

Número
extraordinario

Año XIII : N.º 526
Barcelona, 15 Septiembre 1909

Los Deportes



Véase en el texto : NUEVA VICTORIA DE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA

Este número : 60 cénts.

Suscripción anual : 10 ptas.

Dirección y Administración : Rambla de Cataluña, n.º 75, principal

Los Deportes

Revista española ilustrada de
automovilismo, ciclismo, aviación y demás deportes,
turismo, educación física, etc.

Órgano oficial del «Aero-Club de Cataluña»

DIRECTOR : LUIS ESPOY DE SAMÁ

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN EN BARCELONA :

RAMBLA CATALUÑA, 75, PRINCIPAL

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN EN MADRID :

BARBIERI, I, DUPLICADO

AGENTES PARA LA PUBLICIDAD :

COMPañÍA GENERAL DE ANUNCIOS : PRINCESA, 59, 1.º

Número ordinario : 50 céntimos

Suscripción anual : 10 pesetas

Para el Extranjero : 13 francos

AÑO XIII

BARCELONA, 15 SETIEMBRE 1909

N.º 526

SUMARIO : Gran Semana de Aviación de Reims. Blériot (portada).-De palique con el lector.-V Congreso Internacional Esperantista de Barcelona.-La Copa Esperanto (una lámina).-Crónica deportiva del V Congreso Esperantista.-Líneas aéreas de transporte.-Educación física de la infancia : Las Colonias Escolares del Ayuntamiento de Barcelona (Impresiones de una tournée de inspección extra-oficial (6 ilustraciones).-Betheny-Aviación : La Gran Semana de la Champagne (32 ilustraciones).-Carreras de voitures «Copa de Normandía» (2 ilustraciones).-Aviadores españoles : El aeroplano Sánchez Besa (4 ilustraciones).-Desde París : Los héroes de la natación (4 ilustraciones).-La carrera de cuesta de Mont Ventoux (3 ilustraciones).-Una doble victoria para la industria nacional : La Hispano y Klein (3 ilustraciones).-La aerostación en campaña : El globo cautivo «Victoria» (2 ilustraciones).-La Semana de Aviación de Brescia (una ilustración).-Naufragio del Yate «Polosa» (una ilustración).-El tipo americano de automóvil económico (2 ilustraciones).-Gacetas ilustradas (4 ilustraciones).-El Sport en caricatura : A propósito de la Gran Semana de la Champagne (una ilustración).-Sección oficial.-Agenda.-Correspondencia.-Cartel anunciador de la casa G. Klein.

SUPLEMENTOS : Recuerdo del Quinto Congreso Internacional Esperantista en Barcelona (13 grabados).-Aeroplanos y dirigibles contruídos con las telas Continental (gran lámina).

MOTOR : El aeroplano Sánchez Besa (un gráfico).-Resultados definitivos de la Gran Semana de la Champagne.-La Aviación en Nueva York.

De palique con el lector

Estamos, amigo lector, en pleno Julio Verne : el Polo Norte ha sido descubierto por *tercera vez*; la *primera*, por el capitán Hatteras, inglés, y el capitán Altamont, norteamericano, el 11 de Junio de 1861; la *segunda*, por el doctor Cook, yanqui, el 21 de Abril de 1908, y la *tercera*, por el comandante Peary, yanqui, también, el 6 de Abril de 1909.

De la primera y, si no única, más dramática expedición, años ha tenemos detalladas noticias por las célebres obras *Los ingleses en el Polo Norte* y *El desierto de hielo*, publicadas en el original francés, traducidas á todos los idiomas y leídas por millones de niños, jóvenes y aun viejos de todos los países, entusiastas y fervorosos lectores que ya quisieran para sí los dos intrépidos yanquis que pretenden ser los primeros en haber pisado aquella tierra firme, navegado en aquel mar tempestuoso ó surcado aquel hielo movedizo que no encierran misterio alguno para la gentes afanosas de enterarse de la historia de las extrañas aventuras polares que acabaron lo menos mal posible gracias al bueno, sabio é ingenioso doctor Clawbonny que consiguió llevar á salvo á los heroicos supervivientes del *Forward* y del *Porpoise*.

Por seguro tenemos, lector amigo, que dentro algunos días el comandante Peary y el doctor Cook habrán comenzado ya á dilucidar la cuestión entablada por aquél al negar rotunda y marconigráficamente el buen éxito de la atrevida excursión de éste. Lástima que el doctor no haya podido permitir la publicación, en facsímil, siquiera de la nota de su dietario correspondiente á la fecha del descubrimiento del Polo, por

haber enviado toda su documentación directamente á los Estados Unidos. Lástima, y muy grande, sería que resultasen innmerecidas, y mal empleadas, las llegadas triunfales, ovaciones estrepitosas, audiencias regias, felicitaciones ardientes, sesiones solemnes, comidas fastuosas y medallas áureas dedicadas al, cuando menos, famoso doctor, quien, á pesar de todo, no inspira á muchos la confianza ciega con que han sido acogidos los contundentes telegramas del comandante.

Digan ambos cuanto quieran, salga lo que saliere de su discusión ó disputa, aun que los dos hayan descubierto el Polo Norte y lo demuestren de una manera indudable, no es fácil ni aun posible que sus hazañas se puedan comparar con las que tuvieron, en Julio Verne, el cronista-profeta por excelencia.

Aunque son innumerables los émulos de ese íncito vulgarizador de los conocimientos geográficos, de los secretos de la naturaleza, de las ventajas de la educación física y sus deportes, de los inventos aplicados á la locomoción terrestre, marítima y aérea, ninguno le ha igualado, y, quizás por ser el más fecundo, nadie ha hecho profecías con mejor éxito.

Una de las más recientes es la del ruso Bolotoff, Sergio Vicente, que, con su hermano Jorge, ha estado trabajando y lucha con denuedo para resolver el problema de la aviación.

Fué uno de los pocos que no dudaron de las proezas de los hermanos Wright y el primero en inscribirse para la travesía del Canal de la Mancha, propuesta por él, y en la que no tomó parte por dilaciones en la construcción de su aparato volador. Bolotoff predijo que Latham no vencería, por defectos de su máquina, y que sólo Blériot se hallaba en condiciones para la empresa; aconsejó á Rusia adquiriese el dirigible Lebaudy en lugar del Clement, cuyo desgraciado fin es notorio. Terminada la estupenda Semana de Reims, asegura : que las mejores máquinas voladoras de Betheny son poco más que juguetes ingeniosos; que sólo las que consigan dominar los vientos fuertes podrán realmente volar; que el aeroplano no tardará en llevar un motor de cien caballos, por lo menos; que el casco afectará la forma de torpedo; que arboladura y velamen serán de triplano; que el depósito de esencia tendrá cabida para una marcha de seis horas á la velocidad de 70 á 80 kilómetros; que podrá sustentar cuatro personas. Continuando sus profecías, añade : como los aeroplanos son más adecuados para volar por encima del agua que por encima de la tierra, la próxima combinación resultará un aero-hidroplano, anfíbio de cinco toneladas, con turbinas de 1200 caballos, que se deslizará por la superficie del mar y se elevará en el aire, según convenga; después del de cinco toneladas, aparecerá el de cincuenta, con motor de 7000 caballos; no habiendo límites para la velocidad, fácilmente se alcanzarán los 160 kilómetros por hora.....

¡El Atlántico, de Irlanda á los Estados Unidos, cruzado, sin mareo ni peligro, en horas!!!

Rogamos á nuestros lectores se sirvan dar á conocer LOS DEPORTES á sus amigos, procurando que se suscriban. Se puede remitir el importe, acompañado de una de las adjuntas fórmulas, en forma de sobre monedero, giro mutuo, sellos de correo, etc., etc.

Sr. Director de "Los Deportes"

Muy Sr. mto:

Sírvase V. inscribirme como suscriptor de "Los Deportes" por un año,
á partir del.....

Le adjunto Ptas. 10, importe de la suscripción, en forma.....

(Firma del suscriptor)

Debe remitirse á.....

Observaciones:.....

Sr. Director de "Los Deportes"

Muy Sr. mto:

Sírvase V. inscribirme como suscriptor de "Los Deportes" por un año,
á partir del.....

Le adjunto Ptas. 10, importe de la suscripción, en forma.....

(Firma del suscriptor)

Debe remitirse á.....

Observaciones:.....

Sr. Director de "Los Deportes"

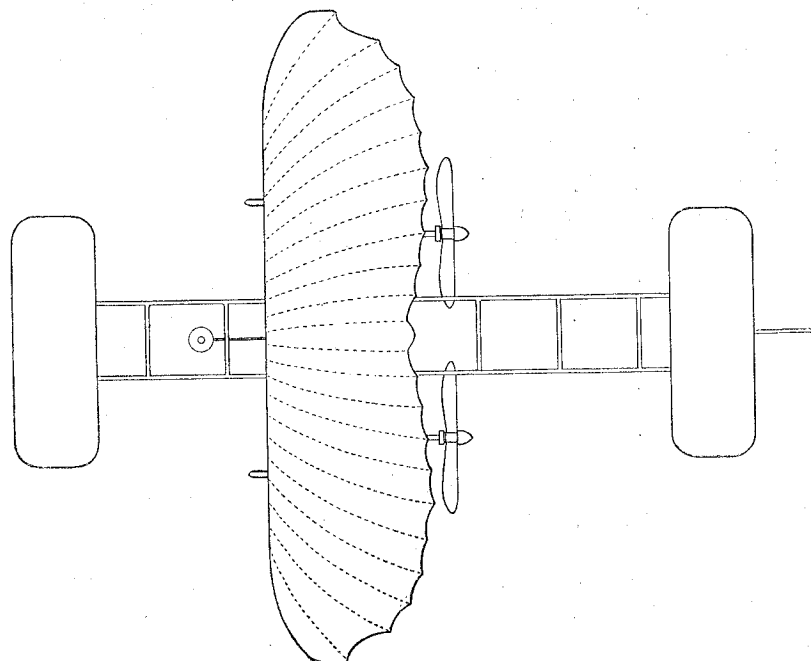
Rambla de Cataluña, 75, principal

Barcelona

Sr. Director de "Los Deportes"

Rambla de Cataluña, 75, principal

Barcelona



El aeroplano Sánchez Besa

En el interior del texto insertamos fotografías de este aparato, del cual nos hemos proporcionado asimismo la adjunta proyección vertical.

Merece atención la forma de las alas, cuyo contorno y nervaduras recuerdan las de los murciélagos.

Resultados definitivos de la Gran Semana de la Champagne

Gran Premio de la Champagne y de la ciudad de Reims

Prueba de distancia

1.^{ER} PREMIO: 50.000 FRANCOS

H. FARMAN, con biplano Farman, de fuertes telas Farman, motor Gnôme y magneto Bosch 180Km —

2.^º PREMIO: 25.000 FRANCOS

H. LATHAM, con monoplano Antoinette N.º 29 y motor Antoinette 154Km 500m

3.^{ER} PREMIO: 10.000 FRANCOS

L. PAULHAN, con biplano Voisin, de fuertes telas Continental, motor Gnôme y magneto Bosch 131Km —

4.^º PREMIO: 5.000 FRANCOS

De LAMBERT, con biplano Wright, de fuertes telas Continental, motor Wright y magneto Lavalette-Eiseman 116Km —

5.^º PREMIO: 5.000 FRANCOS

H. LATHAM, con monoplano Antoinette N.º 13 y motor Antoinette 111Km —

6.^º PREMIO: 5.000 FRANCOS

P. TISSANDIER, con biplano Wright, fuertes telas Continental, motor Wright y magneto Lavalette-Eiseman 111Km —

7.^º R. SOMMER, con biplano Farman, fuertes telas Farman, motor Vivinus, carburador Zenith y magneto Bosch 60Km —

8.^º L. DELAGRANGE, con monoplano Bleriot, fuertes telas Continental y motor Anzani 50Km —
9.^º L. BLERIOT, con monoplano Bleriot, fuertes telas Continental y motor Anzani 40Km —
10.^º G. H. CURTISS, con biplano Curtiss, motor Curtiss y magneto Bosch 30Km —
11.^º LEFEBVRE, con biplano Wright, fuertes telas Continental, motor Wright y magneto Lavalette-Eiseman 21Km —

Primera Copa Gordon-Bennett de Aviación

Prueba-CHALLENGE internacional interclubs Velocidad, 20 Km.

1.^{ER} PREMIO.—OBJETO DE ARTE DE 12.500 FRANCOS AL CLUB
Y 25.000 FRANCOS AL AVIADOR

	Tiempo
G. H. CURTISS (del Aero Club de América), con biplano H. Curtiss, motor Curtiss y magneto Bosch.....	15m 50s ³ / ₅
1. ^a vuelta.....	7 m. 57 s. ² / ₅
2. ^a —	7 m. 53 s. ¹ / ₅
Promedio por hora: 73 Km. 637 m.	

2.^º PREMIO.—MITAD DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

L. BLERIOT (del Aero Club de Francia), con monoplano Bleriot, fuertes telas Continental, motor E. N. V. y carburador Zenith	15m 56s ¹ / ₅
1. ^a vuelta.....	7 m. 53 s. ¹ / ₅
2. ^a —	8 m. 3 s. —

3.^{ER} PREMIO. — TERCERA PARTE DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

H. LATHAM, con monoplano Antoinette y motor Antoinette	17 ^m 32 ^s —
1. ^a vuelta.....	8 m. 51 s. —
2. ^a —	8 m. 41 s. —

4.^º PREMIO.—RESTANTE DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

LEFEBVRE, con biplano Wright, fuertes telas Continental, motor Wright y magneto Lavalette-Eiseman	20 ^m 47 ^s $\frac{3}{5}$
1. ^a vuelta.....	9 m. 45 s. $\frac{4}{5}$
2. ^a —	11 m. 1 s. $\frac{4}{5}$

Premios de velocidad

Distancia, 30 Km.

1.^{ER} PREMIO: 10.000 FRANCOS

G. H. CURTISS, con biplano Curtiss, motor Curtiss y magneto Bosch.....	25 ^m 39 ^s $\frac{1}{5}$
Tiempo real....	23 ^m 29 ^s $\frac{1}{5}$

2.^º PREMIO: 5.000 FRANCOS

H. LATHAM, con monoplano Antoinette y motor Antoinette.....	26 ^m 33 ^s $\frac{1}{5}$
Tiempo real....	25 ^m 18 ^s $\frac{1}{5}$

3.^{ER} PREMIO: 3.000 FRANCOS

P. TISSANDIER, con biplano Wright, fuertes telas Continental, motor Wright y magneto Lavalette-Eiseman.....	28 ^m 59 ^s $\frac{1}{5}$
Sin penalización.	

4.^º PREMIO: 2.000 FRANCOS

LEFEBVRE, con biplano Wright, fuertes telas Continental, motor Wright, y magneto Lavalette-Eiseman	29 ^m — —
Sin penalización.	
5. ^º LAMBERT, con biplano Wright, fuertes telas Continental, motor Wright y magneto Lavalette-Eiseman	29 ^m 2 ^s —
Sin penalización.	
6. ^º LATHAM, con monoplano Antoinette .	29 ^m 11 ^s $\frac{2}{5}$
Tiempo real....	26 ^m 32 ^s $\frac{2}{5}$
7. ^º L. PAULHAN, con biplano Voisin, fuertes telas Continental, motor Gnôme y magneto Bosch.....	32 ^m 49 ^s $\frac{4}{5}$
Sin penalización.	
8. ^º E. BUNAU-VARILLA, con biplano Voisin, fuertes telas Continental, motor Gnôme y magneto Bosch.....	42 ^m 25 ^s $\frac{4}{5}$
Tiempo real....	28 ^m 30 ^s $\frac{4}{5}$
9. ^º R. SOMMER, con biplano Farman, fuertes telas Farman, motor Vivinus, carburador Zenith y magneto Bosch.....	1 ^h 19 ^m 33 ^s $\frac{1}{5}$
Sin penalización.	

Premios de vuelta á la pista

Velocidad, 19 Km.

1.^{ER} PREMIO: 7.000 FRANCOS

L. BLERIOT, con monoplano Bleriot N ^º 22, fuertes telas Continental, motor E. N. V. y carburador Zenith	7 ^m 47 ^s $\frac{4}{5}$
Promedio por hora: 76 Km. 955	

2.^º PREMIO: 3.000 FRANCOS

G. H. CURTISS, con biplano Curtiss, motor Curtiss y magneto Bosch.....	7 ^m 49 ^s $\frac{2}{5}$
3. ^º H. LATHAM, con monoplano Antoinette y motor Antoinette	8 ^m 32 ^s $\frac{3}{5}$
4. ^º LEFEBVRE, con biplano Wright, fuertes telas Continental, motor Wright y magneto Lavalette-Eiseman	8 ^m 58 ^s $\frac{4}{5}$
5. ^º H. FARMAN, con biplano Farman, motor Vivinus, magneto Bosch y carburador Zenith	9 ^m 6 ^s $\frac{2}{5}$
6. ^º P. TISSANDIER, con biplano Wright, fuertes telas Continental, motor Wright y magneto Lavalette-Eiseman	9 ^m 26 ^s $\frac{1}{5}$
7. ^º LAMBERT, con biplano Wright, fuertes telas Continental, motor Wright y magneto Lavalette-Eiseman	9 ^m 33 ^s $\frac{2}{5}$
8. ^º LEGAGNEUX, con biplano Voisin, fuertes telas Continental y motor Antoinette	9 ^m 56 ^s $\frac{4}{5}$
9. ^º P. PAULHAN, con biplano Voisin, fuertes telas Continental, motor Gnôme y magneto Bosch	10 ^m 50 ^s —
10. ^º L. DELAGRANGE, con monoplano Bleriot, fuertes telas Continental y motor Anzani.....	11 ^m 3 ^s $\frac{3}{5}$
11. ^º R. SOMMER, con biplano Farman, motor Gnôme y magneto Bosch	11 ^m 24 ^s $\frac{2}{5}$
12. ^º COCKBURN, con biplano Farman, motor Gnôme y magneto Bosch	11 ^m 44 ^s —
13. ^º E. BUNAU-VARILLA, con biplano Voisin y motor Gnôme	13 ^m 30 ^s $\frac{1}{5}$

Premio de pasajeros

10 Km.

1. ^º 10.000 FRANCOS.—H. FARMAN, con dos pasajeros á bordo de su biplano Farman, de fuertes telas Farman, motor Gnôme y magneto Bosch	10 ^m 39 ^s —
2. ^º H. FARMAN, con un pasajero á bordo de su biplano Farman, de fuertes telas Farman, motor Gnôme y magneto Bosch	9 ^m 52 ^s $\frac{1}{5}$
3. ^º LEFEBVRE, con un pasajero á bordo de su biplano Wright, de fuertes telas Continental, motor Wright y magneto Lavalette-Eiseman.....	10 ^m 39 ^s —

Premio de altura

1. ^º 10.000 FRANCOS. — H. LATHAM, con biplano Antoinette y motor Antoinette.	á 155 mts.
2. ^º H. FARMAN, con biplano Farman, motor Gnôme y magneto Bosch.....	á 110 mts.
3. ^º L. PAULHAN, con biplano Voisin, fuertes telas Continental, motor Gnôme y magneto Bosch	á 90 mts.
4. ^º H. ROUGIER, con biplano Voisin, fuertes telas Continental, motor E. N. V., magneto Bosch y carburador Zenith ..	á 55 mts.

Premio de dirigibles

Prueba de velocidad, 50 Km.

1. ^º 10.000 FRANCOS.—«Colonel-Renard», pilotado por H. Kapferer, con fuertes telas Continental y motor Panhard-Levassor.	1 ^h 19 ^m 49 ^s $\frac{1}{5}$
---	--

2.º «Zodiac», pilotado por H. de La Vaulx,
fuertes telas Continental 1^h 25^m 1^s —

Premios de mecánicos

PRIMER PREMIO: 2.000 FRANCOS Y 500 FRANCOS
DE PRIMAS KILOMÉTRICAS

E. BUNAU-VARILLA, con biplano Voisin,
fuertes telas Continental, motor Gnôme y
magneto Bosch 100 Km.

SEGUNDO PREMIO: 1.000 FRANCOS Y 450 FRANCOS
DE PRIMAS KILOMÉTRICAS

H. ROUGIER, con biplano Voisin, fuertes
telas Continental, motor E. N. V., mag-
neto Bosch y carburador Zenith 90 Km.

PROMEDIOS DE VELOCIDAD

De los datos que anteceden se han sacado los siguientes promedios de velocidades alcanzadas en el aire durante la famosa semana de Reims:

Aeroplanos	Pilotos	Velocidades en metros por segundo
Bleriot	Bleriot	21'37
Curtiss	Curtiss	21'32
Antoinette	Latham	19'53
Wright	Lefebvre	18'88
Farman	Farman	18'32
Voisin	Paulhan	16'00

Debe tenerse en cuenta que en estos cálculos se ha tomado por base para cada aparato, el mejor recorrido realizado.

La aviación en Nueva York

Son muchísimas las noticias que podría dar hoy respecto al *sport* en el Norte América, pues sabido es que el yanqui es, por decirlo así, *sportsman* de nacimiento; sin embargo, me limitaré, para no ser prolijo, á reseñar ligeramente lo que se refiere al *sport* que hoy preocupa en general á todo el mundo, cual es el de la aviación.

Los hermanos Wright, al regreso de su victorioso viaje por Europa y después de haber logrado llenar los requisitos que el Gobierno americano exige en los aparatos de aviación, se creen ser ya los primeros, los verdaderos dueños del espacio. Seguramente saldrán de nuevo, muy en breve, para el Antiguo Continente, donde permanecerán lo menos un par de meses; piensan estar aquí otra vez para tomar parte en las grandiosas fiestas que se están preparando al objeto de solemnizar el centenario de la aplicación del primer buque de vapor á un servicio público, es decir, de la primera travesía del *North-River* (construido por Fulton en 1807) por el río Hudson, entre Albany y Nueva York, distancia que es de unos 230 kilómetros y que se hizo por medio del vapor, en 36 horas *nada más*. De estas fiestas, que comenzarán seguramente en Octubre próximo, y que prometen ser un verdadero acontecimiento mundial, daré oportunas noticias.

Volviendo á los Wright, aseguran ellos que su aviador es hoy capaz de permanecer 25 horas en el aire, corriendo á 40 millas por hora. Recientemente han sacado patente de un aparato de su invención destinado á conservar la estabilidad del aeroplano; dicho aparato controla los planos por un sistema de aire comprimido y un péndulo que abre ó cierra sucesivamente una válvula de aire, aguantándose así el movimiento lateral en caso de viento fresco. Sin embargo, advierten los Wright que el resultado de este aparato depende en gran parte de la práctica del que lo ha de manejar, pues comparan la estabilidad que con él se da al aviador con la que da un ciclista á la bicicleta.

Curtiss ha salido para Europa al objeto de tomar parte en el gran concurso de Reims, representando el Aero Club de América. Curtiss tiene aquí grandes admiradores; recientemente hizo unas notables pruebas con su aeroplano, recorriendo 29 y 1/2 millas en 52 minutos; vuelo realmente notable así por su duración como por su velocidad. El aeroplano de Curtiss es mucho más pequeño que el de los Wright y corre sobre ruedas guarnecidas de neumáticos. Curtiss va siempre solo en su aviador; en cambio los Wright han llevado consigo hasta tres personas más. Curtiss ha vendido un aparato de su modelo á una importante sociedad, que le ha pagado por él 5,000 dollars.

Aquí en Nueva York es una verdadera locura la que

hay por los aeroplanos y dirigibles; visitando, hace algunos días, Morriss Park, que es donde hacen todos los ensayos los socios del Club, me convencí de que, á este paso, dentro de poco tiempo, vamos á dejar á Dédalo tamaño; sin embargo, hay que confesar que por ahora abundan más los Ícaros. Volviendo á lo que decía, vi en Morriss Park un sin fin de aparatos voladores de diversas y muy originales formas: monoplanos, biplanos, dirigibles, verdaderos paraguas montados sobre ciclos, canoas con aletas á los lados, triciclos provistos de grandes hélices en su parte delantera que corrían levantando densas polvaredas, pero sin conseguir elevarse; y otros y otros artefactos que sería difícil ir describiendo en estas líneas, pero que me llamaron extraordinariamente la atención, y con cada uno de los cuales su inventor ha pensado, y piensa quizás, pasearse triunfalmente por entre las nubes. Estuve también en Arlington, en otro parque, cerca de aquí, donde Baldwin estaba haciendo pruebas con su dirigible, y donde un mexicano, cuyo nombre no puedo recordar en este momento, tiene una especie de moscardón de acero, con el cual piensa el hombre correr por el espacio á 300 millas por hora y atravesar el Océano...

