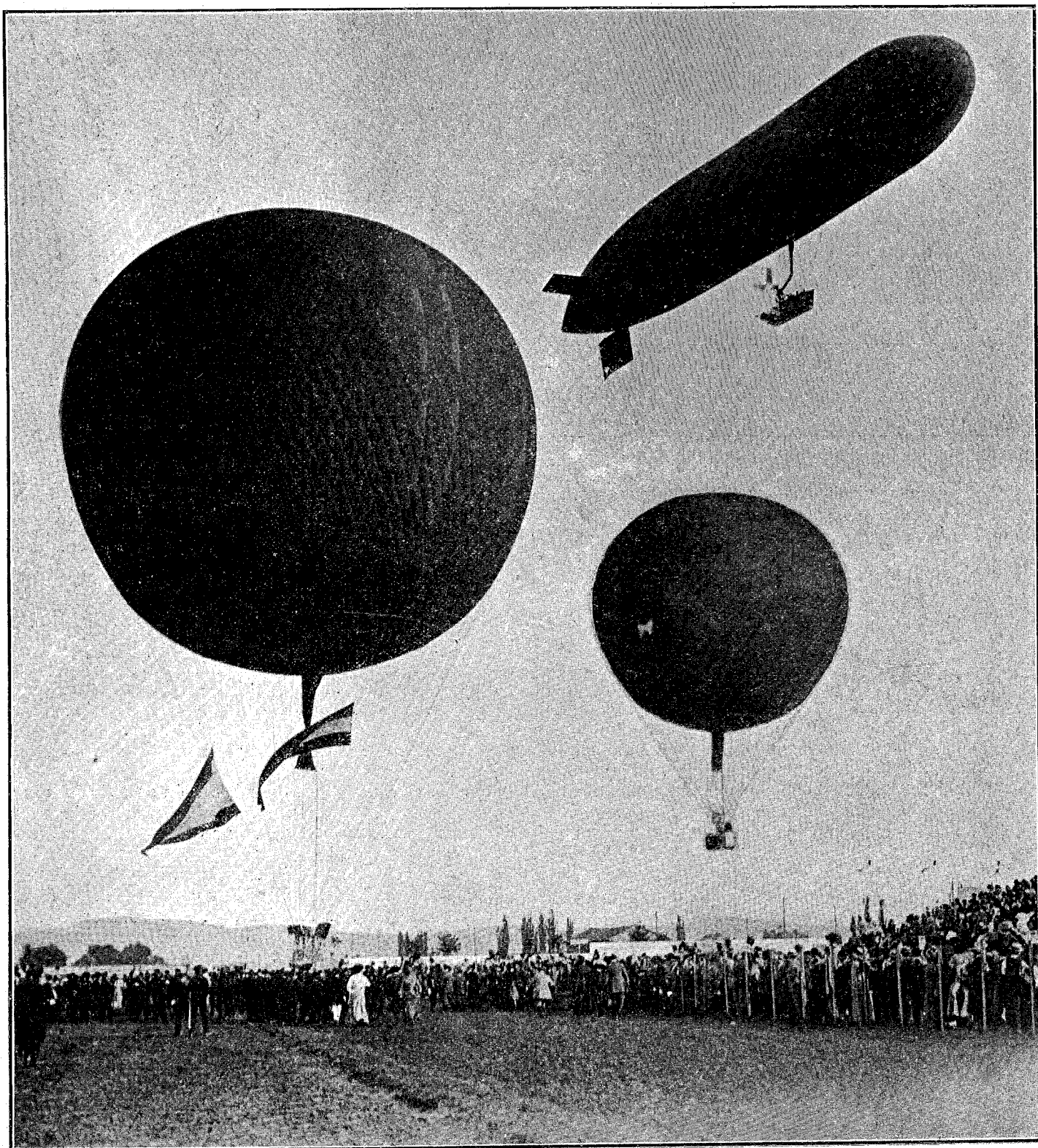


Los Deportes



EL GLOBO ESPAÑOL «JESÚS DURO», representante de España en la copa Gordon-Bennet que tuvo lugar en Zurich, tomando su vuelo. Fué á caer el día 4, á las siete, en Hofstetten, cerca de Linz, en la alta Austria, siendo uno de los que menos distancia pudo recorrer. El dirigible es el «Parseval», del ejército alemán.

NÚMERO SUELTO : 50 CÉNTS.

SUSCRIPCIÓN ANUAL : 10 PTAS.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN : RAMBLA DE CATALUÑA, NÚMERO 75, PRINCIPAL

Los Deportes

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

Órgano oficial del «Aero-Club de Cataluña»

DIRECTOR : LUIS ESPOY DE SAMA

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN EN BARCELONA :
RAMBLA CATALUÑA, 75, PRINCIPAL

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN EN MADRID :
BARBIERI, 1, DÚPLICADO

AGENTES PARA LA PUBLICIDAD :
COMPAÑÍA GENERAL DE ANUNCIOS : PRINCESA, 59, 1.º

Número ordinario : 50 céntimos

Suscripción anual : 10 pesetas

Para el Extranjero : 13 francos

AÑO XIII

BARCELONA, 15 OCTUBRE 1909

N.º 528

SUMARIO : La copa Gordon-Bennet para globos libres en Zurich (portada). — Necesidad de la educación física, por M. Langlois du Feu. — Las grandes emociones del excursionismo : La Espeleología (13 ilustraciones). — Una excursión cinegética por los Pirineos : Recuerdos fotográficos (7 ilustraciones). — Turismo original. — Mártires de la Aviación : De Lilienthal á Ferber (10 ilustraciones). — La catástrofe del dirigible francés « République » (una ilustración). — De Locomoción Aérea. Movimiento internacional : Gran Semana de aviación de Berlín : Las copas Michelin; Henri Rougier, F. S. Cody. Plano del Aeródromo de Port-Aviation (7 ilustraciones). — Milicia y sport : Tres figuras características (3 ilustraciones). — Desde el Sur de España : Levante y Andalucía (2 ilustraciones). — Gacetas ilustradas. — Crónica deportiva. — La carrera Gladiator para novatos, organizada por «Eco de Sports» (2 ilustraciones).

Para el número de 15 de Noviembre anunciamos un magnífico extraordinario, dedicado al Salón de París y últimos adelantos de la aviación, que está destinado á llamar poderosamente la atención de todos. Contendrá, además, como es natural, la crónica de los acontecimientos corrientes.

Necesidad de la educación física

«La Educación física es una cuestión de vida ó muerte para las poblaciones urbanas.»

DEMERY.

«El premio será de los pueblos que posean el mejor capital humano.»

DOCTOR TISSIÉ.

La implantación en todos los centros docentes de la Educación física, obligatoria, es la más apremiante y la más vital en las cuestiones sociales.

Todo pueblo ansioso de dar á su raza un porvenir de felicidad y de grandeza, ha de resolver dicho problema con celoso cuidado y con la mayor premura.

Nuestra civilización, ya antigua, ha echado en nuestro organismo sus gérmenes de degenerescencia. Nacemos «cansados», según la expresión del Dr. Tissié.

Exceso de sedentariedad y de desgaste nervioso : he aquí las dos condiciones inherentes á la vida social que son las causas de nuestra decadencia fisiológica y contra las cuales hay que luchar si no queremos sucumbir. La Educación física, fisiológica y cotidiana, aplicada á la infancia y á la juventud, constituye el único remedio eficaz contra estas causas de degenerescencia.

Las neurosis, cada día más numerosas, la criminalidad, cada vez más en auge, son las consecuencias fatales del desequilibrio entre los elementos físicos y psíquicos que integran nuestro ser.

A todo trance, hay que establecer el equilibrio fisiológico, única condición física y moral.

La Educación física se impone para nuestras hijas como para nuestros hijos.

A las primeras, proporcionará la gracia y la hermosura, encanto de nuestros hogares, el desarrollo corporal indispensable al cumplimiento de su misión maternal.

A los segundos, dará la fuerza y la energía que re-

quiere la lucha por la vida, que exige la conservación de la raza.

A ambos, proporcionará las condiciones fundamentales de la dicha humana : un espíritu sano y ponderado en un cuerpo robusto y ágil.

La educación física es un hecho hoy día científicamente establecido, constituye la base fundamental é indispensable de todo progreso intelectual y moral, el medio certero de alcanzar el apogeo del desenvolvimiento del ser, de conseguir el perfeccionamiento humano.

La gimnasia racional ó somascética es el medio por el cual la educación física puede alcanzar ese bello ideal.

La somascética es á la gimnasia lo que es la química á la alquimia, la astronomía á la astrología.

El empirismo guiaba á éstas, la ciencia guía á aquéllas.

La fuente de la vida es la respiración, y no sabemos ya respirar; la sedentariedad nos ha hecho olvidar la ley de Naturaleza, que requiere movimiento para activar las funciones orgánicas. Desarrollar el fuelle torácico es el mejor medio de luchar contra la tuberculosis y la anemia.

La estadística revela el 35 por 100 de deformaciones escolares en la infancia y un contingente enorme de atrofas musculares.

Dichos defectos, llenos de amenazas para el porvenir, escapan á la atención de los padres y de los maestros, que por otra parte no comprenden su gravedad.

Es menester, pues, reaccionar, sin dilación; hacer efectiva esa enseñanza en todas las Escuelas de la Nación, como lo es ya en las grandes potencias extranjeras.

Conseguir ese objeto por la acción en todas sus manifestaciones, es decir, por la prensa, la conferencia, creaciones de sociedades, exposición á los poderes públicos, etc... tal debe ser nuestro objeto.

Esa obra es de interés vital, de utilidad pública; en primer lugar interesa á todos y como padre de familia y como patriota requiere, pues, la colaboración de todos.

Ningún jefe de familia que se precie de saber cumplir los sagrados deberes paternales querrá seguramente ponerse en el caso de que su prole, una vez llegada á la edad adulta, pueda reprocharle su negligencia y abandono en lo que se refiere á la educación física.

Ninguno de los hombres públicos, cumplidores de su misión patriótica, querrá incurrir ante la Historia en la responsabilidad de no haber trabajado por la regeneración de la raza.

Dadas las huellas indelebles que dejan en el individuo las costumbres y hábitos tomados en la primera infancia, las enseñanzas recibidas en los tiernos años cuando están aún exclusivamente entregados á los cuidados maternales, el papel de la mujer en esa obra

(Continúa en la página 303.)

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

Sr. Director de "Los Deportes"

Muy Sr. mto:

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

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

(Firma del suscriptor)

Debe remitirse á.....

Observaciones:.....

IMPORTANTE

Para inaugurar el curso de Educación Física que el Excmo. Sr. Rector de nuestra Universidad con tan plausible iniciativa ha encargado al señor Langlois du Feu, dará una conferencia el día 19 del corriente, á las 9 y media de la noche, en el Paraninfo de la Universidad, el Dr. Georges Dancou, notable fisiólogo de nuestra vecina República, Inspector General de la Educación Física y Juegos Educativos en los liceos y colegios de la circunscripción del SE. de Francia, y vicepresidente de la «Ligue pour la Régénération Physique». Dicha conferencia, ilustrada con proyecciones, será de gran interés, dada la índole de la misma y la competencia y elocuencia del conferenciante. Aconsejamos, pues, á nuestros lectores, que asistan á ella.

Sr. Director de "Los Deportes"

Rambla de Cataluña, 75, principal

Barcelona

SOCIEDAD CATALANA DE AUTOMÓVILES

GARAGE el más espacioso y céntrico, con STANDS cerrados

Servicio permanente NOCHE y DÍA

Casa especial para la reparación de toda clase de Automóviles

Poste de carga eléctrica — Vulcanización y reparación de Neumáticos

AUTOMÓVILES-CAMIONES-VOITURETTES

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

EXPOSICIÓN PERMANENTE DE AUTOMÓVILES

Venta exclusiva de los faroles REJNA ZANARDINI

Agencia española del Neumático L'ÉLECTRIC

Representante exclusivo de los Automóviles ISOTTA FRASCHINI

Venta de AUTOMÓVILES y VOITURETTES de todas marcas

GARAGE
Cortes, 629 - Teléfono 1097
BARCELONA

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

TALLERES
Aribau, 49 - Teléfono 2392
BARCELONA

Triunfo de los automóviles ligeros

A los que hemos fijado la atención en los diferentes automóviles que se usan para turismo y paseo, nos sorprende su aspecto de carromato y su extraordinaria pesadez.

Repetidas veces hemos expuesto esta opinión y se nos contestaba que la solidez y resistencia necesarias no permitían eliminar piezas ni disminuir gruesos. En cambio observábamos que los mismos constructores que defendían sus pesados armatostes, cuando acudían á un concurso, construían vehículos especiales con motores potentes pero relativamente ligeros.

Esta observación daba fuerza á nuestra teoría, que quedó demostrada por algunas experiencias propias, siendo ya, para nosotros, indudable que los automóviles destinados al turismo y paseo deben ser ligeros.

Para convencer á los que todavía duden ó persistan en su error de considerar ventajosos los coches pesados, transcribiremos algunos párrafos de una revista técnica de los Estados Unidos que demuestran plenamente las principales ventajas de los automóviles ligeros.

En Junio último celebróse en aquel país el primer concurso ó carrera oficial, sancionada por el Auto-Club de América.

Los norteamericanos, dando una prueba más del sentido práctico que inspira sus actos, no admitían en su concurso coches contruídos ex profeso, sino automóviles de serie, de catálogo, destinados á la venta, y no exigían una fuerza determinada ni un peso igual: abrían un concurso en el cual cabían todas las marcas, todos los tipos, todos los coches anunciados y recomendados por la multitud de fábricas constructoras.

El itinerario no era un circuito arreglado como una pista de velódromo: los coches debían recorrer 7,000 kilómetros, de Nueva-York á Seattle, de Océano á Océano, en malas carreteras, con pasos difíciles en grandes vertientes y atravesando verdaderos desiertos.

Inscribiéronse 14 coches, presentándose sólo 5, asustados sin duda por la magnitud de la empresa. Los valerosos y atrevidos combatientes fueron:

- | | | |
|-------|----------------|------------------|
| N.º 1 | Un coche FORD, | 20 H. P. |
| » 2 | » | » |
| » 3 | » | ACME 50 » |
| » 4 | » | SHAWMUT 40 H. P. |
| » 5 | » | ITALA 45 » |

Reunidos en 1.º de Junio estos 5 automóviles ante un numerosísimo público, eran de oír los comentarios calificando de juguetes á los automóviles Ford y de gigantes y monstruos á los Itala, Acme y Shawmut. Era creencia general que los automóviles Ford no llegarían al Misisipí.

Llegada la hora de partida, el Presidente de la República

Mr. Taft dió la señal y escaparon los corredores. Sin notables diferencias llegaron á los controls de Poughkeepsie, Syracuse y Buffalo; al llegar á Toledo los coches Ford llevaban 3 horas de ventaja, y al entrar en Chicago adelantaban 5 horas, ventaja que sostuvieron hasta San Luis.

En las primeras etapas de la carrera notóse que los coches pesados y de mucha fuerza aventajaban á los Ford en las bajadas si el estado del camino era bueno, pero en las subidas, en caminos malos, en los tránsitos por barro y nieves, los coches ligeros dejaban atrás á sus competidores.

Al salir de Cleveland una lluvia torrencial y persistente puso los caminos intransitables, y, sin embargo, los coches Ford salvaron las 125 millas prescritas en las bases del itinerario.

No molestaremos al lector detallando contratiempos y dificultades que debían ocurrir en tan larga y escabrosa carrera, cuyo resultado fué:

El día 22 de Junio á las 12 horas, 55' 35" llegó á Seattle el coche Ford n.º 2.

El día 24 á 5 horas, 30' llegó el Shawmut y pocas horas después llegó el Ford n.º 1.

Los demás coches no pudieron llegar á Seattle.

El coche Ford n.º 1 llevaba 20 horas de ventaja al Ford n.º 2, de manera que hubiera llegado antes que todos, pero esa ventaja que llevaba, superior á la calculada, fué causa de que no estuvieran aún en su sitio los guías, y equivocó el camino.

El tiempo empleado por el coche Ford n.º 2, guiado por B. Scott, fué de 22 días y 55 minutos para recorrer los 7,000 kilómetros, descontando tres días empleados en los controls entre Nueva-York y San Luis (para observar las bases de la carrera), resultan 19 días, que dan un promedio diario de 368 kilómetros recorridos en los peores caminos del continente americano, con mucho barro y en algunos trayectos sobre la nieve. En caminos favorables hizo jornadas de 580 kilómetros.

Demostrada la superioridad de los coches ligeros FORD en el servicio, citaremos también los datos demostrativos de su inmensa economía:

Los Ford consumieron 12 $\frac{1}{2}$ litros de bencina por cada 100 kilómetros, y los otros, 28 litros por igual recorrido; estos estropearon un cargamento de neumáticos, y los Ford llegaron con los mismos con que partieron.

Este colosal triunfo destruye la calumnia de que los coches FORD no resisten largos viajes, y deja demostrada su extraordinaria economía en el servicio.

El organizador de la carrera, D. Tomás Moore, recibió á su tiempo un telegrama del Sr. Robert Guggenheim notificándole la entrega de la hermosa copa al coche Ford número 2. El Sr. Moore que había seguido con interés el curso

en todos sus detalles, dijo: «Lo que han hecho estos coches es una revelación; la victoria de los FORD es el triunfo más grande para los coches ligeros».

La casa FORD MOTOR COMPANY, de los Estados Unidos, ocupa hoy el primer lugar entre las fábricas constructoras de automóviles, no sólo por el número de vehículos construidos, sino por la superioridad de sus productos y la modicidad de sus precios.

La casa FORD lleva construidos más de *treinta mil* automóviles y su producción anual abastece los mercados de Europa y América.

Durante dos años hemos seguido los progresos de aquellos inmensos talleres, y los datos adquiridos (dejando aparte la propaganda comercial, según la cual cada productor enaltece sus trabajos reputándolos superiores á todos sus similares) nos dieron á conocer las más importantes reformas adoptadas por la casa FORD, y comprendimos que sus coches debían resultar superiores y económicos.

Conocidas teóricamente aquellas mejoras, faltaba la convicción: debían verse prácticamente demostradas las ventajosas condiciones anunciadas; para ello se reunieron dos coches de producción francesa, uno español y dos de la casa FORD, y se procedió á su examen y comparación, en conjunto y por partes, buscando ventajas y defectos, comprobando resistencias, accionando los movimientos, el manejo del carruaje, cerciorándose del engrase de la maquinaria y demás órganos de roce, fijándose en la carburación, ignición, etc.

Terminado este examen, se verificó el peso y luego se hicieron las pruebas de marcha, velocidad, resistencia, movimientos, virajes y consumo de combustible,

Los resultados demostraron la superioridad y economía preconizadas de los automóviles Ford.

La otra gran ventaja de los automóviles Ford no requiere comprobación alguna. Trátase de pesetas: compárense las notas de precios de las buenas marcas con las de esta casa y resulta que las Ford, siendo mejores, cuestan la mitad de sus similares.

Convencidos hoy, después de las citadas experiencias, de que los automóviles Ford son más sólidos, más ligeros, más

prácticos y extraordinariamente más económicos que los demás, los acreditados talleres Pfeiffer han accedido á los deseos de la dirección europea de aquella casa, encargándose de la venta de sus automóviles en algunas regiones españolas.

En dichos talleres hay siempre algún automóvil Ford para poder demostrar verbal y prácticamente las anteriores afirmaciones á cuantas personas quieran cerciorarse de ellas.

Sin embargo, bueno será indicar aquí algunas de las reformas introducidas ó aplicadas en estos automóviles para que las personas conocedoras del mecanismo puedan formarse idea de las ventajas anunciadas.

La ligereza se ha conseguido: suprimiendo el peso del magneto y de su engranaje (el volante es el magneto), suprimiendo el falso chassis, construyendo el bajo-carter de plancha de acero, reduciendo á dos el número de muelles y empleando el acero venadium en todas las piezas de resistencia.

La solidez ó resistencia es superior á la usual y resulta aumentada en razón al poco peso ó ligereza de estos automóviles.

Son más prácticos porque se lubrican automáticamente, por desembragarse, también automáticamente, al efectuar cambios de marcha, de manera que no pueden ocurrir las graves averías consiguientes á olvidos ó distracciones en el engrase ni en el desembrague. También son más prácticos por su fácil cambio de marcha sin peligro de los engranajes, por la manera de regular la velocidad, por llevar la dirección á la izquierda, por poder correr en malos caminos sin que salte el coche, por efectuarse siempre á tiempo la ignición, puesto que depende del volante, etc.

