

Casademunt

# LOS DEPORTES



REVISTA ILUSTRADA  
DE CULTURA FISICA

AUTOMOVILISMO, CICLISMO,  
FOOT-BALL, LAWN-TENNIS  
FOTOGRAFIA, TURISMO ETC. ETC.

## El veraneo sportivo



Partido de Tennis en la finca del Sr. Carbó (Villa Carmen)

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN  
CLARIS, 74, principal— Barcelona

Precio **20** céntimos

# Neumáticos CONTINENTAL

Los más usados y mejores

STOCK EN BARCELONA

## F. S. ABADAL y Comp.

Aragón, 239 á 245

### ¡CICLISTAS! ¡GIMNASTAS!

Si queréis ganar las carreras ó triplicar vuestra fuerza tomad la

## FORMIALOSE VIGIER

Es el único excitante muscular que se conoce y su uso no tiene inconvenientes de ninguna clase.

**Dosis:** 2 cucharaditas de café antes de las comidas, ó una cucharada grande antes de las carreras ó concursos.

D<sup>e</sup> venta en todas las farmacias.

Depositario: **E. J. CURIEL**, Balmes, 69.-Barcelona

# AUTO-GARAGE CENTRAL



VENTA DE CICLOS Y AUTOMÓVILES  
y Stocks de neumáticos de las principales marcas



Taller de Reparaciones

---

---

Garage capaz para 40 coches

---

---

Concesionario de la HISPANO-SUIZA  
F. S. ABADAL Y COMP.<sup>A</sup>



Aragón, números 239 á 245

BARCELONA



# LE CHAUFFEUR

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

## CICLOS y AUTOMÓVILES

Depósito de faros y neumáticos de las mejores  
——— marcas ———

Avisadores, Bocinas eléctricas y Sirenas



Ultimos modelos de París en Velos-Lentes,  
Gorras y Cubre-polvos para señora y



Poste de carga eléctrica

Rambla de Cataluña, 24.- Barcelona



*≡ Bicycletas de la casa Humber,  
y demás marcas conocidas  
Representación en automóviles de las  
marcas Humber y Brown ≡*

Venta de accesorios y reparaciones de todas clases.

**ANTONIO CORTINA**

62, Caballeros, 62.— **Valencia**

**¡Automovilistas! el mejor aceite lubricante y refrescante para motores:**

# AUTOLINA

**De venta en todos los buenos garages de España, y al fabricante:**

**Sabadell y Henry (S. en C.)**

**Rambla de Cataluña, 62. — Barcelona. — Teléfono 3.832.**

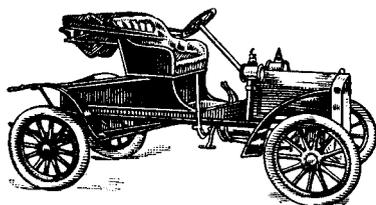
**SUCURSALES.—Gijón: Alvarez Garaya, 8.—Valencia: Camino del Grao, 83.—Sevilla: Gravina, 50.—Depósito en Bilbao: Espartero, 11.**

# AUTO BARCELONA AGENCIA

EDUARDO CHALAUX  
(INGENIERO)

VALENCIA, 277.—BARCELONA

## Automóviles novedad COCHES AMERICANOS "FORD,"



Coche Ford tipo N, 4 cilindros, 15-18 caballos

Automóvil completo de 15 HP.,  
4 cilindros, desde ptas. . . . 5.500  
con carrosería.

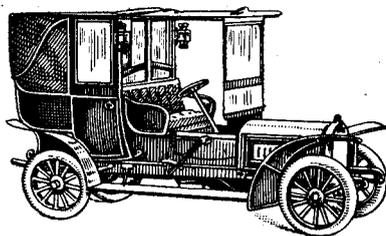
Automóvil completo de 40 HP.,  
6 cilindros, desde ptas. . . . 21.500  
con carrosería.

Estos coches alcanzan velocidades de  
5 á 75 kilómetros por hora sin ningún  
cambio de engranage.

## MARCA FRANCESA "PRIMA,"

Chassis de 9 HP. monocilíndrico,  
2.500 francos.

Chassis de 14 HP. 4 cilindros,  
4.800 francos.



Coche Prima, 4 cilindros, 11-14 y 18-20 caballos

# AUTOMÓVILES VICTORIA

Sociedad anónima

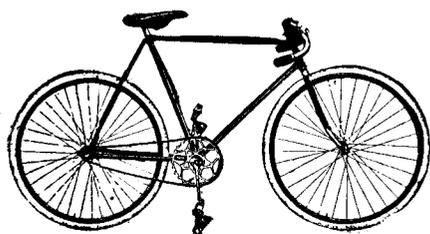
Esta casa se dedica únicamente á la construcción del buen  
automóvil, y garantiza todos sus coches

**CALLE DE ARIBAU, 49.—BARCELONA**

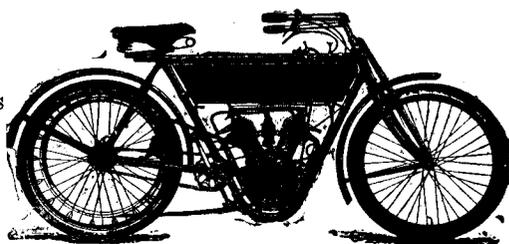
**Bicicletas, Motocicletas y Automóviles**

**“L' Albatros”**

**La mejor de las grandes marcas**



8 Medallas  
de oro  
y 4 grandes  
premios  
en las  
Exposici  
ones

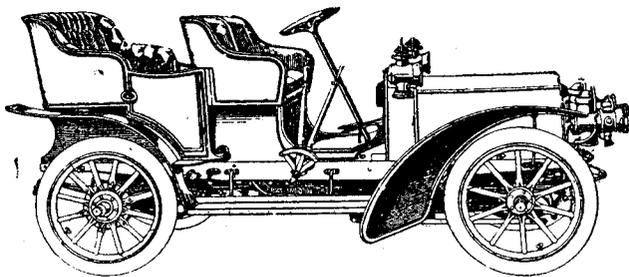


Máquinas de carretera, carreras y lujo.— Bicicletas desde 130 francos.— Motocicletas desde 475 francos.—Tricars desde 1.000 francos

OCASIONES

MOTORES

ACCESORIOS



PIEZAS SUEL-

TAS

CATALOGO

FRANCO

Coches automóviles desde 2.600 francos

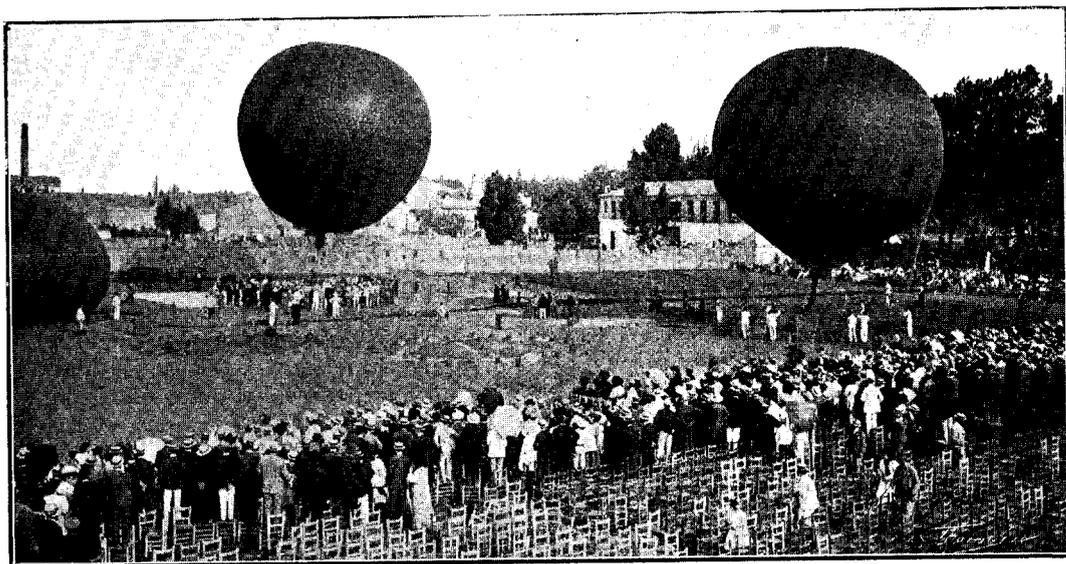
**H. Billouin, Ingeniero constructor, 104, Avenue de Villiers. París**



# LOS DEPORTES

Revista de Cultura Física,    
   Fotografía y Turismo

## Las Fiestas de Valencia



Aspecto del concurso al elevarse el *Alfonso XIII*

### CONCURSO DE GLOBOS LIBRES

El concurso de globos libres que anunciábamos días pasados se celebró el día 24 asistiendo bastante concurrencia en el local del camino del Grao, cerca de la fábrica de Gas Lebón que proporcionaba el fluido.