Consecuencia de esta fiebre por el vuelo ha de ser el concurso de aviación que esta ciudad tiene proyectado para el año próximo y que promete ser grandioso; es casi seguro que solamente el Aero Club dará de 50 á 100 mil dollars para premios, cantidad que parecerá tal vez exagerada, pero que no lo es, pues hay que tener en cuenta que los socios del Club representan aproximadamente un capital de 400.000.000 de dollars: esto además del pico considerable que se calcula dará la recaudación entre el comercio, todo él muy entusiasta del tal concurso. Antes que éste, en Octubre próximo, tendrá lugar el de San Luis, que no tendrá la importancia del de aquí, pues sólo hay 50.000 dollars de premios.

Y no quiero dar por terminada esta pequeña crónica *voladora* sin hablar de la famosa proposición que un ingeniero alemán ha hecho al Gobierno americano. Tiene aquél un aparato de su invención para navegar por el aire, que ha de ser ni más ni menos que un *Lusitania* volador, un monstruo, para hacer la travesía de América á Europa transportando pasaje y carga en grande escala. Presentado el proyecto, ha quedado convenido que, si una vez construido el *ciclópeo* aviador, sus pruebas dan un resultado satisfactorio al Gobierno, éste regalará al inventor la suma de 1.200.000 dollars.

LAM.

Nueva York 12 Agosto 1909.

En el 2.º Circuito Buenos Aires, el

PNEU KLEIN

**HA CONQUISTADO
UN NUEVO TRIUNFO**

RADE llevaba en su coche neumáticos KLEIN á los cuales debe una parte de la victoria.

El Antiderapant con cuero Modelo 1909
 es el mejor que se conoce

Concesionario exclusivo en
 España de los NEUMATICOS
 AUTOMÁTICOS y á aire libre

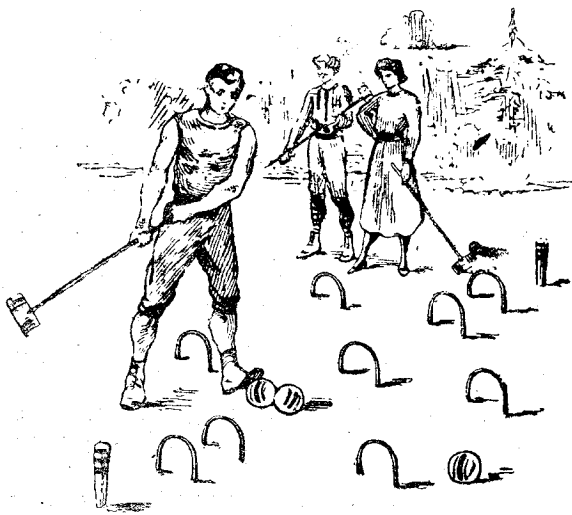
«DUCASBLE»

Próximamente aparecerán las tarifas de este nuevo artículo fabricado en España
 y en sección especial que hoy estoy instalando en mi fábrica al efecto

STOKISTAS EN BARCELONA: Abadal, Aragón, 239 — Marsans, Aragón, 282 — Roca, Rambla de Cataluña, 24

G. KLEIN

Princesa, 51. — BARCELONA



Juegos SPORT Recreo

Raquetas, Croquets, Botxes, Bitlles, Bolos, Tennis,
 Standart, Tiro al blanco

Croquet inglés, especial para Club

Croquet económico, desde 12 ptas.

H. I. BAQUÉ

Paja, 39 - BARCELONA - Archs, 8

M. Gomila

FOTOGRAFADO

AUTOTIPIA

FOTO-LITOGRAFÍA

ZINCOGRAFÍA

y toda clase de trabajos para la ilustración de Periódicos, Catálogos, Anuncios, etc.

Calle Provenza, 224. — BARCELONA

"GRIFFON"

BICICLETAS

MOTOCICLETAS

TRICARS

ACCESORIOS

B. LLEYS, PLAZA UNIVERSIDAD, 2.-BARCELONA

ATRETOS

SOCIEDAD ANÓNIMA

ROMA-MILÁN

LA MÁS ALTA NOVEDAD DEL DÍA

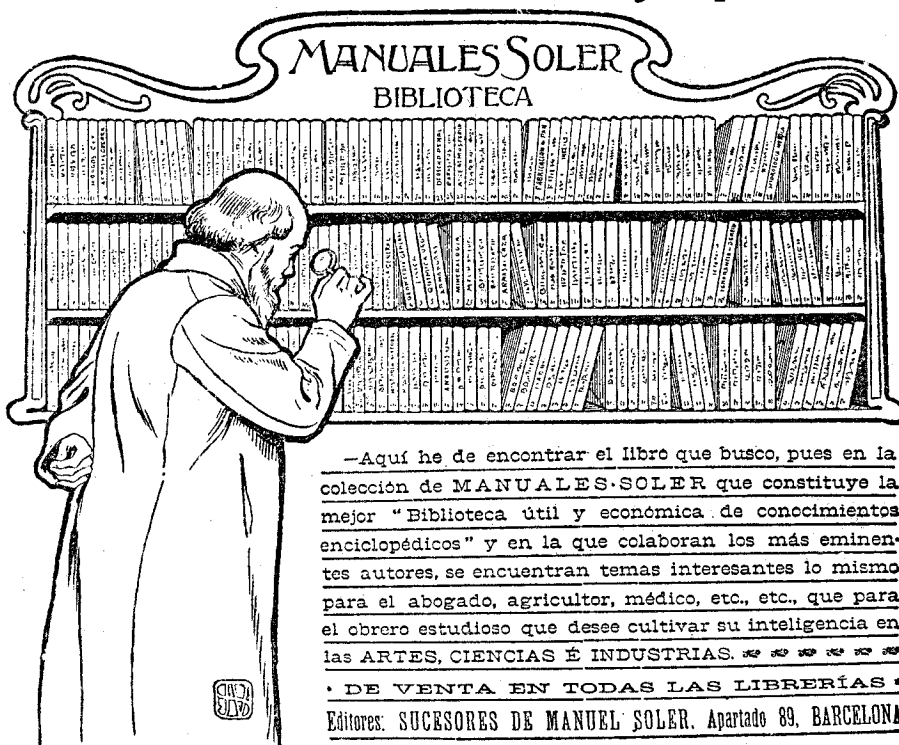
Cubiertas con **IMPERFORABLE PROTECTOR** de la cámara de aire
PATENTADAS EN TODA LA UNIÓN

No priva la elasticidad, disminuye el calor y se halla exento de todo metal
CÁMARAS de aire marca "ATRETOS" -- Fabricación esmerada y calidad extra superior

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

M. CHERIZOLA, S. en C. - Diputación, 197.-BARCELONA

Vendidos medio millón de ejemplares



Éxito bibliográfico → El éxito más grande de la librería española

La biblioteca útil y económica de Conocimientos Enciclopédicos, se cede en venta á plazos.

Regalo de una Étagère
(Librería especial)
á los coleccionistas

PÍDANSE CATÁLOGOS Y PROSPECTOS
CASA EDITORIAL

SUCESORES
DE
Manuel Soler

Publicaciones Científicas,
Literarias y de Moral Recreativa

DESPACHO Y ESCRITORIOS
Consejo de Ciento, 416
Correos: Apartado, 89
BARCELONA

Société de Construction de Véhicules Automobiles

Catálogos, Precios y Diseños,

GRATIS á quien los solicite



Ronda San Pedro, 20, 2.º -- BARCELONA

FERNAND KLEIN

REPRESENTANTE PARA CATALUÑA:

VOITURES ROVAL

Espacio reservado al anuncio de la

Casa COSTA



LE CHAUFFEUR

Gran casa especial para la venta
de toda clase de accesorios para

CICLOS Y AUTOMÓVILES

Depósito de FAROS Y NEUMÁTICOS de las mejores marcas

AVISADORES, BOCINAS ELÉCTRICAS Y SIRENAS

Últimos modelos de París en Velos-Lentes, Gorras y Cubre-polvo
para Señora y Caballero

POSTE DE CARGA ELÉCTRICA

Rambla de Cataluña, 24. - **BARCELONA**

OFFICE DES INVENTIONS

L. DUVINAGE

10, Avenue des Nerviens (Rue de la Loi).

BRUXELLES

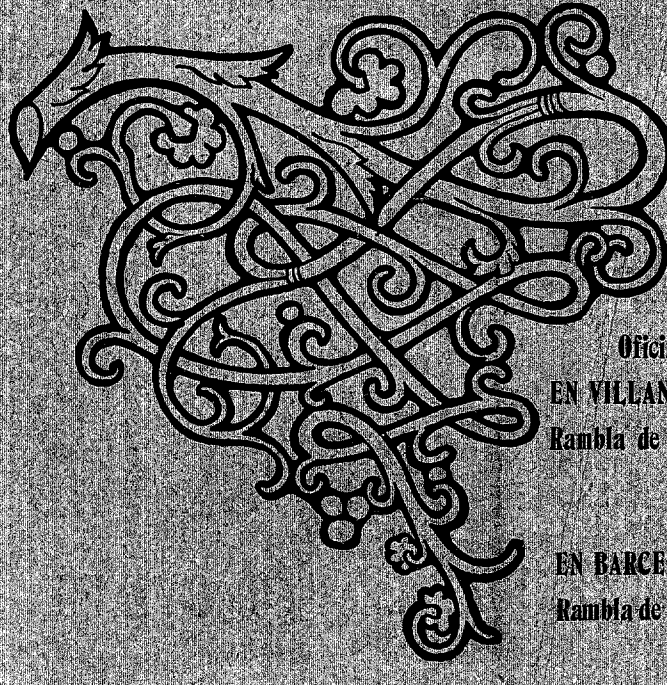
Publication de la
maison.

} Journal des Inventeurs et Bourse de l'Industrie.

Mensuel.

3 FRANCS L'AN

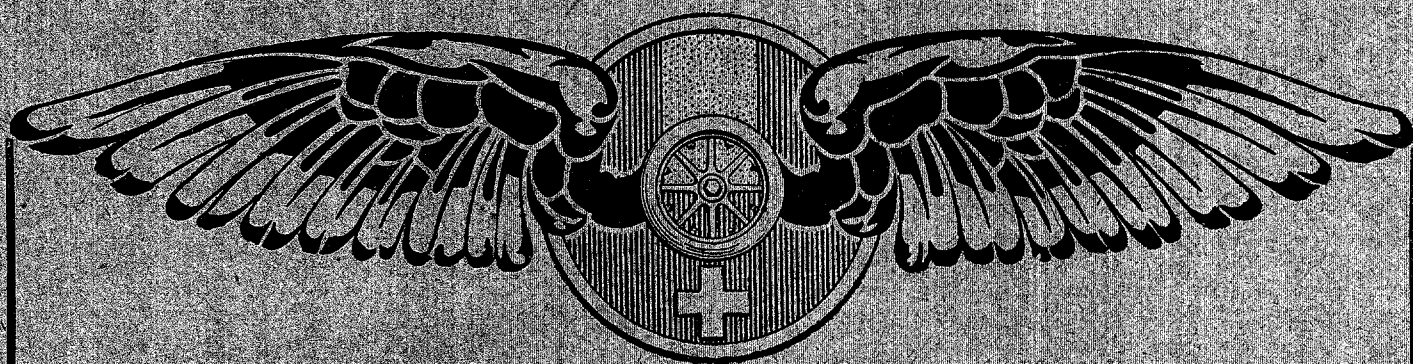
OLIVA, IMPRESSOR: S.enC. VILLANUEVA Y GELTRÚ (BARCELONA)



Oficinas y Talleres :
EN VILLANUEVA y GELTRÚ:
Rambla de Ventosa, 21.

EN BARCELONA:
Rambla de Cataluña, 75, pral.





☐ EN EL MEETING DE MONT VENTOUX

21 km. 800 m. de cuesta de 9 á 15 por 100

LOS HISPANO = SUIZA

pilotados por Derny y Zuccarelli

confirman sus condiciones de ligereza, solidez y velocidad,
clasificándose:

1.^a Categoría : 1.^o DERNY en 24 m. 1 s. $\frac{3}{5}$

3.^a Categoría : 1.^o ZUCCARELLI en 24 m. 44 s. $\frac{2}{5}$

LA HISPANO = SUIZA

FÁBRICA DE AUTOMÓVILES

BARCELONA

Calabria, 59

BARCELONA

V Congreso Internacional Esperantista de Barcelona

La Copa Esperanto



La COPA ESPERANTO ofrecióse por LOS DEPORTES como premio para las carreras de bicicletas con entrenamiento á moto, que tuvieron lugar el día 10 en el Parque de Barcelona con motivo del V Congreso Internacional Esperantista. Las carreras obtuvieron un éxito inmenso, debido á la perfecta organización de que son responsables por igual la Sección de Sport (sporta tako) de dicho Congreso y el Club Deportivo, cuya bandera azul y blanca ondeó en la tribuna presidencial. El premio, que se llama Pokalo Esperanto en la lengua internacional, lo ganó el joven corredor Magdalena, recibéndole de manos del venerable Dr. Zamenhof, inventor del idioma, que ha honrado nuestra ciudad con su presencia. (Véase el suplemento que acompaña á este número.)

Crónica Deportiva del V Congreso Esperantista

En nuestro número anterior ya anticipamos que el Congreso esperantista daría lugar á la celebración de algunos festejos deportivos, pues los sportsmen no podían negar su colaboración á una idea que, como el sport mismo, no reconoce ninguna frontera en sus manifestaciones.

Dado lo cargadísimo que tenía el programa, pues los trabajos propios del Congreso y los festejos que en todas partes se ofrecía á los congresistas en testimonio de cordial hospitalidad llenaban completamente los días, tuvieron que reducirse las fiestas proyectadas á dos solas: el concurso de clubs de foot-ball y la carrera de bicicletas con entrenadores para disputar la Copa Esperanto, ofrecida por nuestra Revista. Dejaremos la palabra á los respectivos redactores, para la reseña de estos acontecimientos.

Fuera de programa, nos interesa también la conferencia dada por dos congresistas: Mr. Bourlet, eminente matemático francés y Mr. Archdeacon, fundador con Mr. Deutsch del gran premio para la aviación, en el salón de actos de la Real Academia de Ciencias, el día 12, á las 9 $\frac{1}{2}$ de la noche, accediendo á los deseos de la Asociación de Locomoción Aérea. El tema propuesto era «Estado actual de la Aviación» atacando los dos las teorías actuales que piden á la resistencia del aire el sostenimiento necesario para elevarse en el espacio.

La asistencia, muy numerosa, aplaudió calurosamente á los conferenciantes, sintiendo todos que no se hubiese podido dar más extensión al acto por tener que asistir á la Recepción que el Ayuntamiento ofrecía á los congresistas en el Palacio de Bellas Artes. Por este mismo motivo dejó de celebrarse un lunch que dicha Asociación pensaba ofrecer á sus dos ilustres huéspedes después de la conferencia.

Durante esta semana bien aprovechada se hizo una excursión á Sitges (por la tarde del 7) y el domingo, día 12, una á Montserrat, quedando los extranjeros verdaderamente encantados de la belleza de estos espléndidos sitios. Como *postkongreso* están ahora realizando un excursión á Valencia, á la que asiste el Dr. Zamenhof, pero algunos de ellos han preferido conocer las Baleares.

El torneo de Foot-ball de equipos Juniors

Con mucha animación y un día espléndido se empezó dicho concurso en el Campo de «Club Deportivo Español», el domingo día 5, primera fiesta que los esperantistas pasaban en Barcelona, profusamente adornado. Presenciaron el acto en una espaciosa tribuna el Dr. Zamenhof y multitud de esperantistas.

La banda de la Cruz Roja tocó con gran afinación animadas composiciones.

1.^{er} partido. — «Z» y «Badalona» no consiguen ningún goal, deciden ir á la suerte, favoreciendo ésta al «Badalona».

2.^o partido. — «Salud» y «Catalonia» no consiguen tampoco ningún goal. — Es el mejor partido de la tarde.

3.^{er} partido. — «Olimpia» y «Numancia». Dos goals á uno á favor del «Numancia».

El «Europa» que jugó en el campo del «Universitari» con dicho Club, salió vencedor por un goal.

Continúan el «Salud» y el «Catalonia», saliendo vencedor este último, que jugó admirablemente.

La nota de conjunto resultó muy agradable.

Continuó el torneo en el campo «Universitari» el día 8, con mucha menos concurrencia que el domingo anterior.

Jugando «Universitari» contra «Catalonia» ganó por un goal este último.

El match entre «Europa» y «Badalona» no se celebra, el último cede el partido sin jugar.

Y finalmente, juegan la final «Europa» y «Catalonia», ganando éste por un goal, y siendo declarado vencedor del concurso, triunfo que consideramos muy merecido, pues fué el que demostró estar mejor entrenado. — F. GRAU.

Las Carreras Copa Esperanto

Un éxito de público, los urbanos tienen que renunciar á contener á los espectadores que se empeñan en invadir el paso para carruajes. Va resultando el número del Congreso que más ha entrado á los no esperantistas.

Empieza la fiesta con un match á moto, entre los conocidos sportsmen que se ocultan con los pseudónimos de *Sirep* y *Aparg*, el segundo llega á la meta, haciendo un buen tiempo, pero sin llegar á interesar al público, que espera impaciente el número fuerte, la carrera de 50 kilómetros. Ambos llevaban en los manillares banderas de Cataluña, de España, del Club y del Esperanto.

Pero se intercala otra performance, muy interesante; han venido á presenciar las carreras los Sres. Salazar y Carreras, del servicio comercial de la Hispano, con un 12 de aquella marca, y se ofrecen á establecer el record de la vuelta al Parque, una vuelta de pista, y á casa! El Comité de Sport del Congreso Esperantista acepta con regocijo y se lanza el coche á trazar los 1.777'50 metros de la vuelta, llegando á hacer 67 kilómetros por hora, á pesar de los cuatro virajes en ángulo recto. No causa gran impresión por no poder comparar la velocidad.

Por fin, se alinean delante de la tribuna (en la que preside con su glacial seriedad el Dr. Zamenhof, sentado entre su señora y la del Sr. Pujulá) los siete ciclistas, todos muy jóvenes, y á unos 25 metros delante de ellos los respectivos *pacemakers*.

La carrera es seguida con verdadera fiebre, los partidarios de cada corredor excitan á sus respectivos favoritos con gritos y aplausos, y mientras Oliva da detalles de la carrera al doctor Zamenhof, la campana resuena repetidamente y Creus agita delante de un corredor, con jersey blanco, un gran cartón con el 1. Éste termina su última vuelta felizmente y resulta ser Pepito Magdalena, un niño casi, montador de casa Montpeó, entrenado por Pellart, que debuta en esta honrosa profesión, Oliva entrega la Copa al Doctor y éste la pone en manos de Magdalena; todo el mundo aplaude y comenta, los fotógrafos se precipitan, con aire feroz, con la amenaza del objetivo, y aquí diría un revistero de toros, nada de hule y todo de parte de los espectadores, total: un día espléndido.

J. SOLÁ.

Líneas aéreas de transporte. — Según una revista francesa, dentro de cuatro ó cinco meses se pondrá al servicio público en Francia la primera red de líneas aéreas. De momento circularán solamente cinco grandes dirigibles de 3,500, 5,000 y 7,000 metros cúbicos, cada uno de los cuales podrá transportar de 8 á 20 pasajeros con sus correspondientes equipajes.

Empezarán á prestar servicio en cuatro líneas, á saber:

La del Este, de París á Nancy por Meaux y Reims. El hangar de París está ya casi terminado; está emplazado en el gran campo de maniobras de Issy-les-Moulineaux, y su capacidad es suficiente para dos dirigibles. Los hangars de Meaux y de Nancy están asimismo terminados, y el de Reims quedará listo muy en breve.

La línea del Oeste se extenderá desde París hasta Ruan, con escala en Sartrouville, existiendo también los correspondientes hangars.

La del Sudeste, de París á Lión; los hangars de Juvisy y de Fontainebleau se empezarán á construir dentro de muy poco tiempo.

Y por último, la línea del Sudoeste, que pasando por Orleans, Tours y Burdeos, terminará en Pau, donde se está dando término al hangar.

Esos grandes navíos aéreos harán un servicio regular en las cuatro líneas, siendo sus salidas poco menos que diarias durante la primavera y el verano, y su velocidad de 54 km. por hora.

Educación física de la infancia

Las Colonias escolares del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona

(Impresiones de una tournée de inspección extra oficial)



Itinerario de la tournée verificada por todo Cataluña para visitar las Colonias escolares del Ayuntamiento de Barcelona.

Invitados por el buen amigo D. José Rovira á acompañarle á la inspección extra-oficial que proyectaba, para recorrer las 25 colonias escolares que el Ayuntamiento de Barcelona ha tenido diseminadas por las poblaciones más sanas de todo Cataluña durante el mes que va desde principios de Agosto á principios de Septiembre, aceptamos gustosos tomar asiento en el 40 HP. Hispano, que D. Damián Mateu, el gerente de la casa, había puesto á la disposición de tan noble propósito.

El Sr. Rovira, que formó parte el año pasado de la Comisión municipal de «Colonias Escolares de Vacaciones» y cuyas son la mayoría de las fotografías que ilustran la copiosa memoria en que la Comisión de Higiene de la Infancia expone los resultados obtenidos en el trienio de 1907-1909, no ha sabido prescindir en el presente de visitar en persona á sus amiguitos de antaño, con los cuales no tiene otra relación ahora que el gran cariño que ha puesto á esta obra, pues sus compañeros del Municipio le han llamado á comisiones de gran responsabilidad y que demuestran la confianza que inspira su actividad y celo.

Por nuestra parte, en la relatividad de los medios que tiene á su disposición actualmente el Municipio barcelonés, creemos que las Colonias Escolares son dignas del mayor interés y merecen el apoyo de todos los que por la higiene de la infancia se apasionen.

La mayoría de los maestros, cuya labor, de constante desvelo por los 25 niños que tienen á su cargo en absoluto un mes entero, han sabido comprender lo propicio de la ocasión para sumar á la acción vigorizante del aire puro, de las excursiones montañosas, de los baños de sol, una serie de pequeños ejercicios gimnásticos, acompañados algunas veces de canto, con los cuales acostumbran su cuerpecito á educar los gestos, á armonizar las actitudes, á hacer menos fatigosas las marchas.



Fot. LOS DEPORTES.

Cerca de Alpens. El venerable cura párroco de una lejana ermita, admira el primer automóvil que ve.

Inútil es decir que esto se hace sin instrumentos y sólo por intuición, pues de lo contrario, si semejante labor se metodizase, creemos fundadamente que serían muy otros los resultados obtenidos.

Volviendo á la excursión, no podemos menos de elogiar la perfecta marcha del automóvil, de cuya conducción se había galantemente encargado el joven D. Luis Carreras, del servicio comercial de La Hispano, por no haber en aquel momento ningún chauffeur disponible.

Los pueblos visitados el primer día fueron: San Cugat, Rubí, Papiol, Castellbisbal, Sant Boy, Abrera, Esparraguera y Collbató, marchando desde este pueblecillo, á la caída de la tarde, á Manresa, donde se pernoctó. En todas partes se habían ido sacando fotografías de los grupos de niños, pintorescamente agrupados al aire libre, ó cerca de algún monumento característico de la población, siendo en la mayoría de ellas muy agradable comprobar que los habitantes procuraban hacer grata la estancia á los pequeños barceloneses con toda clase de obsequios. En Collbató los niños no pudieron ser fotografiados, por encontrarse en la Puda de Montserrat de excursión.

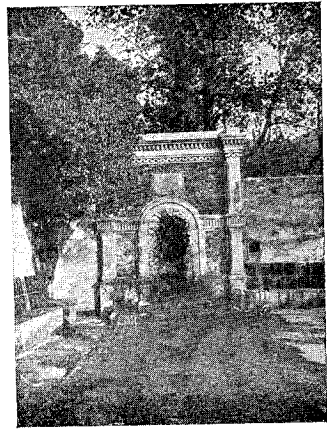


Fot. LOS DEPORTES.

En Borredá. Los excursionistas se hacen fotografiar sentados en el brocal de una cisterna curiosamente adosada á la fachada del «Centro Moral» de aquella población.