Finalmente, que estos coches resultan extraordinariamente económicos, no sólo en la compra sino en el uso ó servicio, se comprenderá teniendo en cuenta que pesan aproximadamente la mitad de sus similares, y por tanto exigen menos fuerza ó sea menos consumo de bencina; asimismo requieren neumáticos de menor calibre ó sea de menos coste, y en general todos los órganos sufren menos por el menor esfuerzo que efectúan.

La dirección de los aeroplanos

Muchísimo ha progresado, en un tiempo relativamente corto, la que podemos llamar ciencia de la aviación; y quizás más adelantada estaría en el terreno de la práctica si no se hubiesen perdido nunca de vista, al construir los aparatos voladores, ciertos principios muy esenciales, particularmente en lo que se refiere á la dirección, algunos de los cuales vamos á tocar aquí, si bien que ligeramente para no cansar á nuestros amables lectores con profusión de fórmulas, teoremas, corolarios y demás arideces matemáticas.

Los coches de cuatro ruedas tienen por directrices las del juego delantero. Cuando uno de estos coches vira, la curva descrita por cada una de las dos ruedas traseras queda al interior de la que describe la delantera del mismo lado, promoviéndose el cambio de dirección por el movimiento lateral de la mitad delantera del coche. Así vemos que, en un viraje de automóvil, el juego delantero pasa alguna vez rozando el borde exterior de la curva, con peligro de despistarse, y sin embargo, el juego trasero permanece dentro de la pista; á no ser que, por efecto de la ex-

cesiva velocidad, dicho juego patine y se salga de su trayectoria.

En un buque tenemos el timón ó dirección detrás; y en los buques vemos que, al virar, la curva descrita por la popa queda al exterior de la que describe la proa, obteniéndose el cambio de dirección por el movimiento lateral de la popa. Es decir, recíprocamente á lo que hemos visto ocurre en un coche. De aquí las dificultades y serios peligros que ofrecen las maniobras de salida y de atraque en una embarcación.

Lo que ocurre con los coches y buques en un plano horizontal, sucede asimismo respecto á los aeroplanos en un plano vertical, siendo, por lo tanto, completamente diferentes las operaciones de dirección en estos, según que el timón esté detrás ó delante del aparato.

Supongamos el primer caso; es decir, el de timón detrás. La salida ha de ser difícil forzosamente. Téngase en cuenta que hablamos del timón que da al aeroplano la dirección en el plano vertical. El efecto de este timón en la parte de atrás, no es sino empujar hacia el suelo la parte posterior

ó trasera del aparato; estamos en el caso del buque cuyo viraje se obtiene por el desplazamiento lateral de la popa. Así pues, el aeroplano correrá sobre el suelo sin elevarse, á menos que se le dote de otro timón suplementario (el equilibrador) colocado delante, ó que se dé á los planos ó alas una inclinación que resultará incompatible luego con una buena marcha en pleno vuelo.

La operación de tomar tierra resultará de dificultades análogas á las del atraque de una embarcación, pero considerablemente aumentadas por la velocidad de la bajada y por la ligereza del aparato.

Es casi imposible, con esta disposición del timón, el aproximarse al suelo y volver á subir. Precisamente ocurrió en Port-Aviation, hace poco, que en el momento en que un aviador (con timón detrás) bajaba á tomar tierra, se apercibió de que iba á chocar contra dos curiosos que estaban tendidos sobre la hierba; para evitarlo, quiso remontarse de nuevo, pero no sólo no lo consiguió, sino que fué á proyectarse rápidamente al suelo.

Supongamos ahora el segundo caso, de timón delante. La salida resulta sumamente fácil. El ejemplo nos lo presenta Wright, quien, puede decirse, no ha perdido ni una salida y hasta ha renunciado muchas veces á servirse de los rails. El tomar tierra se hace también con la mayor seguridad. El aviador puede bajar hasta rozar el suelo y elevarse de nuevo sin peligro de que la parte posterior del aparato tropiece en él, pues dicha parte es análoga, en este caso, al juego de ruedas traseras de un coche.

Ahora bien, para percibir debidamente las ventajas del timón delantero, ó mejor dicho, para aprovecharse de ellas, es necesario que esté colocado á bastante distancia del cuerpo central del aparato. Cuanto más lejos está de éste, el esfuerzo que exige su movimiento es tanto más pequeño, su acción es menos brusca y la marcha del aparato resulta, por lo tanto, mucho más regular y segura. Un automóvil es tanto más fácil de dirigir cuanto mayor es la distancia

entre ejes de los dos juegos. Un aeroplano con el timón de elevación colocado muy cerca del cuerpo central, resulta tan difícil de dirigir como un automóvil muy corto en el cual la distancia entre ejes fuese casi nula.

Otra razón muy poderosa existe para colocar el timón de elevación lo más avanzado posible. Lo mismo el piloto de una embarcación, que el conductor de un automóvil, deben procurar á cada instante que el eje longitudinal de aquélla ó de éste no se separe de la línea de ruta, y para esto han de disponer de puntos de mira sobre el vehículo para establecer las correspondientes alineaciones. En una embarcación, colocado el piloto en el centro ó á la popa, aprecia perfectamente, tomando la proa como punto de mira, la más pequeña desviación del rumbo, y puede fácilmente corregirla. En los automóviles de carreras, en los cuales una pequeña desviación puede ser causa de fatales consecuencias, el conductor va colocado asimismo tan atrás como permite la distribución y equilibrio del coche.

De consiguiente, en los aeroplanos es de principalísima necesidad disponer análogamente de un punto de mira en su parte delantera, colocado *lo más avanzado posible*, y claro está que el timón de elevación servirá perfectamente para tal efecto. El indicará tanto más sensiblemente á la vista del aeronauta, cuanto más distante esté de éste, la menor inclinación que el aparato tome, la que podrá oportunamente corregirse, y así se evitarán las bajadas demasiado rápidas y los consiguientes choques violentos contra el suelo.

En cuanto al timón de dirección horizontal, no hay inconveniente en que esté colocado detrás; de este modo constituye el equilibrador del de elevación, que se colocará delante, así por lo que se refiere al peso como por lo relativo á la simetría general del aparato.

Estos principios son los que ha tenido en cuenta y ha aplicado Wright y cuyos resultados, altamente satisfactorios, son conocidos sobradamente.

"Carrera en cuesta de Mont Ventoux"

Primeros puestos de sus categorías: "HISPANO-SUIZA"

"Circuito Buenos Aires"

Primer premio: "F. N." 40 HP.

"Copa Catalunya"

Segundo premio: "SIZAIRE"

==== todos con ====
PNEU KLEIN

G. KLEIN — 61, Princesa, 61 — BARCELONA

Stockistas en Barcelona: F. S. ABADAL y C.^a, Aragón, 239 á 245 — JUAN MARSANS, Aragón, 282

“GRIFFON”

BICICLETAS

MOTOCICLETAS

TRICARS

ACCESORIOS

B. LLEYS, PLAZA UNIVERSIDAD, 2.-BARCELONA

ATRETOS

SOCIEDAD ANÓNIMA

ROMA-MILÁN

LA MÁS ALTA NOVEDAD DEL DÍA

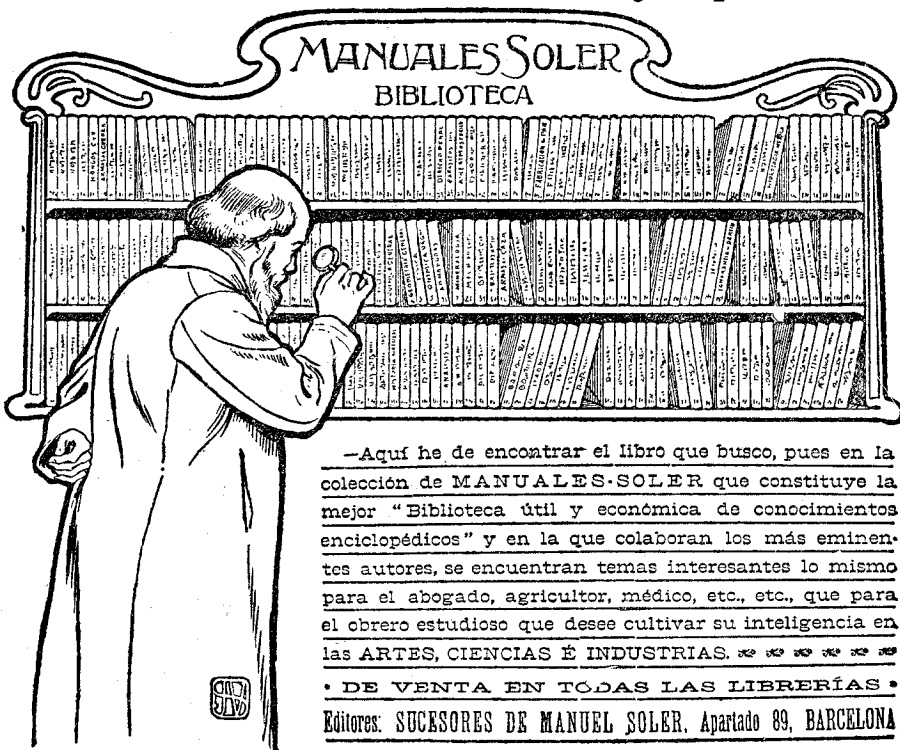
Cubiertas con **IMPERFORABLE PROTECTOR** de la cámara de aire
PATENTADAS EN TODA LA UNIÓN

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

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

Vendidos medio millón de ejemplares



Éxito bibliográfico → El éxito más grande de la librería española

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

Regalo de una Étagère
(Librería especial)
á los coleccionistas

PÍDANSE CATÁLOGOS Y PROSPECTOS
CASA EDITORIAL

SUCESORES
DE
Manuel Soler

Publicaciones Científicas,
Literarias y de Moral Recreativa

DESPACHO Y ESCRITORIOS

Consejo de Ciento, 416
Correos: Apartado, 89
BARCELONA

Société de Construction de Véhicules Automobiles

Catálogos, Precios y Diseños,

GRATIS á quien los solicite



Escudillers, 64, 2.º - BARCELONA

FERNAND KLEIN

REPRESENTANTE PARA CATALUÑA:

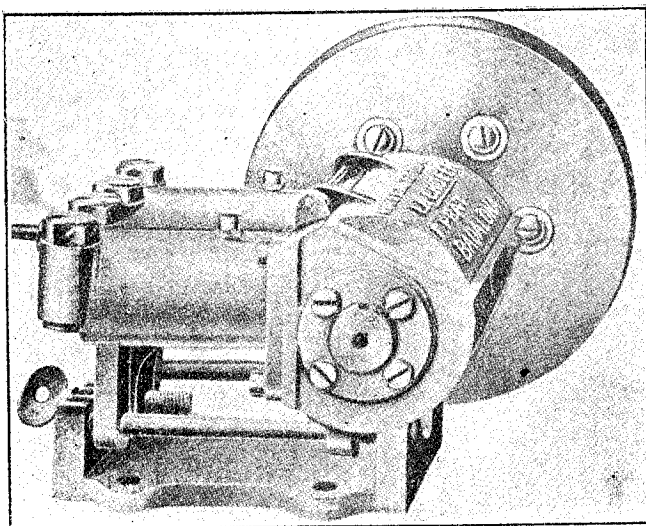
VOITURES ROVAL

M. Gomila

FOTOGRAFADO
AUTOTIPIA
FOTO-LITOGRAFÍA
ZINCOGRAFÍA

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

Calle Provenza, 224. — BARCELONA



NUEVA BOMBA DE AIRE para hinchar neumáticos

Peso: 3 kilos

Esta bomba se acciona por fricción sobre el volante del motor.

Su colocación es sencillísima, adaptándose á toda clase de automóviles.

Se garantiza su funcionamiento

Concesionario: LE CHAUFFEUR

Rambla de Cataluña, 24. BARCELONA



EN POLVO Y FORMA LÍQUIDA

TÓNICO SIN RIVAL

LA MOTO-RÊVE

Bicicleta á motor ligero

Peso: 35 kilos

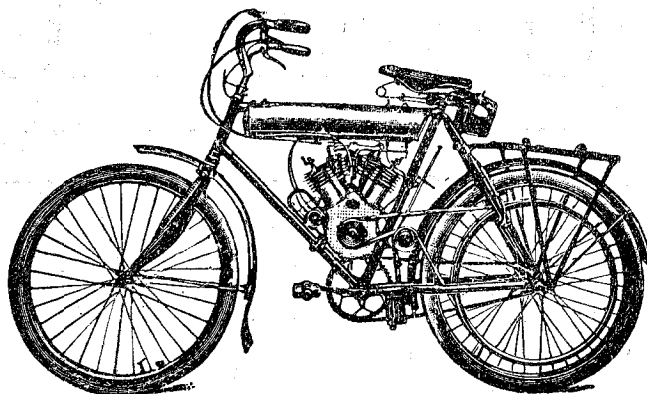
La más fina

La más silenciosa

1908

MEDALLA DE ORO

del "Touring Club de France"



Dos cilindros y magneto

Fuerza: 2 HP.

La más ligera

La más sólida

1909

MEDALLA DE ORO

del "Touring Club de France"

GINEBRA, Rue de Lancy, 35, SUIZA

BANDAJES MACIZOS
CONTINENTAL
PRIMEROS
CONCOURS DES VÉHICULES INDUSTRIELS

Las grandes emociones del Excursionismo: La Espeleología.

«Aprovechando la oportunidad de haberse publicado el libro «Sota Terra», en cuyas páginas, espléndidamente ilustradas, se reseñan los trabajos científicos del benemérito Club Montanyenc en la exploración de cuevas y pozos naturales, trataremos de dar idea de lo que es la Espeleología, ciencia natural relativamente nueva que reserva intensas emociones á sus adeptos.



Entrada de las famosas cuevas de Montserrat, una de las bellezas de esa espléndida montaña.

I

La introducción de la Espeleología en España data de 1896, en que Martel, que la había creado en Francia, vino á Barcelona y dió en el «Centre Excursionista de Catalunya» unas conferencias verdaderamente sensacionales. En Barcelona no estuvo en realidad más que de paso, pues su objetivo era visitar el famoso sistema subterráneo de las cuevas de Artá, en Mallorca, famosas en todo el mundo, á cuyo plano tuvo la gloria de añadir un lago, por él descubierto y visitado, que se ha llamado desde entonces *Lago Martel*.

La labor de Martel en la especialidad que ha escogido y á la que ha dedicado todas sus energías, asombra por su magnitud; ha recorrido toda Francia visitando una por una las cuevas, penetrando en la negrura secular de los pozos naturales, á veces tan profundos que al volver hacia arriba veía las estrellas lucir en el cielo, en pleno día, y ha compuesto, con todos estos datos, un libro de los que hacen época ⁽¹⁾, que constituyó la revelación de su nombre, quedando además la obra como la Biblia de todos los enamorados de las bellezas subterráneas, cuya penetración y estudio exige un ánimo denotado en un cuerpo de extraordinario vigor.

En el material de exploración de Martel ha figurado siempre una ligera barquilla, con la cual ha navegado en los lagos y corrientes subterráneos que son el mayor encanto de ciertos abismos. El Avenc de Padirac, en Francia, revelado por Martel, se ha convertido en uno de las mayores atracciones para los turistas, viéndose constantemente visitado,

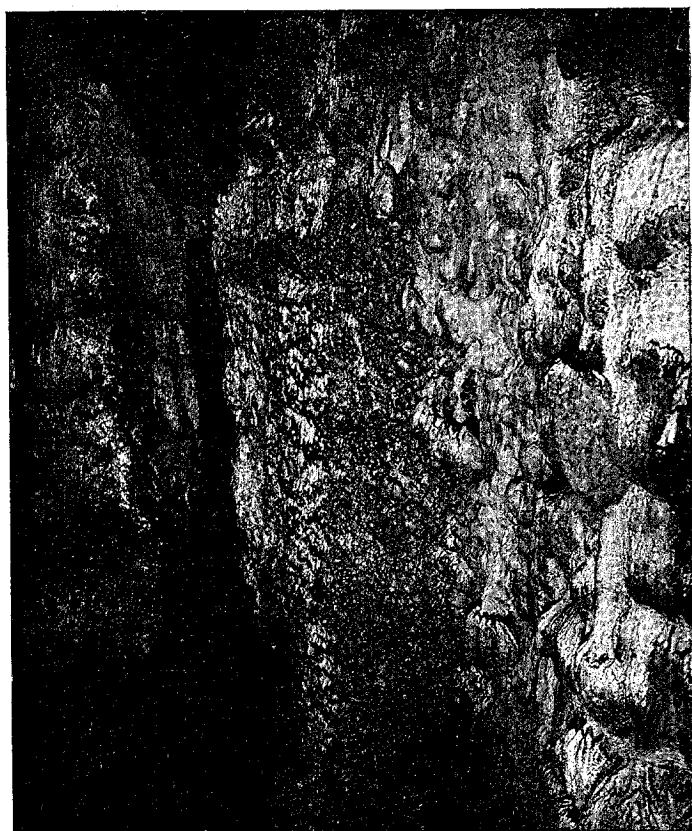
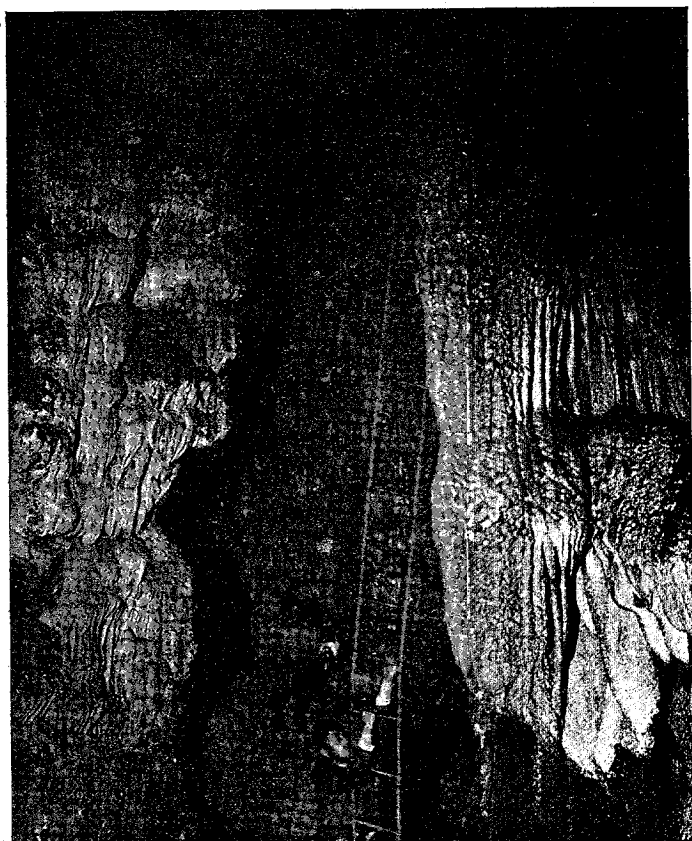
pues se han dispuesto escaleras y plataformas para descender cómodamente hasta su fondo, en el cual existe uno de estos lagos, donde viven peces de constitución especial, revestidos hasta más de la mitad con una caparazón córnea y sin ningún rastro de ojos.

Trabajos parecidos ha verificado Martel, además de los completísimos de Francia y los ya dichos en Mallorca, en Italia, Inglaterra y Escocia, Suiza y Austria, siendo siempre seguidos con infatigable interés por cuantos en el mundo sabio se sienten atraídos por el misterio de las entrañas



Operaciones preparatorias para el descenso al Avenc de la Miloguera, cerca de Marsá, en la exploración efectuada por la activa Sección Excursionista del Centro de Lectura de Reus.

(1) *Les Abîmes*; tiene, además, entre otros: *L'Hygiène et la Spéléologie* y *La Dénudation souterraine*.



Los Pouetons de les Agulles es otro de los fenómenos espeleológicos de la montaña de Montserrat. Están formados por un primer pozo de 28 metros de profundidad; á continuación tienen una rampa de 10 metros y un segundo pozo de 30 metros, lo cual da una profundidad total de cerca 70 metros. En la comarca circunvecina varias tradiciones suponen este pozo escenario de rondas de brujas y apariciones diabólicas. En Julio y Agosto de 1907 el Club Montanyenc lo exploró detenidamente, levantando plantas y cortes y tomando fotografías al magnesio, de las cuales entresacamos estas dos.

de la tierra que tan grandes revelaciones han proporcionado ya á las ciencias biológicas y geológicas.