A las 2 y media de la tarde empezaron a inflarse los globos que eran los siguientes:

*Alfonso XIII*, tripulado por don A. Herrera y don A. Enriquez.

*Alcotán*, por D. Eduardo Magdalena.

*Cierzo*, por el conde de Mendoza Cortina.

*Maria Teresa*, por el capitán Kinde-lain.

*Reina Victoria*, por don J. Romero Tejada.

La operación del hinchamiento fué larga y pesada desluciendo bastante la fiesta y llegando á cansar á los espectadores.

Los globos fueron saliendo por el orden que mencionamos anteriormente terminando la fiesta á las 7'45 minutos con el cielo cubierto y amenazando tormenta.

#### *El concurso*

Dado el mal estado del tiempo los aeronautas no pudieron obtener grandes resultados en el concurso de distancia y se vieron expuestos á múltiples peligros. En las capas altas de la atmósfera y á 400 metros de altitud se desarrolló una

tempestad de truenos y relámpagos que pusieron en grave riesgo á los excursionistas.

Los Sres. Herrera y Enriquez del *Alfonso XIII* se vieron obligados á descender á poca distancia de Valencia. El *Alcotán* descendió en Buñol y el *Cierzo* que se vió impelido hacia el mar pudo después de grandes esfuerzos tomar tierra en Albal desde donde regresó á Valencia en tranvía.

El *Reina Victoria* lo tripulaba el señor Romero Tejada, que por primera vez hacia el viaje solo en globo, se vió impelido por el viento mar adentro, pero gracias á su habilidad consiguió bajando encontrar una corriente contraria que le condujo á tierra cerca de Albufera donde descendió.

El *María Teresa*, se vió también impelido hacia el mar, desapareciendo de la vista al poco rato.

A las 12 de la noche se sabía el paradero de todos los globos menos el de este último tripulado por el Sr. Kindelain. En los primeros momentos todo el mundo fiado en su pericia creía que habría tocado tierra mas lejos que los otros y ganado por lo tanto el primer premio.

A las 3 de la madrugada del día siguiente la tripulación de un barco mercante dijo que había visto al globo á la altura de Cullera y que este pedía auxilio que le fué imposible prestarle pues el viento le arrastró hacia las Baleares.

Esta noticia causó una emoción indescriptible, haciéndose los más tristes comentarios sobre la suerte que habría cabido al capitán Kindelain, que se extendió por toda España.

Entonces se dieron todas las disposiciones necesarias para procurar el salvamento saliendo los buques de guerra *Lepanto* y el torpedero n.º 12 en busca del globo sin obtener resultado alguno.

Todo el mundo creía ya perdido á Kindelain, cuando el día 27 el Ministro de la Gobernación recibió el siguiente telegrama de Almería:

«Almería 27-10-50-mañana. Gobernador á Ministro.—El director de Sanidad de Garrucha me comunica que al tomar la entrada esta mañana del vapor inglés *West Point*, traía á bordo al capitán de ingenieros Kindelain recogido á siete millas de la costa de Ibiza del globo *María Teresa*.»

Este telegrama causó alegría gene-

ral siendo leído en el Congreso de los Diputados y llegando á suspenderse la sesión por unos momentos.

La lucha del Sr. Kindelain con los elementos constituyen una de las más notables y quizás sin precedentes en la historia de la aerostación. Nosotros dejaremos á el mismo que nos la cuente reproduciendo párrafos de una *interview* celebrada por este señor con unos periodistas. Dice así:

El día 24, á las ocho y media de la noche, pasó mi globo cerca de la Albufera en ocasión en que se desencadenó una tormenta. El *María Teresa* había descendido considerablemente.

No creí oportuno tomar tierra en aquel momento, pues entonces el globo tenía gran cantidad de electricidad, y esto podía ser causa que al menor contacto hubiese estallado.

La tempestad fué causa de que hiciera un círculo primero al Oeste y luego al Norte.

A las diez y media, cambió el aire y el globo pasaba en aquel momento por el poblado de Paiforda. Después, con la cuerda-freno tocando en el suelo, atravesé nuevamente Catarroja, hablando con unos campesinos y unos ciclistas, todos los cuales me dijeron á gritos que el *Reina Victoria* estaba en el pueblo.

Pasé de nuevo por la Albufera, no descendiendo entonces porque como el concurso era de distancia, quise alejarme, dirigiéndose el *María Teresa* hacia el mar en dirección al Sudeste.

Solté la cuerda-freno, continuó diciendo: Yo no abrigaba temor alguno, pues creía que en los arrozales podría tomar tierra. También pensaba descender en unos pinares al extremo de la Albufera.

A la una y cuarto de la noche hablé con un labriego frente al Palmar, para que me informara de si había por allí un pinar; pero no pude enterarme de la contestación. Una fuerte racha de viento me llevó al mar con gran velocidad. Me colgué á la válvula, consiguiendo descender unos setecientos metros y cuando me hallaba á cincuenta, lancé el ancla y como no agarró, sin duda, porque no llegaría al fondo, estando á unos cien metros de la costa observé que la dirección del aire era hacia el archipiélago balear. Recogí el ancla y decidí seguir á la cuerda-freno.

Habían pasado de esto unos tres cuar-

tos de hora cuando encontré un pequeño barco de vela: sus tripulantes se limitaron á saludarme, pues en aquel momento la velocidad era extraordinaria.

Serían aproximadamente las dos y media de la madrugada cuando un vapor, que no pude saber que nombre tenía, echó un bote al agua con objeto de coger la cuerda de mi ancla, para ver si me podía recoger, pero como el vapor era de poco andar, no pudo prestarme auxilio. Pensé en arrojarme al agua, pero no lo hice porque entendí que era mi deber no abandonar el «*María Teresa*».

Añadió que poco después contempló un eclipse de luna y que hizo observaciones que piensa comunicar al Observatorio astronómico de Madrid, pues son interesantísimas.

A las cinco y media de la mañana del día de Santiago dió vista á Ibiza, dejándola á 30 millas al Sud.

Salió el sol y por efecto de sus rayos se caldeó el globo que llegó á una altura de 3.800 metros.

A medida que se elevaba, el viento cada vez más fuerte soplabá en dirección al Norte.

En vista de ello decidió ganar las costas de Cataluña por el golfo de Lyon.

A las ocho y media llegó á estar en el meridiano de Menorca y perdió después de vista todo el Archipiélago Balear.

Serían aproximadamente las nueve de la mañana cuando el sol desapareció tras unas nubes, produciendo esto un rápido descenso peligrósísimo.

Entonces, dijo el señor Kindelain, arrojé todo el lastre que me quedaba, llegando hasta cerca del agua. Si hubiera tenido más lastre que tirar, más hubiera tirado y más hubiera subido, claro está, y el cambio de corriente más alto me hubiese llevado á la costa de Gerona. Pero no pude lograr eso y seguí en dirección á Ibiza, convenciéndome entonces de que allí comenzaba el verdadero peligro.

Procuré conservar la altura, arrojando al agua el uniforme, la teresiana, el ancla, las cuerdas y algún aparato pesado.

Comí un poco de jamón, para reponer las fuerzas y bebí agua de Mondariz.

A media noche, el globo no podía con la barquilla. Empezó á entrar agua en ella, llegándome á las rodillas. El viento era molestísimo y las olas se elevaban á



El capitán Kindelain

grande altura.

A la una y media el agua me llegaba á la cintura. Separé entonces la brújula y la coloqué en el globo sobre la barquilla para que no se mojara.

Continué experimentando grandes molestias, por efecto del agua y del sol abrumado que caía sobre mi cuerpo.

A las tres y media sólo tenía fuera del agua la cabeza, pues la barquilla estaba sumergida.

Ya no veía tierra por ninguna parte. La cabeza parecía que me iba á saltar. La sumergí en el agua para contrarrestar el efecto del sol, pero luego noté que me había perjudicado la evaporación del agua.

Por efecto de ésto sufrí alucinaciones. Llegué á creer que mi cuerpo se había partido en dos: uno perteneciente á un hombre tranquilo, sereno y optimista: otro el de un hombre que estaba cansado y veía un fin trágico y cercano. Sentía no tener comida y bebida más que para uno.

A las cinco divisé Ibiza.

Poco después pasó un vapor, que según me han dicho era el *Castilla*; no me atendió á pesar de hallarse á cuatro millas de mí. Entonces creí que no me veía.

A las seis de la tarde la brisa me arrastró mar adentro. Me despedí del «María Teresa», hice el acto de contrición pedí á Dios que me salvara y abandoné el aerostato como se puede abandonar un ser querido.

Estaba á unas 17 millas de la costa balear. Empezé á nadar llevando conmigo entre la camiseta, una botella de agua de Mondariz, el jamón, un cuchillo, y los documentos. A medida que el peligro aumentaba, parecía que el ánimo se fortalecía.