La Colonia de 1908 en San Baudilio de Llobregat á cargo del maestro D. Miguel Reixach



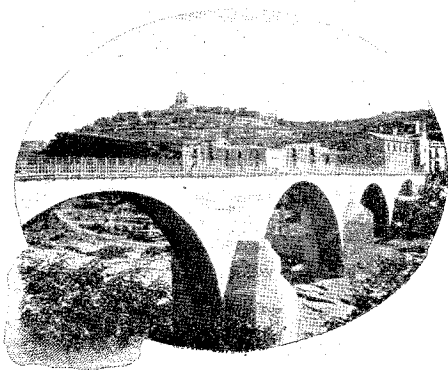
Recuerdo de la inspección de 1907

Al día siguiente, saliendo temprano de Manresa, se visitaron las colonias de Sallent y Prats de Lluçanès, comiendo en Borredá, donde ha existido colonia en años anteriores y visitando por la tarde la colonia de Ripoll, cuyos muchachos fueron fotografiados á la puerta del histórico templo. Durante todo el día había sido compañero de los excursionistas el amigo Enrique Ráfols, que tuvo que despedirse otra vez en Vich, llamado á Barcelona por ocupaciones perentorias. Este día, muy agradable, terminó con una espléndida marcha, á la luz de la luna, por la carretera que, siempre á orillas del Ter, reúne Ripoll á Vich. El cielo amenazaba continuamente quedar encapotado por las nubes que se perseguían, dejando caer de cuando en cuando ligera llovizna, y los recodos del camino, por

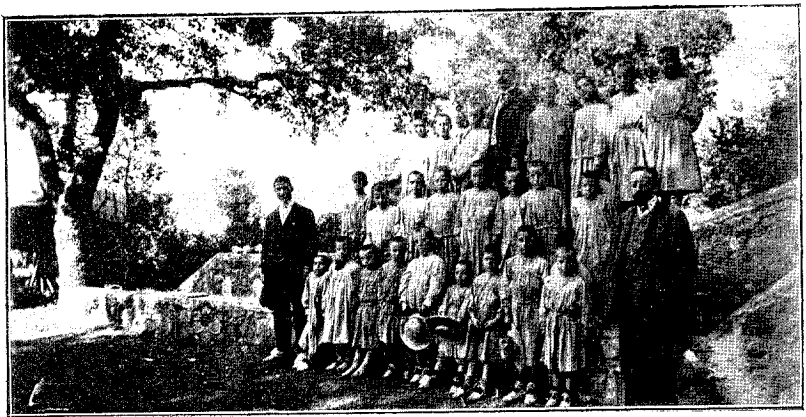
no llevar farol, parecían continuamente simas enormes destinadas á tragarnos. Esta parte de la excursión fué fantástica como un cuento de Edgardo Poe.

En Vich, un circo ecuestre detonaba con la paz en que estamos acostumbrados á ver envuelta la episcopal ciudad.

Después de descansar de las fatigas de la excursión, la reemprendimos el día siguiente, haciendo magníficos promedios, por carreteras excelentes, al visitar las colonias de Taradell, por Tona, de Moyá, Sant Feliu de Codinas y Llinás, concluyendo en una segunda ralentie por la carretera de la costa, hecha imposible por continuos *caniveaux*, que amenazan de muerte al imprudente. Las colonias de Arenys de Mar, Calella y Vilassar fueron las últimas visitadas.



Recuerdo de la visita de inspección de 1908



Colonia de 1908 en Tiana, á cargo del maestro D. Jaime Noguera

Clixés ROVIRA

Comunicaciones aéreas por medio de dirigibles.— Alemania tiene proyectadas varias líneas de navegación aérea, á cuyo efecto la Sociedad Zeppelin ha hecho sus estudios y ha presentado ya sus proposiciones. Por de pronto puede considerarse un hecho la línea suizo-alemana de Lucerna á Stuttgart, vía Friedrichshafen, que ha de ser el primer paso para la gran línea Lucerna-Dusseldorf, por Friedrichshafen, Francfort y Colonia.

El municipio de Lucerna ha ofrecido á la Sociedad Zeppelin, por diez años, el terreno necesario para la instalación del aerodromo, terreno situado junto al lago, en el Tribschen. El hangar proyectado podrá contener cuatro dirigibles de 15,000 metros cúbicos cada uno. Además, la ciudad de Lucerna promete una subvención anual de 15,000 francos.

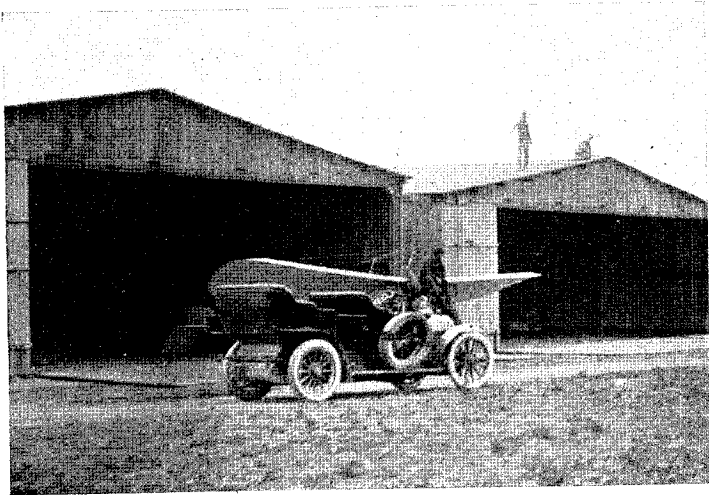
El precio del pasaje, ida y vuelta, de Lucerna-Stuttgart se ha calculado en 250 francos, es decir, cuatro veces más que el del ferrocarril en primera clase.

Además, la Compañía Internacional de Navegación Aérea tiene en proyecto una línea de dirigibles entre Francia é Inglaterra. Cada navío podrá llevar 15 pasajeros, y el trayecto se hará en 25 minutos.

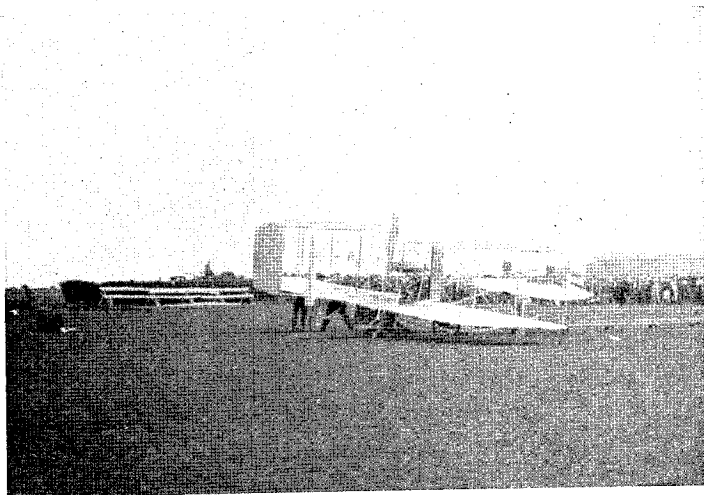
La Aviación en Inglaterra.— El Coronel Cody, del ejército inglés, ha conseguido volar con un biplano de su invención. Ha llevado ya varios pasajeros, entre ellos su propia señora, y últimamente se ha lanzado campo-atravesía, en Laffan Plain, volando durante 9 ²/₄ minutos y recorriendo siete millas y media. Este aviador promete dejar muy atrás á cuantos le han precedido en este terreno y parece que detrás de él, una pléyade de inventores se promete elevar muy alto el pabellón inglés. Se ha inscrito para el premio del *Daily Mail* y para la semana de Blackpool, en su mismo país, no siendo extraño que le veamos pronto figurar en algún concurso del Continente.

Betheny - Aviación.- La Gran Semana de la Champagne

Uno de nuestros redactores, habitualmente residente en París, ocultándose bajo el pseudónimo de Román, nos ha remitido esta brillantísima crónica, que, completada por las indicaciones de nuestro número anterior, por el cuadro general de resultados, inserto en nuestro suplemento *MOTOR*, y por la serie de cerca de 40 fotografías que hemos acumulado en estas cinco páginas, constituirá para nuestros lectores una historia completa de la Gran Semana de Aviación.



Llegada de los Blériots á sus hangars.



Tissandier ensayando su biplano.

Sorprenderá á muchos que nosotros, tan entusiastas de la locomoción aérea, demos una nota algo pesimista por lo que se refiere a este Concurso. La Gran Semana de la Champagne, que resulta una maravilla como organización y un éxito inmenso en cuanto al público, demostrando de paso hasta la saciedad que el verdadero sportsman no teme ningún peligro, en cuanto á la conquista del aire suscita una serie de problemas que entenebrece la cuestión, ó, mejor que suscitarlos, los hace patentes al menos inteligente, si quiere fijarse en la realidad, pues á los técnicos no han dejado de preocuparlos nunca.

Resumiendo en pocas palabras nuestra impresión, diremos que en lugar de poderse decir, como se debería, que los aeroplanos *no se caen porque vuelan*, debe afirmarse que *se sostienen porque no se caen*. Es decir, que todo lo conseguido hasta ahora es eventual y precario, dependiendo en gran parte de la habilidad del piloto y, sobre todo, de resultados tan caprichosos y desiguales, que ningún fundamento puede basarse en ellos. Tal aparato se sostendrá en el aire durante dos horas, para caer súbitamente sin la menor razón aparente, como si la tolerancia que el aire ha tenido con él,

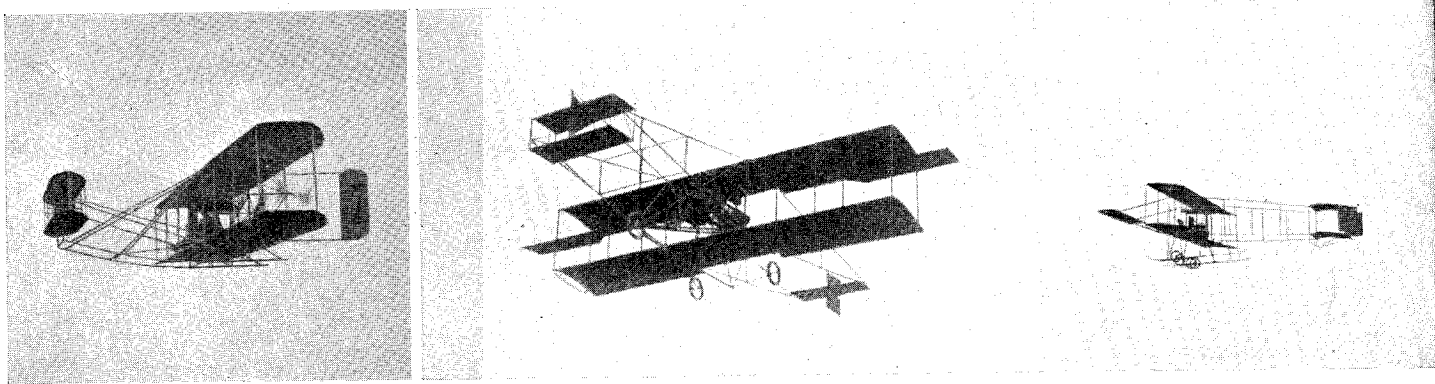
finjiéndose dominado y sumiso, hubiese terminado bruscamente.

Antes de la Semana de Reims, los dos meritorios fracasos de Latham al proponerse atravesar la Mancha; durante la celebración del Concurso, la doble catástrofe de Blériot y las de Paulhan, de Fournier y de Bréguet, y, por fin, después de ellos, la trágica muerte de Lefebvre, hacen horripilar, pues los salvados, sobre todo Blériot, sólo por milagro escaparon de las garras de la Parca. Esto demuestra palmariaamente que el aire no está conquistado ni mucho menos y que se vuela porque debe ser una cosa facilísima, pues cualquier aparato, aun los de construcción más pueril y rudimentaria, se levanta y, á la buena de Dios, da unos cuantos rodeos en el aire.

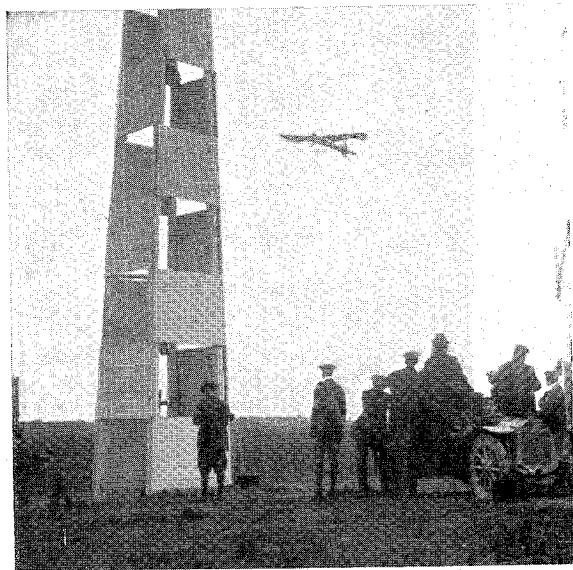
Los sabios han tratado de explicar los inconvenientes de que adolecen todos los aparatos actuales: la forma de las superficies portantes se ha discutido tanto que los inventores no saben á qué carta quedarse; las hélices actuales, como instrumentos para convertir la fuerza del motor en corriente impulsora, tienen un rendimiento pésimo, y aun el motor no está bien claro si ha de ser de los extra-ligeros ó uno cual-



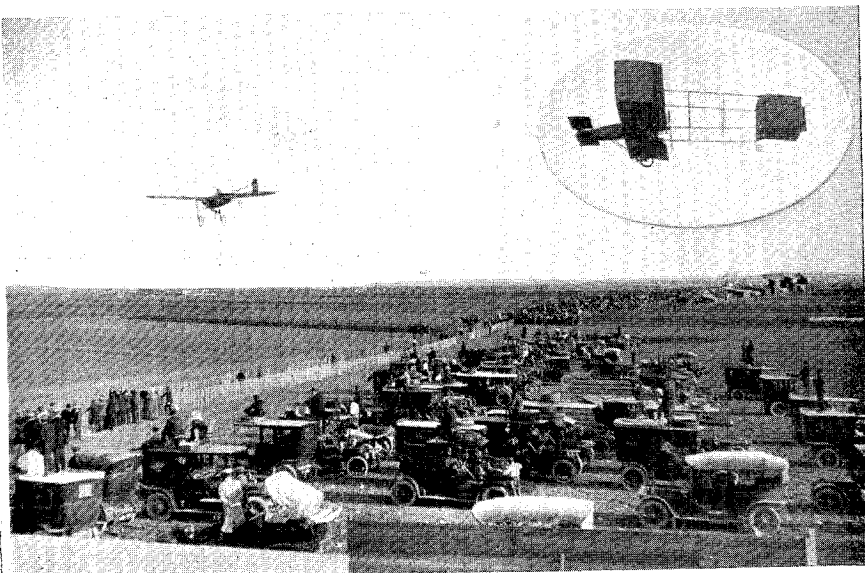
Bréguet en el volante de su biplano, destinado á naufragar, conversando con Lefebvre; en el fondo, Paulhan sonríe á los que arrastran su aeroplano. Los tres fueron grandes favoritos del público, que vió con gran sentimiento la cabeza vendada de Bréguet y su aparato destrozado.



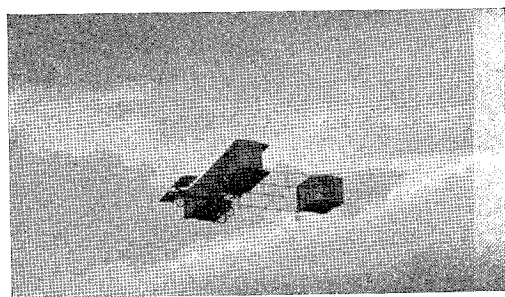
Tres biplanos, de tipos distintos y rivales. El conde de Lambert, uno de los mejores discípulos de Wright, con su aeroplano de esta marca (n.º 7). Llegó 4.º en el Gran Premio de la Champagne y 5.º en el de velocidad. Glen Curtiss, que conquistó para América la Copa Gordon-Bennet, tenía dos aparatos inscritos, pero no empleó más que el n.º 9. Roger Sommer, con biplano Farman (n.º 6), tuvo el honor de pagar la primera multa impuesta a un aeroplano, por haber salido fuera de la pista, paseándose por sobre campos y caminos.



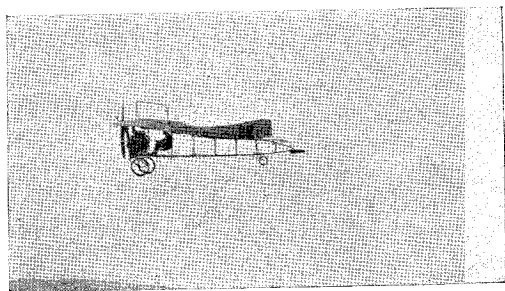
Hubert Latham, con su Antoinette n.º 13, clasificado 5.º en el gran premio de Champagne, 3.º en la Copa Gordon-Bennet, 2.º en la velocidad, 3.º en la vuelta a la pista y recordman de la altura.



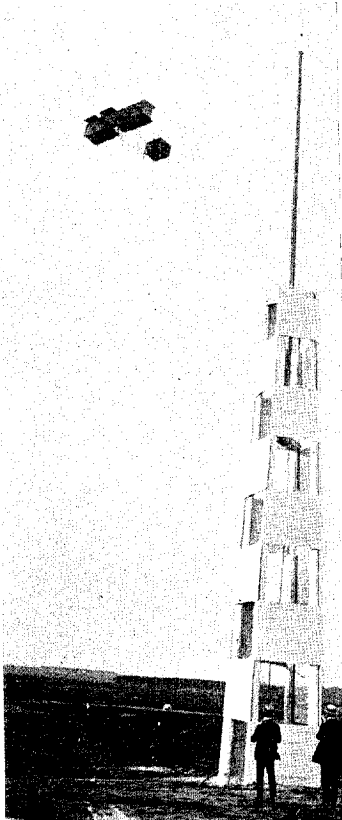
Vista general desde las Tribunas. En primer término, Delagrangé con su monoplano Blériot (n.º 16) que se clasificó en el premio de la Champagne y en el de la vuelta de pista. En el fondo, como manchas apenas distinguibles: Paulhan y Lefebvre. En el medallón: el biplano Voisin, del oficial F. de Rue (n.º 17).



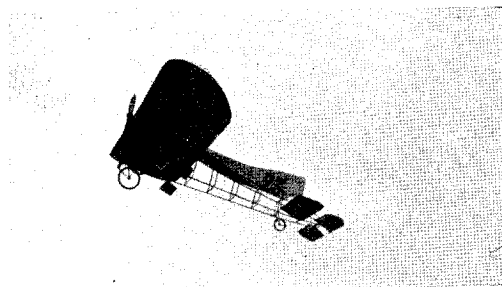
Paulhan, con su celular Voisin, en cuyo timón aparece claramente el número que tiene en el concurso. Los hermanos Voisin, quizás los primeros industriales de la aviación, han obtenido un triunfo señaladísimo en Reims, triunfo indudablemente muy merecido y que halaga el amor propio de los franceses.



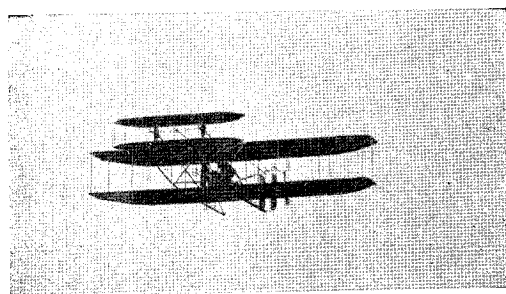
El monoplano 22, de Blériot, cuyos restos aparecen en la página 255, hizo olvidar muchas veces la naturaleza mecánica de sus vuelos.



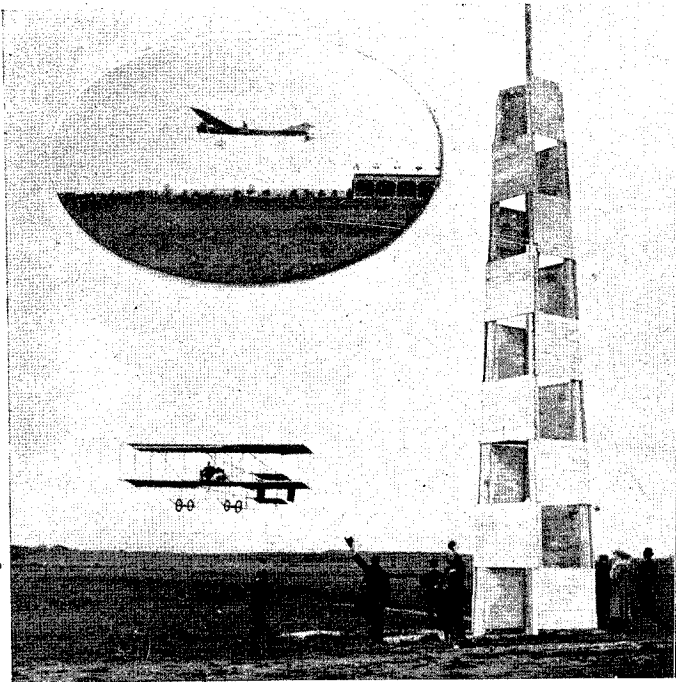
Rougier, con su Voisin n.º 28, en el concurso de altura llegó a 55 metros.



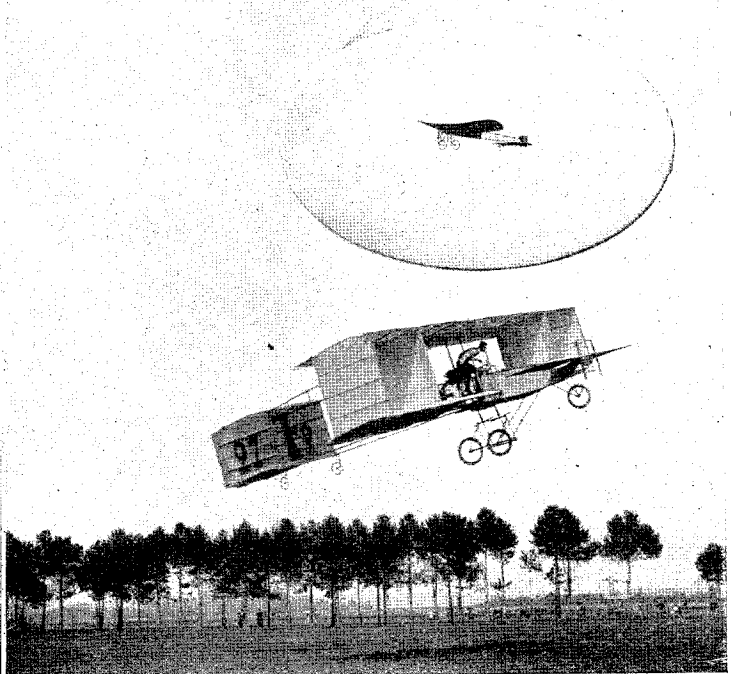
Alfred Leblanc, con su Blériot (n.º 23), con el que realizó interesantes vuelos. La lucha de los dos tipos de biplano, cuyas características más esenciales residen en la estabilización, quedó indecisa entre Blériot y Latham, por no haber venido los R. E. P. a tratar de disputarles la primacía.



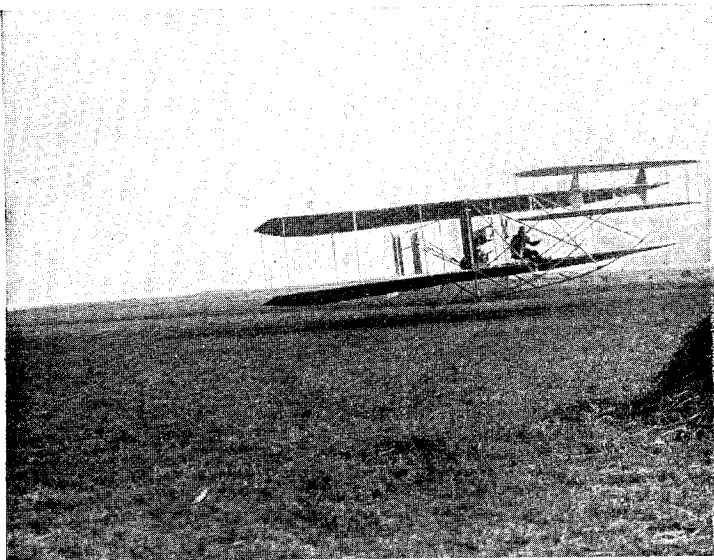
Tissandier tenía inscritos dos aeroplanos del tipo Wright. Aquí está representado subiendo con el biplano n.º 26.



