

Diario de Valencia



Domingo 30 de Julio de 1911

Oficinas, calle de San Martín, número 2

Teléfono 681, Apartado de Correos 122

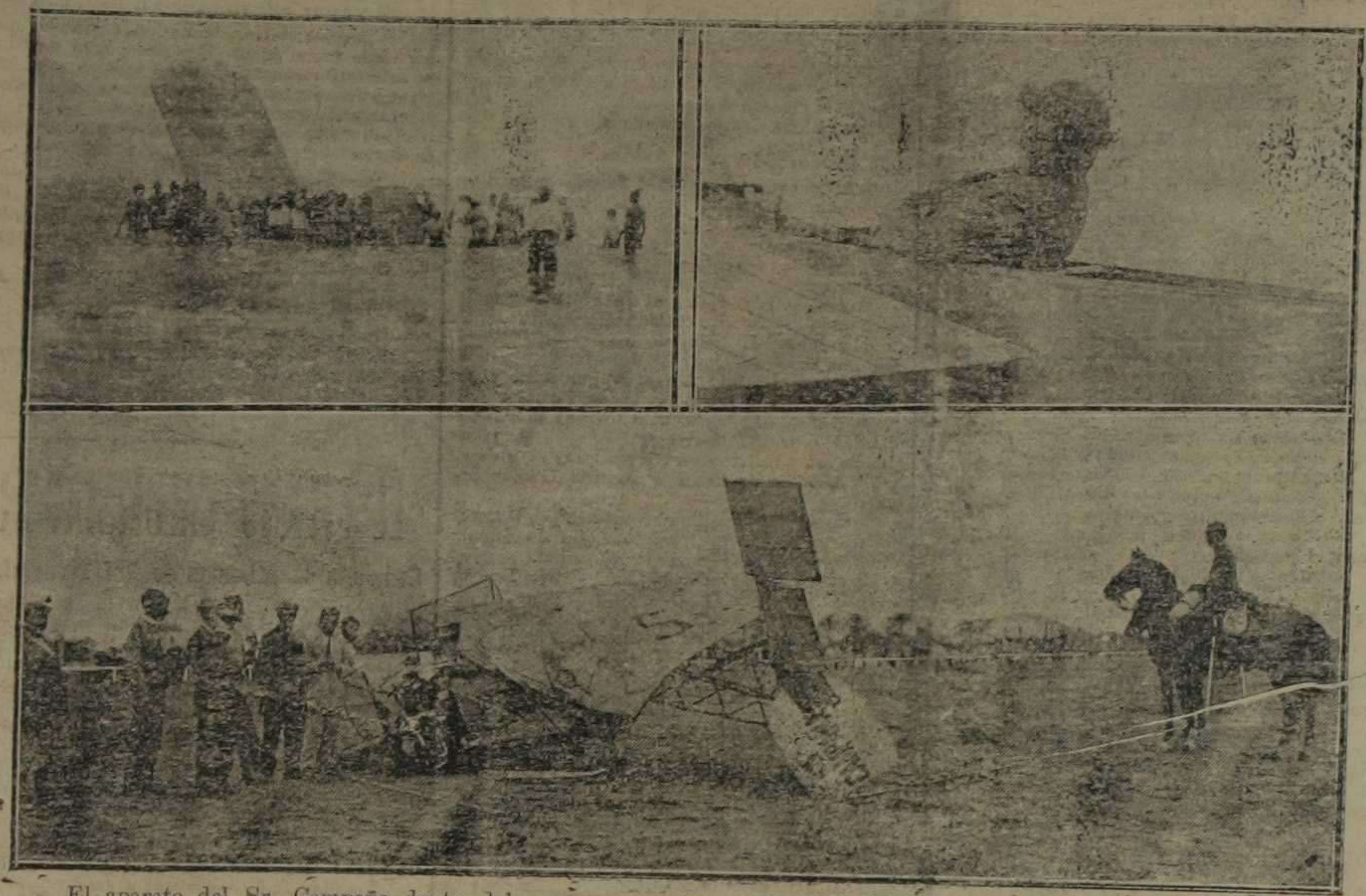
Año I Núm. 133

El primer concurso nacional de aviación

El "Raid," Valencia-Alicante y Alicante-Valencia

EL PREMIO ES DE 40.000 PESETAS

La velada anunciada y en la que han de tomar parte, entre otros, el señor conde del Pinar y D. Rafael Díaz-Aguado Salaberry, se celebrará esta noche a las nueve en los salones del Círculo Central Legitimista, San Martín, 2.



El aparato del Sr. Campaña dentro del mar.

El aviador Sr. Weys en el momento de partir.

El aeroplano destrozado del Sr. Campaña sobre la playa de la Malvarrosa

†
D. O. M.

Don Marcelino Guardia Hernández

Estudiante de este Instituto General y Técnico
Descansó en el Señor ayer 29 de los corrientes, a las diez y media
A LOS 16 AÑOS DE EDAD
habiendo recibido los Santos Sacramentos y la Bendición Apostólica
R. I. P. A.

Sus desconsolados padres D. Manuel Guardia Olmos y D.ª Josefa Hernández Torregrosa, hermanos, tíos D. Miguel y D. Pascual Guardia Olmos (este ausente), D. Pedro y D. Antonio Torregrosa Andreu, primos y demás parientes, suplican encarecidamente a sus amigos y conocidos que tengan presente en sus oraciones y asistan hoy, a las nueve y media a la conducción del cadáver, desde la casa mortuoria, carretera de Madrid, número 18, Benetúser, al cementerio de la misma Parroquia, por lo que les quedará eternamente agradecidos.
Las Misas que se celebren en este día en la Parroquia de Pícsent serán en sufragio de su alma.
No se reparten esquelas.

El mecánico de Le Lasseur De-Ranzay, es también parisiense.
Llámanse L. Doucet y acompaña hace sólo quince días al aviador.
Antes estuvo al servicio del infortunado Bague, que naufragó en Junio último en las costas de Niza.
Doucet nos expresó la confianza que abriga de que su amo sea el primero en llegar a Alicante.

Mr. Pablo Weys

Es suizo, nacido en Ginebra y cuenta 24 años de edad.
El invierno pasado obtuvo el nombramiento de piloto de la escuela de Pau.
En el vuelo de ensayo alcanzó 2.200 metros de altura.
Ha tomado parte en varios vuelos.
Uno de los vuelos importantes lo verificó sobre la población suiza llamada Lousan, obteniendo el premio por haber rodeado dos veces la cúpula de la Catedral.
Hace quince días cruzó la distancia de Avanches á Ginebra (125 kilómetros).
Su mecánico es también suizo y se llama Louis Demareux.

