

STADIUM



Fot. Baugé

MME. ELENE DUTRIEU
Actual detentora de la "Copa Femina"

20 cts.

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

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS
Y SOCIEDAD

APARECE LOS DÍAS 1 Y 15 DE CADA MES

Número suelto : 20 cts.

Subscripción:
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
— Ciclos **Alcyon** sobre neumáticos

HUTCHINSON

EL CLAVILEÑO

GASOLENO PARA AUTOMÓVILES

DEPOSITARIO EN
BARCELONA:

DAMIÁN MARTÍ

Casanova, 48, 1.º
Teléfono 2623

AUTOS OCASIÓN PARA COMPRAR PARA VENDER

Rech Condal, 8 y 10 : BARCELONA

PEDIR LA NOTA OCASIONES ULTIMA QUINCENA

Sección Varia

La hélice aérea

Mil veces se ha dicho que el automovilismo, con sus progresos, había hecho posible la navegación aérea por lo más pesado que el aire; esto es verdad, pero sólo hasta cierto punto. En el problema de la aviación entran tres factores principales: motor, hélice, avión; esto es: fuerza, mecanismo que la convierte en corriente de aire y órganos que á favor de esta corriente se cleven y progresen.

Esta sencilla exposición puede hacer ver cuán distintos son los elementos componentes de un aeroplano y cuánta parte tiene cada uno de ellos en el buen éxito del aparato.

Pasemos á ocuparnos directamente de la hélice, que ha exigido tanto estudio como el motor milagrosamente reducido á kilo por caballo, desiderátum años atrás considerado como irrealizable.

En las aves, que vienen á resultar los modelos de todo aeroplano, por mucho que difiera de ellas en estructura ó dibujo, las alas acumulan dos funciones distintas, la fuerza de traslación, y la sustentación, por resistencia á la gravedad. En el aeroplano estos trabajos han sido separados y á la hélice está confiado exclusivamente el primero, en el bien entendido que las dos operaciones se suponen mutuamente, pues ni el ave ni el aeroplano pueden sostenerse en el aire sin moverse.

Para sostenerse y avanzar *planeando* (esto es, sin mover las alas, en cuyo caso tienen el mismo carácter que el aeroplano) en el aire, basta á las aves, siempre que la proporción entre su volumen y la superficie de las alas sea la suficiente, del aire atmosférico, en forma de viento, mientras que el aeroplano necesita una corriente artificial supletoria, y precisamente á engendrarla se destina la hélice.

La hélice aérea se destina á todas las formas de locomoción; se construyen lanchas sin quilla con hélice aérea para la navegación por los ríos americanos, en cuyas aguas viven las lianas y otras hierbas á veces en tanto espesor que imposibilitarían toda navegación que no fuese á remo; la hemos visto aplicada á la tracción de una motocicleta, que ha hecho experimentar Archdeacon al corredor italiano Anzani, consiguiendo maravillosas velocidades, y, por fin, en su terreno natural, se aplica indistintamente y con igual éxito á la aerostación y á la aeroplanación: en el primer caso no sirve más que para hacer avanzar el aerostato, mientras que en el segundo contribuye además al sostenimiento del aparato.

Para hacer comprender el funcionamiento de la hélice ocurre al más lardo compararla *a)* á las alas de los insectos, *b)* á las hélices marítimas, *c)* á los ventiladores de paletas.

a) El dibujo de una hélice aérea recuerda el de las alas de libélula; pero así como el movimiento de éstas es alternativo, la mecánica humana no

puede obtener para imitarlo más que movimientos circulares; pero la equivalencia es exacta, la misma, por ejemplo, que existe entre una palanca y la polea, que viene á ser una reunión de palancas. En la mecánica, como en la naturaleza, la mayor dimensión de las alas y su mayor superficie respecto al volumen sustentado disminuyen la frecuencia de los movimientos. Así se puede comparar el movimiento del moscardón con el del águila; las alas del primero se agitan siempre con una velocidad vertiginosa, mientras que los magistrales golpes del águila la sostienen en el aire con admirable soltura y facilidad.

b) El funcionamiento de todas las hélices es el mismo. Su trabajo equivale al de un tornillo, tratando de empujar éste en una masa que no se dejase penetrar y que por reacción fuese empujando hacia afuera el tornillo y los cuerpos con él solidarios. Las hélices destinadas á moverse en el agua tienen distintas formas, desde la típica, á tres paletas, hasta las de los vapores á turbinas, representadas por pequeñas expansiones ó aletas sobre el eje, en forma de tornillo, pues á las velocidades que llegan á imprimirles estos maravillosos generadores de vapor, las hélices ordinarias llegarían á formar el vacío á su alrededor, sin morder en el agua; modernamente se han ensayado hélices de complicado dibujo, para aprovechar la fuerza de todos los remolinos producidos en el líquido, siendo una de las más notables la de nuestro compatriota el ingeniero señor Pola.

Adrede hemos mencionado las hélices para turbomotores, porque relacionan al aparato con el tornillo; en efecto, en la hélice se considera también el paso de rosca, que es, en el caso de la hélice, la inclinación del plano de la paleta respecto á un plano vertical al eje, que pase por el mismo origen.

c) El mecanismo más parecido, después de la hélice marítima, es el ventilador, que se destina solamente á agitar el aire en corriente, que toma la forma de un cono, ó de un cono hueco, cuya forma depende principalmente del paso y de la forma de las alas.

Concretando ahora, véanse las declaraciones de M. Chamière, ingeniero constructor de París, que ha proyectado las hélices del dirigible *Ville de Nancy* y de los monoplanos de Blériot; he aquí los datos:

«La hélice del dirigible es de madera, en forma de paralelogramo muy alargado, con el extremo redondeado, el tipo se llama *Intégrale*. Tiene cinco metros de diámetro y su velocidad periférica es de mucho superior á la mayoría de sus similares, á la del *Bayard-Clément*, por ejemplo, que es de un tipo muy parecido. En este globo, las velocidades periféricas no pasan de 100 metros, mientras que en el *Ville de Nancy* pasan de 130.

» A esta magnífica velocidad, la fuerza centrífuga desarrollada por el rapidísimo movimiento circular produce un esfuerzo de 22,000 kilogs. sobre el botón.

» Marchando á una velocidad de 50 kilómetros por hora, esta hélice puede dar una tracción de 320 kilos, absorbiendo 90 caballos.»

Comparemos ahora estos datos con los que se refieren á los monoplanos en que Blériot, después de los insignificantes resultados obtenidos con sus anteriores trabajos y ensayos, tan maravillosas proezas ha realizado en poco tiempo.

» La hélice empleada en los ensayos de Blériot de 25 de Junio en Issy tenía un diámetro de 2'10 metros, y estamos lejos de los cinco metros exigidos por el dirigible. Este ensayo fué realizado con el monoplano N.º XI, duró 36 minutos 55 ³/₅ segundos, durante los cuales cubrió 36 kilómetros, virando de una manera impecable y resistiendo frecuentes y duros cambios de viento. A las 7 de la mañana se elevó y después de dar unas veinte vueltas tuvo que detenerse, tomando tierra sin accidente, porque á causa de un exceso de engrase no sólo funcionaba mal el motor, sino que el mismo piloto estaba cubierto de aceite.

» La hélice que dió tan buenos resultados daba 2,350 revoluciones con un retroceso de sólo el 15 y medio por 100, indudablemente el menor de los obtenidos hasta ahora. Se ha obtenido esto, tanto á causa de la forma fina y prolongada del aeroplano como por el contorno de la hélice, para el cual se han estudiado curvas perfectas. En este caso, la apropiación de la hélice al aparato que impele es maravillosa.»

Sin embargo, el constructor no se declaró satisfecho, y habiendo adoptado Blériot un motor Anzani á tres cilindros dispuestos radialmente, muy veloz y de gran rendimiento, se propuso adaptarle una nueva hélice.

» Hemos aumentado considerablemente el número de revoluciones, y á pesar de la gran ligereza de la hélice (no pesa más que 4 kilos y medio) la fuerza centrífuga da un esfuerzo de 5,000 kilos y la velocidad periférica pasa de 185 metros por segundo, esto es: 700 kilómetros por hora.

» El paso de las dos hélices es variable, pero sus variaciones no son las mismas, pues dependen tanto del retroceso como del cono de expulsión.»

■ ■ ■

La dirección de los globos por medio de las ondas Hertzianas

Leemos en una Revista francesa (*Encyclopédie de l'Aviation*) que M. Mark O. Anthony, ingeniero, de New York, ha inventado un globo que se dirige por medio de la telegrafía sin hilos. Ha construido un modelo pequeño, el cual fué lanzado en Sandy Hook en dirección al mar en presencia de varias personas, entre ellas representantes de algunas naciones extranjeras. Cuando la pequeña aeronave estuvo á una distancia de más de una milla de la costa, M. Anthony, valiéndose de su ingenioso aparato eléctrico, hizo girar á derecha é izquierda, remontarse, descender hasta flor de agua, etc., y por fin lo hizo regresar al punto de partida.

M. Anthony trabaja con verdadero entusiasmo en su famoso invento, mostrándose en extremo satisfecho de las pruebas, pues cuantos las presenciaron pudieron apreciar el éxito que en ellas obtuvo el inventor. Este, que está preparando un modelo grande de su aparato, piensa venir con él á Europa y demostrar su grande utilidad para el salvamento de náufragos.

Carreras á pie

Este higiénico ejercicio, apenas practicado en nuestro país años atrás, no muchos, ha entrado hoy por fortuna de lleno entre nuestras costumbres deportivas, y no se celebra festival atlético pequeño ó grande, en cuyo programa no figure.

Pero hemos observado, y con nosotros el menos observador, que si bien son muchos los aficionados que con entusiasmo y buena voluntad en ellas toman parte, son muy pocos los que sportivamente saben correr.

Por ello vemos que apenas tenemos corredores en España, Boix, Tunica, Prat y algún otro en Barcelona; Antón y Zabala, en Madrid, y puede que algún otro que no conocemos en otras provincias, son los únicos que corren con estilo y por ello suman por triunfos sus carreras.

Ello nos mueve á tratar de la parte técnica de este sport, uno de los más agradables, que proporciona á quien lo practica el placer de poder hacer sin esfuerzo lo que para todos es causa de quebranto y fatiga.

Es además un sport utilísimo. La respiración se fortalece y adquiere máxima potencialidad, y los pulmones, por lo tanto, practican un ejercicio sumamente provechoso.

La carrera á pie se practica bajo las formas siguientes:

1.º, carrera de velocidad; 2.º, carrera de fondo, 3.º, carrera en pista, y 4.º, carrera de obstáculos (saltos de barrera, hayes, foso, etc.)

CARRERA DE VELOCIDAD.—Su nombre claramente indica su objeto. Consiste en franquear una distancia determinada en el menor espacio de tiempo.

El esfuerzo debe ser, si bien corto, elevado al maximum. Prueba de ello son las fotografías obtenidas de los corredores en marcha, cuyas caras revelan la contracción del intenso esfuerzo realizado.

No puede ni debe recorrerse *en velocidad* una distancia mayor de 120 metros, pues la energía y la voluntad humana es difícilísimo que pueda pasar este límite.

Imparcialmente hablando, diremos que en su aspecto sportivo, la carrera de velocidad es la menos higiénica, por razón del agotador esfuerzo que se realiza, pero en cambio es la más práctica, desde el punto de vista de la utilidad que puede resultar en la vida su entrenamiento.

Un buen corredor de velocidad puede substraerse á muchos peligros, y en cambio un corredor de fondo, casi nunca puede aplicar en la vida su resistencia.

Tiene la carrera de velocidad tres fases perfectamente definidas: la salida, la carrera y la llegada.