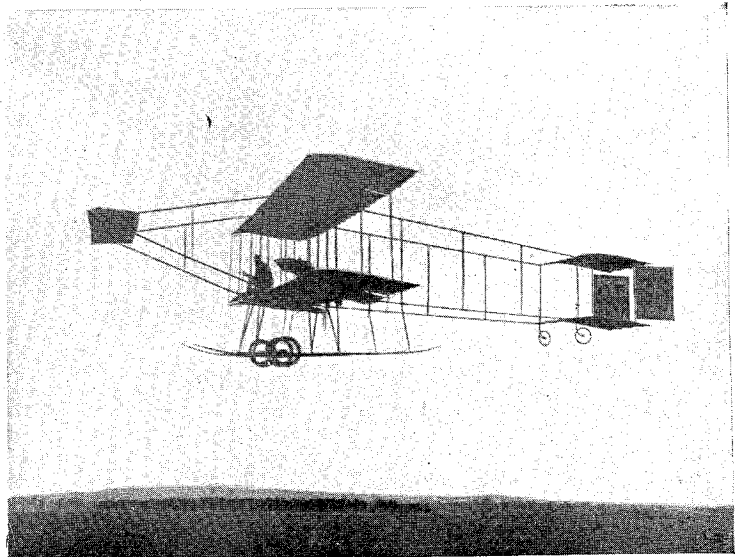
Cockburn, con su biplano Farman (n.º 32), representaba á Inglaterra. Está á punto de tomar el viraje. Latham, con el Antoinette (n.º 29), figura en el medallón.



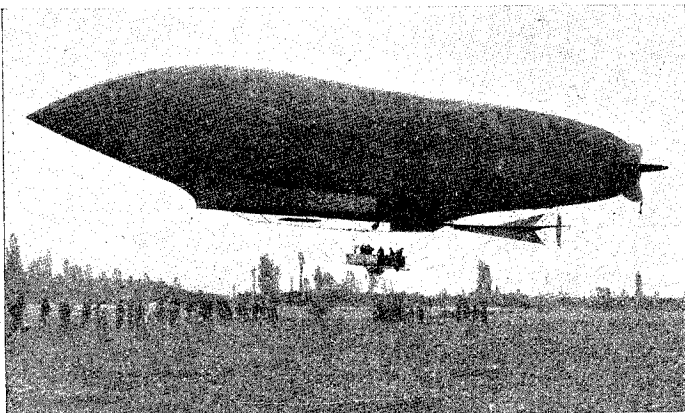
Bunau-Varilla, con su Voisin (n.º 27), vuela con un pasajero. En el medallón, el Blériot, de Leblanc, primero y aprovechadísimo discípulo del que atravesó el canal de la Mancha.



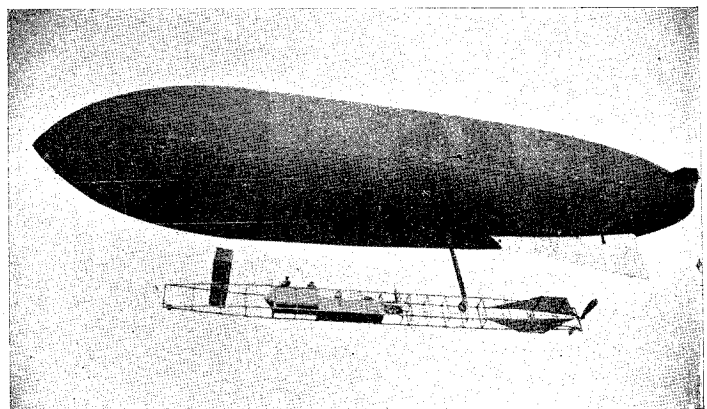
Lefebvre, con los vuelos elegantes y precisos de su biplano Wright (n.º 25) consiguió conquistar el cuarto lugar en las clasificaciones de la Copa Gordon-Bennet, velocidad y vuelta á la pista, quedando 3.º en el premio de los pasajeros. En el momento de compaginar este número nos llega la noticia de su muerte, por haberse fracturado el cráneo probando un biplano por cuenta de la Sociedad Ariel.



Enrique Farman, con el biplano (n.º 30) de su construcción, conquista el envidiado premio de la Champagne, y, volando con dos personas, el premio de los Pasajeros. Farman resultó el verdadero héroe de la Gran Semana de Aviación, siendo entusiásticamente aclamado en varias ocasiones, sobre todo al tenerse noticia de que se llevaba el Gran Premio.

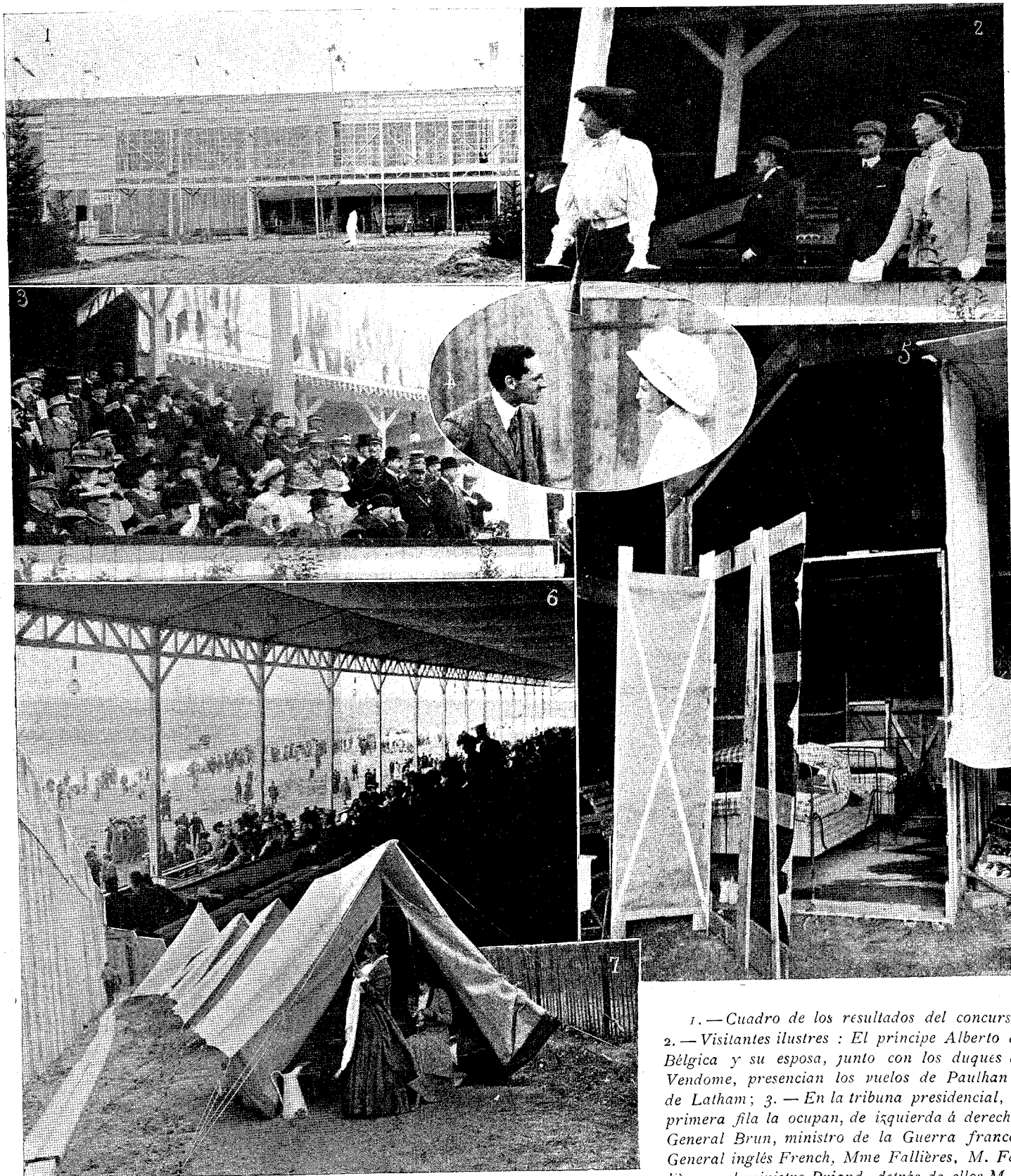


«Prix des Aéronefs». El dirigible COLONEL-RENNARD, del ejército francés, globo semi-rígido, hizo el mejor tiempo. Es del mismo tipo que el LIBERTÉ, representado por esta ilustración.



2.º del premio de las aeronaves. El pequeño globo ZODIAC, que evoluciona con perfecta seguridad, á pesar de tener un motor de poca fuerza, alcanza notable velocidad.

Betheny - Aviación. - Entre los espectadores



1. — Cuadro de los resultados del concurso.
2. — Visitantes ilustres : El príncipe Alberto de Bélgica y su esposa, junto con los duques de Vendome, presencian los vuelos de Paulhan y de Latham; 3. — En la tribuna presidencial, la primera fila la ocupan, de izquierda á derecha: General Brun, ministro de la Guerra francés, General inglés French, Mme Fallières, M. Fallières y el ministro Briand, detrás de ellos M. y

Mme Lannes, y de pie, entre el público, se reconoce la barbilla blanca de M. Deustch de la Meurthe; 4. — Latham conversando con la señorita Antoinette Levasseur, madrina del motor Antoinette; 5. — Cómo vivían los aviadores en los tinglados; 6. — La tribuna pública; 7. — Cómo vivían los espectadores. Dos elegantes parisienses, alojadas en tiendas detrás de la tribuna, hacen su toilette matinal.

quiera de automóvil; no hablemos de la estabilización y de los timones, pues el hecho de encontrarse tantos sistemas diversos que dan más ó menos resultado, sienta una serie de principios, algunos contradictorios, sin llegarse á demostrar que ninguno de ellos sea el definitivo.

Pero esto no debe desanimar: por sport se arrostra la muerte al subir en un globo libre, descontando anticipadamente el caso desgraciado de tener que sucumbir; por sport se lucha en una carrera de automóviles, con el peligro ace-

chando á cada lado del camino; por sport y por amor á la ciencia, seguirán atrevidos sportsmen lanzándose al aire con aparatos de precario equilibrio, anticipando resignadamente el caso de tener que ser inscritos entre las víctimas exigidas por el arduo problema que ha apasionado á la humanidad desde su infancia. Tan viejas como el mundo son las representaciones mitológicas que figuran al hombre con alas; quizás sin usurpar á las aves este atributo, llegaremos á conquistar el más voluble de los elementos, y por medio de una

Recuerdo del Quinto Congreso Internacional Esperantista en Barcelona

El Comité Organizador



D. Federico Pujulá y Vallés
Presidente.



D. Alfonso Sabadell
Vicepresidente.



Mme G. Rebours de Pujulá
Secretaria.



D. Cayetano Balsells
Tesorero.

Presidentes de las Principales Secciones



M. Charles Bourlet
«Juegos florales».



Dr. J. Bremón y Masgrau
«Propaganda».

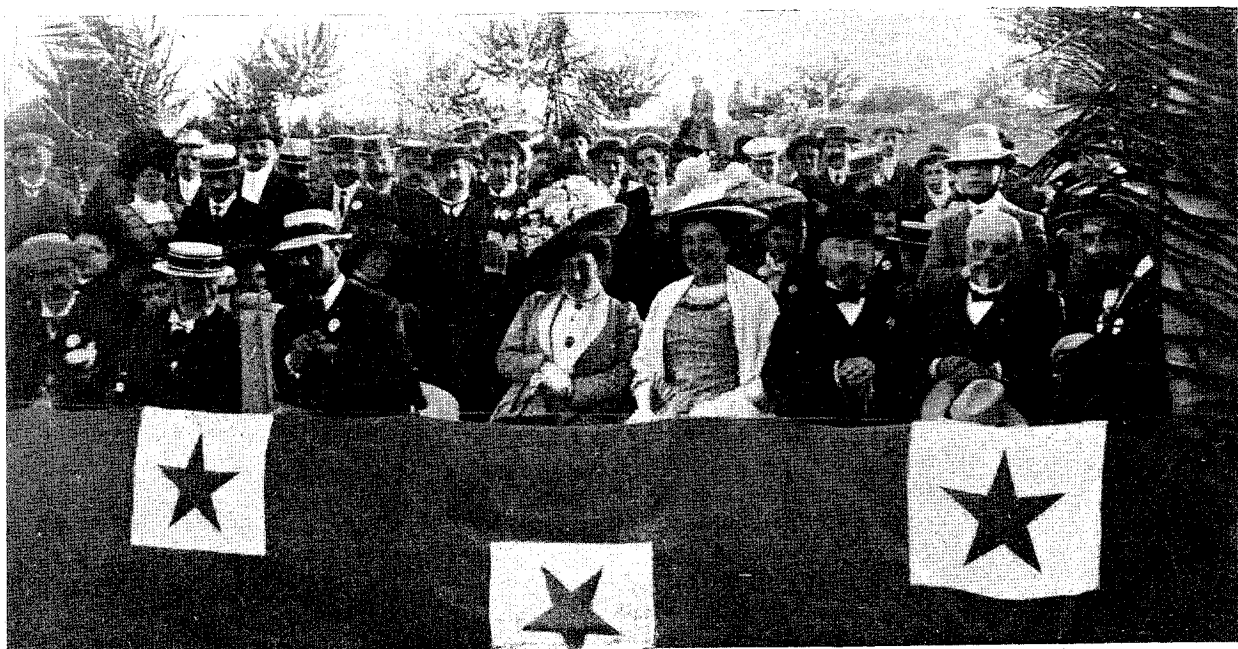


D. J. Salas Balmes
«Fiestas».



D. Ramón Claramunt
«Alojamientos».

Fiestas deportivas



La Presidencia del Concurso de Foot ball. - De derecha á izquierda : D. Federico Pujulá, el general Sébert, presidente de la Asociación esperantista de la Cruz Roja, el Dr. Zamenhof, inventor del idioma universal «Esperanto», la señora Rebours de Pujulá y la señora de Zamenhof.



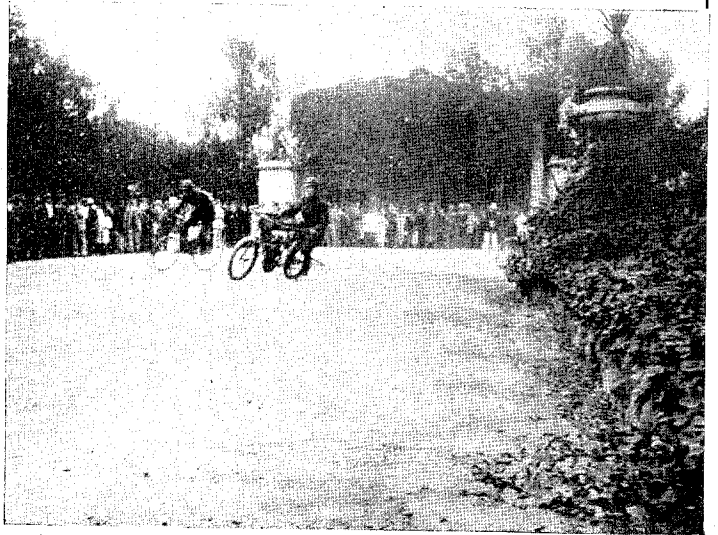
Una escena del Concurso de Foot-Ball entre teams de Juniors.



Los corredores que se disputaron la Copa «Esperanto» ofrecida por LOS DEPORTES; á la salida. El tercero, empezando por la izquierda, es José Magdalena, vencedor de la carrera. A la derecha, se ven Abadal, Alberici y Sirep, éste con maillot azul y blanco, colores distintivos del Club Deportivo. Antes de esta carrera tuvo un match á moto con Aparg.



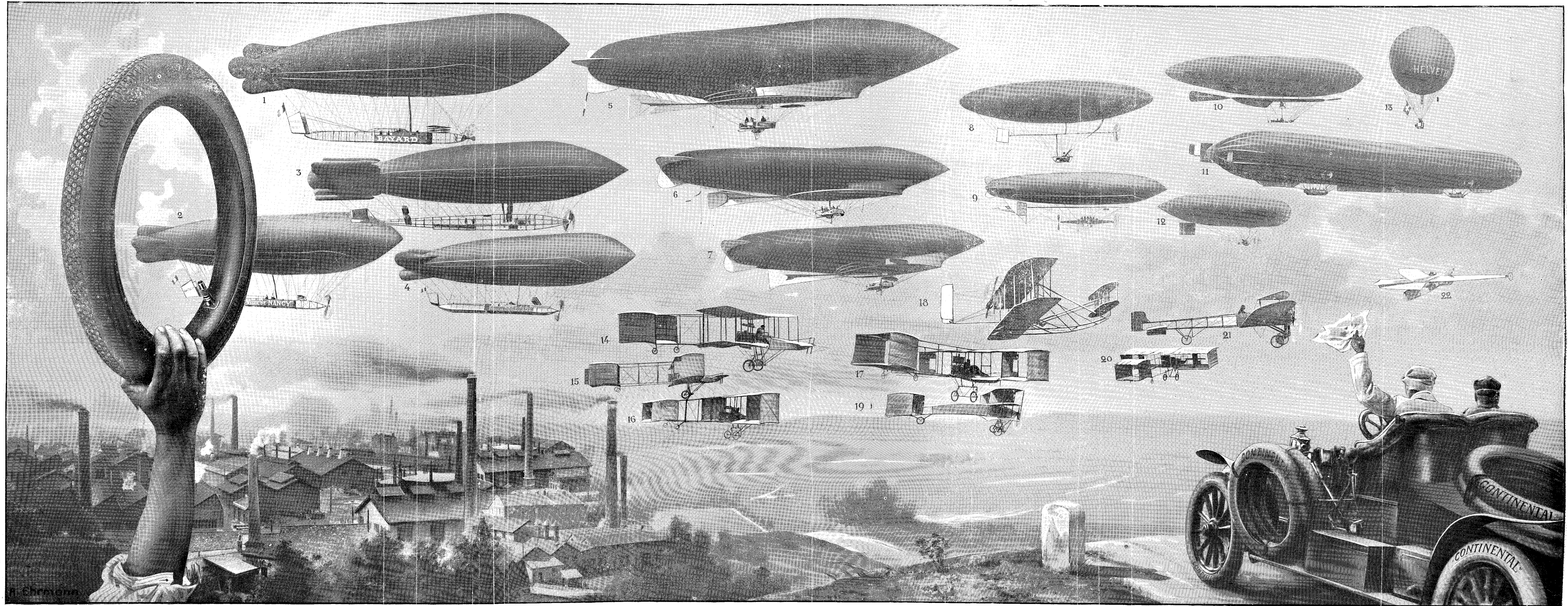
Momento de dar la salida á los entrenadores de la carrera «Copa Esperanto».



José Magdalena y su entrenador Pellart toman uno de los virajes.

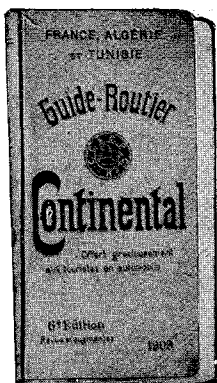
1909 Tous ces Dirigeables et Aéroplanes sont en Fortes Toiles CONTINENTAL comme les célèbres PNEUS 1909

ET CONSTITUENT LA PRESQUE TOTALITÉ DE LA FLOTTE AÉRIENNE ACTUELLE



DIRIGEABLES : 1. Bayard-Clément 1908, 3,500 m³ (Astra). — 2. Ville-de-Nancy 1909, 3,300 m³ (Astra). — 3. Colonel-Renard 1909, 4,100 m³ (Astra). — 4. Ville-de-Paris 1906, 3,200 m³ (Astra). — 5. Ville-de-Bordeaux II 1908, 3,000 m³ (Astra). — 6. "Patrie" 1906, 3,650 m³ (Lebaudy III). — 7. "République", 3,650 m³ (Lebaudy IV). — 8. Lebaudy II 1904, 2,950 m³; agrandi à 3,300 m³ en 1908. — 9. Zodiac-De La Vaulx, 1,000 m³ — (Le Zodiac II, pour le "Petit Journal", 1,200 m³; et le Zodiac III 1400 m³ du même type). — 10. Gross 1909, 5,000 m³ — 11. Zeppelin II 1902, 15,200 m³ — 12. Parseval II 1908, 3,890 m³ — (Parseval III 1909, 6,700 m³) — 13. Helvétia 1908, 2,200 m³ (gagnant de la Coupe Gordon-Bennet).

AÉROPLANES : 14. Farman. — 15. Delagrèze (Voisin). — 16. De Rue (Voisin). — 17. De Caters (type Voisin). — 18. De Lambert, Tissandier (types Wright). — 19. Goupy. — 20. Paulhan (système Voisin). — (Les appareils Zipfel et Gaudard sont du même type.) — 21. Blériot (Traversée de la Manche). — 22. Esnault-Pelterie (REP).

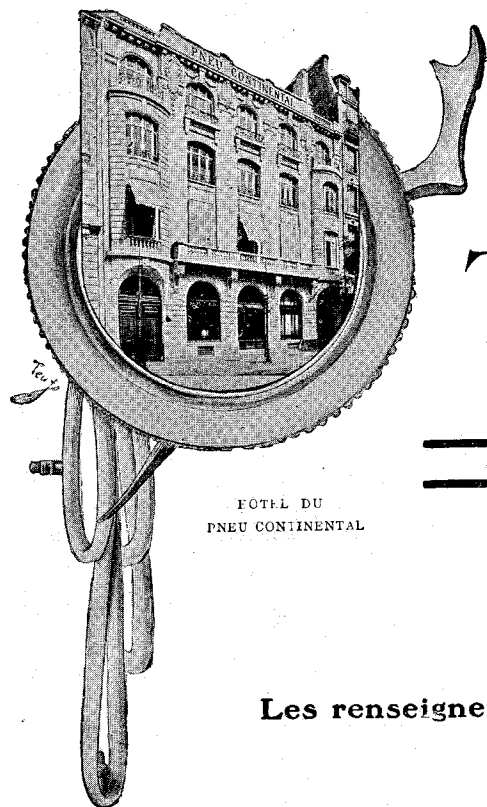


VIENT DE PARAÎTRE :

Le Guide Routier Continental 1909 (6^e Édition)

276 itinéraires. — 56.000 kilomètres. — 10,500 localités.
5,200 hôtels et mécaniciens. — 315 plans. — 34 cartes, etc..

Distribué gratuitement aux touristes en automobile. — Franco (Paris) contre 0 fr. 40 et province 1 fr.



HOTEL DU
PNEU CONTINENTAL

Ne partez pas en Auto
sans avoir demandé au

Touring-Office = = CONTINENTAL

PARIS, 146, Avenue Malakoff

Les renseignements gratuits sur votre itinéraire :

LES CURIOSITÉS A VISITER ***
LES HOTELS ET GARAGES RECOMMANDÉS
LES FORMALITÉS EN DOUANE, ETC., ETC.

En vente au Touring-Office Continental : L'ATLAS-ROUTIER CONTINENTAL
Distribution gratuite aux Automobilistes : LE GUIDE ROUTIER CONTINENTAL

L'ATLAS ROUTIER CONTINENTAL

34 Cartes en 4 couleurs à l'échelle de 1.000.000^e

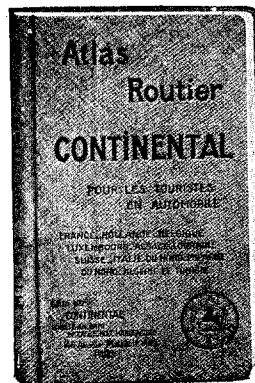
Comprenant : la France, l'Algérie, la Corse, une partie de l'Espagne, de l'Italie, de la Suisse, de l'Allemagne, de la Belgique, de la Hollande, de l'Angleterre.

Légende en français, allemand, anglais, espagnol, hollandais, italien. — Distances kilométriques de ville à ville et d'intersection à intersection. — Tableau des écarts d'horaires entre les différentes latitudes, etc., etc.

