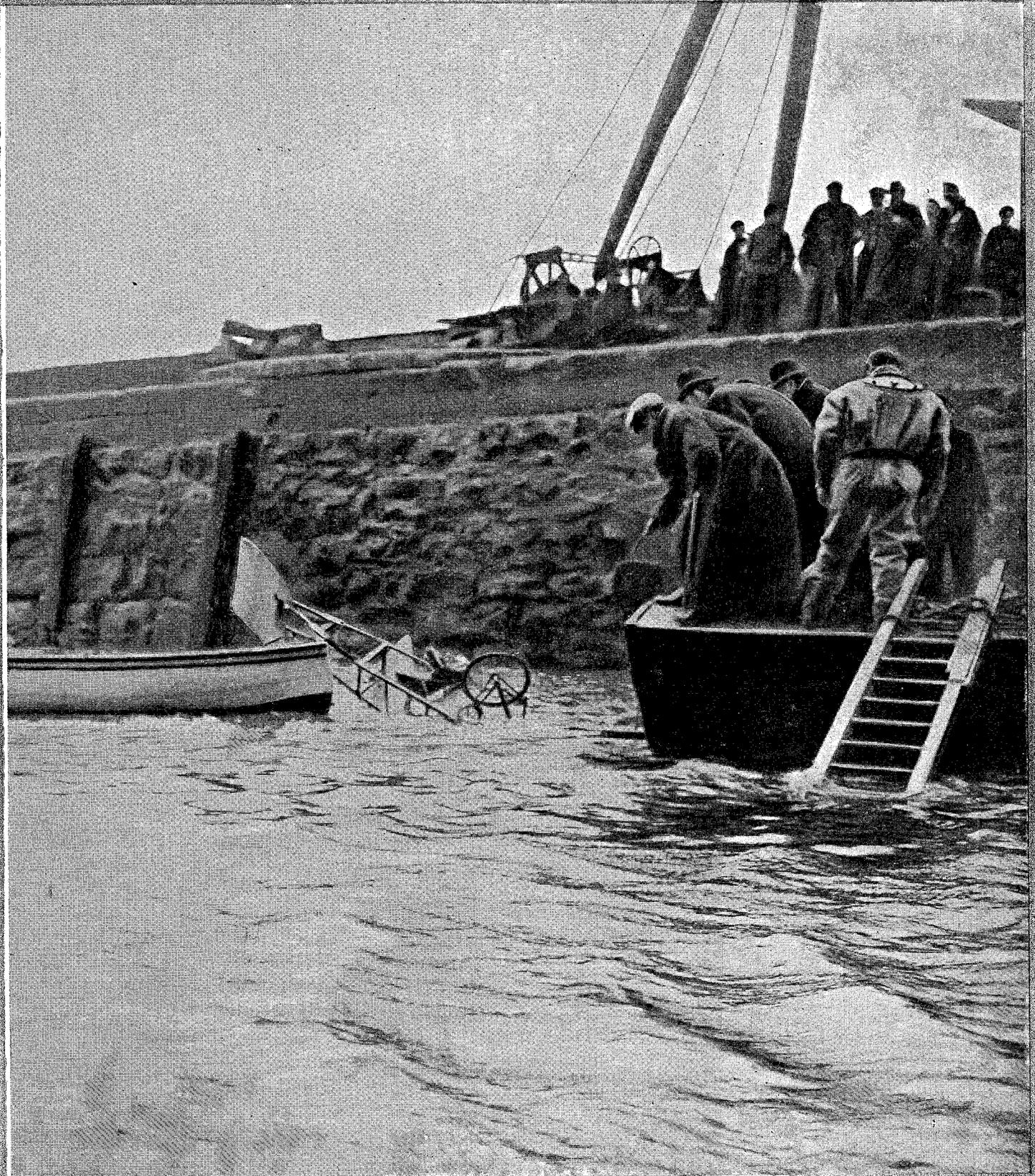


15 Abril 1910.
Año XIV : N.º 540.

Los Deportes



San Sebastián : Extrayendo del agua el aeroplano de Le Blon.

MADRID :
ECHÉGARAY, 19.

BARCELONA :
RAMBLA DE LAS FLORES, 7. PRAL.

SUSCRIPCIÓN ANUAL : 12 PTAS

NUMERO SUELTO : 50 CÉNTS

Los Deportes

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

Periódico adherido al «Cosmopolitan Correspondence Club», de los Estados Unidos de América.

ÓRGANO OFICIAL
DE LAS SOCIEDADES :

Aero-Club de Cataluña.
Real Asociación de Cazadores de Barcelona.
Federación Catalana de Clubs de Foot-Ball.
Asociación de Lawn-Tennis de Barcelona.

DIRECTOR : LUIS ESPOY DE SAMA.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN EN BARCELONA :
RAMBLA DE LAS FLORES, 7, PRINCIPAL

SECRETARIO DE REDACCIÓN :

JOSÉ ARDERIUS, INGENIERO

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN EN MADRID :

ECHEGARAY, 19. 1.º

Número suelto : 50 céntimos

Suscripción anual : 12 pesetas

Para el Extranjero : 15 francos

AÑO XIV

15 ABRIL 1910

N. 540

SUMARIO: *Extrayendo del agua el aeroplano de Le Blon (portada).*—Literatura de momento: *El drama que surge, por Manuel Bueno.*
—LA PASCUA DE AVIACIÓN: *Madrid: Aeródromo de Chamartín de la Rosa, Aeródromo de la Ciudad Lineal; Barcelona, Aeródromo campo de la Bota, Aeródromo de Casa Antúnez; San Sebastián, fiestas de Aviación y muerte de Le Blon; Sevilla, Aeródromo de la Dehesa de Tablada (17 ils.).*—Asociación de Lawn-Tennis de Barcelona: *Octavo Concurso Internacional (4 ils.).*—Fiesta Deportiva en el Gimnasio Solé (2 ils.).—El «Foot-ball Club Español» de Madrid, en Barcelona (1 il.).—Campeonato de Foot-ball de San Sebastián (4 ils.).—El Foot-ball en Barcelona (Historial) por J. Elías Juncosa (2 ils.).—Los Sports de Invierno posibles en Barcelona (3 ils.).
SUPLEMENTOS: *Motor, La Gaceta del Gentleman, Vida Deportiva.*

Literatura del momento.

Este artículo ha visto la luz en el diario de Madrid «La Mañana», y, aunque anónimo, no es difícil atribuirlo, por el estilo como por el lugar que ocupa en el periódico, al director del mismo, al amigo Manolo Bueno, cuyo permiso hemos recabado, reproduciendo su trabajo, que sintetiza un interesante estado de opinión.

El drama que surge...

El drama de San Sebastián nos desvía momentáneamente de la política, que no es, por cierto, en España, tema de wagneriana grandeza.

El aviador ha muerto, por las trazas, obedeciendo á escrúpulos de dignidad: el otro día dejaron sus experiencias mala impresión en el público, y Le Blon buscó ayer su desquite profesional.

Quería rescatar su prestigio, fijando en el espíritu de la gente un recuerdo de pericia y de triunfo.

La muerte, que no perdona los errores de mecánica cuando el hombre incurre en ellos á más de diez metros de altura, no quiso tomar en cuenta la exaltación profesional del aviador y lo castigó por haber violado una ley científica. Eso es todo.

Si las aves pudieran ser interrogadas en este caso por el periodista, dirían con desdén:

«—La naturaleza ha determinado el ámbito en que habrán de moverse los seres. El

león no sale de las selvas inexploradas, ni nosotras nos aventuramos á volar en las ciudades al ras del suelo. ¿Por qué se obstina el hombre en invadir una región, en la cual, dada su contextura orgánica, no puede vivir?

La primera vez que nosotras, en nuestros vuelos errantes, tropezamos con un aeroplano, dijimos con estupor:—En esa máquina se esconde un Dios.

¿Cómo podíamos suponer que fuera un hombre quien se aventuraba por las alturas? El hombre dispone de las ciudades, de los ríos, los mares, las aldeas, los campos y los bosques. Gran parte del planeta está aún sin explorar, y, no obstante eso, el hombre, que es dueño de poblarlo, de cultivarlo y de enriquecerlo, ha contraído la fiebre de escalar los cielos. Su orgullo, pues, no tiene límites.

Es decir, sí los tiene. La Naturaleza los establece inexorablemente, y cuando el orgullo se empeña en lo imposible, la muerte aplica al hombre su dura sanción.

¿Qué se diría de nosotras, aves vagamundas, sin ambiciones y sin recelos, que sólo vivimos para poner un canto de alegría en los aires, si diésemos en invadir las ciudades?

No se diría nada. El hombre, celoso de sus dominios, nos haría pagar con la muerte nuestra osadía. Las escopetas se inventaron para cerrarnos el paso en las ciudades y en los campos. ¿Cómo ha de sorprendernos, pues, que

(Véase la continuación en la página 117).

—¿Es posible

ahorrar en los neumáticos?

—Sí, señor: usando los

Neumáticos CONTINENTAL

con tres nervaduras.



Espacio reservado
al anuncio
del

PALAIS AUTOMOBILE

La Hispano-Suiza

Nuevos modelos para 1910

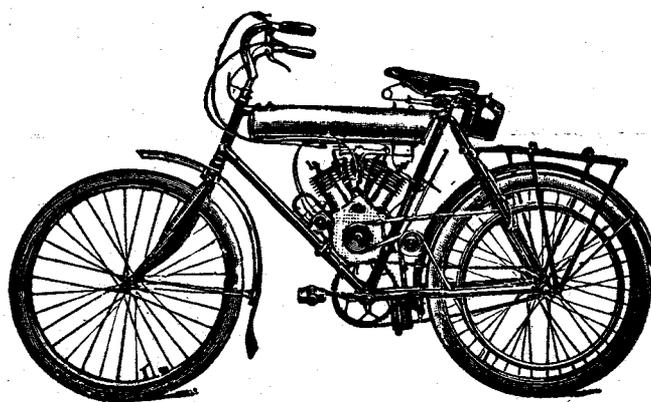
Agentes exclusivos para la venta

F. S. ABADAL Y C.^A

Aragón, 239 al 245.-Barcelona.



LA MOTO-RÊVE



Bicicleta á motor ligero

Dos cilindros y magneto

Peso : 35 kilos

Fuerza : 2 HP.

La más fina

La más ligera

La más silenciosa

La más sólida

1908 MEDALLA DE ORO 1908
del «Touring Club de France»

GINEBRA, Rue de Lacy, 35, SUIZA



LE CHAUFFEUR

Gran casa especial para la venta de toda clase de accesorios para
CICLOS Y AUTOMÓVILES

Depósito de **FAROS Y NEUMATICOS** 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

FABRICA DE RUEDAS

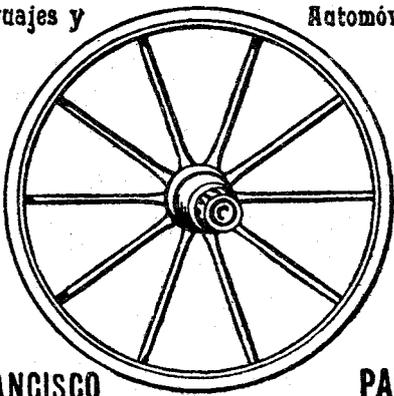
PARA

Carruajes y

Automóviles

Sistemas sin reparaciones

Garantías



FRANCISCO

PARET

Gracias, 12.-Teléfono 3754.-Barcelona

Sucursal: Feijóo, 3.-Madrid

CICLOS

SANROMA

Accesorios, Reparaciones y Piezas sueltas.

Balmes, 62 : BARCELONA



CICLOS OCEAN

y Máquinas para coser y hacer medias
Gran surtido de accesorios.-Piezas sueltas

Taller de reparaciones

Ventas a plazos y al contado

Casa fundada en 1885

JUAN P. VALIENTE

Despacho : Regomir, 37 y Gignás, 15. - Talleres ; Gignás, 16. - Barcelona

Pídase el Catálogo ilustrado

El único antidérapant
verdaderamente flexible
es la

SEMELLE MICHELIN

Sociedad Anónima
del Neumático Michelin
Sagasta, 21 y 23 : MADRID

STOCKISTAS EN BARCELONA :

F. S. Abadal y C.^a

Aragón, 239 á 245.

J. Reynés

Consejo de Ciento, 433.

M. Bertrand é Hijo

Trafalgar, 50 y 52.

J. M. Vallet y C.^a

Paseo de San Juan, 149.

Los Chassis de turismo ó industriales **DELAHAYE** mantienen su superioridad

84 medallas de oro • Un centenar de primeros premios • Diplomas de Honor • 5 grandes premios, etc.

En 1900 : CONCURSO DE TURISMO Y DE CONSUMACIÓN : 1.º premio.

» 1901 : CONCURSO DE CONSUMACIÓN PARÍS-ROUBAIX : 1.º premio.

» 1901 : CONCURSO DE CONSUMACIÓN, Ministerio de Agricultura : 1.º premio y Medalla de oro.

» 1902 : CONCURSO DE CONSUMACIÓN, Ministerio de Agricultura : Gran premio y Medalla de oro.

» 1905 : CONCURSO DEL MINISTERIO DE LA GUERRA : 1.º premio. Proveedor privilegiado.

» 1907 : CONCURSO DEL MINISTERIO DE LA GUERRA : 1.º premio.

» 1909 : ULTIMO CONCURSO DE VEHICULOS INDUSTRIALES, bajo el control del Ministerio de la Guerra.

Cuatro coches inscritos • Cuatro coches premiados • Dos medallas de oro • Las más altas recompensas

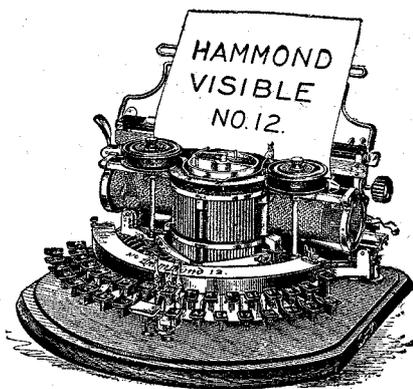
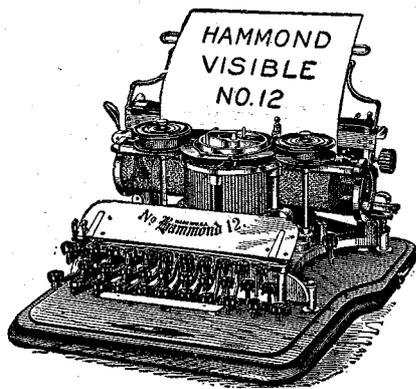
Los camiones **DELAHAYE** son los mejor concebidos, los más sólidos, los más seguros y detentan los records de la economía y consumación

J. M.^A VALLET Y C.^A Talleres de reparaciones para automóviles de todas marcas. - STOCK MICHELIN

PASEO DE SAN JUAN, 149 : BARCELONA. - Teléfono 3,921. - Dirección telegráfica : « Autoval ».

HAMMOND

La máquina de escribir más sólida y perfeccionada



Victoria, 4 : Madrid - Fernando VII, 49 : Barcelona

MOTOR

Suplemento técnico dedicado á los sports modernos y á las industrias por ellos creadas, especialmente LOCOMOCION AÉREA, TERRESTRE Y MARÍTIMA

El papel del neumático.

El neumático absorbe el obstáculo.

Haced un experimento muy sencillo. Colocad sobre el suelo un listón de madera de unos 3 milímetros de altura y 10 de ancho.

Buscad dos amigos, de los que el primero, A, tenga una bicicleta con neumáticos de treinta milímetros de grueso, inflados á un kilogramo, y rogadle que monte su bicicleta después de desmontar provisionalmente el neumático de delante, á fin de que esta rueda apoye únicamente sobre la llanta.

Encargad ahora á vuestro segundo amigo, B, que sostenga y ayude á A, mientras éste se dirige muy suavemente hacia el listón de madera y lo franquea, todo lo lentamente que le sea posible.

Si observáis cuidadosamente todo lo que ocurre, comprobaréis:

1.º: Un ligero choque al establecer el contacto con el listón.

2.º: La rueda subirá sobre éste, y veréis que el cubo de la misma se eleva los 3 milímetros de la altura del obstáculo.

3.º: Notaréis, por último, un segundo choque: el de la rueda que vuelve á apoyarse sobre el suelo.

Una vez que os hayáis dado cuenta exacta de los detalles de la operación, rogaréis á A que monte el neumático de la rueda delantera, y comenzaréis de nuevo la experiencia.

Mas ahora, ¿el choque de contacto? Desaparecido...

¿La subida sobre el listón y la elevación del cubo de la rueda? Desaparecidas también...

¿El segundo choque al apoyarse sobre el suelo? Desaparecido asimismo...

Vendad los ojos de A para repetir una vez más el experimento, y veréis cómo es incapaz de decirós si el listón está colocado y si la rueda lo ha franqueado ó no.

El obstáculo ha desaparecido, por tanto.

¿A qué se debe esto?

Repetid el experimento y descomponed bien sus diversas fases.

Cuando el neumático llegue al contacto con el listón, haced que A se detenga y observad con cuidado, y podréis apreciar la formación de una especie de alargamiento ó de labio; el neumático se oprime contra la regleta, y dicho labio se alarga.

Si A avanza muy poco, veréis entonces que el neumático apoya en el suelo, antes y después del obstáculo, y éste queda como envuelto por los dos labios del neumático.

El neumático absorbe el obstáculo.

Y he aquí el origen de esta palabra que constituye nuestro reclamo. Esta palabra expresa de un modo conciso el papel del neumático, realizando, conforme acabamos de ver, dos hechos importantes:

Suprime dos choques.

Y suprime la elevación de la rueda.

Y precisamente por haber sido los primeros en comprender las consecuencias enormes de esta doble supresión, es por lo que tuvimos el honor de ser los heraldos del neumático, y de crear una factoría para fabricarlos cuando nadie—ó poco menos—pensaba en ellos.

Las tres figuras que siguen, reproducción de documentos fotográficos, muestran, por otra parte, y bien claramente por cierto, de qué modo se deforma el neumático para beberse el obstáculo.

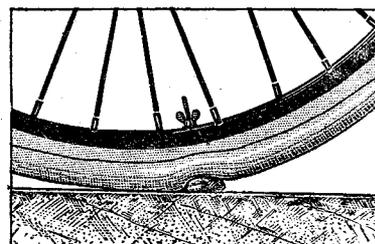


Fig. 1.

En la figura 1 puede verse el neumático que toca al suelo delante del obstáculo, y que se deforma en contacto con éste.

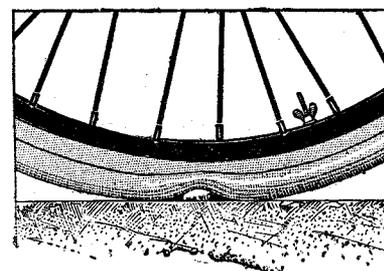


Fig. 2.