La salida debe hacerse en la forma siguiente:

Se coloca un pie detrás del otro, á la distancia de unos 60 centímetros, para un corredor de talla mediana. Las rodillas en flexión, el cuerpo inclinado hacia adelante y las manos casi tocando al suelo. Todos los músculos deben estar en fuerte tensión, lo cual es necesario para que la salida pueda hacerse bruscamente, sin pérdida de una sola fracción de segundo y, al mismo tiempo, para que pueda salirse por medio de un salto, con lo cual puede ganarse tiempo.

Muchos corredores noveles no conceden importancia á la salida, confiados en un ulterior esfuerzo, y es ello un error crasísimo, como vamos á demostrar.

Una salida perfecta tiene por objeto ganar alguna décima de segundo. El valor de esta fracción pequeña de tiempo, es enorme. Admitamos que un

corredor ejecuta una carrera de 100 metros en 15 segundos, lo cual representa una velocidad media superior á 6'50 metros por segundo. Si el corredor á la salida pierde un quinto de segundo representa un retraso de 1'30 metros, lo cual es considerable.

Hemos dicho que es conveniente hacer la salida en forma de salto hacia adelante, con lo cual se consigue, no sólo imprimir al cuerpo una mayor velocidad, sino que se gana una porción de terreno nada despreciable. Esto es lo que en lenguaje sportivo se llama *demarraje*.

No es menester precisar la importancia de un buen *demarraje*. Todos hemos visto, en carreras de velocidad, á corredores que durante la misma, y hasta la meta, han conservado entre sí una distancia de 50 centímetros ó un metro, no pudiendo á causa de la igualdad de fuerzas, pasar uno al otro. Esta diferencia que proviene de la partida, le da la victoria.

El *demarraje* no se aprende en un día. Necesita constante entrenamiento.

La carrera debe hacerse moviendo las piernas lo más rápidamente posible. Ello justifica el por qué los corredores de gran estatura no son siempre, ni mucho menos, los mejores. Los brazos deben acentuar un enérgico movimiento de vaivén, con los codos replegados hacia atrás y los puños á la altura del pecho.

No diremos que hay que correr con la cabeza alta, por ser este movimiento instintivo, pues con la cabeza baja no es posible correr.

La llegada no necesita casi explicación alguna. Debe traspasarse la línea á la misma velocidad que se ha conservado durante la carrera.

Para detenerse, inclínese el cuerpo hacia atrás, apoyando fuertemente los tacones en el suelo.

La carrera de velocidad no debe ejecutarse muy á menudo, á causa de los desarreglos que en la respiración y en el corazón puede producir. La distancia de 100 metros debe reservarse para los individuos que además de haber terminado por completo su desarrollo, tengan un grado de vigor muscular apropiado.

Para los muy jóvenes ó débiles, deben señalarse menores trayectos.

En otro artículo trataremos de las carreras de fondo ó resistencia.

M. H.

■ ■ ■

Ventajas de los neumáticos gruesos

Para apreciar el consumo de neumáticos de un coche, el único elemento interesante es el gasto medio por kilómetro, cuyo importe se averigua dividiendo el precio de un neumático por el número de kilómetros que ha rodado. Es fácil de comprender que el divisor es muchísimo más importante aquí que el dividendo. El precio de compra de un neumático puede diferir según sus dimensiones, pero para un coche dado, las diferencias son muy poco importantes.

Si se reemplazan los neumáticos de 120 por los de 125, la diferencia de compra es insignificante; el aumento, para substituir los de 125 por otros de 135, no tiene mucha mayor importancia.

Al contrario, el número de kilómetros recorridos por un 125, en igualdad de las demás circunstancias, será sensiblemente más importante que el

recorrido de un 129. Así es que, si por una parte el 125 supone un gasto de compra algo mayor, en cambio el número de kilómetros que habrá durado experimentará un aumento notabilísimo; el cociente, es decir, el gasto por kilómetro de recorrido, resultará, pues, disminuído en buena parte. Para coches aun más pesados, todavía resulta más ventajoso reemplazar los 120 por fuertes 135.

He aquí por qué las casas serias del comercio de neumáticos recomiendan siempre á sus clientes la adopción de neumáticos gruesos, y una de ellas, la Continental, que tiene como preocupación primera el rebajar el gasto de neumáticos de sus clientes, insiste en este extremo en cada negocio que entabla.

Pocos turistas saben que las llantas de sus coches pueden con frecuencia adaptarse á neumáticos de medidas superiores; así, por ejemplo, los neumáticos de 125 se montan fácilmente sobre llantas de 120, etc.

■ ■ ■

Aeroplano-juguete

Para encanto é instructivo pasatiempo de los niños y de los mayores que gozan en ese género de distracciones, la casa Retzer, de París, acaba de poner en circulación un precioso juguete aeroplano



marino, que viene á ser como si dijéramos una reducción simplificada del *canard Voisin* á que nos hemos referido en números anteriores.

Como se ve en la fotografía que reproducimos, produce la ilusión de un aparato de gran tamaño.

■ ■ ■

La evolución de una Raqueta de Lawn-Tennis

Llega á nuestras manos un artículo del notable escritor inglés W. E. Bussey, del cual tomamos las ideas más salientes que creemos pueden ser de interés para nuestros lectores.

Bussey se ocupa primero de la evolución de la raqueta en cuanto á su forma y luego da ampli-

simos detalles de su construcción y manufactura, desde el árbol del cual se saca la madera para fabricarla hasta su completa terminación.

La forma de las raquetas de *tennis*, desde que empezó á desarrollarse este hermoso juego hasta hoy, ha variado de un modo sorprendente; tanto es así, que puede decirse que la tendencia de hoy es fabricar las raquetas en forma completamente inversa á la que se les daba al principio.

En efecto: las primeras raquetas tenían una forma de curva cerrada trapezoidal, cuya base más ancha correspondía á la parte de arriba y la más estrecha á la parte del mango, y éste era bastante más largo que hoy.

A fines del pasado siglo aun fué objeto de una exageración esta ingrata forma, construyéndose las raquetas todavía más anchas por la parte de arriba, debido á haberse puesto muy en boga en aquellos tiempos el pliego de *cortadas*, para cuyos golpes, claro está, era más á propósito la forma ancha; pero sea que los jugadores adquirieran en estas jugadas una maestría que al principio no poseían, sea porque la *cortada* pasó algo de moda y que empezara el reinado de los modernos *drives*, la cuestión es que la forma de raqueta evolucionó nuevamente al iniciarse esta táctica de juego.

La raqueta empezó entonces á tomar una forma de óvalo regular, cada vez más alargado, forma que se hizo en seguida simpática á los jugadores, no sólo porque facilitaba el lanzamiento de *drives*, que daba al *tennis* un aspecto de juego varonil de que carecía antes, sino que además la nueva forma era incomparablemente más elegante que la antigua.

Esta forma de óvalo alargado es la que aun se halla hoy más en boga, pero ahora empieza á advertirse en los constructores una tendencia á estrechar un poco más la curva de arriba, con lo cual los últimos modelos de raquetas afectan una forma completamente opuesta á la que en un principio tuvieron.

No será raro ver con el tiempo raquetas cuya pala haga el efecto de una del año 79, puesta al revés. Pero esto no durará mucho tiempo, ya que como exageración que es no puede subsistir y se volverá á la forma de óvalo regular, que es aquella cuyas líneas corresponden más á un modelo estético.

Es conveniente añadir á estas consideraciones sobre la raqueta algunos detalles acerca de su construcción y de la madera que sirve de primera materia.

La madera de que se hace el arco de las raquetas, es de fresno. Quede, pues, para siempre rechazada la idea que muchos tienen de que la tal madera es de palmera. La madera de fresno tiene condiciones de flexibilidad, elasticidad y solidez como ninguna otra, aparte de que su constitución fibrosa le da una aplicación apropiada para ser cortada en tiras delgadas sin peligro de que se rompan.

No quiere esto decir que toda la madera de fresno sea apropiada para la fabricación de raquetas, pues hay mucha que resulta inutilizable. Por eso ha de ser muy bien escogida después de ser sometida al vapor bajo presión.

■ ■ ■

El biplano Zodiac

Este nuevo biplano, cuya fotografía reproducimos en la última página del texto ilustrado, se asemeja mucho al tipo de monoplano en apariencia, dándole

un aspecto elegante y grato á la vista, del que carecían los biplanos construidos hasta hoy. El nuevo aparato con que desde ahora cuenta la aviación, tiene las siguientes características técnicas: envergadura, 15 metros; longitud, 8 metros; peso, 450 kilogramos; motor Gnome, 50 HP; superficie, 32 metros cuadrados; velocidad, 90 kilómetros por hora.

■ ■ ■

Sport Hípico en Santa Coloma de Gramanet

De brillante éxito pueden calificarse las carreras de caballos que tuvieron lugar en Santa Coloma de Gramanet durante los días de su pasada Fiesta Mayor. Grato recuerdo guardaremos cuantos tuvimos el gusto de asistir á tan sugestivo y atrayente espectáculo, y nada más que placémos merecen los organizadores de tan simpática fiesta sportiva, que para lograr sus fines se vieron precisados á realizar un verdadero *tours de force*, venciendo cuantos obstáculos se presentaron, sorteando un sin fin de dificultades á fin de asegurar el referido éxito del festival.

Una numerosa concurrencia de distinguidos profesionales y *amateurs* nos proporcionaron con su valioso concurso un día de imperecedera memoria.

Dió comienzo el espectáculo á las cinco y media de la tarde, recorriendo los caballos dos kilómetros de la accidentada carretera de San Adrián de Besós á Moncada; al disparo señal realizado por el juez de salida, emprendieron los caballos desenfrenada carrera y en confuso tropel recorrieron el marcado trayecto en pocos minutos; la ansiedad de la numerosa concurrencia congregada á la entrada del pueblo de Santa Coloma, y muy especialmente junto á la elegante tribuna levantada á la Plaza Mayor para mejor comodidad de los individuos del Jurado, se reflejaba en todos los semblantes durante las distintas fases de la lucha.

De pronto aparecen á la vista los briosos corceles, destacándose de entre ellos la sugestiva figura del caballo *Chantecler* cabalgado por el distinguido *sportmen* don Juan Lara, al que se le adjudicó el primer premio, preciosa copa obsequio del Magnífico Ayuntamiento de esta localidad. Don Federico Plaja y don Fernando Lara resultaron ganadores del segundo y tercer premio respectivamente, consistente en dos objetos de arte.

Corrióse luego una interesante carrera de cintas en la que tomaron parte todos cuantos lo habían efectuado en la anterior carrera de velocidad, acompañados por otros distinguidos *sportmens*.

Debido al resultado inesperado que obtuvieron los organizadores de la fiesta y debido también á las excelentes condiciones que reúnen unos grandes y bien situados terrenos junto al cauce del río Besós, que superan en condiciones á muchos otros en los que se realizan fiestas de aquella naturaleza, se practican activos trabajos para que durante el próximo año pueda celebrarse un concurso hípico en aquel ameno y delicioso paraje, contando en la actualidad con la cooperación de distinguidos y valiosos elementos pertenecientes á la colonia veraniega, Ayuntamiento y principales propietarios de Santa Coloma de Gramanet.

STADIUM hace votos para que estos proyectos se realicen con el mayor de los esplendores.

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

GIMNASIOS

- BRICALL. — Canuda, 26.
GARCÍA. — Instituto Higiénico-Kinesiterápico. — Gimnasia higiénica, médica y deportiva. — Rambla del Prat, 2 y Salmerón, 137.
GIBERT. — Lauria, 27.
SANTANACH. — Balmes, 6.
SOLÉ. — Montjuich del Carmen, 5.
TOLOSA. — Duque de la Victoria, 3 y 5.
VILA. — Xuclá, 15.

HÍPICA (Sociedad de)

REAL POLO CLUB Y REAL SOCIEDAD HÍPICA DE BARCELONA. — Terreno de ensayo y oficinas: Calle Provenza, entre Diagonal y Lauria. (N.º 45 del plano). — Campo de carreras y concursos: Carretera de Sarriá. (N.º 4 del plano). — Ir: tranvía Plaza de Cataluña á las Cortes, á Sarriá ó á Vallvidrera por Hospital Clínic, apeándose frente Casa Rabia. — Trayecto: 15 céntimos.