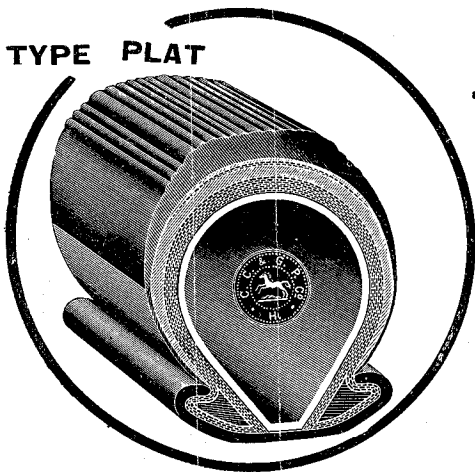
Prix : (franco) Paris 4 fr., Province 4 fr. 25, Étranger 5 fr.

L'ATLAS ROUTIER CONTINENTAL
Pour la Suisse

Prix (franco) : 1 franc.

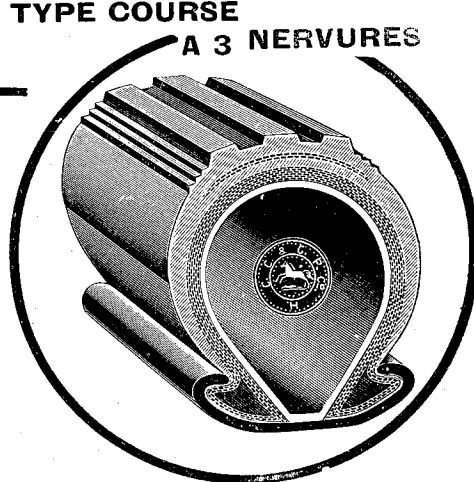


TYPE PLAT



TYPE COURSE

A 3 NERVURES



LES PNEUS CONTINENTAL

Modèles 1909



Type plat

Convient, par sa bande de roulement large et plate, aux véhicules de vitesse et poids moyens.

Type course renforcé à 3 nervures

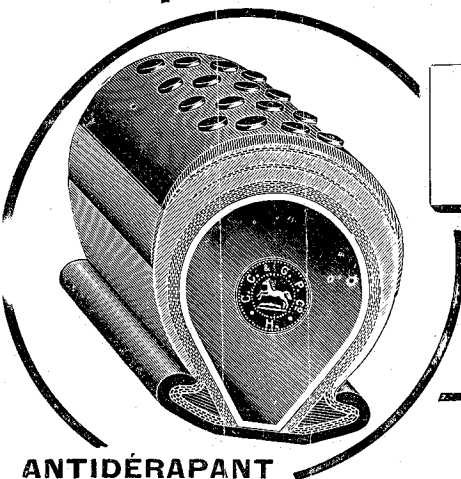
De construction plus robuste que le type plat, spécialement désigné pour les voitures lourdes et vites, ce pneu possède un rendement kilométrique tel, qu'il compense largement, à l'usage, sa légère majoration de prix.

Antidérapant rouge-ferré

L'Antidérapant d'été par excellence: ne chauffe pas, même aux plus grandes vitesses et par les plus grandes chaleurs.

Antidérapant cuir-ferré

Son emploi est surtout à recommander pour les services de ville.



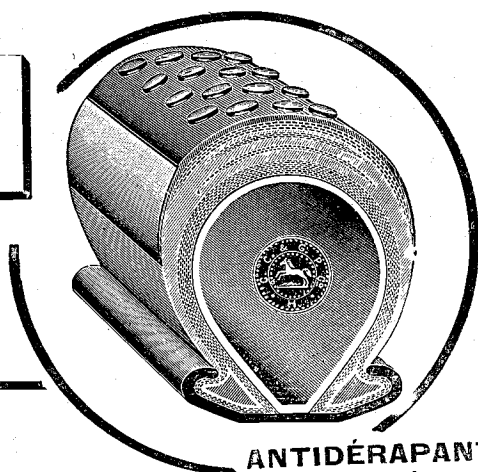
ANTIDÉRAPANT
CUIR FERRÉ

Envoi du Tarif franco ♣ ♣
♣ ♣ ♣ ♣ *sur demande*

PARIS

146, Avenue Malakoff, 146

Usines à CLICHY



ANTIDÉRAPANT
ROUGE FERRE

CONTINENTAL ne se contente plus des
lauriers de la route; voici que maintenant il
s'attaque à la conquête de l'air.

(Les Journaux).

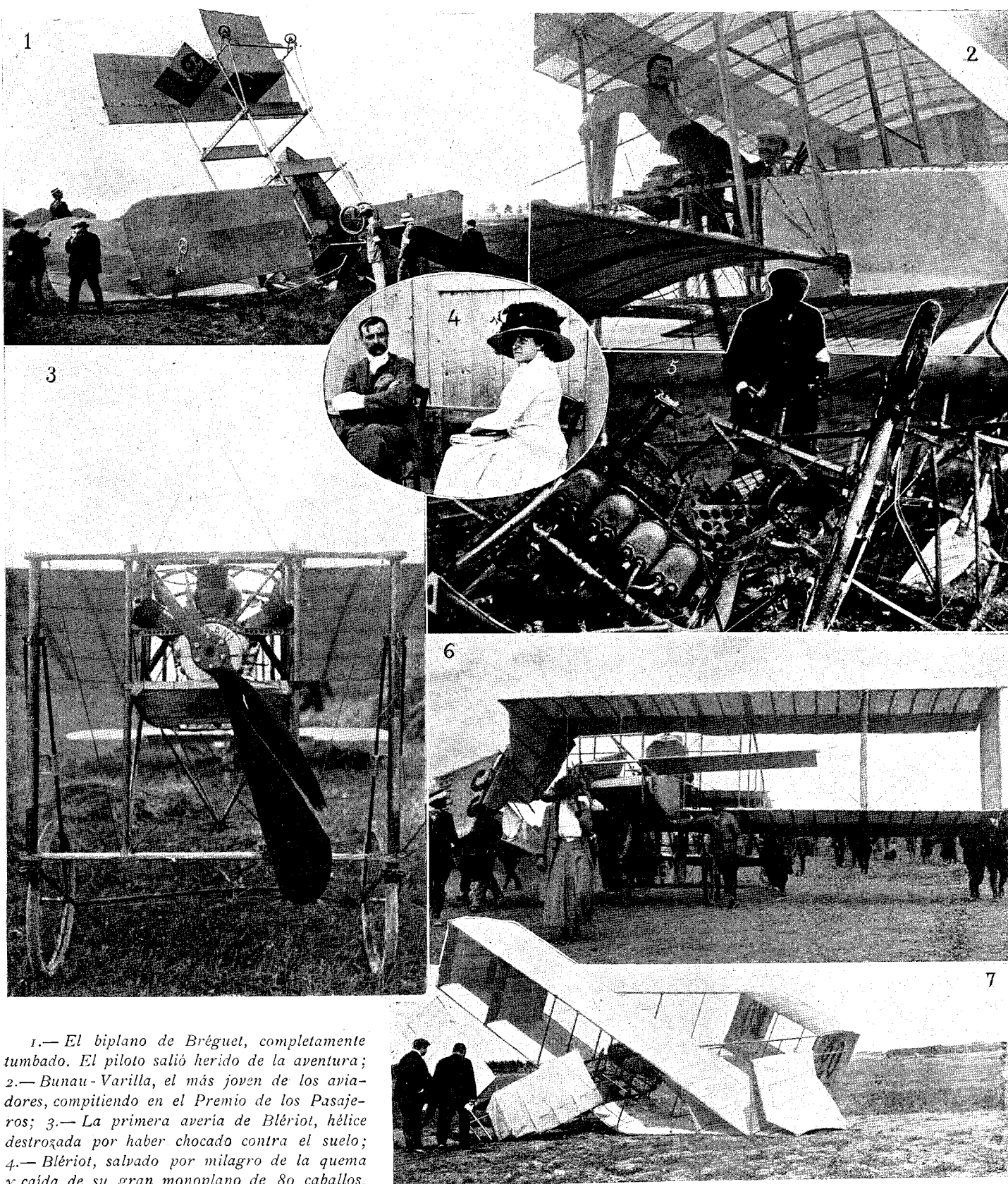
LE PNEU CONTINENTAL

et ses

FORTES TOILES

Nous publions ci-contre une vue panora-
mique de la Flottille Aérienne actuelle, dont les
unités ont été construites avec des FORTES
TOILES CONTINENTAL.

Betheny-Aviación.-Entre los actores



1.— El biplano de Bréguet, completamente tumbado. El piloto salió herido de la aventura; 2.— Bunau-Varilla, el más joven de los aviadores, compitiendo en el Premio de los Pasajeros; 3.— La primera avería de Blériot, hélice destrozada por haber chocado contra el suelo; 4.— Blériot, salvado por milagro de la quema y caída de su gran monoplano de 80 caballos, con su señora. La mano izquierda ha sufrido una quemadura bastante seria; 5.— Montón informe de hierros descoyuntados; todo lo que queda del Blériot que se incendió en el aire. El gran motor de ochenta caballos presenta una cuádruple fisonomía monstruosa, que completa la rareza del conjunto; 6.— El biplano de Fournier vuelve al tinglado después del accidente; 7.— Como al anterior, al tomar tierra de lado cuesta á Paulhan serios desperfectos en la frágil estructura de su aparato. Estas averías causaron cada vez en las tribunas momentos de indescriptible ansiedad.

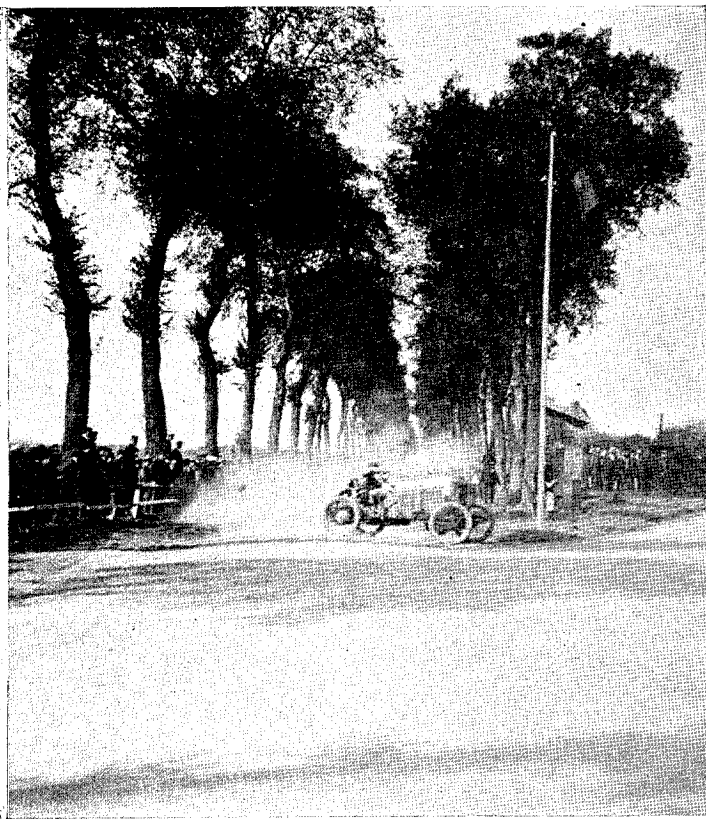
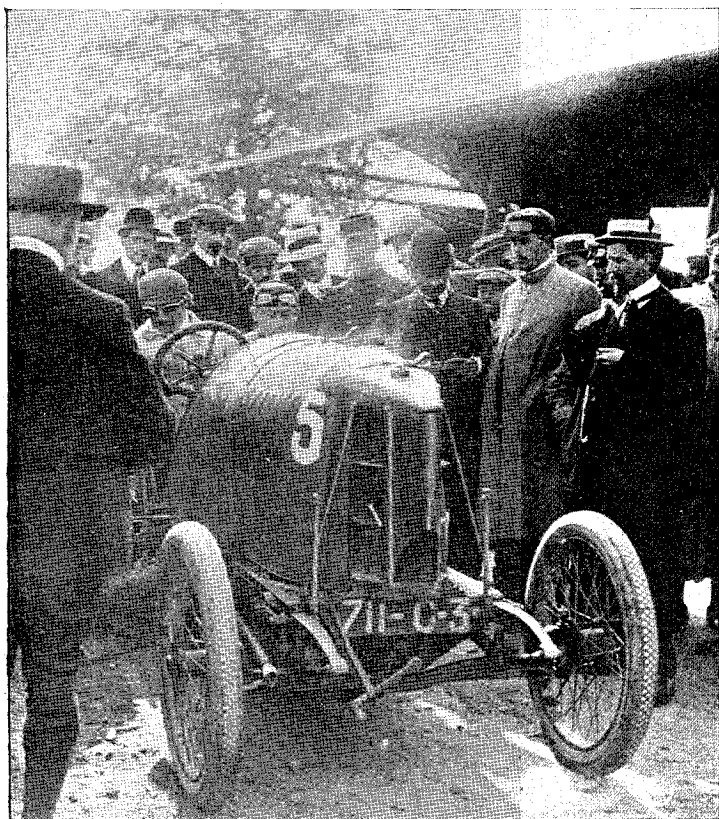
hélice ó de otro mecanismo, cuya idea puede que esté ya en embrión en el secreto de algún laboratorio, volaremos con seguridad absoluta con escarnio de la ley de la gravedad y sonriéndonos de seculares temores.

Expuesta nuestra impresión, que constituye una salvedad en el coro general de admiraciones, no hemos de escatimar

elogios al Barón de Polignac y á sus compañeros de Comité, los grandes viticultores de la Champagne, que han acertado á realizar una maravillosa fiesta, conmoviendo á la humanidad muchísimo más que cualquier otra desde que el mundo es mundo.

Se ha dicho que las entradas en los terrenos de Betheny-

Carreras de voiturettes. "Copa de Normandía"



En un magnífico circuito que tiene por centro Caen, se disputó en 29 de Agosto este premio, llevándose Boillot, sobre Lion-Peugeot. Este joven conductor, cuya osadía hemos tenido ocasión de admirar las dos veces que corrió aquí en la Copa Catalunya, hizo un promedio de 97 Km., lo que le llevó a la victoria. Las fotografías que insertamos le representan a la salida y en uno de los más hermosos virajes.

Aviación habrán pasado de 100.000. No es dudoso. El público, pacientísimo, ha seguido con un interés incansable todas las pruebas, á despecho del viento y de la lluvia, del barro y de todas las incomodidades; los automóviles, á millares, los trenes extraordinarios, de hora en hora, los han traído y llevado diariamente. Los automovilistas, que no habían conseguido mover la apatía presidencial para hacerle asistir á ningún gran acontecimiento de sport, ni aun al Gran Premio, ven como M. Fallières, por iniciativa propia, doblaga el protocolo, recibiendo en su tribuna á las personalidades más salientes de la política, junto con los grandes industriales del automovilismo, entre los cuales hemos visto á Deutsch de la Meurthe, á Peugeot, al papá Clement, al marqués de Dion y otros; de Inglaterra, además del General French, á quien su alto cargo indica para un lugar en la tribuna presidencial, he penetrado el incógnito del famoso Lloyd George, de Lord Northcliffe y del diputado Sir Henry Norman; de Alemania ha venido el mayor Parseval, del parque aerostático de Tegel, inventor de un dirigible que los franceses ponen con frecuencia en solfa; los encopetados duques de Vendome hacen los honores al príncipe heredero de Bélgica y á su esposa, venidos exprofeso; Luigi Barzini admira concienzudamente, para preparar á sus compatriotas al meeting de Brescia, y, por fin, no reconozco á más español que el Sr. Guarro, el fabricante de pianos de Barcelona, que viene á vernos el día de la visita presidencial y se vuelve á toda prisa.

A nuestro entender, Blériot ha resultado el verdadero héroe de las fiestas; la figura simpática y modesta del hombre que lucha denodadamente, que quiere imponerse á la contraria suerte, que lo logra al fin y que ve su obra destruida por el fuego, salvándose sólo por *la piel de los dientes*, como dijo un inglés (*by the skin of his teeth*). Su vida en el hangar ha sido de las más laboriosas y agitadas. La *mise-à-point* de sus aparatos le ha exigido inauditos trabajos y grandes meditaciones; todo estaba para él previsto y calculado, y el riesgo personal que ha corrido no disminuye en nada su mérito. Al lado de Blériot, el ingeniero y el inventor, Latham, el sportsman, que sólo piensa en nuevas

locuras que intentar, es la *coqueluche des dames*, el muchacho vivo y sin miedo, que consigue llevarse el record de la altura y que amenazó un momento conquistar todos los premios, viéndose en continuo *handicap* por las penalizaciones que tuvo que sufrir. Los supersticiosos hicieron notar que el fatídico 13 tocó á uno de sus aparatos.

Curtiss representa la escuela americana, que siente una ingenua tirria contra los franceses; su triunfo en la Gordon-Bennet no tiene nada de casual ni de innecido; pero sus ayudantes son juzgados taciturnos, olvidando que no saben una palabra de francés, y esto da un carácter misterioso al hangar, claro y abierto, adornado el día del triunfo con las *stars and stripes* de la bandera americana. Enrique Farman, con su fisonomía voluntariosa y dura, sigue á todos ellos en el orden de mis preferencias, que las simpatías no se dominan; las brillantes *performances* conquistando el Gran Premio de la Champagne y el de los pasajeros, le valieron justísimas ovaciones. No olvidamos á Paulhan ni á ninguno de los demás; pero es inútil repetir noticias que la prensa ha ido publicando al día, ni resultados sobradamente conocidos.

No puedo menos de pensar, de vuelta á París, después de haber pasado una semana de inolvidables emociones, en mi tierra, y traslado con la imaginación los aeroplanos, con sus vuelos y experimentos, á los alrededores de Barcelona, sonriendo en sueños, con inmensa fruición, ante el espectáculo maravilloso.

¿Cuándo podremos contemplarlo?...

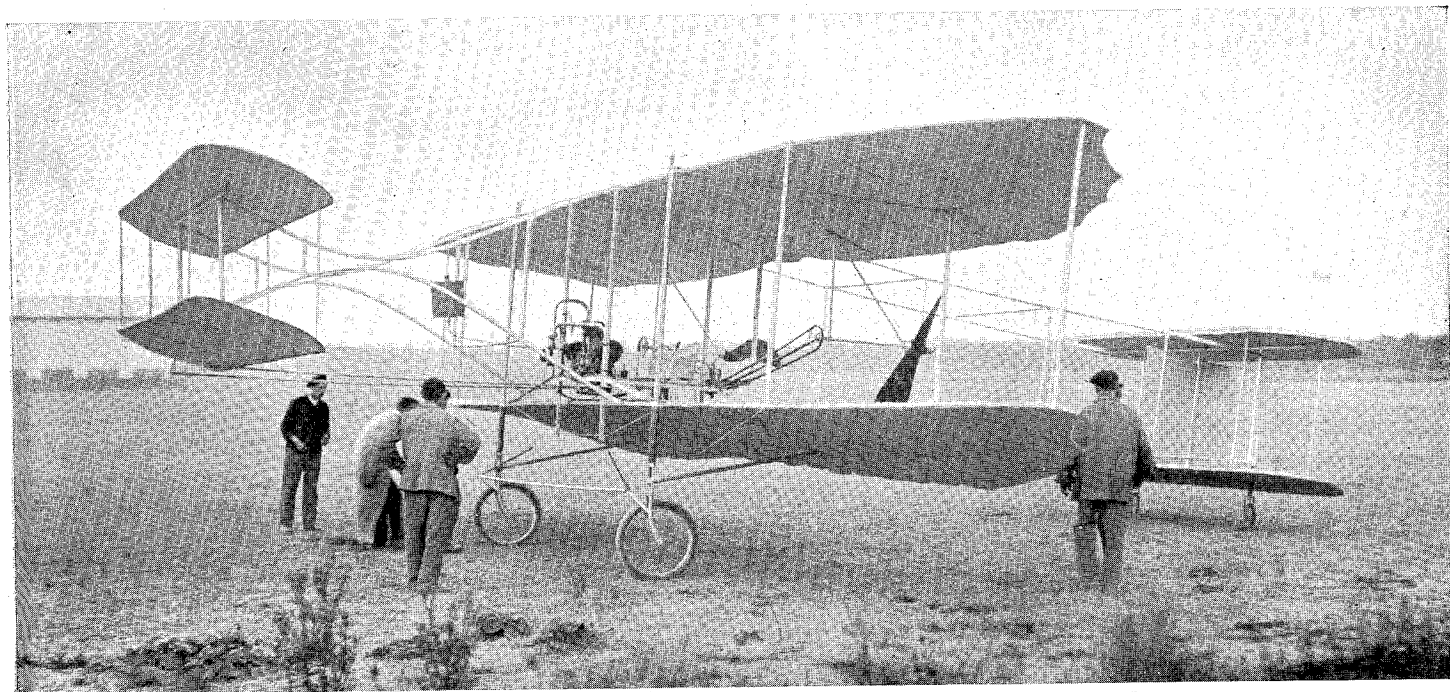
Por ahora, los trenes especiales se han llevado á Brescia los aparatos, para que los aviadores franceses puedan medirse con sus rivales italianos, con los Calderera, los Cobianchi, Moncher, Anzani y tantos otros, que darán gran interés nacional al concurso.

España está lejos y los Pirineos resultan más altos que todos los Alpes imaginables.

JULIO ROMÁN.

Aviadores españoles. El aeroplano Sánchez Besa

España goza un injusto renombre de estar atrasada en lo que á aviación se refiere; en demostración de lo contrario, publicamos en nuestro número 52 una lista de nombres de estudiosos de la aviación, que, aunque corta, basta para evidenciar la existencia de un ambiente propicio. Sucesivamente iremos dando á conocer los trabajos de cada uno de ellos.



Vista lateral del aparato, construido en los talleres Voisin, con motor Anzani, y, á lo que parece, con una subvención del Gobierno español. Hélice doble. Timón de altura delantero y timón de dirección.

Anticipándonos á todas las revistas españolas y gracias á la diligencia y actividad de nuestro corresponsal fotográfico en París, hemos podido procurarnos estas interesantísimas vistas del aparato del Sr. Sánchez Besa, construido en París bajo sus planos en los talleres de los hermanos Voisin. En una de ellas, hemos anotado cuidadosamente todos los detalles visibles de la construcción y manejo del aparato, figurando debajo el aviador M. Delagrangé, sentado en el sillón y haciendo funcionar las manivelas. Hemos conseguido el plano del aparato, para el cual remitimos á nuestros lectores á la sección técnica *Motor* de este mismo número.

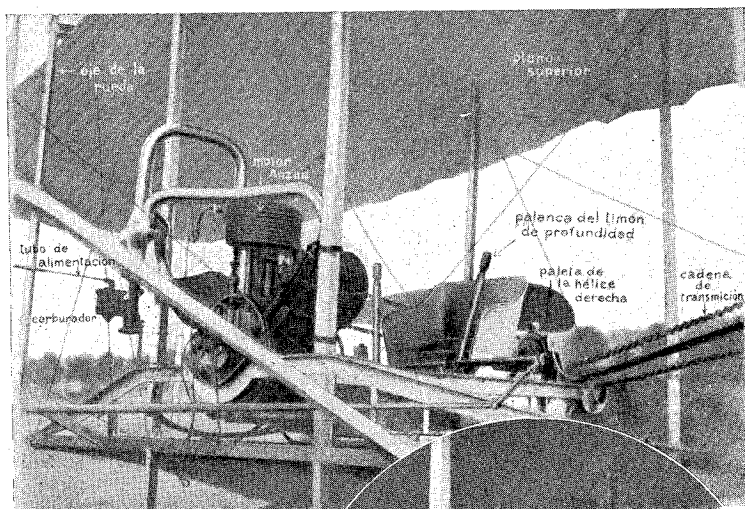
El manejo aparece sencillísimo, tanto por tener la dirección concentrada en sólo dos palancas, como por la disposición del motor, frente mismo del piloto y de manera que sea fácilmente regulable.

El Sr. Sánchez Besa, con gran atrevimiento y sin antes haber hecho pruebas decisivas, inscribió su aparato en el concurso de Reims, probándolo el día de la visita del Presidente de la República, consiguiendo levantarse muy poco del suelo y siendo detenido por insignificantes averías.