Al amanecer

Valencia presentaba en la madrugada de ayer animado y pintoresco aspecto.
Numerosos grupos de gente, en gran parte forasteros, se dirigían á la estación de la Valenciana, cuyos trenes condujeron innumerable número de pasajeros á la playa de la Malvarrosa; los tranvías iban también atestados y un inabarcable corán de gente desfilaba por la calle de la Paz para ir al Grao.
También el camino del Grao ofrecía animadísimo aspecto.

Preparativos

Como hemos dicho en días anteriores, el aerodromo ha sido emplazado en la playa de la Malvarrosa, ocupando un área de 600 por 100 metros, junto á la lengua de agua, orientado de Norte á Sur.
Cerraba al extremo Norte una empalizada y cuatro tiendas de campaña de la Cruz Roja.
Al Oeste, se han colocado tres grandes cuberzos, destinados dos de ellos á los aparatos de aviación y el otro á tres automóviles de auxilio.
A continuación, en la misma línea, se habla levantado la tribuna de las autoridades, á la que según la pública, hasta el límite Sur del aerodromo, que estaba cerrado por otras cuatro tiendas de campaña de la Cruz Roja.

Mr. Le Lasseur

Nació en París. Es aviador desde hace un año.
Estudió en la escuela de Pau, siendo uno de sus mejores discípulos.
Tomó parte en los "raids" París-Madrid, París-Roma y circuito europeo, en el que se quedó en la cuarta etapa por avería del motor.
En la actualidad pilota el aparato Bleriot núm. 12, que es el mismo que utilizó Beaumont en el circuito europeo.

en Setla, que indican el punto en que los aviadores deben dejar la costa; otras en Ondara, que indican el camino menos peligroso para cruzar el macizo montañoso que acaba en el cabo de la Nau; cuatro en Calpe, que indica un aerodromo provisional situado en la playa; dos en el monte del Tossal junto á Alicante, y cuatro en el aerodromo de Alicante.

Para cruzar las montañas junto á Orta tendrán que elevarse á 500 metros sobre el mar, dejando el Mongó á su izquierda.
El Sr. García de Pruneda resolvió con gran presteza cuantas dudas expresaron los aviadores, demostrando una gran pericia en la ciencia aerográfica.

El Sr. Loygorri nos manifestó con bastante precisión que no podía tomar parte en el raid por haberse extraviado una de las piezas del motor, por lo que no ha podido ni probarlo tan siquiera.
Con tal motivo se preguntó á los señores para ver si se encontraba la pieza y la remitían seguidamente. Pero tanto de París como de Hendaia, Madrid y Alicante, le han contestado que no obstante haberla buscado, no han dado resultado las pesquisas.

También le hemos preguntado si pensaba tomar parte en el raid de lunes, y nos ha dicho que aunque su gusto sería poder evolucionar ante nuestro público, cree que no podrá realizarlo por no contar con aparato para ello, pues el Bleriot de Mr. Mamet que hay en esta, no sabe si se decidirá á tripularlo, por el mal estado en que deben estar los motores después de tanto tiempo sin trabajar.

A las siete y media empezaron á cargar los motores de gasolina, saliendo á 60 litros por aparato.

Llegó á caer en algunos sitios ligerísima lluvia.
Luego el sol rasgó el nublar, quedando cubierto un instante después.
A intervalos, calma chicha y viento ligero Sur.

Los alrededores estaban poblados de merenderos y de numeroso público, que no ha faltado tampoco en las localidades de pago, aunque no el número que se calculaba.
Las autoridades de Marina habían dispuesto, además de un torpedero, un vaporcito y diferentes botes que recorrerían la costa á cierta distancia del aerodromo, una sección de marinería, apostada en la misma lengua de agua, para prestar auxilio inmediatamente fuera necesario.

La Cruz Roja tenía preparadas tiendas de campaña con el material sanitario: 21 camillas y otros tantos botiquines, con ocho médicos, 11 oficiales y 125 sanitarios, á las órdenes del presidente jefe Dr. D. José Sánchez Portegás.
A las seis de la mañana se constituyó el Jurado en el cuadro demarcado del aerodromo, formando los señores marques de Benicarló y D. Salvador García Pruneda, comisarios de Sport; D. Paulino Martínez, cronometrador, y D. Ricardo Santomá y señor marqués de Montfortal, comisarios adjuntos.

En el auto del señor marqués de Benicarló llegaron al aerodromo los dos aviadores franceses acompañados de dicho señor y del Sr. García Pruneda, los cuales hicieron funcionar los motores para ver si marchaban con toda regularidad.
Acompañados de los señores marques de Benicarló y García Pruneda, los aviadores tomaron el desayuno (café con leche) en un barracón inmediato al hangar.
El aviador Le Lasseur, provisto de un mapa, consultó la ruta que debía seguir y trazó sobre él algunos signos, cortando después una faja que adaptó á una pequeña vitina que va colgada en el aparato.
El Sr. García de Pruneda, con el mapa á la vista, dió á los tres aviadores instrucciones concretas y enseñó los señales que han de obedecer á éstos.

Son éstas las siguientes:
Dos hogueras en el monte de Cullera; otras dos en la cumbre, después del paso del Júcar; dos en Setla, que indican el punto en que los aviadores deben dejar la costa; otras en Ondara, que indican el camino menos peligroso para cruzar el macizo montañoso que acaba en el cabo de la Nau; cuatro en Calpe, que indica un aerodromo provisional situado en la playa; dos en el monte del Tossal junto á Alicante, y cuatro en el aerodromo de Alicante.

Debido á no coger todos los cilindros, se le empezó á contar el tiempo, mientras se hicieron inútiles esfuerzos.
Y por fin, puesto el motor en marcha, á las ocho y cuarenta minutos, se elevó majestuosamente, tomando la dirección de Nearreth y perdiéndose por Poniente á unos 150 metros de altura, y tendiendo á elevarse más. Siete minutos después se perdió de vista.
Fué saludado á su paso con vítores y aplausos por el público.

La casa Pathé freres y el Cine Moderno, impresionaron varias películas.
Numerosos fotógrafos invadieron los hangares.
A las 7:35 sacan del hangar el primer aparato, que es el que ha de tripular Weys, y poco después el de Lasseur, que es el que ha de volar primero.

La casa Pathé freres y el Cine Moderno, impresionaron varias películas.
Numerosos fotógrafos invadieron los hangares.
A las 7:35 sacan del hangar el primer aparato, que es el que ha de tripular Weys, y poco después el de Lasseur, que es el que ha de volar primero.

La casa Pathé freres y el Cine Moderno, impresionaron varias películas.
Numerosos fotógrafos invadieron los hangares.
A las 7:35 sacan del hangar el primer aparato, que es el que ha de tripular Weys, y poco después el de Lasseur, que es el que ha de volar primero.