II

La visita de E. A. Martel á Cataluña debía dejar fecundas semillas, en terreno preparado por la labor de años del «Centre Excursionista». Así, encontramos reseñada en el Boletín de la Sociedad la conferencia dada en 30 de Diciembre de 1908 por Narciso Font y Sagué, entonces seminarista, en cuyas venas circula, con ardor juvenil, el entusiasmo por la patria y por la ciencia. Esta lectura despertó entre los oyentes un interés profundo: la narración era clara, sencilla,

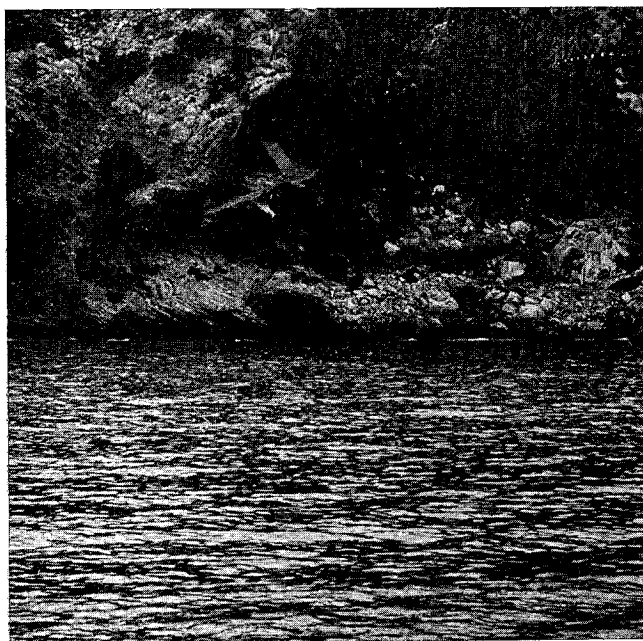
sin fraseo, alternando en ella la precisión del dato científico con la conversación familiar concisa pero luminosa.

He aquí lo que había hecho el estudiante durante el verano anterior, en su deseo de dar nuevos adeptos á la ciencia espeleológica y de encontrar datos sobre los fenómenos á ella pertenecientes que se observan en Cataluña.

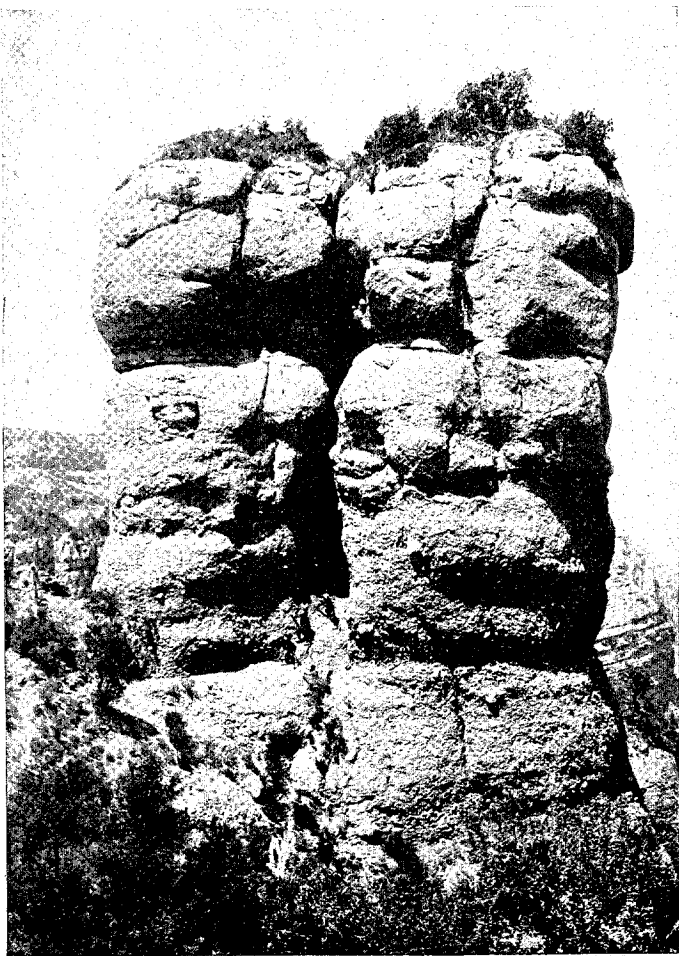
Se propuso la exploración de una comarca entera, caracterizada por la abundancia de pozos, cuevas y cavernas, recayendo su elección en la antiquísima baronía de Aramprunyá, que, además de su proximidad á Barcelona, tenía la favorable circunstancia de ser propiedad del hoy difunto D. Manuel Girona, socio del «Centre Excursionista», siem-



Las Cuevas del Balç de les Roquetes.



Las Cuevas de Artá, en Mallorca.



Sant Llorens de Munt (comarca del Vallés). Cova d'I Drach. Esta enorme peña perforada se supone habitación de un monstruo, una de cuyas costillas (!) se conserva en la iglesia que corona la montaña.

pre dispuesto á proteger cualquiera empresa de carácter científico y que, á la primera demanda de Mn. Font y Sagué, concedió una subvención de 750 pesetas, pues con esta módica suma creía el entonces seminarista tener suficiente para la exploración de dicha comarca.

Se conserva aún el castillo feudal del barón de Aramprunyá en empinada montaña formada por conglomerado rojizo muy característico, que se levanta no lejos de Gavá, á 20 km. de Barcelona sobre el ferrocarril á Zaragoza. Se puede acceder á él tanto por Gavá, tomando la carretera que conduce á Begues y subiendo por un sendero que parte del pie de la ermita llamada del Sitjar (antes del Brugués), ó bien por el ancho camino, construido expreso por D. Manuel Girona, desde la plataforma del castillo hasta Castelldefels. La excursión merece hacerse.

En Begues, que el castillo domina desde su altura, sentó Mn. Font su centro de operaciones y, habiendo encontrado como auxiliar de sus trabajos al pocero Ferret, reunió el material necesario y emprendió largas y pesadas caminatas por aquella comarca agreste, tostada por un sol ardiente, ignorada de los caminantes. El sistema espeleológico es abundante, pudiendo en poco tiempo sondar, visitar y sacar los cortes y planos de muchos pozos y cuevas, amén de tomar toda clase de datos geológicos é hidrológicos, y aun de coleccionar insectos y plantas, cuya catalogación resulta interesantísima.

He aquí una relación de los fenómenos espeleológicos estudiados: Avencs del Mas Grau, de Puigmoltó (30 metros de profundidad) y del Clos, Cueva Casimanya, Avenc de Nou Boques, refugio de murciélagos y otras aves nocturnas en gran abundancia; en su fondo se encontró una serpiente, completamente blanca y de ojos atrofiados, fenómenos ambos debidos al no haber visto nunca la luz. En el avenc del Bruc llegó á una profundidad de 140 metros, en-

contrando una temperatura de 13 grados, cuando el sol estival calentaba el aire exterior, á la sombra, hasta 40; también resultó curioso el del Corral Nou, por contener una gran cantidad de ácido carbónico, de origen completamente inexplicable, que impidió la exploración; la sonda reveló 40 metros de profundidad. Menos interesantes los del Vermell y el que existe cerca de la granja llamada Plana Novella.

Pero de todos los entonces explorados, seguramente el más notable y el que ha de requerir, con el tiempo, más detenido estudio, es el llamado de la Ferla, situado entre los collados de la Bomba y de la Mola y con una boca de unos 4 metros de diámetro. Este abismo, en cuyo fondo se reveló la existencia de una gran masa líquida, está probablemente en conexión con todo el sistema hidrológico de las imponentes costas de Garraf, en las cuales descuella el famoso río subterráneo de la Falconera, que desemboca en el mar y cuyas aguas se han intentado aprovechar, aunque inútilmente, para el abastecimiento de Barcelona.

Gracias á un trabajo ímprobo y á hercúleos esfuerzos, Mn. Font llegó hasta 170 metros de profundidad, apreciándose en unos 300 la total del abismo, rodeado del prestigio de una infinidad de tradiciones pavorosas.

A consecuencia de las fatigas, calor del sol y fuertes emociones de toda aquella temporada de estudios, cayó enfermo el valeroso explorador, teniendo que abandonar por entonces todo trabajo intelectual y dedicarse á la reposición de sus fuerzas.

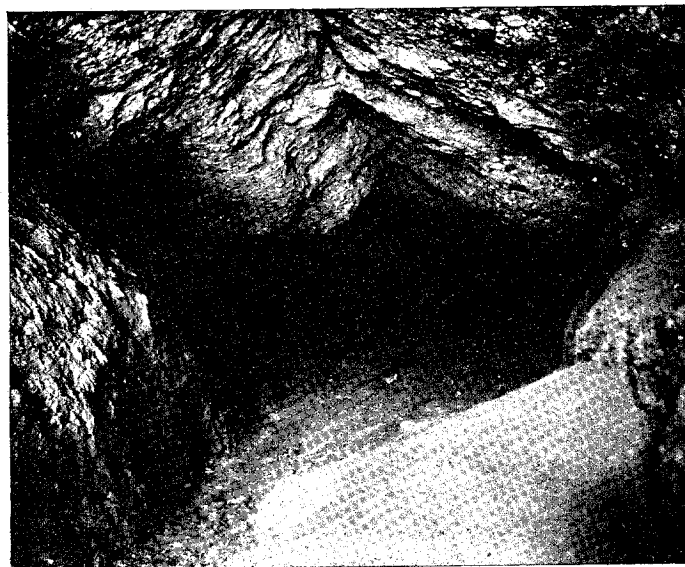
Este período de labores, dado á conocer en el Boletín del «Centre Excursionista de Catalunya», empezó la nombradía del estudioso joven, nombradía afirmada con la relación de su estudio de la Font d'Armena (1899).

Pero cada vez que se ha presentado ocasión (en 1902, p. e. visitó el Avenc de Sant Hou (100 metros), ya revestido de los hábitos sacerdotales, ha continuado sus estudios⁽¹⁾, haciendo con su palabra ardiente y coloreada una propaganda continua, que ha cristalizado en la educación de muy aprovechados discípulos, de los cuales ha salido la idea de crear una entidad cuyo fin primordial fuese la exploración deportiva y científica de todas las cavidades y simas naturales existentes en Cataluña.

III

Esta entidad ha resultado ser el «Club Montanyenc», en el cual la reunión de socios de las más distintas aficiones

(1) Ha publicado, entre otros libros: cinco fascículos, con el título común de *Sota Terra, Geologia de Catalunya* (vol. ilustrado), *El diluvi universal segons la Biblia* (1 folleto) y *Recull de notes científiques*, además de infinidad de artículos, esparcidos en revistas castellanas y catalanas.



La famosa Cova Simanya, de Sant Llorens del Munt.

ha revelado la existencia de un sistema ordenado de aptitudes que, completándose, constituyen la organización ideal para realizar dichas exploraciones. A todos ellos un largo entrenamiento excursionístico, acompañado de ejercicios gimnásticos, les daba un vigor incansable, al cual se unían, en el uno, habilidad perfecta y delicado gusto para los trabajos fotográficos; en el otro, conocimientos geológicos; era un tercero apasionado entomólogo; mientras otro compañero había hecho del estudio de la prehistoria el objetivo de su existencia.

Si á esto se une una disciplina perfecta y la sumisión afectuosa á la voz directiva del jefe eventual de la expedición, se comprenderá el gran éxito con que se han visto coronadas las exploraciones, durante el año 1907, á siete fenómenos espeleológicos notables y los demás que incidentalmente se mencionan, en el volumen *Sota Terra* ⁽¹⁾, editado por dicho «Club Montanyenc» y con motivo de cuya publicación se nos ha ocurrido escribir las presentes líneas.

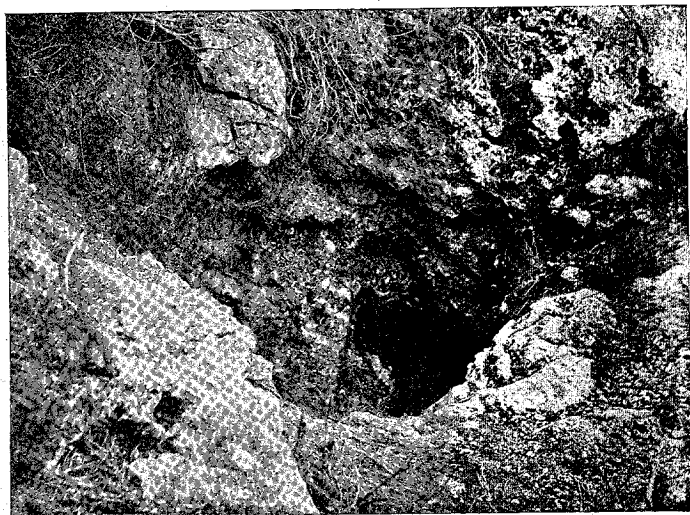
Este volumen, de provechosa enseñanza científica, está impreso con el exquisito gusto que caracteriza á la casa Oliva, de Villanueva y Geltrú. Lleva en el frontispicio un magnífico retrato de E. A. Martel, el fundador de la Espeleología, y empieza con un catálogo espeleológico de Cataluña, compilado por Mossén Mariano Faura ⁽²⁾, á base del que redactó Mn. Font y Sagué, aumentándolo hasta 463 números y completándolo con un índice alfabético á doble entrada, por nombres de abismos y cuevas y los de las poblaciones en cuyo término se encuentran. Los datos anotados se refieren al terreno geológico en que se hallan, profundidad ó longitud, existencia de restos prehistóricos ó fenómenos hidrológicos y año de exploración para los que ya han sido visitados.

Siguen á esto las reseñas, muy metódicas y concisas, de las exploraciones, no desprovistas de cierto humorismo de buena ley, al anotar los incidentes de la excursión. Relata la que se hizo á la altiplanicie de Ancosa, cerca de Pontons, para visitar el avenc que allí existe, José M.^a Cò de Triola, nuestro buen amigo y activo corresponsal de LOS DEPORTES en Asturias, cuya memoria, leída en el Congreso Científico de Zaragoza, constituyó una verdadera revelación ⁽³⁾.

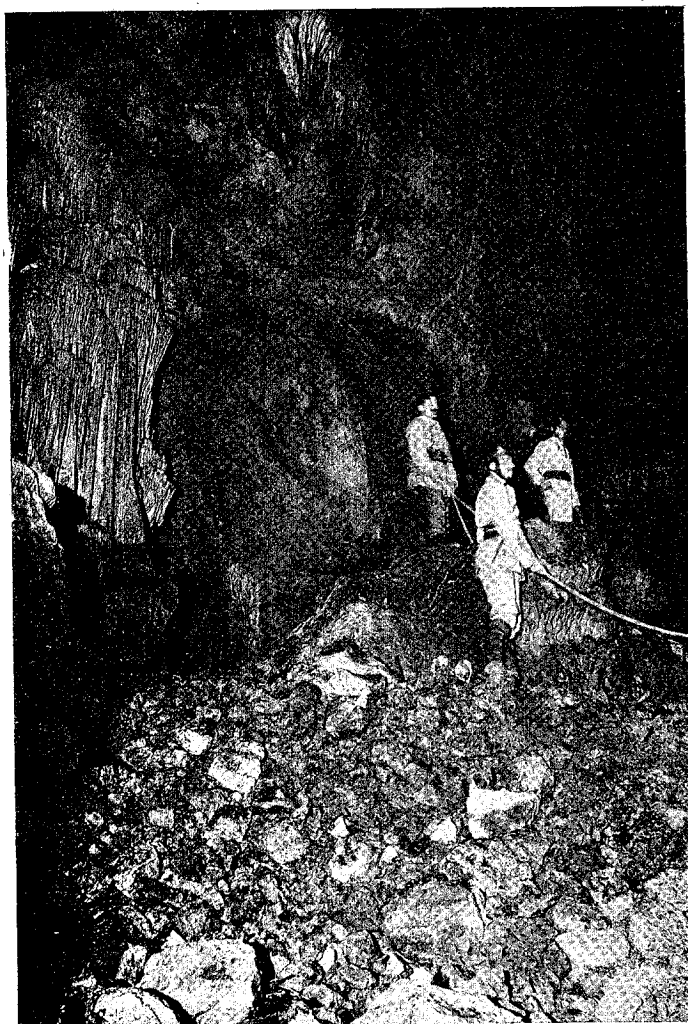
(1) *Sota Terra*. Ressenya ilustrada de les excursions espeleològiques verificades durant l'any 1907 pel Club Montanyenc de Barcelona (1 vol. de 200 pàgines, 3 pesetas).

(2) Véanse sus notas en el «Butlletí de la Institució Catalana de Historia Natural». Ha dado una conferencia sobre espeleología en la Real Academia de Ciencias de Madrid.

(3) Fué leído en francés: *La spéléologie en Catalogne*, con objeto de hacerse comprensible á los congresistas extranjeros.



Avenc d'En Roca. Fotografía representando la entrada del gran pozo de 41 metros de fondo, en cuyo interior fueron encontradas varias clases de insectos completamente ciegos, de estructura apropiada para vivir únicamente en las tinieblas.



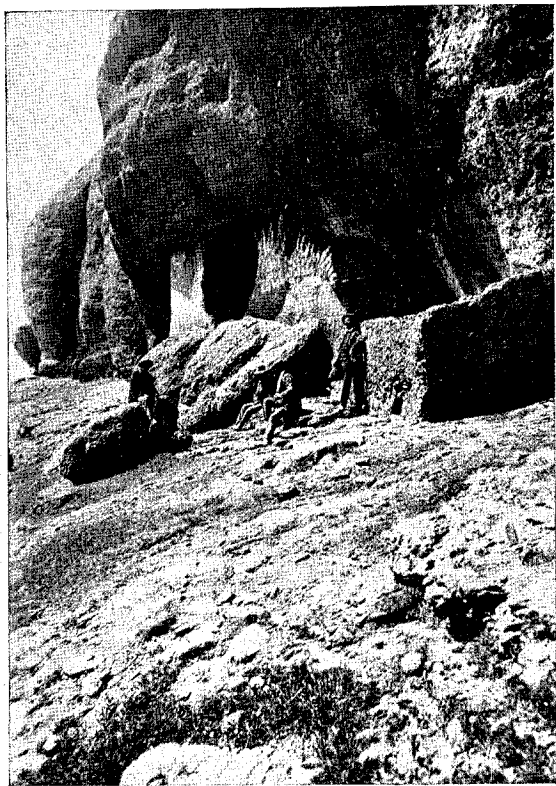
Escena sorprendida, gracias al magnesio, en el interior del Avenc d'En Roca. Los exploradores llevan trajes muy recios, que resistan las humedades y las bajas de temperaturas del fondo, y al mismo tiempo, cascos de bombero para evitar las piedras que continuamente se desprenden de las paredes al roce de la cuerda.

Mn. M. Faura, el gran amigo de Mn. Font y Sagué, narra la visita á las Cuevas de Bolet y al Balç de les Roquetes, en Carme, siendo este segundo el cronista del descenso al abismo llamado d'En Roca, en la comarca de Vallirana, mientras que D. J. Puig y Oliveras reseña el de Viumala. De J. Colomines y Roca ⁽¹⁾ es el estudio del Avenc del Club, situado en la hermosísima montaña de Sant Llorens del Munt, gemela de Montserrat, reseñándose además en su trabajo los demás fallas, cuevas y abismos que en su terreno se encuentran.

Y el libro se termina con una verdadera memoria científica que con el modesto título de *L'Avenc dels Pouetons de les Agulles, en la Montanya de Montserrat*, en término del Bruc, cataloga todos los animales y plantas actuales y fósiles cuya existencia señalan los distintos autores en la histórica montaña ó sus alrededores, haciendo además la crónica de las exploraciones que en todas épocas han tenido por objeto las cuevas y abismos de Montserrat. Su autor es el doctor D. Baltasar Serradell, malacólogo eminente, que ha publicado infinidad de notas científicas en el Boletín de la «Institució Catalana de Historia Natural» y en el de la Real Academia de Ciencias de Madrid. Ha descubierto algunas variedades fósiles desconocidas.

No sabemos cómo encomiar el agradable tono que tiene el texto, que dista tanto de la chabacanería de gaceta como de la pesada lección de libro de texto, estando avalorado por gran número de croquis, planos, cortes y, sobre todo, por excelentes fotografías, grabadas é impresas con

(1) Especialista en la paleontología de la montaña de Montjuich.



Els Óbits, cuevas naturales de Sant Llorens de Munt, aprovechadas por los pastores para cobijar los ganados en días de tempestad. Esta montaña, constituida por aglomerados de grandes elementos, como la de Montserrat, posee quince cuevas ó pozos naturales de gran belleza.

una fidelidad y limpieza á que no estamos acostumbrados. Además de los nombres que figuran como autores del libro y que son, naturalmente, los más activos miembros de la sociedad, descuellan en la misma personalidades tan distinguidas como la de D. Timoteo Marcet, arqueólogo eminente; D. Matías Pallarés⁽¹⁾; el P. Deodato Marcet, benedictino de Montserrat, ilustración de la botánica española, representante del Club por Miracle (Solsona), al cual la Sociedad Aragonesa de Ciencias Naturales ha concedido su codiciada medalla de oro.

