

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

El Campeonato de Fútbol de Cataluña



Martínez, el excelente delantero centro del Barcelona, intenta, con uno de sus peligrosos cabezazos, vulnerar la puerta del España en el partido jugado últimamente entre dichos clubs

Foto Juanó

Publicase incorporado el suplemento

• **MOTORIAL** •

dedicado a Automovilismo y Aeronáutica

AÑO IX : NÚM. 293
1 DE FEBRERO 1919

50 cénts.

**Los grabados
para STADIUM se
ejecutan en los
Talleres Gráficos
Thomas**

**Calle Mallorca, 291-293
Tel. G-583-Barcelona**

**Medallas & Insignias
Objetos para premios**



Fabricantes

HUGUENIN FRERES & Co.-LE LOCLE (Suiza)
Los más importantes del mundo

Representantes: **GAMPER Y MIR** : Bruch, 13, pral. - **BARCELONA**



La casa más importante de España en artículos de sport

Raquetas Driva Exela, de Williams & Co.

Agentes exclusivos: **Eduardo Schilling, S. en C.**

BARCELONA: Calle Fernando, 23 :: **MADRID:** Calle Alcalá, 14 :: **VALENCIA:** Calle de la Paz, 31

MAS FUERTE QUE EL ACERO



**PNEU
HUTCHINSON**

LE CHAUFFEUR

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

Automóviles y Ciclos

Especialidad en últimas
novedades de París

Rambla de Cataluña, 24 - Tel. 2182-A
BARCELONA

□ □

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

OFICINAS: Consejo de Ciento, 383 : Teléf. 733-A

BARCELONA

Aparece cada dos semanas, en sábados alternos

NÚMERO SUELTO CORRIENTE: 50 céntimos

SUMARIO

	Page
Cataluña pintoresca.	39
Motorial	
La evolución del automóvil (I).	41
El Salón Automóvil de Barcelona	45
La Copa América	46
A dos tiempos	46
Hacia los aeroplanos gigantes (II)	47
El raid de aviación Madrid-Sevilla.	50
Barcelona, puerto de aviación	51
Los servicios de la hidroaviación en Italia	52
Turismo y Excursionismo	
San Ramón de Golbes.	53
El Touring Club de Cataluña	55
Deportes diversos	
Pruebas hípias del Real Polo Jockey Club.	56
Fútbol : El Campeonato de Cataluña.	57
Los próximos concursos de sports de nieve.	58
Hockey : Los partidos del Campeonato de Cataluña.	59
El deporte del hockey.	60
Rally-paper en Moncada	61
La fiesta de San Antón en el R. Polo Jockey Club	63
La educación física y los deportes.	64
Concurso de Lawn-Tennis de la Sociedad Sportiva Pompeya.	65
Crónicas del momento.	67
Nuestras sociedades	68

Precios de suscripción:

España, un año 12 pesetas
Extranjero, un año 18 id.

Pagos por adelantado
Precios de los anuncios, según tarifa

La Hispano-Suiza

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carrel.º de Ribas, 279
Teléfono S. M. - 250

FABRICA ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES

FRANCIA
(BOIS
COLOMBES)
27, Rue Réunion

**Coches de turismo, para ho-
teles, de reparto, etc., etc.
Omnibus, Camiones, Motores
marinos, Motores para
la Aviación**

Agencia en Barcelona: VALLET Y BOFILL, S. en C., antes VALLET, FIOL Y COMPAÑIA, S. en C.
Oficinas, Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono G-922

AUTOMOVILES

**MAXWELL
Y
CHANDLER**

STOCK DE PIEZAS DE RECAMBIO

Agentes exclusivos en Cataluña:

F. DE A. PUIG Y C.^A

AUTO GARAGE BALMES

*Mallorca, 231, y Balmes, 96-98 : Tel. 1102-G
BARCELONA*



Stadium

REVISTA ILUSTRADA

PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA S. A.

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



STADIUM... nombre que conserva toda la nobleza de su abolengó, que evoca los días de oro de las civilizaciones helénica y latina, madres de la cultura universal moderna, y que lleva a nuestra mente una visión fantástica del estadio ideal de los tiempos actuales, como inmenso recinto formado por el orbe entero, donde se rinde fervoroso culto a los clásicos certámenes atléticos: a la hípica, a las regatas y a los juegos deportivos contemporáneos; donde las antiguas carreras de carros han sido substituidas, gracias a los grandes progresos industriales, por las de bicicletas y las de grandes y pequeños vehículos automóviles que hoy corren triunfadores y veloces por la tierra, por el mar y por el cielo, acortando distancias, salvando fronteras, brindando al turismo mundial las bellezas naturales y el conocimiento de todos los países. -- A.

Cataluña pintoresca



*El pueblo de Tossa (Gerona)
Al fondo, confundiendo con el horizonte, el cabo de San Sebastián*

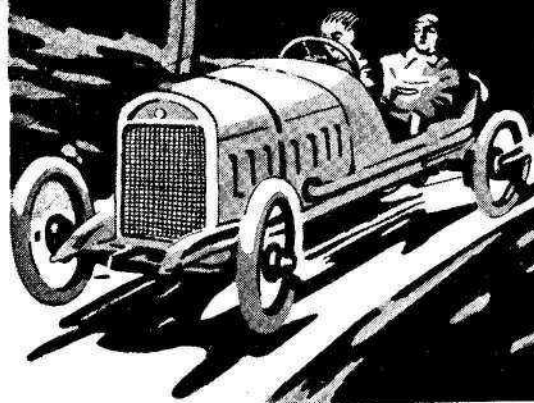
Foto Juandó

**AUTO-
NOS ■**

Despach

BARC

**Motores marinos
Motores de aviación**



**TALLERES
HERETER
S.A.**

R

MOTORIAL

Suplemento especial incorporado a STADIUM, dedicado a
AUTOMOVILISMO Y AERONÁUTICA

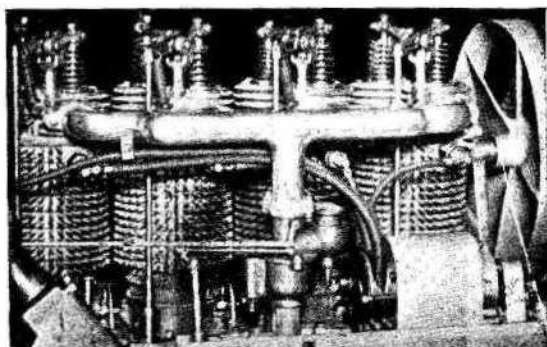
La evolución del automóvil

I

Los motores

TODO el mundo sabe distinguir hoy, a simple vista, cuándo un automóvil es antiguo y cuándo es moderno, y si es persona que esté algo al corriente de la vida automovilista, podrá hasta ir enumerando los años a que corresponden los automóviles que vea desfilar y con tanta mayor exactitud cuanto más modernos sean aquéllos. De ello podría deducirse que la mayoría de la gente no sólo conoce al dedillo el mecanismo de los autos sino que hasta se interesa por la historia del mismo, siendo así que son contados los que conocen cómo y por qué funciona un coche automóvil y casi todos, al fijar la edad de un coche, lo hacen recordando lo que han oído decir a un chauffeur o un agente de ventas y cuando no, se fían de su intuición y buen sentido, que muchas veces deja de serlo.

Las variaciones que puede sufrir un auto-



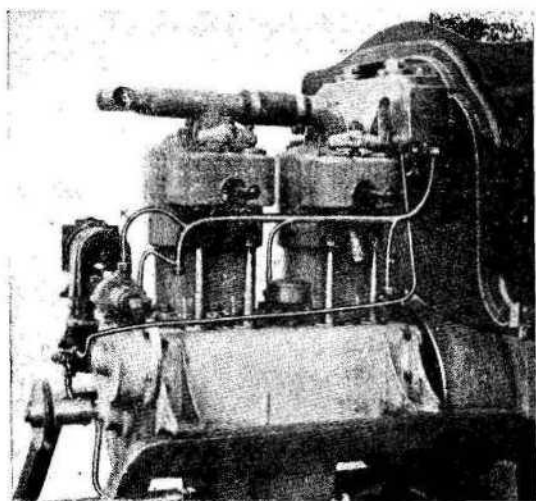
Motor Waterless, enfriado por aire

móvil podrían dividirse en aparentes y ocultas, estando estas últimas sólo al alcance de los que estudian a fondo los autos, de los que los cuidan (que son muchos menos que los que deberían ser, pues de cada cien chauffeurs, hay sólo diez o doce que cuiden bien de su coche) y de los que los construyen.

Entre las variaciones aparentes hay las de las formas de la carrocería y del chasis y las de las líneas generales de construcción del auto; así todo el mundo sabe lo que es carrocería torpedo (casi la única que se usa) y muchos saben también si su coche es un cuatro, seis, ocho o doce cilindros, pero hay muy pocos, poquísimos que sepan dar las características interesantes del mecanismo de su coche. Esta ignorancia es de lamentar, tanto más cuanto se va generalizando la costumbre de tener auto y prescindir del chauffeur.

En las siguientes líneas explicaremos, resumiéndolas, las principales variaciones que han sufrido los automóviles.

Para más facilidad de comprensión dividiremos nuestra labor en varias partes, tratando en cada una de ellas del motor, transmisión,



Motor construido en grupos de dos cilindros

chassis y carrocería y acabando con una pequeña reseña de las tendencias actuales.

* * *

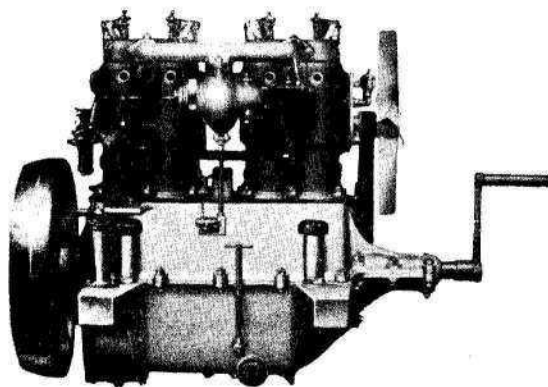
El aspecto general de los primitivos motores de automóviles no se diferenciaba mucho de los actuales, pues aunque les faltaba el aspecto liso que actualmente tienen, las formas eran en conjunto las mismas.

El carter era de dos piezas de aluminio fundido, desconociéndose en absoluto los actuales fondos de carter de plancha embutida.

Los cilindros estaban generalmente fundidos en bloques de dos o de tres en los motores de seis cilindros; es decir que los motores estaban divididos en dos grupos de cilindros.

La refrigeración era en unos motores por agua y termosifón, habiendo también no pocos enfriados por aire, siendo uno de los más originales el americano *Waterless*.

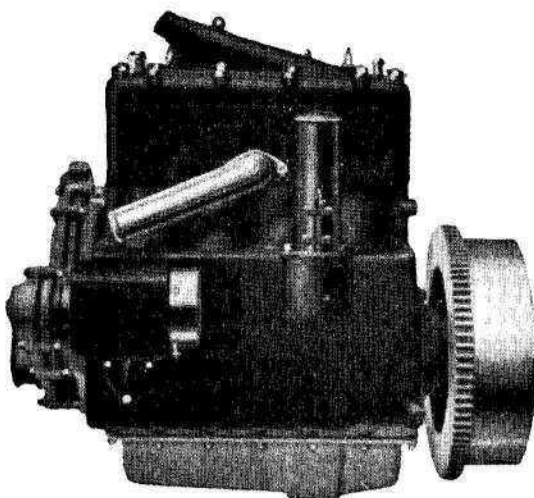
La válvula de aspiración fué durante mucho tiempo automática, montada en una guía y fijada contra su asiento por un resorte graduado de manera que la depresión causada por el motor en el tiempo de aspiración fuese suficiente para abrirla.



Motor Mercedes (1910-12)

Los carburadores tenían pasos de bencina anulares o de orificios múltiples, siendo estos órganos origen de mil contratiempos durante la marcha. Casi todos los motores tenían su régimen fijado por un regulador centrífugo, órgano que se ha abandonado casi completamente hoy día.

En conjunto se reflejaban demasiado los métodos de la época, pareciéndose el motor de automóvil a las máquinas de vapor y de gas, todas ellas de régimen de marcha casi constante. Diéronse pronto cuenta los constructores de la necesidad de adaptar mejor el



Motor moderno Overland

motor a las necesidades del coche y de la imprescindible urgencia de asegurar el funcionamiento perfecto de todos sus elementos, dando ello lugar a que hacia 1902 se introdujeran las válvulas de admisión comandadas y posteriormente se asegurase por medio de bombas la circulación del agua de refrigeración y se introdujese el engrase forzado, al mismo tiempo que se perfeccionaban los carburadores y la casa Mercedes lanzaba al mercado los primeros coches con magneto y radiadores del tipo llamado «nido de abejas». El motor era ya casi entonces lo que es ahora, con la única diferencia de detalles de construcción, de peso, del rendimiento y de la potencia que se obtenía con relación a una cubicación determinada.