En la figura 2, el neumático acaba de franquear el obstáculo, y toca el suelo por delante y por detrás al mismo tiempo.

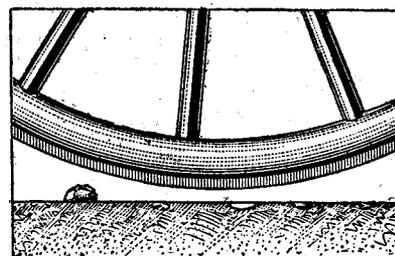


Fig. 3.

En la figura 3 veréis, en cambio, una rueda con llanta de hierro que acaba de pasar sobre

el mismo obstáculo, y no sólo se levanta con altura igual á la del listón, sino que salta más allá, conforme ha recogido el objetivo antes de que vuelva á apoyar sobre el suelo.

Ved, pues, cómo absorbe el neumático el obstáculo.

Y veremos, además, bien pronto, que de

LA GACETA DEL GENTLEMAN

Notas de Sociedad.

MADRID

Siguiendo el cabo que dejé suelto en mi última crónica, referente á la proyectada embajada española á la Argentina, debo añadir que S. A. R. la Infanta D.^a Isabel, que, como saben ya mis lectores, ha de presidirla, se dignó aceptar la galante invitación de los señores de Wilde, y por consiguiente, asistirá á la comida que éstos le ofrecerán en los salones de la Legación argentina, como cariñosa despedida á la egregia dama.

El banquete, que constará de un número algo limitado de cubiertos, será la primera parte de una fiesta de cuya esplendidez no cabe dudar y á la cual asistirán brillantes representaciones del mundo artístico, literario, militar y aristocrático. Será, en suma, un verdadero acontecimiento para la alta sociedad madrileña y un digno adiós dado á Su Alteza, la cariñosísima Infanta D.^a Isabel, en su próximo viaje á la gran República Sudamericana, para representar allí á nuestra noble tierra española.

La Sra. de Wilde, acompañada del ministro de la Argentina en Dinamarca y la hermana de éste, la linda Srta. María Luisa Ocantos, salieron para París el día 4, siendo despedidos en la estación del ferrocarril por un numeroso grupo de amigos, entre los cuales vimos á la condesa de Pardo Bazán, al Sr. Wilde, al general Azcárraga, Sres. Barilarí, Benlliure, Moreno Carbonero y otras personalidades. La Sra. de Wilde ofreció estar de regreso para el 25 del actual, día que se indica para la celebración de la fiesta antes citada.

* *

Ha sido expedida real carta de sucesión en el título de marqués de Avilés, á favor de don Manuel González Carvajal, por fallecimiento de su madre, D.^a Carmen González Carvajal y Cabañas; y se ha concedido real licencia á D. José Canga-Argüelles y del Busto, conde de Canga-Argüelles, para contraer matrimonio con D.^a Amparo Gómez de la Lama y Álvarez.

* *

El día 6 regresó la princesa Beatriz, madre de S. M. la Reina D.^a Victoria, acudiendo á recibirla á la estación del Norte todas las per-

esta propiedad del mismo se deduce una triple consecuencia :

1.º : Da comodidad.

2.º : Asegura la conservación del vehículo automóvil ó de la bicicleta.

3.º : Es lo único que permite la velocidad.

MICHELÍN.

sonas de la real familia, acompañadas del alto personal palatino.

* *

Muy pródiga en comidas ha sido esta última quincena en el gran mundo madrileño, y sería para llenar algunas columnas de Los DEPORTES el relatarlas todas y enumerar los anfitriones y comensales de cada una de ellas.

La que primero me viene á la memoria, y no puedo precisar por qué motivo, es la de la marquesa de Squilache, que fué en extremo espléndida; á la mesa de tan ilustre dama sentáronse el Nuncio de Su Santidad, monseñor Vico, el capitán general marqués de Estella, el embajador de Austria, el presidente del Congreso y la señora y señorita de Dato, la condesa de Vía-Manuel, los condes de San Luis, el jefe de la Casa Militar del Rey y la condesa del Serrallo, la marquesa de Prado Ameno, los generales Tovar y Luque, el conde de Esteban Collantes, el auditor de la Nunciatura monseñor Sazara y el Sr. Escalera.

* *

Los conciertos de la famosa Tonkünstler, dirigidos por el ilustre maestro Lasalle, han llenados nuestro Teatro Real las tres noches del abono y la que, fuera de él, nos regaló la orquesta de Munich.

El éxito conquistado por nuestro eminente compatriota Lasalle ha sido inmenso, en especial el que se le tributó el primer día, cuyo programa fué verdaderamente de prueba, figurando, entre otras composiciones maestras, el primer cuadro del acto tercero de *Parsifal*, la *Sinfonía fantástica* de Berlioz, y el Preludio de los *Maestros Cantores* y la *Overtura* de Tannhäuser.

En el del segundo concierto figuran, entre otras, *Muerte y Transfiguración*, de Strauss, y *El Aprendiz de Brujo*, de Dukasi; y del tercero formaban parte el *Concierto en re menor*, de Haendel, que les valió al maestro y á los ejecutantes una grandiosa ovación, la *Sinfonía N.º 1*, de Mahler, *Preludio* y *Final* de *Tristán*, etc. Estos conciertos, así por la grandiosidad de sus programas como por lo magistral y emocionante de su ejecución, son de los que no se olvidan fácilmente y que uno recuerda como horas de sublime deleite y purísimo placer.

RODOLFO.



Fot. Branguli.

**Gaudart en pleno vuelo
sobre biplano Voisin,
en el campo de la Bota, en Barcelona.**

Una apelación que ha hecho fortuna. En el ambiente de nuestra casita, que abre sus balcones, como ojos admiradores, sobre el bullicio del mercado de Flores, redactores y amigos la han repetido á saciedad, moviéndonos á consagrarlo epigrafiado en una cabecera triunfante.

Al empezar, con la Primavera, la temporada de fiestas al aire libre, vemos que los aeroplanos hacen irrupción sobre el suelo español y demuestran hasta la evidencia hasta que punto es posible levantarse del suelo con los medios de que dispone la mecánica, sostenerse y progresar por el aire, evolucionar en dirección y en altura.

Consuélense con esto los pesarosos del retardo con que hemos figurado entre las naciones aviadoras, reaviven sus esperanzas los deseados de volar, convézanse los que dudaron de la posibilidad del vuelo y no cejen en su empeño los estudiosos que algo tengan empezado, pues por hermoso y convincente que sea lo alcanzado, mucho falta por hallar, y muy gloriosos lauros aguardan al afortunado inventor del aparato definitivo.

Pues la verdad es que, por muchas cualidades que tengan los aparatos hasta ahora experimentados..., definitivos, lo que diríamos definitivos, no lo son.

Buena demostración de este criterio, infinidad de veces sostenido por diferentes redactores en las columnas de LOS DEPORTES, son las páginas tan instructivas que á ésta siguen, en las que figuran afrontados los pilotos á quienes sonrió la fortuna con los maltratados por ella, Stoeckel y Mamet sobre monoplano Blé-

riot, en Madrid, Poillot y Gaudart sobre biplano Voisin, en Barcelona, vienen á resultar el anverso y reverso de una misma medalla; con los mismos elementos, en los mismos días, en campos distantes pocos kilómetros entre sí y en circunstancias muy parecidas, los unos vuelan, los otros no.

Este factor de arbitrariedad, cuya existencia es innegable y ante el cual debemos inclinarnos, reside, en nuestro sentir, en la imperfección de los mecanismos, pues no bastándonos á nosotros el éxito para probar los actos, no podemos atribuir á impericia de los fracasados su fracaso, ni el acierto de los aplaudidos á sus conocimientos y á su audacia solos.

Y aunque quizás resulte pesada manía la de querer sacarles moraleja á los hechos, queremos insistir en que el aeroplano no ha demostrado más que la posibilidad de volar, sin llegar á ser el instrumento definitivo de que la humanidad podrá servirse para conseguir este objeto.

Cabe seguir animando á aquellos de nuestros compatriotas que luchan para dar forma real á sus imaginaciones mecánicas, pues bajo el aspecto estafalario de la más extraña de las soluciones puede ocultarse el buen camino.

Con impaciencia aguardamos que los aviadores españoles hagan sus pruebas.

Madrid : Aeródromo de la Ciudad Lineal.



El inmenso campo de la Ciudad Lineal, que tiene una extensión de 280 km.², fué el sitio escogido por Mamet para realizar sus vuelos. La fotografía representa al aviador y á su manager Sr. Garcia Comes volviendo á los hangars después de un vuelo.

Mamet, como hizo en Barcelona, dedicó ante todo una sesión de vuelos á la *crème de Madrid*, organizando una fiesta con carácter privado, pues sólo eran admitidos las autoridades y los representantes de la prensa; fuera del aeródromo había gran cantidad de gente, ansiosa de presenciar el emocionante espectáculo.

La pista de lanzamiento se halla en excelentes condiciones, así como las tribunas, *hangars* y paseos para el público.

Ante el alcalde, concejales, periodistas y algunos *amateurs*, el Sr. Mamet tomó asiento en el puesto del aviador, en un monoplano sistema Blériot, tipo «Canal de la Mancha». Ya en marcha el motor, arrancó el aparato á los acordes de la banda de San Bernardino, y, en el momento de perder tierra, una estruendosa salva de aplausos dió muestra de la intensa emoción sentida por los espectadores.

describiendo dos vueltas con una sorprendente habilidad. El público le ovacionaba con entusiasmo.»

En los días siguientes repitió los vuelos con igual facilidad, teniendo una buena fortuna continuada. S. M. la Reina tuvo empeño en presenciar estas pruebas.

He aquí lo que decía un periódico :

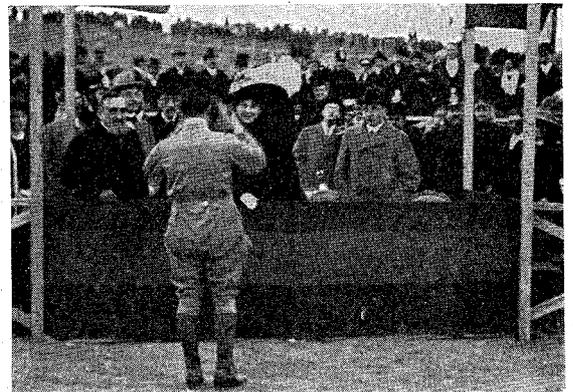
«A las cuatro de la tarde, con una escogida concurrencia, se celebraron en el aerodromo establecido en el kilómetro 7 de la carretera de Aragón las pruebas de aviación, con un éxito por demás satisfactorio.

Se encargó de tripular los aeroplanos el aviador Sr. Mamet, que se remontó con un sistema Blériot, dando con gran precisión una vuelta por todo el circuito del aeródromo. En la segunda vuelta chocó la rueda posterior del aparato con el picacho de un cerro, rompiéndose el *chassis*.

Poco después, con otro aparato del mismo modelo, Mamet ascendió nuevamente, realizando con facilidad un vuelo parecido al primero. La prueba emocionante fué la realizada en último término. Mamet ascendió majestuosamente, remontándose á bastante altura y

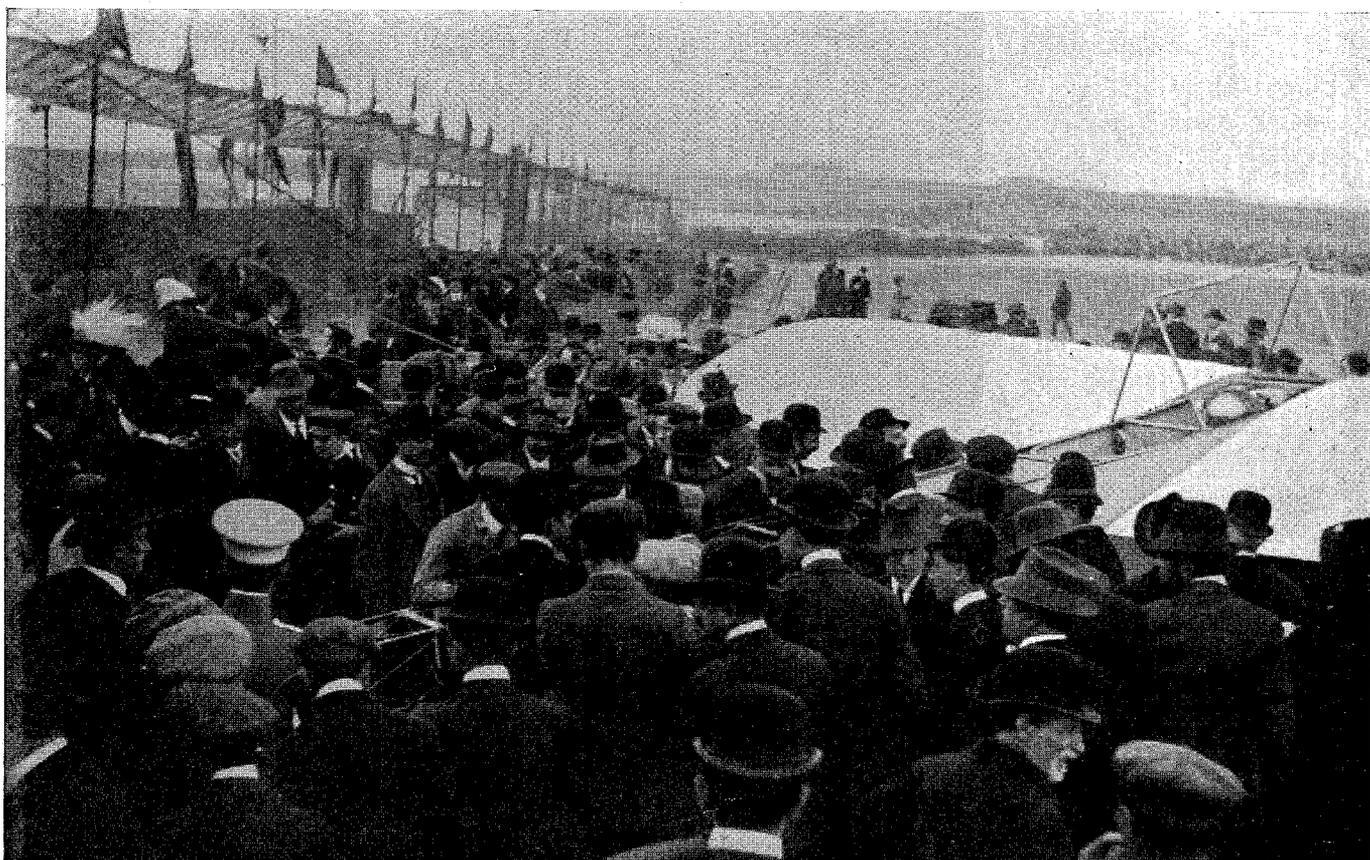


Llegada de Doña Victoria al campo de la Ciudad Lineal para presenciar los vuelos de Mamet.



Doña Victoria felicitando á Mamet después de su vuelo y conversando con él en francés.

Madrid : Aeródromo de Chamartín de la Rosa.



El campo de Chamartín, con el público que acudió para presenciar los vuelos de Stöckel.

El día 26 de Marzo, con toda clase de dificultades é incomodidades que esta villa y corte presenta, para lo que á Sport se refiere y en el deber de cumplir mi misión de reporter, con el espíritu atormentado por la duda, pues á nadie se le ocurre poner dos fiestas ó pruebas de Aviación en un mismo día...(como la suerte me es poco propicia y favorable) me encaminé al Aeródromo de Chamartín de la Rosa.

El aparato no podía ser más bonito ni más tentador : es un monoplano Blériot y tripulado por Mr. Stöckel.

El público era selecto y numerosísimo y armado de paciencia y curiosidad, pues anunciar á las cuatro y no realizar el primer vuelo hasta las cinco y media, es hacer esperar.

Entre una delirante ovación tomó su puesto en el monoplano Mr. Stöckel, llegando á subir hasta unos tres ó cuatro metros del suelo, después de tomar carrerilla como es

muy natural, y cuando más entusiasmado estaba el numeroso público, el Sr. Stöckel se cae con su aparato, sufriendo un pequeño golpe que por fortuna no fué grave, lesionándose en la cara y la rotura de una de las ruedas y alas del aeroplano, impidiéndole hacer nuevas ascensiones.

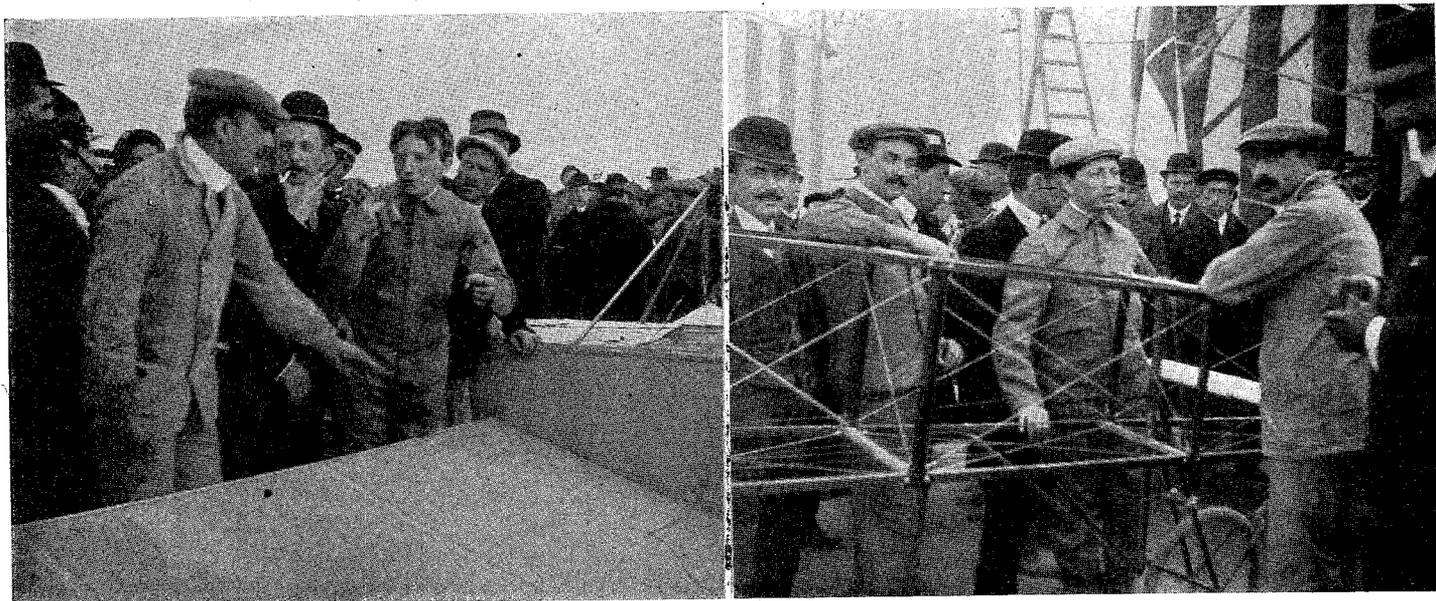
Del pasado Sábado de Gloria (y no para Stöckel) ¿qué habrá dicho del problema de aviación la Embajada Marroquí, allí presente?