No es, pues, de extrañar, que bajo los auspicios de tan ilustres personalidades, el Club haya tomado en poco tiempo un lugar tan preponderante entre todos los de su género.

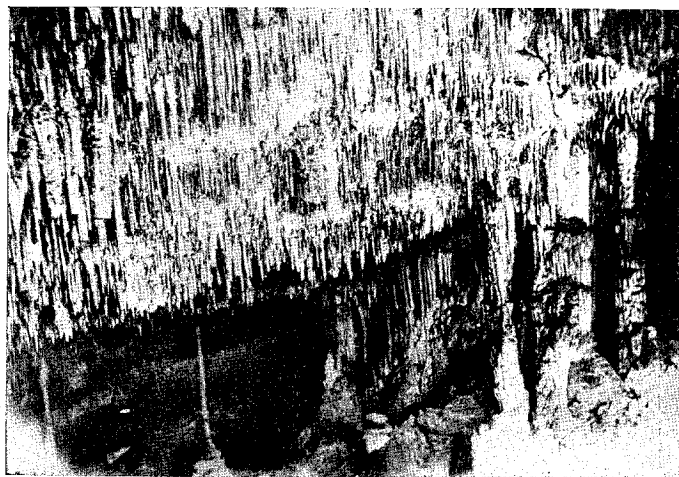
PABLO ROCA.

(1) Una de sus últimas memorias se refiere á Don Blasco de Alagón, señor de Morella.

* * *

No es posible hablar de Espeleología catalana sin que venga á la memoria el por tantos conceptos ilustre nombre de Víctor Balaguer, pues ya en 1852, al publicar en Barcelona su Guía de Montserrat, insertó al final del libro una relación titulada *Una expedición á las Cuevas de Monserrate*, cuyo sumario, que copiamos á seguida, da idea exacta de su contenido y hasta de la forma literaria predominante en Cataluña hace más de medio siglo: «El por qué de nuestro viaje.—Nosotros siete.—El paso de las estacas.—Donde el autor, sin ser geólogo, se entrega á reflexiones geológicas.—La gruta de la esperanza.—El mansueto.—Exploración subterránea.—La galería de San Bartolomé.—El claustro de los monjes.—La gruta de las estalactitas.—La boca del infierno.—La galería de los fantasmas.—La gruta de los murciélagos.—La galería de la dama blanca.—El salon del ábside gótico.»

Como epílogo, dice Víctor Balaguer que sus compañeros y él se consideraban felices por haber explorado aquellas «cuevas que sin embargo de no ser ignoradas eran desconocidas», y se manifiesta orgulloso de haber sido «los pri-



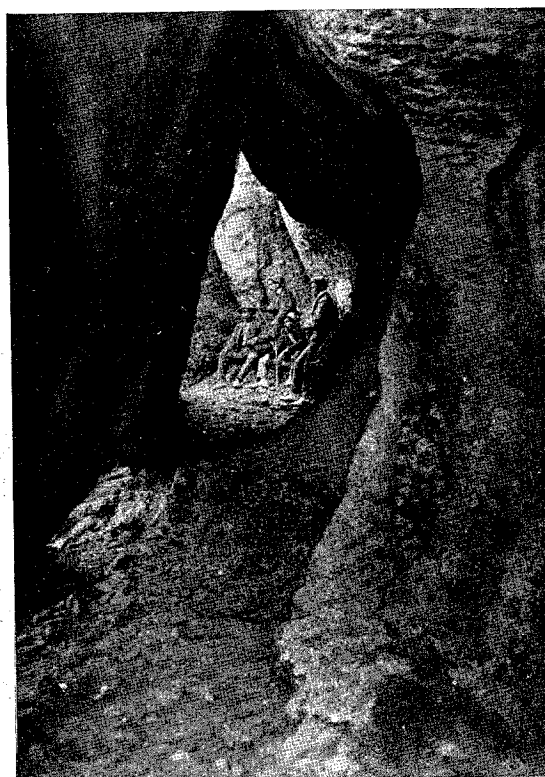
Las Islas Baleares tienen un renombre universal por sus bellezas subterráneas. Esta fotografía está tomada dentro de la cueva de Manacor, en Mallorca, para hacer ver el lago interior y las espléndidas estalactitas del techo.

meros en darlas á conocer al público». Como si temiera que los lectores no habían de creer existiesen las maravillas descritas, hace protestas de su lealtad y fidelidad.

Á la edición de Brusi en 1852, siguió la de Jepús en 1857, y entre varias ediciones extranjeras podemos citar la alemana por Rosenthal en Regensburg y 1860, y la francesa por Contamine de Latour en Bagnères-de-Bigorre y 1894.

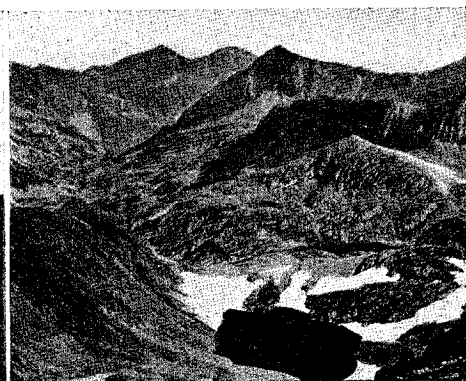
Probablemente los únicos recuerdos gráficos que se conservan de aquella famosa exploración de las Cuevas del Montserrat, son las dos láminas, grabadas en madera, que ilustran la edición de 1857, vistas de la «Entrada y vestíbulo», la primera, y «La gruta de la Esperanza, iluminada por luz de Bengala», la segunda. Además, en la llamada Casa Santa Teresa, anexa á la Biblioteca-Museo Balaguer, en Villanueva y Geltrú, hay dos cuadritos pintados al óleo que representan el interior de otras dos cavidades, á cual más grandiosas y fantásticas, en las cuales se ven las figuras de los siete jóvenes que realizaron la expedición, con tan buen humor como intrepidez y valentía, el 9 de Marzo de 1852.

NOTA DE LA REDACCIÓN.



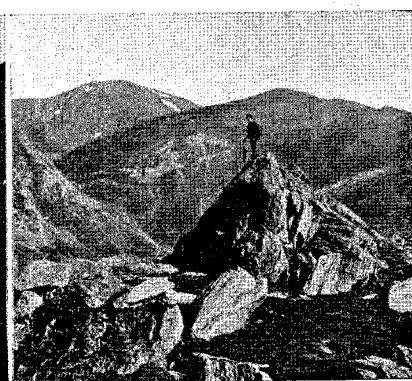
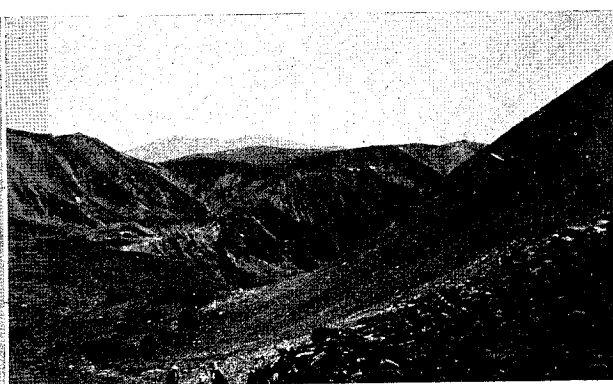
En las cercanías de Cardó. Cueva «La Llumiosa».

Una excursión cinegética por los Pirineos: Recuerdos fotográficos.



La imponente silueta de Puigmal, sacada desde el Coll de Nou Creus. Cinco de estas cruces que le dan el nombre, se distinguen detrás del guía.

Pequeños glaciares en el fondo de un valle pirenaico.



Una nevera en los Pirineos, en la umbria de una ladera.

Aspecto típico de los valles pirenaicos; en el fondo de la primera fotografía figura el chalet refugio de Ull de Ter, como un pequeño punto á la izquierda.



Cascadas formadas por el agua de deshielo.

El guía, ante una de las cordilleras que por todas partes cierran la vista.

Turismo original

El culto á la vida bohemia parece no disminuir, bien al contrario, aumenta y se purifica, como lo atestigua esa institución que, con el nombre de *National Camping Club of England*, abre una nueva página en el hermoso libro del excursionismo. Todos bohemios y felices por serlo! Vivir en pleno aire y no pedir nada mejor! Tal es el ideal perseguido y realizado por esa institución, treinta de cuyos miembros, entre ellos cuatro señoras, acaban de llegar á Bruselas é instalarse en el coquetón parque de Woluwe. Esos ingleses, siempre tan excéntricos, estiman que la última moda del turismo y de la economía consiste en viajar no sirviéndose de otro abrigo que de la antigua tienda de campaña, la cual se levanta por doquier y conforme á sus caprichos para la preparación de la comida y para el descanso.

A las pocas horas de haber llegado á Bruselas esos treinta turistas, en bicicleta y sin otro equipaje que un pequeñísimo

maletín, destacábase en el umbroso parque de Woluwe la mancha blanca de doce casitas de tela, constituyendo una bien pintoresca villa. Nada falta en esas mansiones por lo que se refiere al mueblaje y al material de cocina, reducido todo al menor peso posible, lo cual dice mucho en favor del sentido práctico de Mr. Pearce, el gran maestro de esa compañía de bohemios por gusto. La alta sociedad de Bruselas, la prensa y los miembros del *Touring Club de Belgique*, así como una inmensa multitud, han desfilado ante el campamento para conocer los más profundos misterios de este nuevo método de *gipsy life*, cuyas excelencias han sido ensalzadas en una conferencia con proyecciones dada por Mr. Pearce.

Un periodista belga, entusiasmado por la vida sencilla de campamento, afirma que, tal como la practican esos turistas ingleses, constituye una nueva ciencia, una ciencia bien moderna, con reglas fijas, determinadas y en consecuencia dignas de consagración. — J. F.

Bruselas.

Mártires de la aviación : De Lilienthal á Ferber.



Otto Lilienthal, precursor de la aviación. (24 Mayo de 1848—9 Agosto 1896).

Así como parece que la tumba más natural del navegante es el mar, y que el fin más glorioso para el militar es la muerte en batalla, asimismo parecen más favorecidos por la Parca los aviadores que sucumben en el elemento que tratan de conquistar. Como el águila, cuya muerte canta Heredia en uno de sus sonetos, es hermoso cerrar los ojos en plena lucha y en plena gloria, sin haber tenido que pasar por ninguna decadencia ni haber sufrido ningún olvido. Por esto, al dedicar un homenaje á Ferber, de cuya muerte ya dábamos cuenta en nuestro número anterior, nos ha parecido oportuno recordar á Lilienthal, cuya herencia recogió el militar francés y que, como éste, murió en el curso de uno de sus experimentos.

Nació Lilienthal el 24 de Mayo de 1848, en Auklam, Pomerania; siguió hasta los diez y seis años los estudios en su ciudad natal, entrando en 1864 en la Escuela Industrial de Potsdam.

Desde su juventud, se ocupó en el problema del vuelo; tanto es así que, á la corta edad de trece años, empezó á ejecutar, con su hermano Gustavo, de un año menos que él, experiencias prácticas de aviación.

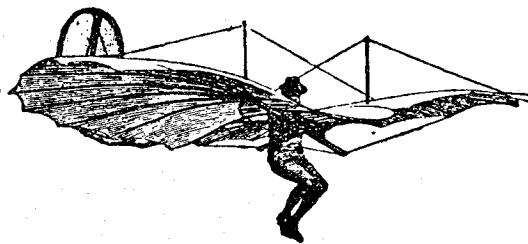
Los dos hermanos hicieron primeramente alas batientes que se sujetaban á los brazos. Con ellas trataron de lanzarse desde una colina. Tales experiencias eran ejecutadas generalmente por la noche, á la claridad de la luna, pues los jóvenes aviadores temían las burlas de sus camaradas de escuela.

Las experiencias comenzadas en Auklam continuaron en Potsdam; los dos hermanos se construyeron nuevos juegos de alas, las cuales, colocadas y fijas sobre sus hombros, eran movidas á impulso de sus piernas.

El aparato que empleaba Lilienthal en la primavera de 1891 tenía la forma de unas alas de ave muy extendidas. La sección de estas alas, paralelamente á la dirección del vuelo, presentaba una curvatura parabólica; la superficie de las dos alas era, en un principio, de 10 metros cuadrados, en total, pero diferentes modificaciones y reparaciones las redujeron á 8 metros cuadrados. Dichas alas eran de un tejido de seda, y el aparato no pesaba más de ocho kilos.

Al principio hacía los ensayos lanzándose de una altura muy poco elevada, naturalmente, pero más tarde Lilienthal compró un terreno que le pareció á propósito para su objeto, y allí pudo seguir sus experiencias arrojándose desde diferentes alturas. Entonces observó la conveniencia de tirarse en dirección completamente contraria á la del viento; y para mantener en el espacio esta dirección, empleó un timón vertical. De este modo llegó, echándose desde cinco y seis metros de altura, á recorrer una distancia de veinte á treinta y cinco metros.

Lilienthal tomaba impulso corriendo hasta el punto de donde debía arrojarse, con lo que aprovechaba en su vuelo una velocidad original de unos 10 metros por segundo. Así pues, la primera parte de su vuelo era casi horizontal, pero la trayectoria descendía al poco rato describiendo un arco de parábola, y el aeronauta tocaba tierra en seguida. Sin embargo, en circunstancias favorables, la longitud del trayecto era ocho veces mayor que la altura del punto de lanzamiento.



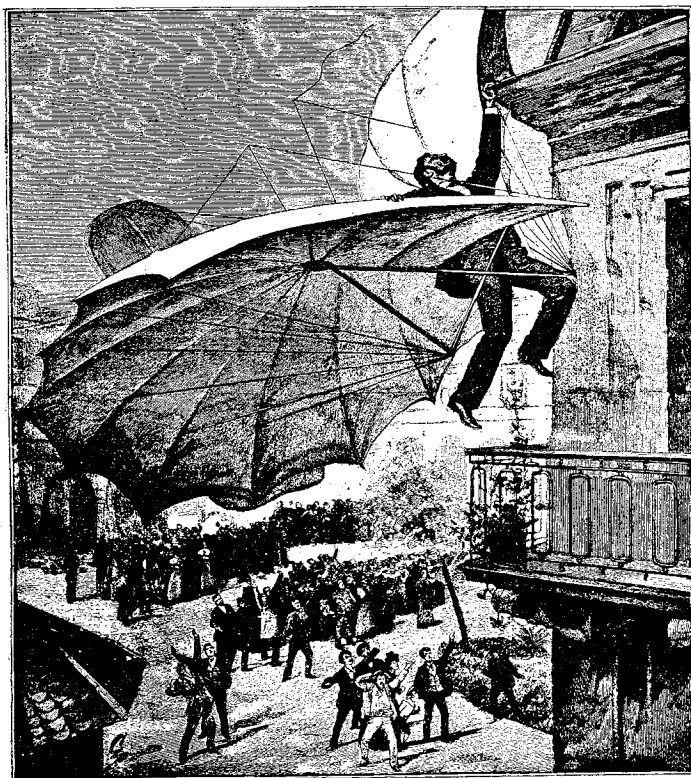
Uno de los vuelos de Lilienthal con su planeador de alas simples.

En la primavera de 1894 Lilienthal encontró un terreno muy á propósito cerca de Berlín, y allí fué donde empezó á utilizar un nuevo aparato, compuesto de dos superficies superpuestas, con el cual consiguió muy buenos resultados. Con ellos podían darse por terminadas las experiencias del vuelo plano; tratábase, pues, de acometer la segunda parte del problema : la imitación del vuelo de las aves.

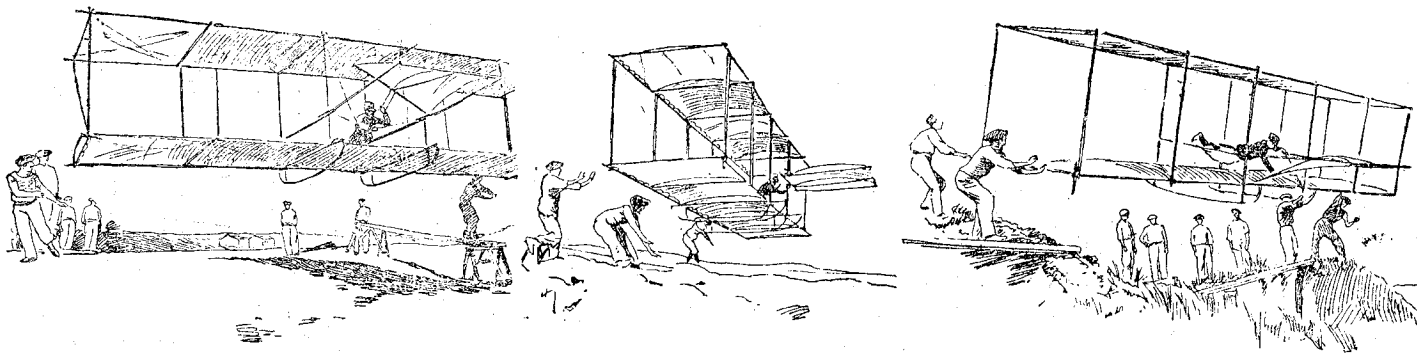
Lilienthal construyó entonces y ensayó varias veces una máquina muy ligera que, con todos sus accesorios, no pesaba más de 40 kilos, y producía durante 4 ó 5 minutos una fuerza de dos caballos y medio; con esto podía alimentar la esperanza de que haría progresar la aviación.

Desgraciadamente un terrible accidente vino á poner término á sus esfuerzos el 9 de Agosto de aquel mismo año 1896.

El timón horizontal le había hasta entonces funcionado perfectamente, lo que le animó á emprender un vuelo que debía prolongar todo lo que le fuese posible; y para determinar exactamente su duración, entregó su reloj á su ayudante. En un principio y durante bastante tiempo, su vuelo fué casi horizontal; pero súbitamente el aparato se inclinó, con su parte anterior hacia arriba, y cayó como una flecha desde una altura de quince metros. El animoso aviador fué retirado de entre los restos de su aparato; tenía rota la columna vertebral, y veinticuatro horas después expiraba.



Escena de la muerte de Lilienthal, según el grabado de una revista de la época. En Gross Lichterfeld, cerca de Berlín, se levantaba desde una colina cónica que había hecho construir exprofeso. El 8 de Agosto de 1896, habiéndose elevado á unos 15 m., cayó súbitamente sobre una casa y se rompió el espinazo.



Tres croquis, originales del mismo capitán Ferber, para dar idea de sus vuelos con planeadores de dos planos y timón de dirección.

El primer discípulo de Lilienthal en Francia fué el capitán François Ferber, que, nacido en Lyon en 8 de Febrero de 1862, hizo una brillantísima carrera y se casó con la hija de un pastor protestante de Ginebra, dedicando toda su actividad, en las horas que le dejaban libres las obligaciones de su profesión, á estudiar el vuelo mecánico, pero empezando por el verdadero principio, esto es, por el vuelo de las aves, que trató de imitar con planeadores de muy distintas formas, lanzándolos de todas las maneras imaginables.

Creía firmemente en el porvenir de la aviación y en que podía llegar á ser algo práctico, pero confiaba sobre todo en los estudios experimentales: nada de teorías, integrales, logaritmos y ecuaciones; el verdadero inventor debe ser el sportsman, que trata á su máquina como el ginete á su caballo, que la conoce por haberla imaginado, por haber dirigido su construcción, por haberse manchado cien veces las manos con el engrasante. Igual antipatía que á los teorizantes, tenía á los especuladores, á los que pretenden hacer su fortuna sobre la base de la invención. Desprendido y altruista, creía que la finalidad de la aviación había de ser tan ampliamente humana, que ningún usufructo en beneficio de individuo determinado debía limitar las aplicaciones de la nueva ciencia, por muchos méritos que con su trabajo hubiese contraído un inventor, quien, al fin y al cabo, no haría más que tomar los estudios donde sus predecesores los habían dejado y, por tanto, beneficiar en gran manera de todos los esfuerzos anteriores.

Estas ideas delinean admirablemente la simpática figura de Ferber.