Con lo dicho anteriormente y comparando con un motor actual, puede uno hacerse cargo de lo que ha sido la evolución de los motores.

Que éstos al principio ocasionasen muchas molestias por su irregular funcionamiento y por lo caprichoso de sus averías, era lógico, pues los ingenieros de entonces, al construir un motor, se encontraban en presencia de un problema casi nuevo y del que desconocían todos los elementos y por consiguiente, era casi imposible que lo resolvieran satisfactoriamente.

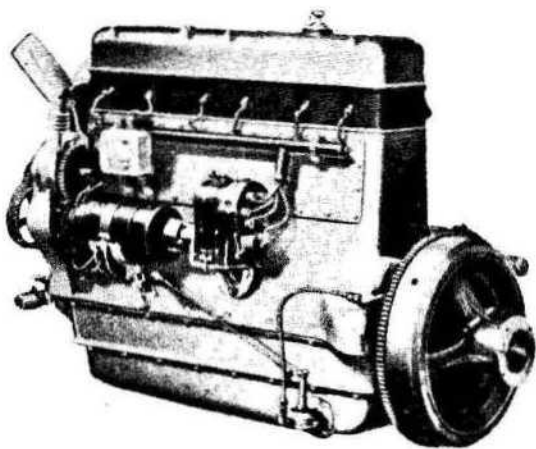
Posteriormente (1910-1912), el motor entró en una era en que casi todos los constructores se atuvieron al mismo tipo, el cuatro cilindros en bloque, con carter de aluminio, en el que se encerraba el árbol de excéntricas que comandaba las válvulas, todas al mismo lado.

Luego, al generalizarse la industria auto-

móvil en los Estados Unidos, empezó a haber una gran variación en los motores, pues a más de que los métodos de construcción de aquel país son bastante diferentes de los de Europa, el deseo de variación y novedad que sienten los americanos les indujo, en parte, a la adopción de los tipos de más cilindros, pues, aparte el seis cilindros, que ofrece reales ventajas a causa de lo mejor de su equilibrado y de lo regular de su par motor, han colocado en sus autos motores de ocho y hasta doce cilindros y con potencias mucho mayores de las necesarias.

Si estos motores potentes se construyeran como los de potencia más reducida, conducirían a pesos muertos enormes, y para evitarlo, los constructores americanos han puesto en práctica la mar de procedimientos más o menos ingeniosos, pues unos buscan el aligeramiento suprimiendo la refrigeración por agua (Franklin), otros inventan nuevos métodos de construcción como el *Aland* y el *Marmon*, que hacen el bloque de cilindros de aluminio, revistiendo interiormente aquéllos con camisas de acero entradas a presión; al mismo tiempo, nótese una tendencia muy pronunciada a reducir el número de piezas, habiéndose, entre otras cosas, fundido el bloque de los cilindros junto con la parte superior del carter, a la vez que se hacía el fondo del mismo de plancha embutida, para que pesara menos. También se va suprimiendo la disposición de válvulas a los lados de los cilindros, siendo reemplazada por la llamada *valve in head*, esto es, *válvulas en la cabeza*, que indica que se colocan éstas en la parte superior del cilindro (*Hispano, Marmon* y tantos otros).

El *alumage*, que un tiempo fué dominio absoluto de la magneto, es ahora reino compartido entre ésta y los acumuladores, a los que se ha vuelto al generalizarse en los coches el arranque y alumbrado eléctrico. Entre los sistemas de *alumage* por acumuladores, uno de



Motor Marmon, con bloque de aluminio y camisas de acero

los que más se usan es el *Atwater Kent*, que tiene un distribuidor comandado por el motor, que permite cualquier avance.

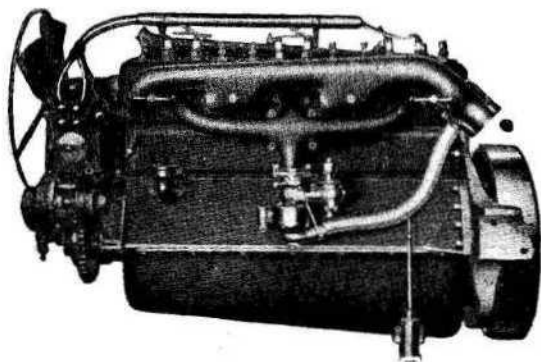
Las bujías casi no han variado de tal como eran las primeras, pero es nota dominante el que la calidad media está en razón inversa del número de marcas y éstas cada día son más.

En cuanto al engrase, casi el único que se emplea es el de alimentación por bomba y distribución por barboteo, estando colocado el depósito de aceite en el fondo del carter del motor.

En conjunto, el motor, al ir evolucionando, ha aumentado su velocidad de rotación y su potencia máxima; para demostrarlo recordaré que los primeros motores llamados rápidos giraban a 1.200 y 1.600 revoluciones por minuto y pesaban de 8 a 10 kilos por caballo, alcanzando el pistón una velocidad lineal de 8 metros por segundo; los motores actuales de tipo normal giran a una velocidad de 2.500 vueltas por minuto, la velocidad de su pistón alcanza a 15 metros por segundo y pesan solamente de cuatro a seis kilos por caballo. A causa de esta evolución, un motor actual ocupa menos espacio y pesa menos que otro antiguo de la misma potencia, pero también dura menos; el motor viejo tenía averías a cada paso, pero una vez reparada quedaba igual que antes, mientras que muchos de nuestros motores de hoy, si bien resisten más tiempo antes de averiarse, cuando se estropean es de veras y, a menudo, sin reparación posible.

Los motores reflejan el espíritu de su época; los de hoy son tan veloces como los hombres los desean, pero son también mucho más efímeros.

E. V.



Motor moderno Studebaker



Fabricación española
Mano de obra española



MACIZOS PIRELLI

El Salón del Automóvil de Barcelona



Fachada del Palacio de Bellas Artes, en cuyo local se celebrará la Exposición de Automóviles

Foto Claret

Asamblea automovilista

ENTRE los actos que se preparan coincidentes con la celebración del Salón Automóvil de Barcelona, sobresale por su importancia la Asamblea Automovilista que han convocado los presidentes de las Cámaras Sindicales españolas y que inaugurará sus tareas el 18 de marzo próximo.

La labor que corresponde realizar a esta Asamblea es de todo punto interesantísima, puesto que serán tratados temas tan importantes como los referentes a transportes, comunicaciones, carreteras, aduanas, carburantes, impuestos, contribuciones, etc.

Bien clara se manifiesta la trascendencia de la Asamblea que se prepara, en el texto de la circular convocatoria, que transcribimos a continuación:

«Las tres Cámaras Sindicales del Automóvil que existen en España y que tenemos a mucha honra presidir, han coincidido en el criterio de que fuera muy conveniente y oportuno aprovechar el momento en el que la de Barcelona realice su proyectada Exposición de Automóviles para reunir en una *Asamblea magna* a todos aquellos importantísimos elementos que existen en España, grandemente interesados

en el más próspero y brillante porvenir de la fabricación, de la industria y del comercio automóvil.

El generoso y bello gesto de la Cámara de Barcelona, que las de Madrid y Valencia estimamos altamente plausible, de organizar, apenas renacida la paz en el mundo, una Exposición de Automóviles, nos hace suponer que habrán de ser contadísimos los interesados en los negocios relacionados con el automovilismo que no realicen un viaje a Barcelona en los días en que aquella se celebre (15 a 25 de marzo 1919).

Es indudable que uno de los temas preferentes de las conversaciones de todos cuantos visiten el Salón, habrá de recaer respecto al porvenir que espera a nuestras industrias y a nuestro comercio, una vez restablecida por completo la normalidad en Europa.

Tenemos por indudable que con el tratado que habrán de subscribir las naciones que estuvieron en guerra se abrirán nuevos y poderosos horizontes al comercio en general y que su desarrollo ha de ser tan portentoso que conviene que no nos sorprenda desprevenidos para evitarnos el bochorno de caminar cual siempre distanciados y a la zaga de los demás.

Nos interesa a todos mucho para poder conseguir más fácilmente y con mayor rapidez el

desarrollo del deporte y del turismo automóvil en España, que el Gobierno se percate de la enormísima importancia que para el país supone el que, lejos de oponernos trabas en nuestro camino, se nos den las mayores facilidades para lograr todo cuanto puede y ha de contribuir a la mayor riqueza de nuestras industrias y por consiguiente del país.

Son múltiples las cuestiones que relacionadas con estos asuntos están aún por resolver y pudiéramos decir que por estudiar. En nuestra conciencia está que no debemos dejar pasar ni un día más sin abordarlos resuelta y decididamente. Entendemos que conviene aprovechar el momento propicio en el que la inmensa mayoría de los verdaderamente interesados en la industria automóvil se encontrarán en Barcelona con motivo de la Exposición, para reunirlos a todos en *Asamblea* y deliberar acerca de cuanto se refiere a los vitales problemas que nos interesa solucionar para allanar nuestro camino y ver de obtener la recompensa merecida a nuestro esfuerzo personal y a los capitales que empleamos en nuestras industrias.

En tiempo oportuno recibirá usted una nueva circular en la que se expondrán a su consideración los temas que se tratarán de la *Asamblea* a que tenemos el honor de convocarle por la presente, relacionados con cuestiones de tan enorme importancia como Aduanas, Transportes, Comunicaciones, Carreteras, Carburantes, Impuestos y Contribuciones, etc. etc., sin perjuicio de discutir igualmente cualquier proposición que nos fuera remitida por usted y que incluíramos muy gustosos en la orden del día.

Celebrándose la Exposición del Automóvil en los días 15 a 25 de marzo y habiendo obtenido una rebaja en el transporte de viajeros desde cualquier punto de la Península a la ciudad condal durante ese período de tiempo, hemos creído lo más conveniente para todos reunir a nuestros estimados coiegas en esos mismos días, empezando la *Asamblea* sus funciones el 18 de marzo de 1919, en el local que le será indicado oportunamente.

La importancia del asunto que nos impulsa a dirigirnos a usted es tanta y de tan enorme trascendencia para el porvenir de nuestros negocios, que no dudamos que habremos de obtener la promesa de su valioso concurso y que nos dispensará el obsequio de participarlo a las oficinas de la Cámara de Barcelona para inscribir su nombre en las listas de los señores *Asambleístas*. (*La inscripción es absolutamente gratuita.*)

Muy grato nos es aprovechar esta solemne ocasión para ofrecernos incondicionalmente a sus órdenes attos. s. s. q. e. s. m.,

Por la Cámara Sindical Española del Automovilismo y Ciclismo, el Presidente, *Francisco Aritio*. — Por la Cámara Sindical del Automóvil de Valencia, el Presidente, *Vicente Ballester*. — Por la Cámara Sindical del Automóvil de Barcelona, el Presidente, *Eusebio Bertrand*.

La Copa América

Todos los indicios permiten esperar que la carrera de automóviles, cuya iniciativa ha surgido de un grupo de entusiastas, va por el camino de la más esplendorosa realización, si se encuentra el ambiente propicio donde mayor debe serlo, según se desprende de las siguientes líneas que transcribimos del último número de *El Mundo Deportivo*:

«Los organizadores del banquete en que surgió la idea de llevar a realización la carrera Copa América, señores Martínez Iriarte, Lapeira y Casas, asesorados por persona tan perita como nuestro querido amigo don Isidoro Salazar, se dirigieron en instancia a S. M. el Rey, suplicándole manifestara si vería con agrado esa prueba y si la protegería cuando se organizara por una entidad más poderosa que los modestos conductores mecánicos que la suscribían.

S. M. el Rey ha acogido tan patriótica idea con la mayor complacencia y ha encargado al marqués de Viana que expresara a los iniciadores de la carrera lo mucho que le agrada esa prueba de vitalidad que pretende dar el automovilismo.

Además se ha escrito una carta a Mr. Wilson, carta que en propia mano le será entregada por Mr. Foote, distinguido ingeniero norteamericano, que ha salido para París con ese encargo.

Para informar de todas estas cosas y creyendo llegado el momento oportuno de traspasar este asunto al Real Automóvil Club de Cataluña, nuestro amigo don Francisco Casadellá reunió antes de ayer a todos los donantes de copas, a la comisión organizadora del ya famoso banquete y a un buen golpe de los asistentes al mismo, en su casa, a quienes obsequió con café, licores y cigarros, exponiéndoles estas cosas tan sumamente interesantes, que fueron acogidas con entusiasmo por todos los reunidos, entre los cuales se contaba un representante de la Editorial Deportiva.