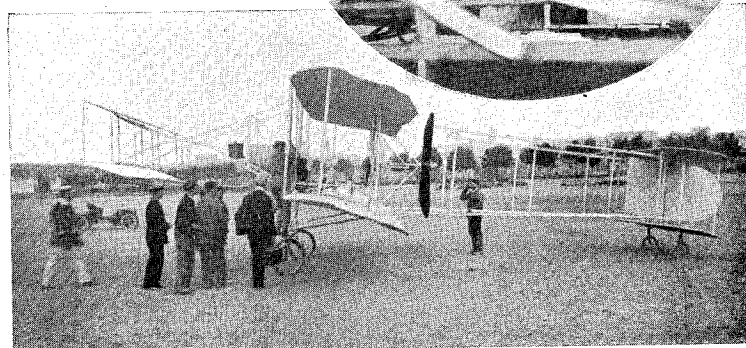
Con muy prudente acuerdo, no volvió en los días sucesivos á repetir los ensayos, que, dada la poca preparación, tenían que resultar forzosamente insignificantes.

Otro nombre español figuraba entre los inscritos, el de un tal Fernández; pero, á lo que parece, se trata de un riquísimo americano que ha asombrado al público de Niza con sus automóviles y sus excentricidades.

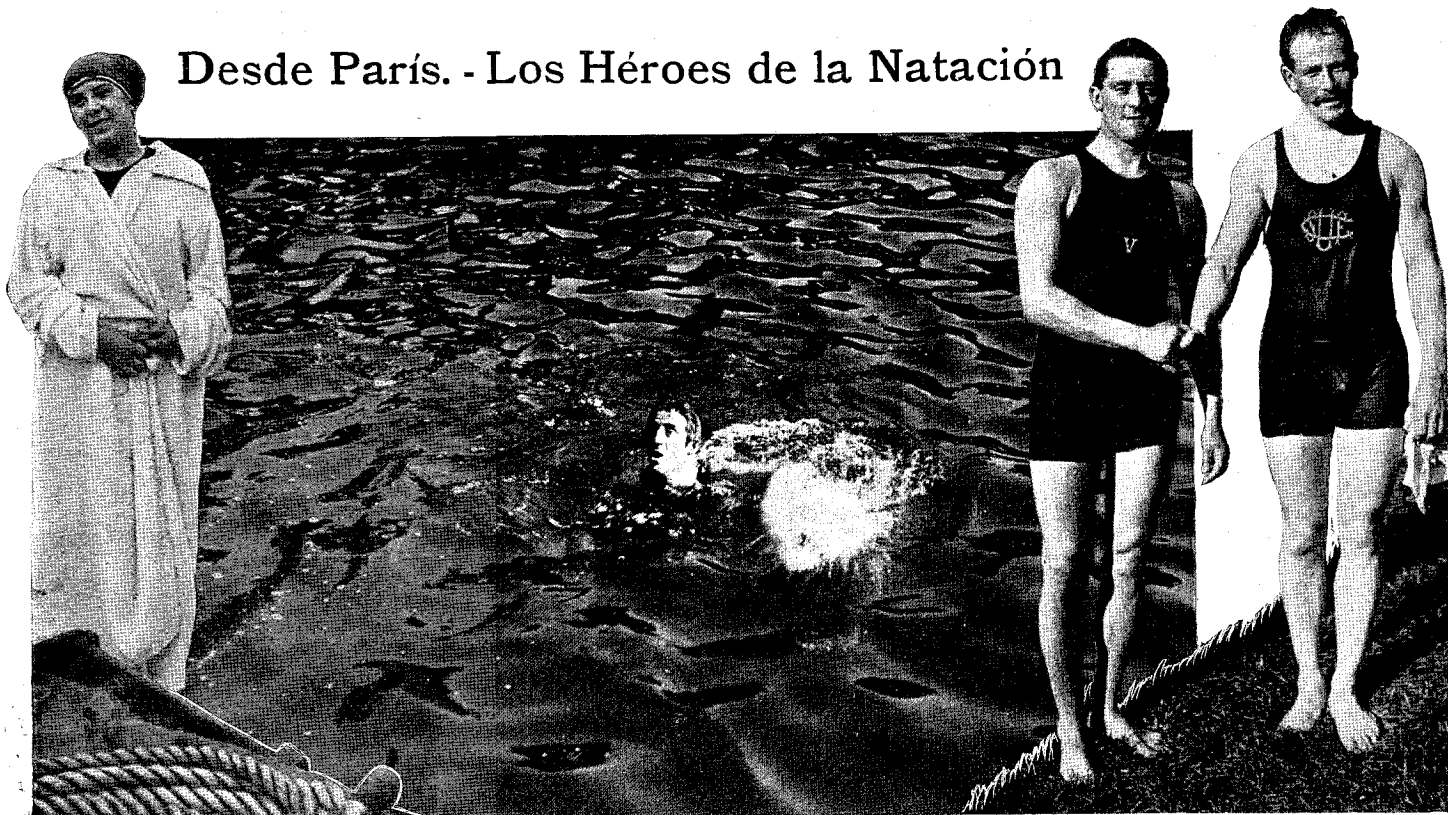
Con gran alegría podemos hoy anunciar á nuestros lectores que el aviador cuya venida desde los Estados Unidos anticipamos en nuestro número, reside ya en Barcelona. Se llama J. Abridges, hijo de padres españoles y compañero de Curtiss, acerca de cuya vida nos ha prometido recuerdos personales, que, sin duda alguna, saborearán con fruición nuestros lectores.



1. — Detalles de construcción del aparato; 2. — M. Delagrangé sentado en el sillón del aeroplano; 3. — Vista del aparato, completamente puesto de lado.



Desde París. - Los Héroes de la Natación



Mme Maase, nadadora, que compitió en la travesía de París á nado, fotografiada á bordo del lanchón desde el cual se echó al Sena.

Radmilovic agitando el río con su poderoso STROKE. El esfuerzo da á su fisonomía inteligente un aspecto casi de ferocidad.

Radmilovic, campeón inglés, estrecha la mano á Vasseur, que lo era francés, vencido por el primero en el Meeting de L'Auto.

Hermoso espectáculo nos ofreció el domingo último á los amateurs de la natación, *L'Auto*, con su meeting internacional.

Las riberas del Sena, junto al pueblo de Puteaux, estaban materialmente llenas de gente, que se estrujaba ansiosa de presenciar tan magnífico espectáculo, cuyo interés se acentuaba con el anuncio de que se iba á ejecutar la tan peligrosa suerte del *Salto de la muerte*, pero esta vez en tandem y con la colaboración de una señora.

Hablaremos antes de lo principal del programa, como lucha de natación, ó sea del *criterium de 500 metros*, que se disputaban, en primera línea, el famoso nadador inglés Radmilovic y el campeón francés Vasseur, los nadadores más interesantes de la prueba.

La atención de todo el mundo estaba fija en el pontón en que los jurados y los nadadores esperaban la señal de la partida; ocho nadadores, al oír, se precipitaron en el Sena, con un movimiento uniforme, casi automático, y golpearon el agua en seguida con vigor.

Radmilovic logró ganarle al campeón francés 4 metros de salida, y si bien Vasseur luchó arduamente y pasó á su adversario en el viraje, á 125 m., el infatigable inglés consiguió, al llegar á los 150 m., una ventaja de 5 m. En este momento la lucha adquiere el punto máximo de interés; Vasseur ataca, fuerte, ya llega á 2 m. de su contrario; pero éste en un supremo esfuerzo demarra duramente y gana el *criterium* de una manera brillantísima, entre las palmadas de la multitud, que frenéticamente aclama, aplaudiendo al mismo tiempo al valeroso Vasseur, que de una manera tan

admirable ha sabido luchar, disputándole á su contrario el honor del primer puesto. Aplaudidos igualmente fueron Smith, que llegó 3.º, y Decoin y Rousel, que se clasificaron 4.º y 5.º respectivamente.

Últimamente vemos el peligroso salto de la muerte, ejecutado en tandem por Peyrusson y Madame Garnier; al presentarse en público se les tributa una estruendosa ovación, acallada solamente cuando los dos intrépidos nadadores suben al *plongeoir*.

Momentos de emoción intensa resultan al ver á Madame Garnier montar en el sillín delantero del tandem y á su compañero prepararse para lanzarse al río.

Un silencio sepulcral invade á la multitud toda cuando de lo alto del *plongeoir* se oye solamente el grito de ¡hop!, y vemos á los temerarios nadadores lanzarse al espacio.

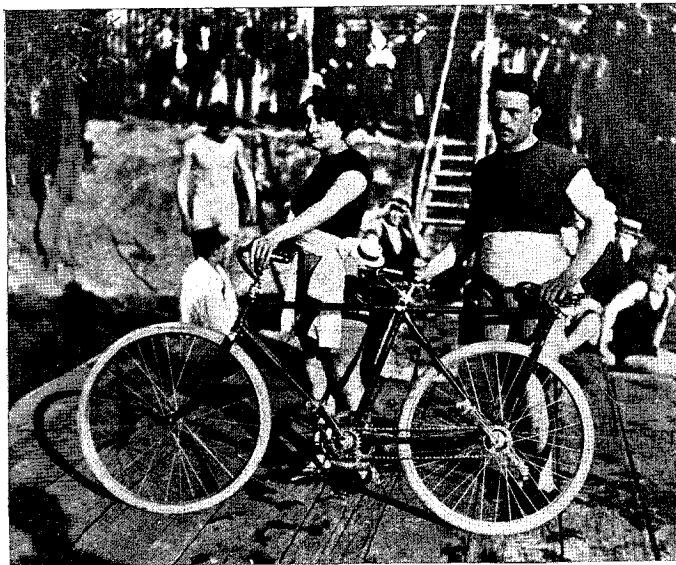
Peyrusson abandonó en seguida el tandem, Madame Garnier, segundos después, imitó á su compañero, realizando valerosamente el tan peligroso *Salto de la muerte*.

Jamás hemos visto ovación más delirante que la obtenida por Madame Garnier y M. Peyrusson, en pago á su temeridad y sangre fría.

No menos brillante resultó el match de Water Polo, en que compitieron *équipes* de diversas nacionalidades.

La travesía de París á nado, prueba renovada anualmente, atrajo también un público numerosísimo, para el cual fué gran aliciente la presencia entre los concurrentes de la señorita Maas. La travesía la hizo en menos tiempo Como, cuyo vigor es verdaderamente extraordinario; su figura, redonda y maciza, parece imposible se pueda sustentar sobre el agua.

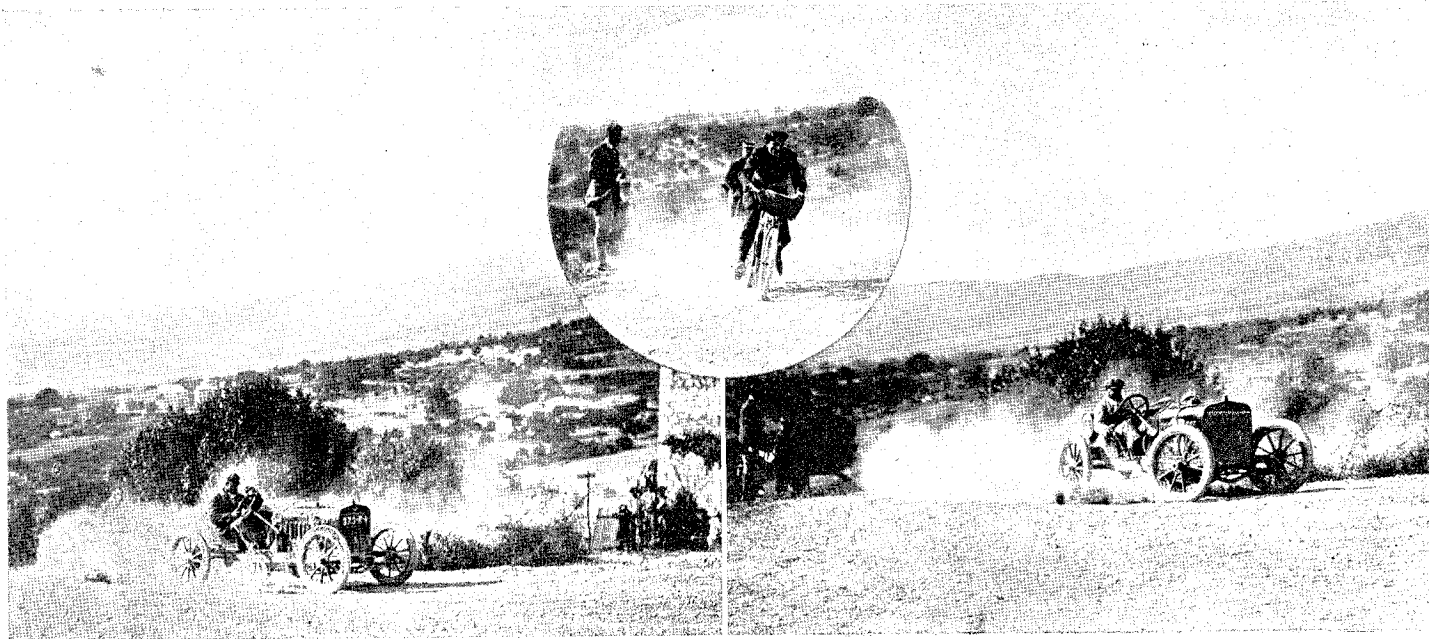
S. HARRY.



El campeón Paul Peyrusson y Madame Garnier y la bicicleta tandem con que ejecutaron felizmente el salto de la muerte en el agua. Se echaron al Sena, desde 20 metros de altura, durante el Meeting Internacional de Agosto, organizado por L'Auto.

La Carrera de Cuesta del Mont Ventoux

Una doble victoria para nuestra industria nacional. — La Hispano y Klein



León Demy, sobre Hispano-Suiza, primero de la primera categoría. Neumáticos Klein.

Aunus, sobre Excelsior, ganador del premio de motos.

Zuccarelli, sobre Hispano-Suiza, primero de la tercera categoría. Neumáticos Klein.

Con la carrera de cuesta de Gaillon, posee la que vamos á reseñar la primacía de las que de este género se celebran en Francia anualmente; nada tiene, pues, de particular el que la concurrencia de turistas y aficionados fuese numerosísima, acudiendo en sus autos á presenciarla, siendo de notar el gran número de damas que con su belleza y espléndido atavío dieron mayor atractivo y realce á la fiesta, de cuya parte se puso también el tiempo, que fué magnífico.

Se halla el Mont Ventoux á 70 km. de Avignon, vía Carpentras-Bedoin, villa hospitalaria que se engalanó para recibir á sus huéspedes deportivos, y es famosa por su Observatorio, situado á 1,908 metros sobre el nivel del mar, desarrollándose la carretera que á él conduce en un trayecto de 21.800 metros con pendientes que varían entre el 9, 13 y 15 por 100 en su último tramo, y abundando como es consiguiente los virajes difíciles.

Por los motivos expresados constituye una difícil prueba para los automovilistas, y con muy buen acuerdo la escogió el Automobile-Club Vaclusien que, año tras año, la organiza con una perfección digna del mayor encomio, siendo especialmente favorecida por las más importantes casas constructoras que este año, como otros anteriores, se apresuraron á inscribirse, figurando las principales en las diversas categorías.

Finalmente, el firme de la carretera se hallaba en perfecto estado, siendo de lamentar solamente que la instalación para presenciar la carrera fuera bastante defectuosa, especialmente en el viraje entre S. Esteban y la piedra kilométrica n.º 6, donde la animación era muy grande y en cuyo sitio presencié la carrera con el amigo Abadal.

A las 9 de la mañana del día 4 comenzó la operación del pesaje de las voiturettes de las 1.ª, 2.ª y 3.ª categorías, que realizaron con gran cuidado los Sres. Lamotte, Mercier y Rieu, del A. C. V., operación que quedó terminada á las 12.

A las 3 de la tarde se dió la salida á las motocicletas y seguidamente á las voiturettes (1.ª, 2.ª y 3.ª categorías), reservando el segundo día para las 4.ª, 5.ª, 6.ª, 9.ª, 12.ª y 13.ª

Los resultados fueron los siguientes:

Primera categoría. — (Motos menores de 2 HP.): 1.º AURUS (Excelsior), en 42 m. 8 s. 2.º Escoffier (Magnat-Debon),

en 42 m. 33 s. 3.º Charrière (Magnat-Debon), en 47 m. 4.º Petit (Terrot), en 48 m. 19 s.

Segunda categoría. — (Motos mayores de 2 HP.): 1.º BONNAUD (Excelsior), en 19 m. 24 s.

1.ª categoría de coches. — (1 cil. hasta 100 m/m., 2 cil., 80 m/m., 4 cil. 65 m/m.): 1.º DERNY (Hispano-Suiza), en 24 m. 11 s. $\frac{3}{5}$. 2.º Giuppone (Lion), en 25 m. 9 s. $\frac{4}{5}$.

Segunda categoría. — (1 cil. de 101 á 120 m/m., 2 cil. de 81 á 90 m/m., 4 cil. de 66 á 70 m/m.): 1.º BABLOT (Brasier), en 43 m. 39 s. $\frac{3}{5}$. 2.º Asquier (Sizaire-Naudin), en 48 m. 12 s. $\frac{1}{5}$. 3.º Jobert (Ravel), en 49 m. 41 s. $\frac{4}{5}$.

Tercera categoría. — (1 cil. de 121 m/m., 2 cil. de 91 á 120 m/m., 4 cil. de 71 á 80 m/m.): 1.º ZUCCARELLI (Hispano-Suiza), en 24 m. 44 s. $\frac{2}{5}$. 2.º De Fabry (Rolland-Pilain), en 30 m. 48 s. 3.º Garetto (Rolland-Pilain), en 31 m. 41 s. $\frac{3}{5}$. 4.º Fenouille (Rolland-Pilain), en 32 m. 39 s. $\frac{1}{5}$. 5.º Fournier (Grégoire), en 36 m. 52 s. $\frac{1}{5}$.

Cuarta categoría. — (4 cil. de 81 á 90 m/m.): 1.º TANGAZI (Lancia), en 20 m. 15 s. $\frac{2}{5}$. 2.º Grosson (Turcat-Méry), en 31 m. 20 s.

Quinta categoría. — (4 cil. de 91 á 100 m/m.): 1.º CEIRANO (Scat), en 24 m. 17 s. $\frac{2}{5}$. 2.º Verdier (Mieusset), en 31 m. 22 s. $\frac{2}{5}$.

Sexta categoría. — (4 cil. de 101 á 110 m/m.): 1.º LOCHNER (Opel), en 20 m. 13 s. $\frac{2}{5}$.

Duodécima categoría. — (6 cil. más de 90 m/m.): 1.º GASTÉ (Rossel), en 21 m. 20 s.

Décimatercia categoría. — (4 cil. más de 140 m/m.): 1.º BABLOT (Brasier), en 18 m. 41 s. 2.º Pierron (Moto-bloc), en 19 m. 42 s.

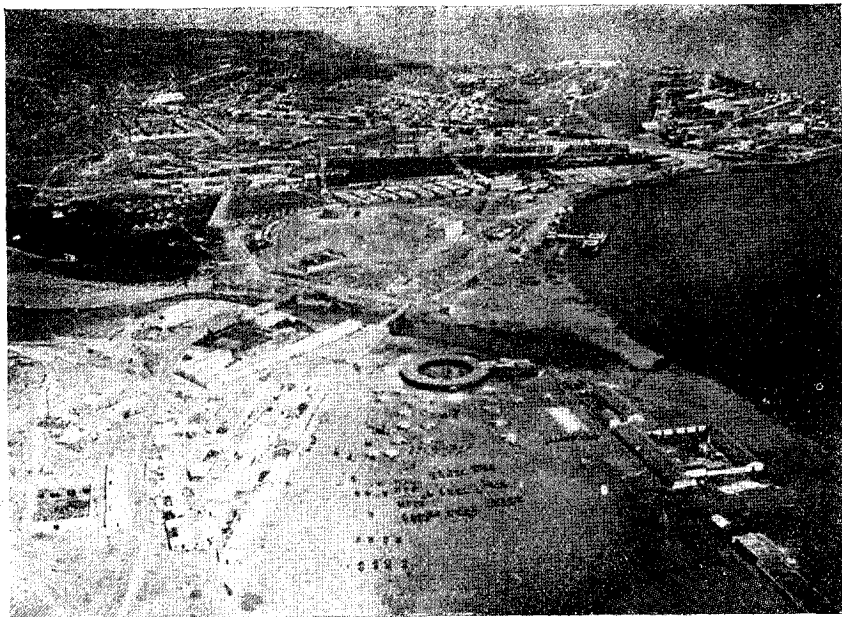
Con gran orgullo vemos á los dos coches, producto de nuestra industria nacional, conquistar los primeros lugares de las categorías en que estaban inscritos, con Demy y con Zuccarelli triunfan dos grandes casas españolas, la Hispano-Suiza, constructora de los coches, y la casa G. Klein, que fabricó los neumáticos. Este hecho tan significativo nos colma de orgullo, recompensando con exceso las fatigas del viaje, exigido por las necesidades informativas de LOS DEPORTES y hecho tan agradable por la Compañía de Paco Abadal.

Al vencer con un cuatro cilindros al monocilíndrico pilotado por un corredor de la talla de Giuppone, quedó demos-

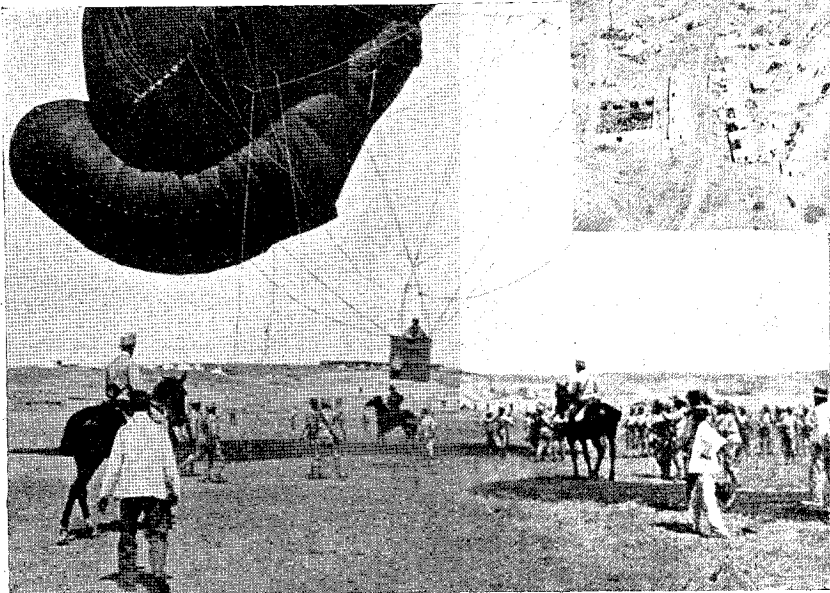
La aerostación en campaña. El globo cautivo «Victoria»

Lo que se ve de la tierra desde el globo: Melilla, desembocadura del río de Oro, Plaza de Toros, Barrio de Triana y campamentos.

El globo visto desde tierra. En la línea central del aerostato van atadas una serie de cuerdas, por medio de las cuales los soldados lo van guiando para llevarlo á lugar conveniente antes de verificar la ascensión. Esta fotografía se tomó cerca del Hipódromo.



Fot. ASENJO.



Auxiliar precioso del ejército español de operaciones en Melilla, el globo cautivo «Victoria» cuya construcción está inspirada en los modelos del ejército alemán, ha demostrado la utilidad del Parque de Guadalajara, cuyo personal ha prestado servicios en el globo. En repetidas ocasiones se han evitado ataques de la morisma gracias á la vigilancia del globo.

trada la teoría por mí sustentada de que con carrera libre, siempre podrán contender y ganar, salvo el factor suerte, los cuatricilíndricos con todas las ventajas inherentes á su cualidad, reconocidas por el propio Mr. Faroux, autor del Reglamento de L'Auto 65X140 m/m que indudablemente favorece á los monocilíndricos.

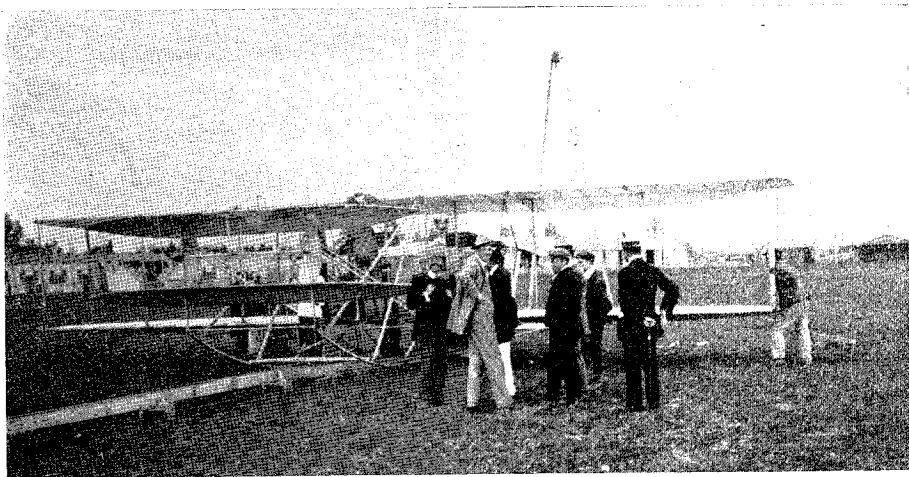
«Les monocilindriques imbattables» pasan á la leyenda, y congratulémonos todos de que haya sido una marca española la que por primera vez lo haya conseguido, sin que ello sea desdoro para su simpático contrincante, ya que el valor del vencido realza al vencedor.