KEGELBANN (Locales de)

KURSAAL. — Rambla de Cataluña, 43. — (N.º 28 del plano).
MORITZ. — En los jardines de la cervecería. — Plaza Sepúlveda y calle de Muntaner.

LAWN-TENNIS (Sociedades de)

L. T. C. BARCELONA. — Secretario: Ernesto Witty. — Pistas: Calle Alfonso XII, esquina á Laforja (San Gervasio). — Ir: tranvía C. G. Plaza de Cataluña por Rambla de Cataluña á Plaza Molina; íd. por Aribau á íd., ó íd. por Rambla de Cataluña á Plaza Constitución (banderas núms. 16, 17 y 18), apeándose en calle Laforja. — Trayecto: 10 céntimos. — (N.º 7 del plano).
L. T. C. CATALUÑA. — Secretario: Manuel Tey, Paseo de Gracia, 49, 2.º, 1.ª. — Pistas: Calle de Muntaner, esquina á San Sebastián (S. G.). — Ir: tranvía Plaza de Cataluña á Bonanova por Muntaner; íd. á Sarriá por íd.; Bilbao á Bonanova por Rambla de Cataluña, ó íd. á Sarriá por íd. (banderas núms. 6, 10, 7 y 8), apeándose en Muntaner esquina á San Sebastián. — Trayecto: 15 céntimos. — (N.º 6 del plano).

L. T. C. SPORTVEREIN. — Pistas: Calle Mallorca, esquina á Paseo de San Juan. — El tranvía que deja más cerca es el de Horta, apeándose en Roger de

Flor, esquina á Valencia. — Trayecto: 10 céntimos. — (N.º 18 del plano).

L. T. C. DEL TURÓ. — Secretario: Don Carlos Ducasse. — Pistas: en la finca Bertrand, junto al ex velódromo de la Bonanova. — Ir: Ferrocarril de Sarriá, apeándose en Bonanova. — Trayecto: 15 céntimos. — (N.º 2 del plano).

LUBRIFICANTES

SABADELL Y HENRY. — Rambla de Cataluña, 62.
SOC. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES. — Cortes, 672.

VACUUM OIL C.º — Sucursal española: Cortes, 598.

MAGNETOS

BOSCH. — Magnetos de alta y baja tensión para autos, motos, aeroplanos, canoas, globos, etc. — Handaró Hermanos. — Universidad, 11.
EISEMANN. — Para todas las aplicaciones. — A. Fischer. — Rambla de San Andrés, 15 (S. A. de P.).

MOTOCICLETAS

GRIFFON. — B. Lleys. — Plaza Universidad, 2.
DURKOPP. — Otto Streitberger. — Calle Universidad, 106.
ALCYON Y GOYRICKE. — J. Casanovas. — Ronda de San Antonio, 39 y 41.
LA MOTOSACOCHE. — J. Reynés. — Consejo de Ciento, 431 y 433.

NATACIÓN (Sociedad de)

CLUB BARCELONA. — Local de invierno: Baños Orientales (Barceloneta). — Ir: tranvía de San Antonio á los Baños Orientales (bandera azul con aspas blancas), apeándose al final del trayecto: 10 céntimos. — (N.º 44 del plano). — Local de verano: Baños de San Sebastián.

NÁUTICAS (Construcciones de)

R. CARDONA. — Paseo Nacional: Barceloneta.
ASTILLEROS BURELL. — Casa Antúnez.

NÁUTICA (Sociedades de)

REAL CLUB DE BARCELONA. — Local: en el muelle de Barcelona, junto al punto de arranque. — Ir: tranvías Circunvalación, Cruz roja, Gracia, Ramblas y otros. — (N.º 42 del plano).

REAL CLUB NÁUTICO. — Local: en el edificio flotante de la Sociedad, emplazado junto á las escaleras de la Plaza de la Paz. — Ir: como al anterior. — (N.º 41 del plano).

NEUMÁTICOS Y BANDAJES

I.—Fábricas

PNEU KLEIN. — Carretera Mataró. — Despacho:

Princesa, 61. — Neumáticos extra para automóviles, bicicletas y motos.

B. GARRIGA: Calle Nápoles. — Despacho: Rambla de San José, 12.

II. — Depositarios

BERGONGNAN. — Bandajes, semineumáticos. — B. Ferrer Bittirré. — Paseo de Gracia, 41.

COLIN AINÉ. — Antiderrapants: chapa movable, la más práctica. — Depositario: Aragón; 240.

CONTINENTAL. — Reynard Cils. — Paseo de Gracia, 61.

DUNLOP. — Blanc Frères. — Paseo de Gracia, 69.

HUTCHINSON. — Rambla de Cataluña, 64, tda.

KLEIN. — Princesa, 61.

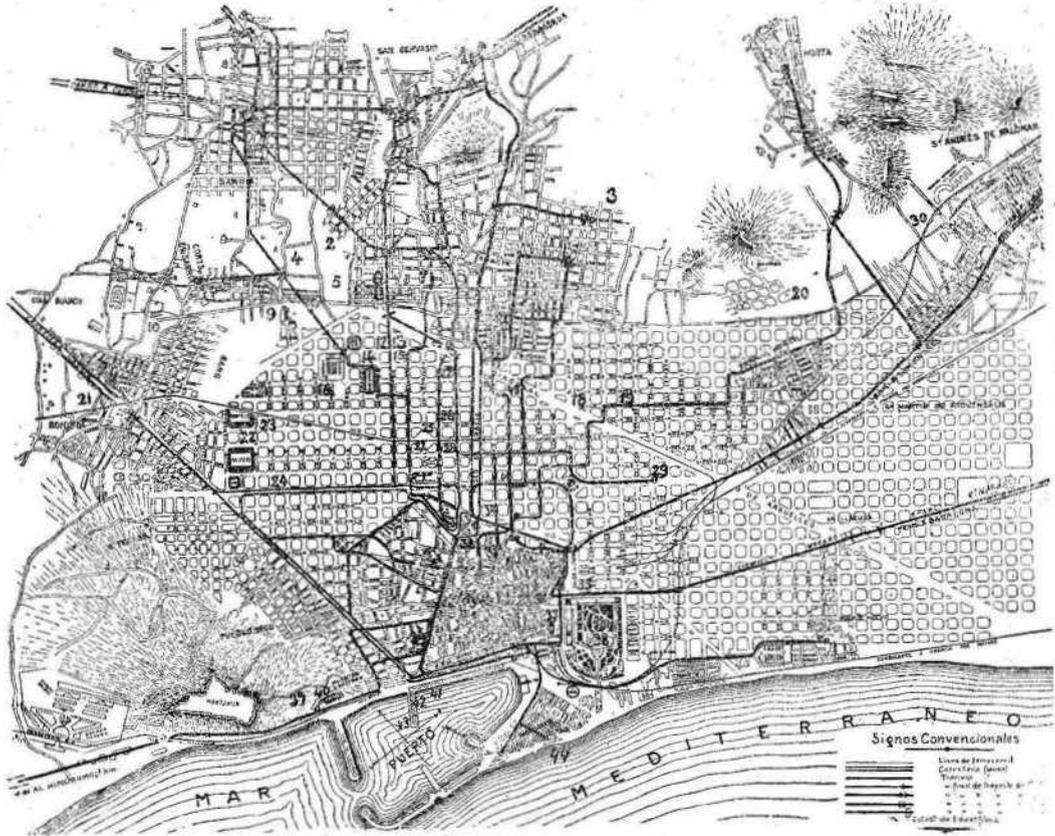
LE GAULOIS. — B. Ferrer Bittirré. — Paseo de Gracia, 31, bajos.

MICHELIN. — Representantes exclusivos en Cataluña. — Biada, Elizalde y C.^a — Paseo San Juan, 149. — Teléfono 3921.

MICHELIN (Stocks). — Abadal y C.^a: Aragón, 239 á 245. — M. Bertrand é hijo: Trafalgar, 50 y 52. — J. Reynés: Consejo de Ciento, 433.

PALMER. — A. Mir Albarrell. — Princesa, 59, pral.

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. Ex velódromo 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 Kur-saal. — 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. Velopista Parque. — 38. Instalacione deportivas de la Plaza de Armas. — 39. Polígono de prácticas del Tiro Nacional. — 40. Campo de tiro ds la R. A. de Cazadores. — 41. Edificio flotante y emplazamiento del R. C. Náutico. — 42. Local del «R. e. de Barcelona». — 43. Lugar destinado á nuevo emplazamiento del R. C. Barcelona. — 44. Club C. de Natación «Barcelona». — 45. Terreno de ensayo del Concurso Hípico y Oficinas del Real Polo Club. de

PETERS UNIÓN. — Carbonell y Vilardell. — Comercio, 6 y 8.

POLACK. — D. Montel y C.^a. — Rambla de Cataluña, 101, entresuelo.

III. — Reparaciones

AUTO CORSÉ ANTIDERRAPANTS Y RECHAPAGES. — Aragón, 240.

FRANCISCO CODINA. — Universidad, 11.

MANUEL FERRER MARCET. — Despacho: calle de la Unión, 3.

GUSTAVO GÓMEZ. — Valencia, 205.

T. PONS SALA. — Balmes, 74.

VULCANIZACIÓN. — Balmes, 67.

PARQUES DE SPORT

SATURNO PARQUE. — Los Urales, Montañas rusas, Water chut, Patines, Carroussel eléctrico, Tiro, etcétera. — Plaza de Armas del Parque. — (N.º 38 del plano).

SPORTMEN'S PARCK. — Salón de San Juan, junto al Palacio de Justicia. — Patines, tiro y otras diversiones. — (N.º 35 del plano).

PELOTA VASCA (Sociedad de)

SOCIEDAD DE SPORT VASCO. — Local y cancha en el Frontón Condal (calle de Rosellón, esquina á Balmes). — Ir: con cualquiera de los tranvías que pasan por la Rambla de Cataluña, ó con el tren de Sarriá, apeándose en Provenza. — (Número 17 del plano).

PERIÓDICOS DEPORTIVOS

BOLETÍN DE LA U. V. E. — T. C. N. — Mensual. — Redacción y administración: Calle de Mallorca, 242, 1.º.

EL MUNDO DEPORTIVO. — Periódico semanal de información. — Aparece los jueves. — Oficinas: Consejo de Ciento, 383, entresuelo.

ECO DE SPORTS. — Semanal de información. — Aparece los lunes. — Redacción y administración: Muntaner, 171, 2.º, 2.ª

REVISTA DE LOCOMOCIÓN AÉREA. — Mensual. — Boletín de la A. L. A.

AVIACIÓN. — Revista quincenal. — Redacción y administración: Clarís, 62.

EL SPORT. — Revista semanal ilustrada. — Aparece los lunes. — Redacción y administración: Valencia, 194, principal.

SPORTING. — Revista ilustrada semanal. — Dirección: Balmes, 151.

STADIUM. — Revista quincenal. — Oficinas: Bilbao, 205, 1.º

RADIADORES

COROMINAS. — Ricardo Corominas. — Granvía Diagonal (Argüelles), 458. — Torrente de la Olla, 45 (Gracia).

REPRESENTACIONES VARIAS

J. MACAYA. — Aragón, 238.

J. PUIG DE ABARIA. — Ancha, 8.

M. SANTÍN. — Sillines marca *L' inextensible*. — Rambla de Cataluña, 103.

SEGUROS

L' ASSICURATRICE ITALIANA: Paseo de Colón, 17. — Teléfono 1639.

HISPANIA. — Cortes, 651. — Teléfono 2075.

SPORTS VARIOS (Sociedades de)

SALUD SPORT CLUB. — Fuente Castellana, 10. — Foot-ball, Lawn Tennis, Croquet, Billar, etc. — Véase Foot-ball (Soc. de). — (N.º 3 del plano).