He aquí como cuenta la historia de sus experimentos nuestro colega *L'Auto*:

«Su vocación quedó precisada con la lectura de los pe-

ríodicos alemanos é ingleses que recordaban, en 1898, los experimentos de Lilienthal. Se interesó profundamente por ellos y el mismo día en que se mataba Percy-Sinclair Pilcher, ó sea, en 30 de Septiembre de 1899, lanzaba al aire un sencillo plano desde una altura en las cercanías de Ginebra.

«Su planeador número 1 tenía 30 kilos de peso por 8 metros de envergadura y 25 metros de superficie. Á la primera tentativa, se fué á romper contra el suelo.

«El número 2 pesaba 20 kilos para 6 metros de envergadura y 15 metros cuadrados de superficie. Fué experimentado como cometa, es decir, con tracción desde el suelo y sin ir tripulado, en el bosque de Fontainebeau; su estabilidad dejaba mucho que desear.

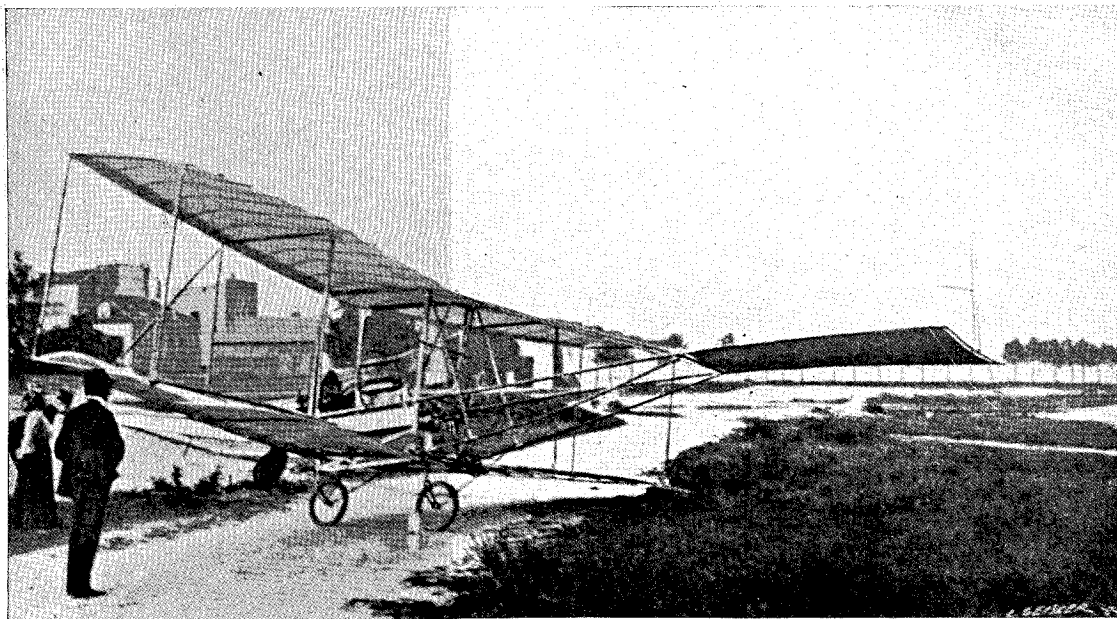
«El que le siguió en serie, el número 3, tenía la relación de 30 kilos por 7 metros de envergadura y 15 metros cuadrados de superficie. Además, los bordes de las alas habían sido ligeramente elevados, á fin de aumentar su estabilidad. Se hicieron ensayos, sin ningún resultado apreciable, en San Esteban de Tinée.

«El número 4 pesaba también 30 kilos, con 8 m. de envergadura y 15 m² de superficie. Ensayado por primera vez en Niza en 1901, desde lo alto de un catafalco de 5 metros, el aparato recorrió 15 metros y tocó tierra á los 24 segundos, tiempo doble del que hubiera necesitado la caída libre al solo influjo de la gravedad. Sin embargo, la estabilidad dejaba aún que desear.»

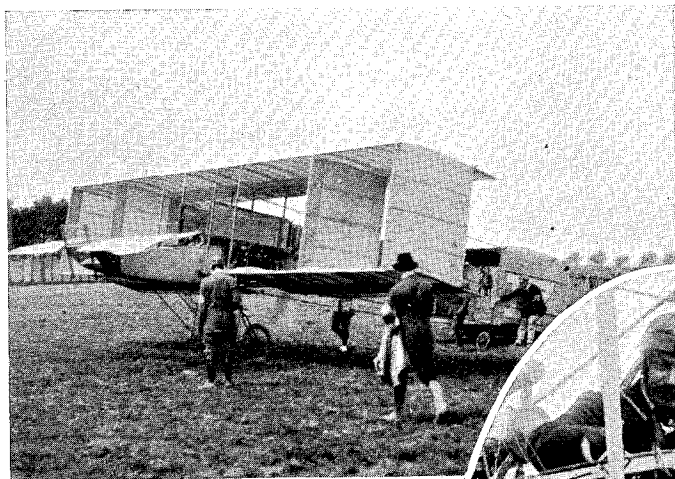
Hasta aquí todos sus experimentos se habían hecho con aparatos de una sola superficie, siguiendo siempre á Lilienthal en su imitación exacta de las alas de las aves; pero habiendo llegado á su noticia que el americano Chanute había efectuado vuelos muy notables con planeadores de dos superficies, se puso en relaciones epistolares con él, empezando otros experimentos con nueva base.

«Su planeador número 5 (volvemos á trasladar de *L'Auto*), del tipo Chanute y Wright, pesaba 50 kilos. Envergadura: 9 metros 50, longitud 1'80 m. superficie: 33 metros cuadrados. Fué ensayado en Beuil (Alpes Marítimos) en 1902, y recorrió la primera vez 25 metros.

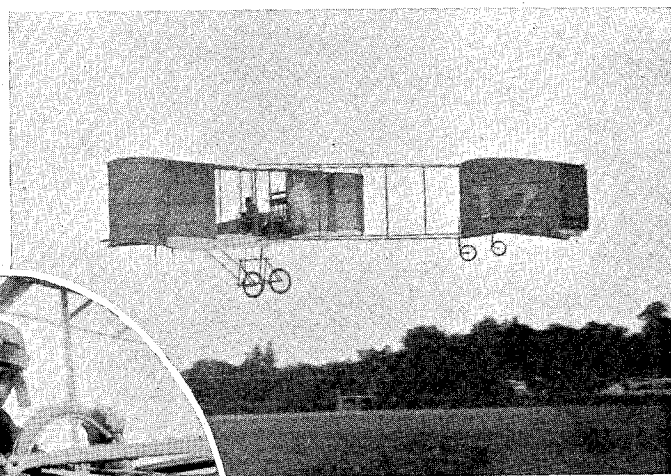
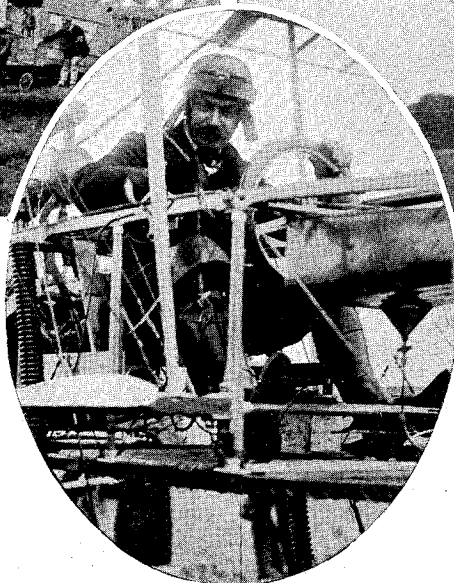
«La segunda vez, el aparato recorría 50 metros, sin más inconveniente que una desviación lateral pronunciada. Al tomar tierra, lo hizo de una manera algo ruda, debido á la falta de fuerza del timón delantero.



El «Ferber núm. IX», resumen de todos los experimentos del capitán, antes de que adoptase definitivamente el tipo Voisin.



El capitán Ferber, inscrito con el número 17 y con el pseudónimo de F. de Rue (que era el nombre de una de sus posesiones en Suiza), tomó parte en el concurso de aviación de Reims; distinguiéndose sobre todo por la seguridad y prudencia de sus vuelos, destinados más bien á estudiar y decidir algún progreso que á causar la admiración del público.



En la vista superior izquierda está representado en el momento de vigilar la colocación del aparato en su punto de partida, en la derecha figura en pleno vuelo. El medallón le representa de frente, con su característico casco neumático, que es otro de los detalles de las mil precauciones de que rodeaba sus experimentos, para quitarles todo carácter peligroso.

«El número 6 tenía estos defectos evitados; lo experimentó en 1903, proveyéndole lateralmente de dos timones de dirección. Los ensayos se hicieron en la playa de Conquet (Finisterre), pero reinando calmas desesperantes.

«Estos aeroplanos no estaban provistos de la cola estabilizadora de Penaud. Exigían para su estabilidad cierta posición del aviador, y el Capitán Ferber no veía otro medio de encontrar esta posición que el arriesgar dos caídas: una hacia delante y otra hacia atrás.

«Es preciso, decía, que el principiante se sugiera que ha de ejecutar inmediatamente el golpe de timón para tocar tierra; porque no tiene tiempo de ver ni de razonar. Más tarde la sangre fría viene poco á poco, y se aprende á guiar con mano suave, como en bicicleta, en automóvil ó á caballo. Lo que cuesta de conservar en el aire es la sensación de la horizontal, habiéndome visto obligado á instalar en su aparato un nivel de aire.» Con esto llegamos á la época del viaje de Mr. Chanute á Eupopa. Las relaciones de amistad que se habían trabado por carta entre los dos estudiosos, obligaron á Mr. Chanute á visitar á M. Ferber en Niza, antes de pronunciar en el Aero-Club de Francia su memorable comunicación sobre los trabajos de Wilbur y Orville Wright. Después de este acontecimiento, el Capitán dirigía una carta vibrante al Mecenaz Archdeacon, terminando con esta frase, inspirada más por el patriotismo que por el amor á la ciencia: «No hay que dejar que el aeroplano se acabe de perfeccionar en América».

El Capitán Ferber empezó entonces á aplicar motores de distintas fuerzas á sus planeadores. Los de 4 y de 6 caballos, que no tenían nada de lijeros, pues no habían sido contruidos expreso, resultaron completamente insuficientes para levantar el aeroplano y su piloto; de manera que en 1905 se decidió por un motor de 12 caballos, que pesaba 27 kgs., consiguiendo, si no vuelos perfectos, caídas retardadas con un 12 por 100 de desnivel. Estos últimos experimentos se hicieron en el campo aerostático de Chalais-Meudon, del cual fué sacado su aparato en 1906 para dar cabida al globo dirigible «Patrie», que debía ocuparlo.

Falto de protección por parte del Gobierno, decidió abandonar la carrera militar, pidiendo el retiro, apesar de saber con certeza que estaba propuesto para el ascenso.

Y vemos desarrollarse la última fase de su carrera de aviador como empleado de la casa Levavasseur, que había hecho del motor ligero una fabricación perfectamente industrial.

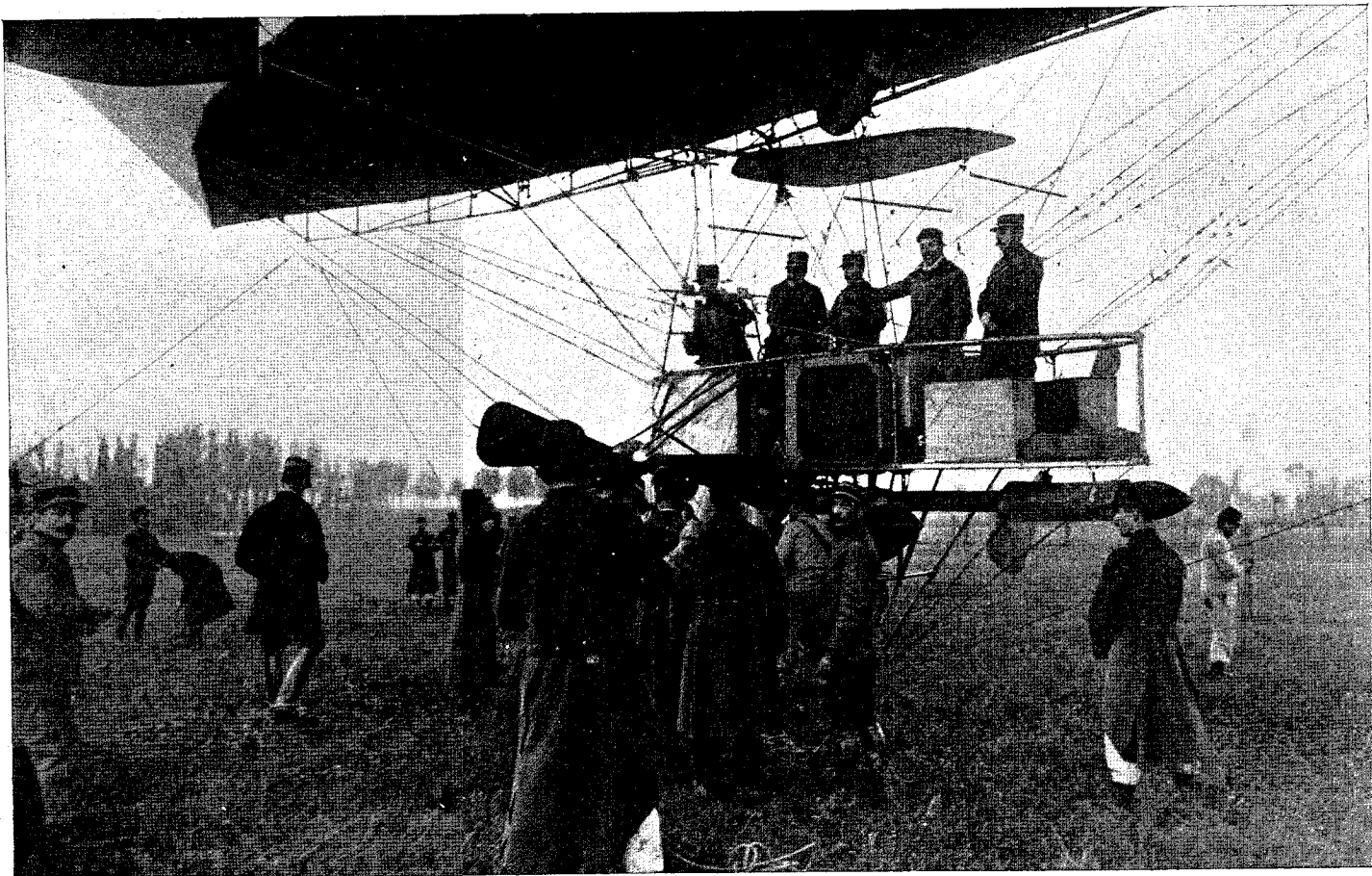
En estos talleres construyó su aparato, que debe tener el número 9 de la serie y que se parecía á sus predecesores, pero que llevaba un motor de 50 caballos. El aparato se rompió á consecuencia de una caída; y viendo Ferber que ya existían, contruidos en Francia por los hermanos Voisin, aparatos suficientemente perfectos, los adoptó desde 1909, probándolos en Port-Aviation, en Belfort y, por fin, en Boulogne-sur-Mer. En esta última ciudad había resultado el único concurrente de la proyectada semana, siendo inútil decir que el atrevido aeronauta se había apoderado por completo de su público, que sólo buscaba pretextos para ovacionarle.

El día 22 de Septiembre terminó con una muerte trágica la carrera brillantísima, dedicada á la ciencia y á la patria, de este digno militar.

A las diez de la mañana se levantó del suelo con viento de frente; y después de un kilómetro en línea recta, quiso virar; pero, por desgracia, no estaba más que á 8 metros del suelo, y habiendo cogido uno de estos que podrían llamarse puntos débiles de la atmósfera, bajó hasta 2 metros, tomando el aparato una gran inclinación, hasta tocar por el lado izquierdo con el suelo; y, al querer tomar tierra, las ruedas se clavaron en un pequeño foso á la velocidad de 45 kilómetros por hora, siendo proyectado fuera el piloto y viniendo el aparato, con la velocidad adquirida, á caer con todo su peso sobre el cuerpo del desgraciado aviador, que quedó aplastado, muriendo á causa de una hemorragia interna á los pocos momentos y en plena conciencia.

Seguramente no resultarán inútiles los sacrificios que el capitán Ferber ha hecho por el progreso de la aviación y por el buen nombre de su patria. Así como él sucedió á Lilienthal, otros, no menos estudiosos, atrevidos, observadores, activos y sabios, le sucederán con no menor altruismo, y cuando el hombre vuele con la misma seguridad que ahora navega, se citarán con elogio y agradecimiento los nombres de los precursores, único premio á que podía aspirar un corazón tan bien templado como el de Ferber.—S. F.

La catástrofe del dirigible militar francés "République"



Vista de la barquilla del «République», en la que aparecen los cuatro oficiales muertos á consecuencia de la caída del globo, originada en el desgarramiento de la envoltura por una paleta desprendida de la hélice. De izquierda á derecha, los tripulantes son : Capitán Marchal, primer piloto, teniente Chauré, ayudante topógrafo, y los sub-oficiales Réaux y Vincenot, mecánicos, además de un capitán que no figuró entre la tripulación el día de la catástrofe.

Indudablemente, los valientes tripulantes del aeronave *République* no se encontraban por sport en la barquilla, ni navegaban por sport, ni por sport habían vigilado alternativamente cada uno de los dos ejércitos franceses que en las maniobras de Septiembre se habían supuesto enemigos; pero el orden, el entusiasmo, la fe ciega que en el cumplimiento de lo que para ellos constituía un deber habían puesto, los eleva á la categoría de mártires de la aviación. Dirigían los cuatro, hoy gloriosamente muertos, la maniobra no con el ciego mecanismo con que se atiende á una consigna superior, sino sintiéndose elevados á un lugar de gran responsabilidad y de mayor peligro, envidiado de todos.

He aquí las trágicas circunstancias de esta muerte, en la cual es de esperar encuentren los constructores una lección y una enseñanza:

El día 27 de Septiembre, demasiado tarde ya para que en nuestra edición anterior hiciésemos más que consignar el luctuoso hecho, salía el *République* de su hangar provisional de Lapalisse, que le había abrigado en el curso de su participación á las maniobras, para dirigirse por la vía aérea, naturalmente, hacia su estación fija de Chalais-Meudon.

Durante varios días, una gran depresión atmosférica, que hacía temer á cada momento se desencadenase fuerte tempestad, había detenido al capitán Marchal, comandante del aeronave, de emprender el viaje, y ante la perspectiva de un número de horas suficiente para realizarlo, decidió la partida, que tuvo lugar el 27, como hemos dicho, á las siete de la mañana.

Con un tiempo magnífico, dió la orden de soltar, eleván-

dose enseguida rápidamente hasta alcanzar la altura de unos 120 metros y una velocidad media de 30 por hora.

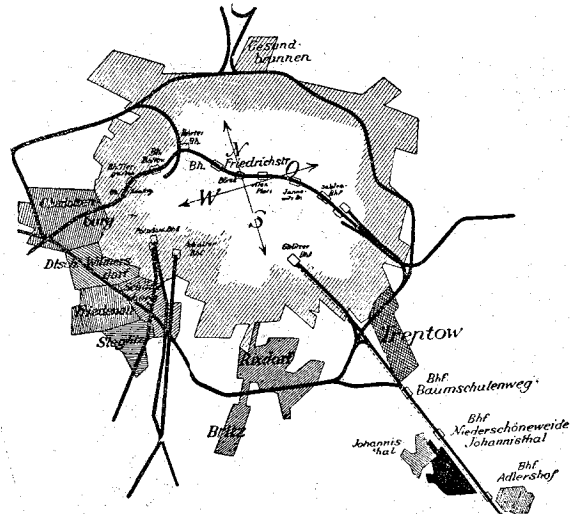
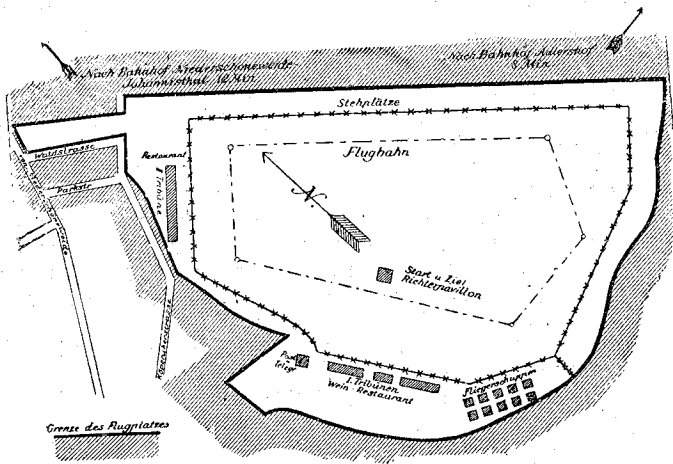
A la altura del castillo de Arvilly, dependiente del municipio de Trevol, el capitán Marchal hizo signo de que todo funcionaba perfectamente y en seguida el globo se ladeaba de una manera súbita, como pudiera hacerlo un automóvil patinando, para volver á tomar la dirección anterior, pero llevando ya en el costado una herida mortal que le había hecho una paleta desprendida de la hélice y salida tangencialmente. La hélice cortó la envoltura con gran fuerza, arrastrando consigo un trozo de tela, y luego el resto del globo se replegó sobre la barquilla, cayendo todo vertiginosamente y yéndose á aplastar contra el suelo, muriendo en el acto el capitán Marchal y los sargentos mecánicos Réaux y Vincenot, y respirando aún algunos momentos el teniente Chauré.