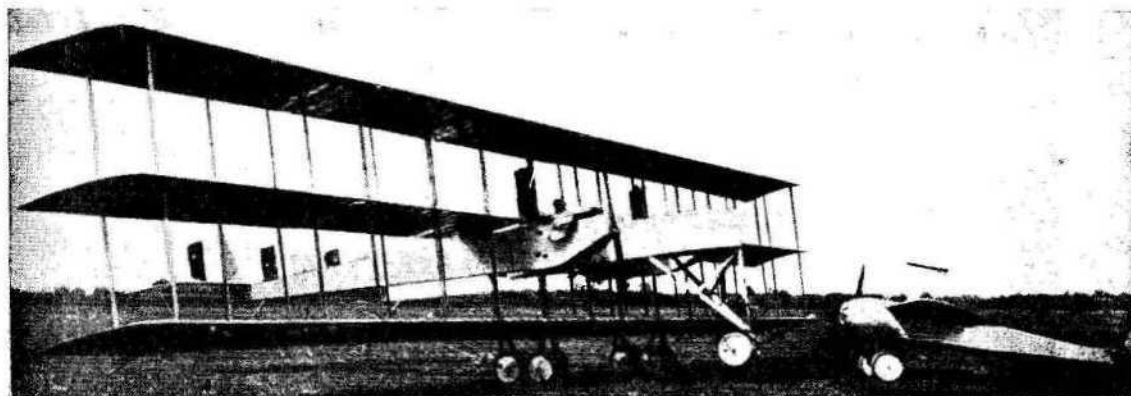
La Comisión se propone hacer una visita oficial al R. A. C. C. para suplicarle se encargue de la organización de la carrera, entrando el asunto en una nueva fase que ha de hacerla extraordinariamente interesante si se logra encauzarla cual es debido.»

A dos tiempos

El Salón Automóvil de Lyon

En la primera quincena de marzo se celebrará la Exposición de Automóviles de Lyon. La lista de expositores asciende a 85.

Actualmente se construye en la plaza Bellecour un pabellón especial destinado a esta exposición, la primera que se celebrará en Francia una vez terminada la guerra.



Uno de los grandes triplanos Caproni, comparado con un monoplano

Hacia los aeroplanos gigantes

II

Los estudios para lograr la superioridad táctica de los aviones en el combate y en la realización de sus misiones, ha llevado fatalmente a los constructores a obtener la superioridad técnica de sus aparatos sobre la de sus enemigos; de aquí la lucha hacia el crecimiento de la potencia, que nos conduce poco a poco a la creación de inmensas flotas aéreas, compuestas de aviones gigantes.

La primera novedad fué la construcción del biplano *Caudron G-4*, con dos motores.

El estudio de este aparato tenía por objeto obtener una potencia mayor que la dada por un motor de 80 a 130 HP., sin tener el inconveniente de los pesados motores alemanes de 150 HP.

Dos motores rotativos de 80 HP. cada uno fueron montados sobre el avión *G-4*, cuyos caracteres generales son los siguientes:

<i>Caudron G-4.</i>	Superficie	36 m. ²
	Potencia	160 HP.
	Capacidad	400 kgs.

Este aparato, cuyo peso no era superior a 750 kgs., fué una verdadera revelación, tanto por su fácil manejo como por la altura de su máximo punto de elevación. Así se demostró la posibilidad de aumentar la potencia total de los aviones construídos en serie, doblando, triplicando y a veces cuadruplicando el número de sus motores. Los constructores pudieron concebir aviones cuya superficie de sustentación pasaba de mucho a la de los aparatos corrientes.

Las ventajas de la solución de los aparatos con dos motores son las de permitir a los constructores crear aeroplanos dotados de po-

tencia superior a la de los motores construídos en series en este momento por la industria. En efecto, las potencias máximas corrientes de los motores de aviación eran, respectivamente, en

1914.	de 80 HP.
1915.	de 150 »
1916.	de 200 »
1917.	de 300 »
1918.	de 400 »

Pueden esperarse para 1919 potencias de 500 a 700 HP. Sin embargo, en las mismas épocas respectivas los constructores pudieron, gracias a la solución de los multimotores, aprovechar potencias superiores.

El desequilibrio causado por el paro de un motor puede compensarse fácilmente manobrando el timón de dirección y el aparato puede, en la mayoría de los casos, continuar su vuelo con un solo motor.

Esta solución pone a la navegación aérea al abrigo de la pana de motor.

En general, los dos motores están montados uno a la derecha y otro a la izquierda del fuselaje central; de este modo la parte anterior del mismo queda despejada para la vista del piloto, lo que representa una gran ventaja, sobre todo para el combate.

Por el contrario, la solución del bimotor tiene varios inconvenientes: en primer lugar, la mayor resistencia al avance, y en segundo lugar, la mayor complicación que esto representa en el mecanismo del aparato.

Otro inconveniente es que el rendimiento de dos motores, dando en total un esfuerzo de 300 HP., por ejemplo, es menor que el de un solo motor de 300 HP. Para la misma potencia desarrollada, el peso de los dos mo-

tores es, naturalmente, más considerable, puesto que los armazones de sujeción, los carter, las manivelas, carburadores, etc., están en número doble.

La alimentación de los motores resulta también, en este caso, un problema complicado.

Los aviones bimotores tuvieron mucho éxito, que aun continúa, puesto que los aviones modernos de bombardeo han adoptado esta fórmula.

Las fábricas francesas produjeron sucesivamente diferentes tipos de aviones bimotores, cuyas características eran de una importancia creciente, como puede verse por el siguiente cuadro:

TIPOS	Superficie sustentatriz	Potencia total	Capacidad total
<i>Caudron G-4</i> . .	36 m. ²	160 HP.	500kg.
<i>Caudron G-6</i> . .	40 »	220 »	500 »
<i>Caudron R-4</i> . .	68 »	300 »	620 »
<i>Letort I</i>	61 »	390 »	640 »
<i>Letort 2</i>	62 »	420 »	400 »
<i>Caudron R-II</i> . .	53 »	420 »	745 »
<i>Handley Page</i> .	160 »	600 »	1.700 »

La Gran Bretaña, por su primera tentativa de bimotor, construyó su célebre *Handley Page*. Por sus dimensiones, que veremos más adelante, y por sus caracteres, se aparta de todos los otros bimotores y puede llamársele avión gigante.

Sus caracteres generales le permitieron realizar espléndidos vuelos, como el viaje sin incidentes, de Londres a Constantinopla.

En Francia, sin embargo, el jefe de la aeronáutica en el frente solicitó la concepción de un potente aparato de cualidades superiores a las del *Voisin* 150 HP. Los servicios técnicos elaboraron un programa que fué sancionado por un concurso militar de aviones de gran potencia. Fué un *Breguet*, dotado de un 220 HP. *Renault*, el que salió vencedor en el concurso.

Nada nuevo había en su concepción, pero el aparato, dadas sus características, tenía un rendimiento muy grande:

<i>Breguet II.</i> {	Superficie.	70 m. ²
	Potencia	220 HP.
	Capacidad	200 kg.

Este aparato trabajaba bajo una carga de 9 kg. por caballo. La carga de bombas no era superior a 200 kg., lo que ya está bien para un avión de esta importancia, pero esta carga era insuficiente para dar a las operaciones de bombardeo una eficacia táctica que correspondiera al precio del material puesto en juego.

Los alemanes crearon un avión bimotor,

Otto, que no pareció tener mucho éxito en el frente; pero a continuación de él salieron una serie de bimotores que les permitió constituir potentes escuadrillas.

Estos aeroplanos eran los *A. E. G.*, los *Friedrichshafen* y los *Gotha*, cuyos caracteres generales se expresan a continuación:

TIPOS	Superficie	Potencia	Capacidad
<i>A. E. G. II</i>	74 m. ²	520 HP.	1.150kg.
<i>F. D. H. III</i> . . .	95 »	520 »	1.500 »
<i>Gotha II</i>	95 »	520 »	1.500 »

Ninguna de sus características permite considerarlos como aviones gigantes. La creación reciente en Alemania del motor *Maybach* 300 HP. permitió elevar la potencia de estos últimos aparatos a 600 HP. y, como consecuencia, aumentar también su superficie de sustentación.

La profundidad de las alas es próximamente de dos metros, lo que los excluye de todo carácter de gigante, por la fórmula que se verá más adelante.

Vamos ahora a mostrar las necesidades que han llevado a los constructores a concebir aviones cuyas células difieran de todas las de los aviones estudiados anteriormente.

En lo referente a aparatos de gran potencia, Italia ha seguido un camino completamente distinto que el adoptado por Inglaterra, Francia y Alemania.

Los trabajos del ingeniero Caproni han dotado a Italia y a los aliados de aviones trimotores. Estos aviones datan de fines de 1915.

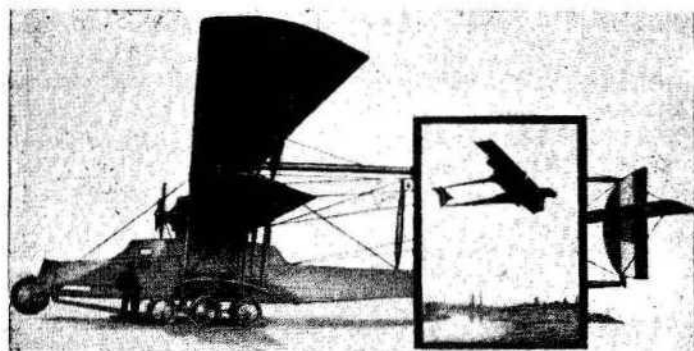
Su creación, como la de los bimotores descritos, corresponde al deseo de obtener aviones de gran potencia, aunque los motores entonces en uso no eran superiores a 150 HP.

La fórmula adoptada comprendía una barquilla central para los pasajeros, depósitos y un motor con hélice en la parte posterior de la misma. Los dos motores de delante y laterales estaban montados sobre dos fuselajes; éstos, a su vez, en su extremo sostenían el plano estabilizador.

Los caracteres de estos aeroplanos eran:

TIPOS	Superficie	Potencia	Capacidad
<i>C. E. P.</i>	90 m. ²	320 HP.	1.000kg.
<i>C. E. P.</i>	125 »	600 »	1.500 »

La creación de la fórmula trimotor permite suprimir las pausas durante el vuelo; el aparato vuela correctamente con dos motores y puede prolongar su vuelo solamente con un motor. Sin duda será a una fórmula por el estilo a la que habrá que recurrir para crear aviones postales regulares.



El triplano francés Voisin

Francia emprendió la construcción de una serie de estos aviones de gran potencia en aquella época (1916); pero los servicios técnicos del ejército interrumpieron sus encargos durante más de un año, y sólo cuando aparecieron los *Gotha* y los *Friedrichshafen* se reanudó febrilmente y con un año de retraso esta realización.

Sin embargo, a principios de 1915 un constructor francés, Gabriel Voisin, quiso crear un avión gigante, que ensayó en 1915; no se trataba más que de un inmenso aparato de bombardeo, triplano, equipado con cuatro motores de una potencia total de 600 HP. Después de varios ensayos sobre la fuerza y posición de los motores, Voisin construyó un segundo avión gigante, cuyas características son:

Voisin, triplano.	Superficie. . . .	200 m. ²
	Potencia	880 HP.
	Capacidad	2.000 kgs.

Una de las características del avión Voisin es la existencia de dos fuselajes en el plano vertical, con el fin de reforzar la solidez del plano vertical de atrás (*empenage*) y evitar así las rupturas del fuselaje.

Ahora que se sabe que los planos profundos son también de buen rendimiento, se puede considerar que la importancia de las dimensiones de la célula no corresponden a la superficie de sustentación; este tipo de aeroplano puede, pues, considerarse como descartado.

El ingeniero Caproni, por su parte, trató de obtener los mismos resultados, valiéndose de medios más o menos iguales a los de Voisin. Creó un triplano trimotor con dos fuselajes, cuyos caracteres generales hemos ya indicado. Los dos fuselajes del Caproni están situados en

el plano horizontal. Por las mismas razones que el Voisin, creemos que este modelo Caproni debe también considerarse como descartado.

En fin, fueron los alemanes que continuaron durante estos dos últimos años un laborioso trabajo con el fin de crear un tipo de avión gigante, suficientemente poderoso para bombardeos de París, Londres, Roma, etc.

Estos aviones alemanes *Riesenflugzeugen*, fueron contruidos según diferentes fórmulas, adaptando 3, 4 o 6 motores. Un tipo de avión *R* parece fué adoptado por los alemanes; seguramente fué el inmenso *Gotha Zeppelin*.

