

OS SPORTS ILLUSTRADOS

PRIMEIRO ANNO—N.º 13—NUMERO AVULSO 20 RÉIS
 Redacção, Administração, Officinas de composição e Impressão
 43, RUA FORMOSA, 43
 LISBOA
 ** TELEPHONES: Redacção 1000, Administração 242 **

DIRECTOR
JOSÉ PONTES

 Propriedade de J. J. DA SILVA GRAÇA

 Sabbado, 3 de Setembro de 1910

O problema da aviação

Uma notação engenhosa

A notação que vamos apresentar aos nossos leitores e com a qual se podem indicar muito simplesmente as disposições de conjunto de um aeroplano, é devida a Rodolphe Soreau, e apresentada por este na conferência realisaada em 5 de março passado por occasião da distribuição de premios do Aero-Club de França.

Antes, porém, de apresentarmos essa notação, convem recordar, ainda que muito summariamente as funções dos principaes e gãos d'um aeroplano.

D'um modo geral, temos a considerar n'um aeroplano: as superficies sustentadoras, as disposições adoptadas para assegurar a estabilidade longitudinal, transversal e de direcção ou trajectoria, e os dispositivos para obter as variações d'altitude e de direcção. De resto, todo o aparelho assenta sobre um carrinho munido de rodas ou de patins ou d'uma ou d'outra coisa, e possui um motor accionando um ou mais propulsores.

Os dispositivos destinados a assegurar a estabilidade de trajectoria e as variações de direcção, são constituídos por superficies verticaes fixas e por superficies verticaes moveis, em torno d'um eixo vertical, funcionando como a quilha e o leme das embarcações, qualquer que seja o aparelho considerado.

As restantes disposições é que variam conforme o aparelho considerado. Assim, as superficies sustentadoras podem ser constituídas por varias superficies sobrepostas ou por uma superficie unica. As disposições destinadas a garantir a estabilidade longitudinal, são constituídas por lemes d'altitude, auxiliados algumas vezes por uma cauda estabilisadora, e variaveis em numero e disposição. As principaes disposições destinadas a garantir a estabilidade transversal, são: As automaticas, (superficies verticaes fixas) e as que produzem ou a variação de quantidade (ailerons) ou a variação da qualidade (torção das azas) da superficie sustentadora a um e outro lado do eixo do aparelho, e ainda, a dos chamados planos de derivação (Breguet).

Quanto à variação de altitude, é obtida por meio dos lemes d'altitude, isto é, por superficies moveis em torno d'um eixo horizontal e fazendo com o horizonte um angulo variavel à vontade do piloto.

Finalmente, dá-se o caso, n'alguns aeroplanos, de haver orgãos accumulando mais de uma função.

Posto isto, designemos as superficies sustentadoras fixas por S., e as mesmas superficies munidas de ailerons, de planos de derivação ou susceptiveis de sofrer uma torção por Z, os lemes de altitude por A, a cauda por C.

A ordem da collocação das letras indica a ordem por que se acham dispostos estes orgãos da vante para a rectaguarda, os indices numericos indicam o numero de superficies sobrepostas. Quando algum orgão desempenhe uma dupla função, fecham-se n'um parenthesis as letras respectivas.

Appliquemos a notação a algunsapparelhos:

Wright	A ₂ Z ₂
Voisin (1.º typo).....	A S ₂ C
Voisin (1910).....	A Z ₂ C
Bleriot XI.....	Z A C
Wright (modynado).....	A Z ₂ A
Monoplano H. Farman.....	Z C A
Biplano H. Farman (1910).....	A Z ₂ C
Nieuport	Z C A
Tellier	Z C A
Antoinette.....	Z C A
R. E. P. 1.º typo).....	S (A) C
R. E. P. 2.º typo).....	(S) A C
Brynet.....	Z ₂ (C) A

Heroplanos portugueses

Gouveia.....	A Z A
Gomes da Silva.....	A S ₂ B

Por estes exemplos se vê que varios aeroplanos, embora muito diferentes, podem, por esta notação, ser representados do

mesmo modo. E', todavia, necessario lembrarmos-nos que, com esta notação, Soreau teve apenas em vista representar a disposição do conjunto, de que, aliás, dependem, em larga escala as propriedades do aparelho.

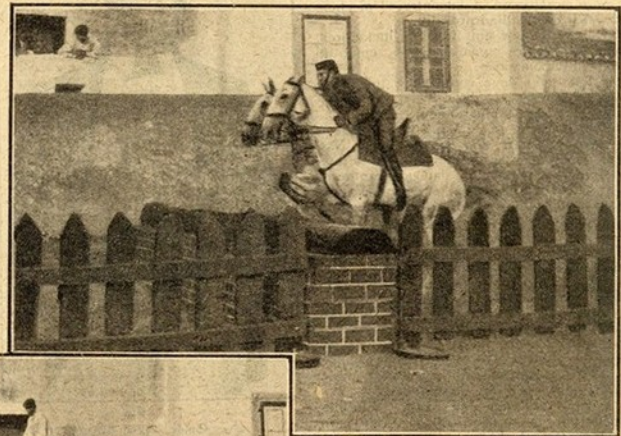
Lisboa, agosto de 1910.

PEDRO F. RIBEIRO D'ALMEIDA.
 (Do Aero-Club de Portugal).

Exercicios hippicos

No regimento de lanceiros 2 e cavallaria 4, os officiaes, os sargentos e os cabos costumam adextrar-se em varios exercicios hippicos, ensinando as suas montadas, de forma a obrigar-as aos mais difficeis trabalhos de equitação e a transpôr os obstaculos mais perigosos.

Por esses motivos ha sempre desejo de



das menos interessantes. E' sobre Kullo, que eu considero como um dos mais fortes luctadores que tem apparecido.

Foi na occasião em que Yousouff voltava ás *Folles Bergers*, onde, n'um campeonato que ali se tinha realisado, vencera alguns dos melhores luctadores d'esse tempo. Entre os vencidos contava-se Pons, que pouco pareceu importar-se com a sua derrota e Pierri e Tom Canon, que, ao contrario do campeão, juraram vingar-se, ameaçando Yousouff de procurar um luctador que o vencesse.