... seguramente que para llegar á donde está *Alá*, dichos aparatitos tendrán que tener más *ala*.

El último vuelo que dé en este Madrid Mr. Julien Marnet lo reseñaré para poner al corriente á los lectores entusiastas de este Sport.

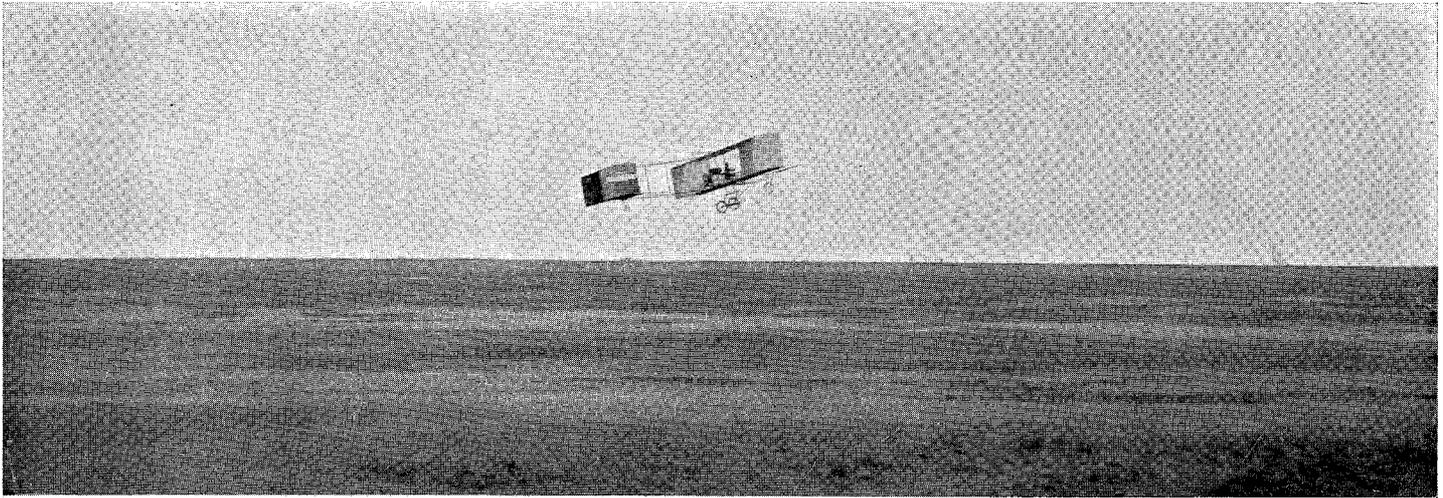
F. CALZADO.

Madrid, Marzo de 1910.



Comparación curiosa del aspecto del aviador. Tratando de explicarse la razón de su caída y con su fisonomía sonriente, antes de intentar el vuelo.

Barcelona : Aeródromo del Campo de la Bota.



Gaudart, en uno de sus espléndidos vuelos sobre los arenales del Campo de la Bota.

Si el monoplano calca el contorno de un pájaro de abiertas alas, el biplano parece la ampliación monstruosa de uno de estos insectos de complicado velamen que á nuestro paso se levantan á saltos de entre las hierbas.

Tal es la sensación que nos ha producido contemplar en el aire el Voisin de Gaudart, por otra parte manejado con una maestría y un tino admirables.

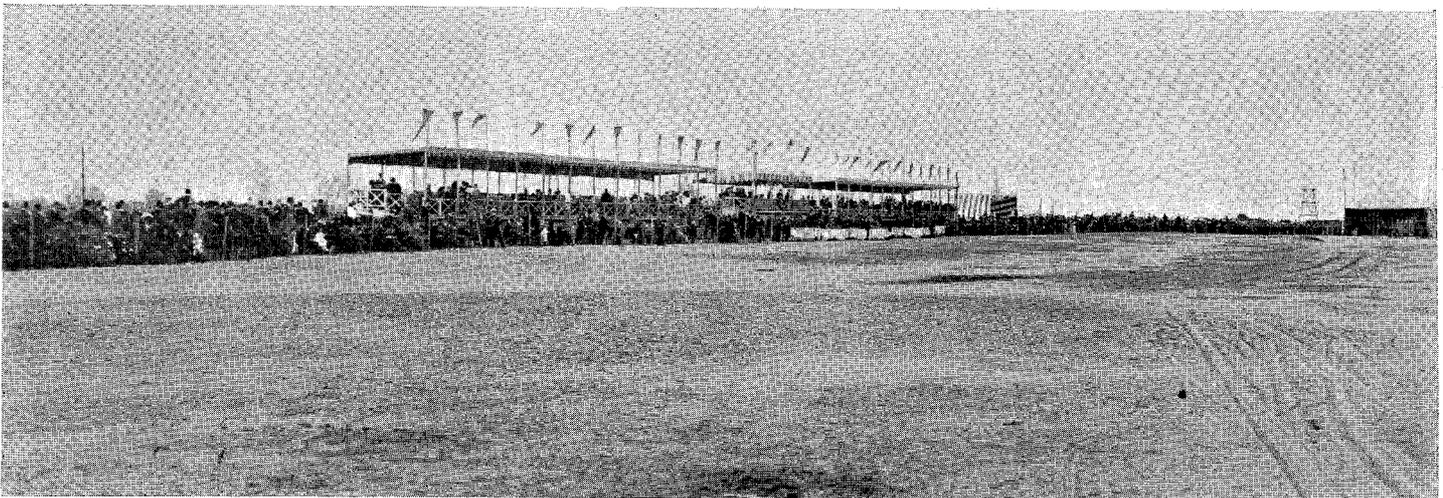
Los que prefirieron la incertidumbre de las promesas que para el Campo de la Bota se anunciaban, al ya casi desesperado esfuerzo que debía exhibirse en el Hipódromo, estuvieron acertados y afortunados, y, en el regocijo de su acierto, hicieron crepitar sus palmoteos tan reciamente, que superando el ruido ensordecedor de su Gnôme, llegaron hasta los oídos del piloto, de quien se adivinó la sonrisa de triunfo, al ver separarse la mano del volante para saludar á los que le aclamaban; y le aclamaban los espectadores de las tribunas, el pueblo diseminado por veredas y torrentes de

los alrededores, el estridente chillar de los silbatos y sirenas que varios vaporcillos apostados en el mar y llenos de gente hacían resonar, de los trenes de la línea de Badalona brotaban manos por todas las ventanillas aplaudiendo frenéticamente, y el maquinista aplaudía también, paradójicamente, silbando.

Esta es la escena de todo un paisaje aplaudiendo, que se vió el día de Pascua, cuando el sol, poniéndose detrás del Tibidabo, dejaba todo el cielo gris, para llevarse detrás de las montañas su oro anaranjado.

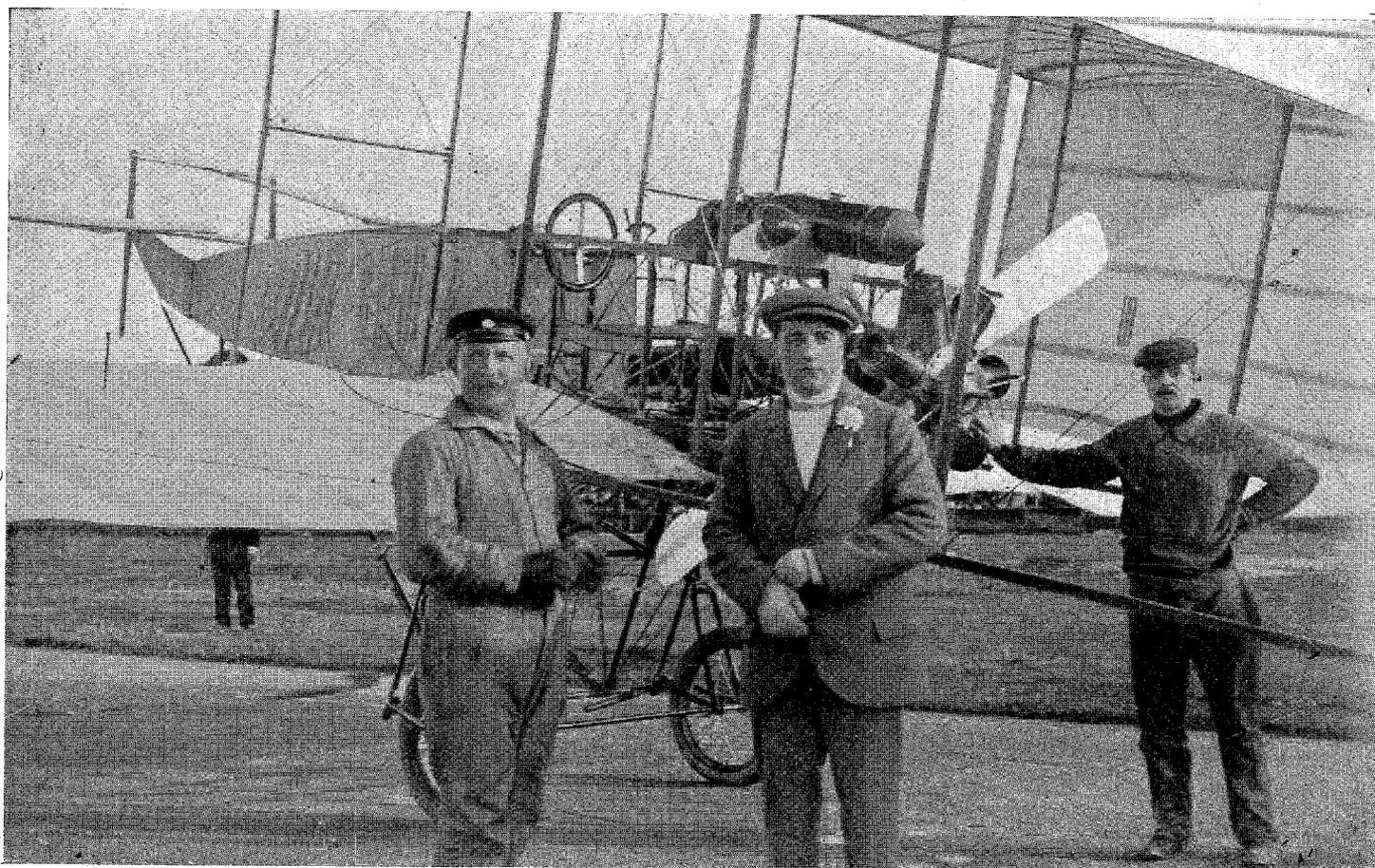
Al día siguiente, el nuevo triunfo de su randonée por los aires, por encima del suburbio y de la ciudad, hasta dar la vuelta al monumento de Colón, puesto á la orilla del mar y remozado con su nuevo empleo de jalón para pájaros mecánicos. Esta hazaña no desdice en nada de la de Rougier volando sobre la bahía de Mónaco.

Gaudart ha sabido hacer bellas cosas y despertar magníficos entusiasmos. — V. O.



Aspecto de las tribunas levantadas con maravillosa rapidez en el Campo de la Bota.

Barcelona : Aeródromo de Casa Antúnez (ex-hipódromo).



Retrato de Poillot.

Poillot, el joven piloto cuyo retrato figuró en nuestro número anterior, se ha visto perseguido por una mala suerte pertinaz.

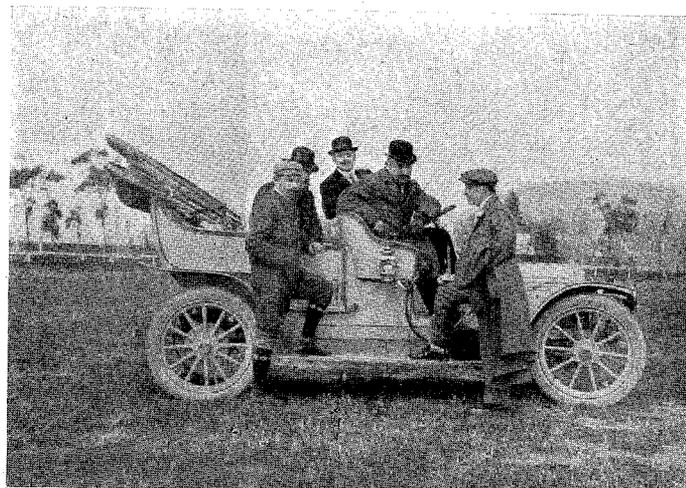
Contratado para conducir el biplano Voisin adquirido por la Sociedad Anónima Nacional de Aviación, ó Sociedad Anónima de Navegación Aérea, que de las dos maneras la hemos oído nombrar, hizo sus pruebas pocos días antes de Pascua, teniendo la desgracia de que al intentar tomar tierra otra vez, pues había salido en su vuelo fuera de las vallas del Hipódromo, chocase una de las alas contra un árbol, destrozándose así por completo. Preguntado telegráficamente á la casa central de París, se obtuvo la respuesta de que se necesitaban para mandar el material de reparación un número de días que hacía imposibles los experimentos previstos para el de Pascua.

Entonces se intentó, con los elementos existentes en Barcelona, la reconstrucción de los segmentos de ala, dedicándose finalmente noche y día á un trabajo delicadísimo y difícil.

Los resultados no fueron más que mediocres. El lunes de Pascua, por la mañana, visto el escaso público que acudió al aeródromo, el piloto pidió permiso á los organizadores *para no matarse hasta por la tarde*, según su gráfica y estoica frase, y por la tarde, á pesar de constarle que su biplano había perdido en absoluto el equilibrio que es condición esencial para el vuelo, trató de levantarse, pero ni su

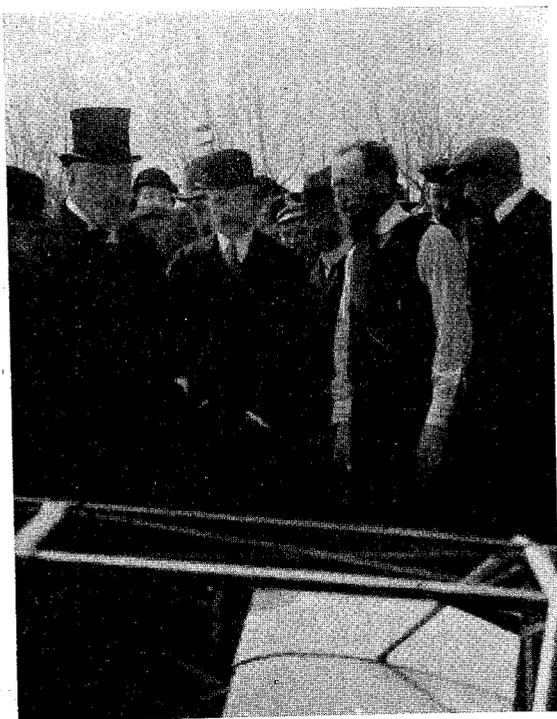
arrojo ni su pericia pudieron nada contra la ingénita viciosa tendencia de todo su mecanismo, mal curado de una herida gravísima, de manera que tuvo que volver á tomar contacto con la madre tierra á los pocos metros, así como el dinero de los espectadores reintegraba las oscuridades de los bolsillos.

Es imposible formar juicio acerca del valor de este piloto, dado lo poco que le favoreció la suerte en Barcelona; pero conviene hacer constar que los periódicos técnicos franceses hablan en términos muy halagüeños de sus proezas.



El lunes de Pascua, por la mañana; M. Poillot conversando con los Sres. Birkigt y Pilleverdier, de la Hispano-Suiza, de cuyos señores recibió toda clase de auxilios en su contratiempo.

Fiestas de Aviación en San Sebastián : Muerte de Le Blon.



Le Blon conversando con D. Fermín Calbetón, el ministro donostiarra, que ha hecho una visita á sus paisanos con motivo de las fiestas.

Para las fiestas de Pascua, que dado el carácter de los donostiaras, tan amantes de aire libre y del vigor físico, tuvieron un carácter marcadamente deportivo, el Ayuntamiento de San Sebastián contrató á dos aviadores: Le Blon, vuelto triunfante de Heliópolis y Plaissety, muy joven, pero de grandes arrestos. Llegaron el 26 en automóvil desde Irún y el 27 el biplano de Le Blon trasladóse de la estación del ferrocarril al hangar, á las siete de la mañana, dando seguidamente comienzo las operaciones de montaje.

Estas, según ayer lo presumíamos, fueron relativamente breves, pues el aparato, á excepción de los planos sustentadores, venía casi todo montado.

Hasta las once, el aviador y sus tres mecánicos no cesaron de trabajar.

Según iba avanzando la mañana, el aeródromo y todos los puntos dominantes que lo rodean se iban cuajando de público. El

pincel más exquisito sería incapaz de trasladar al lienzo un cuadro de tanta vida. Balcones, terrazas, azoteas, tejados, paseos, árboles, rocas, montes, caminos elevados: todo estaba lleno de espectadores pertenecientes á todas las categorías sociales. El Progreso, cuando lo admiran, no distingue de jerarquías ni alcurnias.

El aspecto que ofrecía aquella parte de la ciudad era soberbio sobre toda ponderación.

Coches, automóviles y tranvías, en ordenada confusión, en trajín constante, iban y venían repletos de personas.

Dentro del aeródromo la animación crecía por momentos. Congregóse allí lo más selecto de San Sebastián.

Le Blon, en mangas de camisa, con sus largos cabellos y lueda barba al viento, daba órdenes y departía, de vez en cuando, afablemente con todos.

Venido el ministro, y después de varios ensayos, cuyo retardo acogió el público con marcadas muestras de desagrado, llega, por fin, el ansiado instante. Son las 12'32 cuando Le Blon emprende su segunda salida, con velocidad mayor que antes.

El aparato se desliza sobre sus ruedas por el campo, pareciendo un ave enorme, herida por el plomo del cazador y acosada por los perros. El pájaro inmenso, como si hubiese recobrado sus agotadas energías, se separa de la tierra y sube y avanza dulcemente.