Esta catástrofe ha conmovido todos los centros en que se estudia la aviación, quedando sobre el tapete y discutiéndose acaloradamente la cuestión de la rigidez de las envolturas de los dirigibles.

Hay quien ha recordado que un accidente parecido, acaecido al *Zeppelin*, del tipo completamente rígido, no tuvo más consecuencias que privarle de uno de sus compartimientos estancos, continuando su viaje el resto del globo, aunque á menos velocidad,

Sea cual fuere la opinión que deba formarse de los distintos sistemas de dirección de los globos, después de verter una lágrima á la memoria de los mártires, es cuestión de continuar. — Adelante y arriba! El aire ha de ser nuestro!

De Locomoción Aérea : Movimiento Internacional.



Gran Semana de Aviación de Berlín.—El Comité Directivo del Aerodromo Alemán («Deutschen Flugplatz Gesellschaft») tuvo la amabilidad de remitirnos oportunamente el reglamento del concurso internacional, que ha tenido lugar en Berlín de 26 de Setiembre á 3 de Octubre corriente, con el éxito que suele acompañar á estas manifestaciones. Los grabados adjuntos representan el primero la pista y el segundo su situación respecto á la ciudad (la mancha negra que figura en éste representa el aerodromo).

Las Copas Michelin para Aviación.

Los Sres. Michelin y C.^a, fabricantes del neumático universalmente conocido y apreciado, se vienen ocupando desde un principio de fomentar la Aviación, y han establecido

Dôme. Posteriormente, la Michelin Tyre C.^o, rama inglesa de esta casa, ha instituido la «British Empire Michelin Cup».

Para estimular las Artes al propio tiempo que la Aviación, los Sres. Michelin y C.^a han abierto generoso concurso entre todos los escultores, y un jurado, elegido entre las altas personalidades artísticas, ha otorgado las recompensas.

¿Cuál es el motivo de que los Sres. Michelin y C.^a se interesen por el progreso de la Aviación? Su deseo de cooperar á la realización del motor ligero, y por ese camino al desarrollo cada día mayor del automovilismo. Dichos señores no han olvidado tampoco el asunto fabricación, y su tejido cauchutado para alas de aeroplano da los resultados que pueden esperarse de un producto fabricado por Michelin. Como ya pudieron ver nuestros lectores en el cuadro de las características del concurso de Reims, los mono-

premios importantes: la Copa Michelin (premio en metálico y obra de arte), y el Gran Premio Michelin de 100.000 francos, para el recorrido de París á Clermont y al Puy-de-



Copa Michelin, obra de P. Roussel.

planos de Latham llevan telas Michelin, y todo el mundo sabe sus éxitos en la Gran Semana de Champagne, y últimamente en Berlín, en donde ha sobrepujado todo lo hasta ahora hecho en materia de aviación.

Pero, volviendo á los Premios ofrecidos por la Compañía Michelin he aquí su breve reseña:

En 1908 han creado la COPA MICHELIN con 160.000 francos de premio, á razón de 20.000 cada año, durante ocho años, y el GRAN PREMIO MICHELIN de 100.000 francos.

Por su parte, la Michelin Tyre C.^o Ltd., cuyo domicilio social está en Londres, ha creado en 1909 la *British Empire Michelin Cup*, con 2.500 libras esterlinas de premios, á razón de 500 libras cada año, durante cinco años.

La COPA MICHELIN se adjudica cada año al piloto del aparato que, antes del 31 de Diciembre, á la puesta del sol, es dueño del record, según las condiciones del reglamento del año.

Esta copa fué ganada en 1908 por Wilbur Wright, por el record de la distancia en circuito cerrado, sin contacto con el suelo.

GRAN PREMIO MICHELIN. — Este premio será ganado por



«The British Empire Michelin Cup». Obra del escultor Moreau-Vauthier, ofrecida á los aviadores ingleses.

el piloto del primer aparato con dos asientos ocupados que, antes del 1.º de Enero de 1918, efectúe la travesía de París á Clermont-Ferrand y á la Cumbre del Puy-de-Dôme (altura 1.465 metros), en menos de seis horas. Además, la suma de 100.000 francos le será pagada en efectivo.

La BRITISH EMPIRE MICHELIN CUP se otorgará, el 31 de Marzo de cada año, al aviador inglés que recorra la mayor distancia en un aparato más pesado que el aire, sin haber tocado tierra.

Tenemos entendido que los Sres. Michelin, que cuentan en tierras españolas con una magnífica clientela, han puesto en estudio un premio parecido para fomento de la aviación en España.

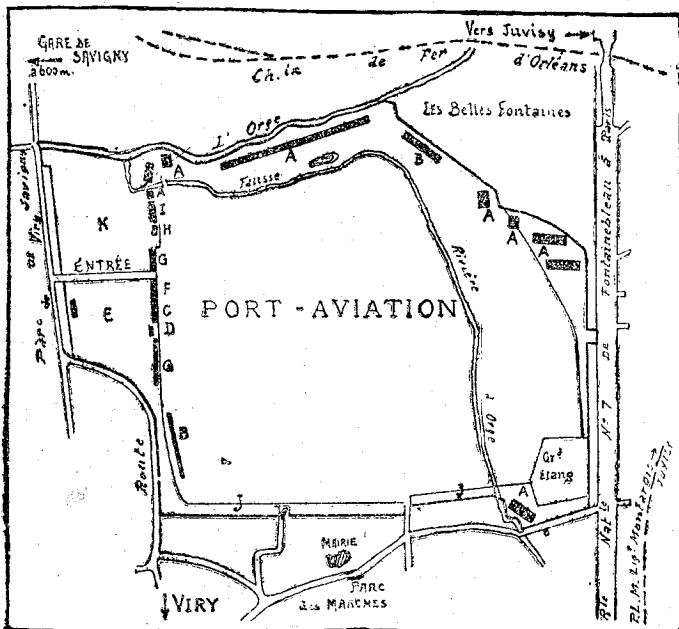
No hay para qué decir con cuánto entusiasmo aplaudimos el desprendimiento de esta importantísima casa, que tuvo fe, desde su más remoto origen, en el porvenir del automovilismo, á cuyo desarrollo tanto ha contribuido con sus esfuerzos y que ahora pone la misma fe y apoya con gran generosidad un nuevo sport y una industria reciente, con la seguridad de contribuir á un progreso destinado á conmover profundamente la humanidad.



El aeronauta Rougier, héroe de Reims y de Brescia.

Mr. F. S. Cody.

Desde hace algunos meses, Mr. F. S. Cody, yanqui naturalizado inglés para poder aspirar á los premios que se han ofrecido en la Gran Bretaña á los aviadores indígenas, modestamente iba experimentando el aeroplano de su invención en la llanura de Laffan, cerca de Aldershot, población, escuela y campamento militares de los más importantes de Inglaterra. En 11 de Agosto, con un motor de 80 caballos, evolucionaba con notable seguridad durante toda una tarde, tomando á bordo varios pasajeros y también una señora. Por fin, se creyó con fuerzas para volar de Londres á Manchester, y ganar el premio de 250.000 pesetas recorriendo una distancia de 197 millas (la que va de Madrid á Zaragoza ó de esta capital á Barcelona) con sólo la facultad de bajar dos veces durante el recorrido. Mr. Cody, aunque lleva un depósito de petróleo suficiente para una marcha de cinco horas y media, no lo agotará si continua como hasta aquí volando á razón de 45 millas por hora.—Las últimas noticias telegráficas dicen que el día 9, después de dos tentativas, Mr. Cody tuvo que abandonar su proyecto á causa del funcionamiento defectuoso de su motor.



Plano del Aerodromo de Port-Aviatoin.

En nuestro deseo de que los lectores encuentren una documentación lo más completa posible, para cuando se celebre en Barcelona la semana de aviación, vamos insertando sucesivamente los planos de todos los aerodromos que conocemos, y hoy le toca el turno al importantísimo de Port-Aviation, en Juvisy, cerca de París, con cuya ciudad comunica por la estación de Savigny-sur-Orge.

Las letras del plano adjunto deben interpretarse: A. Hangars.- B. pequeñas tribunas.- C. Pabellón.- D. Gran Restaurant.- E. Parque para automóviles.- F. Tribuna para la prensa.- G. Pesaje.- H. Tribunas oficiales.- I. Tribuna reservada á los accionistas de la Société d'Encouragement à l'Aviation y restaurant especial.- J. Pelouse. K. Coches y carruajes.

Las compañías de ferrocarriles Paris-Lyon-Méditerranée y Paris-Orléans tienen ambas estación en Savigny y darán toda clase de facilidades para la concurrencia al campo.

La S. de E. A. nos ha remitido una tarjeta de entrada gratuita para nuestro corresponsal, deferencia que agradecemos.

Henry Rougier.

Se anuncia el retiro de Roger Sommer y de Henri Rougier. Al primero, al aparecer en el campo de la aviación, le dedicamos el homenaje que merecía su atrevimiento y gallardía; á Rougier, el sportsman elegante, el aviador atrevido que se entrega con voluptuosidad á la fría caricia del aire á grandes alturas, queremos presentarlo al público en el magnífico adjunto retrato, en el que luce toda la energía de su rostro, de cejas arqueadas y nariz aguileña. Si en efecto se retira completamente de tomar parte en los concursos de aviación, el nuevo sport sufre con él una dolorosa pérdida. La carrera de este hombre-pájaro, más que la de cualquier corredor automovilista, habrá sido breve y brillante, sus hazañas quedarán presentes en la memoria de todas las almas jóvenes que sueñan en la conquista del aire como el ideal de su vida.

En Reims empezó á distinguirse atacando el record de altura, llegando á 55 metros y al cuarto lugar de la clasificación, no haciendo más porque en el aire es completamente imposible hacerse cargo de la altitud alcanzada. Pasando de cierto número de metros, los objetos varían poco de aspecto, y son difíciles de distinguir á causa de la atención que exige el guiar.

El concurso de Brescia se puede decir que tomó su color y su aspecto típicos gracias á las hazañas realizadas por el joven francés, sonriente y amable. Se ha narrado en estas páginas su escalamiento sensacional de las nubes, llegando á 198 metros, lo que le valió el premio de 5.000 liras del senador Modigliani, más 2.000 por haber batido todos los records anteriores. Además, se clasificó 3.º del Gran Premio de Brescia y ganó dos de los premios diarios de elevación y uno de la vuelta á la pista, obteniendo ovaciones delirantes.



Mr. F. S. Cody, aviador inglés, de cuyos felices vuelos ha dado cuenta la prensa.

Ya en Berlín, su gran dominio del biplano Voisin le permitió realizar casi un copo de todos los primeros premios, pues obtuvo el Gran Premio de la ciudad de Berlín (distancia y duración), dotado con 70.000 marcos, el premio Michelin, con 20.000 marcos, más la copa, cuyo valor se calcula en 10.000, el premio de los pasajeros, con 15.000 marcos y el premio de la altura (15.000 marcos) con 198 metros.

A pesar de haberse anunciado su retiro, tomará parte en la semana de Francfort, donde tiene ya los aparatos y probablemente en algún otro concurso.

Esta carrera breve, pero aprovechada, le va a dejar un capital que suavice las amarguras del retiro.

Milicia y Sport : Tres figuras características.



D. José Perogordo, capitán de Artillería, cónsul esperantista en Madrid y gran aficionado á la aerostación. Ha hecho varias ascensiones en globo libre, descendiendo en una de ellas en una de las calles más céntricas de Madrid, con grave riesgo de su vida.

Siempre nos ha parecido que España es el país de la riqueza oculta, de la labor individual silenciosa y fructífera, del esfuerzo ignorado. Por snobismo se deja de alabar con gran frecuencia una maravilla originaria de nuestro suelo, para encantarse ante cualquier vulgaridad de allende el Pirineo, debidamente jaleada por la prensa de su país y hermo-seada por la distancia.

No hay palabras con que se ponderen las maravillas de equitación que realiza el ejército italiano ó la organización deportiva del inglés, y todo se debe á la habilidad exquisita de unos señores artistas fotógrafos que han sabido coger, de uno y otro, instantáneas milagrosas. Pues hay que protestar y decir que en esta tierra bendita existe de todo, de todo menos organización, y que en todos los terrenos, aun en los menos abonados, surge, al esfuerzo individual, una personalidad poderosa que se diseña bien pronto con precisión y que no ejerce sobre el ambiente que le rodea la influencia que podría por falta de quien la secunde y la aplaude.

Así vemos que en nuestro ejército los sportsmen más distinguidos abundan y se lucen, tanto en lo que más directamente concierne á su honrosa carrera, como son hipismo, esgrima y tiro, como en otras formas de ejercicio que dicen á la cultura física.

Escogemos al azar, en la galería de nuestros buenos amigos, tres figuras de pundonorosos militares que no pueden ser tratados sin llevarse las simpatías de quienes los conozcan. Sus retratos, que tan hermosamente decoran la presente página, les han sido arrancados á título de amistad y no á pretexto de un bombo, ante el cual su modestia seguramente se sublevará.

D. José Perogordo es el pontífice del esperantismo en Madrid, habiendo hecho por la difusión de la simpática lengua universal lo que no hace un padre para educar á su hijo, y, como dice él muy bien, la única afición que puede parangonarse con la que por el esperanto siente, es la aviación, que ha practicado ya en su forma mínima, elevándose en globo libre varias veces, con la mala fortuna de caer



D. Miguel de Elizaicin y España, en su uniforme de húsares de Pavia. En la actualidad reside en Alicante, su patria, en calidad de ayudante del General Gobernador de la Plaza. Tiene una afición extraordinaria á la esgrima.

una de ellas en medio de una de las calles más céntricas de Madrid y corriendo su vida el peligro que es consiguiente. Está á punto de tomar el título de piloto del Real Aero Club de España y sigue detenidos estudios respecto á locomoción aérea por lo más pesado que el aire.

De D. Miguel de Elizaicin no hay que decir sino que es omnímodo, sobre todo por lo que se refiere al bien de su patria querida, de Alicante, la risueña ciudad levantina; pero sobre todo cuando puede tomar este cariño la forma de organización de una fiesta gimnástica ó esgrimística, de las cuales ha realizado varias con un éxito extraordinario, y, como consecuencia, con la fructificación de excelente semilla deportiva. El proyecto de su vida es el Museo-Exposición con que quiere dotar á su patria, institución de cultura de carácter popular, que resulte, al propio tiempo que colección arqueológica y artística, muestrario de los productos de la región.

Y por fin, nuestro buen amigo y camarada, Manolo Merino, últimamente conocido, pero querido como á nadie; es el Merino que, allá en sus mocedades, revolucionó Valladolid y toda la vieja Castilla, con sus atrevimientos é iniciativas, que fué durante cinco años campeón ciclista de Castilla la Vieja y fundó la primera entidad deportiva de la región, el *Racing-Club*, que introdujo el foot-ball, la carrera á pie y los sports más modernos.

Merino ha ganado también la carrera de 15 kilómetros á pie, haciéndolos en 1 h. y 10 m, y tiene el record del periodismo, por haber fundado el *Sport*, que vivió tres años.

Ahora se le va la cabeza tras de la aviación, siendo la síntesis de sus estudios las conferencias que ha empezado á dar en el Club Instructivo y Recreativo de Conductores Mecánicos, domiciliado en el Café Aribau, de la calle del mismo nombre, en esta ciudad, y que le han valido infinidad de aplausos y toda la simpatía de sus oyentes.

Y ya ven, como en un momento, sin escoger, han salido tres simpatísimas personalidades en justificación de que el ejército español no descuida el sport en sus formas más refinadas y nobles.



D. Manuel Merino, distinguido literato y gran propagador de los conocimientos referentes á la aviación.

Desde el Sur de España : Levante y Andalucía.



Fiestas en Cádiz : Una escena de la carrera de cintas en la recta de la feria.

Festival Sportivo en Cádiz.

Durante las últimas importantes ferias de la hermosa capital andaluza, se verificaron unas carreras de cintas en el espacioso recinto del Parque Genovés, que resultaron muy animadas y lucidas, constituyendo el espectáculo uno de los mejores atractivos de los festejos.

Las valiosas y bonitas cintas fueron donadas por distin-

guidas señoritas gaditanas de la buena sociedad. El Jurado lo constituyeron : Presidentes, Don Francisco Martínez y Don César de la Fuente; Vicepresidente, Don Pedro Navarro; Secretario, Sr. Torre; Juez de carrera, Don Carlos Camargo y Legherdal; Juez de salida, Don Salvador Millán; organizadores de las carreras, Don Pedro Navarro y Don Angel de Arámburu y García, que hicieron prodigios de organización, mereciendo sinceras enhorabuenas.

Tomaron parte en las pruebas los ciclistas Sres. Guillermo Camargo; Tirado y García; Alemán; Ohlsson; Lacave (L. y J.); Vázquez; Polanco; Derivas; Rodríguez; Aguirre, y Arámburu.

He aquí el número de cintas cogidas por los corredores :

- Premio 1.º : Sr. Tirado, 7 cintas.
- 2.º : Sr. Camargo, 6.
- 3.º : Sr. Ohlsson, 5.
- 4.º : Sr. Vázquez, 4.
- 5.º : Sr. Derivas, 3.
- 6.º : Sr. Rodríguez, 2.
- 7.º : Sr. Lacave (L.), 2.
- 8.º : Sr. Polanco, 1.
- 9.º : Sr. Lacave (J.), 1.
- 10.º : Sr. Arámburu, 1.

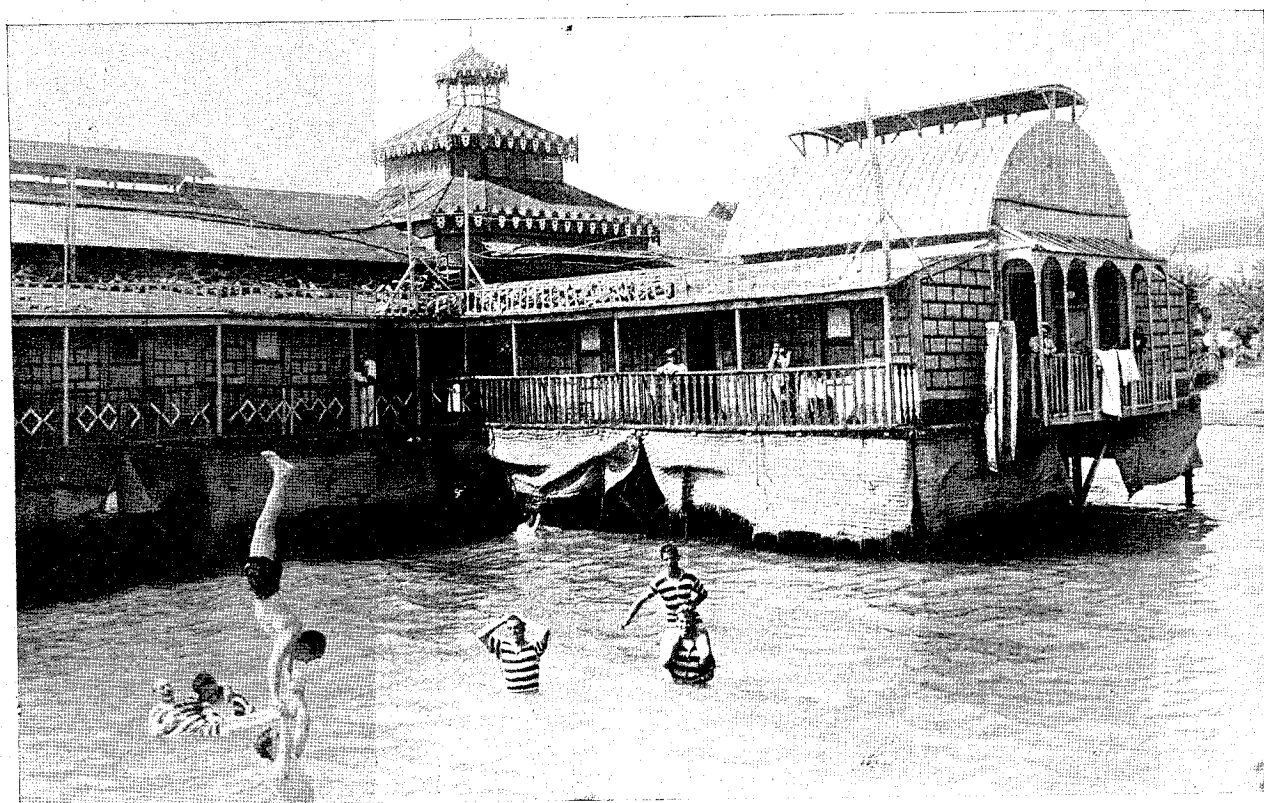
Total de cintas, 32.