Este avión merece el calificativo de gigante, tanto por su importancia como por el método empleado en su construcción. Destaca de todo lo construido hasta entonces.

Una descripción de este avión *R* fué publicada en *L'Aérophile* de 15 de agosto por M. Jean Legorgette, del que tomamos las características siguientes:

Gotha Lizenz.	Superficie. . . .	314 m. ²
	Potencia	1.200 HP.
	Capacidad	4.500 kgs.

Este avión tiene mucho parecido con el *Gotha*; las proporciones son las mismas, pero las dimensiones parecen dobles, aproximadamente.

Su anchura es de 41 metros; su longitud, 22 metros; la altura, 6,40 metros, y el peso total, de 13.000 kgs. (*Handley Page*, 5.500 kgs.) El equipo se componía de dos pilotos, tres ametralladoras, dos mecánicos, un operador y el comandante.

El estabilizador longitudinal es biplano y



El biplano alemán Gotha

tiene por sí solo el tamaño de un aeroplano normal. Esta disposición del biplano tiene por fin evitar la existencia de superficies que, siendo monoplanas como en los aparatos, tendrían en éste proporciones mayores y su resistencia sería menor. Esta misma solución ha sido adoptada por Handley Page, pero no lo fué por el triplano *Caproni*, que dispone de un doble fuselaje. Los timones de dirección son dos.

Los motores son *Maybach* 6 cilindros, dando cada uno 300 HP.; los cuatro motores están agrupados 2 por 2 en tandem y accionan cada uno una hélice.

La cuestión del peso tiene en estos aviones gigantes una importancia menor que en los aviones ordinarios; así ha sido posible añadir a los motores algunos perfeccionamientos técnicos. Los motores están provistos de desembragues y volantes, tal vez para probar los motores más fácilmente o para facilitar los virajes bruscos.

Se han interpuesto demultiplicadores entre los motores y las hélices, logrando así obtener un mayor rendimiento con el empleo de grandes hélices girando lentamente. Las hélices tienen un régimen de 750 vueltas, siendo de 1.500 el de los motores. Asimismo disponen también los motores *Maybach* de una puesta en marcha por medio de una bomba de vacío.

Ha sido también posible instalar un grupo electrógeno independiente, destinado al aparato de T. S. H. y a la carga de los acumuladores. Esta batería de acumuladores sirve para el alumbrado interior del fuselaje y las barquillas de los motores; alimenta también los proyectores de aterrizaje.

La disposición del estabilizador biplano y el montaje de los motores en tandem son las dos deficiencias importantes que separan, aparte sus proporciones generales, el *Gotha Lizenz* de su pequeño predecesor el *Gotha* tipo G.

El fuselaje de este avión gigante se parece mucho al departamento del *Iliá Mourometz*. Completamente cerrado tiene 1,80 metros de anchura y 1,90 de altura. Su disposición comprende en la parte anterior, un departamento de observación; luego viene una gran sala en donde están los dos pilotos, que contiene todos los órganos de comanda; detrás de ellos, a una y otra parte, hay 12 depósitos, conteniendo en total 3.000 litros de bencina y aceite. El tercer compartimiento contiene el grupo electrógeno, acumuladores y el operador de T. S. H.

Un pasillo central permite circular desde la parte anterior a la posterior.

En cada una de las barquillas laterales que contienen los motores hay un mecánico que vigila el funcionamiento de sus dos motores. Los pilotos comunican con ellos por medio de tubos acústicos.

Varios extintores de incendios están repartidos en todos los departamentos. Todos los pasajeros están provistos de paracaídas, permitiendo descender en caso de avería grave. La capacidad de bombas es de 2.200 kilogramos.

Las alas tienen una profundidad característica de los aviones gigantes (4,50 metros).

El avión gigante es el avión del porvenir, el único que puede, por sus resultados económicos, realizar la navegación aérea de transporte.

El raid de aviación Madrid-Sevilla

Hace algún tiempo que el distinguido oficial del ejército don Guillermo Delgado Brackembury, ofreció una Copa para el primer aviador que efectuara el viaje Madrid-Sevilla o viceversa, en menos tiempo.

Estos últimos días, los aviadores residentes en una y otra población han efectuado algunas pruebas, siendo el primero que efectuó el raid, el capitán don Antonio de Zubia, llevando de pasajero a don Luis Delgado Brackembury, hermano del donante de la Copa, empleando en el viaje que en línea recta representa una distancia de 390 kilómetros, dos horas y cuarenta y un minutos, o sea con una velocidad media de 145 kilómetros por hora.

Parecía poco probable que fuese batido este tiempo y, sin embargo, el sábado, día 26, al mediodía, salieron de Cuatro Vientos tres aero-

planos de igual tipo que el que pilotaba dicho capitán, biplanos W.

Componían sus tripulaciones como sigue:

Piloto, Alfonso Fanjul; pasajero, Aymat.

Piloto, Luis Sousa; pasajero, Azaola.

Piloto, Fernando Sartorius; pasajero, Clarós.

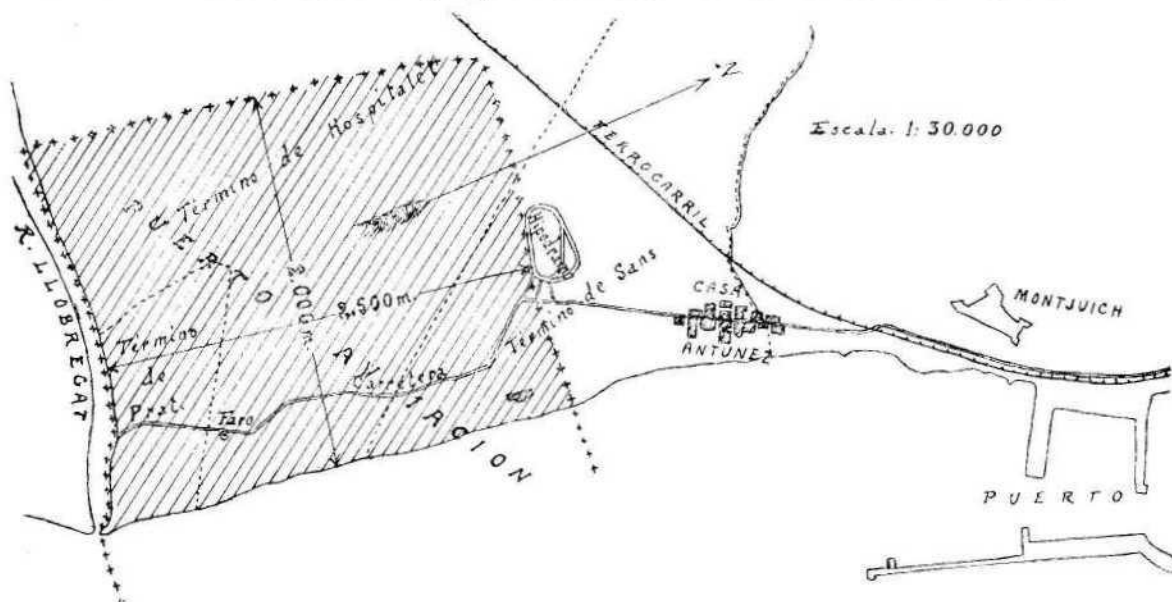
Todos ellos pertenecientes a Aviación militar.

Los tres aparatos están contruidos en los talleres de Cuatro Vientos y los tres llevan motores *Hispano-Suiza*.

Los dos primeros llegaron felizmente a Sevilla, y el tercero, por avería en el motor, tuvo que tomar tierra en Fuenteovejuna.

El aparato pilotado por el capitán Fanjul ha batido en trece minutos el tiempo invertido por Zubia. Realizó su viaje en dos horas veintiocho minutos.

Barcelona, puerto de aviación



TERMINADA ya la guerra y vuelta la aviación a su verdadero estado, empiezan a plantearse por el mundo las líneas de transportes aéreos. El primer factor para su desarrollo es la instalación de terrenos adecuados para la salida y aterrizaje de los aviones; unos verdaderos puertos o estaciones del aire.

En Francia, Italia, Estados Unidos y demás naciones donde la aviación ha alcanzado un alto grado de perfección y desarrollo y donde existen aeródromos numerosos y bien instalados, la cuestión está ya resuelta, pero en nuestro país, con sus campos, pocos, pequeños y malos, constituye el primero y principal obstáculo a resolver.

Concretando el problema y atañéndonos a lo que nos interesa más directamente, Barcelona, la gran metrópoli mediterránea, no debe ni puede permanecer apartada de esta hermosa obra. Por su situación geográfica verdaderamente privilegiada, por su desarrollo industrial y por su población, nuestra ciudad deberá ser el centro de las comunicaciones mediterráneas. Los convencidos de esta verdad no debemos permanecer un día más en nuestro clásico quietismo. Al Aero Club de Cataluña corresponde la iniciación de esta magna obra y todos, grandes y pequeños, debemos aportar nuestro grano de arena para conseguir su pronta realización.

Puertos aéreos los habrá de dos clases: terrestres y de mar. Barcelona, ciudad mediterránea y eminentemente marítima, necesita los dos y con preferencia el de mar.

La creación en nuestra ciudad de dos puer-

tos sería doblemente costosa, muy difícil de realizar, por no decir imposible, y, por lo tanto, un verdadero desacierto intentarlo; la única solución es un puerto mixto.

Como es natural, un puerto mixto debe necesariamente estar junto al mar. ¿Lugar para su instalación? Creemos sólo existe uno, el llano del Llobregat, y resumiendo más, el lugar comprendido entre Casa Antúnez y el río. Su proximidad a la ciudad, por su terreno llano, con poca edificación y resguardado del mar por el puerto, hacen de él un terreno inmejorable para instalar el puerto mixto de Barcelona.

Desde el hipódromo de Casa Antúnez a la desembocadura del río Llobregat hay unos dos kilómetros y medio; cogiendo una faja de unos dos kilómetros de ancho paralelamente al mar, resultaría un extenso campo para los aviones, con preciosa playa para los hidros.

La instalación mínima y suficiente para el momento actual debería consistir en unos hangares de buena construcción, junto a la playa, sirviendo indistintamente para aviones terrestres y marítimos; unos talleres de reparación y un edificio para administración y oficinas.

Estas son mis primeras conclusiones, halladas al estudiar este proyecto, y creo sería muy conveniente que a cuantos les interese, conozcan y sepan algo sobre puertos de aviación, manifiesten sus opiniones, para que así, entre todos, elaboremos el verdadero proyecto y sea cuanto antes una hermosa realidad.

JOSÉ CANUDAS

Los servicios de la hidroaviación en Italia



Aterrizaje de hidros en el Adriático

EN este ramo de la aviación, Italia, nuestra nación hermana, ha efectuado durante el transcurso de la guerra un esfuerzo enorme, esfuerzo que le ha proporcionado desde el primer momento de la lucha la supremacía en los mares, principalmente en el Adriático, permitiéndole defender completamente su extenso litoral, lo propio que el de las costas albanesas por ella ocupadas, con todas las líneas de comunicación, que en varias épocas han sido enormes, siendo la más importante la de la evacuación del ejército serbio cuando la retirada. Cosas todas imposibles si se hubiesen tenido que hacer sólo con unidades ligeras de la Armada, a pesar del gran número con que cuenta y de las excelentes cualidades de la Real Marina Italiana.

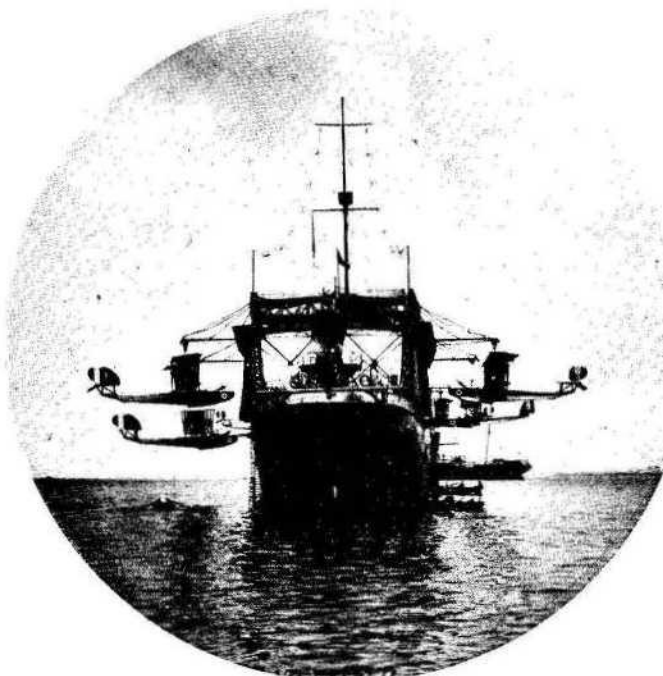
Al firmarse el armisticio no han quedado ociosos los directores de la hidroaviación italiana, ya que actualmente, a pesar de estar sólo en los preliminares de la paz, son varios los hidros que están en modificación, substituyéndoles los dispositivos de bombardeo por departamentos destinados a sacas de corres-

pondencia o asientos para pasajeros. Se han efectuado, con brillante éxito, infinidad de ensayos de correo aéreo entre la Península, Cerdeña, Sicilia, la costa albanesa y Trípoli, que a no tardar se convertirán en líneas regulares, en beneficio del comercio y, por tanto, en riqueza nacional.

