergadura, 16 metros; longitud, 9 metros, y motor, 8 cilindros *Renault* 60 HP.

* * *

PRODUCTO del mismo establecimiento Voisin es el hidro-aeroplano, cuyas pruebas, celebradas últimamente en París, han constituido un acontecimiento de gran importancia.

El «canard» Voisin, que así se ha bautizado al nuevo aparato, se elevó en el campo de Issy les Molineaux, se dirigió hacia el Sena, y al llegar junto á los talleres de la casa Voisin, se dejó caer sobre el río. Allí tomó asiento el constructor Gabriel Voisin, junto con el piloto Colliex que lo había conducido desde el campo de aviación, y desde allí siguió el aparato corriendo sobre el Sena hasta la entrada de París, donde dejando el líquido elemento, se elevó por los aires hasta el puente de Auteil, donde tomó otra vez contacto con el agua.

Al poco rato se elevó nuevamente, alejándose en dirección á Sevres y dejando admirados á cuantos tuvieron la suerte de poder presenciar tan maravillosas experiencias, á las cuales asistieron representantes del gobierno francés y el agregado naval de la embajada rusa en París.



El «canard» Voisin, volando por encima del Sena

Fot: Eranger