Llevaría una milla nadando cuando ví un vapor que se dirigía al «María Teresa» á toda máquina. Yo estaría á una milla del globo; entonces retrocedí, pero cuando llegué á unos 300 ó 400 metros de donde estaba ví que el vapor subía el aerostato á bordo y seguí mi marcha. Perdí la esperanza de que me salvaran y volví á emprender mi camino á las costas baleares.

Las piernas y los brazos me dolían y sentía continuos calambres.

Quince minutos llevaría así cuando comprendí que el vapor se acercaba á mí. Empecé á dar gritos con las escasas fuerzas que me quedaban. Ví que arriaban un bote y á los pocos segundos, con precisión matemática los marineros ingleses me recogieron con un remo y me conducían á bordo. Dí gracias á Dios por haber atendido mis súplicas, pues le había pedido que antes de las diez me salvase y á las nueve y media estaba en el vapor.

Me levanté á la mañana siguiente y me presenté al capitán del barco, dándole mi nombre y manifestándole que era capitán del ejército español.

Con objeto de ganar tiempo y aumentando los deseos de que en mi casa se supiese el fausto suceso, telegrafiamos á los vigías del cabo de Palos, pero se hicieron los suecos.

Llegué á Garrucha y en un bote desembarqué. El alcalde, señor Fuente, y todo el vecindario se han portado conmigo como no es posible calcular; todo elogio resultaría pálido. Ropa, dinero, con el cual gratifiqué á los marinos, y toda clase de atenciones me prodigaron. No lo olvidaré nunca.

El Ayuntamiento ha invitado á la oficialidad del barco inglés á un banquete que se celebrará dentro de tres ó cuatro días. Para entonces mandaré las insig-

nias de la cruz otorgada al capitán inglés.

La Corporación municipal felicitó á mi madre y yo he salido de aquel hospitalario pueblo dejando allá la mitad de mi corazón.

El señor Kindelain hubiera quizás añadido algún detalle, pero el convoy entraba en agujas y fué preciso dar término al relato.

El tren paró y en los andenes un grupo de amigos y curiosos aclamó al señor Kindelain.»

Su llegada á Madrid fué un acontecimiento, siendo felicitado y aclamado por el público y autoridades.

De toda España le han llegado telegramas dándole la enhorabuena, lo mismo que á sus salvadores del buque *West Point* á cuyo capitán Jhon Rodz se ha concedido la cruz del mérito militar, regalándole las insignias el Casino de Madrid.

El público de Valencia ha acordado iniciar una suscripción para regalar un globo al capitán Kindelain pero éste en un rasgo de generosidad ha renunciado pidiendo que el importe se destine á los pobres.

El miércoles pasado llegó Kindelain á Valencia siendo ovacionado por esta población.

Los premios del concurso han quedado pues en la forma siguiente:

- 1.º *María Teresa*, capitán Kindelain.
- 2.º *Reina Victoria*, capitán Romero Tejada.
- 3.º *Alcotán*, capitán E. Magdalena.



### Carreras de bicicletas

El pasado día 30 verificarónse en la Alameda las anunciadas carreras de bicicletas y de motos.

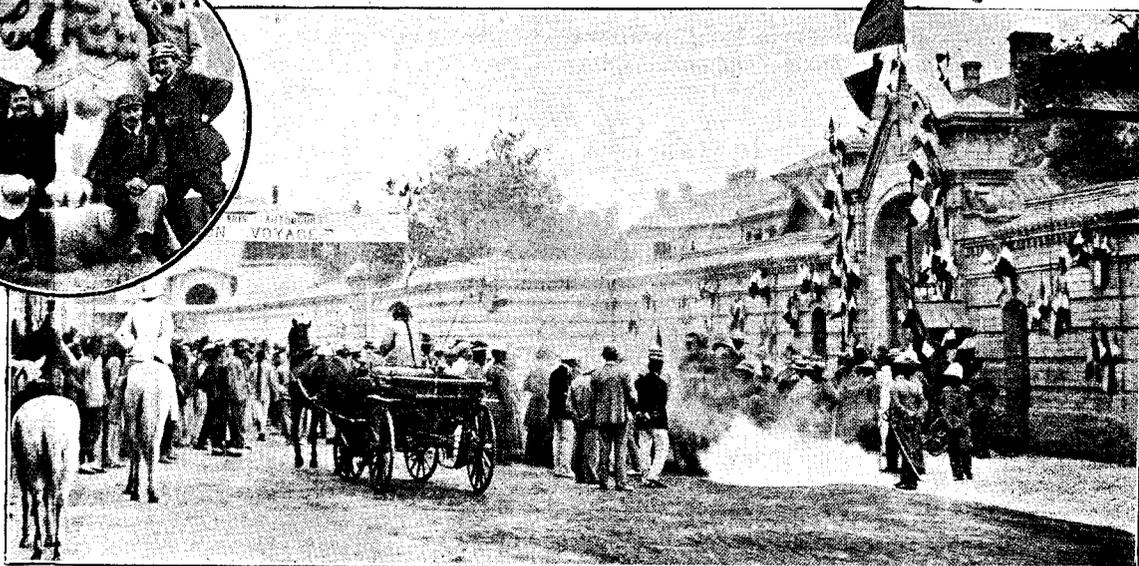
Formaban el Jurado, el Presidente del Comité Regional de la Unión Velocipédica Española D. Ricardo Garriga, el presidente de la Comisión de Alameda D. Enrique Vicente, el Secretario de la Unión Velocipédica Española D. León Ligorio y D. Francisco Blasco.

Los jueces de salida y llegada eran los Sres Francisco Más y Marcelino Mata, respectivamente.

En primer lugar verificóse el desfile de los corredores que constituía el primer número del programa el cual resul-



## DE PEKIN A PARIS



1.—Los conductores del coche "Itala", del Príncipe Borghese, que ha llegado á Moscú con neumáticos "Pirelli", P. E. Borglense M. Cormier, M. Collignon, M. Pons, M. Godard. 2.—Los automóviles salen del cuartel Voiron (Pekin);

## Circuito de los Ardennes

Durante los días 25, 26, y 27 del pasado Julio se han llevado á cabo en Bostogne las carreras de Automóviles y Motocicletas organizadas por el "Automóvil Club de Bélgica". Es verdaderamente notable y digno de admiración el impulso que á la industria automóvil ha dado en pocos años al pueblo belga.

Los esfuerzos de este pueblo para el desarrollo de su ya importante industria automovilista quedan bien definidos teniendo en cuenta que en solo quince días se han llevado á cabo en este país pruebas de la importancia de "La Semana de Ostende", "El Criterium Belga" con todas sus copas, las carreras de Spa, "El Circuito de los Ardennes" y la Copa Licdekerke.

### Carrera tipo Copa Emperador

El 25 con un tiempo seco y sereno y ante un público numerosísimo y con asistencia de las autoridades comenzó á darse la salida al primer coche á las 5<sup>h</sup> y fuese siguiendo dándola á los demás regularmente.

Los dos más importantes grupos franceses inscritos Lorraine-Dietrich y Bayard-A. Clement, se retiran.

No toman parte tampoco, Darracq, Gobron y Pipe IV.

De los 22 coches á los que se les dió salida, la mitad son de marcas belgas.

El orden de llegada y los tiempos empleados fueron los siguientes:

- 1.º Brabazón (Minerva) en 6 h. 14 m. 5 s.
- 2.º Koolhoven (Minerva) en 6 h. 14 m. 32 s.
- 3.º Lee-Guinness (Minerva) en 6 h. 15 m. 26 s.
- 4.º Hanriot (Benz) en 6 h. 16 m. 5 s.

5.º Hyeronimus (Gaggenan) en 6 h. 23 m. 27 s.

6.º Wright (Minerva) en 6 h. 27 m. 54 s.

No hay porque decir el entusiasmo que esta gran victoria de la industria automovilista belga despertó en el público.

### Copa de las Motocicletas

El 26 se corrió esta prueba después de algunas vacilaciones en dar la primera salida por la inseguridad del tiempo, por fin á las ocho en vista de que con la aparición del sol pareció haberse despejado, dió comienzo la carrera para que la estaban inscritos veinte motos.

Los tiempos empleados fueron los siguientes:

#### Categoría 113 de litro

1. Giuppone (Peugeot) en 2 h. 51 m. 53 s. velocidad media 59 km. 840 m. á la hora.

#### Categoría 112 de litro

1. Reynel (F. N.) en 2 h. 49 m. 56 s. velocidad media 60 km. 528 m. á la hora.

#### Categoría 314 de litro

1. André (Sarolea) 2 h. 40 m. 26 s. velocidad media 60 km. 115 m. á la hora.

#### Categoría de 1 litro

1. Peters (Minerva) en 2 h. 37'38".

#### Categoría menos de 50 kg.

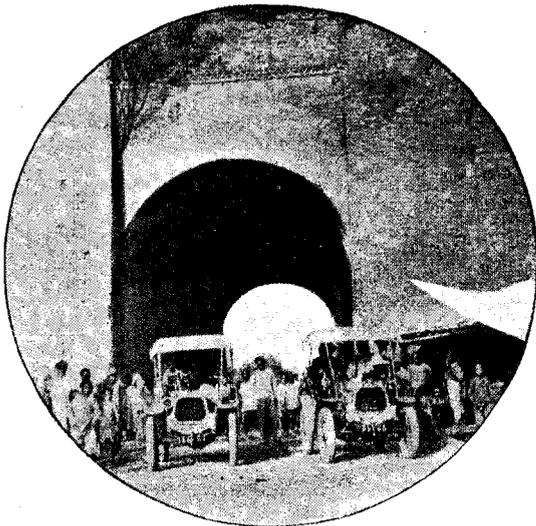
1. Bucquet (Griffon) en 2 h. 30'10", velocidad media: 68 km. 496 m. á la hora.

