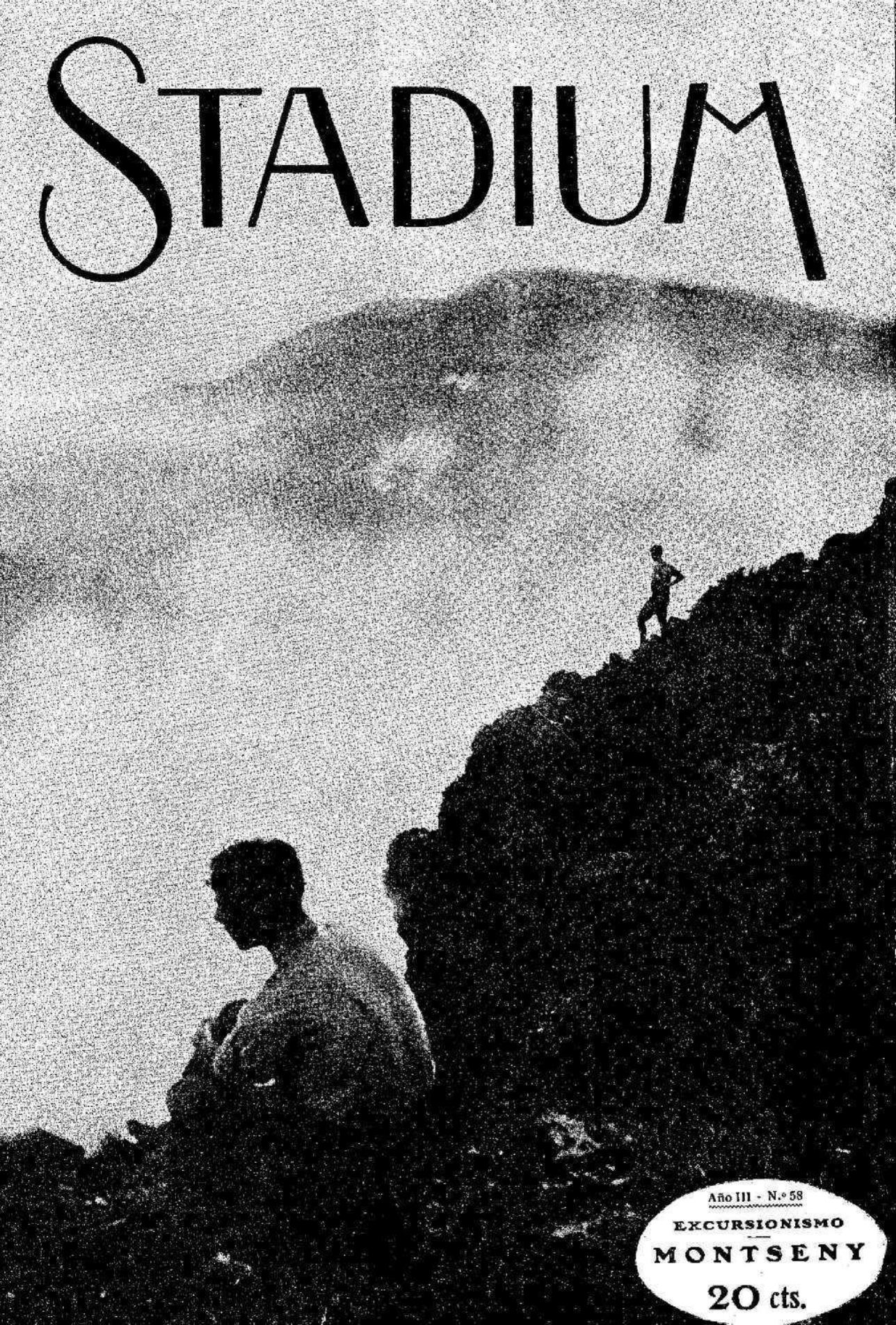


STADIUM



Año III - N.º 58

EXCURSIONISMO
MONTSENY

20 cts.