Confirmaron nuestros coches nacionales sus condiciones

de ligereza y su solidez, regresando por carretera á Perpignan, para prepararse á concurrir á la cercana carrera de Monte Igueldo.

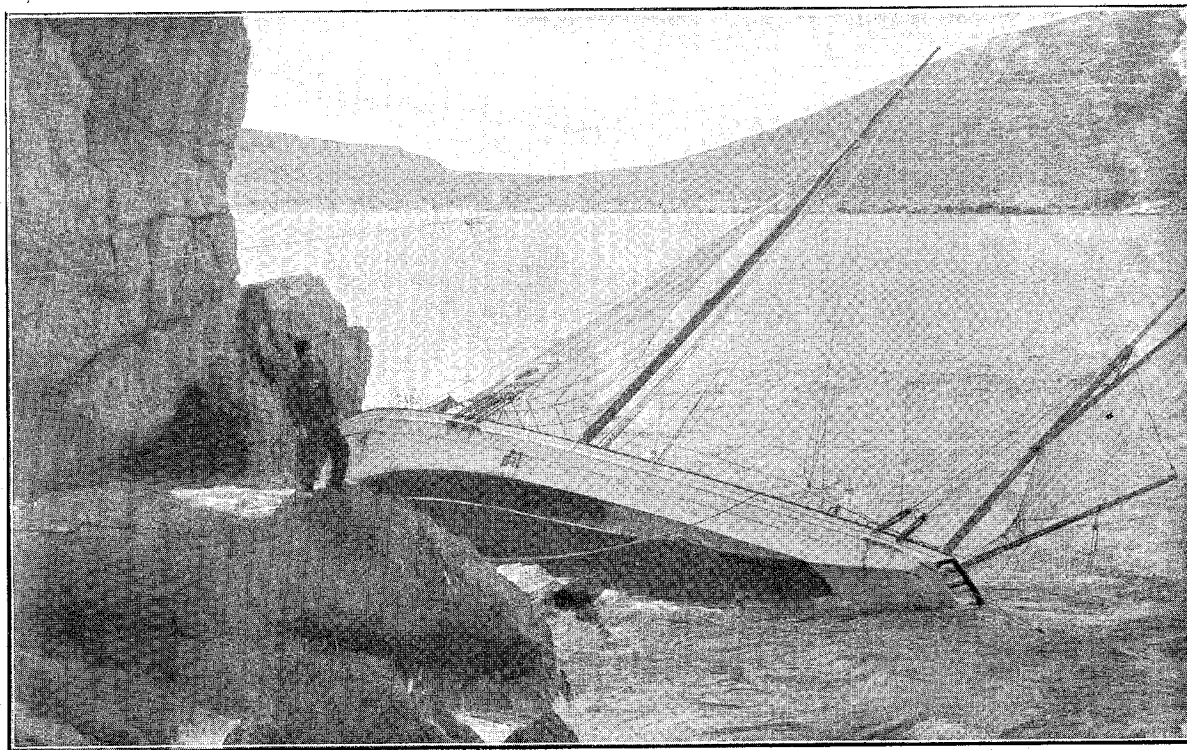
Y ahora, estimados lectores, perdonad mi patriótica debilidad por la marca nacional, á la que desde estas columnas cordialmente felicito, felicitación que hago extensiva á los simpáticos corredores, quienes á su vez perdonarán me lamente de que la victoria no haya sido completamente española, lo que se conseguía de haber guiado los coches chauffers españoles, que no faltan en nuestra tierra los que reúnen suficiente habilidad, sangre fría y arrojo para contender con cualquiera. Vaucluse, 5 Septiembre 1909.—SOLÁ.

La semana de Aviación en Brescia



El biplano Wright del teniente Calderara junto á su pilono de lanzamiento

Cuando aparezca el presente número habrán ya terminado las pruebas que componían el Concurso de Brescia, en el cual han descollado los aviadores franceses y el teniente Calderara, discípulo de Wright. De los inventores italianos esperábamos mucho, pero han defraudado por completo nuestros deseos; les faltaba á todos un período de ensayos que son incompatibles con las exigencias de un Reglamento. Nuestro corresponsal en Italia Sign. Paolo Rescah, ha presenciado por nuestra cuenta el concurso y mandará una reseña ilustrada. Como anticipación á esta crónica, publicamos el aparato Wright en que el teniente italiano Calderara ha hecho notables vuelos.

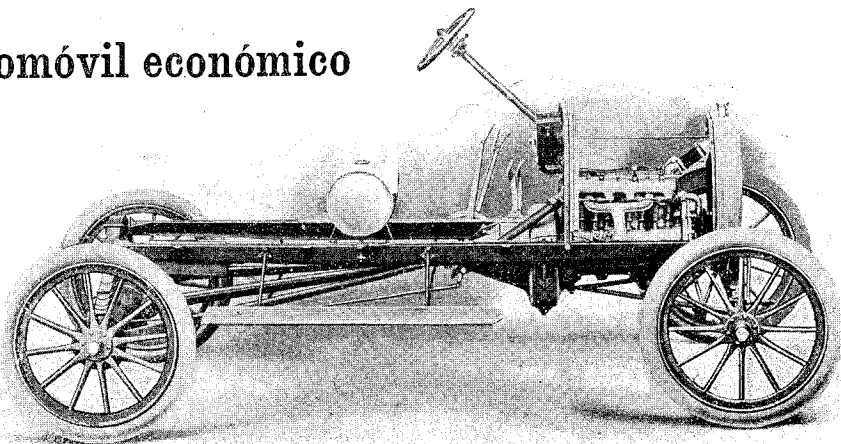


Fot. LOS DEPORTES.

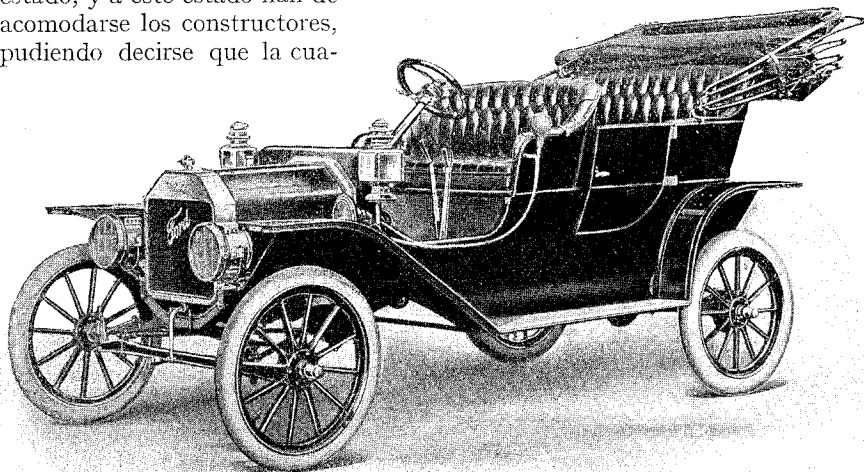
El día 22 de Agosto encalló en la pintoresca cala de Montgó, en la costa ampurdanesa, á cuatro kilómetros de La Escala, el yate inglés «Tolosa», de la matrícula de Cowes, cuyas regatas habían ido á presenciar sus tripulantes; afortunadamente salieron todos ilesos del serio percance que hubiera podido resultar fatal.

El tipo Americano de automóvil económico

Los turistas españoles que con tanta frecuencia se lamentan del pésimo estado de nuestras carreteras, deberían conocer las rutas norteamericanas, ó mejor, los senderos que sirven como tales, que son, sin comparación, lo peor que se conoce en este respecto. En Norte-América los ferrocarriles se han anticipado á los caminos y en todos aquellos terrenos en que la dominación india impedía antes la implantación de cultivos regulares y las comunicaciones de ciudad á ciudad, la vía férrea ha sido colocada con la rapidez que sólo permite la ley de aquel país libérrimo. Esto ha hecho que el camino perdiese su interés, pues estaba completamente suplido y ahora ya no es tiempo de entretenerse en construirlos. Por esto las vías de comunicación permitidas á los carruajes son pocas y en mal estado, y á este estado han de acomodarse los constructores, pudiendo decirse que la cua-



Chassis de un automóvil Ford de 20 caballos, tipo de la fabricación americana, que, dentro de una gran seguridad de marcha, procura siempre producir tipos muy económicos.



El mismo chassis con carrocería de turismo.

lidad de norteamericano es una garantía de solidez para cualquier automóvil. Pero si éste, además, lleva la firma de la casa Ford, la garantía es mucho mayor, pudiendo recomendarse á todo el que desee un coche económico para poder desafiar los peores caminos. El representante de la marca en España es *Talleres Pfeifer*.

Para obtener un metal más ligero que el aluminio, se ofrecerán premios importantísimos en la próxima Exposición Aeronáutica Alemana, con objeto de usarlo en las envolturas de los dirigibles. Fascinados por los éxitos engañosos del Zappelin, los alemanes no se preocupan más que de dirigibles, descuidando en absoluto los aeroplanos.

Gacetillas ilustradas



Fot. R. G. DUARTE, Oviedo.

Sportsman americano. Con gran placer insertamos el retrato deportivo del distinguido D. Salvador Álvarez Suárez, opulento comerciante de la Habana que ha hecho proezas de turismo con su 40/50 Hispano-Suiza, trasladándose, siempre por carretera, desde Navaces (Asturias) hasta París, multiplicando de paso sus excursiones por el Mediodía de Francia, haciendo siempre bonitos promedios. Su estancia en el país natal priva á la más selecta sociedad habanera del aménisimo trato de su esposa, D.^a María González de la Vega, que ha sabido conquistarse un envidiable renombre de maîtresse de maison.



La apertura de la caza. Esta vista fué tomada en los Pirineos, en el valle de Finestrelles, y dice ser del primer tiro disparado por los sportmen barceloneses en este Septiembre, para inaugurar la temporada. Nuestro remitente, que ha obtenido una fotografía espléndida, se vería quizás con dificultades para probar su aseveración, en lo de la primacía del tiro.

Orientación sin brújula. — El excursionista que se encuentra sin una brújula no tiene más que sacar su reloj de bolsillo, colocarlo plano y hacerlo girar hasta que la sombra proyectada sobre su esfera por un alfiler ó un tallo de hierba colocado verticalmente en el punto medio entre las 12 y la hora que marque la aguja del horario, pase por el centro de la esfera; esto es que el sol, el punto medio entre las 12 y la hora que el reloj marque, y el centro de la esfera han de estar en línea recta. Entonces las 6 señala la dirección del N., las 12 el S., las 9 el E. y las 3 el O.



Fot. AUDOUARD

D. Francisco Ribas y Serra, amigo queridísimo y colaborador fotográfico de nuestra revista, ha sido objeto de un merecido homenaje por parte de la población del Figaró, antes muy perjudicada por la defectuosa construcción de la estación del ferrocarril, dispuesta de tal manera, que había dado lugar á serias desgracias personales en repetidas ocasiones. El Sr. Ribas con su actividad acostumbrada, se propuso conseguir la mejora de este estado de cosas, convencido de la justicia de estas quejas, y el resultado de sus gestiones ha sido la construcción de una estación muy bien dispuesta. Los habitantes de la población favorecida, junto con la colonia veraniega, solemnizaron con una magnífica fiesta la entrega al amigo Ribas del título de hijo adoptivo del Figaró.

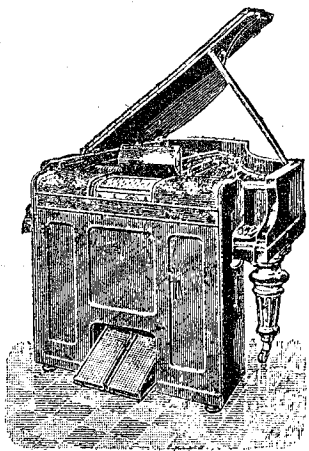


Fot. CANTOS, Alicante.

D. Adolfo Abad, ciclista alicantino, ganador de varios premios.

En la hermosa ciudad levantina, en que tan bien florecen todos los deportes, se distingue extraordinariamente el joven D. Adolfo Abad, que ha conquistado una buena reputación como corredor de velocidad, llevándose últimamente el primer premio de la carrera «Alicante», que tuvo lugar en la pista de la Exposición Regional Valenciana. Llevaba una máquina de la Birmingham Small Arms Company.

Premio de 25,000 francos á la mejor obra sobre la navegación aérea. — El premio de 25,000 francos que ha instituido el rey Leopoldo de Bélgica para ser concedido cada cuatro años á la mejor obra científica en determinados ramos, será concedido, en 1911, á la que mejor desarrolle este tema: «Progreso de la navegación aérea y medios más eficaces de fomentarla.» Los autores, sin distinción de nacionalidades, deben enviar sus respectivos escritos, para antes del 1.º de Marzo de 1911, al Ministro de Ciencias y Artes de Bélgica.



Pianista "Ideal" Aparato para tocar artísticamente el piano sin saber música, aplicable á todos los pianos verticales y de cola.
Pianógrafo "Victoria" Reproduce con fuerza eléctrica la música impresionada por los pianistas más eminentes.

Rollos de música para toda clase de aparatos pianistas. Extenso repertorio español é internacional

Pianos de cola y verticales á cuerdas cruzadas; nuevos modelos garantizados por 10 años de todo defecto de fábrica.

DOCE PREMIOS

Órganos "E. F. WALCKER & Co."

Proveedores del Vaticano

Harmoniums "KASRIEL"



Fundada en 1860

DEPÓSITO GENERAL PARA ESPAÑA:

GUARRO H. NOS

RAMBLA DE LAS FLORES, 16
FÁBRICA: Aurora, 12.—BARCELONA

PRIMEROS CONSTRUCTORES EN EUROPA DE PIANOS Á CUERDAS CRUZADAS

El "Ideal" aplicado á un piano de cola

LA MOTO-RÊVE

Bicicleta á motor ligero

Peso: 35 kilos

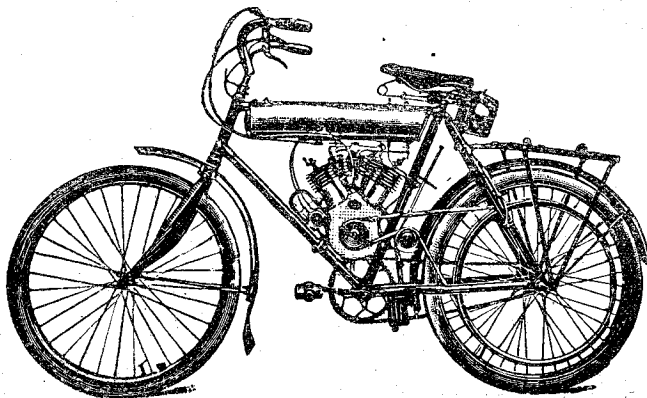
La más fina

La más silenciosa

1908

MEDALLA DE ORO

del "Touring Club de France"



Dos cilindros y magneto

Fuerza: 2 HP.

La más ligera

La más sólida

1909

MEDALLA DE ORO

del "Touring Club de France"

GINEBRA, Rue de Lancy, 35, SUIZA

NEUMÁTICOS
CONTINENTAL
PLANOS
REFORZADOS
ANTIDERAPANTS **LOS MEJORES**

DEPOSITOS en BARCELONA { F.S. Abadal & Cia, Aragon, 239 a 245
 { M. Bertrand é Hijo, Trafalgar 50
 { Juan Marsans Sen C. Aragon 282

AGENCIA LA UNIVERSAL, de MARIANO LLUCH

Sucesor de Antonio Lluch.-Fundada en 1862

Barcelona, Princesa, 42.—Portbou-Cerbère (frontera franco-española)

TRANSPORTES GENERALES, CAMIONAJES, TRÁNSITO Y ADUANAS

Precios alados de transportes y derechos.—Corresponsales España y Extranjero

Agente de la Exposición Universal de Barcelona,

en la frontera y las aduanas de Portbou-Cerbère

DISPONIBLE

Juegos de Sport
JARDÍN Y SALÓN

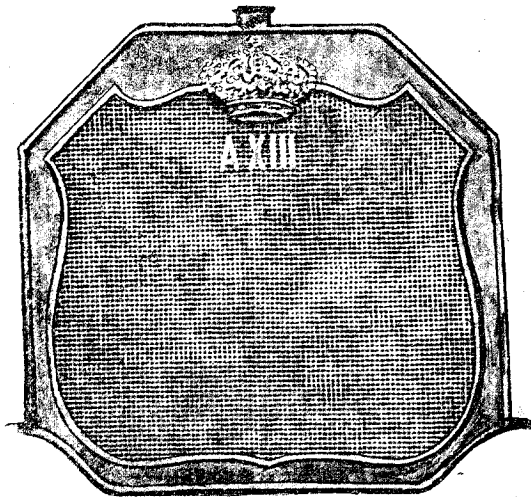
RAQUETAS PARA

**Lawn-
Tennis**

Isidro Palouzié

Rompecabezas-Juegos de instruc-
ción - Teatros - Capillas - Artículos
para gimnasia-Croquets-Tiros, etc.

Torres, 4.--GRACIA

Fábrica de Radiadores
RICARDO COROMINASReparación de Faros, Bocinas y toda clase de piezas
del ramo de Metalistería

Torrente de la Olla, 43-45.-Teléfono 3633.-BARCELONA

Caja de Préstamos LA BARCELONESA

Santa Margarita, 3, entresuelo (esquina Unión)

Grandes cajas de hierro incombustibles, para guardar alhajas y objetos de valor

GRAN TALLER DE REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES

EL MÁS ANTIGUO DE BARCELONA

F. TRUCO

Diagonal, 512. (entre Balmes y Universidad)—BARCELONA

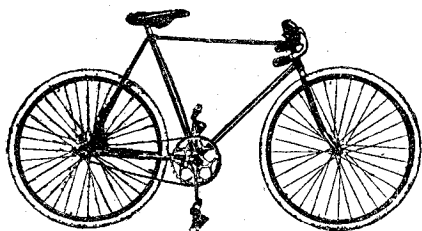
AUTOMÓVILES

"RAPID"

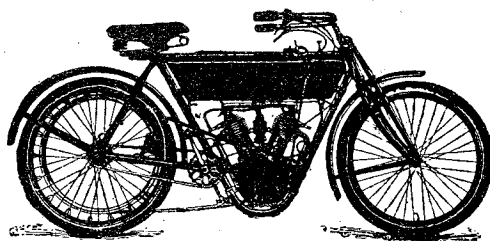
BICICLETAS, MOTOCICLETAS AUTOMOVILES

La mejor de las grandes marcas

L'ALBATROS



8 MEDALLAS DE ORO
y 4 GRANDES PREMIOS
en las Exposiciones

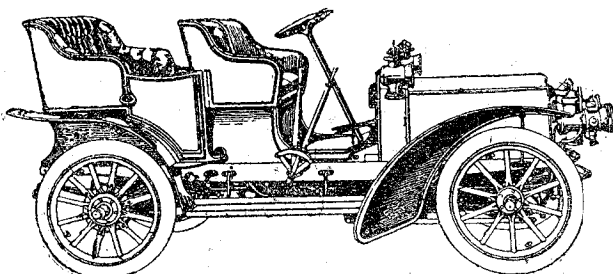


Máquinas de carretera,
carreras y lujo.

Bicicletas desde 130 francos.

Motocicletas
desde 475 francos.

Tricards desde 1000 francos.



Ocasiones, Motores,
Accesorios, Piezas sueltas,
Catálogo franco.

Coches automóviles
desde 2,500 francos

H. BILLOUIN

INGENIERO
CONSTRUCTOR

104, Avenue de Villiers.—PARIS (Francia)



ESCUDETES de señas para bicicletas en metal y en metal esmaltado.
INSIGNES et MEDAILLES-BRELOGNES pour primes et reclame.
INSIGNIAS para toda clase de Sociedades.
MEDALLAS para premios y concursos.



Precios excepcionales en cuanto á baratura
PÍDANSE CATÁLOGOS

E. KATZ, Grabador-Editor, 41, Boulevard Voltaire. — PARIS



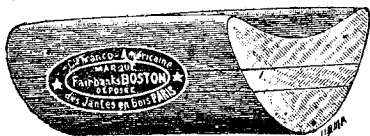
Cie Franco-Américaine des Jantes en Bois



VENTAS AL POR MAYOR
40, rue de l'Echiquier.—PARIS
y en las casas comisionistas



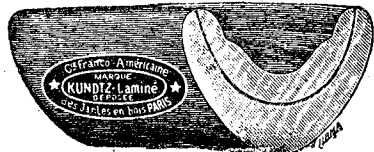
TALLERES EN MERI-SUR-OISE (FRANCIA)



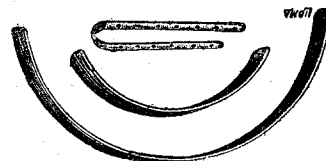
LLANTAS DE MADERA
PARA CICLOS



Guardabarros de madera Guardacadenas

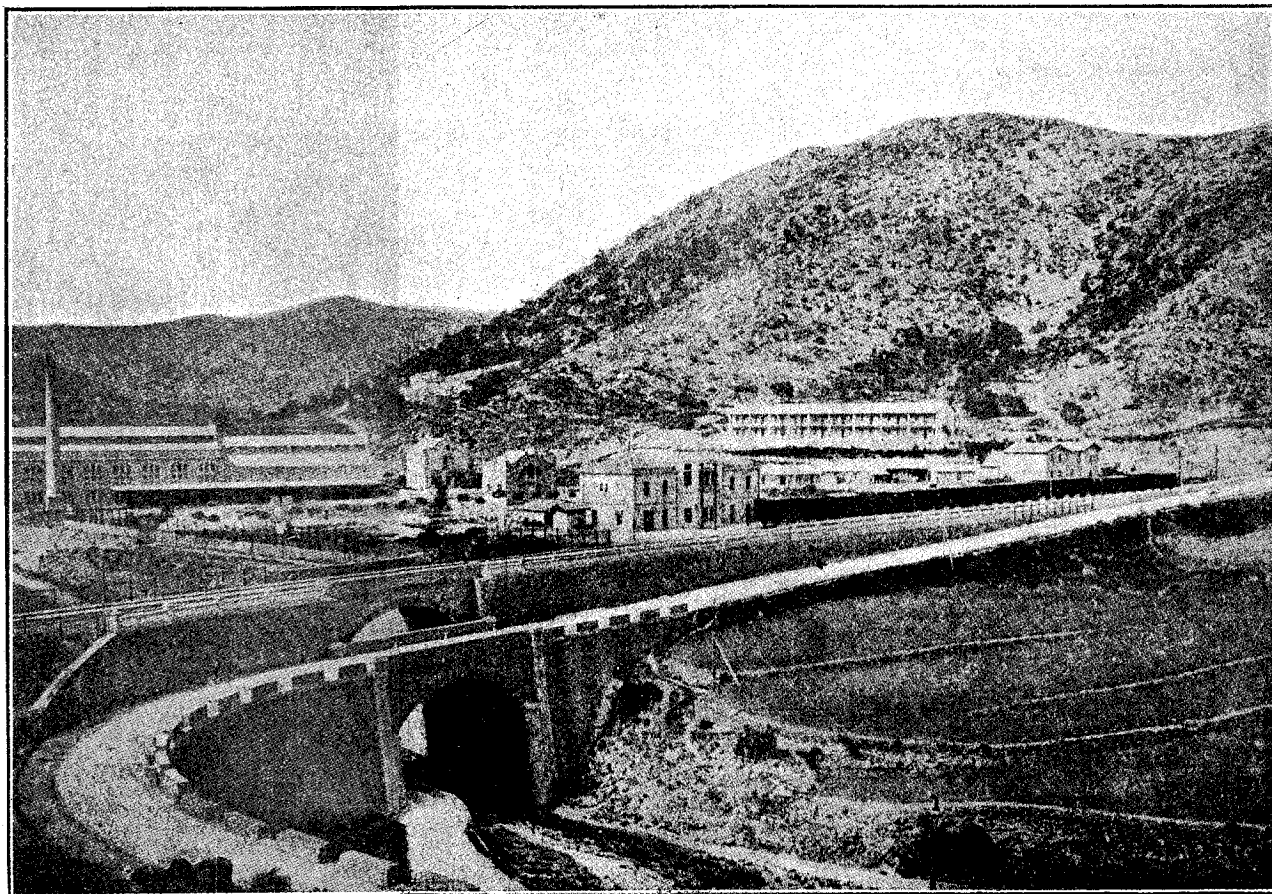


ÚNICO CONCESIONARIO
para la fabricación en Europa



DE LAS

Kundtz, Plymouth, Fairbanks, Boston



FÁBRICA DE CEMENTO PORTLAND Y CAL HIDRÁULICA

en Valldarxa (costas de Garraf) próxima á Sitges

DE

M. C. Butsems y Fradera

Proveedores efectivos de la Real Casa

Portland natural claro y oscuro. — Grappier blanco

Portland artificial. — Cal hidráulica. — Cementos de fraguado lento y rápido

Estos materiales están admitidos

y se emplean actualmente en varias obras públicas de importancia

FÁBRICA DE MOSAICOS HIDRÁULICOS

Piedra granito y mármol artificial. — TUBERÍAS y demás aplicaciones de cemento en Barcelona

Despacho: Pelayo, 22. — BARCELONA

QUO NON ASCENDAM!