No hemos querido entrar en tecnicismos para dar ligera idea de lo que hace Italia, nación tan parecida a la nuestra por su situación e intereses, en asunto tan trascendental como la hidroaviación, que bien aplicada en nuestro país, sería un medio rapidísimo de comunicación con Baleares y Africa, con cu-

yas principales plazas estamos casi incomunicados; díganlo, si no, los comerciantes de Melilla, que el día que no hay barco sólo tienen para comunicar con la Península la radio militar, ya que el cable submarino está roto desde tiempo inmemorial.

Bien justificado está, pues, que ahora que en nuestro país empieza a hablarse de líneas aéreas, nos preocupemos de lo que se hace en otros países. — ARGOS



Vapor Europa, de la marina de guerra italiana, estación de hidros

Turismo-Excursionismo

San Ramón de Golbes



Una revuelta del camino que conduce a la ermita de San Ramón de Golbes

CUANDO al clarear el día, mientras el buque dirige su proa hacia el puerto de Barcelona, tanto si viene de poniente como si de Baleares, la bruma os deja vislumbrar una línea de tierra que se recorta en el horizonte, dos picos, los más visibles, se aparecen a vuestra vista: Montserrat y San Ramón. El primero se confunde casi siempre con la neblina de la madrugada, pero el segundo se destaca majestuoso, haciendo alarde de simpática atalaya que vigila el Llobregat, la blanca cinta de plata que corre a sus pies y que va a morir, después de cruzar un llano inmenso, al mar, no muy lejos de la feraz huerta ribereña.

El camino

El ferrocarril del Nordeste, que parte de la Riera de Magoria, por una insignificante cantidad os transporta en breves momentos a San Baudilio de Llobregat. En San Baudilio, un kilómetro de carretera espléndida — la que va a San Clemente — os conduce a «can Bori», desde cuyo punto un camino de monte que se pierde en una espesura de monte, practicable perfecta y cómodamente para carruajes

y automóviles, en tres cuartos de hora escasos de andar os lleva hasta la cima del cerro. El camino serpentea y es pintoresco y risueño. En dulce cuesta de buen piso, siempre entre pinos, hayas, abetos y una maleza exuberante, os vais acercando al santuario, mientras el panorama que queda a vuestros pies se va agrandando hasta llegar a lo imponente. Hacia la mitad de la cuesta, una fuente risueña, de encantadora placidez, os brinda grata sombra y agua que brota con el dulce tintineo del cristal.

Cuando pisáis la cumbre, vuestra vista se extasia ante la grandeza del panorama. El mar hasta el fondo, dejando ver a la derecha, en días claros, la silueta de las islas Baleares; el llano del Llobregat, Barcelona, contenida por Montjuich y el Tibidabo; Esplugas, San Justo y San Baudilio al pie; el río serpenteando entre San Juan Despí, Santa Coloma, San Vicente, San Feliu, Molins de Rey, la brecha de Martorell; más al fondo, el montículo de Cardona, el fantasma de piedra de Sant Llorenç de Munt, Montserrat, como una enorme catedral gótica, perdida en el horizonte brumoso, y no muy lejos, fragmentos del Pana-



Frontis de la ermita de San Ramón

dés, de Ordal, Aramprunyá, Sant Climent y Viladecans; en fin, es tan sugestivo y lleno de contrastes cuanto desde allí se divisa, es tan grato mirar y atisbar sin hallar límite, impresiona tan fuertemente, con fuerza alentadora, lo que se domina de tal lugar, que os daís por muy bien pagados de vuestra ascensión.

El santuario

Se encuentra a 294 metros de altura sobre el nivel del mar, en el mismo cerro de la montaña de Golbes, que tomó el nombre de San Ramón, debido a la erección del susodicho santuario. Su construcción se debe a la generosidad del ilustre prócer don José Estruch y Comella, quien concibió dicha idea y la llevó a la práctica allá en 1883, con el propósito de honrar de una manera digna y perpetua, la memoria de sus progenitores, los Excmos. señores don Ramón Estruch y doña Eulalia Comella.

La capilla es de aspecto sencillo y agradable en su exterior; el frente de la misma, limitado a derecha e izquierda por dos fachadas anexas, de las cuales nace un largo balconaje que circunda el edificio, lo constituyen una escalinata de piedra, una puerta de doble arco, terminado por dos pares de blancas columnitas, un rosetón coronado por un triple marco circular, una arcada en lo alto, que sostiene la campana y una cruz que remata la fachada.

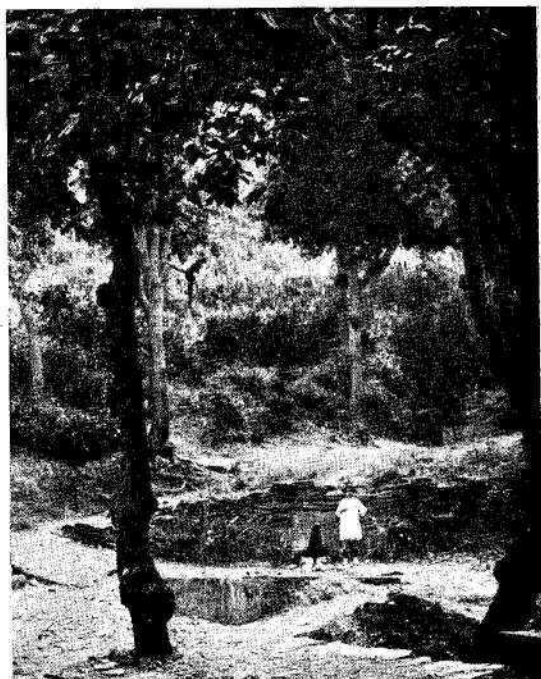
No hay en su construcción alarde de estilo preciso, pero sí de gusto discreto y severo. El interior es románico; a ambos lados de la capilla, bancos de madera tallada, a modo de arcones antiguos, completan el ornato.

Consta de un único altar, en el que se veneran los tres santos patrones de la familia Estruch: San Ramón Nonato, Santa Eulalia de Barcelona y San Ignacio de Loyola.

El camino que conduce a la cima, la iglesia, las dependencias anexas a la misma y aun la casa que habitan los colonos, donde a módico precio podéis hallar algo de lo más preciso para el refrigerio, excelente acogida y algunos recuerdos del Santo, son un testimonio del interés que tiene el dueño de aquellos lugares en que sean conocidos y visitados por cuantos sienten, no sólo la religiosidad de las cosas místicas, sino de las que nos depara la naturaleza a poco que sepamos buscarlas.

El número de peregrinaciones que en diferentes épocas del año visita lugar tan ameno, es grande y a nosotros, sin embargo, nos parece que un atractivo como el descrito, que se encuentra a unos 20 kilómetros escasos de Barcelona, merece la pena de ser más visitado por religiosos y profanos, porque allí la naturaleza siempre se muestra con todo el esplendor del que siente el enamoramiento por las cosas bellas y reales.

F. A. CANTO ARROYO



La fuente de Golbes

Coincidiendo

El Touring Club de Catalunya

La idea ha sido lanzada. Como buena, justo es que también la recojamos. Más: que la glosemos y contribuyamos a darle forma, a que se convierta en realidad.

Mi querido compañero de *El Mundo Deportivo*, el erudito «Kant», en uno de sus bellos e interesantes escritos, ocúpase de la conveniencia de crear el Touring Club de Catalunya, apoyándose en la imperiosa necesidad que tenemos de fomentar el turismo en nuestra tierra—saneada fuente de ingresos—en ocasión tan propicia actualmente, dadas las especiales circunstancias de los tiempos presentes. Como el articulista, de tiempo venimos observando un hondo y general movimiento hacia un nuevo aspecto de vida. A diario, casi, nos habla la Prensa de la constitución de entidades que van a dedicar sus energías y preferencias al excursionismo pedestre—una modalidad del turismo—; las agrupaciones ciclistas trabajan de continuo en el sano empeño de no dejar que sus componentes se pasen a otros campos, buscando ocasiones para manifestarse con toda su importancia. Los amantes del motor no cesan en proseguir su progresiva marcha. El automovilismo hase manifestado potente y con lozana vida, con ansias verdaderas de una mayor expansión—tal el próximo Salón—; los nautas no se dan punto de reposo y tras una disputada regata viene un interesante crucero. Adrede dejamos para el último, mencionar un nuevo aspecto del turismo, que a no tardar se habrá erigido en potencia: la aviación.

Indudable es que si lográramos reunir esas fuerzas y energías,—encaminadas todas a un mismo fin—hoy producidas y aplicadas separadamente, disgregadas, podríamos realizar obras importantísimas y de verdadera trascendencia. *La unión hace la fuerza*. Y si esa unión está integrada por elementos de tanta valía—moral y material—como los que a los deportes—regeneradores de razas—vienen prestando apoyo, no dudéis que la potencia dimanante será arrolladora. No pretenderemos—el humano conocimiento no puede ser universal—inmiscuirnos en deportes que nos son conocidos, pero no familiares.

Tiende este artículo a exponer la situación de las huestes agrupadas en torno de la bandera del Excursionismo, que de tiempo venimos figurando en sus avanzadas.

En el magno *aplec* de San Miguel del Fay, en el que estaban representadas casi íntegramente todas las fuerzas excursionistas, púsose de manifiesto por mi estimado amigo señor Gili—Presidente de la Comisión organizadora de la fiesta—una interesante iniciativa que fué calurosamente acogida:

«Formular un programa mínim de la tasca a realitzar; que posi fites en el camp de l'Excursionisme, jamai, però sí que serveixi per a orientació en el camí que devem emprendre coratjosos,

per a aunar els treballs que les entitats disperses realitzen, fent així de què resultin més profitosos; no com ara, que encara que es fan amb acert resulten disgregats, mancats d'orientació, quan no contraproduents. A aquest punt és al que devem dirigir principalment nostres esforços, fins a lograr sia un fet la unió de totes les entitats excursionistes, per a què responguin a la necessitat de la col·lectivitat... Es hora ja de què marquem clarament la ruta a seguir en el pervindre, de deixar al pas una sensació d'esplai i d'estudi, una estela de què fem feina profitosa en tots sentits.»

En ocasiones varias me ha sido dable ponerme al habla con los elementos directores de varias agrupaciones excursionistas, y en todos he podido comprobar la coincidencia de aspiraciones. Percatado de lo importante de tal estado de opinión, hablé a los compañeros de Junta del Centre Excursionista de Catalunya y coincidimos también en la necesidad de hacer algo para que tomara forma la idea lanzada en el mitin de San Miguel del Fay.

Pero en aquella casa *pairal* hay tanto que hacer, tanto que ocupa la ineludible atención del momento, que hasta el presente no le ha llegado el turno a la iniciativa que oportunamente expuse a la Junta Directiva.

No creemos oportuna una federación de las sociedades excursionistas. Una inteligencia, en cambio, la conceptuamos de necesaria, de inminente urgencia.

En *La Publicidad*, reiterado en *El Sport*, se ha dicho por persona a nosotros tan grata como el diputado por el departamento de los Pirineos Orientales, M. E. Brousse, que va a empujarse en Francia una activa campaña para encauzar el turismo mundial—que se presenta fecundísimo—hacia las tierras catalanas de una y otra parte del Pirineo. Dice M. Brousse que pasará en breve a nuestra ciudad, a tal efecto, el Director del Office National du Tourisme de France y vicepresidente del Touring Club Français.

Es de necesidad absoluta que podamos colaborar a los importantes planes de M. Farnechon.

El asunto urge. Estamos casi seguros que por lo que atañe al factor Excursionismo, el Touring Club de Catalunya está ya constituido y dispuesto a salir briosamente a la palestra, cual enaadra al carácter intrépido y audaz de los montañeses.