N'esse dia,—dizia o t r rival turco—cor-

mostrar esses arrojados trabalhos aos estrangeiros que nos visitam. Ha di s esteve em Lisboa um principe allemão e uma embaixada e foram ao quartel onde apreciaram diversos exercicios de destreza e arte de bem cavalgar.

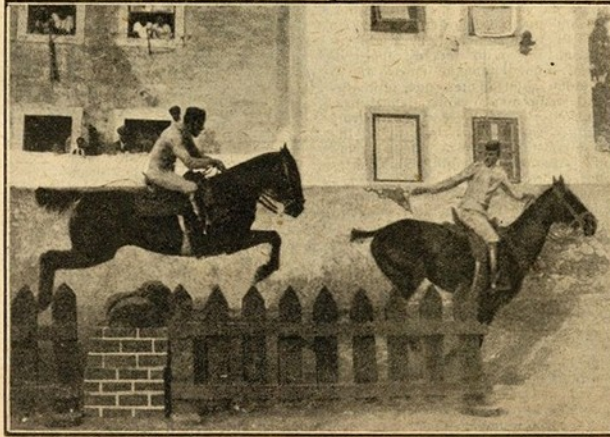
Os terriveis luctadores indios

Dois campeões são derrotados em segundos

«Já que teve a boa idea de inaugurar nos *Sports Illustrados* o capitulo das anedoctas, permittam-me que lhe conte uma, que não é



Diversos saltos de obstaculos

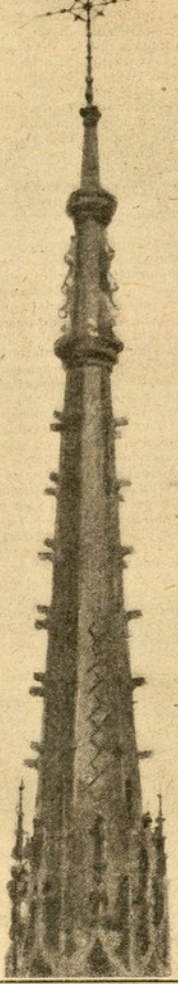
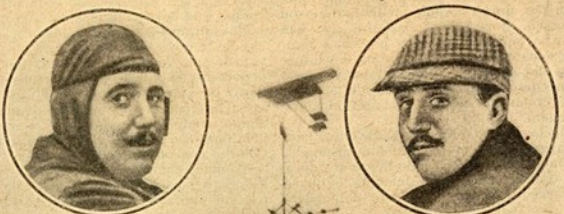


tarei o peçoço. Nem elle, nem a sua familia, com effeito, admitiriam a derrota.

—Isso seria o melhor que tinhas a fazer, disseram Pierri e Tom Canon, que partiram para a Turquia em procura do homem capaz de vencer Yousouff. Kara Ahmed foi o unico que encontraram disposto a defrontar-se com o terrivel turco. Mas, apenas chegado a Paris, arrependeu-se, ao saber que Yousouff estava disposto a matal-o na lucta. Por isso fingiu-se doente e foi o corajoso Ibrahim que recebeu o *zhoc* do colosso, sendo vencido com facilidade, apesar da energia como se defendeu.

Mas, para tombar Yousouff era preciso alguém. Elle tinha declarado, imprudentemente, que os homens que temia mais eram os indios.





DREXEL—Os recordmen da altura—MORANE

desejos de bater este curioso «record». Mas para isso era indispensável proceder a um treino gradual. E assim tenho vindo a exercitar-me, nos diversos «meetings» em que entrei, para a conquista das alturas. Em S. Petrsburgo, subi a 300 metros; em Rouen, a 307; em Paris, a 740 e 1.900; em Bourne-mouth, a 1.300 oficialmente, e a 1.600 officiosamente; em Nantes subi a 1.000 metros e em Caen a 1.200.

—Nunca deixava a tão alto como era desejo meu, porque tinha um motor que falhou a mais de 1.000 metros de altura.

Attingiu a maxima altura em 29 minutos

—E o vôo que acaba de fazer?
—Vinha na idea de subir o mais alto que pudesse e de me apropriar do record. Comecei por consultar o barometro, quando me vi a 300 metros, depois a 800, a 1.000 e a 1.300. De 1.300 para 2.000 metros, altura de que tomei nota, olhei repetidas vezes para elle e notei que, apesar de todos os meus esforços, subia com lentidão, com muita difficuldade mesmo. Quando o vi marcar um pouco mais de 2.000 metros, tratei de parar o motor e comecei a descer. Havia 29 minutos que eu tinha deixado a terra.

—Eu já não via senão o mar, e por sobre a aza esquerda como que adivinhava a costa de Trouville. O tempo estava bastante claro, como ordinariamente acontece desde que a tempestade purifica a atmosphera!

—Experimentei-se uma sensação desagradabilissima quando se sobe estao o o vento em continua mudança de rumo. Assim, eu via a parte de baixo nuvens trazidas de sudoeste ao mesmo tempo que sentia o vento a soprar do norte. Quando as correntes aereas evoluçionam demasiado apressadas, o incommodo não pôde ser maior. E' por isso que, apesar de muito instado, nunca levei comigo um passageiro a semelhante altura. Confio bastante nos meus nervos, porque me fui habituando pouco a pouco; mas já não posso ter igual confiança na pessoa que me acompanhe.

—Cheguei a terra em nove minutos, com o motor parado, em vôo pairado. Só puz o motor novamente a trabalhar coisa de poucos segundos antes da aterragem para evitar que a tela do aeroplano se enlameasse em vista das rabanadas de vento que o sacudiam, repetidas.