¡UN RECORD SENSACIONAL DE MONTAÑA!

EL 17 DE AGOSTO DE 1909

MR. DOUGLAS FAWCET hace la ascensión del Monte MONTENVERS y atraviesa la "MER DE GLACE" con un 9HP de DION (monocilindro)

provisto de 4 "SEMELLES"

MICHELIN

Sociedad anónima del Neumático MICHELIN — Sagasta, 21 y 23 — MADRID

STOCKISTAS EN BARCELONA

F. S. ABADAL Y C.^A J. REYNÉS J. M. VALLET Y C.^A

Aragón, 239 á 245

Consejo de Ciento, 433

Paseo de San Juan, 149

SOCIEDAD CATALANA DE AUTOMÓVILES

GARAGE el más espacioso y céntrico, con STANDS cerrados

Servicio permanente NOCHE y DÍA

Casa especial para la reparación de toda clase de Automóviles

Poste de carga eléctrica — Vulcanización y reparación de Neumáticos

AUTOMÓVILES-CAMIONES-VOITURETTES

Neumáticos — Faros — Bocinas — Sirenas — Piezas de recambio — Accesorios de todas clases

EXPOSICIÓN PERMANENTE DE AUTOMÓVILES

Venta exclusiva de los faroles REJNA ZANARDINI

Agencia española del Neumático L'ÉLECTRIC

Representante exclusivo de los Automóviles ISOTTA FRASCHINI

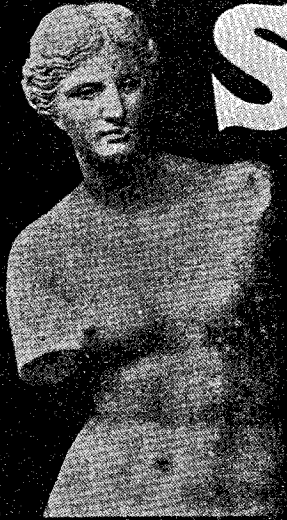
Venta de AUTOMÓVILES y VOITURETTES de todas marcas

GARAGE
Cortes, 629 - Teléfono 1097
BARCELONA

Despacho, venta y Exposición
Aragón, 282 - Teléfono 2067
(junto Apeadero Paseo de Gracia)

TALLERES
Aribau, 49 - Teléfono 2392
BARCELONA

**DESARROLLO, BELLEZA
FIRMEZA DE LOS
SENOS**



**DESAPARICIÓN
DE LOS VACIOS
DE LAS ESPALDAS
Y DEL PECHO
CON EL USO
DE LA
GALEGINA DE NUBIA**
< CACHETS PILULARES >

Único producto serio, inofensivo, de infalibles resultados para el desarrollo, belleza y firmeza de los SENOS en menos de un mes. Efectos inmediatos y durables. Conveniente lo mismo á la joven que á la adulta en la que el busto ha perdido su armoniosa forma á causa de enfermedades. Tonifica el organismo y no predispone á la Obesidad.

Representantes: Domenech y A. López.—BARCELONA. De venta: Segalá; V. Ferrer y C.^a, Vellvé, Fernando VII, 57; Serra, Pelaye, 9, y Plaza Nueva, 3.

MADRID: Gayoso, Arenal 2; Borrell, Puerta del Sol, 5.—BILBAO: Barandiarán y C.^a—SAN SEBASTIÁN: Vda. de E. Tornero.—MÁLAGA: Hijos de Diego M. Martos.—VALENCIA: Hijos de Blas Cuesta.

Precio de la caja: 11.50 Ptas. (Tratamiento completo.)

LA IODHYRINE del DOCTOR DESCHAMP
(Sellos pilulares)
HACE ADELGAZAR
progresivamente en pocas semanas.
Es el Especifico por Excelencia de la

OBESIDAD

Único producto serio, garantido absolutamente inofensivo. Sin acción nociva sobre el Corazón, el Estómago, los Riñones. No deja arrugas. Conviene á ambos sexos.
LABOR. DUBOIS-LALEUF, 7, Rue Jadin, PARIS (France).
y en todas las buenas Boticas.

Únicos REPRESENTANTES en ESPAÑA: DOMENECH y A. LOPEZ, Pl. Nueva, 3, BARCELONA.

Cachets Antineurálgicos del Dr. Deschamp
(a base de Methylsalicylamoglynn bromarado)
Dosis de 50 centigramos

Para la curación instantánea de

NEURALGIAS

faciales, intercostales, piqueras, dolores de muelas, fiebres, GOTA, REUMATISMOS, y todos los dolores nerviosos agudos.

Un solo cachet lo aliviará, verás la curación á V.

Labor. LALEUF, Orléans (France)

Únicos REPRESENTANTES en ESPAÑA: DOMENECH y A. LOPEZ, Plaza Nueva, 3, BARCELONA

GRANULOS DEL DOCTOR DESCHAMP
(a base de Extracto de Hipocistifera Samra cristallina)

Tratamiento serio, científico é inofensivo, evitando las reglas dolorosas, irregularidades, y

RETRASOS

de la menstruación, tanto en la edad crítica como en la época de la pubertad.

Labor. LALEUF, Orléans (France)

Únicos REPRESENTANTES en ESPAÑA: DOMENECH y A. LOPEZ, Plaza Nueva, 3, BARCELONA

POMADA DEL DOCTOR DESCHAMP
(a base de Extracto hecho de caposulas supramedicas)

Tratamiento enérgico, activo y puramente científico, de infalibles resultados para la curación de las

ALMORRANAS

(MORENAS) grietas del ano, fisuras, prurito anal, herpes anal, leucorrea anal, etc.

Después la primera aplicación, los dolores intolerables cesan absolutamente.

Labor. LALEUF, Orléans (France)

Únicos REPRESENTANTES en ESPAÑA: DOMENECH y A. LOPEZ, Plaza Nueva, 3, BARCELONA

Representantes: Domenech y López, Plaza Nueva, 3.—BARCELONA

REPARACIÓN DE NEUMÁTICOS

Trabajo garantizado

Precios reducidos

Manuel Ferrer Marcet

DESPACHO: Unión, 3.-FÁBRICA: Unión, 23, interior

BARCELONA

CASAS RECOMENDADAS

(ANUNCIOS ECONÓMICOS DE GRAN EFICACIA. Pídase tarifa)

HOTELES

VILLANUEVA Y GELTRÚ. — Restaurant de la Estación: Jaime Planas ofrece á sus clientes espléndidas habitaciones amuebladas higiénicamente y con todo el confort moderno. Garage para los automóviles.

SITGES. — Hotel Subur: Cocina española y francesa. Garage para automóviles. Servicio esmerado.

REUS. — Hotel de Inglaterra, en la Plaza de Prim.

TARRAGONA. — Gran Hotel Continental: Auto-Garage.

IMPRESOS

En la Redacción de la Revista, tenemos á disposición de quien lo solicite, muestras de carnets, tickets, invitaciones, programas, etc., propios para fiestas deportivas.

LIBROS

y periódicos deportivos. Pedir catálogos y precios á la Redacción de LOS DEPORTES.

Los Deportes

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Rambla de Cataluña, 75, pral.
BARCELONA

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

España, un año. . . 10 pesetas
Extranjero, un año. . 13 francos
Número suelto, 50 céntimos
» atrasado, 75 »

ANUNCIOS

Solicítense tarifas.

PAGOS POR ADELANTADO

LOS DEPORTES se venden
en toda la Península y demás países
de lengua española

CORRESPONSALES:

PORTUGAL. — LISBOA: Sres. Repollés
& Marin, Rua Aurea, 146, 1.º

REPÚBLICA ARGENTINA. — BUENOS
AIRES: Sr. D. M. Rodríguez Giles,
calle Corrientes, 1379.—Sr. D. Euse-
bio Rodríguez, Avenida Mayo y Perú,
kiosko.—Sr. D. Camilo Vilaró, calle
Buen Orden, esquina Independencia.
—BAHÍA BLANCA: Sr. D. Francisco
G. Merino, Centro de suscripciones.

REPÚBLICA MEXICANA. — MÉXICO:
Sr. D. Valentín del Pino, Espalda
de los Gallos, 3.—GUANAJUATO: Se-
ñor D. Pedro de la Fuente, calle
Alfonso, 9.—ORIZABA: Sr. D. José
Contel, apartado núm. 37-1.º de la
Reforma.

REPÚBLICA DE CUBA. — HABANA: Se-
ñor D. Benavent y Bello, Bernaza, 48

REPÚBLICA DEL SALVADOR. — Señor
D. H. Villacosta, Librería Moderna.

La Dirección de LOS DEPORTES
se complace en ofrecer las páginas
de esta Revista a todos los aman-
tes del Sport solicitando su cola-
boración informativa literaria y
fotográfica.

El público debe hacerse los pe-
riódicos.

Los mejores periódicos son aque-
llos en que más influye el lector.

Serán siempre bien recibidas ad-
vertencias, consejos y opiniones.

LEA V.

La Revue Internationale des
INDUSTRIES AU CAOUTCHOUC,
CELLULOÏD, LIÈGE & AMIANTE
— et leurs APPLICATIONS —

si es V. Industrial, Comerciante, Ingeniero, Químico
30 francos al año

La publicidad en este periódico es muy importante

Pedir datos y números de muestra á la agencia general de publicidad

LA RECLAME UNIVERSELLE. - PARÍS

12, Boulevard de Strasbourg, 12

TELÉFONO 445-21

*Esta agencia es la casa más importante de Francia en su género
Acepta anuncios y suscripciones para todos los periódicos del mundo*

CICLOS SANROMÀ

ACCESORIOS. REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS
Balmes, 62.-Barcelona



FÁBRICA DE BICICLETAS de J. Reverter



Único depósito para Cataluña,
de la acreditada marca B. S. A. de
la casa

"The Birmingham Small Arms Co. Ltd."

Especialidad y esmero en las
construcciones á medida sobre pie-
zas legítimas B. S. A.

Garantía en toda clase de reparaciones

Bailén, 85 (entre Consejo de Ciento y Aragón) — Barcelona

FABRICA DE RUEDAS

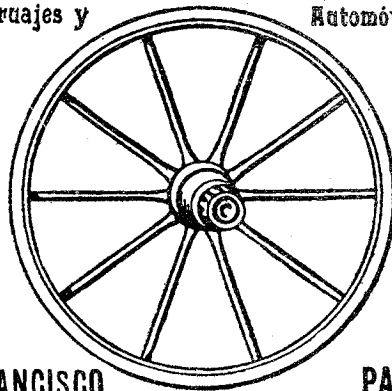
PARA

Carruajes y

Automóviles

Sistemas sin reparaciones

Garantías



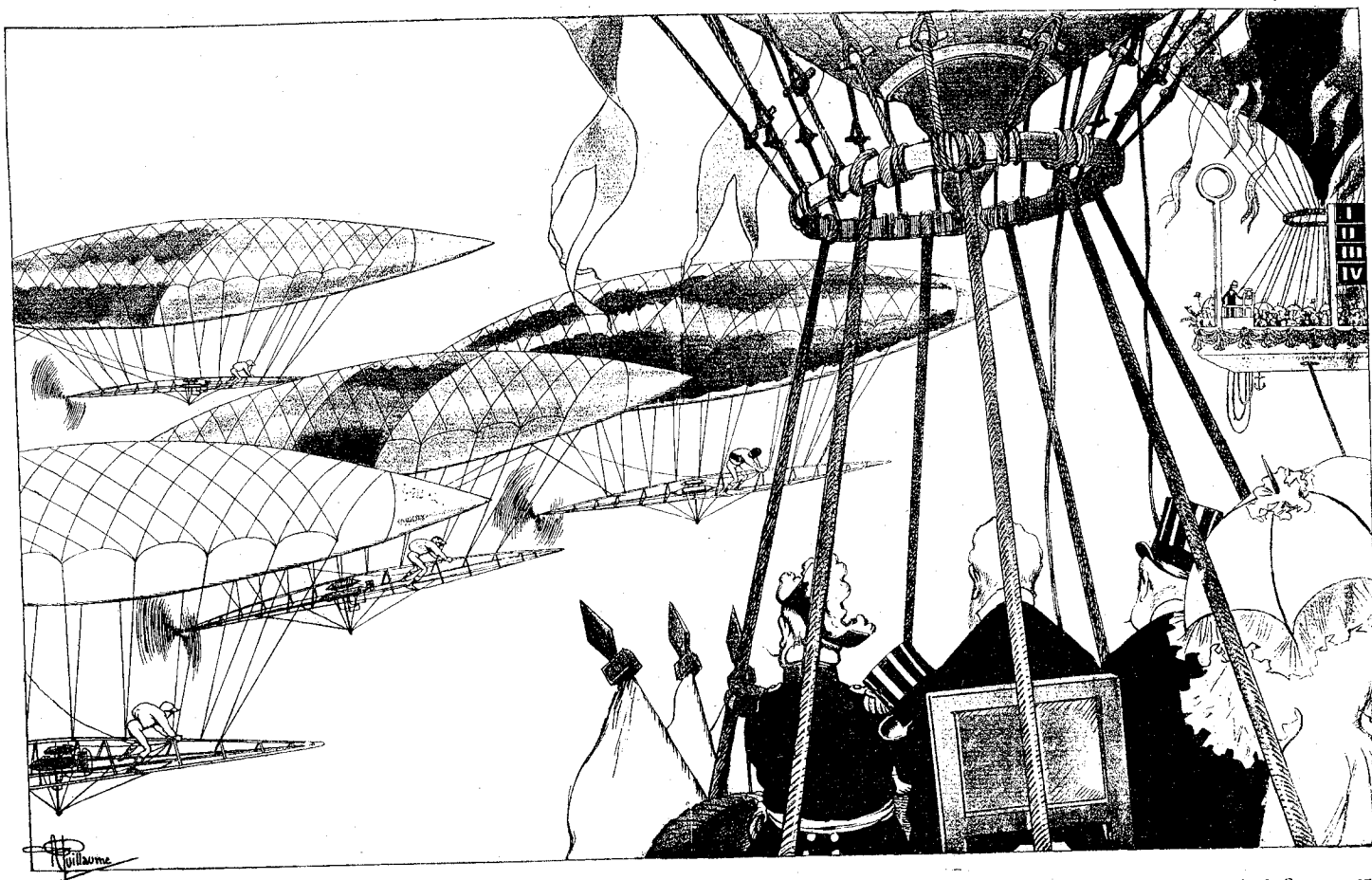
FRANCISCO

PARET

Gracias, 12.-Teléfono 3754.-Barcelona

Sucursal: Feliú, 3.-Madrid

El Sport en caricatura. - A propósito de la Gran Semana de la Champagne.



L'Assiette au Beurre, n.º 37 del 14 de Diciembre de 1901. - París.)

Dibujo de GUILLAUME.

Un concurso de aviación tal como lo imaginaba ocho años atrás un dibujante muy gracioso. Después de los primeros éxitos de Santos Dumont con sus dirigibles, nadie pensaba que en plazo tan breve viniese lo más pesado que el aire á desbancarle.

Sección Oficial

Aero-Club de Cataluña

En la ciudad de Barcelona, á 9 de Septiembre de 1909.

Reunidos los señores Excmo. Señor Marqués de Marianao; Excmo. Señor Marqués de Alonso de León; Señor Don Enrique Ráfols; Señor Don Mariano de Foronda, y Señor Don M. M. de Cambra, en sesión de Junta Directiva y aprobada el acta de la anterior, el Señor Presidente abre la de hoy.

Don Enrique Ráfols indica la conveniencia de que se obsequie con un almuerzo íntimo á algunas personalidades significadas dentro de la aviación que se encuentran en esta ciudad con motivo del Congreso de Esperantistas.

El Marqués de Marianao opone la dificultad de no poder ofrecerles un agasajo en relación con la importancia de esta Sociedad, dado lo inoportuno de la época, en que la mayoría de los socios y la mayor parte de la Junta Directiva se encuentran ausentes de Barcelona. Acuérdate no obstante invitar á dichos señores, delegando á Don Enrique Ráfols para que se entreviste con ellos y organice el obsequio en la forma que tenga por conveniente.

Dase cuenta á la Junta de las aspiraciones de la Asociación de Locomoción Aérea, interpretadas por algunos de los individuos de su Junta Directiva, referentes á la fusión de aquella Sociedad con el Aero-Club de Cataluña.

La Junta, entendiendo que dicho asunto no puede tratarse en la actualidad por estar ausentes la mayoría de la Junta Directiva y merecer, además, comunicarlo á la Junta General, acuerda aplazar su estudio y discusión hasta poder convocar en pleno á la Directiva.

Se da cuenta de varias comunicaciones del Real Aero-Club de España, siendo admitidos en calidad de Socios de Número Don Alberto Compte, Don Guillermo Casanovas, Don Isidoro Pons, Don Emilio Fernández y Don Gonzalo Cortada.

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se levanta la sesión, de la cual, á los efectos oportunos, se levanta la presente acta.

AGENDA

SOCIEDADES ESPAÑOLAS

REAL CLUB AUTOMOVILISTA DE GUIPÚZCOA. San Sebastián. - Fiestas automovilistas del 23 al 29 de Septiembre. - Gymkhana automóvil en el Campo de Ondarreta. Carrera en cuesta (2.º año) en el Monte Igneldo, 3 km. 800. Carrera del kilómetro en llano: de Irura á Vilabona. Concurso de elegancia. Excursión automovilista por la provincia.

CONCURSOS DE AVIACIÓN

QUINZAINE DE PROVENCE. - Organizada por el *Aéro Club de Provence*, residente en Marsella. Del 14 al 28 Octubre en la pista del Parc Borély.

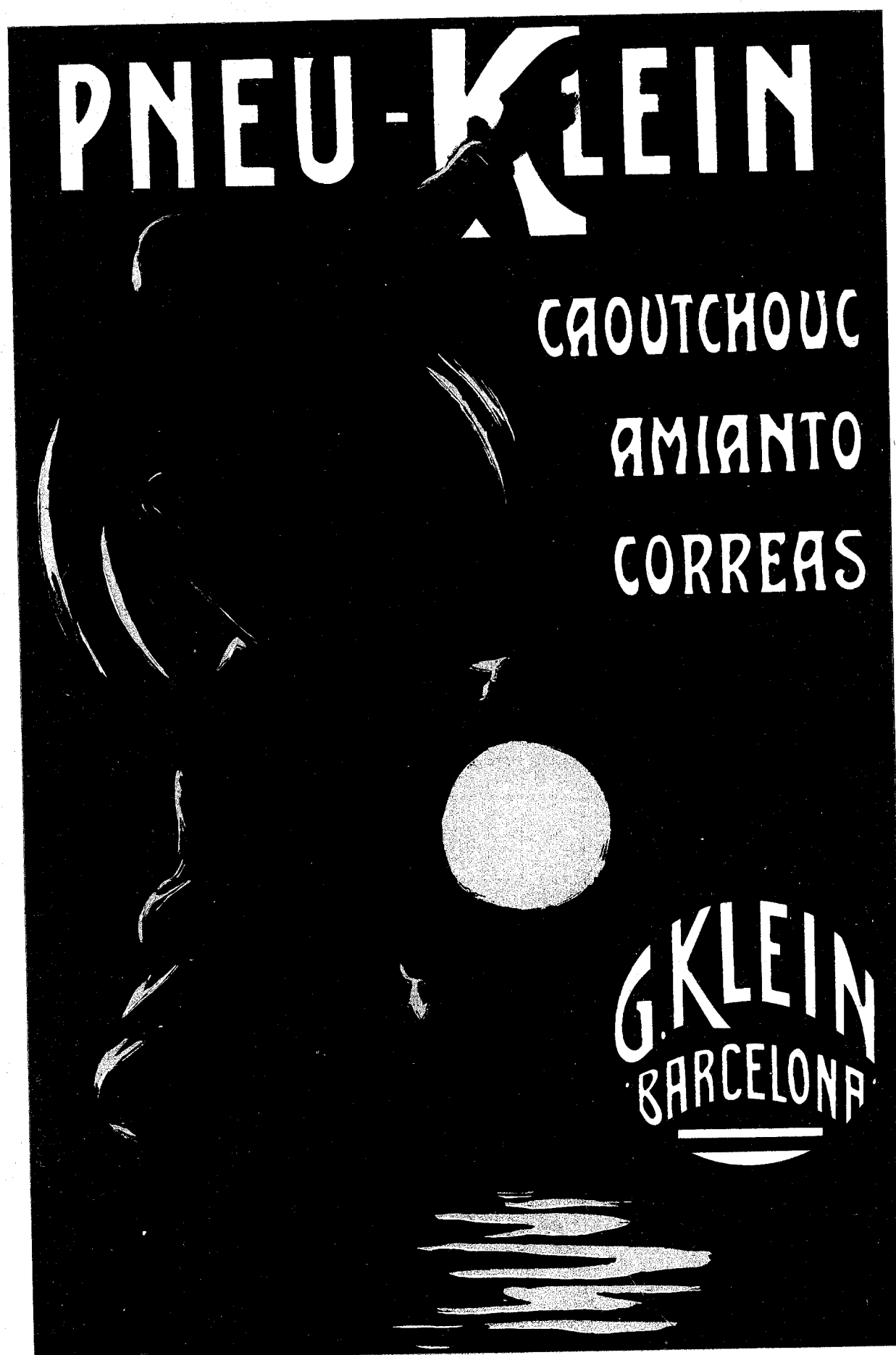
MATCH BLÉRIOT-LATHAM. - Organizado por el *Aeroplane Club*, de Londres, debiendo tener lugar entre 15 y 30 de Octubre.

SEMAINE DE DIEPPE. Concurso subvencionado por el Municipio y organizado por el *Aéro Club de France*. Del 19 al 24 Setiembre.

GRANDE QUINZAINE DE PARIS. Organizada en el aeródromo «Port Aviation» de Issy-les-Moulineaux. Del 3 al 17 del mes próximo.

Correspondencia

M. N.; LOGROÑO. Respondemos inmediatamente por carta todo lo que tiene un carácter urgente. Ofrecemos interesarnos por la aplicación de su idea. - F. K.; BARCELONA. Nos complace extraordinariamente su propósito. Inventar un nuevo sport parece casi maravilloso. - F. G.; BARCELONA. Las reseñas deben venir con tiempo para publicarlas. - J. E. J.; BARCELONA. Ha resultado materialmente imposible ocuparnos en este número de las últimas fiestas de natación, y lo sentimos. - C. de E.; SEVILLA. Anunciamos carta muy extensa. - R. S.; MADRID. Trasladamos su deseo á nuestro apoderado en esa Corte. - N. F.; SAN SEBASTIÁN. Ya tenemos noticias del cambio introducido en el reglamento de Monte Igneldo, y, como usted, no nos lo explicamos. - C. P. de M.; MONISTROL. En efecto, creemos existe el proyecto de organizar un acontecimiento deportivo que tenga por centro esa montaña.



Cartel de la Casa G. Klein, de Barcelona