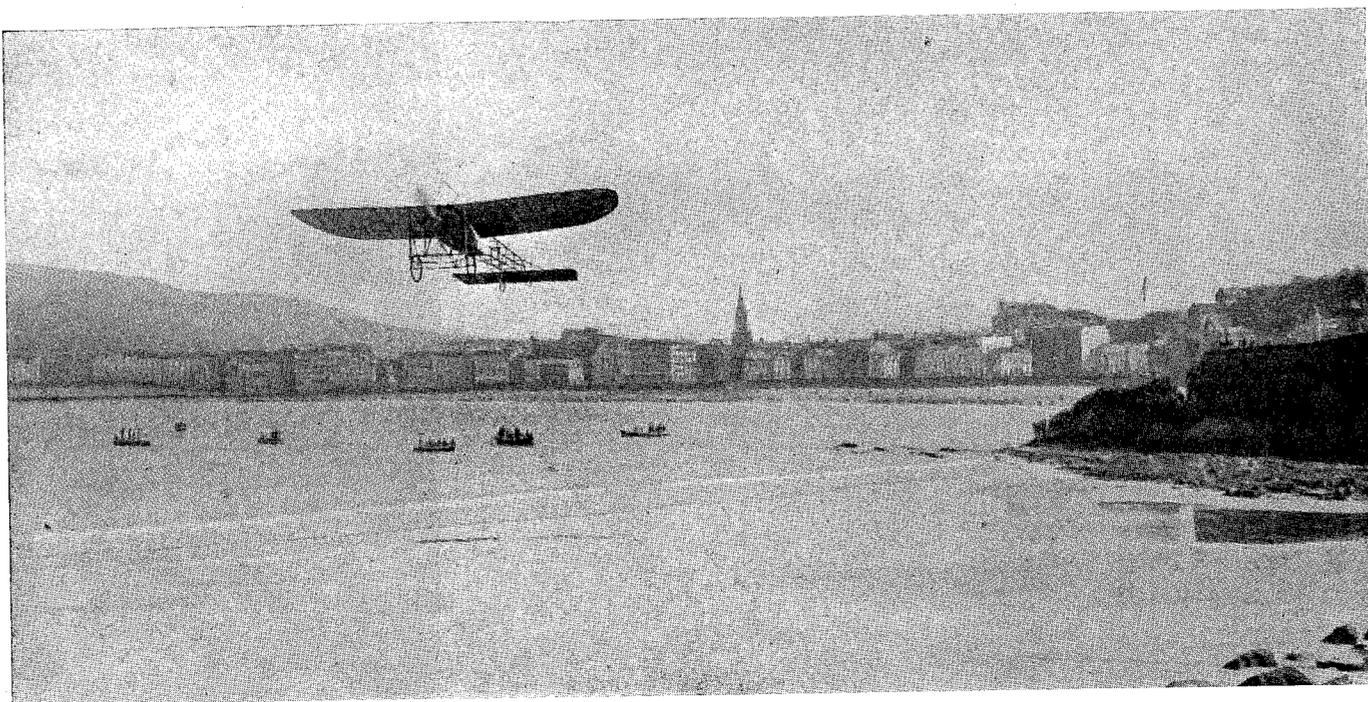
La muchedumbre prorrumpe en aplausos cerrados, en fuertes abrazos y en exclamaciones de asombro.

Le Blon se eleva unos 30 metros y sigue sensiblemente la curva que describe el paseo de la Concha, hasta el parque de Alderdi-Eder. Allí hace un viraje admirable y emprende el regreso casi por la misma trayectoria, un poco más hacia el mar y en ondulaciones soberbias.

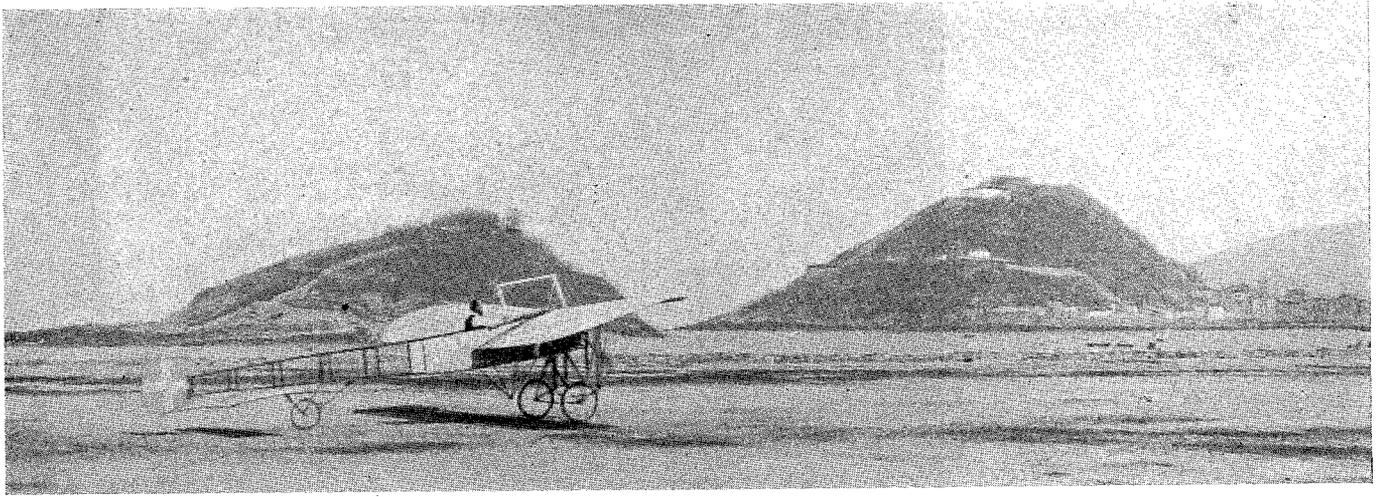
Inicia el descenso y creemos todos que va á tocar tierra en la playa. Pero no es así. El aparato se remonta nuevamente, toma rumbo hacia el aeródromo y, con asombro y admiración de todos, vira á la derecha primorosamente y se interna en el mar, cruzando la bahía, que está llena de barquillas y vapores cuyos tripulantes aclaman reciamente al bravo piloto.

Le Blon marcha hasta las proximidades de la terraza del Gran Casino, cuajada de concurrencia, y, siguiendo su viraje abierto y espléndido, toma otra vez la curva de la Concha para enderezarse al aeródromo.

Entra en éste y desciende con una facilidad pasmosa. Las ruedas del aparato tocan tierra, y brincan gallardamente, como si obedecieran á la elasticidad de sus gomas. Avanza un poco más el ave gigante, y se posa definitivamente, como si viniera á morir con el corazón traspasado.



Después de seguir largo tiempo por el aire la espléndida curva de la Concha, Le Blon se elevaba cada vez más y se lanzaba sobre las tranquilas aguas de la bahía, surcadas por barquichuelas y canoas, apostadas en previsión de un accidente.



El espléndido panorama de la bahía, animado por la presencia del gran pájaro mecánico de elegantes movimientos.

Son las 12'37. El vuelo, por lo tanto, ha durado 5 minutos, y ha sido soberbio, magistral, para dejar satisfechos á los más exigentes. El público corre á rodear al aviador ovacionándole y queriendo casi comérselo. Mil manos se le tienden para estrechar las suyas. Él quiere rehuir estas manifestaciones de entusiasmo, pero no le dejan andar. El ministro de Fomento se acerca á Le Blon, y le felicita calurosamente. En seguida entra el aeroplano en el hangar, y allí queda hasta que hoy vuelva á elevarse. La gente lo contempla llena de curiosidad, y luego desfila por la Concha en la más brillante de las procesiones.

El lunes continuaron los vuelos, que no reseñaremos en detalle, demostrando en ellos Le Blon un dominio absoluto de su aparato, levantándose y descendiendo donde y cuando quiso, produciendo en sus espectadores un entusiasmo difícil de sobrepujar en parte alguna. Los impacientes y los descontentos del primer día olvidaron en absoluto sus quejas.

El martes tuvo un ligero accidente, viéndose obligado á descender dentro del agua y estropeando algo el aparato del capitán Dowes, que montaba.

Contrariados por el tiempo ulteriores experimentos, anunció Le Blon para el sábado, á pesar de tener ya cumplidos todos sus compromisos, una sesión de vuelos, previendo, los que conocían su carácter, que iba á intentar algo notable.

La tarde no era buena, pero tampoco desesperada. Caía menuda lluvia y soplabá débil el aire. La atmósfera estaba en condiciones de que no le tuviera miedo un hombre tan arriesgado y entendido como Le Blon.

Éste hizo algunas pruebas con el motor de su aparato, sin sacarlo del hangar, y poco después, próximamente á las tres y media, salía por los aires con su monoplano,

Le Blon salió del campo de experiencias raudo y valiente, siguiendo la misma dirección que los demás días, es decir, la curva que describe el paseo de la Concha.

De una manera gallarda y alcanzando en algunos momentos hasta 60 metros de altura, llegó al lado opuesto de la bahía, ó sea hasta dar frente al hotel de Londres, para virar á la izquierda y volver así por el mismo camino. Cuando ya se acercaba al túnel del Antiguo, debió intentar un segundo viraje para proseguir su vuelo dentro del mar.

En este momento ocurrió algo terrible, espantoso. Las corrientes de aire, agigantadas en su ímpetu por la velocidad extraordinaria del aparato, hicieron que éste no obedeciera prontamente á la voluntad directriz del piloto.

El amigo Azcona, que iba al aeródromo entonces, presenció el momento culminantísimo de la caída, y dice que vió cómo el monoplano perdía su posición normal en el aire, inclinándose mucho hacia abajo el ala izquierda, mientras la derecha se enderezaba. La estabilidad estaba perdida. El motor siguió brutalmente su impulso, y sin dominio alguno que lo contuviera, tomó por su voluntad imperiosa la trayectoria vertical y se llevó el aparato y su carga con una velocidad vertiginosa.

El monoplano, que entonces estaría á diez ó doce metros de altura, se precipitó en el espacio como un ave que siente atravesadas sus entrañas en pleno vuelo.

Le Blon y su máquina dieron sobre el agua un batacazo bárbaro, quedando casi sumergidos á poca distancia del embarcadero de palacio, llamado Pico del Loro.

El aviador pudo recibir en la cabeza, al iniciarse ó al terminarse la caída un golpe que le privara del conocimiento. En la región frontal, sobre el ojo izquierdo, presenta el cadáver la huella de una fuerte contusión. El cuerpo vulnerante fué quizás una de las barras (la izquierda) ó vigas que van colocadas en la proa del aparato. Pudo también quedarse privado por el efecto mismo del vertiginoso descenso.

Sea como fuere, parece estar fuera de duda que Le Blon quedó sobrenadando perdido ya el conocimiento.

Aun en el caso de que se tratase de una conmoción pasajera, el tiempo que estuvo sumergido (doce ó quince minutos) fué más que suficiente para producirse la muerte por asfixia.

A causa de ser este vuelo completamente fuera del horario establecido por la Comisión de Fiestas, ni los señores que la forman, ni el servicio de seguridad en la bahía estaban presentes, y el público era escasísimo.

El Capitán Dowes intentó lanzarse á nado al auxilio del piloto, pero el fuerte oleaje le impidió avanzar mucho por ir impedido con toda su ropa.

No nos detendremos en los horribles detalles del salvamento; basta decir que el cadáver fué extraído, encontrándosele sentado en la misma situación que si volase, fué colocado en el bote de un Mamelena, se dispuso su traslado al muelle. El bote iba remolcado por un vaporcito.

Para este instante, la noticia se había esparcido por toda la ciudad con la rapidez del rayo, y el muelle se llenó en seguida de gente. El traslado del cadáver á tierra fué un acto emocionante. Los pechos latían bajo la penosa impresión, y en muchos ojos se asomaban las lágrimas.

Los médicos intentaron reanimar aquel cuerpo que ya no pertenecía al mundo de los vivos. Inyecciones, tracciones rítmicas de la lengua, movimientos de brazos y piernas: todo inútil, todo tristemente infructuoso.

El cadáver de M. Le Blon quedó depositado en uno de los salones del Hotel de Londres, convertido en capilla ardiente. Descansaba en una cama cubierta de blancos paños y rodeada de guirnaldas de rosas blancas, se le vistió en traje de smoking, conservando la plácida serenidad de su rostro simpático, que no ha perdido apenas el color, y sólo en sus manos cruzadas, que parecen de cera, se retrataba la muerte. A su cabecera velaron su viuda desolada, el Capitán Dowes, sus mecánicos y los individuos todos de la Comisión de Fiestas, que no abandonaron el cadáver hasta que penetró en su país.

El acto de acompañar los fúnebres despojos del aviador hasta la estación del ferrocarril, revistió una solemnidad emocionante, teniendo toda la ciudad un empeño especial en dar un testimonio de simpatía á la desgraciada viuda, cuyo dolor destrozó el corazón de los que tuvieron que presenciarlo.

El otro aviador contratado para las fiestas, el joven René Plaisety ha comunicado á los organizadores que renunciaba á lo estipulado y se despedía de la aviación para siempre. Este piloto ha nacido en Chicago, de padres franceses, y es un verdadero *all-round sportsman*. Motocicletas, automóviles, caballos, canoas, automóviles, todo lo maneja y conoce, distinguiéndose sobre todo en el skating. Iniciado en la aviación en Issy-les-Moulineaux, ha acabado de demostrar su pericia en Herblay, hasta que la desgracia de su compañero le ha hecho volver atrás en su vocación.—F.

Sevilla : Aeródromo de la Dehesa de Tablada.



Accidente ocurrido á Kuhling, con su monoplano Blériot, durante las pruebas preparatorias de la semana de Aviación de Sevilla.

La semana de Aviación de Sevilla sería en realidad el primer concurso celebrado en España, si no estuviese afeada por el aspecto de reclamo comercial que le da el que todos los aparatos sean de una sola marca y todos los mecánicos de una misma équipe, siendo muy difícil de desvanecer el recelo de que los resultados sean muy poco deportivos.

De todas maneras, aquí va el detalle de los premios ofrecidos, cuyas pruebas debieron tener lugar desde 1.º á 7 de Abril :

Concurso de Permanencia en el aire; premio, Copa de Sevilla. Para conceder este premio se sumarán los vuelos que cada uno de los aviadores haya hecho, y á aquel que sume mayor número de minutos se le concederá la Copa.

Concurso de Altura; premiado con Una Copa de Plata. Se hará poseedor de este premio al aviador que consiga elevarse más en el aire.

Concurso de Velocidad en la vuelta de pista; premio, Gran Copa. Una vuelta al Aeródromo en el menor tiempo posible.

Concurso de Lanzamiento; premiado con un Objeto de Arte. Le será conferido el premio, al aviador que logre abandonar el suelo en la más corta distancia.

Concurso del Viaje; premiado también con Un Objeto de Arte. Al aviador que, en los tres últimos días del Concurso, haya salido de los límites del Aeródromo durante más tiempo, y, sin tocar en el suelo en ningún sitio, regrese á las tribunas, se le hará poseedor del premio.

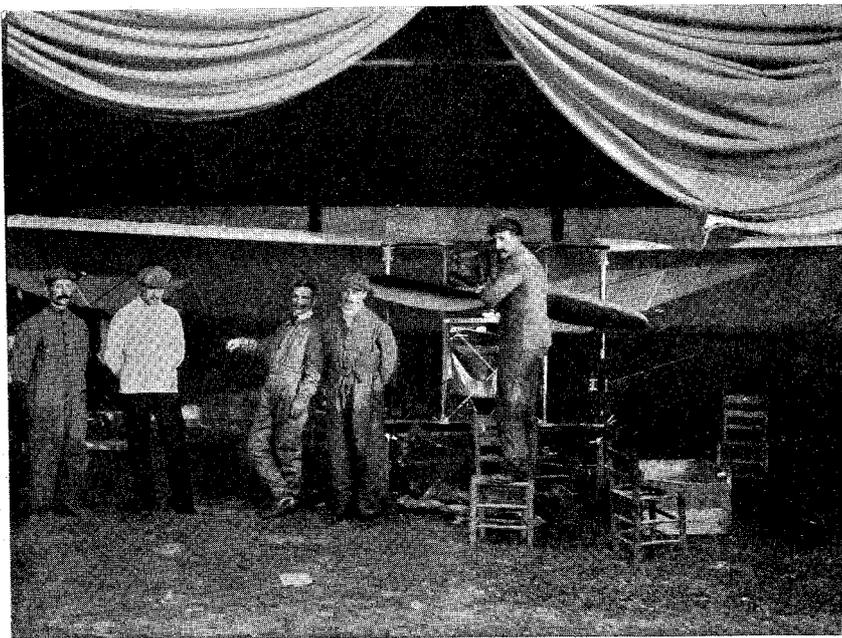
De la carta de nuestro corresponsal en aquella ciudad andaluza, trasladamos los siguientes párrafos :

«La semana de aviación de Sevilla, ha sido organizada por la Sociedad Española de Aviación que preside el Sr. Labayen y con el concurso de la casa Borel y C.^a de París.

»El Ayuntamiento de Sevilla ha concedido una magnífica Copa cuya fotografía he mandado tomar.

»Traen cuatro monoplanos sistema Blériot, modelo Canal de la Mancha. Han llegado los Sres. Borel y hermano, el Sr. Labayen y los cuatro aviadores, que son : M. Barrier, Director de la Escuela de Mourmelon, Olieslagers, belga conocido vulgarmente por el nombre de *le démon d'Anvers* por su intrepidez y valentía en toda clase de sports, Tick y Kuhling.

»Olieslagers, el día 30 montó sobre



Los aviadores Tick, Kuhling, Olieslagers y sus mecánicos en el hangar.

el monoplano y se lanzó al espacio con una precisión admirable, subiendo á unos 90 metros de altura y permaneciendo 18 minutos en el aire, haciendo un recorrido de unos 17 ó 18 kilómetros llegando hasta el próximo pueblo de San Juan de Aznalfarache y verificando virages y pruebas que demostraron perfectamente la solidez del aparato y el conocimiento absoluto que de él posee el aviador.

»El día 31 fué invitado, como representante de LOS DEPORTES, para presenciar pruebas de motores, á las 7 de la mañana, asistiendo á dichas pruebas el Capitán General de esta Region, el Alcalde y el Gobernador Civil. El señor Kuhling tomó asiento en el aeroplano, y, lanzándose con una velocidad acelerada, perdió tierra á los 50 ó 60 metros, remontándose majestuosamente como colosal águila. La impresión que tanto en mí como en el resto de los espectadores nos produjo el momento de separarse de la tierra el monoplano y ascender á unos 50 metros de altura, cruzando el Guadalquivir, que da fondo al campo de Ta-

blada, dondese halla establecido el aeródromo, fué verdaderamente indescriptible.

»Al tomar tierra el aviador, tropezó el aparato con una zanja abierta en el suelo, que no había visto, haciendo volcar el aparato que colocó la cola en la vertical, no sufriendo por fortuna ninguna herida el Sr. Kuhling y resultando tan solo la ruptura de uno de los cables que lleva el monoplano.

»Hoy supongo no se verificará tampoco la inauguración, pues sopla el mismo viento de ayer y aunque en la plaza de San Francisco ondea la bandera blanca de vuelo probable, temo no tardarán en izar la azul, indicadora de la imposibilidad de volar.