SECCIÓ DE SPORTS Y EXCURSIONS DEL C. A. D. C. I. — Gimnasio, Esgrima, Boxe, Excursionismo, Foot-ball, Pelota vasca, etc. — Local social: Condal, 43. — (N.º 33 del plano). — Campo de Foot-ball: Muntaner, esquina á San Sebastián. — Ir: Véase Lawn Tennis (Soc. de): Catalunya L. T. C.

CLUB DEPORTIVO ESPAÑOL. — Foot-ball, Atletismo, Hockey, Rugby, etc. — Local: Muntaner, Casanova, Industria y Coello. Véase Foot-ball (Soc. de): Club Deportivo Español.

SECCIÓ DEPORTIVA DEL A. E. P. — Local: Carmen, 30.

TIRO (Sociedad de)

SOCIEDAD DEL TIRO NACIONAL. — Local: Plaza del Teatro, 6, principal. — Campo de tiro: Polígono de Montjuich. — (N.º 39 del plano).

TURISMO (Sociedades de)

U. V. E. — TOURING CLUB NACIONAL. — Mallorca, 242, 1.º

ASOCIACIÓN NACIONAL PARA EL FOMENTO DEL TURISMO. — Caspe, 24.

SOCIEDAD «TURISME MARITIM». — Mundial Palace.

Sección Técnica y Comercial

Modernización de automóviles antiguos

(Continuación)

Carburadores

Empezaremos por fijar nuestra atención sobre los órganos destinados á la carburación, los carburadores, conocidos sobradamente por todos como dispositivos que convierten en gas el líquido empleado para el funcionamiento del automóvil, sea esencia ó benzol, y que mezclándole en debidas proporciones con cierta cantidad de aire atmosférico, forman un compuesto que de él aspiran los ci-

lindros del motor para el funcionamiento de éste y por lo tanto del automóvil.

Los carburadores de los coches antiguos, reuniendo muchos inconvenientes, no tienen ninguna de las ventajas de los modernos, y concurre en ellos la agravante, por cierto bien conocida, de que dando un menor rendimiento, ó sea *produciendo* menos, gastan mucho más que los carburadores actuales, alguno de entre los cuales, que más adelante tendremos el gusto de dar á conocer, es verdaderamente remarcable por todos conceptos.

Sabiendo todos nuestros lectores que el carburador es y debe considerarse como *el corazón* del automóvil, obvio resulta para que no necesitemos demostrarlo, que si á un automóvil le quitamos su

Pneu PALMER

DE CUERDAS

Economía · Duración · Seguridad

Princesa, 59, pral.
BARCELONA 00

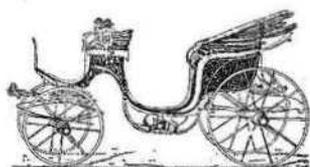
Bicicletas SANTIN

Rambla Cataluña, 103

AUTOMÓVILES RENAULT

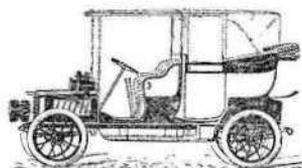
AGENTE EXCLUSIVO

ENRIQUE PUJO: 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 sencillez



RAFAEL FAYOS

PLAZA LETAMENDI, 35 ■ ■ BARCELONA

SE VENDE

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

CICLOS

— Balmes, 62 —

SANROMÁ

¡AUTOMOVILISTAS!

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

PNEU-KLEIN

PARA AUTOMOVILES

se venden en España á 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

ALCYON

Exposición y Despacho: Rda. S. Antonio, 41 : Talleres y

Carreras de Mataró (150 kms.): 1.º Durán, con moto **ALCYON** (turismo). — Copa Motos ligeras (120 kms.) y kilómetro lanzado en Sitges (1.ª y 2.ª categoría): 1.º Durán, con moto **ALCYON**

REPRESENTANTE CON DEPÓSITO: JOSÉ CASANOVAS

Garage: Floridablanca, 144 : Barcelona

F. de Soria Santacruz

Taller de reparaciones para autos,
motos, ciclos y acumuladores ✕ ✕

Provenza, 276

::

Barcelona

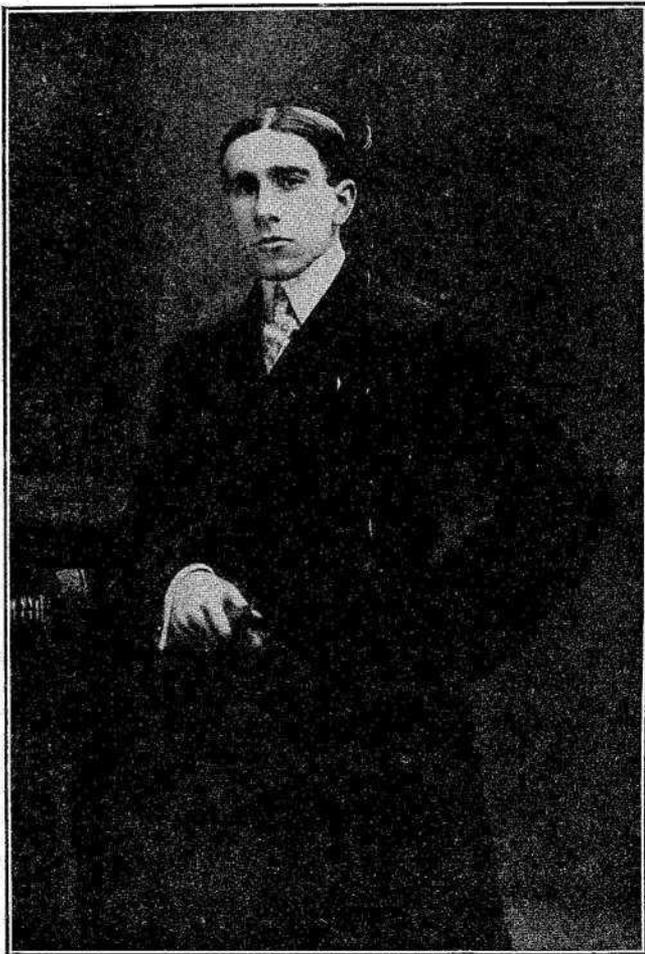
Automóviles

Francisco Carulla : Mallorca, 214

UNIC

STADIUM

Revista ilustrada de Sports



NUESTROS SPORTSMEN
D. LUIS BONNEFOY

Revista de la quincena

CON ésta, empieza STADIUM sus revistas de la quincena, conjunto de notas anárquicas cogidas al azar, sin sujetarlas para nada á método alguno de exposición previamente establecido, y sin carácter predeterminedo, en las que alternarán, según las veces, la crónica, el comentario, la doctrina, la crítica y el humorismo.

Duro es el trance para esta primera vez y mala la ocasión que hoy se ofrece para enlazar cuatro ideas que llenen cuartillas hasta completar el hueco de esta página — que las páginas son lo único que en nuestra casa se hace y se compone á medida — pues aquí entre nosotros, parece que hayamos empezado á sentir los efectos del calor, ahora que precisamente ya va de baja, y en el resto del mundo andan también estos días bastante alicaídos.

Será sin duda que el calor insoportable que nos ha achicharrado este verano ni siquiera permitía descanso, y que la esplendidez de estos primeros días otoñales convidan más á disfrutar de las delicias de la vida.

Así debe entenderlo Beaumont, quien después de la época de actividad en que le han tenido el circuito europeo de aviación y la vuelta á Inglaterra, en cuyas pruebas tantos laureles ha alcanzado, ha ido á pasar unos días en los Pirineos, dedicándose á la pesca en el lago de Artouste, situado á 2,000 metros de altitud, y á la caza de « isards » en compañía de Mr. Paul Tissandier, discípulo de Wilbur Wright, — de quien, dicho sea de paso, hace tiempo no da muestras de vida — y algunos otros amigos. Y según éstos cuentan, el teniente Conneau, conocido en el mundo de la aviación por Beaumont, ha demostrado ser un excelente cazador.

El insigne Bleriot, también está de vacaciones en su « villa » de Hardelot, cerca de la Mancha, pero ha invertido este tiempo muy diversamente que el intrépido Beaumont, que tantos triunfos ha proporcionado á los aeroplanos del famoso constructor y ex aviador.

Bleriot ha terminado durante este período de vacaciones, dos nuevos aparatos: un « canard », que como ya sabe el lector, es un aparato que sirve á la vez para andar por los aires y por encima del agua, y un aeroplano de carreras, que obtiene, según las pruebas recientemente celebradas, una velocidad de 135 kilómetros por hora.

* *

Las grandes maniobras aéreas verificadas en Francia, han sido sin duda alguna el

acontecimiento de mayor importancia de cuantos se puede hablar hoy.

Mediante ellas ha quedado el aeroplano definitivamente consagrado como máquina guerrera, y mediante ellas ha triunfado el nombre de un español en plena Francia.

El dirigible *Astra-Torres*, ideado por el distinguido ingeniero señor Torres Quevedo y construido por la casa *Astra* de París, ha tomado parte en las maniobras aéreas francesas, evolucionando maravillosamente, y admirando a todos con sus arriesgados viajes nocturnos que han constituido el *clou* de las maniobras.

Desgraciadamente la nota triste del accidente ocurrido á Nieuport, de cuyas fatales consecuencias murió el infortunado aviador, ha venido á amortiguar con una negra gasa la brillantez de tan importantes experiencias.

* *

De casa, como indicábamos al principio de estas notas, poco podemos decir.

En San Sebastián ha seguido un lucido concurso de Lawn-Tenis al concurso hípico, á las carreras ciclistas y á las regatas, concurso que ha congregado en aquellas pistas á muy buenos jugadores.

Fuera de esto y de los partidos de football correspondientes á la Copa Canaletas que se juega en Barcelona, todo lo demás se reduce á un movimiento *inter-societatis*, encaminado á preparar la campaña para la temporada que empezamos; para elegir juntas, llevando á ellas los elementos más prestigiosos de la colectividad respectiva.

El Club Deportivo Español ha elegido ya para el cargo de presidente á don José Hardoy, cuya gestión es de esperar sea provechosa para aquella importante sociedad.

El F. C. Barcelona, más que nombramiento de nueva junta, hará una semi reelección, cosa acertadísima á nuestro entender, ya que debe robustecerse la autoridad de las juntas, dando toda la estabilidad posible á los cargos, cuando éstos han sido desempeñados á satisfacción de todos y con notable beneficio para el bien general de los asociados.

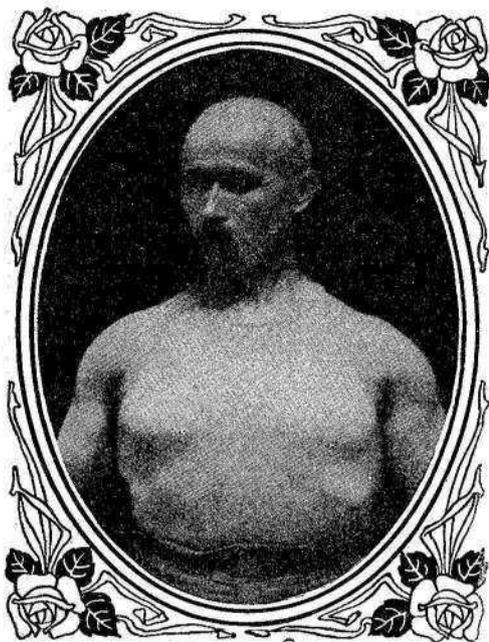
Vaya nuestra felicitación más sincera á los dos clubs que van á la cabeza del movimiento footballístico en Barcelona, por el acierto que ha presidido en sus acuerdos tomados y por tomar respectivamente, que poco importa que esté hecho lo que existe ya de derecho.

Y mientras tanto, espéremos el comienzo de la temporada 1911-1912, que promete ser bien pródiga en grandes acontecimientos.