Recordações do passado

Uma fita animatographica vista sobre uma bicyclette

Foi ha uns 14 annos que se deu o caso que vou narrar. A velocipedia então, quer entre os *touristes*, que os havia decididos e dos melhores, quer entre os corredores, era um *sport* favorito da *élite*, das creaturas de bom gosto. Restringido a um numero limitado de rapazes, não havia tentativa que se não levasse a cabo, nem idea generosa que se não puzesse em pratica.

Em certo domingo, eu e mais tres amigos, dois d'elles montados n'um *tandem* sahimos, manhã cedo, a caminho de Cintra, dispostos a seguir depois para Collares e saborear, na Praia das Maças, uma caldeirada *para seis*, confeccionada por mão de mestre, ali, á beira do Oceano, sobre a areia *coirada* da praia.

Pedalando com alma, o percurso de Lisboa á risonha Cintra, fez-se com relativa facilidade, até que, precisamente quando nos apeavamos, um pedal do *tandem* se quebrou e nós vimos gorado o passeio á Collares e ir por agua abaixo a nossa rica caldeirada. Emquanto se não decidia o caso, fomos almoçar, sahindo do hotel Netto uma hora depois, bem comidos e

melhor bebidos, a comprar, n'uma tabacaria da villa, uns *appetereis* charutinhos.

Fazendo fumo, como chaminés de quatro fabricas juntas, um dos nossos companheiros, vendo encostada ao balcão uma bengala, precisamente equal a uma que possuia, pegou n'ella distraidamente e, collocando-a no braço, sahio ao nosso lado todo ancho e senhor de si. Decidido, por ultimo, de que a viagem a Collares se faria em burros, iamnos para os alugar quando, a meio do caminho nos surgiu pelas costas um velhote muito afflicto, a suar desalmadamente e a bater no hombro do meu amigo a pedir-lhe a bengala. Este, que ainda não tinha reparado no *fiasco*, affirmo que a *badine* era sua e que a não largava, embora tivesse de cair Troya.

Foi deante do natural reparo do velhote, de que lhe não parecia que os cyclistas andassem de *bicyclette* e com bengala, que o meu amigo se decidiu, vexadissimo, a entregar-lh'a, com mil desculpas e um farto de gargalhadas por nossa parte.

Vieram, por fim, os burros. Toca a montar e a partir, estrada fóra, a caminho de Collares, fazendo calculos a respeito da hora provavel, em tal meio de transporte, da no sa chegada ali. A meio do caminho, porém, a fita animatographica que começara a desenvolver-se com o caso da bengala, teve de novo um outro enjeço para se exhibir, n'um episodio interessante, vivo e, quicá, curioso.

Um dos burros, por mais pancadaria que se lhe desse, não havia maneira de caminhar. Farto de apanhar lambada, o desgraçado, n'um justificado assomo de ira, pregou no ar umas tantas parrelhas de colces e, pela cabeça fóra, o meu companheiro que o montava e foi cahir atetallado como um sapo. Pois, prezadissimo leitor, quer saber o que nós vimos, quando, atralhadamente, iamnos para acudir ao nosso collega?

O burro, para completar a sua obra, parando até um animal intelligente, decidira-se a fazer partida mais grossa e foi sentar-se com o trazeiro sobre a cara do seu montador, enchendo-lh'a com um *presente* fresco, de occasião!

Escusado é dizer que a gracinha lhe custou cara e que a lombeira pagou, em arrojadas, o muito que elle tinha deitado cá para fóra. A rir ainda, retomámos o caminho e chegámos, finalmente, a Collares, exactamente quando a varzea andava coalhada de embarcações, cheias de gentis meninas, ali a veranear. Convencidos de que eramos rapazes com engenho e arte, sufficientes para uma conquista, embarcámos tambem e fizemos vogar mansamente o pequeno bote que nos destinaram. Mas estava escripto que aquella dia havia de passar-se a rir e a succeder-nos desgraças!

Quando iamnos para collocar lado a lado, a nossa *gondola*, com uma outra carregada de bonitas raparigas, uma manobra errada fez chocar os dois barcos e atirar com todos os seus passageiros á agua. Como pintos, a escorrer, fomos levados para casa de um saloi, onde nos conservamos todo o tempo necessario para que a nossa roupa seccasse e podessemos, ao m. nos, decentemente, regressarmos a Lisboa. Tendose repetido na volta, as mesmas scenas com o tal burro teimoso, resolvemos, quasi ao chegarmos a Cintra, abandonal-os a todos e fazer o resto do caminho a pé, sem nos importarmos com o seu dono.

Qual não foi o nosso espanto, quando, ao seguirmos para a estação do caminho de

RECORDS DE ALTURA

Dominando o espaço

Morane bate o prodigioso «record» do inglez Drexel elevando-se a 2.100 metros, n'um aeroplano

O record do mundo em altitude, depois de ter passado além dos 1.000 metros, coube successivamente a Paulhan (1:269 metros) Morane (1:360), Lathan (1:384), Oilslaegers (1:720), Chavez (1:784), Brookins (1:902) e Drexel (2:013), um joven rapaz de 19 annos, inglez e cujo nome todo é Armstrong Drexel.

Pois na segunda-feira ultima, Leon Morane, que já era o detentor de varios records de velocidade, elevou-se, no Havre, a 2.100 metros de altura, batendo o valoroso inglez. A's quatro horas, n'uma aberta, depois de um dia desolador, os monoplanos e biplanos, começaram a evoluçionar, correndo o vento com uma velocidade, entre 8 e 10 metros por segundo. Deixando os collegas a esvoacar em redor dos *pylônes*, Morane elevou-se rapidamente no seu *Eleriot*, e, executando largas viragens, em breve subia, subia, até parecer uma pequena mancha no horizonte.