D. Julio Maluenda Puig, presidente de la Junta general de festejos de Alicante.

Va provisto de un motor de 50 H. P., de cilindros rotativos, sistema «Gnomes».
Se compone de siete cilindros de acero-níquel, provistos de aletas para su enfriamiento y con un peso que no excede de 80 kilos. Este sistema de motor es el que hasta hoy se conoce como el más ligero de los destinados á aviación. Su velocidad es de 1.200 revoluciones por minuto, que imprime á una hélice patentada, tipo «Caterpillar», formada por varias placas de madera de nogal.
Con un aparato igual al descrito, realizó el vuelo París-Madrid el célebre Vedrines. Las dos alas de sustentación del mismo aparato que usó Vedrines en dicho «raid», han venido también á Valencia como de respeto del monoplano descrito.

Nació en París. Es aviador desde hace un año.
Estudió en la escuela de Pau, siendo uno de sus mejores discípulos.
Tomó parte en los "raids" París-Madrid, París-Roma y circuito europeo, en el que se quedó en la cuarta etapa por avería del motor.
En la actualidad pilota el aparato Bleriot núm. 12, que es el mismo que utilizó Beaumont en el circuito europeo.

Nació en París. Es aviador desde hace un año.
Estudió en la escuela de Pau, siendo uno de sus mejores discípulos.
Tomó parte en los "raids" París-Madrid, París-Roma y circuito europeo, en el que se quedó en la cuarta etapa por avería del motor.
En la actualidad pilota el aparato Bleriot núm. 12, que es el mismo que utilizó Beaumont en el circuito europeo.



La Comisión valenciana en el aerodromo.—En primer término de derecha á izquierda el Sr. Marqués de Benicarló, el Capitán General Señor Conde del Serrallo y el alcalde Señor Díaz Rizo.

En el desarrollo de los globos, ya inicialmente, costaba todavía algunos años á resolverse definitivamente; pero se conseguirá, como tantas otras cosas más difíciles.
Hace cerca de tres años, cuando la aviación empezó á conocerse, se dedicó á ella con todo el entusiasmo.
Corrió un estudio especial en la escuela Farman, y en Mayo último obtuvo el título de piloto, después de los experimentos y viajes requeridos.
Al presentarse al primer concurso español se ha presentado más que por el afán de lucro, por honrar á su patria.
Su aparato es un monoplano «Campaña», construido por su propiedad. Su tipo es el «Bleriot» modificado, resultando un aparato práctico y muy sólido. El mecanismo de gobierno está muy bien estudiado y todos los movimientos (timón de dirección, de profundidad y abajes), se efectúan en forma sencilla y por reflejo, demostrando por lo ingenioso que el autor domina la difícil y arriesgada ciencia de la aviación.
Tiene 15 metros cuadrados de superficie de sustentación. El mecanismo de aterrizaje es ideado por el Sr. Campaña y se considera como una mejora sobre el «Bleriot» puro, pues su sencillez asegura al aparato de los graves riesgos de un descenso rápido y obligado. Dos ruedas delanteras conexas al extremo de dos robustas palancas, á cuyos extremos van ánodos resorte de acero calculados al efecto, constituyen un movimiento bascular en caso de aterrizaje rápido, que impiden que el aparato se deforme y protegen la vida del piloto.
El peso del monoplano «Campaña», en orden de marcha, es de 290 kilogramos. El motor es del aerodromo sistema «Anzani», de 65 H. P., tipo moderno (1910), de seis cilindros fijos en estrella, con cárter de aluminio.
Su peso es 83 kilogramos, y su velocidad de 1.400 revoluciones por minuto. La hélice es sistema «Normale», construida en chapas de nogal.
El aparato volador monoplano en que Bleriot hizo el recorrido del Canal de la Mancha (Calais-Douvres) lleva motor de la casa «Anzani».

En el desarrollo de los globos, ya inicialmente, costaba todavía algunos años á resolverse definitivamente; pero se conseguirá, como tantas otras cosas más difíciles.
Hace cerca de tres años, cuando la aviación empezó á conocerse, se dedicó á ella con todo el entusiasmo.
Corrió un estudio especial en la escuela Farman, y en Mayo último obtuvo el título de piloto, después de los experimentos y viajes requeridos.
Al presentarse al primer concurso español se ha presentado más que por el afán de lucro, por honrar á su patria.
Su aparato es un monoplano «Campaña», construido por su propiedad. Su tipo es el «Bleriot» modificado, resultando un aparato práctico y muy sólido. El mecanismo de gobierno está muy bien estudiado y todos los movimientos (timón de dirección, de profundidad y abajes), se efectúan en forma sencilla y por reflejo, demostrando por lo ingenioso que el autor domina la difícil y arriesgada ciencia de la aviación.
Tiene 15 metros cuadrados de superficie de sustentación. El mecanismo de aterrizaje es ideado por el Sr. Campaña y se considera como una mejora sobre el «Bleriot» puro, pues su sencillez asegura al aparato de los graves riesgos de un descenso rápido y obligado. Dos ruedas delanteras conexas al extremo de dos robustas palancas, á cuyos extremos van ánodos resorte de acero calculados al efecto, constituyen un movimiento bascular en caso de aterrizaje rápido, que impiden que el aparato se deforme y protegen la vida del piloto.
El peso del monoplano «Campaña», en orden de marcha, es de 290 kilogramos. El motor es del aerodromo sistema «Anzani», de 65 H. P., tipo moderno (1910), de seis cilindros fijos en estrella, con cárter de aluminio.
Su peso es 83 kilogramos, y su velocidad de 1.400 revoluciones por minuto. La hélice es sistema «Normale», construida en chapas de nogal.
El aparato volador monoplano en que Bleriot hizo el recorrido del Canal de la Mancha (Calais-Douvres) lleva motor de la casa «Anzani».