Los apóstoles del Sport

Don Jaime Vila

HACER una biografía algo completa de don Jaime Vila, equivaldría á hacer casi toda la historia del movimiento deportivo de Barcelona y seguir paso á paso su



desarrollo: tal es la manera con que á él está enlazada la vida de este hombre que ha dedicado todos sus esfuerzos y toda su energía al desarrollo de los deportes, principalmente los atléticos, á los cuales se ha consagrado de una manera especial.

En el Gimnasio Tolesa, del que fué verdadera alma durante mucho tiempo, en el Football Club «Catalá», sociedad que por su antigüedad se disputa, no sin razón de hecho, la primacía entre las de Barcelona, debe su fundación, su existencia y su consolidación á la voluntad enorme y á los entusiasmos inagotables de este hombre que, con sangre de verdadero apóstol, ha llegado en muchas ocasiones á hacer costosos sacrificios en aras de sus nobles ideales, y, finalmente, para no extendernos más y concretando estas notas alrededor de los tres puntos sobre que se ha desarrollado la órbita de su actividad inagotable, fundó el Gimnasio que lleva su nombre.

Sus esfuerzos en pro del fomento de los sports atléticos entre nosotros, las primeras tentativas para que en Barcelana hubiera una escuela de boxeo, la verdadera abnegación con que en numerosas ocasiones ha procurado la formación atlética y la edu-

cación física de muchachos cuya posición modesta no les permitía la remuneración de estas enseñanzas, no desmayando nunca en tan altruista empresa, á pesar de que algunos de estos discípulos por los cuales tanto interés y tanto cariño se tomara, pagasen luego sus desvelos con incomprensible ingratitud; son hechos tan recientes y conocidos que si no necesitan ulterior comentario, completan estos rasgos de la personalidad de don Jaime Vila, y dicen con toda elocuencia cuán merecido tiene este lugar en las páginas de STADIUM.

R. C. M.

■ ■ ■

Entusiastas del Football

Don Esteban Sala

Es dueño del célebre kiosko de bebidas de Canaletas.

Sin duda contagiado por el medio ambiente que alrededor de su establecimiento ha creado la diaria y característica reunión que se forma á determinadas horas del día en la Rambla de Canaletas, en contacto continuo con los elementos footballísticos que allí acuden para asistir á la *peña* de su respectivo Club, don Esteban Sala empezó á demostrar sus entusiasmos por el football, erigiendo un hermoso kiosko, á semejanza de una casa de Bretaña, en el campo del F. C. Barcelona, de cuyo Club es uno de los admiradores más devotos.

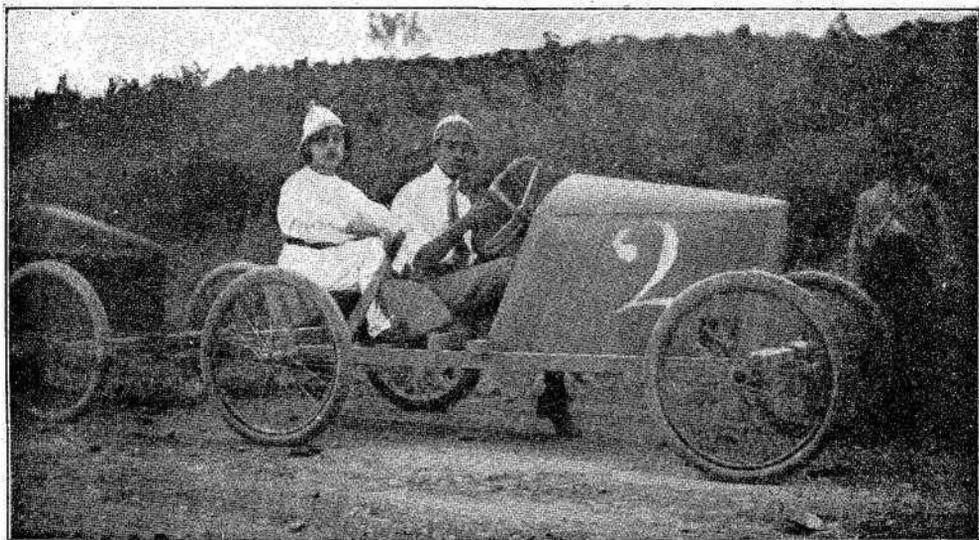
Ultimamente le ha dado cierta notoriedad el haber cedido la Copa Canaletas para un concurso de *juniors* que se ha jugado durante este verano y está ahora a punto de



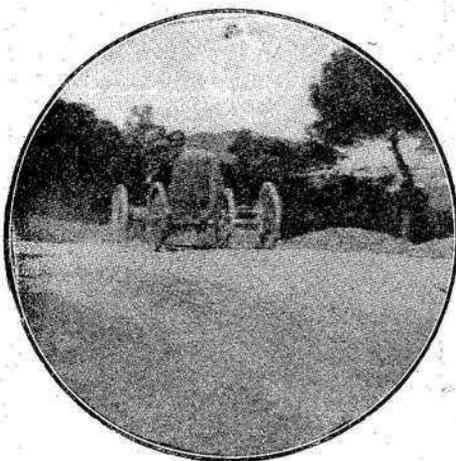
terminar, dando con esa liberalidad un ejemplo digno de ser imitado, y que STADIUM ensalza y glorifica dándole á conocer y publicando el retrato de este gran entusiasta del football.

Fots. Kaiser

Carrera de Down-Cars en Sant Feliu



La señorita Portusach y J. M. Armangué, ganadores de la carrera



El coche ganador en velocidad

EL «Down-Car Club de Barcelona» que no perdona ocasión para dar muestras de su vitalidad, organizó, de acuerdo con la comisión de fiestas de Sant Feliu de Codinas, una gran prueba que obtuvo un éxito completo, debido en buena parte al acierto que tuvieron sus organizadores de hacer una prueba con coches que llevaban una señorita acompañando á sus respectivos tripulantes.

Fué ésta la que primero se corrió, constituyendo por su novedad un verdadero acontecimiento.

Los inscritos eran J. M. Armangué y la señorita Paquita Portusach; F. Mestres

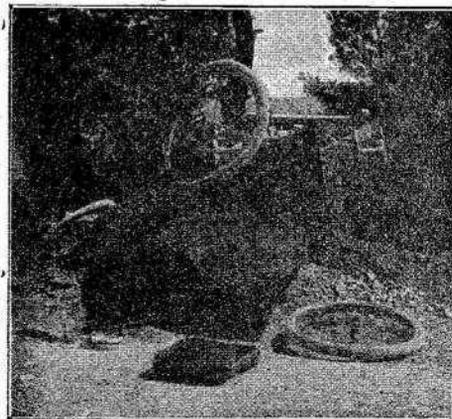
Fots. Codina

y la señorita Enriqueta Roig; M. Armangué y la señorita Rosita Armangué. Fué ganada por el coche que pilotaba J. Armangué con la señorita Portusach.

Después de la expresada prueba se corrió la Copa Sant Feliu, quedando los corredores clasificados en la siguiente forma: 1.º, J. M. Armangué y F. Arruga; 2.º, F. y J. Mestres; 3.º, M. Armangué y J. Arruga, y 4.º, A. Arruga y Piiney y Torras.

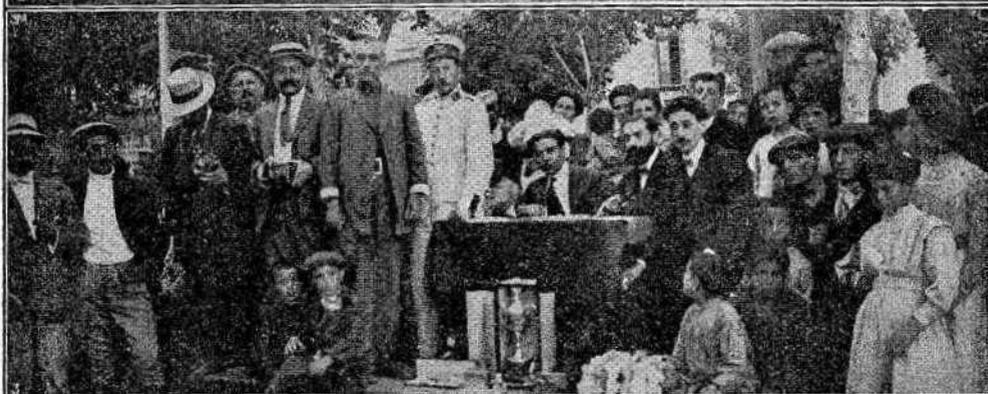
Los vencedores fueron obsequiados con un champagne de honor después de la carrera, y por la noche se celebró un cotillón en honor también de los corredores.

Durante los entrenamientos que se reali-



El coche de los hermanos Puig después del accidente

Ciclismo : Carreras en la Seo de Urgel



1. Señoritas que bordaron las cintas para la carrera de bicicletas. — 2. Corredores que tomaron parte en la fiesta. — 3. El jurado de las carreras

zaron por la mañana, hubo que lamentar un sensible accidente debido á una imprudencia, puesto que montaron en él cinco personas, peso excesivo que hizo que al llegar á un viraje, el coche á que venimos refiriéndonos, cediera por la parte de sus ruedas, insuficientes para contener tanto peso y diera un vuelco, del que salieron bien los que lo tripulaban, por verdadero milagro. Dicho coche pertenecía á los hermanos Puig.

ORGANIZADAS por el novel Club Ciclista de la Seo de Urgel, se han celebrado en aquella localidad unas interesantes carreras de bicicletas de velocidad y de cintas. Tanto unas como otras fueron un gran éxito, sobre todo las segundas, para las cuales habían bordado y pintado las cintas que se ofrecían como premio, las señoritas Maria y Elisa Cot, Pepita Allinya, Adelina Tona, Luisa Rabet, Pilar y Piedad Fornesa, Montserrat Teixidó y Mercedes Llorens.

Fots. Sagarra

Excursionismo : Ribas - Nuria - Puigmal

UNA colección interesantísima de fotografías obtenidas por nuestro compañero Kaiser, durante una excursión verificada á Nuria y al Puigmal, no hace mucho tiempo, en compañía de los amigos Enrique y Manuel Boix, Eusebio Mestres, Joaquín Laguarda, Rubio Soler y Plácido Ballester, éste último ya difunto desgraciadamente, nos mueve á dar algunos detalles que completen las fotografías que publicamos de dicha excursión, una de las que ofrecen mayores atractivos de cuantas pueden efectuarse por la vertiente catalana de los Pirineos, en los que la naturaleza se manifiesta en forma tan imponentemente bella.

* * *

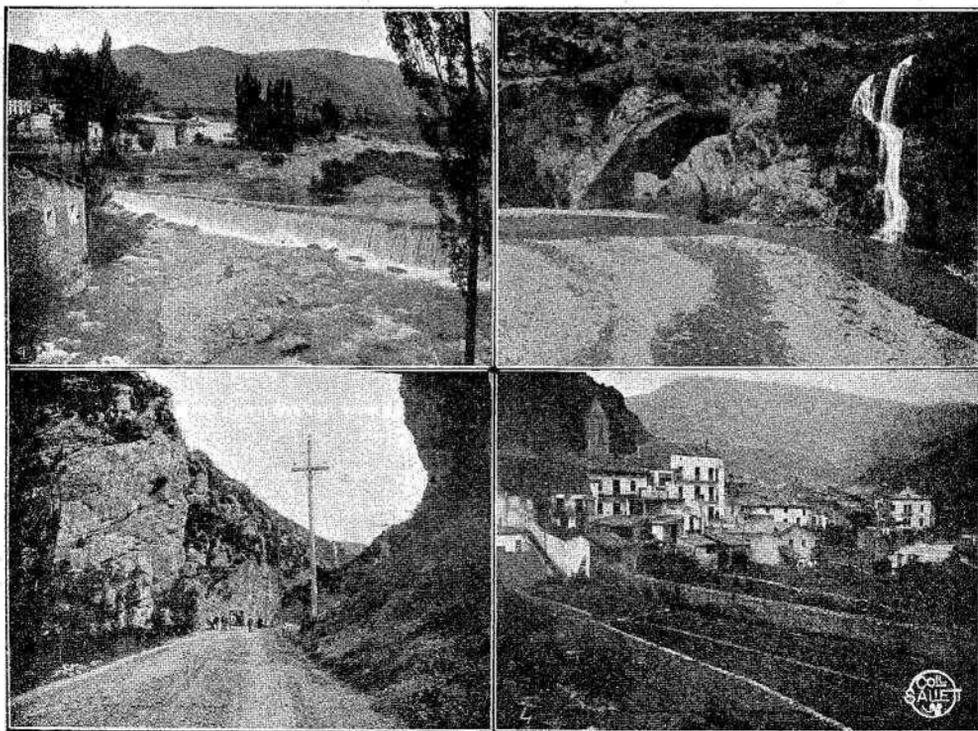
Comenzamos el itinerario á partir de Ripoll, que es la estación donde se deja el tren para dirigirse á Ribas, camino que generalmente se hace en carruaje, no porque gran parte del panorama que se ofrece a la vista desde la vía férrea no sea de verdad hermoso, principalmente por la parte de El Figaró y de San Quirico de Besora, sino porque parece que la verdadera excursión tuvo allí su adecuado principio.