Leon, entrevistado por um jornalista, referiu, impressionadissimo ainda, a sensação que experimentára:

—Havia já algum tempo que eu ardia em



O publico de Paris festeja Aubran e Leblanc, vencedores do circuito do Leste, que foi a primeira corrida de aeroplanos, em circuito

ferro, os vimos, muito tranquilos, já á porta do dono, o qual os afagava contente, tanto mais que tinhamos pago adeantadamente e elles não appareceram com qualquer coisa de menos. Finalmente, eis-nos em Lisboa, á porta do Vejo Club, que então tinha a sua sede no Arco do Bandeira, e onde fomos dar a guardar o maldito *landem* causador de tantas infelicidades. O melhor, porém, estava ainda para acontecer a um dos meus companheiros, um rapaz que deu brado como corredor e que varias vezes foi campeão de clubs, de Lisboa, etc.

Foi o caso que indo elle e o outro que não ficara apeado, montado cada qual na sua machina, a caminho de casa, quando, ao passarem em frente da porta do Arsenal,

modestos *chouffeurs* aos reis e imperadores.

O rei Fernando da Bulgaria com os seus filhos Boris e Cytillo, visitou no dia 15 de junho, o aerodromo de Kiewit, no Hasselt. Foram recebidos pelo cavalleiro de Lamine. Este conduziu os dois jovens principes, no seu biplano. O rei Fernando pediu tambem, para dar um voo. Lamine aquiesceu e com o real passageiro fez um voo de 7 minutos e 18 segundos, a alturas que variaram entre 25 e 50 metros.

No dia 22 de agosto, o rei de Hespanha, de passagem em Paris, foi á Buc, onde foi recebido par Maurice Farman, que lhe explicou detalhadamente o funcionamento do biplano. O vento soprava a 12 metros por

o adversario. Foi, porém, attingido tambem por uma estocada que lhe atravessou o braço. Pois Duclos declarou que não trocaria aquelle ferimento por coisa alguma; ficou contentíssimo, porque o seu medico lhe disse que nunca tinha visto tão bom sangue. Duclos provou n'esta occasião, como em muitas, a sua serenidade e coragem.

Duclos possuia um coração de ouro. Para desagrar um amigo, que fôra insultado, bateu-se um dia, servindo-lhe de testemunha o amigo cujo nome defendia, e que só conheceu o verdadeiro motivo da pendencia, depois d'ella terminada.

Chodruc Duclos teve uma vida muito accidentada. Um dos maiores episodios da sua aventureira existencia foi a fuga a que teve de recorrer, por ter morto em duello um coronel que o tinha insultado. A familia do morto dispunha de influencia e perseguiu Duclos. Teve de refugiar-se na Italia.

Duclos nasceu em Bordeus, em 1774, pertencendo a uma das mais ricas e importantes familias d'aquella cidade. Em 1793, contando então 19 annos, tornou-se um dos mais ardentes partidarios do realismo. Enfileirando na legião dos Allobroges, ás ordens do general Précy, distinguiu-se no cerco de Lyon.

Voltando a Bordeus, as suas aventuras galantes e a dextreza de que dava provas em todos os exercicios physicos granjearam-lhe grande reputação.

Durante o Imperio, foi preso por estar envolvido n'uma conspiração realista. Conseguiu, porém, evadir-se, e depois, em 1815, disfructava de bella situação junto de Luiz XVIII, que lhe confiou mesmo funções importantes. Na occasião da Restauração, quiz fazer valer os seus titulos, para alcançar a nomeação de marechal de campo, mas a sua pretensão pareceu exagerada. Não foi attendido, e pouco a pouco foram sendo esquecidos os seus serviços.

Sem recursos, Duclos cahiu na indigencia, fazendo vida de vagabundo e chamando a cada passo, a attenção para os seus andrôjos, como que para pôr em fôco a ingratição dos Bourbonis.

Morreu em 1832.

E, para terminar, mais uma nota que bem define o temperamento d'esse homem. Estava-se na revolução de 1830. Detraz d'uma barricada, Chodruc viu um rapazito preparar-se para alvejar um suíço. Pediu-lhe a espingarda, apontou e feriu de mor-

fazer uma das mais longas e arrojadas travessias até hoje realizadas em aeroplano.

Moisant, que é de naturalidade americana, desde novo mostrou-se arrojado e dotado de uma vontade de ferro. As im que, depois de ter voado apenas cinco vezes, partiu de Etampes, campo onde fazia a sua aprendizagem, em companhia de um seu amigo, vindo descer em Frey, no meio de uma multidão enorme, que esperava a partida dos concorrentes do circuito de Leste.

No dia seguinte áquelle da sua chegada a Frey, depois de afinar o motor do Blieriot que pilotava, disse ao mechanico que enchesse os depositos de gazolina e que subisse para traz d'elle. Uma vez no ar, disse:

—Vamos para Londres!... Como bagagem levava apenas uma carta rasgada de um athlas de escola e uma bussola. Quando o viram em Amiens, primeira terra onde desceu, de pantufas de feltro, não acreditaram, que tivesse embarcado para fazer uma tão longa viagem. De Amiens, Moisant, empre com o seu mechanico, partiu ás 5 horas e 45' da manhã, para Calais, onde chegou ás 7 horas e 25', descendo para tornar a encher de gazolina o deposito do seu aeroplano. Depois de se informar em que direcção ficava Douvres, tornou a partir ás 10 horas e 30' atravessando o canal da Mancha, indo descer perto de Douvres, uma hora e um quarto depois, transido de frio. Moisant tentou partir immediatamente, mas a chuva e o vento fortissimo que soprava, impediram-no de realizar a sua audaciá tentativa, transferindo a partida para o dia seguinte. Apesar da bruma densissima que fazia, ás 5 horas da manhã, Moisant e o mechanico, seguiram em direcção a Londres, que tinha decidido visitar em aeroplano. Mas aqui começa a infelicidade do aviador, por que em Sitting-bourm, a 60 kilometros apenas de Londres, onde tinha chegado ás 7 horas, se viu obrigado a descer á terra. O motor tinha soffrido uma *panne* que depressa foi reparada, partindo em direcção ao ponto tão desejado mas onde ainda não poudes chegar. Uma nova *panne* obrigára-o a descer.