Los más afortunados entre los corredores, como en la precedente relación se expresa, fueron los señores Tirado, Camargo y Ohlsson.

El público quedó muy satisfecho y deseando que para el año próximo pueda haber dos días de carreras. Bien por la afición ciclista gaditana! Sigan por la senda emprendida, que por medio de estas columnas les felicito y les doy la más sincera enhorabuena.

ZIMMERMANN.

Cádiz, Setiembre 1909.



En la magnífica playa de baños de Alicante : Gimnastas de la ciudad verificando ejercicios.

Gacetillas ilustradas : Crónica deportiva.



Nido de codornices sorprendido por el fotógrafo antes que por el cazador.

De caza : Las codornices.

Género del orden de las gallináceas, familia de los tetraónidos, subfamilia de las perdicinas. Son unas veinte especies, que recientemente se han dividido en varios subgéneros. Se caracterizan por tener el pico endeble, más alto en la base y desde aquí ligeramente encorvado hacia la punta y más ancho en los ángulos; los tarsos son cortos y carecen de espolones; los dedos, prolongados; las alas, relativamente largas, puntiagudas y poco abovedadas; la primera rémige suele ser la de mayor longitud; la cola, en extremo corta y abovedada, se compone de doce rectrices; las plumas pequeñas son estrechas, muy desarrolladas en la rabadilla y difie-

ren poco según la edad y el sexo. Las codornices se hallan diseminadas en todos los países del Antiguo y Nuevo Continente; muchos la suponen oriunda de África, otros de Europa, porque emigra durante seis meses y cría tanto en Europa como en África. Por tanto, teniendo en cuenta la circunstancia de pasar medio año en cada país, se puede clasificar como *ave de temporada* y *no de paso*.

En nuestro país aparecen durante los días últimos de Abril y primeros de Mayo, aprovechando las lunas llenas y los vientos favorables; unos suponen que apoyando sus patas y su cuerpo en el agua y levantando una ala imitando una vela de embarcación, si el viento es favorable, cruzan los mares; tal creencia es absurda. Primero, no es posible se mantengan á flor de agua estas aves por su tamaño y por no segregar el líquido grasiento que convierte las plumas en un abrigo completamente impermeable para las aves de vida propiamente acuática; las codornices atraviesan los mares á vuelo, pues las he visto ir al costado del buque que me conducía, cuando fui á visitar de Cádiz á Tánger, Ceuta, Melilla y otros puntos de la costa africana.

Recorren más de 50 leguas en una noche, habiéndose encontrado en el buche de estas aves, en el momento de llegar á las costas de España, granos de plantas de África, que habían comido la víspera.

La codorniz mide 0 m, 20 de largo por 0 m, 34 de punta á punta del ala; ésta tiene 0 m, 10 y la cola 0 m, 04; son medidas aproximadas, tomándolas por término medio. El macho-codorniz tiene un hermoso collar natural que le hace distinguir de la hembra, jaspeado el pecho, ostentando el collar un plumaje obscuro y rojizo. Estas aves, de cuerpo proporcionado, peonar airoso y veloz, la cabecita bien formada, movable é inquieta, poseen un canto muy seductor, agradable al tímpano más rudo. - DERYLERMANKES.



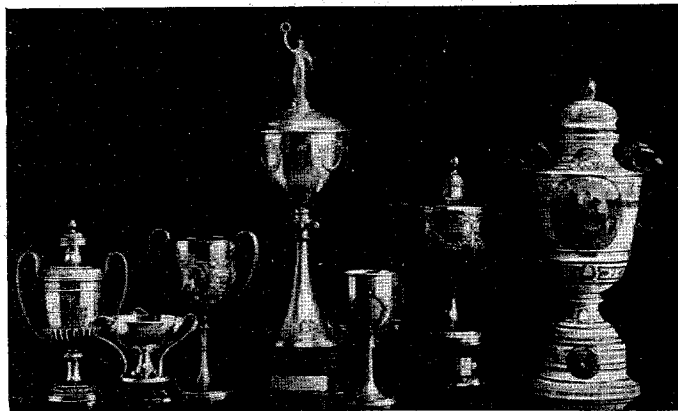
Inauguración del concurso de Foot Ball «España». Primer partido del concurso entre el primer team del Club fundador del concurso y el primero del «Españols», saliendo vencedor el equipo del «España» por 3 goals á 1.

La temporada de foot-ball que acaba de empezar, promete ser de las más importantes que hayan tenido lugar en Barcelona, de muchos años á esta parte; resonará en otras poblaciones catalanas, anunciándose ya partidos entre los

clubs locales y los de esta capital. Por ahora, atrae la atención el partido «España», cuyo reglamento y lista de inscripciones publicamos en el número anterior. Ilustramos con las dos fotografías adjuntas el primer partido celebrado.

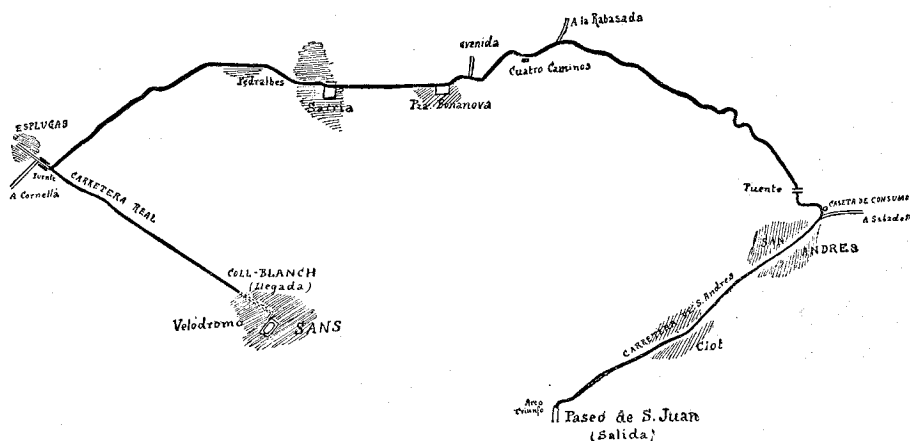
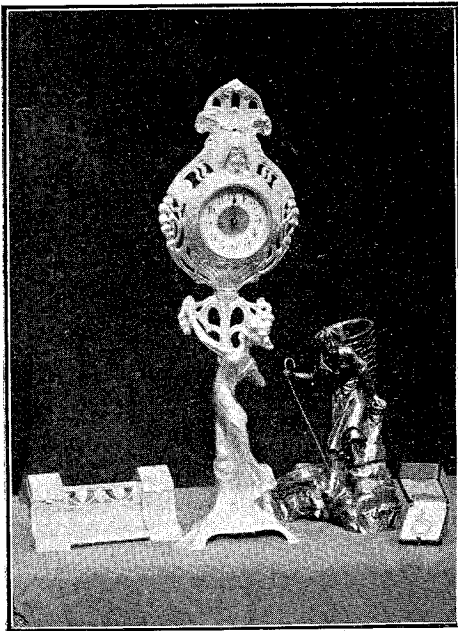
Real Club de Barcelona.

En uno de nuestros últimos números publicamos detalles concretos respecto al entrenamiento de la Yola «Barcino», cuyo equipo ha proporcionado días de gloria á su Club. El día 31 del corriente debe disputarse el campeonato, en el que es de esperar vuelvan á afirmarse invencibles como hasta la fecha, derrotando á todos los equipos rivales que de todas partes vengan á disputarles la deseada copa, que figura en segundo lugar (de derecha á izquierda) en el grupo adjunto de los trofeos conquistados en la temporada anterior por una asociación cuyo incesante trabajo la ha colocado en lugar tan conspicuo.



Premios obtenidos por la yola «Barcino».

“Gladiator” : Carrera de bicicletas para novatos.



Itinerario y principales premios de la carrera de bicicletas para novatos «Gladiator», cuya iniciativa y organización se debe á nuestro colega «Eco de Sports». Ha respondido á la convocatoria un gran número de entusiastas muchachos, que se disputarán los premios con extraordinaria fe el próximo domingo, día 17, en la vuelta á Barcelona.

Al dar á nuestros lectores, en la sección bibliográfica de nuestro número anterior, cuenta de que había venido al mundo, en su típico papel rosado, el «Eco de Sports», lo hacíamos convencidos de poder hablar bien pronto de alguna feliz iniciativa del nuevo órgano, al cual infunde Alberici su incansable actividad y su pasión por el sport, que bien poco provecho, por cierto, le ha dado hasta ahora.

Se trata, como *primer gesto*, de una carrera en bicicleta exclusivamente reservada para los novatos, que son invitados á dar la vuelta á Barcelona, el próximo día 17, saliendo de la puerta del Parque (Salón de San Juan) y continuando por la carretera de San Andrés hasta llegar á la caseta de consumos, en donde, en lugar de seguir á Sabadell, tomarán la carretera en subida hacia los Cuatro Caminos. Por la Bonanova, Sarriá y Pedralbes llegarán hasta Esplugues, volviendo á entrar en Barcelona por la carretera real, actualmente en espléndido estado, hasta Sans, en donde habrá la llegada en Coll Blanch, continuando en paseo hasta el velódromo, donde se les dedicará una fiesta.

Nuestro grabado representa los tres primeros premios, y la hermosa medalla de plata ofrecida por la casa «Gladiator», de Pré-St-Gervais, como premio especial para el corredor que llegue primero á la meta en máquina de su acreditada marca.

D. Otilio Borrás, el campeón nacional, ha querido también contribuir á esta manifestación sportiva, otorgando un

premio destinado al primer corredor llegado en bicicleta de construcción española.

El detalle de los premios es el siguiente:

- 1.º Objeto de arte, figura artística, reloj.
 - 2.º Objeto de arte, figura artística, cigarrera.
 - 3.º Objeto de arte, escribanía.
 - 4.º Una cartera «Gladiator», con bomba y accesorios para bicicleta.
 - 5.º, 6.º y 7.º Medallas de plata, de «Eco de Sports».
 - 8.º, 9.º y 10.º Suscripciones anuales de «Eco de Sports».
- Premio especial, donativo de la casa «Gladiator», medalla de plata.

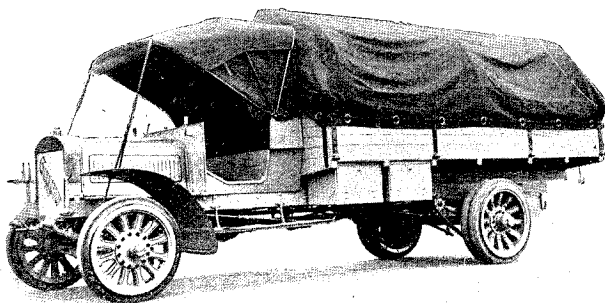
Idem, donativo de D. Otilio Borrás, juego de fumar.

Los muchachos aficionados á la bicicleta, que sueñan en Barcelona con los laureles de Petit Breton, no se lo han hecho repetir para inscribirse en masa, llegando hasta ahora la lista, según se nos dice, á más de ciento, lo cual nos parece un magnífico resultado y da un mentís formal á los que suponían en decadencia nuestro espíritu deportivo. Este semillero de valientes, que se presentan á la primera ocasión, sin otro ideal que el sport y la gloria, demuestra la posibilidad de grandes acontecimientos, para los cuales, afortunadamente, el público está ya bien preparado y dispuesto á prestarles la merecida atención.

Adelante por este camino, y brindemos anticipadamente por el recordman de la «Gladiator».

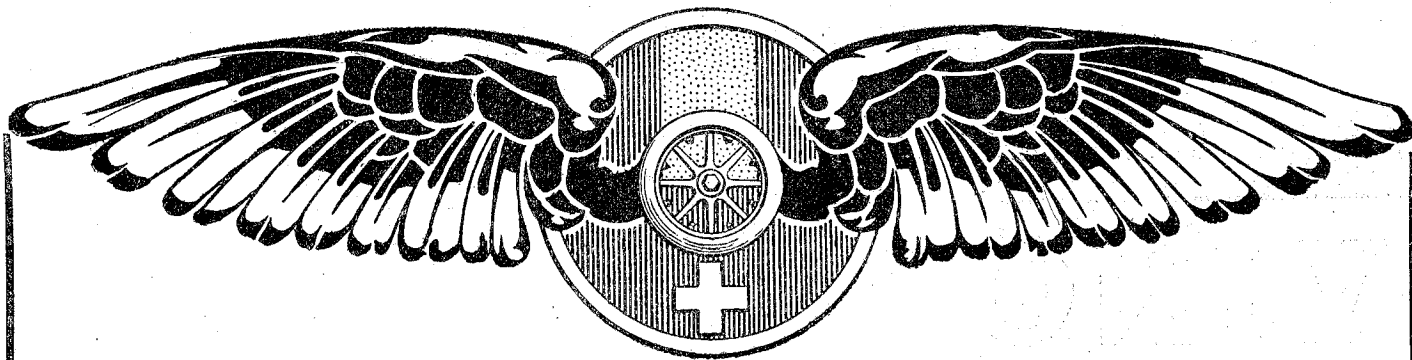
Automovilismo : Una nota de la campaña de África.

Es indudable que, como condiciones de terreno y uso á que se destina, el caso actual de la Guerra de África resulta de gran prueba para el automóvil, y sobre todo para el tendón de Aquiles del automovilísimo, ó sea para los neumáticos, que están expuestos á un sol candente sobre un suelo en horrible estado y pidiéndoles siempre esfuerzos exagerados.



Camión usado para el aprovisionamiento de las tropas españolas en la actual campaña de represión de las kabilas del Riff.

El camión que representa nuestra fotografía es de la casa S. A. G y está montado sobre macizos «Continental», que han dado, una vez más, magnífica muestra de su excelente calidad y resistencia. Estas gomas son de la misma fabricación que los célebres neumáticos «Continental» para automóviles, cuyas variedades *cuir-ferré*, planos y á tres nervaduras, son sobradamente conocidas.



☐ EN EL MEETING DE MONT VENTOUX

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

LOS HISPANO = SUIZA

pilotados por Derny y Zuccarelli

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

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

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

LA HISPANO = SUIZA

FÁBRICA DE AUTOMÓVILES

BARCELONA

Calabria, 59

BARCELONA

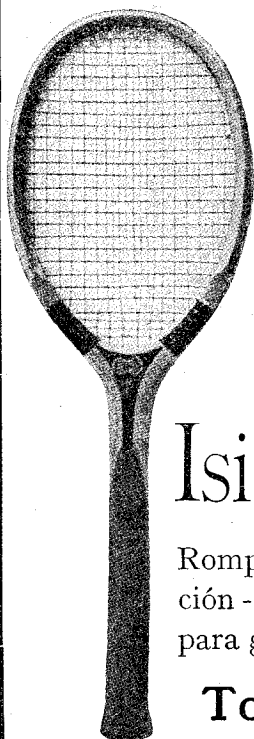
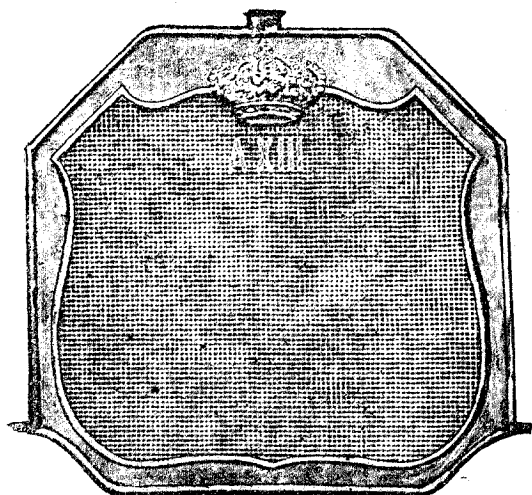
AGENCIA LA UNIVERSAL, de MARIANO LLUCH

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 España y Extranjero

Agente de la Exposición Universal de Barcelona,
en la frontera y las aduanas de Portbou-Cerbère**VINOS****Jaime Serra****EXPORTACIÓN****Despacho:****Telegramas:****Provenza, 251****FORNACA****BARCELONA****Juegos de Sport
JARDÍN Y SALÓN****RAQUETAS PARA****Lawn-
Tennis****Isidro Palouzié**Rompecabezas-Juegos de instruc-
ción - Teatros - Capillas - Artículos
para gimnasia-Croquets-Tiros, etc.**Torres, 4.-GRACIA****Fábrica de Radiadores
RICARDO COROMINAS**Reparación de Faros, Bocinas y toda clase de piezas
del ramo de Metalistería

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

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

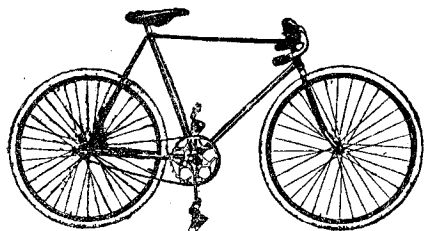
3 francs l'an

AGENCE À PARIS: 49, Avenue de la République, Dr. G. PETIAU. Téléphone, 901-82

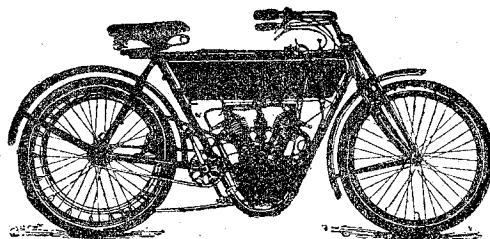
BICICLETAS, MOTOCICLETAS AUTOMÓVILES

La mejor de las grandes marcas

L'ALBATROS



8 MEDALLAS DE ORO
y 4 GRANDES PREMIOS
en las Exposiciones

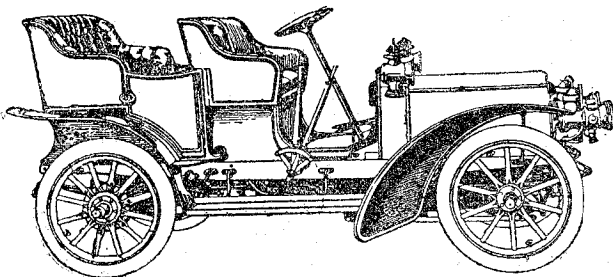


Máquinas de carretera,
carreras y lujo.

Bicicletas desde 130 francos.

Motocicletas
desde 475 francos.

Tricards desde 1000 francos.