Al entrar en Ripoll, se atraviesa el puente sobre el río Ter; poco trecho después se encuentra el Fresser que bordea desde entonces la carretera, sin apartarse de ella en todo el camino hasta Ribas.

A una media hora aproximadamente de coche, se llega á Campdevanol, población fabril de bastante importancia, situada junto al río que la embellece con sus remansos y hermosas cascadas.

La carretera está generalmente en buen estado y el camino se hace á cada paso más agradable. En el transcurso de la carretera se ve al otro lado del río la cueva del famoso Comte l'Arnau, llamada así porque, según se dice, en ella estuvo aquel fiero personaje, convirtiéndola en teatro de muchas de sus hazañas, y un trecho más arriba, cerca de los baños de Ribas y en lo alto de un estrecho desfiladero donde el puente continúa, la carretera del uno al otro lado del río, se ven unas pequeñas garitas en sitio inaccesible, desde cuyo punto empezó la reconquista después de la invasión árabe. Así lo cuenta la tradición de aquella tierra.

Desde allí empieza ya á entrarse en el valle de Ribas, angosto, pero frondosísimo y hermoso, llegándose en un cuarto de hora



Camino de Ribas : 1. Paisaje de Campdevanol. — 2. La cueva del «Comte l'Arnau». — 3. Detalle de la carretera de Ribas. — 4. Vista de Ribas desde cón Rotllat



1. Camino de Ribas á Caralps. — 2. Caralps. — 3. Un redil. — 4. Font de la Ruyra

más á la plaza donde paran los carruajes que hacen el trayecto de Ribas á Ripoll.

Según en el tren que se sale de Barcelona y á la hora que se llega á Ribas, es conveniente dar aquí por terminada la jornada y dejar la prosecución del camino al día siguiente.

Sea como convenga, es necesario para las personas poco prácticas del terreno, buscar un guía que conduzca por camino seguro, pues si bien llevado no tiene nada de peligroso, el desconocimiento del terreno puede ser fatal, sobre todo por la parte alta.

Al dejar la población de Ribas para tomar el camino de Nuria, se sigue hacia la fábrica de Reclóns, y de allí, sin dejar de ir casi continuamente por la margen del río, y en medio de un paisaje muy pintoresco, se llega por un camino de carro hasta una casa-cuartel de la Guardia civil, desde cuyo punto se estrecha considerablemente.

Pronto se encuentra el camino en zig-zag, mediante el cual se gana, no sin cansancio, la altura del pueblo de Caralps, muy característico por su particular emplazamiento y por la forma y disposición de los tejados de las casas, cubiertos todos con grandes losas de pizarra natural.

Poco se anda después de dejar atrás el pueblo de Caralps, cuando se encuentra la fuente de la Ruyra, sitio muy apropiado para que los caminantes repongan sus fuer-

zas. La fuente de la Ruyra está enclavada en sitio bastante elevado sobre el río Fresser, en la parte de la confluencia de éste con el río Nuria.

Desde la fuente de la Ruyra, se sube por el estrecho camino de pendiente bastante pronunciada y de inacabable zig-zag, hasta el despeñadero llamado *El descasador*, desde donde se inicia un breve descenso hasta llegar al mismo río que atraviesa ligero puente.

Nuevamente sube el camino cada vez más estrecho y escabroso; en pocos momentos se gana una gran altura sobre el nivel del río, y se pasa por el punto denominado «Salt del Sastre», bajo el cual hay el vistoso salto de agua de la Cola de Caballo, de unos sesenta metros de altura.

El murmullo del agua saltando y chocando sobre las rocas se hace continuo y se convierte casi en pesadilla, y, desde aquel instante, no se abandona más el río hasta llegar á Nuria, en cuyo valle se entra casi de sorpresa por lo inesperado.

El valle de Nuria, en sí, no tiene grandes atractivos, y pronto se cansa uno de estar en él para buscar por sus alrededores las bellezas que promete la vista de los montes cercanos, casi siempre picados de nieve, y enteramente cubiertos de blanco en invierno.

Son varias las excursiones que desde Nu-

Fots. Kaiser

ria se pueden efectuar tomando como base de ellas las hospitalarias celdas de dicho Santuario; pero las más frecuentes son las que tienen por objeto llegar á la Font Negra, á Font Alba, á las Nou Creus, al Puigmal y á algún otro pico de aquellas altísimas

es la excursión de Nuria al Puigmal, á lo cual nos ceñiremos por hoy, para seguir en lo posible la información gráfica que acompañan estas indicaciones.

Desde Nuria ni se ve



Camino de Nuria

montañas que alcanzan una altura de 3,000 metros y más sobre el nivel del mar.

La más preferida por los excursionistas, y la que realizaron los amigos á que nos hemos referido al principio de estas notas,



Un alto

la cima del Puigmal, ni puede uno figurarse las dificultades que ofrece el escabroso y cansado camino que le espera.

Un subir incesante, compensado tan sólo por la hermosa vista que se obtiene á cada altura que se gana, es todo lo que se hace hasta llegar á una planicie algo extensa que se llama el «Jassal de les vaques».

A poca distancia de allí, se halla una fuente, la mayor parte del tiempo cubierta de nieve y por tanto infranqueable, desde donde se ve ya la cima blanca del altísimo monte, como aquel que dice á pocos minutos de allí. Pero aun se tarda más de una hora en llegar, siguiéndose el camino más recto, tan dificultoso, que á cada punto tienen que hacerse verdaderos equilibrios para no caerse y resbalar, sobre todo en la época fría del año, durante la cual una nieve helada lo cubre todo, sin dejar rastro alguno de camino. No obstante, la época más peligrosa es á principios de verano, cuando empieza el deshielo, ya que ello quita mucha solidez á la nieve y puede fácilmente ocurrir que se de un paso en falso y se



*Puente so
Nuria y v.
ral del S*

caiga en un profundo vacío. No muy lejos del pico más alto del Puigmal se llega á un collado, donde es preciso descansar de la fatiga de la ascensión, para no llegar excesivamente cansa-

del cual se ve correr el agua cristalina. Habiendo salido de Nuria al amanecer, á las seis de la mañana, se llega de regreso, sin haberse entretenido mucho, á la una ó á las dos de la tarde, hora apropiado para comer y emprender el mismo día el viaje de



Un rincón pintoresco de los alrededores de Nuria

do á la cima, y al poco rato puede ganarse ésta con relativa facilidad.

El espectáculo que se ofrece desde allí á la vista, es de lo más espléndido que pueda verse. Se domina todo el llano de la Cerdaña, el de Vich y el del Vallés. La vista abarca el panorama de toda Cataluña, y la impresión que recibe el excursionista que puede admirar por primera vez tamaño espectáculo, es realmente soberbia.

No se cansaría uno nunca de estar en aquella altura desde la cual siempre se encuentra algo nuevo que ver, si no fuera el aire recio y frío que poco á poco va filtrándose en el cuerpo, hasta que uno acaba por decidirse, con disgusto, á abandonar aquel preeminente sitio.

El descenso se hace con más facilidad que la subida, como es natural, pero la pendiente es tan rápida y la marcha que uno se ve obligado á llevar, tan veloz, que hay para quebrantar las piernas del más fuerte.

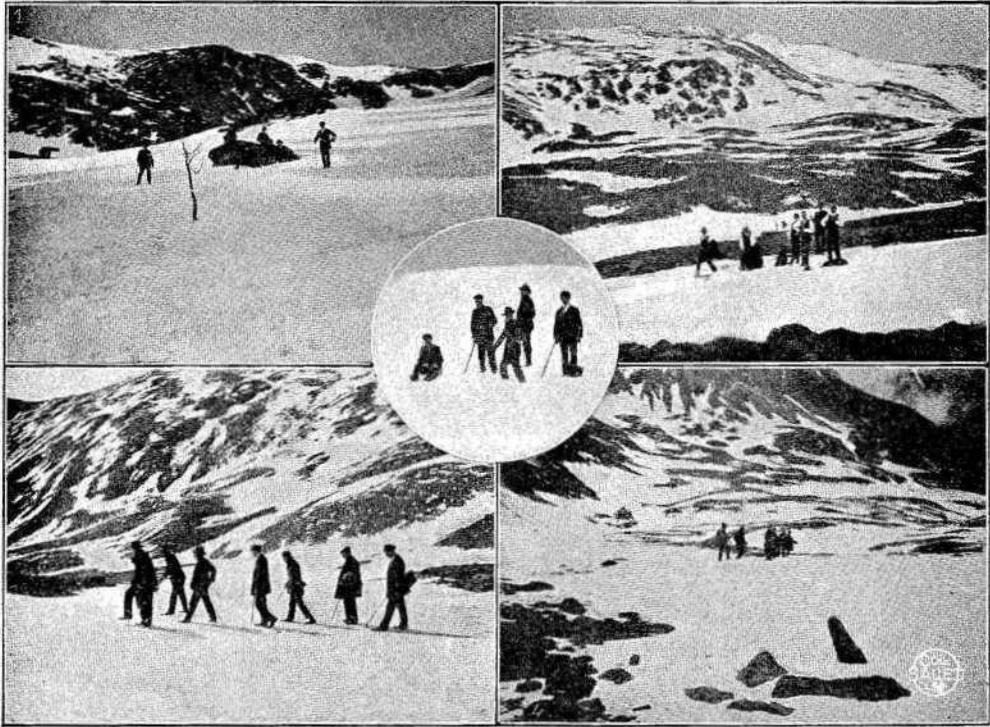
Puede pasarse, de regreso á Nuria, por la *Coma del Embut*, donde la nieve helada forma un fuerte puente natural, por debajo



La Cola de Caballo

Fots. Kaiser

bre el rio
sta gene-
antuario



Escenas y detalles de la ascensión al Puigmal

regreso á Ribas, por el mismo camino seguido á la ida.

Creemos oportuno, para dejar algo más completo los precedentes apuntes, dar el horario aproximado á que se sujetó dicha excursión, para que pueda servir de guía y de norma, pues á nuestro entender, es una de las formas más acertadas y bien distribuidas para ejecutarla, sin las grandes fatigas que engendra una marcha forzada.

Se salió de Barcelona en el tren de la línea de San Juan de las Abadesas (estación del Norte) á la una y media; se llegó á Ripoll cerca de las seis, y tomando el carruaje que lleva á Ribas se llega allí cerca de las ocho. Se descansa y se cena tranquilamente, y luego á dormir, para levantarse al día siguiente muy de mañana.

Saliendo tan sólo á las seis, hay bastante para llegar á Nuria á la hora de comer, siendo el sitio más á propósito para almorzar la font de la Ruyra, á la que se llega entre ocho y nueve de la mañana, después de haberse aprovisionado en Caralps.