Voando a pouca altura e tendo-se-lhe quebrado um dos fios que seguram as azas do aeroplano, viu-se obrigado a descer n'um terreno semeado e muito desigual, tocando com a helice em terra e partindo-a. Como não levava uma outra, para substi-



Os reis aviadores.—S. M. Alfonso XIII de Hespanha no aeroplano de Maurice Farman

se lhes deparou um policia, a intimar o que seguia da parte de traz, com a lanterna de acetylene apagada.

—Então você não sabe que é prohibido andar com o pharol apagado?—berrou o policia furioso.

Explicou o pobre cyclista o motivo de semelhante descuido, dizendo que sendo a lanterna de acetylene a não podia accender por lhe faltar o carboreto.

O policia, que ouvia, com ares de esperto, a explicação, torceu o nariz e, querendo dar a perceber que não se deixava embarrilar facilmente, retorquiu:

—Qual *mytilene* nem meias *mytilenes*!... Deite-lhe você azeite e espesvite-lhe a torcida, que verá que não é preciso *coletore* para nada!...

Foi assim, caro leitor, que terminou aquelle memoravel dia de verão, do qual ainda hoje me recordo com saudade!...

BRE-NÓ

Água da Curia

Semelhante á de Contrexéville Estimula a acção dos rins, que são os filtros do corpo humano. Experimentae a agua da Curia.

Depositario: Humberto Bottino, Praça dos Restauradores, 31-H. Tel. 3035.

O Real Club Naval na Azambuja

O passeio nautico,—aumentado no seu bello programma com corridas de barcos automoveis, canoas monotypos, guigas etc.,—que devia realizar-se amanhã, no canal da Azambuja, ficou transferido para o dia 25. O Real Club Naval aproveitará o tempo tornado disponível, por esta transferencia em melhorar o seu bello programma.

Reis aviadores

Alfonso XIII de Hespanha e o Rei da Bulgaria desejam conhecer os aeroplanos

O problema da conquista do ar, mais pesada chamou a attenção de todo o mundo. Hoje o enthusiasmo pelos aeroplanos chegou a ser embriaguez. E passou esse febril interesse por todas as camadas desde os

segundo e por isso não voou. Quando Maurice terminou um voo para o rei ver, este convidou-o para vir a Madrid

DUELLISTAS DE OUT'ORA

CHODRUC DUCLOS

O mais valente e excêntrico dos duellistas teve uma vida accidentada—nasceu na opulencia, morre na miseria

Chodruc Duclos é um nome que está profundamente ligado á historia da esgrima. O homem que o usou foi um esgrimista dos melhores de todos os tempos, apesar de não ter escola alguma. Nunca teve mestres nem os quiz; o seu jogo era muito seu, muito pessoal, um jogo intuitivo, que surpreendia os melhores atiradores. Duclos teve, durante a sua vida, uns trinta duellos, e em todos elles lhe foram favoraveis os resultados, o que dá a incontestavel medida do seu extraordinario valor.

E não era apenas na esgrima que se affirmava, como grande, o seu merecimento. Foi tambem um habil atirador de pistola, arma com que sustentava algumas das suas numerosas pendencias. Ficou memoravel a experiencia que elle fazia de alvejar, a quarenta passos, uma folha de papel collocada sobre um chapéu; o papel desaparecia e o chapéu não soffria o minimo estrago.

E, como para que o seu nome se ornasse ainda mais celebre, Duclos até teve a excêntridade de se bater, em duello formal, á bengalada. Foi este o seu ultimo duello, no qual serviram de testemunhas dois criados d'um *restaurant* de Bordeus.

Duclos recusou sempre tomar lições de esgrima. Dizia elle que, se tivesse um dia a desgraça de matar um seu semelhante, não lhe ficaria o romorso de ter aprendido para o fazer.

De construção herculea, era perigosissimo porque se empregava a fundo com rapidez e energia assombrosas, sabendo esperar paciente e cautelosamente a occasião propicia. Mantinha-se na expectativa, a espada cahida sobre a coxa, e dispunha da calma sufficiente para não atacar senão quando via segura a execução dos seus golpes. Da sua defesa, ficou lendaria a sua *parada* de segunda.

N'um dos seus duellos, feriu gravemente



Os reis aviadores.—S. M. Fernando da Bulgaria no aeroplano do cavalleiro Lamine

te o suíço. E, restituindo á espingarda ao seu dono, disse para este:—vé como se faz uma pontaria; e não podia continuar, mas não quero; é que não concordo com o que se está passando.

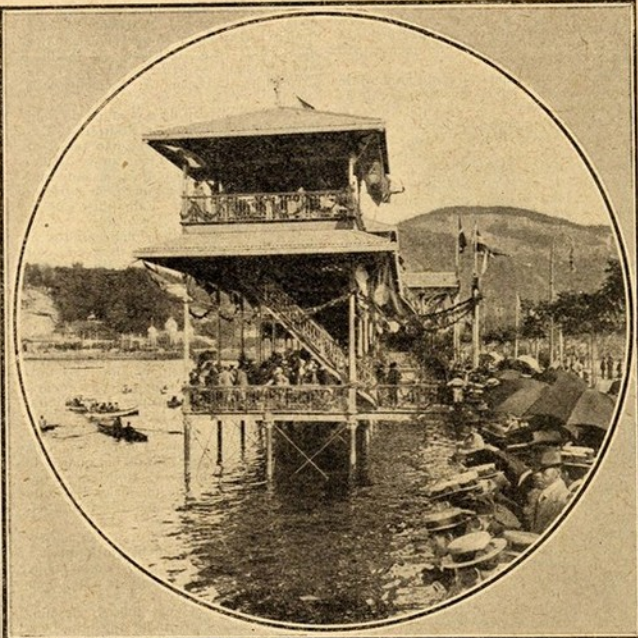
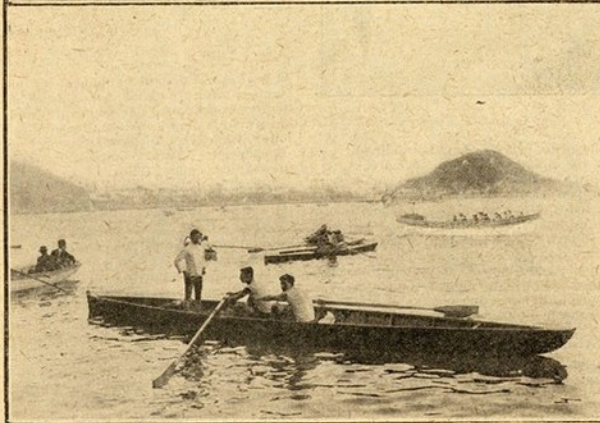
De Paris á Londres em aeroplano