En el desarrollo de los globos, ya inicialmente, costaba todavía algunos años á resolverse definitivamente; pero se conseguirá, como tantas otras cosas más difíciles.
Hace cerca de tres años, cuando la aviación empezó á conocerse, se dedicó á ella con todo el entusiasmo.
Corrió un estudio especial en la escuela Farman, y en Mayo último obtuvo el título de piloto, después de los experimentos y viajes requeridos.
Al presentarse al primer concurso español se ha presentado más que por el afán de lucro, por honrar á su patria.
Su aparato es un monoplano «Campaña», construido por su propiedad. Su tipo es el «Bleriot» modificado, resultando un aparato práctico y muy sólido. El mecanismo de gobierno está muy bien estudiado y todos los movimientos (timón de dirección, de profundidad y abajes), se efectúan en forma sencilla y por reflejo, demostrando por lo ingenioso que el autor domina la difícil y arriesgada ciencia de la aviación.
Tiene 15 metros cuadrados de superficie de sustentación. El mecanismo de aterrizaje es ideado por el Sr. Campaña y se considera como una mejora sobre el «Bleriot» puro, pues su sencillez asegura al aparato de los graves riesgos de un descenso rápido y obligado. Dos ruedas delanteras conexas al extremo de dos robustas palancas, á cuyos extremos van ánodos resorte de acero calculados al efecto, constituyen un movimiento bascular en caso de aterrizaje rápido, que impiden que el aparato se deforme y protegen la vida del piloto.
El peso del monoplano «Campaña», en orden de marcha, es de 290 kilogramos. El motor es del aerodromo sistema «Anzani», de 65 H. P., tipo moderno (1910), de seis cilindros fijos en estrella, con cárter de aluminio.
Su peso es 83 kilogramos, y su velocidad de 1.400 revoluciones por minuto. La hélice es sistema «Normale», construida en chapas de nogal.
El aparato volador monoplano en que Bleriot hizo el recorrido del Canal de la Mancha (Calais-Douvres) lleva motor de la casa «Anzani».

En el desarrollo de los globos, ya inicialmente, costaba todavía algunos años á resolverse definitivamente; pero se conseguirá, como tantas otras cosas más difíciles.
Hace cerca de tres años, cuando la aviación empezó á conocerse, se dedicó á ella con todo el entusiasmo.
Corrió un estudio especial en la escuela Farman, y en Mayo último obtuvo el título de piloto, después de los experimentos y viajes requeridos.
Al presentarse al primer concurso español se ha presentado más que por el afán de lucro, por honrar á su patria.
Su aparato es un monoplano «Campaña», construido por su propiedad. Su tipo es el «Bleriot» modificado, resultando un aparato práctico y muy sólido. El mecanismo de gobierno está muy bien estudiado y todos los movimientos (timón de dirección, de profundidad y abajes), se efectúan en forma sencilla y por reflejo, demostrando por lo ingenioso que el autor domina la difícil y arriesgada ciencia de la aviación.
Tiene 15 metros cuadrados de superficie de sustentación. El mecanismo de aterrizaje es ideado por el Sr. Campaña y se considera como una mejora sobre el «Bleriot» puro, pues su sencillez asegura al aparato de los graves riesgos de un descenso rápido y obligado. Dos ruedas delanteras conexas al extremo de dos robustas palancas, á cuyos extremos van ánodos resorte de acero calculados al efecto, constituyen un movimiento bascular en caso de aterrizaje rápido, que impiden que el aparato se deforme y protegen la vida del piloto.
El peso del monoplano «Campaña», en orden de marcha, es de 290 kilogramos. El motor es del aerodromo sistema «Anzani», de 65 H. P., tipo moderno (1910), de seis cilindros fijos en estrella, con cárter de aluminio.
Su peso es 83 kilogramos, y su velocidad de 1.400 revoluciones por minuto. La hélice es sistema «Normale», construida en chapas de nogal.
El aparato volador monoplano en que Bleriot hizo el recorrido del Canal de la Mancha (Calais-Douvres) lleva motor de la casa «Anzani».

En el desarrollo de los globos, ya inicialmente, costaba todavía algunos años á resolverse definitivamente; pero se conseguirá, como tantas otras cosas más difíciles.
Hace cerca de tres años, cuando la aviación empezó á conocerse, se dedicó á ella con todo el entusiasmo.
Corrió un estudio especial en la escuela Farman, y en Mayo último obtuvo el título de piloto, después de los experimentos y viajes requeridos.
Al presentarse al primer concurso español se ha presentado más que por el afán de lucro, por honrar á su patria.
Su aparato es un monoplano «Campaña», construido por su propiedad. Su tipo es el «Bleriot» modificado, resultando un aparato práctico y muy sólido. El mecanismo de gobierno está muy bien estudiado y todos los movimientos (timón de dirección, de profundidad y abajes), se efectúan en forma sencilla y por reflejo, demostrando por lo ingenioso que el autor domina la difícil y arriesgada ciencia de la aviación.
Tiene 15 metros cuadrados de superficie de sustentación. El mecanismo de aterrizaje es ideado por el Sr. Campaña y se considera como una mejora sobre el «Bleriot» puro, pues su sencillez asegura al aparato de los graves riesgos de un descenso rápido y obligado. Dos ruedas delanteras conexas al extremo de dos robustas palancas, á cuyos extremos van ánodos resorte de acero calculados al efecto, constituyen un movimiento bascular en caso de aterrizaje rápido, que impiden que el aparato se deforme y protegen la vida del piloto.
El peso del monoplano «Campaña», en orden de marcha, es de 290 kilogramos. El motor es del aerodromo sistema «Anzani», de 65 H. P., tipo moderno (1910), de seis cilindros fijos en estrella, con cárter de aluminio.
Su peso es 83 kilogramos, y su velocidad de 1.400 revoluciones por minuto. La hélice es sistema «Normale», construida en chapas de nogal.
El aparato volador monoplano en que Bleriot hizo el recorrido del Canal de la Mancha (Calais-Douvres) lleva motor de la casa «Anzani».

En el desarrollo de los globos, ya inicialmente, costaba todavía algunos años á resolverse definitivamente; pero se conseguirá, como tantas otras cosas más difíciles.
Hace cerca de tres años, cuando la aviación empezó á conocerse, se dedicó á ella con todo el entusiasmo.
Corrió un estudio especial en la escuela Farman, y en Mayo último obtuvo el título de piloto, después de los experimentos y viajes requeridos.
Al presentarse al primer concurso español se ha presentado más que por el afán de lucro, por honrar á su patria.
Su aparato es un monoplano «Campaña», construido por su propiedad. Su tipo es el «Bleriot» modificado, resultando un aparato práctico y muy sólido. El mecanismo de gobierno está muy bien estudiado y todos los movimientos (timón de dirección, de profundidad y abajes), se efectúan en forma sencilla y por reflejo, demostrando por lo ingenioso que el autor domina la difícil y arriesgada ciencia de la aviación.
Tiene 15 metros cuadrados de superficie de sustentación. El mecanismo de aterrizaje es ideado por el Sr. Campaña y se considera como una mejora sobre el «Bleriot» puro, pues su sencillez asegura al aparato de los graves riesgos de un descenso rápido y obligado. Dos ruedas delanteras conexas al extremo de dos robustas palancas, á cuyos extremos van ánodos resorte de acero calculados al efecto, constituyen un movimiento bascular en caso de aterrizaje rápido, que impiden que el aparato se deforme y protegen la vida del piloto.
El peso del monoplano «Campaña», en orden de marcha, es de 290 kilogramos. El motor es del aerodromo sistema «Anzani», de 65 H. P., tipo moderno (1910), de seis cilindros fijos en estrella, con cárter de aluminio.
Su peso es 83 kilogramos, y su velocidad de 1.400 revoluciones por minuto. La hélice es sistema «Normale», construida en chapas de nogal.
El aparato volador monoplano en que Bleriot hizo el recorrido del Canal de la Mancha (Calais-Douvres) lleva motor de la casa «Anzani».