Se llega á Nuria entre doce y una, y una vez se ha comido, cosa que puede hacerse en la fonda que hay en el mismo Santuario, durante la época del verano, que está abierto, ó al aire libre, en caso de hacer la excursión en otra época.

Por la tarde se puede ir al Puigmal, pero

hacerlo así es muy precipitado y cansado. Precipitado, porque se llega á la cima á media tarde, y no estando la atmósfera tan diáfana como por la mañana, no se disfruta de toda la esplendidez del panorama que desde allí se domina. Es mejor hacer una excursión por los alrededores de Nuria, á la Font Negra, ó á Font Alba, y dejar la ascensión al Puigmal para la mañana siguiente. Hay que tener en cuenta que haciendo la excursión en invierno, esto no es posible, pues no habría donde dormir, aunque se han dado casos de que ó en Ribas dejan las llaves de las celdas, ó los excursionistas entran por las ventanas, cosa que permite la altura de la nieve en aquel tiempo, si no está el edificio del todo cubierto.

Se llega de regreso del Puigmal al medio día, y después de comer se emprende el camino de regreso á Ribas donde se pernocta, regresándose al día siguiente.

Recomendamos á los lectores que deseen procurarse más detalles de esta excursión, así como de otras muchas que pueden hacerse por los Pirineos, todas ellas sugestivas por igual, consulten *El Pirineu Català*, magnífica y completa obra de don César Augusto Torras.

Las grandes maniobras de aviación en Francia

A continuación de los ensayos que durante muchos días se celebraron en calidad de ejercicios de preparación, á los cuales nos referimos ya en nuestro último número, del 12 al 15 del mes que finió ayer, tuvieron efecto las grandes maniobras propiamente dichas.

En toda la Francia y hasta en el extranjero, habían despertado un interés grandísimo estas maniobras aéreas, pues con razón se esperaban de ellas resultados verdaderamente sorprendentes, dados los adelantos que en poco tiempo se han logrado en la ciencia de la aviación, y la perfección con que actualmente empiezan á construirse estos aparatos destinados á causar una intensa revolución en los servicios militares y en los civiles.

Claro está que el principal móvil de estas maniobras, el único, no podía ser otro que el de aquilatar una vez más el valor de los aeroplanos y de los grandes navíos aéreos como unidades de guerra y como elementos auxiliares del ejército en campaña.

Bajo este punto de vista, las experiencias realizadas han dado resultados por demás satisfactorios, y fuerza es confesar que con la importancia que los gobiernos franceses han dado siempre á la aviación, desde sus comienzos, y la incesante protección que han otorgado á los apóstoles de ese nuevo

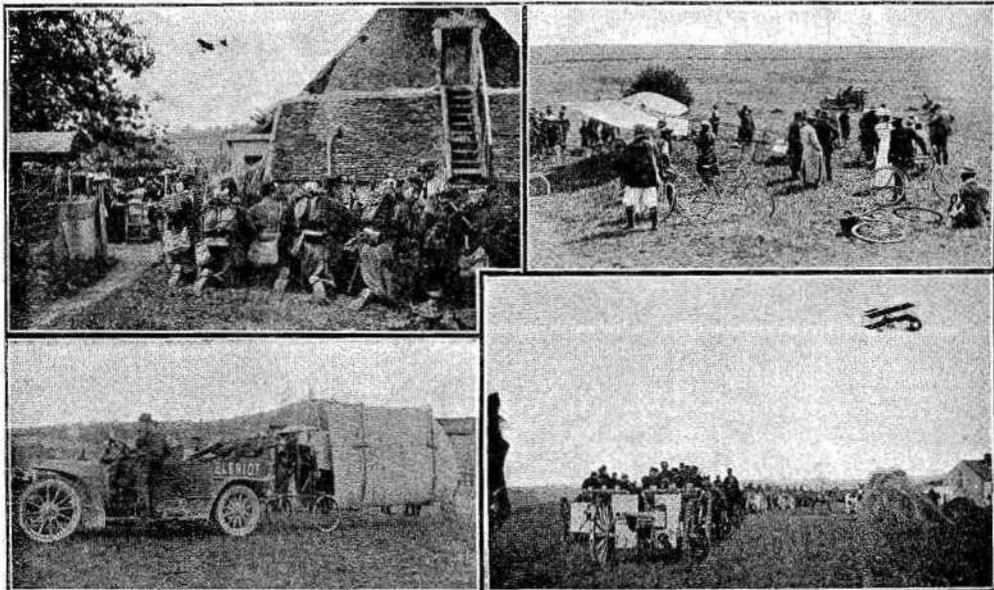
sistema de locomoción, han logrado que Francia se pusiera á la cabeza de todas las naciones en este punto, y que hoy tenga ya formadas y á punto de prestar servicio, en caso necesario, varias divisiones aéreas, cuya utilidad en campaña ha quedado bien probada y manifiesta en estas últimas experiencias.

Las grandes maniobras aéreas se han verificado en un vasto campo de aviación comprendido entre Vesoul y Belford, habiendo tomado parte en ellas varios aviadores civiles, aparte de los militares adscritos ya á las respectivas divisiones, que son: Fequand, Menard, Euseigne, Delage, Fourny, Belanger, Remy, Camermann, Chaunae, Peralda, Chentín, Tretarre, Malherbe, Goys, Gourlez, Ludmann, Blard, Lebeau, Gouin, Migant, Chevreau, Selievre, Maillefert, Eteve y Maillols.

Los aviadores se repartieron en tres grupos, correspondientes á los tres parques de aviación instalados en Hericourt, Vesoul, y Villersexel.

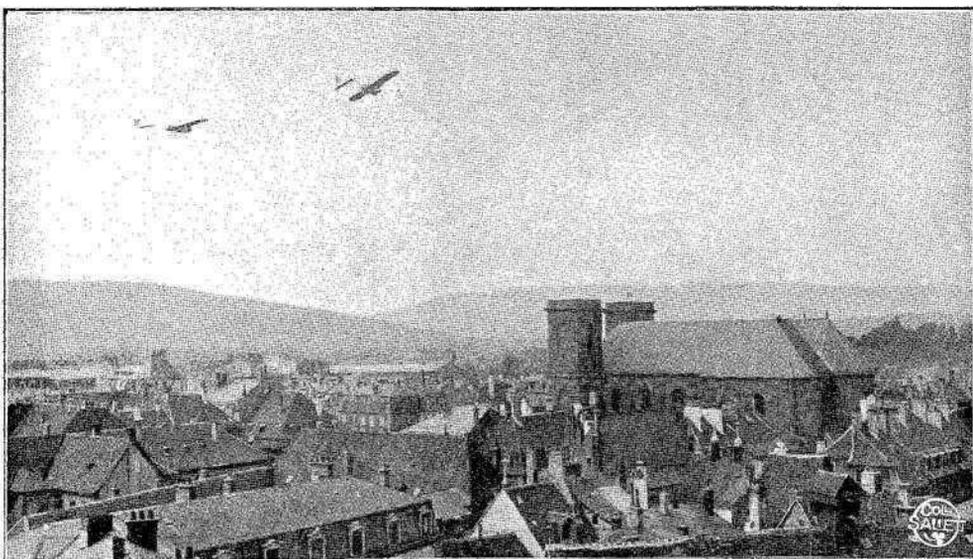
En el parque de Hericourt había cuatro aparatos *Farman* con el personal siguiente: capitán Casse, tenientes Blard, Loricán y subteniente Martinet; cuatro aeroplanos *Breguet*, con los tenientes Ludmann, Peralda, Migaud y el sargento Moineau.

En el parque de Vesoul había cuatro *Ble-*



1. El capitán Belanger, sobre su Blériot, reconociendo un pueblo ocupado por el enemigo. — 2. Aterrizaje del teniente Ducourneau en los alrededores de Villersexel. — 3. Remolque de un Blériot, conducido al parque de Vesoul. — 4. El teniente Blard pasando por encima de una batería de artillería

Fots. Branger



Los aviadores Vedrines y Legagneux llegando á Belfort, lugar señalado para la concentración de los aeroplanos

riot con Echmann y Tabuteau, y además un *Deperdussin* con Aubrun.

En Villersexel había dos *Bleriot* con el capitán Felix, jefe director de las maniobras, y Legagneux; un *Deperdussin* con el oficial Tretarre, un *Breguet* con el oficial Gourlez, y un *Farman* con el teniente Remy.



El teniente Chevreau dando cuenta de su operación á un oficial de dragones

Fots. Branger

Además, el cuerpo de Hericourt tenía á su disposición al capitán Belanger y á los tenientes Chevreaux y Clavenad.

El primer día las maniobras consistieron en varios reconocimientos de las supuestas posiciones enemigas, realizándose con una precisión y seguridad admirables. Pero lo más interesante de la jornada fué el viaje que hizo desde Belfort á Vesoul el dirigible *Astra-Torres*, que al llegar sobre la última de dichas poblaciones, dejó caer un saco con un pliego para el general Bonneau. El *Astra-Torres*, cumplida su misión, volvió otra vez á Belfort con toda felicidad. El objeto de esta maniobra fué suponer Belfort sitiado, disponiendo todavía de víveres para tres días; el dirigible fué á Vesoul para indicar al ejército amigo la situación apurada de la plaza y para indicar los puntos vulnerables del enemigo.

Al día siguiente, el oficial Remy, de Villersexel, recibió orden de llevar una carta del capitán Felix al general comandante de la plaza de Langres, lo que cumplió con la mayor puntualidad con su pequeño *Farman* nuevo modelo. El aviador se puso en camino á las 4'45; llegó á Langres á las 6'10, aterrizó, entregó la carta y emprendió el regreso á las 7'15, llegando á Villersexel á las 8'25, y habiendo hecho por consiguiente, en menos de dos horas, un recorrido de 200 kilómetros.

Otras variadísimas experiencias se hicieron durante este día, todas de interés grandísimo, pero muy largas de relatar en detalle. Bland evolucionó mucho tiempo para reconocer las posiciones enemigas y dar la

debida cuenta de sus observaciones; Moineux fué de Vesoul á Villersexel, aterrizando á los mismos pies del general de quien debía recibir órdenes; Legagneux llevó un pliego del capitán Felix al comandante de Besançon, cubriendo la distancia entre este punto y Villersexel en 30 minutos. Gourlez fué el encargado de una misión semejante, y así todos los demás que ejecutaron vuelos de gran importancia técnica.