John Moisant, o mais moderno dos aviadores, talvez o mais destemido, acaba de

tuir a partida, teve que esperar que de Paris lhe viessem. A's 5 horas da manhã do dia 22 partiu, mas, bem cedo, a chuva e a falta de gazolina obrigaram-no a descer de novo, d'esta vez apenas a quinze milhas do Crystal-Palace, logar onde pensava finalizar a sua viagem.



REGATAS EM BOTAFOGO (RIO DE JANEIRO)



1. Aspecto da regata—2. O pavilhão do jury—3, 4 e 5. Diversos aspectos da regata

O «sport» no Brazil

Em Botafogo realisam-se importantes regatas

Com a assistência do presidente da república, dr. Nilo Peçanha e esposa, da casa militar e civil, realisarem-se, em Botafogo, as regatas do «Campeonato Rio de Janeiro» promovidas pela Federação das Sociedades do Remo. Ao club vencedor que foi o Natação e Regatas, o presidente da república offereceu um bronze artistico e ao patrão e á guarnição do barco, medalhas de ouro e prata.

PORTUGUEZES NO ESTRANGEIRO

O «match» de «foot-ball» em Huelva—Uma victoria do «team» portuguez

O meio sportivo portuguez, apesar de muitos o classificarem de insignificante, contém em si elementos de extraordinário valor. Dotados de muita energia, os nossos compatriotas, quando se dedicam a um sport, fazem-no com um exito bello e tanto mais surpreendente quanto é certo que não é a tenacidade uma das suas mais accentuadas caracteristicas.

O nosso sportsman, em geral, despreza o treino methodico e regular. O temperamento impulsivo, que possui, frequentemente o obriga a desviar a sua applicação de um determinado ramo de actividade, para a utilizar em outro qualquer. E, ainda assim, apesar d'essa pouca persistencia, os portuguezes conseguem resultados magnificos, cujos melhores attestados são ás competencias com estrangeiros. O que não conseguiriam, pois, se fossem dedicados á um sport e methodicos na sua cultura!

Em todos os principaes campos sportivos, na lucta, na esgrima, na equitação, no foot-ball, na natação, etc., os nossos hois tem affirmado umas vezes o seu extraordinário merecimento, e na maior parte das occasiões uma verdadeira superioridade. Attestam o que dizemos os recentes concursos hippicos de Barcelona, Valencia, Bruxellas, etc.; as classificações obtidas no campeonato de lucta de Budapest; as victorias ganhas contra foot-ballers de Madrid, Badajoz, Huelva e contra teams reputados dos primeiros que existem em Portugal; o campeonato de natação, ganho no anno passado contra nadadores inglezes de justo renome; os triumphos esgrimisticos da Semana de Paris e dos torneos de Madrid, Nice e Monaco.

Para que enumerar mais glorias para os nossos sportsmen? Nem todas nos occur-

rem n'este momento, em que, impressionados ainda pelas informações que colhemos ácerca de Huelva, vamos trasladal-as ao papel, tornando por mais um motivo Os Sports Illustrados os mensageiros do bom nome nacional.

Como os portuguezes foram a Huelva

Huelva, como quasi todas as cidades hespanholas, tem o seu período annual de festas. Com programmas mais ou menos pomposos, mas sempre attrahentes, todas as terras de alguma importancia realisam os seus festejos annuaes. As corridas de touros, o espectáculo nacional por excellencia, espectáculo viril e emocionante, constitua, até ha meia duzia de annos a esta parte, o atractivo indispensavel de um cartaz de festas. Hoje, porém, as corridas de touros, sem, comtudo, perderem a sua importancia, não são, em Hespanha, o unico numero obrigado n'uns festejos. O sport, na sua marcha inevitavel, dominou os grandes meios, e conseguiu impôr-se. Presentemente, é rara a cidade hespanhola que não inclue no seu programma festivo alguns numeros sportivos.

Huelva não podia furtar-se a essa modificação de costumes, tanto mais que na sua população ha sportsmen entusiastas e distinctos, como os que compõem o Club Recreativo de Huelva, campeão de foot-ball do sul da Hespanha. Incluiu nas suas festas, entre outros numeros de sport, uma partida de foot-ball.

Os jogadores de Huelva são apaixonados pelo exercicio que cultivam. Quizeram ter uma medida do seu valor, já provado em desafios importantes. Lembraram-se, para isso, da competencia estrangeira, e, honrando o nosso meio sportivo, foi para cá que voltaram as suas vistas.

A organização do «team» portuguez

Era natural que fô se escolhido um dos nossos clubs mais em evidencia, e assim succedeu. Preferiram o Internacional, já porque o seu merecimento é justamente grande, já porque as suas victorias sobre Madrid e Badajoz dariam uma significação especial ao resultado que surgisse do desahio em Huelva. Dirigiram-se, pois, os hespanhoes ao Internacional.

Eduardo Luiz Pinto Basto, o distincto sportsman, que é elemento preponderante no Internacional e ao mesmo tempo figura de muito destaque no nosso foot-ball, reconheceu que o team do seu club não estava em condições de ir ao estrangeiro, pois que lhe faltavam alguns dos seus melhores elementos. Participou-o para Huelva, e, accedendo, depois, a mais um amavel desejo do club hespanhol, indicou, para o substituir, o Sporting Club de Portugal, o importante club do Lumiar, por o julgar em condições de bem defender o nome portuguez.