»El aeródromo, situado en la dehesa de Tablada, sitio en qu está enclavado el hipódromo, sirviendo la pista, que reúne inmejorables condiciones, para volar; el marco del campo no puede ser más hermoso, pues lo forman, como ya he indicado, las tranquilas aguas del Guadalquivir.

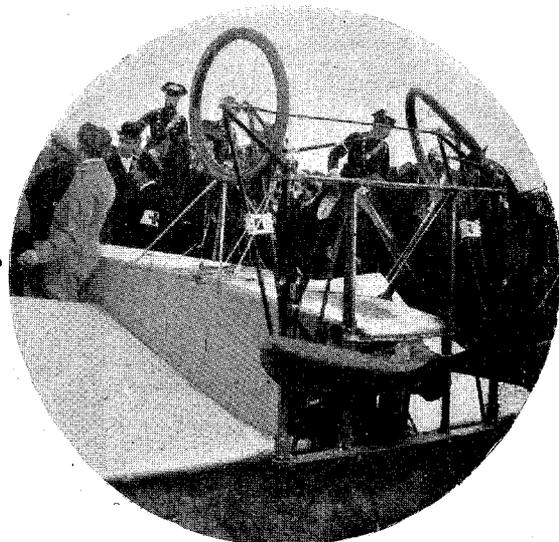
RAFAEL ROBLES.

Balance trágico.

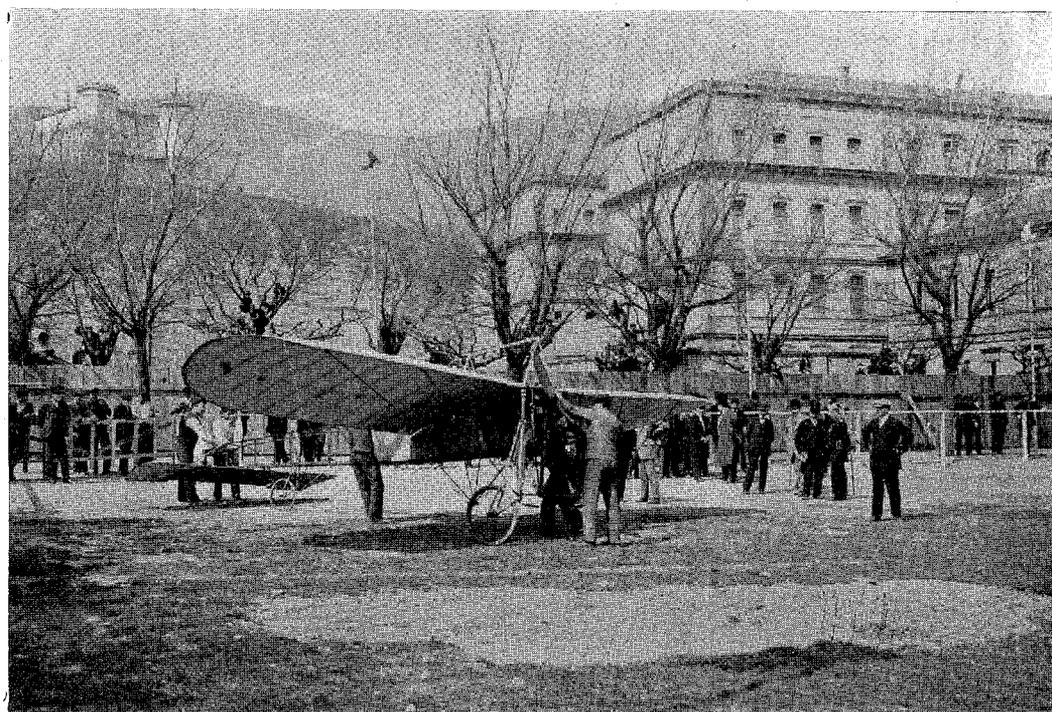
11 Septiembre 1906	-	Teniente Selfridge	-	Aeroplano	Wright
7 »	1909	M. Lefèvre	-	»	Wright
22 »	1909	Capitán Ferber	-	»	Voisin
6 Diciembre 1909	-	Antonio Fernández	-	»	Fernández
4 Enero 1910	-	Delagrangé	-	»	Blériot
2 Abril 1910	-	Le Blon	-	»	Blériot

Le Blon ha acabado de un modo brusco, en San Sebastián, una vida endurecida en todos los peligros, y aun los que no sientan simpatía por el corredor que no piensa más que en devorar espacio, dedicarán un recuerdo piadoso á su memoria.

Añadiendo su nombre á la lista de las víctimas in-



El aeroplano de Stoeckel, después del accidente.



El aeroplano de Le Blon, en el Aeródromo de San Sebastián, antes de uno de sus primeros vuelos.

moladas, sin querer nos fijamos en los nombres de las dos clases de aeroplanos que más víctimas han hecho, Wright y Blériot, que tienen, además, á su activo una larguísima lista de accidentes, que no han tenido consecuencias fatales por aquellas incomprensibles coquetías de la Parca. Los Wright nos interesan poco, pero, en verdad, á la idea de que en Mayo tendremos tantos Blériot juntos en Barcelona, involuntariamente prevemos una catástrofe.

Asociación de Lawn Tennis de Barcelona.

Octavo Concurso Internacional.

A la izquierda, Herr R. Kleinschrot, campeón de Barcelona (individual) y ganador de la Copa de S. M. el Rey, á la derecha, D. L. de Uhagón, segundo,

Pequeña Babel enclavada en un jardín riente, el local del Catalunya Lawn-Tennis Club ha presenciado el octavo concurso Internacional organizado por la Asociación de Lawn-Tennis de Barcelona, que sin vacilación nos atrevemos á calificar de soberbio, pues ha dado lugar á partidos tan vigorosa y hábilmente disputados, como hasta ahora no se había visto por estas tierras.

El aliciente principal del Concurso era la inscripción de varios jugadores notabilísimos, cuyos nombres anticipamos, y la dirección general confiada á un árbitro de la autoridad y prestigios de Mr. Simond.

Todos los jugadores merecen encomio, pero hay que reconocer que pocos alcanzan en seguridad y vigor á los hermanos Kleinschrot, jóvenes alemanes cuyo juego, por otra parte algo *cassant*, les ha valido frecuentes aplausos.

Uno de estos señores se llevó el Campeonato de Barcelona (individual-caballeros) al que iba anexa la Copa de S. M. el Rey y un regalo de la Asociación. El segundo premio, ofrecido por D. Enrique Ferrer, se lo llevó D. L. de Uhagón. El campeonato de pareja lo descolgaron también los terribles hermanos Kleinschrot, apoderándose de sendas copas, donativo del Ayuntamiento, y de los regalos con que la Asociación las acompañaba y dejando segundos á la pareja Witty-Sagnier, con los premios de la Asociación y de don R. Alexander.

Miss Witty y Miss Falkenstein quedan 1.^a y 2.^a de los partidos individuales femeninos, tocando á la primera un espejo, ofrecido por el Sr. Auvinet y á la segunda una sombrilla de D. J. Wihl.

El primer premio de *mixed-doubles* fué ganado por la Srta. Woodland, con el fuerte auxilio del Sr. de Uhagón; consistía

en un regalo del Turó y de la Asociación; la pareja Miss Falkenstein y D. E. Bartroli quedó para el segundo premio, donativos del Dr. Raventós y de la repetida Asociación.

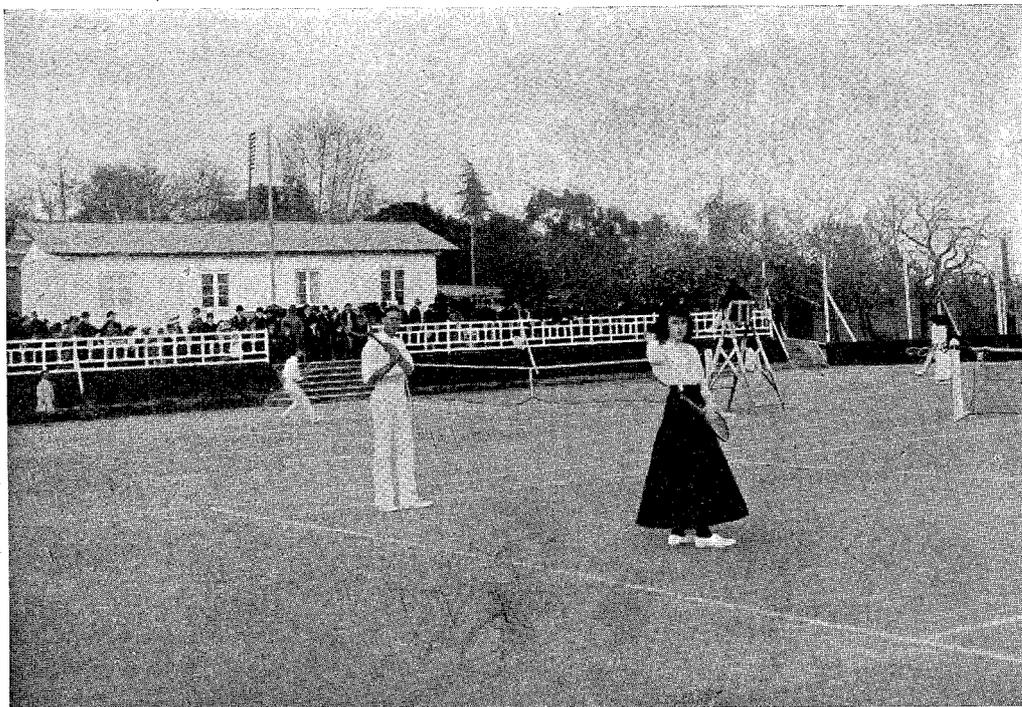
Para equilibrar mejor las probabilidades se habían dividido los handicaps en dos clases. En la clase A, las parejas Kleinschrot (H.) y Grüder y Kleinschrot (R.) y Noble dejaron en las semifinales á los hermanos Tey y los hermanos Noble, ganándose los primeros premios, donativos de los Sres. Sagnier, Vidal Ribas y Eguillor, Maison Dorée y Comas.

En la clase A de las individuales, volvió á quedar primero R. Kleinschrot y segundo Uhagón, demostrando con esto cuán verídico era el resultado del campeonato y cuán merecidos los premios.

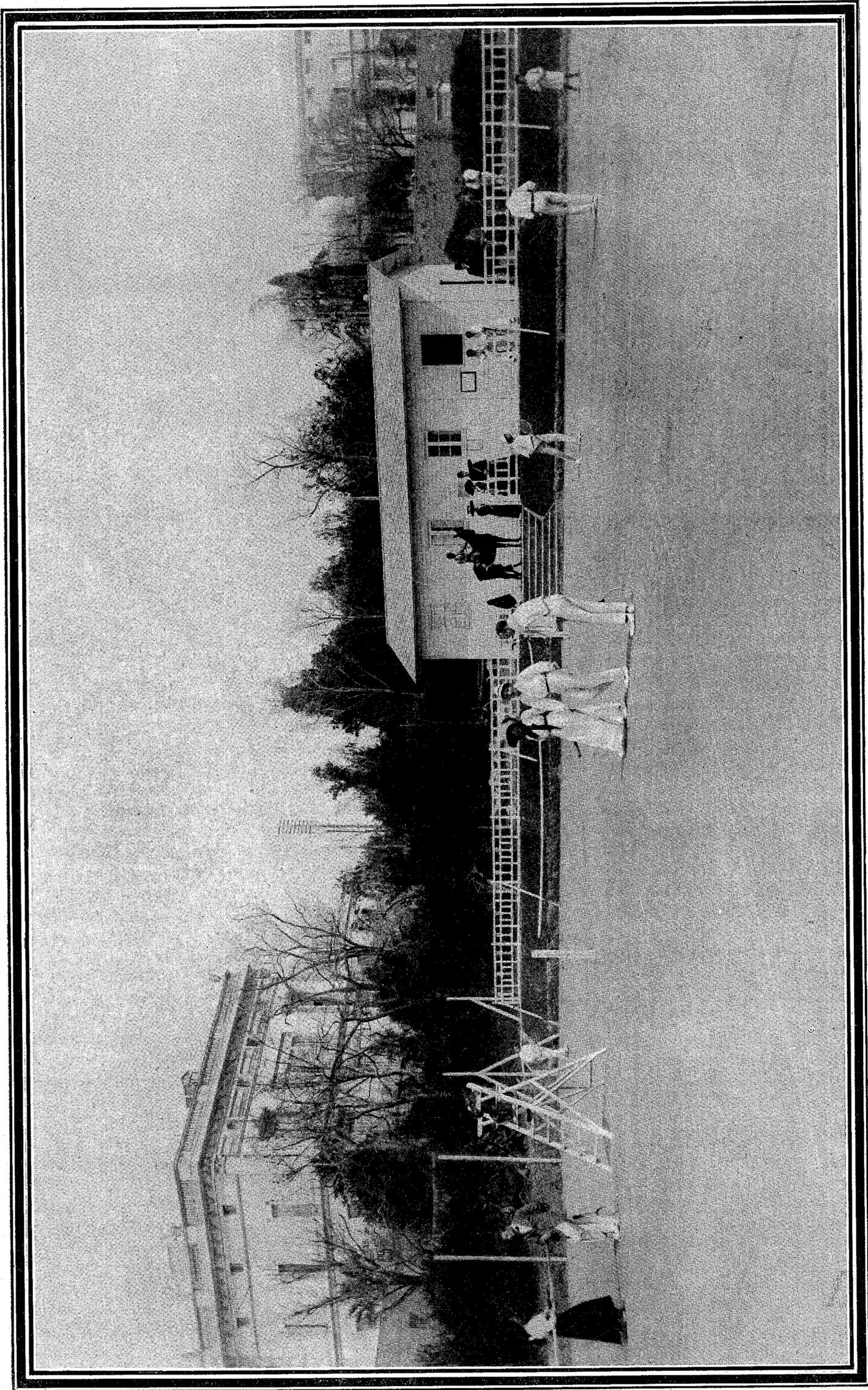
No daremos más detalles, para no quitar todo el interés al propósito que parece existir de publicar un librito como recuerdo de este importantísimo concurso.

E. NEST.

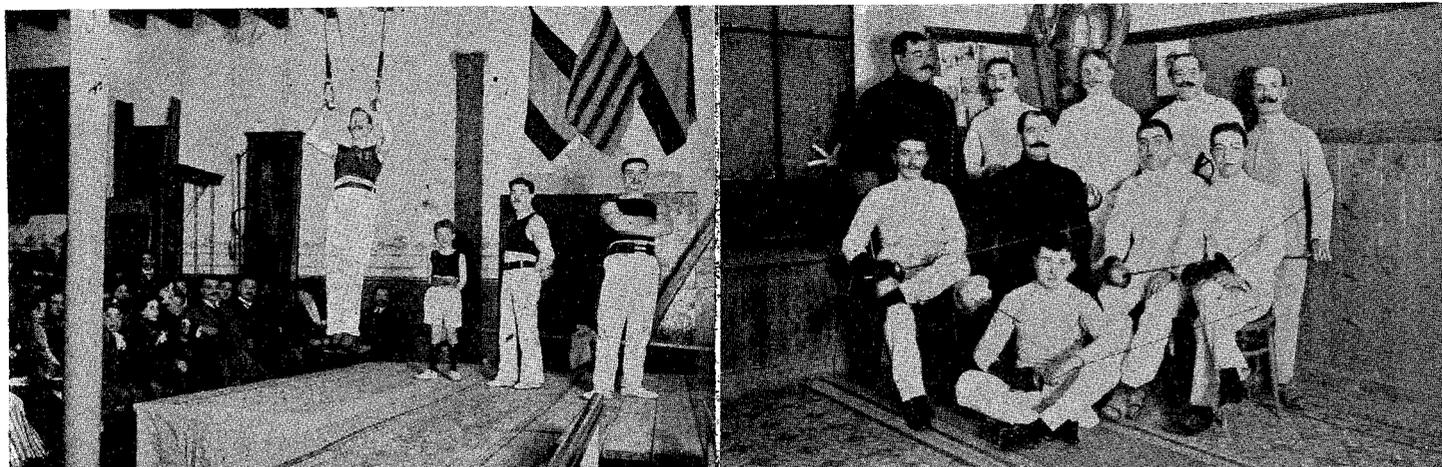
La lámina de la página de enfrente, ampliación de una hermosa fotografía del Sr. Comas, representa el edificio y pistas del «Catalunya L. T. C.», en que ha tenido lugar el concurso.



Una escena del Concurso Partido mixto entre D. J. Vidal-Ribas y la Srta. Vidal Topete y D. L. de Uhagón y Mister Woodland.



Fiesta deportiva en el Gimnasio Solé.



La falta material de espacio en este número nos impide informar como hubiera sido nuestro gusto respecto á la espléndida fiesta deportiva celebrada el día 2 en el gimnasio de la calle de Montjuich del Carmen. Hemos de concretarnos, pues, á publicar las presentes fotografías, una de ellas como pequeño detalle de una de las partes del programa ejecutado, y la otra del grupo de la sala de armas, en la que se ven, de izquierda á derecha y del fondo al primer término, Don Alonso Ardu-
ra, concejal y conocidísimo sportman, Don M. Grau, Don M. Creus, Don C. Montalvo, Don J. Cánovas, Don S. Soldevila, el Profesor de la Sala Sr. Grau, Don E. Lorca, Don A. Moya y Don A. Ciurana.

El "Foot-Ball-Club Español" de Madrid, en Barcelona.

A la serie de partidos sensacionales que el benemérito «F. C. Barcelona» ha organizado durante la actual temporada, hay que sumar el celebrado, el día 28 del pasado mes de Marzo, entre dicho Club y el «F. C. Español» de Madrid.

Mucha era la expectación que reinaba para presenciar la lucha, pues los madrileños venían precedidos de un gran cartel, y muchos de sus equipiers eran ya por nosotros ventajosamente conocidos. Así no es de extrañar que, al dar el referee M. Witty la señal de comenzar el partido, el campo del «F. C. Barcelona» estuviese ocupado por más de cinco mil personas, que se prometían presenciar una lucha magnífica.

Y no fué así, por desgracia. Lucha la hubo

y muy empeñada, pero el juego fué duro, brutal, animoso, en detrimento de la belleza del hermoso deporte. Así es que, salvo las ovaciones dirigidas á las individuales jugadas de Méndez, Yarza, Neyra y Giralt A., de los madrileños, y Peris y Solá por los barceloneses, el público tuvo más ocasiones de censura que de aplauso y el partido no gustó como anteriormente habían gustado otros.

El resultado fué un empate á 3 goals, estando formados los equipos en la siguiente forma :

«Español» : García, Buylla P., Méndez, Giralt J., Heredia, Yarza, Álvarez, Alfonso, Neyra, Buylla V. y Giralt A.