El día 13 asistió á las maniobras el ministro de la Guerra junto con otros miembros del Gobierno y el general Roques, y después de presenciar las evoluciones que



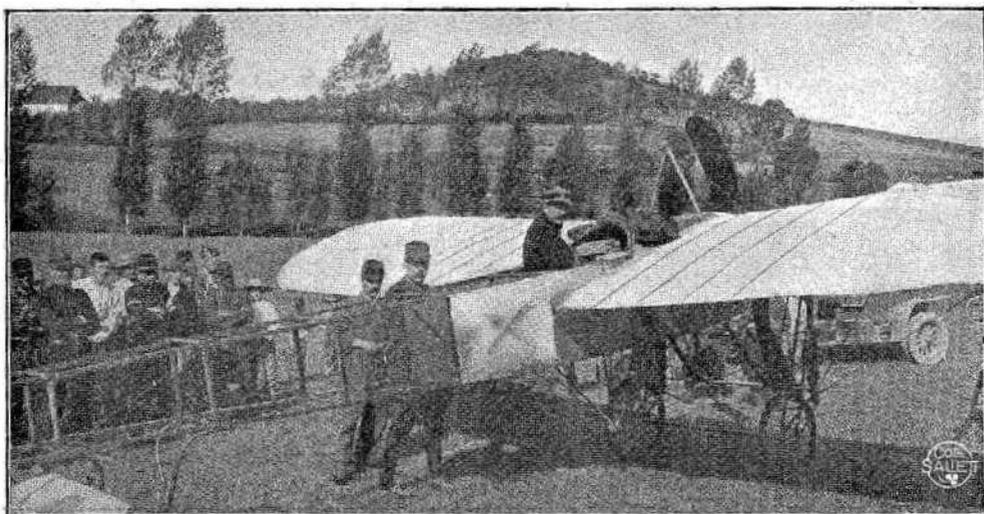
El teniente Ducourneau dando cuenta de su viaje al capitán Felix



Los tenientes Martinet y Caporal

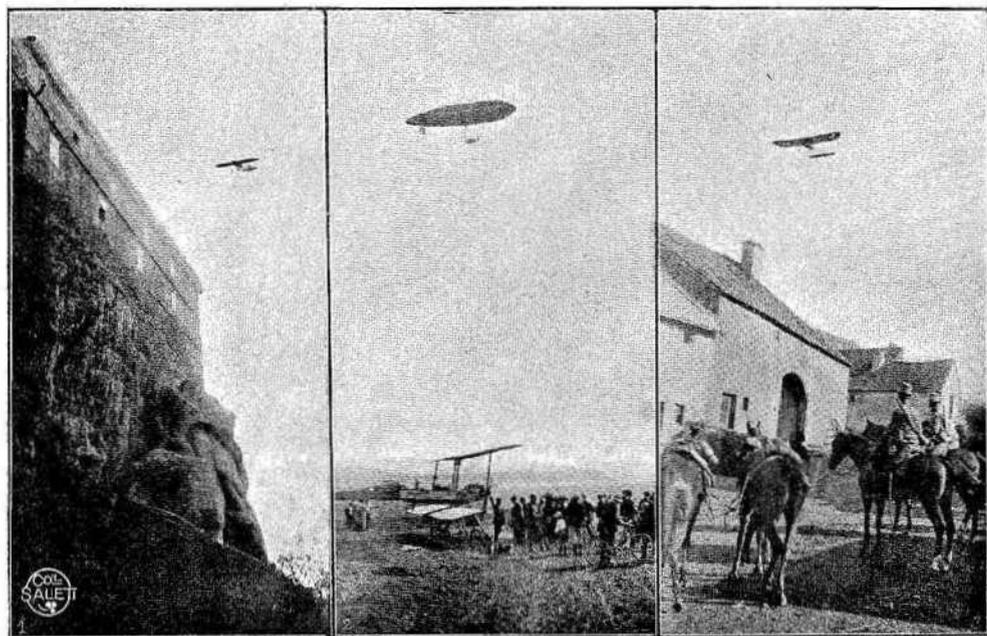
se verificaron, dió por terminadas las maniobras de aviación. El general Roques notificó en aquel acto el acuerdo del Gobierno de condecorar con la Legión de honor á Aubrun, Tabuteau, Vedrines, Legagneux, Loridan y Martinet, expresando á todos la viva satisfacción que sentía en poder premiar así sus meritisimos esfuerzos.

El día 14, á pesar de que las maniobras estaban ya oficialmente terminadas, los aviadores del 6.º cuerpo hicieron varias evoluciones en presencia del general Roques, en Bar-le-Duc, adonde llegó el minis-



Salida del capitán Felix, sobre un Blériot, para hacer un reconocimiento

Fots. Branger



1. Vedrines volando sobre el Lion de Belfort. — 2. El dirigible Astra-Torres maniobrando sobre el campo de aviación. — 3. Vedrines haciendo un reconocimiento

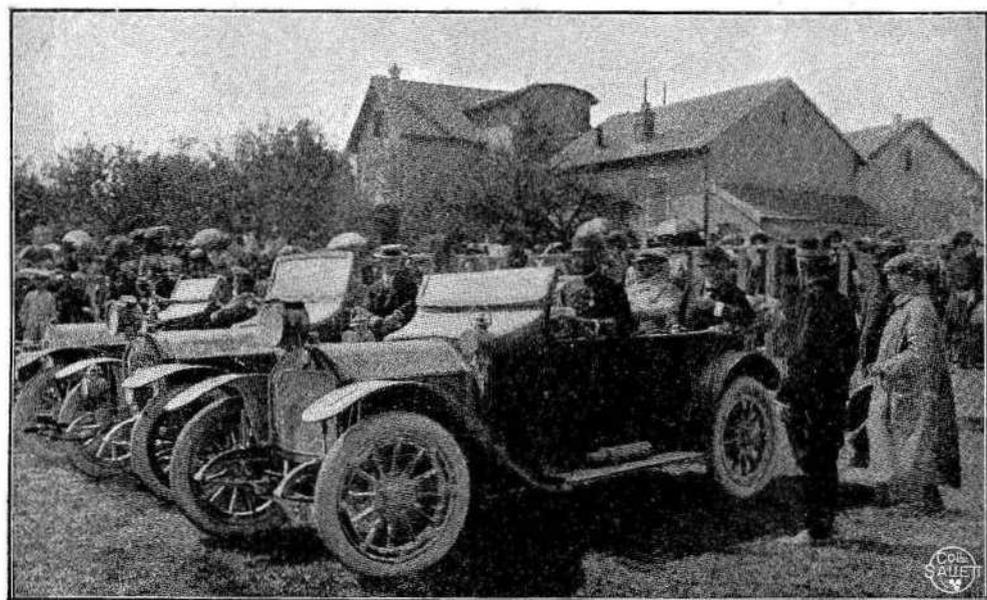
tro de la Guerra procedente de Villersexel.

En Bar-le-Duc operaron también un crecido número de aviadores, distinguiéndose Hellen, Cheutin.

Lo más esencial de la jornada fué la ascensión de Vedrines por encima del *Lion* de Belfort, donde el audaz piloto-aviador,

después de remontarse á gran altura, descendió en vuelo planeado, rozando casi con las alas del aparato la monumental cabeza del *Lion*.

Durante las maniobras no tuvo que registrarse ninguna desgracia personal, aun cuando hubo algunos accidentes, de los



Los ministros al salir de Vellechevreux, después de las maniobras

Fots. Branger

AVIADORES CONDECORADOS



Aviadores condecorados con la Legión de Honor. — De izquierda á derecha: Legagneux, Ve-drines y Martinet. — Loridan, Tabuteau y Aubrun. — Al centro, Nieuport, fallecido de resultas de un accidente en Villersexel

que fueron únicos víctimas los aparatos.

Pero, desdichadamente, terminadas ya las maniobras, Nieuport, el célebre aviador, sufrió una tremenda caída que le ocasionó la muerte.

Nieuport había sido destinado á Mourmelon, y como durante el día anterior había llovido copiosamente, sin que se pudiera elevar con su aparato como era su deseo, estaba impaciente por volar ante el ministro de la Guerra y demás representantes del Gobierno, pues ya es sabido que Nieuport era uno de los más apreciables constructores de aeroplanos.

Amaneció el día con un viento fuertísimo y tempestuoso, pero era tal la impaciencia

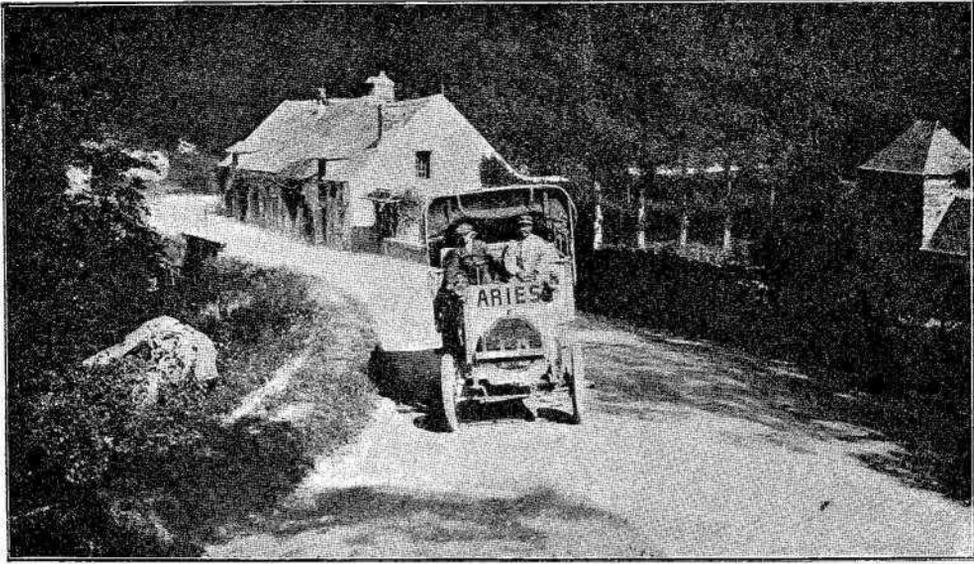
de Nieuport, que se lanzó á los aires sin poderse contener.

Salió de Mourmelon, y después de pasar un viaje duro, y de haber luchado con mil dificultades, aterrizó frente á los hangars de Charny, donde estaba el elemento oficial.

Ante proeza tan estupenda, el mismo ministro de la Guerra fué el primer admirado, y felicitó á Nieuport por su gallarda *performance*. Ello hizo que Nieuport se envaneciera de su propia heroicidad, y queriendo hacer otra, se elevó nuevamente, ejecutando varias evoluciones, hasta que al hacer un viraje, el aparato se inclinó demasiado y cayó perpendicularmente á tierra, causando mortales heridas al intrépido aviador.

Fots. Branger

Notas de Automovilismo y Aviación



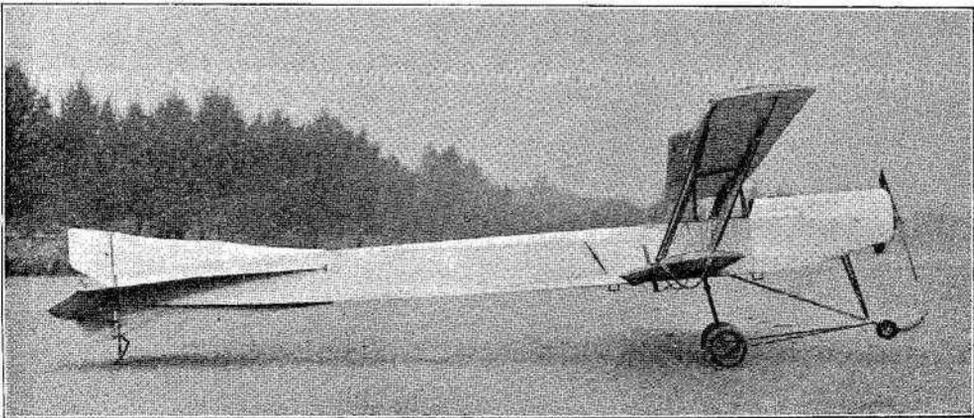
Un camión Aries durante las pruebas de resistencia verificadas con motivo del concurso de vehículos industriales

BAJO el patronato del Ministerio de la Guerra francés, se celebró el concurso de vehículos industriales que ha durado cosa de un mes.

Las recompensas otorgadas por el Ministerio de la Guerra alcanzan á buen número de las marcas que se presentaron á concurso, pero entre ellas ha llamado mucho la atención, por su solidez y por lo perfecta que es su construcción, los automóviles *Aries*, á cuya marca ha venido á dar también notoria actualidad los importantes servicios que ha prestado á los parques de aviación militar durante las maniobras aéreas realizadas últimamente en Francia.

Ya convencida de la bondad de este tipo de camiones, la inspección permanente de aeronáutica militar pidió á la sociedad *Aries* camiones para establecer el transporte de aeroplanos entre los parques de aviación establecidos en el campo de maniobras, de las que ha sido un poderoso auxiliar.

Estos camiones, que con una carga de 1,500 kilogramos llegan á llevar una velocidad de 50 kilómetros por hora, fueron destinados al transporte de aeroplanos, perteneciendo también á la misma sociedad los coches que fueron destinados al transporte de víveres y aprovisionamiento de las tropas, realizado todo con gran puntualidad.



El nuevo biplano Zodiac

Fots. Branger