#### Categoría de más de 50 km.

1. Contant (Werner) en 2 h. 24'14", velocidad media: 71 km. 313 m.

### Carre tipo Gran Premio y Copa Leidekerke

El 27 tuvieron lugar estas dos pruebas; á la primera asistió bastante menos público que los días anteriores y se debió el poco interés que despertó esta prueba á haberse retirado las principales marcas inscritas.



Los dos automóviles Dion-Bouton salen de Pekin por la Puerta Ten-Chen-Men

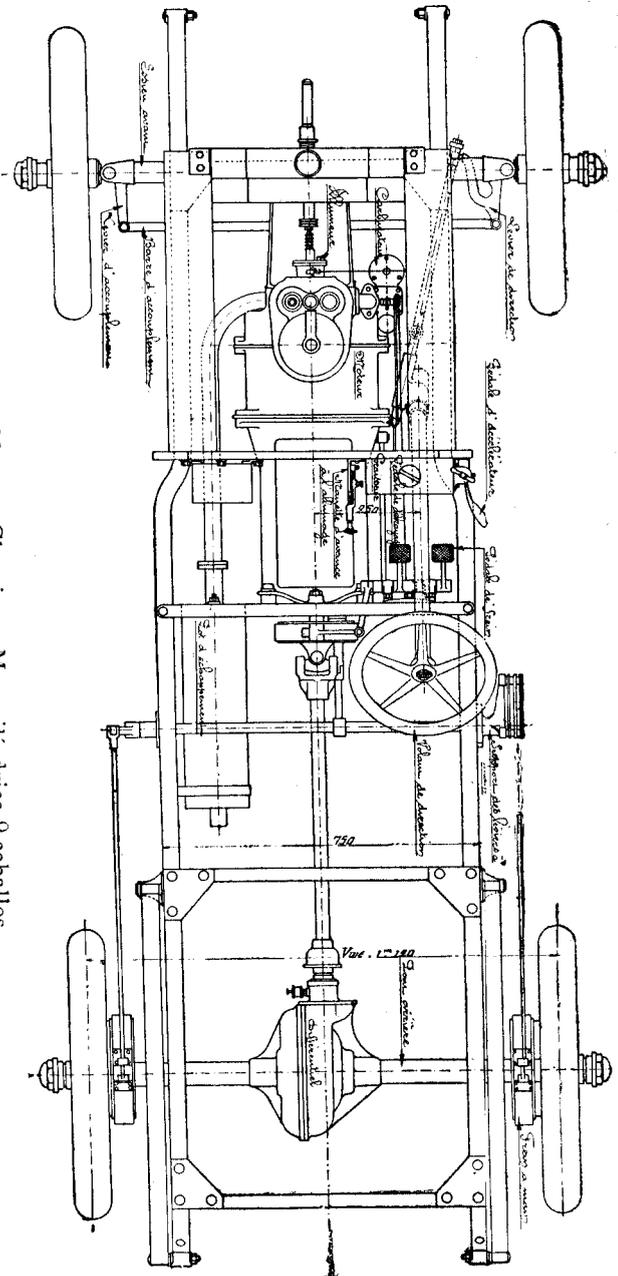
Los tiempos empleados fueron los siguientes:

- 1.º Portier "Minerva," 6 h. 40 m. 11 s.
- 2.º Brabazón "Minerva," 6 h. 40 m. 46 s.
- 3.º Wilford "Vivinus,,"

## Sección Técnica

### (1) Descripción de los automóviles PRIMA

Una de las condiciones que con ma-



Detalle Motor y Chassis. - Monocilindrico 9 caballos

El recorrido de esta prueba son 7 vueltas al circuito cerca de 84.500 km.

A las cinco partieron regularmente los seis concurrentes por el orden siguiente:

- 1.º Mercedes I (De Caters).
- 2.º Mercedes II (Jenatzy).
- 3.º Darracq (Lee Guinness).
- 4.º Rochet Schneider (De Laumine).
- 5.º Weigel I (Harrisson).
- 6.º Weigel II (Lascen).

En los primeros momentos Jenatzy que ha hecho la mejor salida, toma la delantera pero pronto se ve adelantado por hallarse en pana. La primera vuelta Guinness hace el recorrido á 108 á la hora siendo el primero, siguiéndole en segundo lugar Jenatzy ya reparada la avería.

En la segunda vuelta continua Guinness sosteniendo el primer lugar; este corredor llama la atención por la maravillosa seguridad con que maneja el volante.

En esta vuelta este corredor emplea en 100 km. 58'26".

A pesar de los grandes esfuerzos de Guinness durante el resto del recorrido este corredor vá perdiendo terreno, pues uno de los cuatro cilindros de su motor no funciona y De Caters, cuya victoria va viéndose ya bien segura, consigue el primer puesto en medio de una ovación estruendosa del público.

La vuelta más rápida al circuito la efectuó Jenatzy con su Mercedes que la hizo 47'48"

Los resultados fueron los siguientes:

- 1.º De Caters (Mercedes) 6 h. 29' 10"
  - 2.º Lee Guinness (Darracq) 6. h. 30' 34"
  - 3.º Jenatzy (Mercedes) 6. h. 49' 40"
  - 4.º De Laumine (Rochet Schneider)
7. h. 22' 20"

La copa Liedekerke fué disputada por tres equipos de tres coches "Vivinus," "Mettallurgique," y "Minerva,,"

Esta prueba fué un nuevo triunfo para la marca "Minerva,," que clasificó dos coches en los dos primeros sitios.

(1) Representante E. Chaux. Véase el anuncio en la página 5 de esta Revista.

yor empeño debe exigir el automovilista al adquirir una *voiture* consiste en la armonía general de las diferentes piezas que constituyen su mecanismo y la mayor accesibilidad á las mismas para que el examen y las reparaciones sean lo más fáciles y rápidas posibles.

La sencillez de la construcción unida á la calidad inmejorable de los materiales empleados, es otra condición de importancia suma, pues es regla axiomática que cuanto más complicado es un organismo mayores son las dificultades para su manejo y reparación.

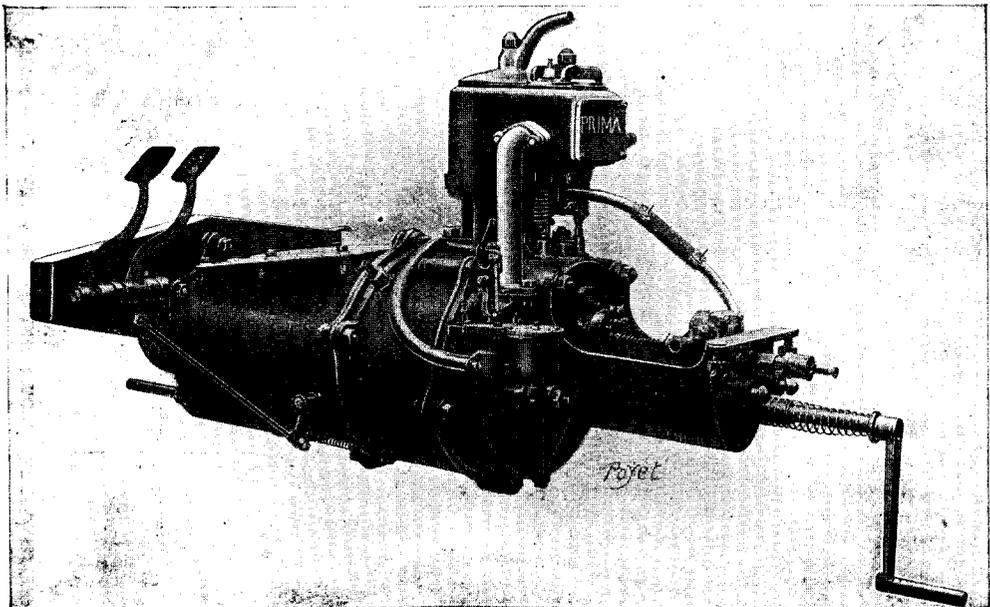
Examinando detenidamente las diferentes partes de que se compone un automóvil *Prima* desde á 4 cilindros, nos convenceremos de que reúne todas las condiciones apetecidas y esto junto á su precio adaptable á todas las fortunas explican el éxito que han obtenido en el mercado universal y en los concursos en que han tomado parte.