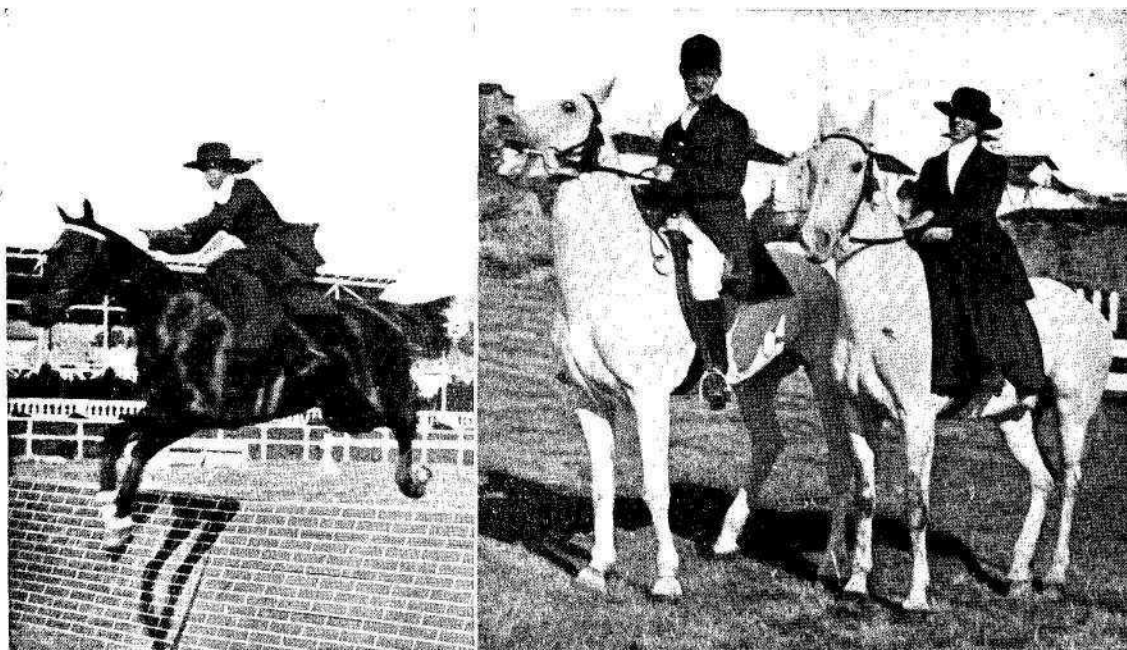
¿Podríamos saber el estado de opinión de otros factores imprescindibles para el mejor éxito del Touring Club de Catalunya?

Cuanto laboran en pro de la realización de la idea lanzada por el atildado y culto «Kant», harán de merecer reconocimiento de la patria.

JOSÉ M. CÓ DE TRIOLA

Deportes diversos

Pruebas hípicas en el Real Polo Jockey Club



El domingo último, y con asistencia de un público tan numeroso como distinguido, se verificaron las primeras pruebas hípicas de esta temporada, que, al igual que las organizadas en años anteriores, resultaron sumamente competidas e interesantes. Las fotografías que ilustran esta página representan: La señorita Carmen Cristóbal, vencedora de la prueba de principiantes — La señorita Cristóbal con el señor Martí, clasificado segundo en dicha prueba. — El capitán señor Sanz, vencedor de la prueba de ensayo. Fotos Vela

Futbol : El Campeonato de Cataluña



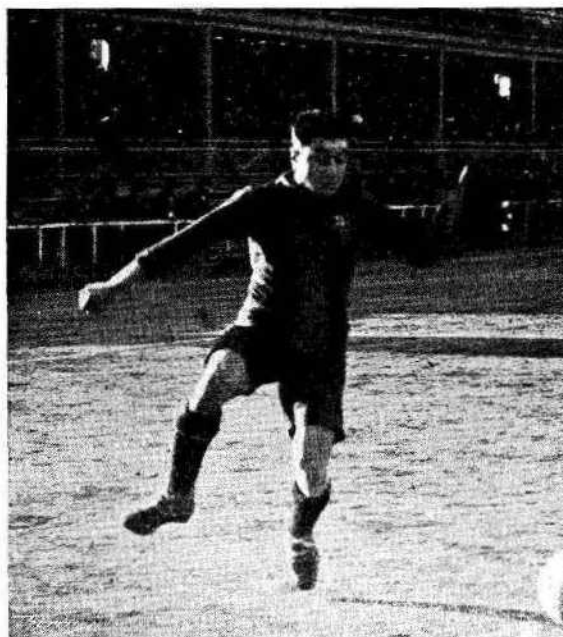
El campo del Internacional durante el partido que ganó éste jugando con el R. C. D. Español

Con los partidos jugados el domingo último queda virtualmente terminado el Campeonato regional y proclamado Campeón de Cataluña el F. C. Barcelona.

Faltan jugar tan sólo para la terminación oficial del campeonato de la presente temporada, el partido de desempate, en el Grupo B, entre el Europa y el Júpiter, cuyo vencedor deberá jugar a su vez contra el Atlètic de Sabadell; y finalmente, el que ganare dicho encuentro, con-

tra el Club decano. No es fácil, pues, que estos partidos de trámite varíen el resultado.

Salvados estos obstáculos que pueden presentarse al nuevo campeón regional, tiene que luchar, para adjudicarse el Campeonato de España, contra el Guipúzcoa, y si saliera vencedor de esta eliminatoria, tendría que habérselas con el victorioso del partido Africa-Sur, para jugar en Madrid la final contra el vencedor de las eliminatorias Centro-Cantabria y Galicia-Vizcaya.



Viñals centrando una pelota y Lakatos preparándose a shootar, en el partido F. C. Barcelona-F. C. España

Fotos Juandó

Los próximos concursos de sports de nieve



La Molina, en la carretera de Ribas a Puigcerdá, en plena nevada

CUANDO aparezcan estas líneas habrán comenzado ya en la villa de Ribas las pruebas del XI Concurso de Sports de nieve, que organizadas por la Secció de Sports de Muntanya del C. E. de Catalunya, prometen revestir esta vez la misma importancia y alcanzar igual éxito que las organizadas durante diez años consecutivos por aquel grupo de entusiastas sportsmen.

Esta no interrumpida labor de la Secció de Sports de Muntanya en pro de la implantación en Cataluña de los sports de nieve, implantación que se ha logrado definitivamente a pesar de que nuestro clima y los medios de comunicación con el pirineo no son ciertamente propicios a tan laudable propósito, bien merece que le dediquemos unas líneas, merecido tributo de nuestra admiración.

A la región pirenaica, lo mismo que al Montseny y otros parajes visitados todos los años por nevadas mas o menos intensas, acuden siempre y en número cada vez mayor los aficionados al deporte del ski, y gracias a ellos, los habitantes de aque-

llos parajes, comprendiendo que el uso del patín puede serles de suma utilidad, no vacilan en adoptarlo y en propagar su uso aun como medio de trabajo.

Por eso es muy frecuente ver en estas épocas como los naturales de ciertas poblaciones, que antaño quedaban incomunicados durante muchos días y tal vez semanas, provistos de toscos skis, algunos de construcción casera, salvan largas distancias con suma facilidad y en ocasiones empleando menos tiempo que con los medios ordinarios de locomoción en aquellas alturas.

Tal es, aparte la de aspecto puramente deportivo, la obra que vienen realizando, unos hombres que con su actuación promontaña han logrado para su Centre el honoroso título de benemérito.

Y cuando en fecha muy próxima se reanuden los grandes concursos internacionales, será llegada la ocasión de apreciar su intensa obra de algunos años en el terreno deportivo, en las luchas de los nuestros contra los skiers extranjeros.



Parajes de los alrededores de Ribas, donde acostumbran a celebrarse las pruebas de skis y luges

Hockey : Los partidos del Campeonato de Cataluña



El equipo del Pompeya, constituido por los señores Calcedo, Omedes, Viñas, Junquera, Astell, Besa, Partington, Casas y Blasco Ochoa

La afición al deporte del hockey, cada día más extendida en Barcelona, dió origen a la idea de celebrar en esta capital un campeonato regional en forma análoga al que organiza la Federación Catalana de Clubs de Foot-ball para sus afiliados.

Y esta idea, que en el transcurso de un par de años se convirtió en necesidad por todos sentidos, ha cristalizado en el plan propuesto por don Alberto Maluquer en *Atlètica*, instituyendo el I Campeonato catalán de hockey con premios

donados por aquel benemérito altruista de los sports atléticos que se llama don Julio Vallmitjana.

Respondiendo a tan generosos ofrecimientos, cuatro clubs, cuatro entidades catalanas, se apresuraron a inscribir sus equipos, y al Real Polo Jockey Club, al Real Club Deportivo Español, a la Sociedad Sportiva Pompeya y al Tarrasa H. C. corresponderá el honor de haber instaurado en nuestra región el campeonato de tan viril deporte.



Un bully durante el partido jugado entre los equipos de la S. S. Pompeya y del R. C. D. Español

Fotos Vela

El deporte del hockey

I

La falta de árbitros en Cataluña. — Los grandes matches internacionales en Francia. — Características del equipo neozelandés.

EL hockey, deporte bello cual ninguno cuando se juega a tenor del reglamento y sin la brutalidad que le atribuyen los que mal lo conocen, es, por el contrario, uno de los juegos más peligrosos cuando el árbitro de un encuentro, por desconocer el reglamento o por demasiada simpatía hacia uno de los bandos contendientes, deja pasar una falta cualquiera, que, debidamente castigada, no pasaría de una, pero que sin castigo inmediato incita a los jugadores a cometer otras, convencidos de su impunidad. Se debiera procurar, pues, en Barcelona, donde la afición a este sport se extiende cada vez más y donde existen muy buenos jugadores, al mismo tiempo que constituir buenos equipos, formar árbitros severos, más necesarios en éste que en cualquier otro sport. La desgraciada actuación de un juez suele ser casi siempre la causa de todos los accidentes que a veces ocurren durante un partido, accidentes que podrían dar al traste con el incremento que va tomando este deporte en toda España, donde se practica desde hace pocos años y casi sin saber quiénes y cómo lo juegan en países extranjeros, que es lo que me propongo exponer en estas columnas.

Uno de los países donde el hockey se practica mejor y es jugado con más entusiasmo, es, sin duda alguna, Nueva Zelanda, cuyos habitantes se disputan con los ingleses la supremacía de este deporte. Los neozelandeses, de raza fuerte y enérgica, bellos atletas, admirablemente constituidos en general, son maestros en todos los deportes que practican, y al igual que en el hockey, son los primeros del mundo en rugby; su equipo nacional, en una *tournee* por Europa, realizada antes de la guerra, fué de victoria en victoria y de unos 15 partidos jugados perdió uno solamente.

Debido a la presencia en Francia de un importante contingente de hombres oriundos de dicha colonia inglesa, ha sido posible concertar recientemente y jugar con ellos algunos matches muy interesantes, que han sido, por cierto, muy provechosos para los jugadores franceses.

En los tres matches jugados ante el público de París, ganaron siempre los neozelandeses, por 6 a 1, 11 a 1 y 4 a 1, respectivamente, logrando dichos jugadores en los tres en-

cuentros, una manifiesta superioridad sobre el equipo francés.

Ateniéndome a lo visto en dos de los partidos de referencia, voy a intentar el análisis del juego de conjunto de los vencedores, para dar con ello una idea a los nuestros, de como practican el hockey los más hábiles jugadores del mundo.

En ambos tuve ocasión de observar que la gran superioridad de los neozelandeses sobre el equipo francés era debida principalmente a una rapidez enorme en sus jugadas y al gran dominio que tienen de la pelota, pudiéndose casi decir que por terreno llano la llevan como con los ojos cerrados; raro es que un jugador dé más de tres veces seguidas a una pelota; practican mucho el cambio rápido de juego de extremo a extremo entre sus delanteros, y éstos, en llegando al área de goal, shootan adelantándose los dos interiores hacia el portero por si éste repele la pelota poco fuerte, y el centro y extremos quedan un poco apartados. Los medios se caracterizan por su juego de pases matemáticos y rapidísimos a los pies de los delanteros. Los backs poseen una pegada muy fuerte y la dan de tal manera, que pocas veces envían la pelota por el suelo, sino por el aire, pues así recorre más distancia, sin que haya peligro de que un contrario la intercepte, y no se acercan demasiado a su portero, que usa mucho de pies y manos y poco del stick, por ser en casi todos los casos más eficaz dejar expedita la acción del guardameta.

Una de las cosas que más debiéramos aprender de estos jugadores es su perfecta mudez durante el juego y su sostenida colocación, que nunca abandonan. Entre sí poseen una gran compenetración y un exacto conocimiento del juego de sus vecinos respectivos, debido a jugar siempre los mismos y en los mismos lugares.