«Barcelona» : Solá, Amechazurra, Bru, Müller, Peris, Grau, Forn, Janer, Comamala C., Wallace y Masiá.

Los jugadores del «Español» fueron obsequiados por los del «Barcelona» con un espléndido banquete en el Mundial Palace y acompañados galantemente por todos los sitios de nuestra ciudad que visitaron.

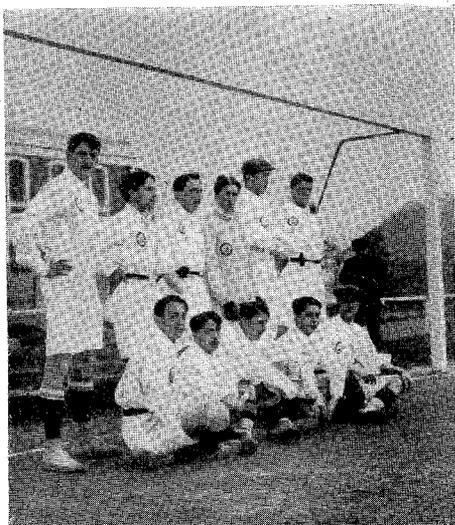
Al día siguiente jugaron un partido con el team del «Club Deportivo Español», en su campo, ante regular concurrencia, bajo el acertado fallo de Forn, del «Barcelona»; el bando barcelonés era más bien un interclub, formado por : Gibert, Molins, Quirante, Castillo, Sampere, Massana A., Berdié, Barenys, Graells, López y Pons. La lucha fué también empeñada acabando en empate (3 á 3).



Equipo «Foot-Ball-Club Español» de Madrid.

Campeonato de Foot-Ball de San Sebastián.

Completando la noticia dada en la pág. 95 de nuestro número anterior, publicamos á continuación la crónica en que nuestro compañero Sr. Calzado cuenta las impresiones de su visita á San Sebastián, en nombre de «Los Deportes», para presenciar las batallas del Campeonato.



Equipo del «Madrid F. B. C.»

El día 19 de Marzo empezó el Campeonato, estando inscritos los clubs de «San Sebastián», «Athletic» de Bilbao (y no Atlantic como le llamamos en nuestro último número), el «Madrid F. C.» de Madrid y el «Coruña F. C.», retirándose este último club.

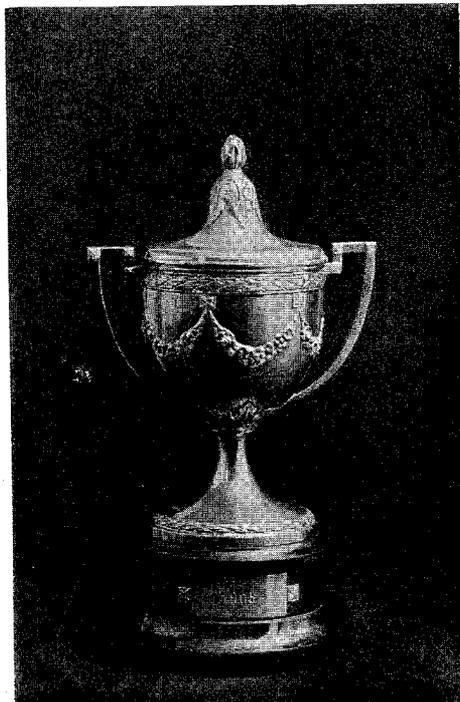
Para dicho día estaba anunciado el match entre el «Athletic» y el «Coruña», en sustitución de éste jugó el «Madrid», apesar de tan largo viaje y del cansancio que éste les proporcionó, presentándose en el campo á la hora anunciada, y oyendo, ya al entrar, una ruidosa ovación.

Actuaba de referee el Sr. Labat; representaban al «Madrid» los Sres. Redondo, Losada, Carruana, Guzmán, Normand, Guzmán (F.), Linney, Guzmán (L.), Chubilla, Estrada y Espinosa. Por el «Athletic», Astorkuia, Amán, Arzuaga, Graham, Camerón, Belauste, Hurtado, Iza, Burns, Veitch, Iceta.

En la primera parte se vió la superioridad de los bilbaínos y algunas bonitas arrancadas y defensas que hacían los madrileños, á pesar del juego, juzgado por algunos poco limpio, que presentaban sus contrarios.

En la segunda parte, los del «Athletic» lograron apuntarse dos goals, finalizando el partido.

Creo, y así era el parecer de casi todo el público, que si al «Madrid» le hubiesen dejado un día de descanso, hubiera he-



La Copa de S. M. el Rey.



Equipo del «Coruña F. B. C.»

cho mucho más de lo que hizo, á pesar de los esfuerzos del team contrario.

El día 20 entraban en turno el «San Sebastián» y el «Athletic», partido que despertaba gran interés.

Por el «Athletic» jugaban los mismos y por San Sebastián» Vea, Pérez, Arrillaga, Chaverria, Goitzolo, Iruseta, Saura, Lacort, Mac-Guines, Simmons y Prats.

Todo lo que diga en elogio de este partido es poco, dado el entusiasmo con que se jugó y las jugadas que se hicieron por ambos teams.

Sobre todo la combinación de los ataques era de una estrategia superior, habiendo llegado á la perfección si Mac-Guines en ciertas ocasiones no hubiera olvidado á sus compañeros, pero, en cambio de este pequeño defecto, hizo unas arrancadas soberbias y dignas del más experto jugador.

Pocos minutos faltaban para finalizar la primera parte cuando el «Bilbao» logró apuntarse el primer goal. En la segunda parte, apesar del heroico esfuerzo que hacen los de «San Sebastián» para empatar, no logran nada.

El día 21 jugaron «Madrid» y «San Sebastián» un match interesantísimo, del que salió vencedor el segundo, por dos goals á cero.

Quedó Campeón de España el «Athletic F. C.», en 2.º lugar el «San Sebastián» y en 3.º el «Madrid». — F. CALZADO.

San Sebastián, Marzo 1910.



Grupo de jugadores del «Athletic F. B. C.», ganadores del Campeonato y de la Copa de S. M. el Rey.



El Foot-ball en Barcelona

(Historial)

II artículo

por J. Elías Juncosa.



La temporada de 1903-1904 transcurrió sin grandes incidentes, y, en la siguiente, la Asociación de los Clubs organizó con acierto los Concursos, clasificando los primeros equipos en dos categorías, siendo los primeros «Barcelona», «Internacional» y «Español» y los que lo solicitaron. En la segunda los restantes clubs y los segundos equipos de aquéllos,

El Campeonato de Barcelona lo ganó el club de este nombre, quedando empatados para el segundo lugar el «Español» é «Internacional».

De la segunda categoría quedan : «Internacional», «Español» y «Barcelona».

El decano de los clubs vuelve á ocupar el lugar que había dejado un momento, coincidiendo su crisis con la del juego en ésta, que renace de nuevo más firme que nunca, gracias, en buena parte, á los trabajos de Togores, desde la presidencia de la Asociación.

El «State Olympien des Etudiants de Toulouse» devuelve al «Club Barcelona» la visita que la anterior temporada le había hecho éste, que le bate nuevamente con facilidad.

Nuestros clubs visitan Tarrasa, donde se practica el juego, como también en Igualada, Vich, Sabadell y otras poblaciones.

Acabó la temporada con una fiesta atlética en el campo que poseía la Asociación al lado del Hospital Clínico, actualmente del «Club Universitari», finalizando también dos nuevos Concursos, el de una Copa ofrecida por la Real Sociedad Colombófila de Barcelona, que ganó el «Internacional», el de la Copa Comas, para segundos bandos, que correspondió al «Barcelona», y el de la Copa Garrido, para los infantiles, que ganó el «Internacional».

* *

Al empezar la etapa 1905-1906 encontramos muy poca animación, pasando la Asociación una gran crisis á causa del abandono de su Presidente, y no empiezan los Campeonatos anuales hasta primeros de Enero, con sólo cinco clubs. El «Club Español» no puede formar un equipo, como antaño el «Hispania», y se disuelve.

El club que va en primer término al acabar el año futbolista es el X, aparecido el año 1903, que viene á convertirse en potencia de primer orden, gracias á haber recibido el refuerzo de algunos jugadores del disuelto

«Español», que lo convierten de club de ínfima categoría en nuevo Campeón, y, gracias también, en parte, á manejos de la «A. de C. de F.», mal dirigida por su Directiva.

El «Barcelona» sufre una nueva crisis interior que lo descarta de entre los primeros, y muere el «Joventut».

Finaliza la temporada á mediados del mes de Mayo con la visita del «Club Madrid», que es ganado por un equipo combinado barcelonés, lo cual parece iniciar el despertar del altagamiento en que el foot-ball se hallaba sumido.

Durante el verano se disputó un Concurso en el campo del «Salud», cuyo final dió lugar á largas cuestiones, principalmente por culpa de la Asociación de los Clubs. También se juegan pequeños partidos en Badalona y otras poblaciones.

* * *

Sigamos con la reseña de 1906-1907.

Habiéndose llegado al final de la pendiente del juego por la desmoralización en las alturas, la falta de respeto entre los jugadores y de éstos para con los jueces, murió la Asociación de los Clubs; y mientras Steinberg, último Presidente de aquélla, trabajaba para fundar la Federación Española, inició la Catalana, que hoy existe, como solución para levantar el foot-ball de la postración vecina á la muerte en que se hallaba.

Publicóse un Reglamento del juego para divulgar sus preceptos, y después de una gran campaña de moralización en todos órdenes, la «F. C. de C. de F.» vino al mundo, organizando los Campeonatos.

Al finalizar el año 1906, el «Barcelona» va á jugar con los de Cete y Marsella, devolviéndole el «Stade Olympien» la visita á los pocos días, contribuyendo no poco, este contacto con diferentes clubs, á hacer crecer los jugadores del «Barcelona».

Este club gana el Campeonato del año, pero anulado por la Federación, por la razón de haberse jugado 1/5 de segundo (!) de más, disputase un nuevo partido en Sabadell entre los clubs «Barcelona» y «X», que gana éste por 3 á 1, quedando tercero el «Català». Al «Barcelona» se le reprocha haber perdido á causa de su excesivo juego individual, á pesar de ser superior á su contrario.

Al finalizar la temporada habíase fundado el «Club España», formado por jovencitos que, jugando con gran empuje, como años antes el «Español», llegaron á ganar el Campeonato de Juniors, después de firme lucha con el segundo equipo del «Barcelona».

Créase el «Galeno F. B. Club» por los estudiantes de Medicina, que empiezan á jugar en Abril en el campo del decano, y más tarde viene un bando de la Facultad de Ciencias, reuniéndose en el actual «Club Universitari» durante la siguiente temporada.

Nótase una marcada reacción en el juego, que se levanta definitivamente del aletargamiento, cercano á la muerte, en que se encontraba al principio del invierno.

El «Salud» juega un nuevo concurso, que resulta del mayor interés, durante todo el verano 1907; después de firme lucha, principalmente con el «España» y de lograr un empate, lo gana el mismo «Club Salud».

El mes de Abril de aquel año, el «Centre de Sports» de Sabadell, había obtenido la concesión de una Copa por su Ayuntamiento, que dió lugar á interesantes partidos aquí y en aquella ciudad, durante todo el verano.

También jugó durante aquella temporada en el «Club Catalonia», de regular altura.

* *

La temporada de 1907 á 1908 debía empezar con grandes partidos nacionales, con motivo de una gran fiesta de Educación Física que organizaba la Academia de Higiene de Cataluña y que no supo llevar á cabo.

Lánguidamente, sin más fiestas importantes que la de varios sports celebrada por el «Atlético Club Galeno», para inaugurar su campo, llegamos á Navidad.

El «Club Barcelona», asegurando su criterio expansivo y la tradición de años anteriores, hace una nueva tournée por Francia, visitando Cete, Nimes y Marsella, con cuyos clubs juega.

La «F. C. C. de F.», compuesta de los clubs «Barcelona», «España», «Catalá», «X», «Galeno», «Salud», «Sabadell», «Catalonia», «Cataluña», «Numancia» y «Central», organiza los concursos en las categorías de Seniors (los cinco primeros) y Juniors sus segundos equipos con los primeros de los restantes, jugando en la tercera categoría, los terceros Seniors y segundos Juniors, que empiezan el 18 de Enero, en cuya fecha el «X» visita Valencia.

La clasificación final de los concursos fué :

Seniors : «X», «Barcelona», «España» y «Catalá». Juniors : «Catalá», «X» y «Barcelona».

Por segunda vez, vemos el caso sorprendente de que por maniobras de la Federación, dirigida por el Presidente del «X», se otorguen á éste los campeonatos, sin que sea el Club más fuerte ni mucho menos, sin haberlos ga-

nado en buena lid, siendo cada vez el «Barcelona» el perjudicado por aquellos manejos, por lo que es siempre considerado como el primer Club.

Para probar nuestra imparcialidad al hacer estas afirmaciones, consúltese la prensa deportiva del final de temporada y las largas polémicas que se sucedieron, si la memoria de los actuales futbolistas no basta á recordar aquellos hechos.

Acábase la temporada con una fiesta atlética en el campo del «X» (cuyo nombre era entonces «X Sporting Club»). El «Catalá» también había organizado otra semejante, y, en general, el movimiento futbolístico va en aumento.

* *

La última temporada que vamos á reseñar (1908-9) marca nuevas orientaciones de la «F. C. C. de F.» por la retirada de su presidente Sr. Lloret. Realmente, gracias á su esfuerzo personal, nuestro juego fué encauzado y cuidado con un interés grandísimo por su parte, pero se le reprocha su excesivo cariño al «Club X» por él fundado, que si bien fué oficialmente campeón por dos años, le obligó á ciertos actos que distaron de merecer la aprobación de la opinión sensata futbolística.

La temporada empieza brillantemente con un partido entre el «Club Barcelona» y el «Stade Helvétique de Marsella» que fué un verdadero acontecimiento, marcando una nueva etapa en el movimiento ascendente del sport en ésta. Aunque perdió el «Barcelona» por tres tantos, el partido vino á animar la afición, siendo una lección de entrenamiento de veras, aprovechada por nuestro azul-grana.

Los concursos de la Federación presidida por el antiguo jugador Dr. Degollada empezaron el 17 de Enero, inaugurando entonces el «Barcelona» su nuevo campo actual, siendo Presidente Gamper, cuya benéfica influencia vuelve á colocar al Club definitivamente á la cabeza de todos. El «España» había también inaugurado su campo en la calle de Entenza y el «X» iba de capa caída, hasta que desapareció, formando los socios que quedaban, con antiguos elementos del «Club Español», el actual Club de este nombre, que hoy subsiste entre los de primera línea, reclamando sus antiguos lauros, después del lapso de tiempo que dejó de existir.

Los concursos son ganados, el de Seniors por el «Barcelona», siendo segundo el «España» y tercero «Español» después de grandes discusiones á propósito de un partido entre estos últimos. Del de segundos bandos Seniors : «España», «Universitari» y «Barcelona».

De los Juniors primeros, fueron clasificados : «Central», «Catalonia» y «Numancia» y los segundos y terceros equipos seniors : «Central», «Numancia» y «Español».

Para arbitrar fondos para el Chalet Refugio

de Ull de Ter, del «C. E. de C.», organizóse un torneo por eliminación que ganó el «Barcelona», así como también la Copa de la Exposición de Valencia, en lucha con el «Español» de aquí, el «Gimnástico» de Madrid y los de Valencia. Ganó también al «Stade Toulousain».

El «Español» ofreció un premio de 500 pesetas para un concurso por eliminación, que dió lugar á un partido con el «Barcelona» bastante accidentado, que ocasionó su retirada del concurso, estando aún pendiente de adjudicación el premio ofrecido.

El «Club Catalá» organizó, durante el verano, un concurso para segundos equipos, que clasificó primero «Catalonia» y segundo «Turó S. Club».

Mientras se está discutiendo aún la conveniencia de la creación de una Federación Na-

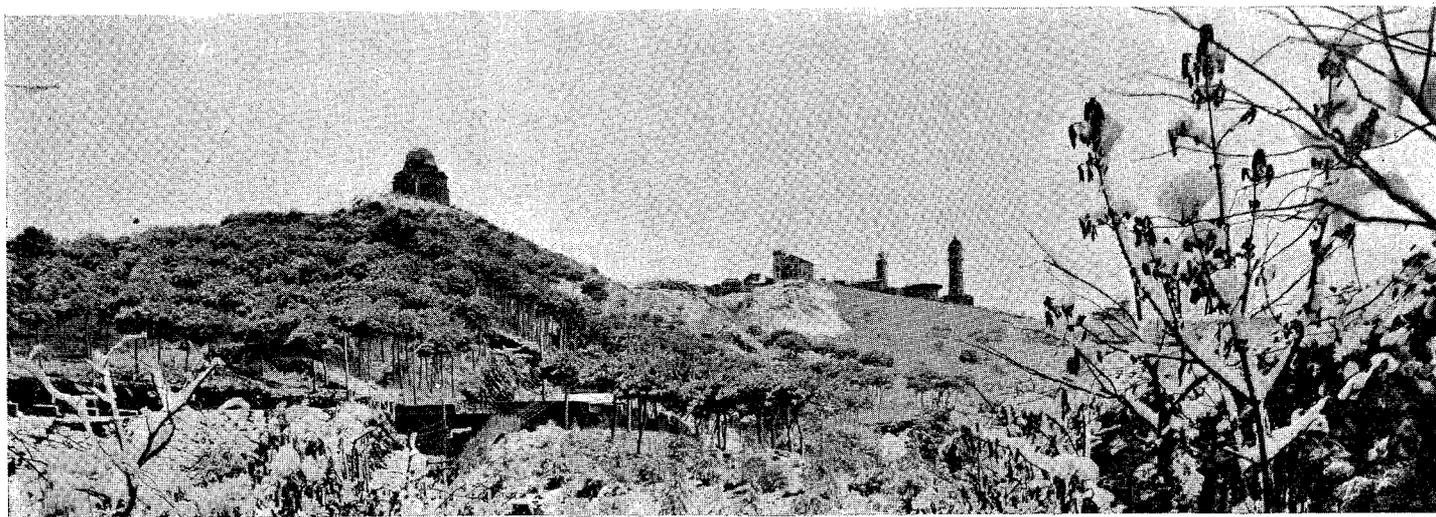
cional, Madrid organiza de nuevo el campeonato de España, que gana esta vez el «Ciclista F. B. Club» de San Sebastián. El «Barcelona» concurrió á la lucha, pero el equipo que pudo presentar perdió, siendo el único concurso del año en que esto aconteciera.

Al principiar la temporada, el «Galeno» habíase convertido en el «Club Universitario», y en San Andrés fundábase un Club de este nombre.