#### CHASIS

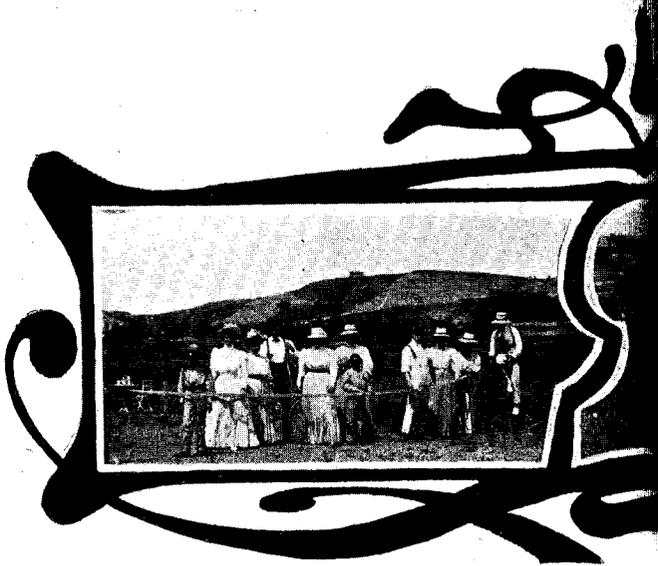
La elegancia de líneas unida á la solidez que proporciona el material de acero embutido y al estar exento de todo falso-chassis para sostener el conjunto constituyen la mayor alabanza del chasis en el cual se ha estudiado con cariño hasta los menores detalles.

#### EL BLOC MOTOR

En los coches de *Prima* el motor for-



"Prima,, motor monocilíndrica, 9 caballos



#### El sport

Tarea difícil para el cronista de sport, obligados á aguantar la asfixiante temperatura de que gozamos algo interesante con que emborronar unas cuantas

Los clubs, los campos de juego, las pistas, teóricas y prácticas, en las ciudades para repartirse en pequeñas y aisladas manzanas, los cuales veranean la mayor parte de nuestras ciudades.

Renunciando por lo tanto á encontrar en nuestra ciudad la amable invitación de mi distinguido amigo don Quintana que este señor posee junto al pintoresco pueblo de

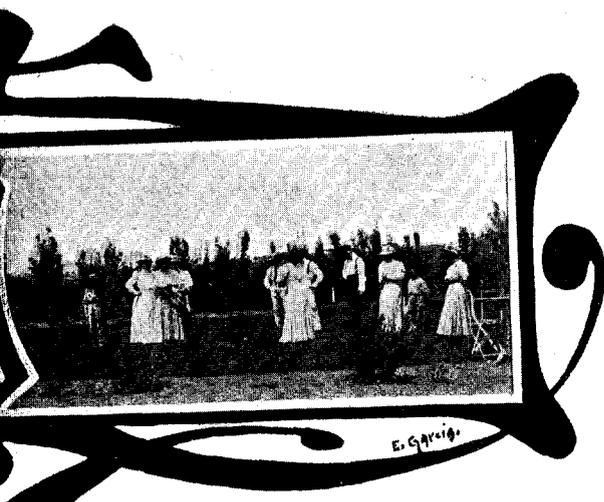
Pocos días me ha sido posible pasar en la «Villa de los Carbo» donde ellos he tenido ocasión de asistir á interesantes reuniones y huéspedes del señor Carbó; y gracias á la amabilidad de varias placas, que no dudo interesarán á los lectores de este periódico en publicar

ma un grupo y cambio de dirección anterior se halla en la mano tiene la manija el mecanismo de circulación del motor.

En la parte superior del embrague y del motor.

Esta unido al motor, cuando llueve y por lo tanto el motor no funciona en las bajadas.

El bloc motor es vertical á 4 cilindros, 120 mm y 120 mm de diferencia por el gran fuerza con el que



**el campo**

las naturales razones de economía doméstica á barceloneses, tarea difícil, repito, es la de hallar cartillas.

á desierto y el sport en general huye de nuestras orillas por los más ó menos frescos pueblecitos en las montañas.

ninguna manifestación alguna sportiva, y aceptando el consejo de Carbó, marché á pasar unos días en la hermosa finca de Santa Eugenia de Berga.

«El campo», que así se denomina esta finca, pero durante el verano de tenis, golf, cricket, etc.. jugadas por amigos y conocidos de este distinguido sportsmen soy poseedor de un campo de los DEPORTES y algunas de las cuales me complaz-

por término medio con una silenciosidad muy notable.

La casa Prima fué la primera en adoptar este tipo de motores y desde 1898 son muchas las casas que lo han imitado.

Las válvulas de admisión y de escape están colocadas en la parte anterior del cilindro y se dirigen mecánicamente.

El motor de 4 cilindros es también de tipo vertical y cada cilindro tiene 80 <sup>m</sup>l<sub>m</sub> de *alesage* y una *course* de 90 <sup>m</sup>l<sub>m</sub>. Los cilindros están colocados al igual que el anterior y en grupos de á 2, diferenciándose solo en que el volante está situado detrás del motor.

En el número próximo nos ocuparemos del embrague, cambio de velocidades, carburador, radiadores, enfriamiento, etc.

*Continuará.*

**Foot-Ball**

El día es hermoso, espléndido. Un sol brillantísimo y ardiente, inunda de luz aquel helénico paisaje que á pesar de su belleza y de su aspecto clásico verdaderamente arde.

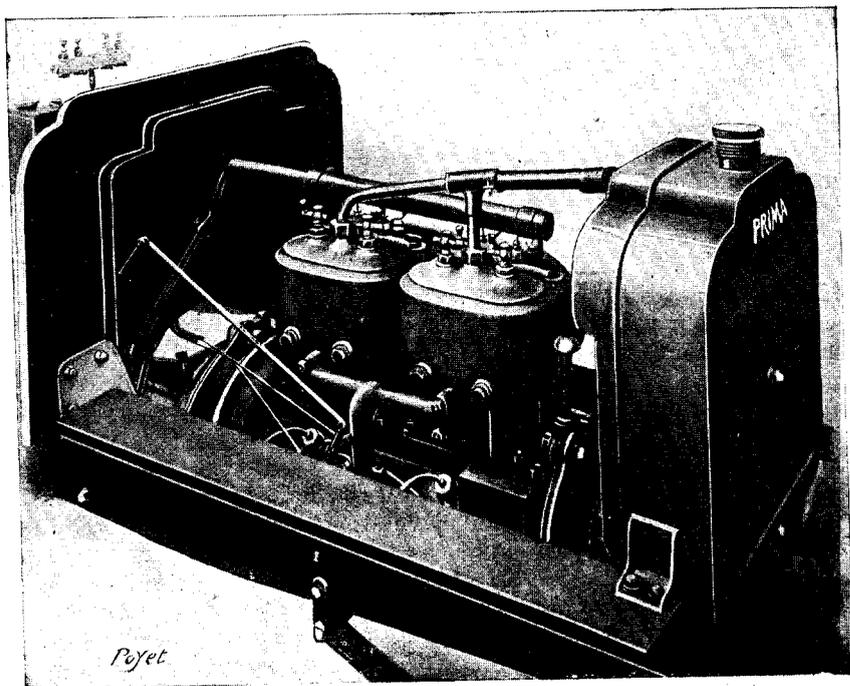
En el campo hay los de siempre: Iri-gar, Grau, Masferré *et sic de ceteris* se atracan de pelota á desprecio del sol, del calor y de todo lo presente ¡Lo primero es la pelota!

pleto con el embrague, la parte anterior cubierta de acero que sostiene la bomba de dirección del ventilador.

El motor posterior está colocado el ventilador completamente aislado.

Los diferentes órganos de escape del polvo y de la grasa reducen considerablemente el ruido del coche sin perder por ello sus cualidades y ventajas.

El motor de 1 cilindro es de tipo vertical. En *alesage* es de 100 <sup>m</sup>l<sub>m</sub>. Esta disposición permite obtener un motor de gran potencia al mismo tiempo que consiguen 1,500 vueltas



“Prima,” motor 4 cilindros. 12-14 caballos

Ambos bandos, vestidos ya, y calzadas las clásicas botas con tiritas, sentados tranquilamente bajo los algarrobos, esperan la hora del partido. Se conoce que es día de empeño y nadie quiere cansarse peloteando á tontas y á locas.

Por fin y como obedeciendo á una señal convenida, ambos bandos se ponen en movimiento y tras un cortísimo pelotec, Quirante toca el silbato y alineándose los bandos debidamente, colocándose contra el sol el bando rojo.

«Salud» Coma  
Pamies—Mas  
Cases—Viles—Arévalo  
Mas—Trujillo—Gustá—Puig—Pons  
«España» Cortés—Graells—Baró—Francés—Ramírez  
Just—Méndez—Martínez  
Sans—Prades  
Vernet.