En un posible match entre estos jugadores y una selección catalana (no hablo del resto de los jugadores españoles por desconocerlos casi en absoluto), aun perdiendo el encuentro desempeñaríamos con seguridad, mejor papel que los franceses; hay que tener en cuenta, no obstante, que las selecciones francesas han tenido que hacerse entre jugadores noveles y los extranjeros residentes en Francia y que pocas veces se pudo aprovechar la licencia de un antiguo jugador que estaba en el frente, para hacerle jugar uno de estos partidos.

FRANCISCO BESSA

El rally-paper del Picadero Abad, en Moncada



La señorita Esperanza Guardiola y varios jinetes que se distinguieron en el rally. — Don José M. Recasens, vencedor de la prueba. — La señorita Matilde Foix, vencedora del rally.

Fotos Clare

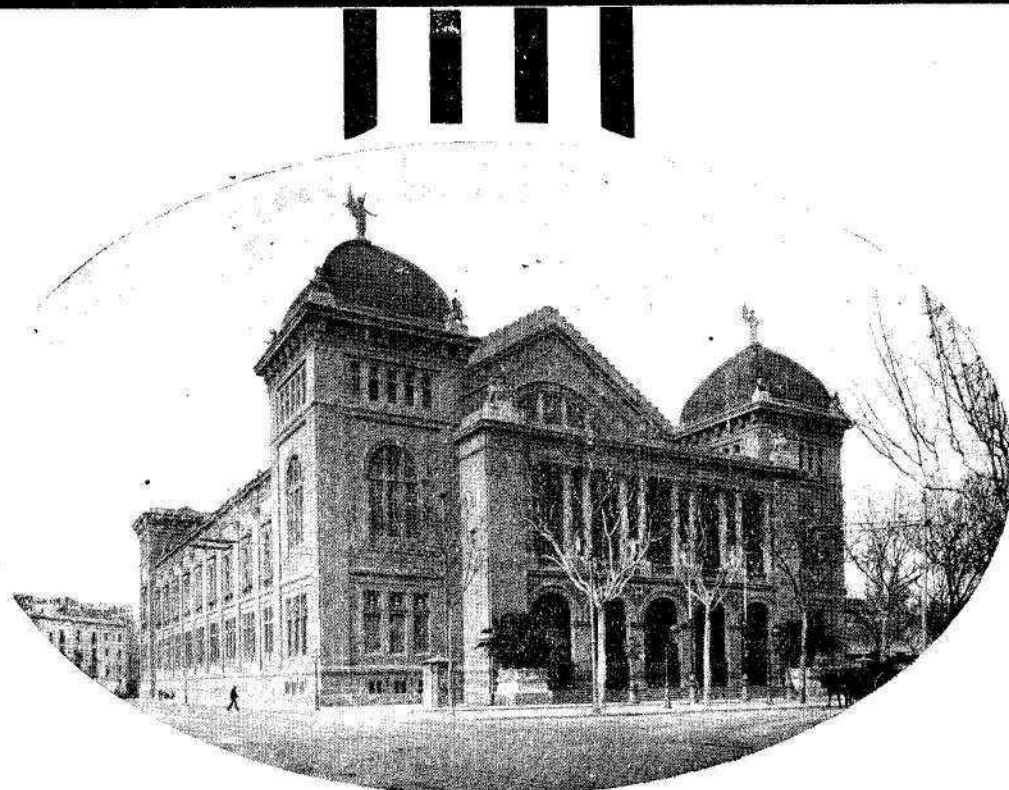
FUE este rally, organizado por el eminente profesor de equitación don Arsenio Abad, uno de los más interesantes y concurridos de la presente temporada. El día se presentó verdaderamente apropiado para una prueba de tal naturaleza, asistiendo entre jinetes y amazonas cerca de cuarenta concurrentes. Cuidaron de señalar

la pista los señores Costa y Valverde, quienes cumplieron su cometido a las mil maravillas, ya que lograron establecer un trazado difícil, que requería gran habilidad para ser recorrido.

Ganaron la prueba el señor Recasens y la señorita Matilde Foix, seguida ésta de la señorita Esperanza Guardiola.

Salón del Automóvil de Barcelona

Organizado por la Cámara Sindical del Automóvil, bajo el alto patronato
del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona



Palacio de Bellas Artes
Del 15 al 25 marzo de 1919

Fiestas : Concursos : Conciertos

Para informes, dirigirse a la Secretaría de la Cámara Sindical del Automóvil de
Barcelona : Balmes, 58, 1.º ; Teléfono 4737-A

La fiesta de San Antón en el Real Polo Jockey Club



Las jacas de polo del señor Barón de Güell, recibiendo la bendición

Con la misma solemnidad de otros años se ha celebrado en el Real Polo Jockey Club la fiesta de San Antón, desfilando por delante de la capilla del parque de sports de dicha socie-

dad la mayor parte de los caballos que poseen sus socios, para recibir la tradicional bendición. Con este motivo hubo mucha animación en el parque del Polo.



El niño del señor Corella, asistiendo con su borriquito a la tradicional ceremonia

Fotos Vela

La educación física y los deportes

La cultura física ha de preceder y acompañar luego a la práctica de los deportes

A FORTUNADAMENTE estamos ya lejos de aquellos tiempos en los que toda la educación física se reducía a unos cuantos ejercicios sin orden ni método, practicados en un gimnasio mal oliente, sin la debida ventilación y generalmente húmedo. Se han ido desterrando aparatos antihigiénicos como el trapecio, las anillas y el potro, aparato este último que nos hacía casi temblar a los alumnos de los gimnasios de aquella época y que bastaba por sí solo para hacer aborrecer todo ejercicio gimnástico.

También empiezan a estar lejos aquellos tiempos en los que todo el vigor físico se concentraba, por decirlo así, en los bíceps y en los pectorales. Había que ver con la vanidad que se exhibían, como si todo el sistema muscular se redujese a estos músculos. Un bíceps desarrollado daba patente de hombre fuerte; tener unos pectorales hipertrofiados se consideraba como signo evidente de una gran robustez.

Poco importaba que el bíceps estuviera en desproporción con los demás músculos y que su misma hipertrofia le hubiese quitado sus cualidades primordiales de resistencia, velocidad y elasticidad; presentaba una *hermosa bola* al contrario y esto bastaba; sus cualidades no se discutían.

Poco importaba que bajo un pecho bombeado, revestido de grandes pectorales, hubiese unos pulmones de pequeña capacidad; no se admiraba más que la fachada.

Nuestros gimnastas eran comparables, según expresión del doctor Tissot, a los melocotones: mucha carne y poco hueso. Es decir: mucho músculo y poca capacidad respiratoria y cardíaca. El desarrollo muscular solía estar en desproporción con la potencia visceral, y por esto los gimnastas eran los que en el ejército peor resistían la fatiga de las marchas y maniobras. Como los ejercicios que practicaban eran violentos y congestivos, muchos comprometían su salud en lugar de mejorarla, y así, poco a poco, la gimnasia iba cayendo en el descrédito más completo y hubiese desaparecido en absoluto de nuestras costumbres si no nos hubieran llegado *aires de fuera*, que han hecho cambiar nuestras ideas en punto tan importante de la higiene.

Hoy día ya vamos comprendiendo que al desarrollo muscular ha de acompañar paralelamente el desarrollo visceral, y que una musculatura hipertrofiada es perjudicial para la salud, por el estado de tensión a que somete los demás órganos del cuerpo.

Sabemos, o empezamos a saber, que las cualidades primordiales del músculo son la resistencia, la rapidez, la elasticidad y flexibilidad y la fuerza; que el volumen sólo tiene una importancia relativa y más principalmente estética; que la hipertrofia muscular es incompatible con la rapidez y con la elasticidad y flexibilidad.

Por esto los deportes van adquiriendo un gran desarrollo en nuestro país y ya es posible verificar concursos como el de los Campeonatos nacionales de atletismo, consiguiendo algunas marcas aceptables y la formidable y excepcional en los 100 metros, por Mendizábal, de cuya marca, dicho sea de paso, no se han ocupado en la forma debida los periódicos profesionales, debido, sin duda, a la idea, hija de la ignorancia deportiva que padecemos, de dar más importancia y conceder más mérito a las pruebas de resistencia que a las de velocidad.

Ahora bien: es necesario que nuestro carácter meridional no nos lleve al extremo opuesto y creamos, como lo creen muchos, que los deportes se pueden practicar sin haber adquirido previamente una musculatura general suficiente. Es necesario que no caigamos en el error de considerar que los deportes por sí solos son suficientes para adquirir el completo desarrollo físico y que no olvidemos que para dedicarse a cualquier deporte con probabilidades de éxito y sin comprometer la salud, es necesario haber adquirido antes el desarrollo completo de nuestro organismo por medio de una cultura física apropiada y racional.

La Unión Velocipédica Francesa ha encargado al doctor Ruffier la dirección higiénica de la asociación. Una de las medidas adoptadas ha sido no conceder la licencia de corredor a los individuos que no posean un desarrollo muscular general suficiente para arrostrar sin peligro para su salud, las carreras ciclistas.

¡Cuánto bien harían nuestras sociedades deportivas a la causa del atletismo, tomando acuerdos semejantes! De este modo dejaríamos de ver esos espectáculos antideportivos, como, por ejemplo: esos «cross» en los que toman parte individuos con una falta de desarrollo muscular completa. Estos individuos, enflaquecidos por un entrenamiento que su falta de robustez no puede soportar, con la cara demudada por el esfuerzo que sólo la energía nerviosa sostiene, balanceando unos brazos casi esqueléticos, constituyen un sólido argumento para los detractores de los deportes y son causa de que la prueba pierda parte de su belleza atlética, ya que ellos son la antítesis del atleta.

Nuestra juventud ha de saber que los deportes son necesarios para obtener el completo desarrollo físico; que desarrollan una serie de cualidades morales: la audacia, la serenidad, la energía y hasta el valor; que sin la práctica de algunos de ellos no puede haber educación física completa; pero no deben olvidar que el deporte sólo es favorable a las buenas musculaturas y que, por lo tanto, a su práctica debe preceder y acompañar siempre una apropiada cultura física.

MÁXIMO CHULVI

El Concurso de lawn-tennis de la S. S. Pompeya



Los señores Riera, Quirante, Marés y Doménech, finalistas en el doble de Campeonato

FIEL a sus tradiciones la Sociedad Sportiva Pompeya, acaba de celebrar en sus magníficas pistas de la calle de Casanova, el anual Concurso reservado a sus señores socios, que al igual que los de años anteriores, ha obtenido un éxito muy halagüeño.

Entre los partidos de este último concurso social del Pompeya han tenido singular interés, como es lógico, los jugados entre los finalistas de las diversas pruebas, sobresaliendo especialmente en ellos el joven jugador F. Sindreu, finalista en las pruebas individuales de Campeonato y Handicap y en los dobles con ventajas; las señoritas E. Ferrer Bittini y C. Ribalta, que ganaron, respectivamente, las pruebas de Campeonato y de individuales, y los señores Riera, Quirante, Marés y Doménech, finalistas en el doble Campeonato.



F. Sindreu, notable jugador, finalista en las pruebas individuales de Campeonato y Handicap y en el doble con ventajas



Las señoritas E. Ferrer y C. Ribalta, primeras, respectivamente, en el Campeonato y en el Handicap individual

Fotos Vela

Nosotros, que en estas columnas venimos escribiendo el historial de las sociedades deportivas y resumiendo sus organizaciones con la reproducción gráfica de sus principales actos, al hojear hoy el pasado de la Sociedad Sportiva Pompeya para compararlo con su presente, no podemos por menos de señalar las ansias de renovación que, a la vuelta de unos años se manifiestan, para que la casa solariega de los pompeyanos alcance de nuevo el esplendor de antaño.



Representante exclusivo para Cataluña:
L. Carreras
Paseo de Gracia, 87 : BARCELONA

Cuesta de la Reina
(MÁLAGA)

EL HUDSON SUPER SIX

gana todos los

1^{OS} PREMIOS

Agencia general para España: F. DE LA VIESCA :: CADIZ

Automóvil Salón

SALÓN DE VENTAS

Plaza de Cataluña, 18

DESPACHO

Trafalgar, 52

GARAGE Y TALLERES

Diagonal, 429

Automóviles

Simplex, Stutz, Mitchell y Pullman

Camiones Federal

Coches reparto Rusch

Motocicletas Indian

Bicicletas Automoto

Ruedas motrices Auto Weel - Instalaciones eléctricas - Artículos de Sport - Neumáticos y accesorios de todas clases

J. MATAS

**Especialidad en
cambios de velocidades**

**Taller de reparaciones
de automóviles y motos**

**Cerdeña, 287
Barcelona**

La cuestión del día

Crónicas del momento

El ideal atlético

UN don tuvo la conferencia de nuestro compañero Elías: el de la oportunidad. Elías habló del ideal atlético en estos momentos de restauración de la F. A. C., con la fe y el conocimiento de quien siente y conoce lo que va a decir, y su discurso, una verdadera oración deportiva, un discurso pronunciado, ajeno a la fría labor del gabinete, espontáneo, expuesto con toda la vehemencia y el calor que necesitan las grandes ideas, dejó huella en quienes lo escucharon, porque para todos fué interesante. Un público selecto llenó el Instituto Kinesiterápico y el razonado ejemplo con cariñoso latigazo formaron indesligable consorcio.