En el desarrollo de los globos, ya inicialmente, costaba todavía algunos años á resolverse definitivamente; pero se conseguirá, como tantas otras cosas más difíciles.
Hace cerca de tres años, cuando la aviación empezó á conocerse, se dedicó á ella con todo el entusiasmo.
Corrió un estudio especial en la escuela Farman, y en Mayo último obtuvo el título de piloto, después de los experimentos y viajes requeridos.
Al presentarse al primer concurso español se ha presentado más que por el afán de lucro, por honrar á su patria.
Su aparato es un monoplano «Campaña», construido por su propiedad. Su tipo es el «Bleriot» modificado, resultando un aparato práctico y muy sólido. El mecanismo de gobierno está muy bien estudiado y todos los movimientos (timón de dirección, de profundidad y abajes), se efectúan en forma sencilla y por reflejo, demostrando por lo ingenioso que el autor domina la difícil y arriesgada ciencia de la aviación.
Tiene 15 metros cuadrados de superficie de sustentación. El mecanismo de aterrizaje es ideado por el Sr. Campaña y se considera como una mejora sobre el «Bleriot» puro, pues su sencillez asegura al aparato de los graves riesgos de un descenso rápido y obligado. Dos ruedas delanteras conexas al extremo de dos robustas palancas, á cuyos extremos van ánodos resorte de acero calculados al efecto, constituyen un movimiento bascular en caso de aterrizaje rápido, que impiden que el aparato se deforme y protegen la vida del piloto.
El peso del monoplano «Campaña», en orden de marcha, es de 290 kilogramos. El motor es del aerodromo sistema «Anzani», de 65 H. P., tipo moderno (1910), de seis cilindros fijos en estrella, con cárter de aluminio.
Su peso es 83 kilogramos, y su velocidad de 1.400 revoluciones por minuto. La hélice es sistema «Normale», construida en chapas de nogal.
El aparato volador monoplano en que Bleriot hizo el recorrido del Canal de la Mancha (Calais-Douvres) lleva motor de la casa «Anzani».

En el desarrollo de los globos, ya inicialmente, costaba todavía algunos años á resolverse definitivamente; pero se conseguirá, como tantas otras cosas más difíciles.
Hace cerca de tres años, cuando la aviación empezó á conocerse, se dedicó á ella con todo el entusiasmo.
Corrió un estudio especial en la escuela Farman, y en Mayo último obtuvo el título de piloto, después de los experimentos y viajes requeridos.
Al presentarse al primer concurso español se ha presentado más que por el afán de lucro, por honrar á su patria.
Su aparato es un monoplano «Campaña», construido por su propiedad. Su tipo es el «Bleriot» modificado, resultando un aparato práctico y muy sólido. El mecanismo de gobierno está muy bien estudiado y todos los movimientos (timón de dirección, de profundidad y abajes), se efectúan en forma sencilla y por reflejo, demostrando por lo ingenioso que el autor domina la difícil y arriesgada ciencia de la aviación.
Tiene 15 metros cuadrados de superficie de sustentación. El mecanismo de aterrizaje es ideado por el Sr. Campaña y se considera como una mejora sobre el «Bleriot» puro, pues su sencillez asegura al aparato de los graves riesgos de un descenso rápido y obligado. Dos ruedas delanteras conexas al extremo de dos robustas palancas, á cuyos extremos van ánodos resorte de acero calculados al efecto, constituyen un movimiento bascular en caso de aterrizaje rápido, que impiden que el aparato se deforme y protegen la vida del piloto.
El peso del monoplano «Campaña», en orden de marcha, es de 290 kilogramos. El motor es del aerodromo sistema «Anzani», de 65 H. P., tipo moderno (1910), de seis cilindros fijos en estrella, con cárter de aluminio.
Su peso es 83 kilogramos, y su velocidad de 1.400 revoluciones por minuto. La hélice es sistema «Normale», construida en chapas de nogal.
El aparato volador monoplano en que Bleriot hizo el recorrido del Canal de la Mancha (Calais-Douvres) lleva motor de la casa «Anzani».

En el desarrollo de los globos, ya inicialmente, costaba todavía algunos años á resolverse definitivamente; pero se conseguirá, como tantas otras cosas más difíciles.
Hace cerca de tres años, cuando la aviación empezó á conocerse, se dedicó á ella con todo el entusiasmo.
Corrió un estudio especial en la escuela Farman, y en Mayo último obtuvo el título de piloto, después de los experimentos y viajes requeridos.
Al presentarse al primer concurso español se ha presentado más que por el afán de lucro, por honrar á su patria.
Su aparato es un monoplano «Campaña», construido por su propiedad. Su tipo es el «Bleriot» modificado, resultando un aparato práctico y muy sólido. El mecanismo de gobierno está muy bien estudiado y todos los movimientos (timón de dirección, de profundidad y abajes), se efectúan en forma sencilla y por reflejo, demostrando por lo ingenioso que el autor domina la difícil y arriesgada ciencia de la aviación.
Tiene 15 metros cuadrados de superficie de sustentación. El mecanismo de aterrizaje es ideado por el Sr. Campaña y se considera como una mejora sobre el «Bleriot» puro, pues su sencillez asegura al aparato de los graves riesgos de un descenso rápido y obligado. Dos ruedas delanteras conexas al extremo de dos robustas palancas, á cuyos extremos van ánodos resorte de acero calculados al efecto, constituyen un movimiento bascular en caso de aterrizaje rápido, que impiden que el aparato se deforme y protegen la vida del piloto.
El peso del monoplano «Campaña», en orden de marcha, es de 290 kilogramos. El motor es del aerodromo sistema «Anzani», de 65 H. P., tipo moderno (1910), de seis cilindros fijos en estrella, con cárter de aluminio.
Su peso es 83 kilogramos, y su velocidad de 1.400 revoluciones por minuto. La hélice es sistema «Normale», construida en chapas de nogal.
El aparato volador monoplano en que Bleriot hizo el recorrido del Canal de la Mancha (Calais-Douvres) lleva motor de la casa «Anzani».