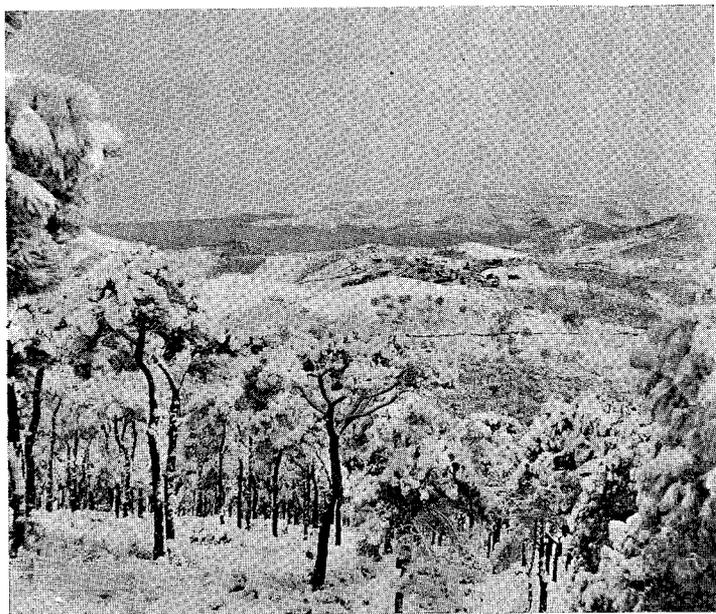
Como puede verse por la sencilla enumeración de los concursos celebrados durante aquella temporada, el movimiento del sport va en *crescendo*, pasando ya de un millar los socios de diferentes Clubs que han venido practicando el juego, número aun aumentado en la temporada actual.

J. ELÍAS Y JUNCOSA.

Los sports de invierno posibles en Barcelona.



Fotografía tomada desde la pista de tennis de la finca Arnús. En primer término, el observatorio Fabra; detrás, el Restaurant del Tibidabo y la Torre de las Aguas.



Los pinares de los alrededores de Barcelona cargados de nieve.



Para manos blancas, proyectiles de nieve.

El invierno, que había sido tan avaro de nieve durante los meses más crudos, se despidió con una nevada el último día de Marzo, extendiéndola por casi toda Cataluña, pero tomando aspectos completamente insólitos y de una gran hermosura en los alrededores de Barcelona.

BARCELONA

La temporada al Liceo, con las representaciones de las óperas que forman la trilogía de Wagner, es la nota culminante de nuestra primavera. Y á decir verdad, el teatro ofrece casi todas las noches un brillantísimo aspecto; su color blanco y oro, contrastando con los de las vistosas toillettes de las damas, bellísimas todas ellas, y sus joyas y sus flores, adquiere una viveza y un colorido especiales, ante tantísima perfección.

Walkyria, Sigfried, Il Vascello Fantasma, L'Oro del Reno, son escuchadas con religiosa devoción por parte del público, cada vez más enamorado de la genialidad y atractivo de una música incomparable. Aquí somos ya todos wagnerianos consumados, y el que no, hace por serlo, ó cuando menos dice y discute como tal.

No nos quejemos por mero vicio. El Círculo Artístico, una entidad á la que debemos un sin fin de iniciativas agradables, acaba de reformarse, es decir, de ampliarse, al objeto de que las señoras puedan también inscribirse como socios del Círculo; ante esa determinación, muchas son las que han decidido á formar parte de él, y en vista de la buena acogida que esta nueva iniciativa ha tenido entre nosotros todos, se trata en estos días de celebrar con un baile espléndido, la inauguración del nuevo local; están en proyecto bailes y conferencias sobre temas interesantes, que se sucederán mensualmente en el Círculo, al objeto de que éste se rodee de un ambiente de animación y atractivos incomparables. Arte y belleza reunidos, que á mi modo de ver son lo bastante para que el Círculo viva y prospere, como sucede en muchos puntos del extranjero.

Ideas como ésta, que nos saquen de nuestra monótona indiferencia, nos hacen falta en Barcelona.

Tenemos, para los primeros días de Mayo, una tómbola organizada por una numerosa y distinguida junta de señoras, á beneficio de las Sociedades Obreras de San Gervasio, y para la cual, en los pocos días que lleva de organización, se han recibido ya más de seis mil lotes, algunos de ellos verdaderas obras de arte.

La Junta, de muchachas lindísimas, muy simpática por cierto, que forman la Asociación de beneficencia Escolar, está también ultimando los detalles para la celebración de dos funciones en el teatro Romea, para los días 23 y 25 de este mes, y en las cuales se representarán las populares obras *Gent Nova* y *Fontallegria*.

Y no digo más, porque, como consecuencia natural de la juventud y belleza de sus organizadoras, el número de localidades solicitadas será seguramente mayor que las instala-

das en el citado teatro. En esta forma y en estas condiciones, no cabe duda que acaba uno por sentirse caritativo.

Con dirección á la Argentina, su país natal, salieron días pasados los Sres. de King, acompañados de su hijo. Para Roma marcharon también sus padres de los Sres. de King, junto con sus hijos, después de haber permanecido una corta temporada entre nosotros. De Suiza y Francia regresó de su viaje de recreo la Condesa de Torroella de Montgrí acompañada de su hijo Joaquín. Con dirección á París y Bruselas han salido D. Salvador Vidal y Topete y D. José Rumeu.

CEDEÁ.

De Indumentaria.

Un joven artista, cuyo incógnito hemos penetrado, pero que no queremos revelar al público, ha hecho llegar á nuestras manos una carta, de cuyos conceptos dejamos la absoluta responsabilidad al autor. He aquí lo que hemos sacado en claro de esta graciosa misiva:

«Señores Deportes:

Ante todo, una anticipación de como vestirá el gentleman en las abundantes y variadas fiestas, casi todas deportivas (están ustedes contentos?.....), de esta primavera y próximo verano: el sombrero de paja, que va de capa caída, será sostenido, en las circunstancias algo *vestidas* por el gris claro, de fieltro fuerte ó flexible, pero siempre de copa baja y anchas alas, prenda asimismo recomendable á las amazonas.

» Los sombreros de paja que se usen habrán de ser á la americana, con cinta de lazo partido.

» La moda americana que, sustituyendo á la inglesa, por ser más práctica y más cómoda, domina también en los zapatos... éstos han de tener punteras de 2 ó 3 centímetros adornadas con perforaciones diminutas y bien dispuestas.

» La reforma llega también á los bastones, que deben llevar aplicaciones de asta, destruyendo completamente los de metal.

» Los trajes de solemnidad sufren variaciones notables. Para los pantalones de frac, el gran chic es sustituir la cinta por dos cintas estrechas y en los chalecos muy rectos que llevarán adornos de oro, las puntas serán exageradas y largas; en cuanto á la prenda de cuerpo, llevarán las mangas vueltas y los botones en diagonal.

» Se me olvidaba: en el smoking, sólo dos botones.....!

» El traje más práctico para asistir á Concurso Hípico, carreras, kilómetro lancé, etc., será la levita gris, con sombrero del mismo color... Muy cómodo, y muy elegante.

» Y ahora que ya no está tan de moda el dedicarse á la política, no podría crearse una corriente de opinión para que naciera en Barcelona una moda propia, puesto que cada pueblo

tiene su arte en el vestir, y no seguir sufriendo la imposición del modo de pensar de sastres y modistos extranjeros, de países cuyo clima es tan diferente del nuestro?...

»Para conseguirlo, podrían reunirse en épocas oportunas asambleas de gentlemen, que

se asesorasen de los mejores maestros en todos los ramos del arte del vestir, fijando entre todos un figurín bien estudiado que, sin exagerar demasiado ninguna distinción, caracterizase las prendas salidas de las talleres barceloneses.

»Que les parece la idea?»

S.

VIDA DEPORTIVA HECHOS Y DOCUMENTOS

La forma especial con que se ha presentado el original en esta quincena, nos ha obligado a acortar el número de páginas que acostumbramos a dedicar a los suplementos, aumentando las de texto ilustrado, por lo cual nuestros colaboradores deberán perdonarnos el que hayamos retrasado la publicación de sus trabajos, algunos de los cuales, por haber pasado la actualidad, tendrán que ser definitivamente suprimidos.

Biografía de Le Blon.

(Véase en las páginas 106 y 107 del texto la narración de su muerte).

Huberto Lé Blon nació en Liancourt, pequeña población del departamento del Oise, en 1872, demostrando, desde su infancia, gran afición a la mecánica, sobre todo en su parte práctica. Salió de un taller para hacer el servicio militar, sirviendo en filas como mecánico. Sus primeras armas en el automobilismo las hizo en la casa Gillet-Forest, pasando de ésta a la de Serpollet, convirtiéndose, al lado del eminente ingeniero que la dirigía, en un fanático del automóvil a vapor. Conduciendo un coche de esta marca tomó parte en las carreras París-Burdeos y París-Madrid, clasificándose 13.º de la primera y única etapa. En la costa del Gaillon consiguió hacer 100 km. por hora, y nada menos que 136 en el llano de Dourdan. Las carreras de 1904 en las Ardenas francesas dieron ocasión de realizar una verdadera maravilla de regularidad, pues cubrió las cinco vueltas del circuito en tiempos que no variaban entre sí más allá de un minuto.

Trasladado de la casa Serpollet a la Hotchkiss, condujo un coche de esta marca en las Ardenas francesas, batiendo el record de la vuelta, pues conseguía cubrir 105 km. en los 60 minutos. Prefiriendo a todo el aspecto deportivo del automovilismo, no guardó fidelidad a ninguna casa, pues guió sucesivamente coches Panhard, Isotta-Fraschini y otra vez Panhard.

Caídas en desuso las grandes carreras, entró como jefe de taller en la casa Lorraine-Dietrich, sin abdicar por eso sus gustos, que siempre le habían inclinado a las carreras, a la lucha contra el tiempo y el espacio.

Fué iniciado en la aviación en Betheny, por Delagrangé, encargándose de ponerle a tono el motor, que empezó a funcionar con pasmosa regularidad a la caricia de sus manos. Delagrangé, el artista que por amor al espacio y a las aventuras se dedica al vuelo mecánico y Le Blon, el técnico que quería violentar la fortuna, hasta entonces poco propicia, estaban destinados a entenderse. De Betheny salieron asociados, fueron juntos a Blackpool, famoso por el vuelo de Delagrangé en socorro de Cody y allí debutó Le Blon de una manera impresionante. Muerto su compañero en Burdeos de la trágica manera que ya hemos reseñado en estas páginas, Le Blon rebatió las acusaciones de imprudencia e impericia con que Blériot pretendía defender su propia responsabilidad como constructor y continuando en el uso de los aparatos del difunto, inscribiéndose en el meeting de Heliópolis, en donde quedó tercero para el premio de mayor distancia y segundo para el de totalización de vuelos, batiendo además los records de los 5 y 10 kilómetros.

Actualmente se proponía instalar una escuela francesa de aviación en Croix-d'Hins.

Gacetillas.

Nos cumple hacer público que el Comité Ejecutivo de la carrera «Copa Catalunya» ha concedido la exclusiva para la publicidad en las tribunas y demás sitios a la Compañía General de Anuncios.

En el meeting de Mónaco se han llevado el primero y tercer premio canots equipados con motores S. P. A. Los poseedores de coches de esta importante marca están de enhorabuena.

Por cablegrama recibido uno de estos días, se sabe que el primer premio en la carrera Córdoba-Buenos Aires, verificada recientemente, ha sido concedido a De Dion-Bouton, equipado con Pneu-Klein. Esperamos poder ampliar en el próximo número

esta noticia, tan grata para los españoles en general y de un modo especial para nuestro particular amigo D. Jorge Klein, a quien felicitamos sinceramente por su nueva victoria.

La importante Revista *La Nación Militar*, de Madrid, al aceptar el cambio con nuestra Revista, nos dedica las siguientes líneas, que de veras agradecemos:

«Por su texto y sus grabados inmejorables, dicha publicación puede, no ya competir, sino eclipsar a las mejores del extranjero, tales como las que ven la luz pública en Alemania, Francia, Inglaterra, é Italia.

»Con la elevación del primer aeroplano, en España, verificada en Barcelona el día 11 de Febrero de 1910, esta gloriosa ciudad nos recuerda que también de ella zarpó el primer barco de vapor, ideado por Blasco de Garay en 1551, si no recordamos mal.

»Recomendamos a todos los deportistas la adquisición y lectura de esta superiorísima publicación.»

También *El Mundo* ha vuelto a ocuparse, en términos elogiosos, de nuestra publicación.

La Lettura Sportiva, revista italiana con el mismo objetivo que la nuestra, recibió permiso para reproducir el artículo sobre los ciervos famosos que vió la luz en nuestro número de caza, mandándole nosotros los clichés necesarios para ilustrarlo, a cambio de otros que oportunamente verán la luz en nuestra publicación; pero el colega se ha propasado, olvidando en absoluto hacer constar la procedencia del trabajo y rematando con su firma el artículo, quien no hizo más que traducirlo.

¡A cada uno lo suyo, señores italianos!

Correspondencia.

Señor Director de LOS DEPORTES:

Muy Sr. mío: Dice V. (y bien dice, a mi parecer) al terminar la lista de corresponsales de su importante Revista, que «el público debe hacer los periódicos», y a esto, señor Director, y al camino que V. nos abre en LOS DEPORTES a los amantes del sport, debe que le moleste con estas líneas.

Parece, por fin, que contamos ya con la soñada Federación Española de Clubs de Foot-ball, que hace tiempo esperábamos, para ver deshechas de un solo golpe las luchas intestinas, de las que, en materia de foot-ball, hemos sido víctimas durante un largo lapso de tiempo; y es más: hasta parece que la naciente Federación se propone organizar, para el próximo mes, el Campeonato de 1910.

De perlas me ha parecido la idea; pero en lo que no ando del todo conforme con los acuerdos de la citada Federación, es en la fecha y lugar del Campeonato.

Si no me parece buen mes Mayo para su celebración, es por estar demasiado próximo, pues, a mi juicio, la F. E. de C. de F. debe tener para entonces un libro-registro en el que estén detalladamente apuntados los jugadores de cada una de las sociedades inscriptas, evitando con esto muchos abusos; debe trabajar entretanto para que ingresen en su seno los clubs que no lo han hecho, y, en fin, otras cosas que sus directores, mejor que yo, deben saber.

En cuanto a la celebración del concurso en la capital de España, estoy a medias conforme; creo yo que el Campeonato debía ir celebrándose de provincia en provincia y de región en región, es decir, celebrar concursos preliminares entre los clubs catalanes, gallegos, del Norte, etc., primero entre sí y después el vencedor regional con el vencedor de las regiones vecinas, y cuando quedasen tres ó cuatro clubs solamente, celebrar el *match* definitivo en Madrid, ya que es éste el punto preferido por la Federación; éste, a mi parecer, es el único sistema por el que puede jugar en el Campeonato un gran número de sociedades, que por razones particulares no podrían de otro modo concurrir.

Esta es mi opinión, mal expuesta, es verdad, pero, a mi juicio, muy beneficiosa y practicable. De este modo terminaríamos por formar un gran grupo foot-ballista, dejando de estar fraccionadas nuestras fuerzas; que el foot-ball sea un juego noble y de hermanos, no un juego de odios y rencores.

Perdone la molestia, señor director, y queda de V. su afmo. y s. s.

J. D. V.

PNEUS-AUTOMÓVILES "SUPERIOR"

POLACK

Bandajes macizos para Ómnibus y Camiones

DEPÓSITO Y AGENCIA GENERAL PARA ESPAÑA

D. MONTEL Y C.^A : Rambla de Cataluña, 101, entlo. : BARCELONA

Los
Neumáticos para Automóviles
— Motocicletas y Bicicletas

marca

PNEU KLEIN

Macizos, Redondos y Antiderapants

Compiten en CALIDAD y PRECIOS con
los de las mejores marcas extranjeras

G. KLEIN

Princesa, 61

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 UNION

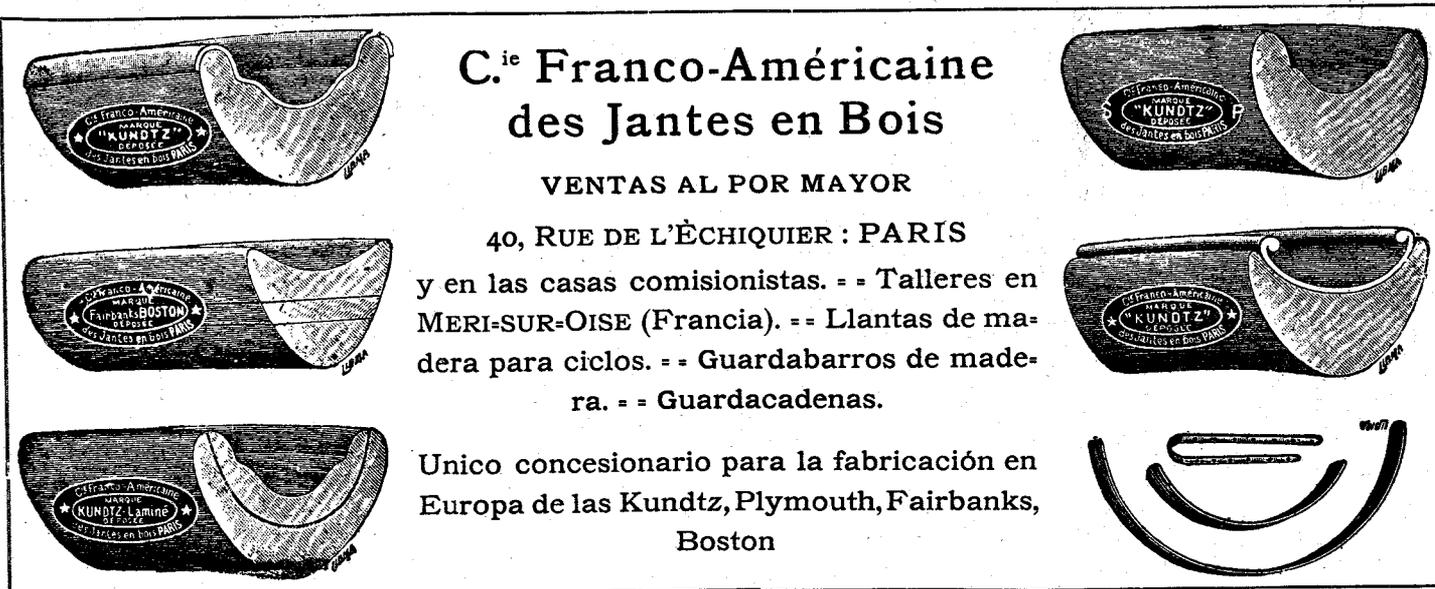
No priva la elasticidad, disminuye el calor y se halla exento de todo metal
CÁMARAS de aire marca «ATRETOS». - Fabricación esmerada y calidad extra superior

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

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



M. GOMILA
FOTOGRAFADO.-AUTOTIPIA.-FOTO-LITO-
GRAFIA.-ZINCOGRAFIA Y TODA CLASE DE
TRABAJOS PARA LA ILUSTRACION DE PE-
RIÓDICOS, CATÁLOGOS, ANUNCIOS, ETC.ETC.
PROVENZA 224 BARCELONA



**C.^{ie} Franco-Américaine
des Jantes en Bois**
VENTAS AL POR MAYOR
40, RUE DE L'ÉCHIQUIER : PARIS
y en las casas comisionistas. = Talleres en
MERI-SUR-OISE (Francia). = Llantas de ma-
dera para ciclos. = Guardabarros de made-
ra. = Guardacadenas.
Unico concesionario para la fabricación en
Europa de las Kundtz, Plymouth, Fairbanks,
Boston

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 alzados de transportes y derechos.
Corresponsales en España y en el Extranjero.