AS GRANDES PROVAS CYCLISTAS

O BOL D'OR

Leon Georget ganha-o, cobrindo 923 kilometros e 200 metros

Ha 17 annos que se disputa, em Paris, a corrida cyclista das 24 horas, a que deram o nome de *Bol d'Or*. Esta prova, que pela quinta vez foi ganha por Leon Georget, é a corrida de pista mais importante que se realisa em Paris.

Só homens d'um temperamento solido, possuindo um estomago em excellente estado e uma energia cheia de recursos, podem aguentar uma prova de 24 horas consecutivas, correndo atraz de *tandens humanos*.

Leon Georget, o vencedor d'este anno, que pela quinta vez ganha o premio,—sendo as ultimas 4 consecutivas,—possue todas estas qualidades em alto grau. Era o mais forte dos 8 concorrentes inscriptos, e a forma brilhante como fez a corrida dis-

pondo com facilidade de todos os seus adversarios, entre os quaes se contava seu irmão Emile, provou a esplendida *forma* em que estava e a coragem e energia de que dispõe.

A classificação final foi a seguinte:
1.º Leon Georget, com 923 kilometros e 200 metros; 2.º François Lafourcade, com 876 kilometros e 300 metros; 3.º François Suter, com 804 kilometros e 800 metros; 4.º Paul Combes, com 799 kilometros e 130 metros; 5.º Reginald Shirley com 791 ki-

Os 1:522^m, por Ollieslaegers, em 30 de julho de 1910, em Stockel;

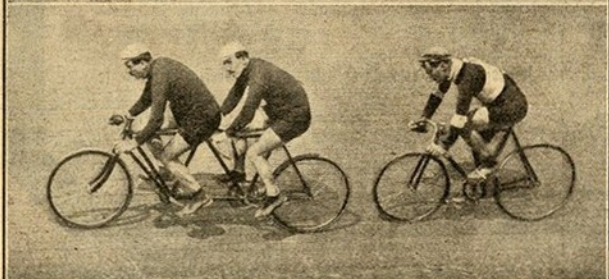
Os 1:700^m, por Tyk, em 1 de agosto de 1910, em Stockel;

Os 1:785^m, por Chavez, em 3 d'agosto de 1910, em Blackpool;

Os 2:013^m, por Drexel, em 14 d'agosto de 1910, em Lanark (Inglaterra).

Os 2:100^m, por Morane, 29 de agosto de 1910, em Lanack.

Esta maravilhosa *performance* constitue o *record* actual que difficilmente será vencido.



1. Leon Georget desmonta e seu irmão Emile prepara-se para o tratar com massagens — 2. Leon Georget em corrida — 3. A partida do «Bol d'Or» em 1906



Lafourcade

lometros e 500 metros; 6.º Alphonse Charpiot, com 742 kilometros e 600 metros.

Emile Georget, que era um dos favoritos, abandonou a corrida ás 16 horas, abandonando 2 horas depois Germain de la Flèche.

Os progressos da aviação

Emquanto que, ha um anno, era raro atingir-se, em aeroplano, altitudes superiores a 200 metros, hoje já os aviadores se atrevem a subir muito alem dos 12000 metros, e os *records* duram apenas dias, pois são batidos immediatamente, n'uma lebre de subir mais, e mais ainda, como se os aviadores não descaissem enquanto não atingirem as regiões onde a rareficação do ar seja tal, que lhes impeça a respiração e a sustentação do *apparelho*.

Comparando os *records*, de ha anno e meio para cá, vemos que o augmento se nua fazendo como se não devesse haver nunca um limite para a temeridade do homem.

Os 115 metros eram atingidos por Wilbur Wright, em 18 de dezembro de 1908, em Auvours;

Os 150^m, por Paulhan, em 18 de julho de 1909, em Douci;

Os 155^m, por H. Latham, em 29 de agosto de 1909, em Reims;

Os 305^m, pelo conde de Lambert, em 18 de outubro de 1909, durante o seu vôo em torno da torre Eiffel;

Os 360^m, por Paulhan, em 19 de novembro de 1909, em Bouy;

Os 410^m, por H. Latham, em 19 de novembro de 1909, em Bouy;

Os 475^m, por H. Latham, em 1 de dezembro de 1909, em Bouy;

Os 1000^m, por H. Latham, em 7 de janeiro de 1910, em Bouy;

Os 1:384^m, por H. Latham, em 7 de julho de 1910, em Reims;



Georget

Morane é um homem ponderoso, o que não admittirá que o batam. Se algum subir mais uns metros, Morane subirá mais de cem. E' homem que não se considera vencido. Tem de ganhar. Quer ser triumphador.

Ha ainda as *performances* de Brookiner, que subiu a 1:902^m, na America, mas alguns *aero-clubs* europeus não querem homologar este *record*, por não o considerarem official, duvidando da sua authenticidade.

A minha corrida

Não é com o mesmo prazer com que o fiz o anno passado, que vou dar algumas notas sobre a minha corrida. Sou, que o queira ou não, o vencedor da «Volta da França» em 1910. Encontrei em Lapize um *corredor* tão bom como eu, corajoso, energico, enfim, tudo o que um *corredor* pode ter de qualidades. Seja, porém, permitido dizer que fui infeliz e que a minha derrota tem desculpa.

Estava peor preparado do que no anno anterior, mas tinha confiança de fazer uma corrida digna do meu passado. E assim aconteceu. As primeiras *etapes* foram-me favoraveis, apesar d'alguns incidentes. Em Roubaix fui quarto. Em Metz fui um *bom* primeiro, depois de ter largado na estrada todos os meus concorrentes. Tinha já o primeiro logar na classificação geral e a convicção de que o não largaria mais. Na *etape* Metz-Belfort fiz uma bella *performance*. Depois ganhei a minha segunda *etape* Belfort-Lyon.