En el desarrollo de los globos, ya inicialmente, costaba todavía algunos años á resolverse definitivamente; pero se conseguirá, como tantas otras cosas más difíciles.
Hace cerca de tres años, cuando la aviación empezó á conocerse, se dedicó á ella con todo el entusiasmo.
Corrió un estudio especial en la escuela Farman, y en Mayo último obtuvo el título de piloto, después de los experimentos y viajes requeridos.
Al presentarse al primer concurso español se ha presentado más que por el afán de lucro, por honrar á su patria.
Su aparato es un monoplano «Campaña», construido por su propiedad. Su tipo es el «Bleriot» modificado, resultando un aparato práctico y muy sólido. El mecanismo de gobierno está muy bien estudiado y todos los movimientos (timón de dirección, de profundidad y abajes), se efectúan en forma sencilla y por reflejo, demostrando por lo ingenioso que el autor domina la difícil y arriesgada ciencia de la aviación.
Tiene 15 metros cuadrados de superficie de sustentación. El mecanismo de aterrizaje es ideado por el Sr. Campaña y se considera como una mejora sobre el «Bleriot» puro, pues su sencillez asegura al aparato de los graves riesgos de un descenso rápido y obligado. Dos ruedas delanteras conexas al extremo de dos robustas palancas, á cuyos extremos van ánodos resorte de acero calculados al efecto, constituyen un movimiento bascular en caso de aterrizaje rápido, que impiden que el aparato se deforme y protegen la vida del piloto.
El peso del monoplano «Campaña», en orden de marcha, es de 290 kilogramos. El motor es del aerodromo sistema «Anzani», de 65 H. P., tipo moderno (1910), de seis cilindros fijos en estrella, con cárter de aluminio.
Su peso es 83 kilogramos, y su velocidad de 1.400 revoluciones por minuto. La hélice es sistema «Normale», construida en chapas de nogal.
El aparato volador monoplano en que Bleriot hizo el recorrido del Canal de la Mancha (Calais-Douvres) lleva motor de la casa «Anzani».

En el desarrollo de los globos, ya inicialmente, costaba todavía algunos años á resolverse definitivamente; pero se conseguirá, como tantas otras cosas más difíciles.
Hace cerca de tres años, cuando la aviación empezó á conocerse, se dedicó á ella con todo el entusiasmo.
Corrió un estudio especial en la escuela Farman, y en Mayo último obtuvo el título de piloto, después de los experimentos y viajes requeridos.
Al presentarse al primer concurso español se ha presentado más que por el afán de lucro, por honrar á su patria.
Su aparato es un monoplano «Campaña», construido por su propiedad. Su tipo es el «Bleriot» modificado, resultando un aparato práctico y muy sólido. El mecanismo de gobierno está muy bien estudiado y todos los movimientos (timón de dirección, de profundidad y abajes), se efectúan en forma sencilla y por reflejo, demostrando por lo ingenioso que el autor domina la difícil y arriesgada ciencia de la aviación.
Tiene 15 metros cuadrados de superficie de sustentación. El mecanismo de aterrizaje es ideado por el Sr. Campaña y se considera como una mejora sobre el «Bleriot» puro, pues su sencillez asegura al aparato de los graves riesgos de un descenso rápido y obligado. Dos ruedas delanteras conexas al extremo de dos robustas palancas, á cuyos extremos van ánodos resorte de acero calculados al efecto, constituyen un movimiento bascular en caso de aterrizaje rápido, que impiden que el aparato se deforme y protegen la vida del piloto.
El peso del monoplano «Campaña», en orden de marcha, es de 290 kilogramos. El motor es del aerodromo sistema «Anzani», de 65 H. P., tipo moderno (1910), de seis cilindros fijos en estrella, con cárter de aluminio.
Su peso es 83 kilogramos, y su velocidad de 1.400 revoluciones por minuto. La hélice es sistema «Normale», construida en chapas de nogal.
El aparato volador monoplano en que Bleriot hizo el recorrido del Canal de la Mancha (Calais-Douvres) lleva motor de la casa «Anzani».

En el desarrollo de los globos, ya inicialmente, costaba todavía algunos años á resolverse definitivamente; pero se conseguirá, como tantas otras cosas más difíciles.
Hace cerca de tres años, cuando la aviación empezó á conocerse, se dedicó á ella con todo el entusiasmo.
Corrió un estudio especial en la escuela Farman, y en Mayo último obtuvo el título de piloto, después de los experimentos y viajes requeridos.
Al presentarse al primer concurso español se ha presentado más que por el afán de lucro, por honrar á su patria.
Su aparato es un monoplano «Campaña», construido por su propiedad. Su tipo es el «Bleriot» modificado, resultando un aparato práctico y muy sólido. El mecanismo de gobierno está muy bien estudiado y todos los movimientos (timón de dirección, de profundidad y abajes), se efectúan en forma sencilla y por reflejo, demostrando por lo ingenioso que el autor domina la difícil y arriesgada ciencia de la aviación.
Tiene 15 metros cuadrados de superficie de sustentación. El mecanismo de aterrizaje es ideado por el Sr. Campaña y se considera como una mejora sobre el «Bleriot» puro, pues su sencillez asegura al aparato de los graves riesgos de un descenso rápido y obligado. Dos ruedas delanteras conexas al extremo de dos robustas palancas, á cuyos extremos van ánodos resorte de acero calculados al efecto, constituyen un movimiento bascular en caso de aterrizaje rápido, que impiden que el aparato se deforme y protegen la vida del piloto.
El peso del monoplano «Campaña», en orden de marcha, es de 290 kilogramos. El motor es del aerodromo sistema «Anzani», de 65 H. P., tipo moderno (1910), de seis cilindros fijos en estrella, con cárter de aluminio.
Su peso es 83 kilogramos, y su velocidad de 1.400 revoluciones por minuto. La hélice es sistema «Normale», construida en chapas de nogal.
El aparato volador monoplano en que Bleriot hizo el recorrido del Canal de la Mancha (Calais-Douvres) lleva motor de la casa «Anzani».