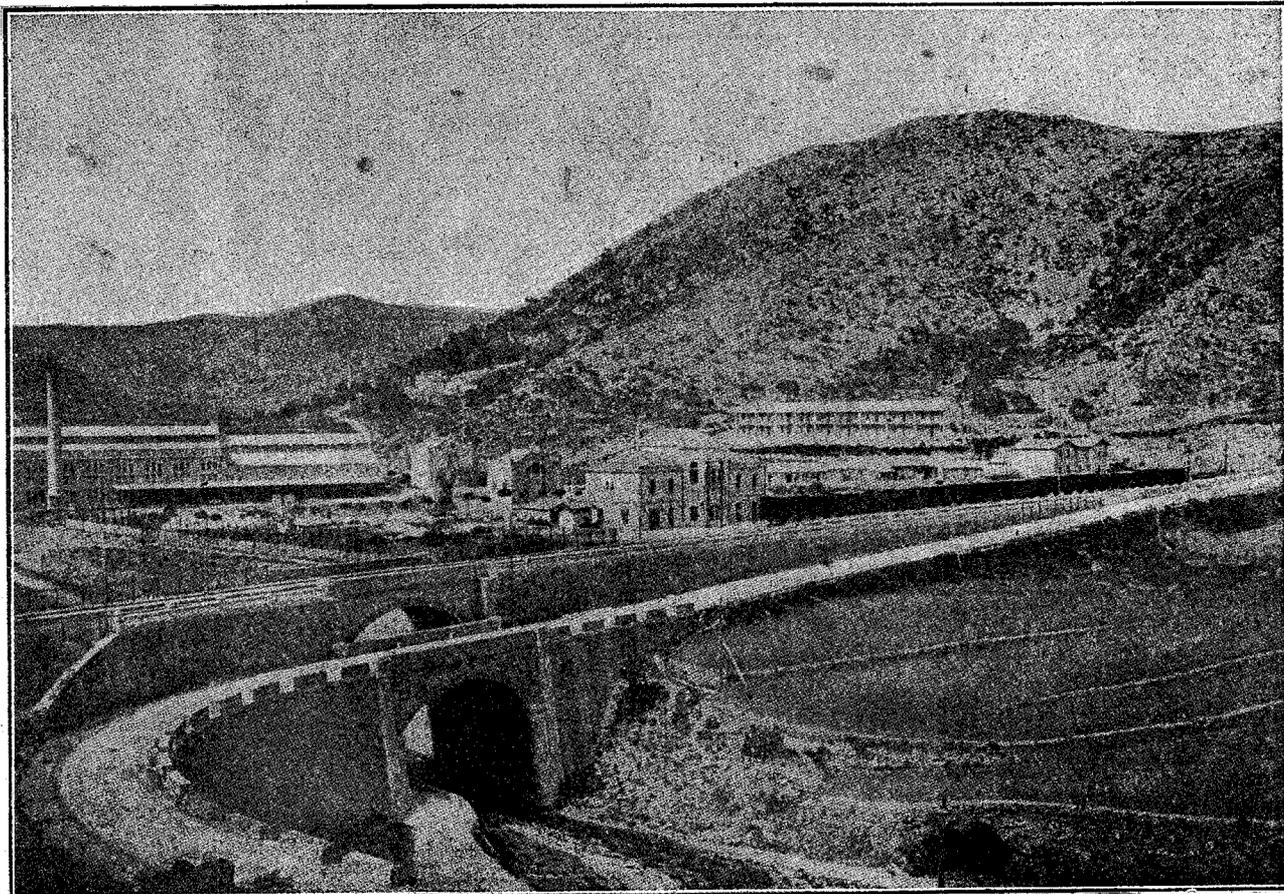
Agentes de la Exposición Universal de Bruselas,
en la frontera y las aduanas de Portbou y Cerbere

CAJA DE PRÉSTAMOS

LA BARCELONESA

Santa Margarita, 3, entresuelo (esquina Unión)

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



FÁBRICA DE CEMENTO PORTLAND Y CAL HIDRÁULICA

EN VALLCARCA (COSTAS DE GARRAF) PROXIMA A SITGES

DE

M. C. BUTSEMS Y FRADERA

Proveedores efectivos de la Real Casa

Portland natural claro y oscuro

Grappier blanco

Portland artificial

Cementos de fraguado lento y rápido
Cal hidráulica

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

“LA SEGURIDAD, que se siente, de estar prácticamente libre de estallidos y de pinchazos, usando NEUMÁTICOS

PALMER

constituye la realización de un sueño de perfección en el automovilismo”.

Esto escribe el Sr. Ronald J. Copeland, de Kibblestone Hall, Staffs., al regresar de un viaje de turismo por Inglaterra y Escocia, habiendo recorrido 1,400 millas (2,251'600 k^{tros.}) sin la menor avería en los neumáticos.



La construcción del **PALMER** con **cuerda sin aire**, da por resultado la seguridad y la flexibilidad del neumático, así como su duración extraordinariamente larga.



Otros neumáticos llevan capas de lona por trama, lo cual los hace completamente inadecuados al trabajo á que se destinan.

Pedir catálogo ilustrado, explicativo de la especial fabricación del

Pneu Palmer.

AGENCIA GENERAL PARA CATALUÑA :

Princesa, 59, pral. - BARCELONA



REG No 397818



M. G. de CONINCK

Constructores
en
Maisons-Lafitte

Agente general en España :

J. ATHANÉ

Capitaine au long cours

BAYONNE

**OFFICE DES INVENTIONS
L. DUVINAGE**

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

Dépôt de brevets et marques de fabrique de tous pays.
Vente et achat de brevets.

PUBLICATION DE LA MAISON
Journal des Inventeurs et Bourse de l'Industrie
Mensuel 3 francs l'an.

AGENCE A PARIS : 49, Avenue de la République, Dr. G. PETIAU

Téléphone, 901-82

Meeting de Monaco

Victoria de la S. P. A.

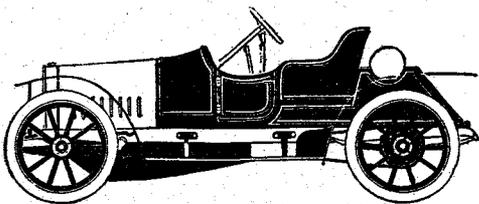
1.^a y 3.^a Series

Automóviles, Omnibus y Camiones

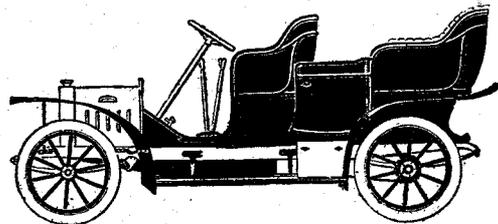
ARIBAU, 88 : BARCELONA

VOITURETTES "LION" PEUGEOT

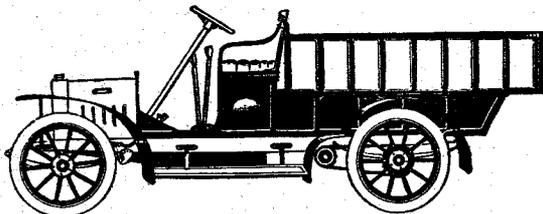
Vencedoras de la COPA CATALUNYA en 1908 y 1909



Tipo de carreras.



Tipo de turismo.



Camión.

Representante exclusivo en España :

GONZALO RODRÍGUEZ PEÑALVER : Paseo de la Castellana, 6, dupl. : MADRID

ESTABLECIMIENTOS RECOMENDADOS

ESPAÑA

BARCELONA.—Café Restaurant «Torino». Paseo de Gracia y Cortes.
 ARENYS DE MAR.—Restaurant Monte Nello.
 BILBAO.—Café de Correos.
 HUELVA.—Café «Nuevo Mundo». Bar Gambrinus. Cervecería de Viena.
 MURCIA.—Gran Hotel Universal.
 PALMA DE MALLORCA.—Hotel - Restaurant «La Alhambra», calle Conquistador.
 REUS.—Gran Hotel de Londres.
 SITGES.—Hotel Subur (Garage automóvil).
 TARRAGONA.—GRAN HOTEL CONTINENTAL Auto-Garage.
 VILLANUEVA Y GELTRÚ.—Restaurant de la Estación.

EXTRANJERO

OPORTO : Gran Hotel París.
 OSTENDE.—Hôtel d'Allemagne; 22 rue du Quai. Te-

léfono 44. Casa de primer orden. Abierto todo el año.

LYON.—Grand Hôtel des Étrangers, Place de la République. Luz Eléctrica. En el punto más céntrico de la ciudad. Instalación moderna. Reputación universal.
 LONDON.—The Savoy Hotel.
 LONDON.—The Trocadero. El más lujoso de la metrópoli.
 NICE-CIMIEZ.—Hermitage Hotel. Propietario, Luigi Steinscheider. La más hermosa situación de la Riviera.
 GÉNOVA.—The Bristol Hotel. Auto-garage complet derrière l'hôtel.
 MILÁN.—Hotel Europa.
 ROMA.—The Splendid Hotel.
 OSTENDE.—Ostend Kursaal. El más lujoso del mundo. La sala de conciertos es capaz para 12.000 personas.
 AMBERES.—Hôtel Saint-Antoine.

CORRESPONSALES Y REPRESENTANTES DE LOS DEPORTES

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

España, un año	12 pesetas.
Extranjero, un año	15 francos.
Número suelto	50 cénts.
» atrasado	75 »

Anuncios

Solicítense tarifas.

Pagos por adelantado

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

CORRESPONSALES :

ESPAÑA

ALCOY.—D. José I. Candela.
 ALICANTE.—D. M. Canto, fotógrafo.
 AVILÉS.—D. José M.^a Co de Triola; calle General Lucuce, 16, pral.
 BILBAO.—D. José M.^a Ancin; Achuri, 24, 3.^o
 CORUÑA.—D. Enrique Fernández Roel; Orzan, 106, 1.^o
 HUELVA.—D. Antonio Fernández y D. Juan Conitone; Alfonso XII, 6.
 MATARÓ.—D. Santiago Vinardell y D. Jaime Comas.
 MURCIA.—D. Miguel G. Peña; Paseo Marqués de Cervera, 27.
 PALMA DE MALLORCA.—D. José Toribio.
 SABADELL.—D. Juan Piferrer; Gracia, 12, librería.
 SAN SEBASTIÁN.—D. Enrique Dorda; Fuenterrabia, núm. 3.
 SANTANDER.—D. José de Beraza; Muelle, 16.
 SEVILLA.—D. Rafael Robles; Capitán del Regimiento de Soria.
 SITGES.—D. Joaquín Benaprés.
 TARRAGONA.—D. Guillermo Tarín; Unión, 23.
 TARRASA.—D. Miguel Sánchez; Norte, 20.
 TOLEDO.—D. Carlos Urreta; calle Navarro Ledenev.
 VALENCIA.—D. Vicente Pastor; Victoria, 11, pral.

VALLADOLID.—D. Román Velasco de Gabilondo; Anades, 3.
 VILLANUEVA Y GELTRÚ.—D. P. Soler Bertot; calle del Progreso.
 VICH.—D. José G. Puigví; Riera, 13.
 VIGO.—D. César Baraja; Colón, 14.
 ZARAGOZA.—D. Jesús Blasco; calle de Alfonso, 23.

EXTRANJERO

DINAMARCA.—Srta. D.^a Inge Williamsen; Grundtvigsvej 15 tr.; Copenhague.
 ESTADOS UNIDOS.—D. Angel Espoy; 109, W. 128 Str.-Nueva-York.
 FRANCIA.—D. Domingo Solé; rue Humboldt, 25.-París.
 INGLATERRA.—D. J. Soler; 76, Hallam Street, Portland St.-Londres W.
 ITALIA.—D. Paolo Racab.-Milán.
 PORTUGAL.—«Casal Catalá», y D. Alfredo Duarte Rodríguez; rua Coelho, n. 111.-Lisboa.
 REPÚBLICA ARGENTINA.—D. M. Rodríguez Giles; Corrientes, 1379.-Buenos Aires.
 REPÚBLICA DE CUBA.—D. Juan Arisó; Oficios, 56.-Habana.
 REPÚBLICA DE CHILE.—D. Carlos Brandt; Casilla núm. 104.-Valparaíso.
 REPÚBLICA DEL ECUADOR.—Señores Contreras y Valdés; Apartado A.-Guayaquil.
 REPÚBLICA MEXICANA.—D. Valentín del Pino; Espalda de los Gallos, 3.-México.

La Dirección de Los DEPORTES se complace en ofrecer las páginas de esta REVISTA á todos los amantes del Sport, solicitando su colaboración informativa literaria y fotográfica.

El público debe hacerse los periódicos.

Los mejores periódicos son aquellos en que más influye el lector.

Serán siempre bien recibidos consejos, advertencias y opiniones.

la Naturaleza se oponga á que el hombre se interne audazmente en nuestros dominios? Eso es lo justo.»

Nosotros no podemos hacer nuestras esas verosímiles reflexiones de las aves. Somos hombres, y nos interesa lo que ha salido de nuestra inventiva. Lo alentamos con nuestro aplauso y con nuestro dinero. Ahora se que-rrá hacer hacer de Le Blon un mártir, y, al juzgarle así, se cometerá una injusticia.

Le Blon no es un mártir : es un hombre intrépido que ha pretendido vivir de su valor, de esa admirable condición moral que llamamos audacia.

Entre el torero y el aviador no hay otra distinción que la que define las aptitudes : el uno, estimula en los aires nuestra avidez de sensaciones, y el otro, la estimula en la arena de la plaza.

Entrambos están, sin embargo, sujetos á leyes científicas que no pueden violar sin exponerse á un terrible castigo; si el aviador sube y no logra la estabilidad en la atmósfera, se cae, se hiere, y, en ciertos casos, por desgracia frecuentes, se mata.

Cuando el torero hostiga al toro con la capa, las banderillas ó la muleta, el animal rompe

contra él, y un problema de espacio decide si el torero ó el toro han de triunfar. ¿Que no se quita el torero á tiempo? Pues, como decía *Lagartijo*, lo quita el toro. En el aire, como en la plaza, lo urgente es ser fiel á una ley científica, que podríamos denominar ley de seguridad.

Hay un aspecto económico en estas tragedias en que la audacia humana recibe un castigo. Así como el riesgo del torero en la plaza ha venido á determinar el precio de sus gallardías, cada aviador que se despedaza contribuye á que sus émulos y continuadores cobren más caro el deporte de remontarse sobre los tejados.

Sin que nuestra piedad deje de acompañar á los despojos del pobre aeronauta muerto, la reflexión de que los aviadores vivos pondrán de hoy más un más alto precio á sus ascensiones, mitiga mucho la gravedad del daño á que están expuestos.

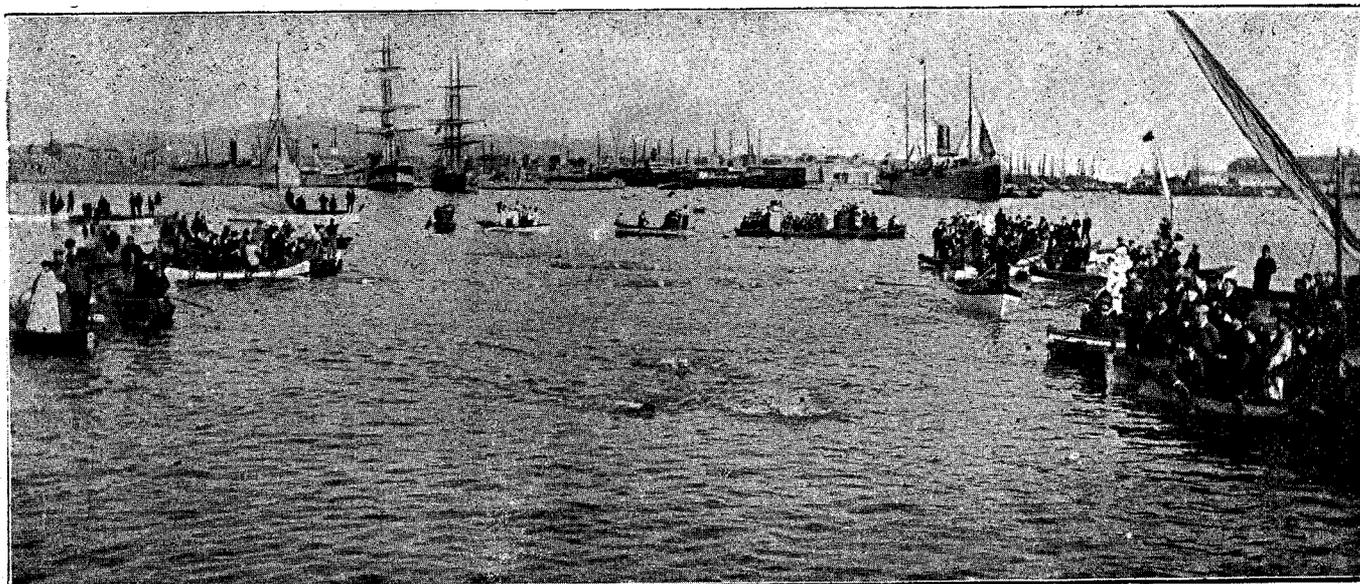
Y día llegará en que el progreso nos familiarice con el aeroplano. Entonces habrá que inventar un oficio más arriesgado que el de aviador para divertir nuestra sed de sensaciones y ganar dinero.

MANUEL BUENO.

El próximo número de LOS DEPORTES estará dedicado á

El Caballo y los sports hípicos,

conteniendo artículos interesantísimos de historia antigua y una información sobre doma de potros.



Señoras anémicas, niños pálidos y sin apetito recobrarán la salud y aumentarán el peso del cuerpo tomando SOMATOSE



Cartel publicado en 1903 por la casa Oliva, Impresor, con motivo del premio de la Exposición de Atenas.