Desde el primer momento vese ya quien vencerá en la contienda. No es que el «España» domine ni mucho menos. Al contrario, son tan continuadas las incursiones del «Salud» que casi llegan al dominio, pero en la manera de jugar échase de ver que los blanco rojos están dominados moralmente. Saben que el «España» presenta todo su bando, saben que á ellos les falta Cabot, conocen la acometividad y entrenamiento de sus contrarios, y todo ello se traduce en una gran depresión moral y se juega con tal desconfianza, con tan falta de seguridad, que pierden todas las ocasiones para lograr goal y solo sacan sus energías para defenderse desesperadamente.

Y cuando un bando solamente se defiende, *requiescat in pace*, se perdió el partido.

En cambio los *p'tits diables* juegan con una seguridad y una confianza en sí mismos, extraordinaria. Hasta se ve que presienten la victoria. Así debe jugarse para hacer algo.

Nadie logra ventaja alguna y empiezan los calendarios entre el público.

El «Salud» tiene una buena defensa, y á pesar de faltarles Cabot, una buena línea de medios. En cambio los delanteros son muy jóvenes, demasiado jóvenes y les falta decisión y empuje.

Se califica de *proteccionista* al bando y con razón, que solo cuando se defiende muestra sus energías.

En cambio el «España» tiene toda su fuerza en la línea de ataque y como que

sus defensas parecen bastarse para los delanteros contrarios, el papel «Salud» continua bajando.

Solo se confía en que Puig, *el oportunista*, aprovecha alguna ocasión para restablecer el equilibrio. Pero en el interín el «Salud» pierde todas las ocasiones que la ventaja del tiempo le facilita para hacer goal.

Por fin á los 15 minutos lógrase el primer tanto: en un momento de peligro, Coma intenta salir del goal para rechazar una pelota, pero Graells no le da tiempo y remata.

Saca el «Salud»; la pelota va al campo contrario. Espectación.

Vuelve la pelota al campo del «Salud» y uno de sus jugadores la toca con las manos. Méndez tira un free-kick de maestro. La pelota va á goal, Coma la rechaza, pues al remantarse toca en el poste y al caer, entra de rebote.

La desmoralización del «Salud» aumenta. Sacan ya de cualquier manera, la pelota vuelve á su terreno, el goal-keeper hace una salida en falso y Baró viéndolo libre la meta asesina un goal tranquilamente. Descanto en el público, esto ya es la debacle.

Mas pasa á delantero, todos quieren atacar, pero otro goal que Quirante anula porque ya la pelota había salido del campo, les muestra que sería peor el remedio que la enfermedad y todos vuelven á su sitio.

El éxito corona su cordura y Puig remata el primer goal. Así se acaba la primera parte 1 á 3.

¿Cambiará el resultado en la segunda? Por de pronto el «Salud» muéstrase mucho más animado, y á los pocos momentos Puig logra otro goal.

El «España» ve el peligro y se crece; el «Salud» ve la victoria y se crece más.

Lucha verdaderamente titánica, hermosísima. Esto vale un partido. Nota cómica: en una *melée* rabiosa Méndez queda á caballo de Viles. Risas en el público.

Por un momento parece que el «Salud» logra el empate: la pelota está ya casi dentro, pero al fin es rechazada materialmente y á empujones es llevada hacia el terreno contrario.

La marcha es trabajosa, difícilísima: el «Salud» opone una resistencia épica, pero *les p'tits diables* no cejan y la pelota avanza, avanza... llega ya al terreno

contrario... por fin el Francés logra un goal hermosísimo, sobresaliente.

Esto es hacer un goal: buen arranque, buena defensa, superior remate.

Pero el «Salud» no se desanima. Ha visto que las fuerzas están equilibradas, que no hay la aplastante superioridad que creía, y quiere la victoria.

A los pocos momentos Paig logra el tercer goal y cunde el pánico en el bando rojo. Su defensa procura perder tiempo y los *out* innecesarios menudean, pero Quirante (que está superior) como á viejo maestro conoce la jugada y descuenta el tiempo.

Hay verdadera ansiedad. El «Salud» ataca rabiosamente; el «España» vese algo desanimado. ¿Entrarán el cuarto goal? El «Salud» aprieta de firme pero Vernet hace prodigios.

El tiempo pasa. La pelota no entra. Por fin suena el silbato final. Venció el «España» por 4 á 3. ¡Hurra por el «España»!

En total, un partido hermosísimo y un augurio más hermoso para la revancha.

Ahora solo resta felicitar de todo corazón al «España» por su brillante victoria, al «Salud» por las energías mostradas que prueban que el día que no tengan el santo de espaldas pueden conseguir la victoria, y al referee por su imparcialidad.

En la Bonanova también hubo partido y tras lucha muy disputada el «Catalá 2.º» logró entrar dos goals á los mosqueteros grises. La enhorabuena á todos.

Terminó pues, la primera parte del concurso y sin protesta, cosa rara. Está visto que casi puede asegurarse que progresamos.

Estado del concurso

Clubs	Partidos				goals		Puntos
	g.	p.	e.	t.	á f.	ENC	
«Catalá» 2.º	1	2		3	4	8	2
«Salud»	2	1		3	11	6	4
«España»	3			3	13	3	6
«Catalonia»		3		3		11	

*Aviso al público*

Se advierte que en lo sucesivo solo se permitirá la entrada en el campo del «Salud» á los que presenten su correspondiente invitación.

Quien no la tenga puede solicitarla á los Clubs, á la Federación ó al «Salud».

El «Salud» se reserva el derecho de expulsar del local é inutilizarles la invitación, á las personas que por su conducta se hagan merecedoras á ello.

CORRESPONDENCIA

*Reglamento del juego.*

Ley 12 apartado 5.º El juez arbitro puede compensar el tiempo perdido.

Ley 13 apartado 4.º Los jueces de línea (linesmen) en partidos de importancia deben ser neutrales, para que con toda imparcialidad puedan denunciar las jugadas ilegales y conducta impropia de los jugadores, y en general auxiliar al juez arbitro á dirigir rectamente el partido.

*Reglamento para concursos.*

Art. 15. El club en cuyo campo deba celebrarse el partido viene obligado, so pena de que se le considere no presentado (esto es: perder los dos puntos), á señalarlo en la forma que previene la ley 1.ª del reglamento del juego.

(Como quiera que el no estar marcado el campo, es cosa que se sabe antes de empezar el partido, para obtener los beneficios de este artículo precisa que antes de estar en juego se proteste ante el referee y el capitán contrario. De no hacerlo así, se considera que se consiente que el campo no esté debidamente marcado.

Si á pesar de la protesta se juega, deberá hacerse constar en el acta.)

*Estatutos de la Federación.*

Art. 30. Puede además imponer castigos á los jugadores que por su manera de ser, obrar ó jugar lo merezcan, así como á los clubs en caso de infracción, desobediencia ó cuando su conducta resulte impropia ó atentatoria á la integridad, dignidad ó intereses de otro.

(Véase pues, que la autoridad de la Federación no alcanza tan solo á los partidos y que puede por tanto castigar á los alarmistas. Los castigos son multas de 5 á 50 pesetas y descalificación. El jugador que no paga una multa queda descalificado).



Componían esta fiesta varios asaltos que fueron efectuándose por el siguiente orden.



El Mtro. Rossi.

- 1.º Asalto á florete por los niños J. Grau y Luis Goberna.
- 2.º Asalto á espada entre el coronel Sr. Sánchez Rabasa y el Sr. Cánovas.
- 3.º Asalto á florete entre el Cav. Rossi y el Sr. Livelara.
- 4.º Asalto á florete entre los Sres. Manuel Solé y Carreras.
- 5.º Asalto á sable entre el Sr. Grau y el Sr. Montalvo.
- 6.º Asalto á florete entre el señor Rossi y el Sr. Grau.
- 7.º Asalto á sable entre el Sr. Montalvo y Sánchez Rabasa.
- 8.º Asalto á espada entre los Sres. Rossi y Carrero.

Y por último un asalto á sable entre los Sres. Rossi y Grau.

Todos los asaltos fueron muy aplaudidos por la distinguida concurrencia que los presencié.

Al terminar tan agradable fiesta el Sr. M. Solé hizo obsequio al Cav. Rossi de una hermosa cartera de piel de Rusia, en nombre del Profesor Grau y de los alumnos de la Sala.

## DESDE MADRID

### Círculo Velocipédico Moderno

Con motivo de haber sido admitida, por la Junta Directiva del «C. V. M.» la dimisión de presidente á D. Fernando Segovia, se convocó á la junta general extraordinaria, el día 18 del corriente y procediendo á la elección de presidente, resultó elegido, por mayoría de votos nuestro querido amigo y distinguido *Sportmen* D. Manuel Castro, el cual tuvo á bien admitirla.