En el desarrollo de los globos, ya inicialmente, costaba todavía algunos años á resolverse definitivamente; pero se conseguirá, como tantas otras cosas más difíciles.
Hace cerca de tres años, cuando la aviación empezó á conocerse, se dedicó á ella con todo el entusiasmo.
Corrió un estudio especial en la escuela Farman, y en Mayo último obtuvo el título de piloto, después de los experimentos y viajes requeridos.
Al presentarse al primer concurso español se ha presentado más que por el afán de lucro, por honrar á su patria.
Su aparato es un monoplano «Campaña», construido por su propiedad. Su tipo es el «Bleriot» modificado, resultando un aparato práctico y muy sólido. El mecanismo de gobierno está muy bien estudiado y todos los movimientos (timón de dirección, de profundidad y abajes), se efectúan en forma sencilla y por reflejo, demostrando por lo ingenioso que el autor domina la difícil y arriesgada ciencia de la aviación.
Tiene 15 metros cuadrados de superficie de sustentación. El mecanismo de aterrizaje es ideado por el Sr. Campaña y se considera como una mejora sobre el «Bleriot» puro, pues su sencillez asegura al aparato de los graves riesgos de un descenso rápido y obligado. Dos ruedas delanteras conexas al extremo de dos robustas palancas, á cuyos extremos van ánodos resorte de acero calculados al efecto, constituyen un movimiento bascular en caso de aterrizaje rápido, que impiden que el aparato se deforme y protegen la vida del piloto.
El peso del monoplano «Campaña», en orden de marcha, es de 290 kilogramos. El motor es del aerodromo sistema «Anzani», de 65 H. P., tipo moderno (1910), de seis cilindros fijos en estrella, con cárter de aluminio.
Su peso es 83 kilogramos, y su velocidad de 1.400 revoluciones por minuto. La hélice es sistema «Normale», construida en chapas de nogal.
El aparato volador monoplano en que Bleriot hizo el recorrido del Canal de la Mancha (Calais-Douvres) lleva motor de la casa «Anzani».

El aviador Mr. Le Lasseur, que llegó ayer tarde á Alicante.

El festejo más notable

Nada de atrayente y de nuevo presenta el programa de la Feria de este año, en medio de los polvos de originalidad y desposiciones de año, entre unas corridas de toros lánguidas y apalagadas, moviéndose en esta atmósfera que nos coloca al nivel de Calcuta ó Senegal, sólo un festejo de los consignados al programa, el de la aviación, logra interesar á despertar la adormida curiosidad.
El vuelo del hombre era una aspiración antigua, supuesto que es ingenua á nuestra naturaleza. El hombre, con su inteligencia, aspira á doblar cuanto le rodea; la tierra fué bien pronto aguada; el mar no tardó en rendirse á su poder; el aire se ha resistido durante largos siglos á que el hombre penetrara en sus visuales, inaccesibles regiones.
Los hermanos Montgolfier fueron los que dieron brecha en esta carente lucha que tan víctimas habla de costar á la humanidad.
Ellos fueron los primeros que, conociendo el secreto de la densidad de los gases, consiguieron construir y elevar su globo.
A partir de esta fecha gloriosa para la ciencia no se ha cesado ni un momento la incansable curiosidad en el estudio del arduo problema de la conquista de la atmósfera.
Hallada la estabilidad de los cuerpos graves en el espacio, se buscó su natural complemento que existía para restar la dirección de los globos; en pocos años este llamado problema ha dado pasos de verdadera ciencia.
Sin ser recordados, como practicados los primeros experimentos del americano Montgolfier, en los últimos años, ya hay en Alemania un servicio regular de comunicaciones aéreas, que destruyen los Zeppelins en número creciente, sin que la actividad cesa ni decaiga la ciencia en las conquistas de la ciencia.



D. Aniceto Aznar, presidente de la Comisión del «Raid», en Alicante.

Por la sencillez del aparato y por el poco gasto que representa, el aeroplano podrá ponerse en breve tiempo al alcance de todas las fortunas.
Por el medio ambiente en que lucha no tiene, como los automóviles, los trenes, etc., un desgaste perceptible importante; es cómodo, fácil, sencillo y rápido. No tiene el peligro de los tropiezos, ni el del citado de los caminos, ni ningún otro de los achaques comunes á los vehículos terrestres.
Sólo tiene una mala condición y es la

EL PUERTO DE VALENCIA

Movimiento de buques fruteros en el día 29 de Julio de 1911

Table with columns: BUQUES, DESTINO, FLETES, CONSIGNATARIOS, OBS.

COMERCIALES

Subasta del viernes 28 Julio 1911. DE LONDRES. El tomate. Los melones. La cebolla. MERCADOS DIA 28 DE JULIO. Arroz. Arroz bomba. Arroz en cáscara.

Duro extremo, 2400 los 100 kilos con saco nuevo y sobre vagón origen MANOLA. Candeal, 2800 los 100 kilos.—Jeja fina, 2750 Soria, 2650 Salvados.

Movimiento bursátil

CAMBIO OFICIAL DE AYES. Cotización de valores. Cotización del Colegio de Corredores de esta plaza, correspondiente al día 29 de Julio de 1911.

SERVICIO DEL DIARIO DE VALENCIA Bolsa de Barcelona 29 de Julio 1911. Telegrama a las 4.

Diario religioso

SANTORAL DE HOY.—Domingo VIII después de Pentecostés.

Santos Abdón y Senén, mártires 30 DE JULIO. Fueron parias y de familia cristiana.

PREPARACIÓN AL JUBILEO DE CIENCUELA.—En San Lorenzo, a las 4 de la tarde segundo de triduo, con exposición franciscana, sermón acerca de la Inmaculada, historietas con música.

COFRADÍA DEL SANTÍSIMO CRISTO.—En la Iglesia de este título, co de la tarde, ejercicio mensual, con sermón de D. José Mur.

CULTOS CUARENTA HORAS.—Principian en la Iglesia del Calvario, a las 10.



CALVOS



Al que se le cae el pelo es porque se quiere, pues con presteza que se pueden ver en el pelo, se desmenuja todo el mundo. No se paga el día los 15 a los 10 días no está el cabello.

Alto ahí! Amigos Jalistas. Todos los que desean la hermosa obra...

Matemáticas. Alguacil Bachiller, exarce especiales. Locaciones a domicilio y en casa del profesor. Pelayo, 2, 8.

Atención. Marcos de todos tamaños, estilo Imperio, con aplicaciones metal. Última novedad para diplomas, títulos, retratos, etc.

Se traspasa. Un acreditado establecimiento en la plaza de Emilio Castelar. Informar: Plaza de San Jaime número 11, Hojalatería.

Atención. La casa que más paga es la de compra-venta, plaza de la Merced, núm. 10.

Se traspasa. Un establecimiento con tres puertas en la calle del TRENCHO. Para informes Murillo Salmaón de Balcázar.

Paracuellos de Jiloca, Baños y Aguas

--- Clorurado sódicas, sulfurosas ---

Sin rival en las más rebeldes afecciones de la piel y en todas las afecciones humerales, específicas y diatésicas; Sífilis, Herpetismo, Ezcrofulosas, etcétera.