Habló Elías y prestaron su atención hasta las lindas doncellas que en esta época del grosero fox-trot no acostumbran a escuchar sino cosas frívolas y pueriles.

Las inglesitas

Dos mujeres jóvenes, ataviadas con gusto y regular lujo, caminan presurosas para alcanzar un tranvía y hay un momento en que han de emprender veloz carrera. Nos admiramos de que dos mujeres, en España, sepan correr. Seguimos tras de ellas, pues la escena se nos ha hecho interesante; alcanzan el tranvía después de una carrera graciosa, gentil y, sobre todo, atlética. Dentro del coche no podemos reprimir nuestra curiosidad hacia las jóvenes muchachas y decididamente les preguntamos:

— *¿Vostès hauran fet molta gimnàsia?*

Decepción; nos contestan con una cortés sonrisa:

— *¡Oh! No, Sir; we play tennis only.*

¡Eran inglesitas, jugadoras de tennis!

Esta anécdota la explicó Elías en su conferencia, como el predicador una de las parábolas de la santa Historia.

La F. A. C.

Cuanto dijo Elías y Juncosa está concretado por todos y está en el deseo de todos. Seriedad, crédito moral y material, un buen campo y un entrenador mejor aún. Atletismo con conocimiento exacto de lo que se hace. Nada de correr y saltar a tontas y a locas, sólo por obtener un éxito particular. Aprovechar la saludable reacción de que la Federación Atlética Catalana es objeto en estos momentos y apoyar a un hombre de moralidad deportiva absoluta que, como Astell, solicita el concurso de todos. Acordarse de que atletismo catalán equivale a decir mejoramiento de la raza y consecución de uno de los ideales más humanitarios.

Elías nos señaló con ironía que para obtener esas libertades sociales que son hoy nuestra obsesión, no basta una superioridad intelectual y económica; es necesaria una superioridad física, por aquello, sin duda, del *Mens sana...*

El ciudadano sueco y la Orden de Caballería Deportiva de Suecia

Un ciudadano sueco vulgar, para formar en la Orden de Caballería Deportiva sueca ha de cumplir una serie de requisitos atléticos y reunir determinadas condiciones físicas. ¿Diréis que no todos nacen con ese don? Ciertamente; pero lo que no nos ha proporcionado la madre Fisiología puede, casi siempre, adquirirse por la práctica de unas costumbres, por ejemplo, deportivas. Y los ciudadanos suecos se habitúan a esa práctica como una de las cosas más imprescindibles. Se habitúan más que el español al «chato» de Cazalla o de manzanilla, o a la «brisca», o al «burro». Y aquel *casí*, a la vuelta de pocas generaciones es nulo.

Esto allí parece raro, y aquí nos parece raro lo de allí. ¿No es bastante ironía la de que las horas más gratas y más saludables para desarrollar nuestra actividad física, las de la mañana, sólo las aprovechemos para dormir?

Una encuesta técnica

Los americanos vencieron una vez a los ingleses en lucha atlética formidable. ¿Se resignaron los vencidos? Nosotros nos habríamos resignado refugiándonos en la confesión de una inferioridad deportiva; los ingleses, no. Dieron a la derrota los caracteres de una degradación física; abrieron una encuesta, cuyo parecer más general fué el de que era preciso un método, un hombre y una Escuela. Inglaterra buscó el más inteligente, el más acreditado en las lides futbolísticas, y a costa de millones creó los grandes atletas, pues la encuesta había dado a comprender que, ciertamente, los concursantes que habían sido derrotados eran unos verdaderos hombres, pero unos deficientes atletas.

Esta anécdota fué también objeto por parte del orador, de una vehemente catilinaria, con vistas a España

El epílogo

En el discurso de Elías se traslucieron también las aspiraciones sociales y políticas de nuestra región, porque Elías es un verdadero catalán. Su peroración — que debiera repetirse a menudo en nuestros centros deportivos — habría causado, no obstante, excelente efecto en Castilla, en Aragón y en Vasconia. Pocas veces habíamos recibido impresiones sobre asuntos deportivos, y sobre todo en atletismo, tan gratamente como esta vez.

Con esto no queremos hacer un elogio de quien no los busca ni los necesita. Queremos despertar la costumbre de hablar de cosas deportivas y de educación física y de que esas conferencias sean a modo de doctrina propagadora del sport, porque equivalen a hacer patria.

Ya hemos dicho que los ingleses fueron derrotados en fútbol, porque sobraba práctica y faltaba

técnica. Y la encuesta fué el triunfo de la técnica.

Vengan, pues, técnicos a ilustrar a nuestros atletas para prevenirnos contra una derrota más, aislada en medio de esta derrota de mortal lentitud que está sufriendo nuestra raza de algunos siglos

acá; derrota que no ha mucho acaba de pintarnos con toda su descarnada realidad nuestro doctor Martínez Vargas, derrota que se ceba en las tier-
nas naturalezas de nuestra dorada infancia...

F. A. C.

NUESTRAS SOCIEDADES

En esta sección tienen cabida todas las noticias de carácter oficial cuya publicación sea de interés para las entidades deportivas, sin distinción alguna

Carnet del C. E. Barcelonés

Día 2 de febrero. — Excursión a Sauva Negra, haciendo el siguiente itinerario: Caldes, Sant Feliu, Sant Quirze Safaja, Castellcir, sierra de la Sauva Negra, Castillo de Centellas, Pla de la Garga y Aiguafreda.

Día 9. — Excursión fotográfica al Montseny. Itinerario: Breda, Castell de Montsoriu, Riells y Gualba.

Día 13. — A las 22'30 y en el domicilio del Centre: Primera conferencia con proyecciones, a cargo del conocido alpinista don José M.^a Soler y Coll, sobre una excursión efectuada por los Pirineos Centrales. Tema: «La Cresta de les Tempestats (Muntanyes Maleïdes)».

Día 16. — Este Centre efectuará tres excursiones, como sigue:

A los Pirineos. Itinerario: Vich, Ripoll, Ribas, Collado de Tosas y ascensión al Puigllançada.

A Vilasar de Mar, Sant Mateu, Vallromanes y Montmeló.

Al Pla de Vich y Guillerías, haciendo el siguiente recorrido: Roda Rupit, Santuarios de la Salut y el Far, Sant Martí Sacalm, Amer y Girona.

Día 20. — A las 22'30 y en el domicilio social, tendrá lugar la segunda conferencia con proyecciones, a cargo de don José M.^a Soler y Coll. Tema: «La Cresta de les Tempestats (Muntanyes Maleïdes)».

Día 23. — Esta entidad verificará las siguientes excursiones: A Montcada, Vallensana, cal Artiller, Sant Geroni de la Murtra, Santa Coloma y Sant Andreu.

A las Guillerías, bajo el adjunto recorrido: Folgaroles, Collado del Portell, Vilanova, Sant Romà de Sau, ex Monasterio de San Pedro de Casseres, Castillo de Sabassona, Tabérnoles y Vich.

Día 27. — A las 22'30 y en el domicilio del Centre: Tercera y última conferencia ilustrada con preciosas vistas del importante glacier de Aneto, a cargo del mencionado don José M.^a Soler y Coll. Tema: «La Cresta de les Tempestats (Muntanyes Maleïdes)».

Día 2 de marzo. — Interesante visita a la fábrica nacional de automóviles La Hispano-Suiza.

NOTA. — Además, y coincidiendo con las próximas nevadas, este Centre organizará varias excursiones extraordinarias al Montseny.



PHOTO-SPORT

Con este nombre ha quedado organizada por la Editorial Deportiva, S. A., una sección de información gráfica deportiva para la Prensa ilustrada y para los aficionados, a quienes brindamos estos servicios, para facilitarles en buenas condiciones fotografías originales de nuestros reporters fotógrafos, ya sean para reproducir o para coleccionar.

DIRIGIRSE A LA EDITORIAL DEPORTIVA, S. A.
Consejo de Ciento, 383, entr.º - Barcelona

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE JUPITER

Inalterable a todas las temperaturas



Neumáticos

DUNLOP

**AUTO
MOTO
VELO**

Sociedad Española DUNLOP, S. A.

Claudio Coello, 106 - MADRID - Teléfono 4741

Telegramas y telefonemas: DUNLOP

— DEPOSITARIOS EN BARCELONA —

J. ÁLVAREZ : Provenza, 260

E. MAGRE : Córcega, 233

A. SANROMÁ : Balmes, 62

Agencia General Española "La Motosacoche" : Rosellón, 255

S. A. ESPAÑA

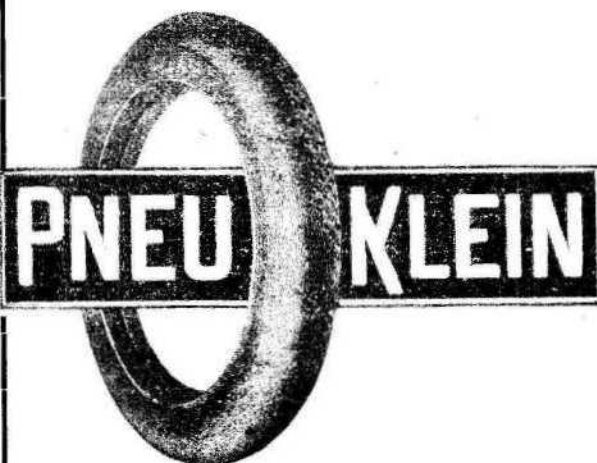
Fábrica de Automóviles

Exposición: Provenza, 247 - Tel. 1023-6

Fábrica: Valentin Iglesias (San Andrés)

BARCELONA

**El más resistente
El más elegante**



El más económico

Pídanse tarifas

KLEIN Y C.^a

Proveedores de la Real Casa



Única fábrica nacional de

Neumáticos

para automóviles, bicicletas
y motos



Barcelona

Princesa, 61 - Teléf. A-1333

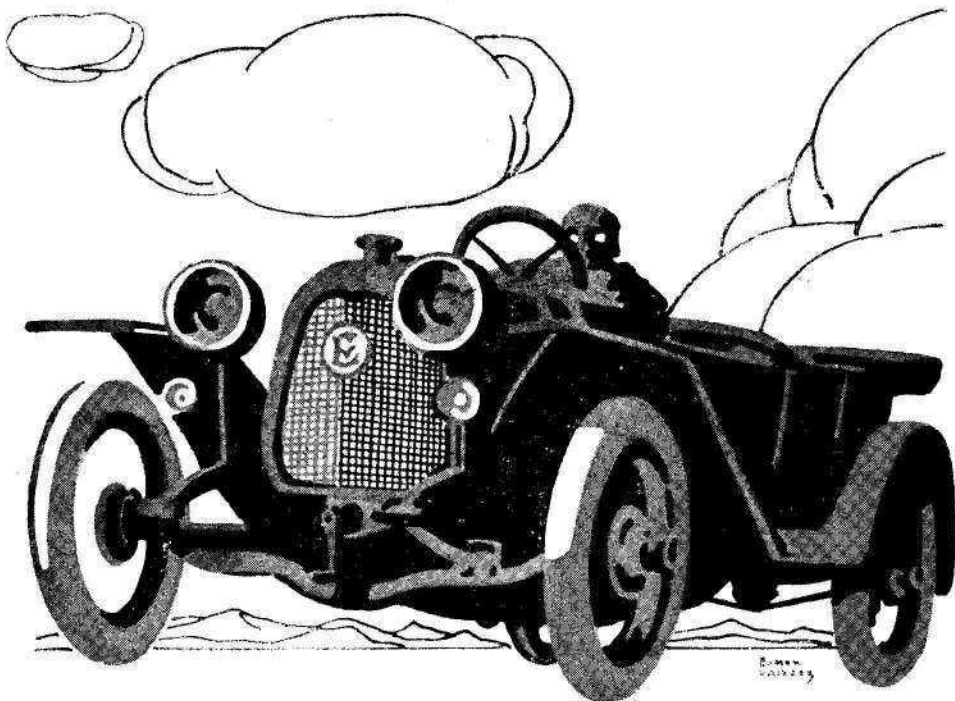
SUCURSALES:

MADRID
Carranza, 12

BILBAO
Eguía, 4

SEVILLA
Álvarez Quintero, 21

VALENCIA
Lauría, 11



Elizalde