Em Nîmes ganhei a minha terceira *etape*. Fui bem até Saint-Girons, não sendo o avanço dos *grimpeurs* Lapize e Georget grande. Na descida do Portet d'Aspet caí, perdendo então a esperança de apanhar os *leaders* tendo Lapize, que era o meu adversario mais proximo, ganho apenas dois pontos. Na segunda *etape* dos Pyreneus classificaram-me terceiro.

De Bayonne a Bordeaux perdi tres pontos. De Bordeaux a Nantes, ferido e soffrendo muito de um joelho, tive que fazer 60 kilometros com um dos lados do *guiador* partido e sem um *peçal*. Chorei de raiva.

A noite protegi-me e fugi, conseguindo ter um avanço de 10 minutos. Enquanto concertava um pneumatico, Lapize passou-me e não tive forças para lhe resistir. Em Caen, quando me dei, tinha 39 graus de febre. E' ao dr. Audrain que devo, o poder terminar a Volta da França. A partida de Caen para Paris, estava bom: A revisão da classificação geral não tinha modificado a minha, nem a de Lapize, de quem estava separado por seis pontos. A corrida não estava terminada. Ainda podia ganhar. Um maldito incidente fez-me parar algum tempo e isto a 22 kilometros da chegada. Até ali a vantagem era toda minha. Estava batido. Lapize perdeu somente 2 pontos! Para o proximo anno, ou talvez antes, tirei a minha destorra.

François Faber.

Os Sports Illustrados

Preço das assignaturas

(Pagamento adiantado)

PORTUGAL E ILHAS ADJACENTES:	
3 mezes.....	250 réis
6 mezes.....	500 "
1 anno.....	18000 "
COLONIAS PORTUGUEZAS E HESPAÑA:	
6 mezes.....	300 réis
1 anno.....	15000 "
ESTRANGEIRO:	
1 anno.....	18500 réis
BRAZIL:	
1 anno, (moeda fraca).....	75000 réis

Casa da Russia

142, Rua Augusta, 144 (predio dos arcos)

Confecções em pelles, artigos para automobilistas, capas, casacos e outros artigos impermeáveis. Estojos e malas em todos os generos.

Telephone 932

Estomago

O carvão naphitolado granulado da Companhia Portuguesa Hygiene é de grande efficacia nos casos de dyspepsia, dilatação do estomago, embaraço gastrico, digestões dificeis, flatulencia, diarrhéas putridas e em geral nas fermentações intestinaes. Frasco 500 réis.

Pharmacia, Rocio, 60 a 63
LISBOA

Acidos Uricos

Para combater bebam Aguas da Fuente Nova, de Verin.

Deposito

Drogaria Silverio
229, RUA DA PRATA, 231
LISBOA

Papelaria Palhares

Grande sortimento de artigos para escriptorio, engenharia, architectura e desenho.
Fornecedores das principaes repartições do Estado.
Officinas de typographia, lithographia e encadernação.

141, Rua do Ouro, 143

LAXATINA

Contra a prisão do ventre

É o medicamento mais suave, economico, eficaz e inoffensivo, tanto para adultos como pa a creanças. Caixa 240 réis.—Companhia Portuguesa Hygiene.

Pharmacia, Rocio, 60 a 63
LISBOA

CACAU, CHOCOLATE
E BONBONS

Iniguez

PEDIR EM
TODA A PARTE

DENTES



Collocação artistica e garantida de um até dentadura, completa, em todos os sistemas. Tratamento e extracção de dentes sem dór. Preços convidativos.

Rua de S. Roque, 91, 1.^o
LUIZ MOURÃO

Chapelaria e artigos militares

Unica e antiga casa que existe no paiz

VIUVA DE JOSÉ BUTTULLER

Bonets á militar e á paisana, guarda-chuvas, bengalas, gravatas, capacetes, espadas, charlateiras, emblemas, etc.

37, TRAVESSA DE S. DOMINGOS, 39
LISBOA

Alexandre Carvalho d'Oliveira

Maçagista dos hospitales e do Centro Nacional d'Esgrima

Maçagem, gymnasticas pedagogica e medica, vibração

Calçada da Patriarchal, 9, 2.^o
(Ao Principe Real)



NUTRICIA DE LISBOA
Alimentos higienicos

Leguminose Liebe

Farinha d'um alto valor nutritivo com 24 % de elementos hemoplasticos (tres vezes mais que a carne de vacca. Tem um sabor delicioso, de facil digestão, muito util para creanças doentes e convalescentes.

EXTRACTO DE MALTE EM PÓ

Indispensavel em todos os casos de insuficiencia gastrica. Util a todos os dispepticos pela sua diastase e aos neu-

rasthenicos e depauperados pela quantidade de phosphoro assimilavel que contém. Tónico, anticatarrhal e digestivo preparado no vacuo, d'um sabor delicioso.

A NUTRICIA DE LISBOA

Para alargamento das suas installações tomou a loja n.º 231 da rua Augusta, tendo encarregado o distincto architecto ex.^{mo} sr. Raul Lino da elaboração do projecto.

Pedir catalogo programma cujo conhecimento interessa a todos quantos necessitem fazer uma alimentação higienica.

Enorme fornecimento de compota de fructas que recebemos ultimamente

Rua Augusta, 229, 1.^o—LISBOA
TELEPHONE 2:940

Trabalhos de Zincogravura, Photogravura, Stereotypia, Composição e Impressão

Fazem-se nas officinas da

ILLUSTRAÇÃO PORTUGUEZA

Postas á disposição do publico, executando todos os trabalhos que lhe são concernentes, por preços modicos e com inexcédível perfeição

ZINCOGRAVURA

e PHOTOGRAVURA

Em zinco simples de 1.^a qualidade, cobreado ou nickelado **em cobre.**

A côres, pelo mais recente processo—o de

trichromia. **Para jornaes** com tramas especiaes para este genero de trabalhos.

STEREOTYPIA

De toda a especie de composição

IMPRESSÃO e COMPOSIÇÃO

De revistas, illustrações e jornaes diarios da tarde ou da noite.

RUA FORMOSA, 43—LISBOA