TEMPORADA OFICIAL DEL 15 DE JUNIO AL 30 DE SEPTIEMBRE. Coches a todos los trenes, a las estaciones de Calatayud (20 minutos de Establecimiento) y a la de Paracuellos en la línea del Central de Aragón.

Large advertisement for GERMOL Espinar. Includes images of medicine bottles and text: FLATO ARDIENTE, ACIDEZ, MALAS DIGESTIONES, ERIPITOS FETIDOS. MAGNESIA efervescente ESPINAR. VINO de Quina ferruginoso ESPINAR. PEPTONATO de Hierro EN GOTAS ESPINAR.

Hijos de Soler Estructura

Albaida (VALENCIA). La más acreditada y antigua fábrica de velas de corpa.

Esta casa montada con los últimos adelantos como ninguna otra elabora su diversidad de clases con toda la perfección y esmero que se pueda desear, por lo que mereció la aceptación del Clero español y la recomendación del Excmo. Prelado Santiago de Compostela en su Boletín de 20 de Febrero de 1902.

Nota de precios. Clase S. a 1-63 ptas. lib. de 12 onzas. 1.ª a 1-50. 2.ª a 1-25.

Francos de portes hasta la estación de destino. Se remitirán a petición paquetes de 2 kilos por vía de ensayo.

Premiados en varias exposiciones.

EL PALLETTER

Almacén de Paquetería y Mercadería de Francisco Pérez, Mercaderes de tul bordados en seda, adornos calados, telas de aplicación y artículos de este ramo a precios tan baratos que llaman la atención de todos los compradores visiten esta casa.

THE JOCKEY

Guarnicionería de Vicente Pérez. Correría, 11.

Arneses de todas clases, bridas y otros efectos de cartería; ganuzas, cepillos y otros artículos de limpieza para caza, como sarnachos, cañanas, etc.

Gran surtido en portamoneda, bolsos, carteras, petacas, cinturones, sacos para viajeros y otros muchos.

Se admiten composturas de estos artículos.

Advertisement for 'Gran premio Exposición de Bruselas 1910 Bombas centrífugas MARCA WEISE Y MONSKI'. Includes image of a centrifugal pump and text: Instalaciones para riego. Bombas centrífugas de alta y baja presión para todos los usos.

Cola y Maycas

CONSIGNATARIOS. Libertad, 10 (Puerto), Teléfono núm. 1.044. SERVICIO DE BARCELONA.

Salidas fijas todos los miércoles y sábados a las seis de la tarde, admitiendo carga de DOMICILIO.

SERVICIO DE ITALIA. Salidas todos los Lunes para Terragona, Barcelona, San Felice Marsella, Génova y quincenalmente Llorca, admitiendo pasaje y carga.

SERVICIO DE AFRICA. Línea de Canarias. Salidas los días 2 y 17 de cada mes, a las ocho de la noche, para Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Melilla, Alhucemas, Río Mar, Ceuta, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagán, Safi, Mogador y Canarias.

Salidas los días 2 y 17 de cada mes, a las ocho de la noche, para Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Melilla, Alhucemas, Río Mar, Ceuta, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagán, Safi, Mogador y Canarias.

Las notas de embarque de mercancías deben entregarse en la Consignación, por lo menos 12 horas antes de la salida del vapor y la mercancía debe estar al costado del buque tan pronto como éste fondee.

Tienda "El Ancora"

Comestibles finos y coloniales de MANUEL BARRACHINA. Especialidad en chocolates, garbanzos, cafes tostados al día y toda clase de embutidos y especias para la mantanza de casa.

Calle de Palafox, 1, (Junto a la Pescadería).

La Enseñanza del Catecismo

Se facilita notablemente por medio del libro completa y sencilla. Se vende al precio de 3 pesetas en las librerías de los Sres. Fenollera, Villalva, Catecismo en estampas.

Es de gran tamaño, contiene 66 cuadros acompañados de una explicación Sucesores de Martí, Sucesores de Badal, Marco y Vda. de R. Mariana.

Vapores de los Sres. Ibarra y Compañía A LA CONSIGNACIÓN DE Viuda e hijos de Nogués

Calle Lauria, 16, entlo., y Grao, Muelle de Poniente.

SERVICIO RÁPIDO con salidas de este puerto todos los LUNES para Alicante, Málaga, Sevilla, Bonanza, Cádiz, Vigo, Villagarcía, Coruña, Santander y Bilbao, y todos los DOMINGOS directo a Barcelona.

SERVICIO RAPIDISMO con salidas de este puerto todos los MIÉRCOLES para Alicante, Huelva, Santander, Pasajes y Bilbao.

SERVICIO COORRINTE con salidas de este puerto todos los JUEVES y todos los VIERNES para Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Sevilla, Huelva, Vigo, Villagarcía, Ferrol, Gijón, Santander, Bilbao y Pasajes.

Admitiendo carga y pasajeros. Seguros marítimos "Lloyd Malagueño".

ST. TORRES. Saldrá el día 5 de este mes para Huelva, Cádiz, Vigo, Villagarcía, Coruña, Santander y Bilbao.

Subasta

A voluntad de su dueño, se vende el contenido del expediente de adjudicación del corredor don D. Salvador Pérez Pau, que se encuentra en la calle de las Monjas, núm. 10.

En Paterna. La casa núm. 10 del Paseo Reina Regente, compuesta de un jardín y local de habitación, se vende al precio de 5.000 pesetas.

Como perteneciente a la herencia de don Juan de la Cruz, se vende el contenido del expediente de adjudicación del corredor don D. Miguel Simón, que se encuentra en la calle de las Monjas, núm. 10.

Como perteneciente a la herencia de don Juan de la Cruz, se vende el contenido del expediente de adjudicación del corredor don D. Miguel Simón, que se encuentra en la calle de las Monjas, núm. 10.

Como perteneciente a la herencia de don Juan de la Cruz, se vende el contenido del expediente de adjudicación del corredor don D. Miguel Simón, que se encuentra en la calle de las Monjas, núm. 10.

Como perteneciente a la herencia de don Juan de la Cruz, se vende el contenido del expediente de adjudicación del corredor don D. Miguel Simón, que se encuentra en la calle de las Monjas, núm. 10.

Como perteneciente a la herencia de don Juan de la Cruz, se vende el contenido del expediente de adjudicación del corredor don D. Miguel Simón, que se encuentra en la calle de las Monjas, núm. 10.

Como perteneciente a la herencia de don Juan de la Cruz, se vende el contenido del expediente de adjudicación del corredor don D. Miguel Simón, que se encuentra en la calle de las Monjas, núm. 10.

Como perteneciente a la herencia de don Juan de la Cruz, se vende el contenido del expediente de adjudicación del corredor don D. Miguel Simón, que se encuentra en la calle de las Monjas, núm. 10.