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

Coches automóviles
desde 2,500 francos

H. BILLOUIN

INGENIERO
CONSTRUCTOR

104, Avenue de Villiers.—PARIS (Francia)

Caja de Préstamos LA BARCELONESA

Santa Margarita, 3, entresuelo (esquina Unión)

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

Cie Franco-Américaine des Jantes en Bois



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



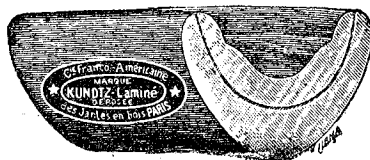
TALLERES EN MERI-SUR-OISE (FRANCIA)



LLANTAS DE MADERA
PARA CICLOS



Guardabarros de madera Guardacadenas

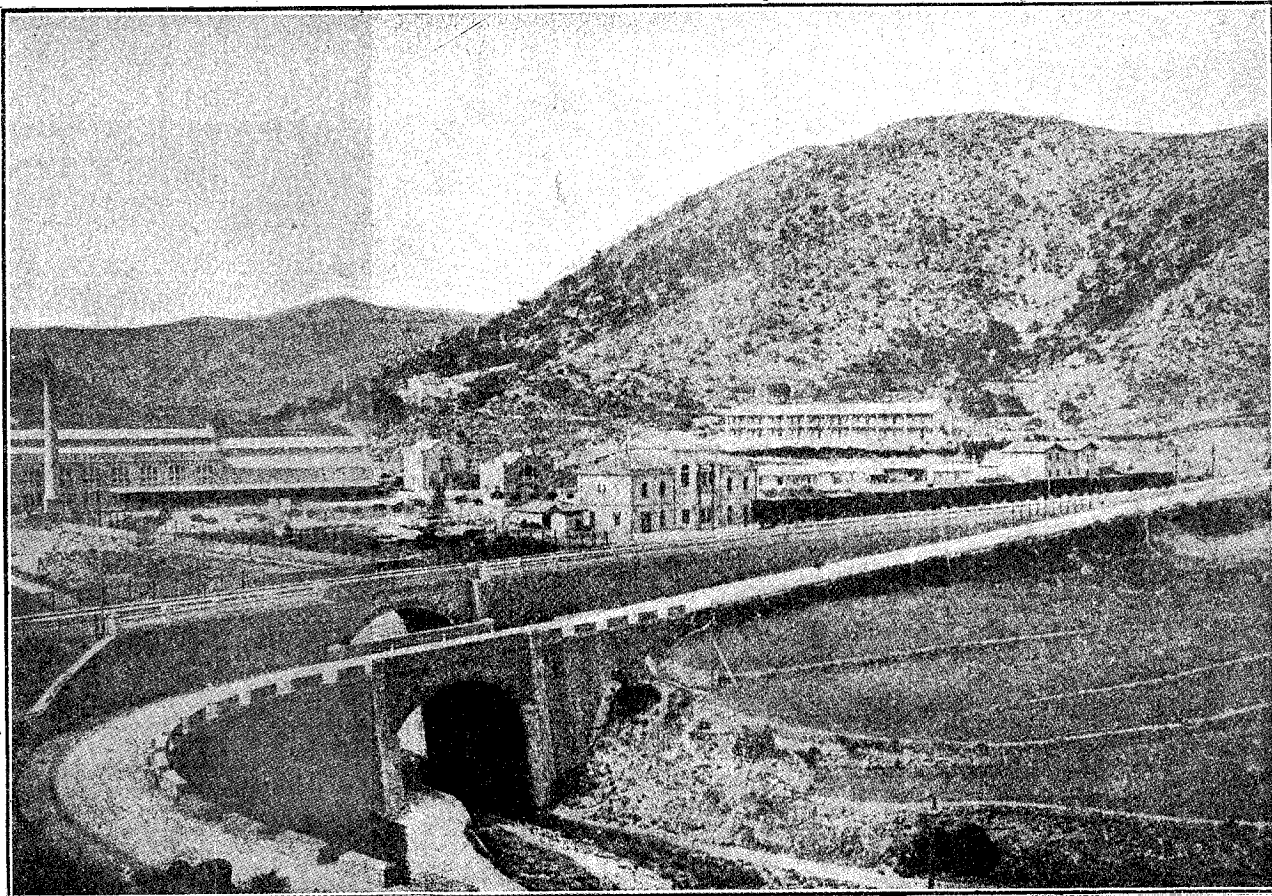


ÚNICO CONCESIONARIO
para la fabricación en Europa



DE LAS

Kundtz, Plymouth, Fairbanks, Boston



FÁBRICA DE CEMENTO PORTLAND Y CAL HIDRÁULICA

en Vallcarca (costas de Garraf) próxima á Sitjes

DE

M. C. Butsems y Fradera

Proveedores efectivos de la Real Casa

Portland natural claro y oscuro. — Grappier blanco
Portland artificial. — Cal hidráulica. — Cementos de fraguado lento y rápido

Estos materiales están admitidos
y se emplean actualmente en varias obras públicas de importancia

FÁBRICA DE MOSAICOS HIDRÁULICOS

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

Despacho: Pelayo, 22. BARCELONA

LOS PREMIOS MICHELIN PARA LA AVIACIÓN

Los Sres. MICHELIN Y C.^a han tenido fe en el porvenir de la Aviación, como la habían tenido en el porvenir del Automovilismo. La han fomentado, desde sus comienzos, por medio de premios importantes.

En 1908 han creado la **COPA MICHELIN** con 160,000 francos de premio, á razón de 20,000 cada año, durante ocho años, y el **GRAN PREMIO MICHELIN** de 100,000 francos.

Por su parte, la MICHELIN TYRE Co. Ltd, cuyo domicilio social está en Londres, ha creado en 1909 la **BRITISH EMPIRE MICHELIN CUP**, con 2,500 libras esterlinas de premios, á razón de 500 libras esterlinas cada año, durante cinco años.

La **COPA MICHELIN** se adjudica cada año al piloto del aparato que, antes del 31 de Diciembre, á la puesta del sol, es dueño del record, según las condiciones del reglamento del año.

Esta copa fué ganada en 1908 por WILBUR WRIGHT, por el record de la distancia en circuito cerrado, sin contacto con el suelo.

GRAN PREMIO MICHELIN.— Este premio será ganado por el piloto del primer aparato con dos asientos ocupados que, antes del 1.º de Enero de 1918, efectúe la travesía de París á Clermont-Ferrand y á la Cumbre del Puy-de-Dôme (altura 1,465 metros) en menos de seis horas. Además, la suma de 100,000 francos le será pagada en efectivo.

La **BRITISH EMPIRE MICHELIN CUP**, se otorgará el 31 de Marzo de cada año, al aviador inglés que recorra la mayor distancia en un aparato más pesado que el aire, sin haber tocado tierra.

Tenemos entendido que esta importante casa, que cuenta en tierras españolas con una magnífica clientela, ha puesto en estudio un premio parecido para fomento de la aviación en España.

FÁBRICA DE BICICLETAS**de J. Reverter**

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

"The Birmingham Small Arms Co. Ltd."

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

Garantía en toda clase de reparaciones

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

FABRICA DE RUEDAS

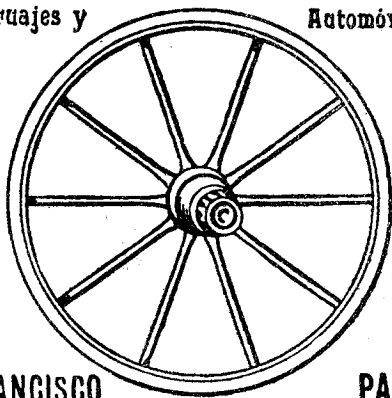
PARA

Carruajes y

Automóviles

Sistemas sin reparaciones

Garantías



FRANCISCO

PARET

Gracias, 12.-Teléfono 3754.-Barcelona

Sucursal: Feliú, 3.-Madrid

Espacio reservado al anuncio de la

Casa COSTA

Publicaciones de la casa **Leoncio Miguel**, de Madrid

Biblioteca de las Artes Decorativas

- I. **Historia, Teoría y Técnica Ornamental y Decorativa de EGIPTO**, por
RICARDO AGRASOT. 1 vol. de 210 páginas, con más de 300 ilus-
traciones.

EN PREPARACIÓN

Dibujo y Decoración del Alfabeto.

Biblioteca de Arte Español

- I. **Sorolla, su vida y su arte.** Con 100 ilustraciones.

Publicación del «Club Montanyenc», de Barcelona

Sota Terra. *Reseña de las excursiones espeleológicas del «CLUB MONTANYENC» durante el año 1907 y catálogo de los fenóme-
nos espeleológicos de Cataluña. Un vol. de 180 páginas ilus-
tradas.*

Se encontrarán de venta en la Rambla de Cataluña, 75, pral.

NEUMÁTICOS PALMER

CASAS RECOMENDADAS

(ANUNCIOS ECONÓMICOS DE GRAN EFICACIA. Pídase tarifa)

HOTELES

REUS.— Hotel de Inglaterra, en la Plaza de Prim.
TARRAGONA.— Gran Hotel Continental: Auto-Garage.

ARENYS DE MAR.— Monte Nello.

MEDALLA

conmemorativa de la travesía del Canal de la Mancha por Blériot, en bronce, 30 ptas.

IMPRESOS

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

LIBROS

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

OFERTAS

VOITURETTE DE CARRERAS, Lion Peugeot, en perfecto estado de funcionamiento, se traspasa á precio económico para adquirir coche de más fuerza.

CARROSSERIE, se cede una en buen estado.

BICICLETA B. S. A., modelo 1908, casi nueva, se vende muy barata.

DEMANDAS

La célebre Casa **ALCYON,** fábrica de ciclos, motociclos y automóviles, desea un comerciante serio y con solvabilidad, para representarla en Barcelona. Dirigir ofertas con referencias á André Tels, 24, rue d'Orléans, Neuilly s. Seine (Francia).

Los Deportes

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
Rambla de Cataluña, 75, pral.
BARCELONA

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

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

ANUNCIOS

Solicítense tarifas.

PAGOS POR ADELANTADO

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

CORRESPONSALES:

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

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

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

REPÚBLICA DE CHILE. — VALPARAÍSO:
Sr. D. Tomero Bertini, calle Esme-
ralda, 9, y Blanco, 261. — Sr. don
Carlos Brandt, Casilla núm. 104. —
CONCEPCIÓN: Sr. D. Carlos Brandt,
apartado 450. — SANTIAGO DE CHILE:
Sr. D. Juan Nacimiento, librero,
calle Ahumada, núm. 265, Casilla
2,298.

REPÚBLICA DEL ECUADOR. — GUAYA-
QUIL: Sres. Contreras y Valdés,
apartado A.

REPÚBLICA DEL PERÚ. — LIMA: Señor
D. Felipe Pro, Unión, 324.

REPÚBLICA DEL URUGUAY. — MONTE-
VIDEO: Sr. D. Pedro Drets, calle
Uruguay, 235, entre Daymán y Río
Negro.

REPÚBLICA DE BOLIVIA. — ORURO:
Sr. D. Antonio Alba López, librería.

ISLAS FILIPINAS. — MANILA: Señor
D. V. Arias Fernández, Carriedo, 49.

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

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

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

El público debe hacerse los pe-
riódicos.

Los mejores periódicos son aque-
llos en que más influye el lector.
Serán siempre bien recibidas ad-
vertencias, consejos y opiniones.

LEA V.

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

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

La publicidad en este periódico es muy importante

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

LA RECLAME UNIVERSELLE. - PARÍS

12, Boulevard de Strasbourg, 12

TELÉFONO 445-21

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

CICLOS SANROMÀ

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



CICLOS OCEAN

Máquinas para coser y hacer medias
Gran surtido de Accesorios y Piezas sueltas

TALLER DE REPARACIONES

Ventas á plazos y al contado. Casa fundada en 1885

JUAN P. VALIENTE

Despacho: Regomir, 37 y Gignás, 15 - Talleres: Gignás, 16

BARCELONA

PÍDASE EL CATALOGO ILUSTRADO

de progreso humano es de suma importancia, todas las mujeres querrán seguramente coadyuvar á su buen éxito; éste es el verdadero feminismo.

Por todas estas consideraciones, la Liga para la Educación física, que proyectamos crear, deberá reunir todos los sufragios, todas las colaboraciones, todas las

buenas voluntades, y agrupar todos los ciudadanos bajo la divisa:

Por nuestros hijos : por su vida.
Por la Patria : por su grandeza.

LANGLOIS DU FEU.

Por desgracia para la cultura de nuestra patria, resulta muchísimo más fácil obtener informaciones y fotografías de cualquier parte del mundo que de la más cercana capital española, sobre todo en lo que al sport se refiere. Así, nos fué imposible ocuparnos con la extensión que hubiéramos deseado del importantísimo Concurso Hípico de San Sebastián, á pesar de haber tratado de obtener datos desde dos meses antes, y, á la hora de cerrar la presente edición, nada se ha recibido todavía referente á las carreras de Monte Igüeldo, y eso que tampoco en este caso habíamos perdonado cartas, comunicados ni súplicas. De nuestros lectores y amigos esperamos nos perdonen esta forzada laguna de nuestra información, que deseáramos fuese reflejo fiel de cuanto en España tenga relación con el sport.

La carrera de Monte Igüeldo acaba de proporcionar un nuevo y sonado triunfo á los constructores de Barcelona.

En las categorías de velocidad, Dorny, sobre *Hispano-Suiza*, se llevó el primer premio de la categoría 1.^a y Zuccarelli conquistó el primer lugar de la 2.^a. En las categorías de término los sportsmen barceloneses han representado un magnífico papel, pues Don J. Torres Jener llegó primero, con su *S. P. A.*, en la categoría 6.^a, y D. Salvador Andreu, con su gran *Itala*, en la 7.^a.

No menos que á la Hispano hay que felicitar á la casa Klein, cuyos neumáticos llevaban los coches vencedores; los conductores de éstos han dirigido espontáneamente á dicha casa la siguiente carta:

«Sr. G. Klein.

Barcelona.

Muy Sr. nuestro : Con verdadera satisfacción le expresamos nuestras gracias por los neumáticos de su fabricación. Los mismos que ganaron en Mont Ventoux, acaban de ganar los primeros puestos en Igüeldo (San Sebastián), después de haber recorrido más de 3.500 kilómetros en las carreteras de España y Francia.

Su estado de conservación es brillantísimo, pues están como el primer día que empezaron á funcionar, sin que por ahora hayan concluido de correr. ¡Conocerán otras carreras y otras victorias!

Nos complacemos en felicitarle por el feliz resultado de los mismos y nos auguramos tener siempre neumáticos parecidos; con ellos la mitad de una carrera está ganada antes de empezarse.

Nos reiteramos de V. sus atentos, s. s., q. s. m. b.,

Firmado:

Paolo Zuccarelli. — L. Dorny.

Barcelona, 1.^o Octubre 1909.»

Por exceso de original hemos tenido que retirar una interesante información ilustrada relativa á un sable de combate muy ingenioso, inventado por el Maestro González, de la sala tan acreditada en Barcelona.

A lo que parece, este sistema evita casi en absoluto el desarme.

Nos es agradable recomendar á nuestros lectores el «Gran Hotel Continental», de Tarragona, al cual la Junta provincial de Sanidad ha remitido el siguiente oficio:

«La Comisión permanente de la Junta provincial de Sanidad, oído el informe del Inspector de Sanidad de esta provincia, Doctor Deó, en la sesión celebrada el 17 del actual y á tenor de lo que previene el art. 116 del R. D. de 12 de Enero de 1906, acordó autorizar que el «Gran Hotel Continental» de Tarragona ostente la

siguiente inscripción : «Este hotel reúne las condiciones prescritas por las leyes».

Tarragona, 20 Septiembre 1909. — El Vice Presidente, *Pedro Aguilera*. — El Secretario, *Pablo Deó*.»

La Asociación de Locomoción Aérea ha hecho un verdadero *tour de force* con el número de su *Revista*, que corresponde al 15 de Septiembre, pero que no ha aparecido hasta muy empezado el Octubre. Es extraordinario, compuesto de más de 50 páginas, profusamente ilustradas, en las cuales descuellan el artículo del capitán Cañellas sobre *Organización de experiencias y estudios en las Sociedades de Aviación* y los estudios sobre los aeroplanos españoles Olivert y Verdaguer.

Con el otoño, que hace cerrar los balnearios, se abren los gimnasios.

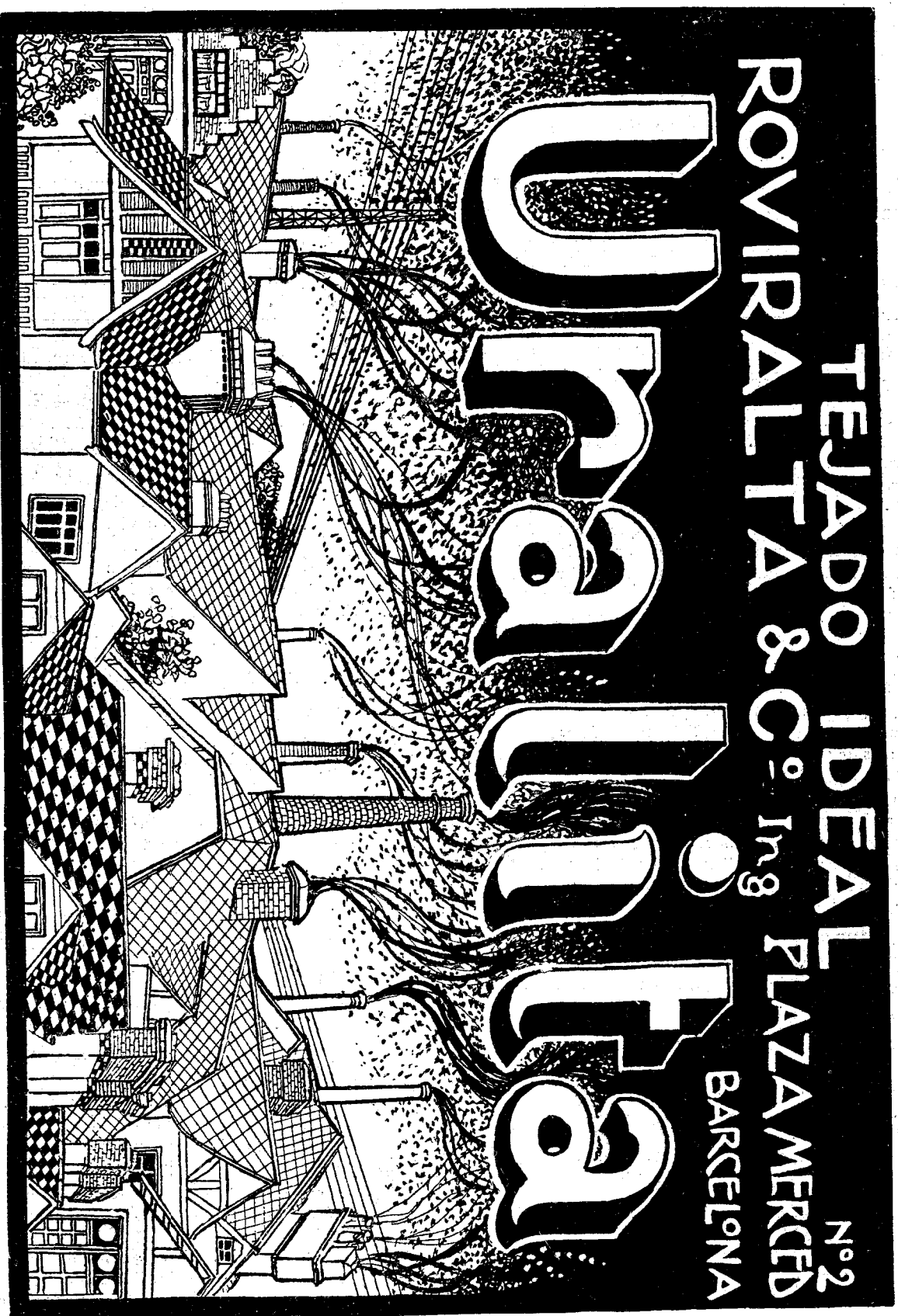
El del profesor Sr. Vila anuncia la matrícula para la Academia de lucha greco-romana, en una sala exprofeso. Continuarán las lecciones de boxe y, naturalmente, de gimnasia.

De Madrid. — La Unión Velocipédica Española celebró su excursión oficial correspondiente á este mes el día 3. Los concursionistas se reunieron en la Plaza de San Marcial, continuando por la carretera de Extremadura á Villaviciosa de Odón (Campo Forestal), donde pasaron el día; por la tarde verificaron un concurso de tiro al blanco con escopeta de salón; el regreso se verificó por el mismo sitio, volviendo todos los concursionistas sumamente satisfechos del día pasado. Kilómetros recorridos de ida y vuelta: 38; acudieron unos 30 ciclistas.

Federación Ciclista de España. — El día 3 del corriente celebró esta Sociedad carreras de bandos, por parejas, en la carretera del Pardo; el recorrido era de 6 kilómetros; dieron principio á las nueve; todos los ciclistas y el numeroso público que acudió á presenciárlas, se divirtieron mucho, pues duró hasta las once y media, á causa de ser por parejas. Resultó vencedor el bando encarnado; entre los diez y ocho corredores que formaban ambos bandos, merecen citarse los Sres. Arroyo, Robredo, Pradilla y Leblant, que hicieron una bonita carrera de velocidad, con prolongados y fuertes embalajes. Formaban el jurado los Sres. Soria, González, Alexandre y Agustín. Después festejaron el término de la carrera con una suculenta paella valenciana en honor á los corredores.

El Circulo Velocipédico Moderno tiene en proyecto importantes carreras.

Para el número de 15 de Noviembre anunciamos un magnífico extraordinario, dedicado al Salón de París y últimos adelantos de la aviación, que está destinado á llamar poderosamente la atención de todos. Contendrá, además, como es natural, la crónica de los acontecimientos corrientes.



Cartel «Tejado Ideal URALITA», de la casa Roviralta y C.^{ia} de Barcelona.