Dada la validez de su Junta Directiva y á la escogida presidencia de D. Manuel Castro, no dudamos que esta sociedad tenga un éxito seguro para el próximo campeonato.

### Gran fiesta atlética en el Retiro

Mañana se encontrarán por primera vez en esta capital y en la pista del Retiro dos sociedades atléticas, midiendo la valía de sus fuerzas en la palestra deportiva.

El match está á cargo de dos importantes sociedades y éstas son: la Sociedad Gimnástica Española y la Agrupación Excursionista Pedestre.

Cuarenta y cinco es el número de individuos que tomarán parte en esta gran fiesta, divididos en equipos de corredores á pie y en bicicleta, saltadores, footballistas, etc.

Es segurísimo que á esta gran fiesta deportiva concurrirán todos los deportistas madrileños, así como todas las sociedades ciclistas, de foot-ball, etc.

No dudamos que debido á la variedad del programa y á su buena organización el éxito será seguro.

M. PIÑEIRO.

## DESDE MURCIA

El viaje de recreo, que en su automóvil de 35 caballos marca Brochier, efectúa S. A. R. la Srma. Infanta doña Isabel, á su paso por Murcia, donde ha permanecido tres días entre nosotros, ha dejado tan grata impresión, por su afabilidad, ilustración, sencillez y demás hermosas dotes que la adornan, que su recuerdo no se borrará jamás á sus habitantes.

Esta impresión originó, que los dis-



disputándose en primer término la de honor, en que siete yolas de los Clubs de Arcachón, Bayona, Barcelona y San Sebastián, se disputaban la Copa de S. M. el Rey.

La regata resultó interesante, y al correrse, las yolas de Bayona «Bayonnaise III» y «Pot-Ana», cogieron en medio, al virar, á la «Catalunya II», rompiéndole dos remos.

Obtuvo el triunfo la yola «Príncipe Alfonso», del Real Club Náutico de San Sebastián, que iba patroneada por el señor Gurruchaga.

En la siguiente regata se adjudicaron los premios en la siguiente forma:

Seniors: 1.º «Miss-Ketty», del Aviron Bayonnais.

Juniors: 1.º «X», del Real Club de Barcelona, tripulada por D. Angel Vives; 2.º «Mysothis», de la Sociedad Náutica de Bayona.

Segunda regata: Primer premio, «Tourlinguet», del Aviron Arcachonnais; segundo, «Chirita», del Real Club Náutico de San Sebastian.

Tercera regata: Primero, seniors, yola «Casso», del Aviron Arcachonnais; segundo, también seniors, «Chirita», del Real Club Náutico de San Sebastián.

Cuarta. Primero, «Justinotty», de la Sociedad Náutica de Bayona; segundo, «Cote Basque», de la misma Sociedad; tercero, «Bayonnaise III», del Aviron Bayonnais.

Quinta regata: Seniors, 1.º «Sotana», de la Sociedad Náutica de Bayona; 2.º «Catalunya II», del Real Club de Barcelona; 3.º «Cote d'Argent», del Aviron Arcachonnais.

Juniors: 1.º «Catalunya II», del Real Club de Barcelona; 2.º «Cote d'Argent», del Aviron Arcachonnais; 3.º «Toto», del Aviron Bayonnais.

Todos estos premios consistían en objetos de arte y medallas.

Al terminar las regatas se procedió al reparto de premios, resultando el acto brillante.

Fué presidido por el comandante de Marina señor Laguardia.

## Gimnasia

En el domicilio social del colegio de médicos denominado «Academia d'Higie-

ne de Catalunya» se reunen, esta noche, algunos de los elementos directivos del festival gimnástico en proyecto.

En el Gimnasio Solé se está dando la última mano al reglamento para un próximo concurso y campeonato de natación.

Se han solicitado premios entre las principales entidades y también á algunos particulares que siempre se han distinguido á favor del sport.

Las pruebas tendrán efecto en aguas de Barcelona y se disputará en tres años el challenge Copa Solé.

## Miscelánea

Debido al exceso de original nos vemos obligados á dejar para el número próximo la reseña de las regatas de Santander que acabamos de recibir de nuestro corresponsal.

Hemos recibido un mapa de esta provincia, montado en tela, que puede pliegarse y llevarse en el bolsillo, editado por la casa Alberto Martín, de Barcelona. Dicho mapa forma parte de la colección, publicada por la misma casa, de las provincias españolas con el título «Atlas Geográfico de España», hechos por el capitán de ingenieros don Benito Chías; es una obra acabadísima y de suma utilidad para cuantos quieran conocer la provincia, vías de comunicación, ríos, montañas, poblaciones, etc.; está todo perfectamente situado; tirado á nueve colores; permite con facilidad hallar lo que se busca.

La baratura de su precio, dos pesetas ejemplar, lo pone al alcance de todo el mundo.

El antiguo é inteligente motociclista don José Banús de ésta, ha adquirido del representante señor Casanovas, una motocicleta de 4 1/2 HP. (2 cilindros) con magneto, desembrague y horquilla elástica de la tan renombrada marca Görricke.

# AUTOMÓVILES DELAHAYE Adquiridos por S. M. EL REY ALFONSO XIII



**Gran coche Salón** con carrocería blindada (tiene lavabo, biblioteca, luz eléctrica, camas, etc., en una palabra, es un verdadero coche Real; fuerza del motor 60 H P.

**Landaulet 3/4.** Destinado para el servicio particular de S. M. la Reina, de 25/35 H P.

**Double Phaeton** destinado á S. A. la Infanta Isabel, de 25/35 H P.

**Limousine** destinado á la servidumbre de Palacio, de 18/24 H P.

**Pequeña Limousine** para el servicio particular de S. M. el Rey, de 10/12 H P.

**Coche furgon** para el transporte de equipajes, de 16/18 H P.

**Coche camión** para el transporte de grandes pesos de 24/28 H P.

Ultimamente, ha adquirido S. M., otro coche como el primero de 60 H P en vista de los buenos resultados obtenidos con los coches antes indicados.

Esta distinción dada por el primer **sportman** de España hace el mejor elogio de todos.

Para más informes dirigirse á **D. JOSÈ SINTAS, Caspe, 31, 2.º**

COMPRA DE DESPERDCOS DE CAOUTCHOUT  
— AL PRECIO MAS ELEVADO (PAGO AL CONTADO) —  
CAMARAS USADAS, CUBIERTAS USADAS, etc., etc.  
**MATHIEU HIRSCHMANN.** — 2, rue de Marseille. — PARIS. — Teléfono 410-47  
Correspondencia en Francés, Alemán é Inglés. — Dirección Telegráfica "SCRAP"

**CALCOMANIAS FINAS** traspasables al metal.

—> Marcas de fábrica, nombres, ornamentos para bicicletas, automóviles, etc., etc. <—

**CARL SCHIMPE, Nuremberg** (Baviera) Pídase Catálogo 39  
Establecimiento Artístico.

## Carrera Challenge «Copa Samá» 213 klmtrs.

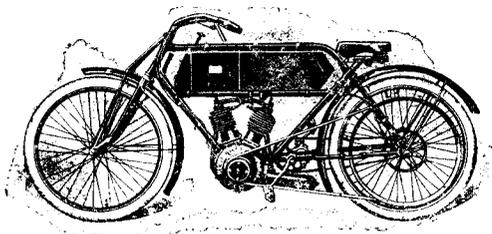
1.º El *amateur* Mr. Harry en 4 h. 20 m., batiendo en 8 minutos el record del año anterior, sobre moto **René Gillet y C.ª**

### Categoría de Turismo

1.º El *amateur* Aznarepse en 5 h. 32 m. sobre moto **RENÉ GILLET Y COMP**  
Representantes exclusivos en

España:

**A. KLEIN É HIJOS**  
MATARÓ



# CAMPEONATO DE TARRASA

1.º de Julio (en Pista)

1.º DON FRANCISCO SOLER

CARRERA DE JUNIORS

Reus (14 Julio)

1.º Juan Rius-2.º R. Rodón-3.º L. Sanpert



CAMPEONATO DE REUS

(17 Junio)

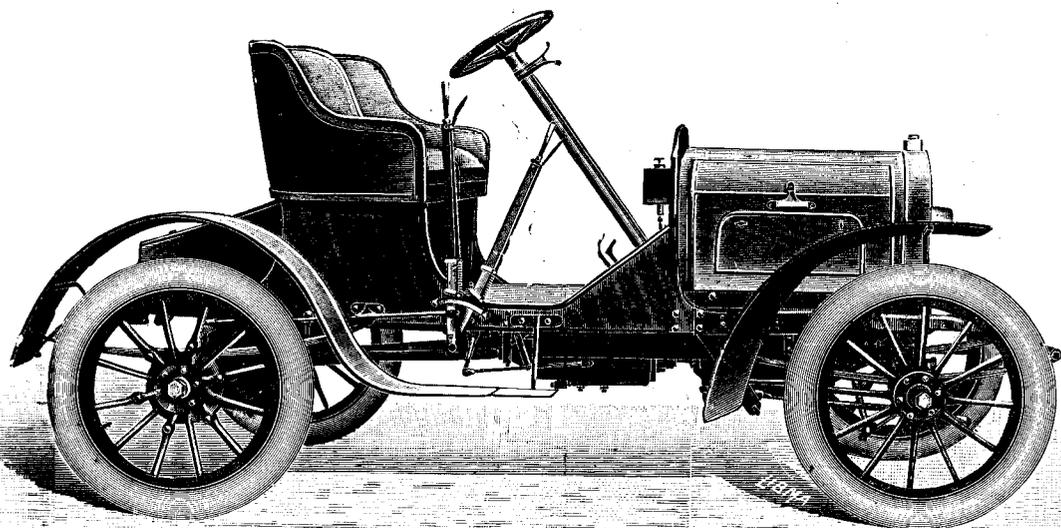
— 1.º José Siré —

Balmes, 62. — Barcelona

Campeonato "Sport Club Ciclista" Tarragona y  
pruebas 50 kilómetros 7 Julio (en carretera)

1.º D. JOSE ROIGER

“**LOREL**”



**BICICLETAS, MOTOCICLETAS Y AUTOMÓVILES**

Surtido de neumáticos y toda clase de accesorios

**GRANTALLER DEREPARACIONES**

DE

**B. LLEYS**

Precios sin competencia

Plaza de la Universidad, 2.-Barcelona

Casa en Figueras: calle Anchá, 18

# La Marca Olympia

Taller de reparaciones de bicicletas, motocicletas y automóviles

**Venta de toda clase de accesorios**

**Blas Pérez**

Despacho: Cuarte, 9. Taller: Guillén de Castro, 25.

**VALENCIA**

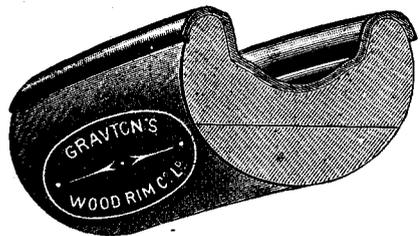
**NEUMÁTICOS** para   **AUTOMÓVILES**    
**Bicicletas y Motocicletas** 

Marca **PNEU-KLEIN**

Los únicos a propósito para las carreteras de España

Pedir precios y Catálogos  **G. KLEIN** **BARCELONA**  
**PRINCESA, 61**

Fabricación de llantas de madera pulida  
Guarda barro de madera pulida

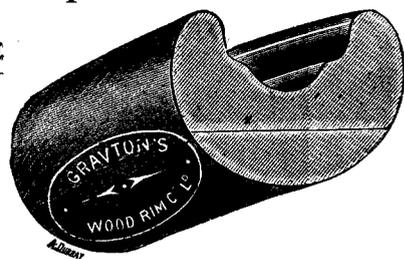


**Elie Grève y C.<sup>IE</sup>**

BOURG de PÉAGE

(Drôme)

Francia



**Bicicletas, Motocicletas y Automóviles**

Marca **“ALCYON”**, de París

**VENTA DE ACCESORIOS EN GENERAL,**  
**más económicos que ninguna otra casa**

LOS PEDIDOS A LA SUCURSAL:

 **78, Mar, 78.—VALENCIA** 

# A. GARCIA Y COMP<sup>A</sup>

— Sdad. en Cta. —

**Balmes, chaflán Consejo de Ciento**

Accesorios para ciclos y automóviles  
Vulcanización de neumáticos  
Montaje de series y reparaciones de todas clases

**BICICLETAS** *tipo popular "The Nile,"*  
**PESETAS 200**

Pídanse catálogos. Especialidad en la venta al por mayor

Bicicletas, Motocicletas y Automóviles  
«Neckarsulm» (N.S.U.) marca acreditada 1.<sup>a</sup> clase  
Piezas de recambio y reparaciones de los mismos exclusivamente.  
Depósito: Rambla S. Andrés, 15.—Barcelona

“LA NECKARSULM,”  
**Agente Albert Fischer**

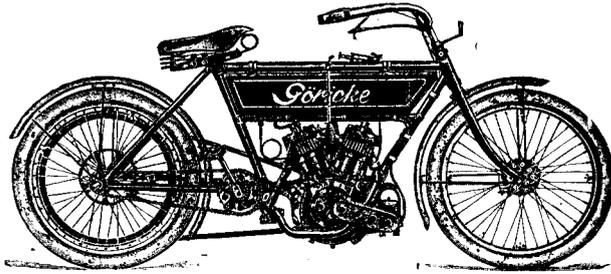
Hay motocicletas en magnífico estado desde  
**750 pesetas.**

=====  
Caja de Préstamos  
=====

## LA BARCELONESA

Santa Margarita, 3, entresuelo, esquina Unión

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



# NUEVOS TRIUNFOS DE LA GRAN MARCA GORICKE

DIA 30 de JUNIO de 1907 por la mañana  
**Carrera "Copa Club Deportivo,"**  
(70 kilómetros por carretera)

LA "GORICKE" de 4 1/2 HP. montada por el aficionado Sr. PUJOL entre las 21 inscritas de diferentes marcas es clasificada PRIMERA de velocidad.

LA "GORICKE" de 3 HP. montada por MENDELSON obtiene el SEGUNDO PREMIO.

## **Velódromo de Palma**

(El mismo día 30 JUNIO por la tarde)

LA "GORICKE" de 4 1/2 HP. montada por PINTO gana el PRIMER PREMIO.

## **Velódromo de Tarrasa**

(el mismo día 30 JUNIO por la tarde)

LA "GORICKE" de 4 1/2 HP. montada por PUJOL conquista el PRIMER PREMIO.

## **Velódromo de Tarrasa**

(día 1.º JULIO 1907)

LA "GORICKE" de 4 1/2 HP. alcanza el PRIMERO y SEGUNDO PREMIOS.

NOTA: LA "GORICKE" vencedora debutó con MATASSOTS

LA "GORICKE" es sin disputa la mejor motocicleta del mundo.

Exposición y Garage: Ronda de San Antonio, 39 y 41  
Talleres y Despacho: Balmes, 8.-- BARCELONA

# LOS DEPORTES

Revista semanal ilustrada de Cultura Física, Automovilismo, Ciclismo, Foot-Ball, Lawn-Tennis, Caza y Pesca, Fotografía, Turismo, etc., etc.

SE PUBLICA LOS SABADOS

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: CLARIS, 74. — BARCELONA

Año XI de su publicación (la más antigua de España)

## SUSCRIPCIÓN

España, un año. . . . .	10 pesetas
» un semestre. . . . .	5 »
Extranjero, un año. . . . .	13 francos

## ANUNCIOS

España: Solicítense tarifas en nuestra Administración.  
Artículos industriales y técnicos, á precios convencionales.

## EXTRANJERO (PUBLICIDAD)

Dirigirse á nuestro Representante «*La Reclame Universelle*», 12, Boulevard Strasbourg, Paris

NOTA La Dirección de LOS DEPORTES se complace en ofrecer las páginas de esta Revista á todos los amantes del Sport para que colaboren en ellas tanto literaria como gráficamente.

## Ofertas y Demandas

<p><b>Motocicleta</b> "Werner", de 1 1/2 HP. se vende por 375 pesetas.</p>	<p><b>Carrito-tartana</b>, burrito y arreos de cuero color avellana, casi nuevo y propio para niños. Se vende á buen precio.</p>	<p><b>El corredor</b> Sr. Alberici, que monta ahora bicicleta Casanovas, venderá en buenas condiciones la bicicleta "Triumph" de fabricación inglesa especial, con todo el material de recambio que ha adquirido últimamente y que se halla en perfecto estado. Para datos y condiciones dirigirse al Velodromo de las Arenas y á esta Administración.</p>
<p><b>Motocicleta</b> "Griffon", (2 cilindros) 3 1/2 HP vende por 750 pesetas.</p>	<p><b>Motocicleta</b> "Deauville", 2 3/4 HP. se venderá por 500 pesetas.</p>	
<p><b>Se vende</b> una jardinera de último modelo, completamente nueva, de cuatro asientos y con tolco.</p>	<p><b>Motocicleta</b> "Minerva", 2 HP. se vende por 500 pesetas.</p>	
<p><b>Automóviles</b>, marcas acreditadas, buen estado conservación se venden á precios limitadísimos.</p>	<p><b>Moto</b> "Rochet", 2 3/4 HP. se vende por 450 pesetas.</p>	
	<p><b>Motocicleta</b> "Durkopp", casi nueva, con magneto, 3 HP., por 650 pesetas.</p>	<p><b>Voiturette</b> Motor 5 1/2 HP., carrocería 4 asientos, en buen estado. Se vende por 2,000 pesetas.</p>

Para datos y referencias de estos anuncios dirigirse á nuestra administración Claris 74 principal, de 3 á 5 de la tarde.