HISPANIA

COMPañIA GENERAL DE SEGUROS

CAPITAL SOCIAL SUSCRITO: PTAS. 3.000,000

TOTALMENTE DESEMBOLSADO: PTAS. 2.300,000

BARCELONA | Oficinas: RAMBLA CANALETAS, 5 | Teléfono 2075
Dispensario: CALLE TALLERS, 2

Accidentes
del trabajo

□ □

Responsabilidad
civil

especial para industrias

□ □

INCENDIOS



Accidentes
individuales

□ □

Profesiones
liberales

□ □

ROTURA DE
CRISTALES

RESPONSABILIDAD CIVIL

CONTRA LOS ACCIDENTES CAUSADOS POR LOS

COCHES-AUTOMÓVILES Y MOTOCICLOS

Clinicas particulares en Bilbao, Gijón, Cuevas, Coruña y Barcelona

SUCURSALES EN TODA ESPAÑA

AUTORIZADA POR R. O. DE 30 NOVIEMBRE 1909

LA COMPañIA estudia siempre con el mayor interés las combinaciones presentadas por sus clientes y las modificaciones que sus asegurados deseen aportar a sus contratos en vigor.

Comité Editorial:
Francisco de Moxó
Ricardo Cabot
Norman J. Cinnamon
—
Director:
Ricardo Cabot
—
Gerente:
Federico Bonet

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Número suelto:
20 céntimos
Número atrasado:
30 céntimos
—
Suscripción:
España:
Un año . . . 5 ptas.
Extranjero:
Un año . . . 8 frs.

MADRID
Del.: J. F. Zabala
Valverde, 33

APARECE LOS DÍAS 1.º Y 15 DE CADA MES
BARCELONA, 31 DICIEMBRE, 1913
OFICINAS CENTRALES
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: BAILÉN, 29, ENTR.º, 1.º

PARÍS
Del.: Domingo, Solé
254, Boulevard
Raspail, XIV

AÑO III

N.º 58

Ecos de la quincena

RICARDO Ruiz Ferry, el cultísimo cronista deportivo de *Heraldo de Madrid*, ha sentido siempre grandes simpatías por la aerostación. En distintas ocasiones ha surcado los aires como pasajero, en diversos aerostatos; pero como esto para él no constituía el verdadero ideal, se ha presentado a exámenes y brillantemente ha obtenido el título de piloto de globo libre.

Muy de veras felicitamos a nuestro querido amigo, al que deseamos grandes éxitos.

* * *

HAN empezado a practicarse nuevamente en Barcelona diversas pruebas de coursing. En el Hipódromo han tenido lugar los ensayos, a los que sólo han asistido contadas personas. La entidad que se propone dar vida al deporte hípico cuenta con elementos suficientes para vencer: caballos hermosísimos, jockeys diestros y grandes entusiasmos.

Pronto se efectuarán las primeras carreras, y es de suponer que en el hermoso terreno de sports se reunirá todo el Barcelona elegante.

* * *

SE ha celebrado con extraordinaria pompa el cincuentenario de la Foot-ball Association, fundada, como no ignorarán nuestros lectores, en 1863. Los asociacionistas se han reunido en banquetes y han celebrado otros actos

públicos para festejar tal aniversario.

En el primer concurso que organizó, en 1893, la F. A., participaron 80 sociedades; en el concurso correspondiente a este año figuran inscritas 248 entidades. Los jugadores afiliados a la F. A. son 5,012 profesionales y más de 750,000 amateurs. La proporción entre los clubs amateurs y los profesionales es de 25 por 1.

Los progresos financieros guardan proporción con la importancia adquirida por la entidad que rige los destinos de los foot-ballistas ingleses: durante la temporada 1863-64 se recaudaron libras 4-2-0 (102'50 pesetas), habiendo ascendido los gastos a libras 4-12-0 (115 pesetas aproximadamente). Aun no se conocen todos los datos correspondientes al 1913, pero puede adelantarse que los ingresos han sido libras 25,338-3-6 (645,934'35 pesetas).

Los partidos jugados por los profesionales a beneficio de diversas fundaciones benéficas han ascendido en 1913 a pesetas 183,650.

* * *

NUESTRO querido colega *Eco de Sports* ha celebrado por cuarta vez la carrera a pie, Campeonato de Barcelona, de medio fondo. Aunque esta vez se han presentado menos atletas a disputarse los premios que ofrecía nuestro colega a los vencedores, el éxito ha sido franco. La calidad ha suplido a la cantidad en la popular prueba pedestre.

Pedro Prat, el notabilísimo atleta, ha triunfado una vez más. Su victoria ha sido neta, incuestionable.

El entrenamiento

Si un buen entrenamiento es necesario cuando se llevan varios meses de campaña, fácilmente se comprende que sea indispensable cuando ésta da comienzo.

El entrenamiento no sólo consiste en ir al campo y dar al balón. Si se quiere que un buen entrenamiento subsista, debe también tenerse éste en cuenta fuera de los campos de juego.

Muchas veces vemos a jugadores que juegan a menudo partidos y a quienes, sin embargo, se les nota cansancio, falta de pecho o lentitud en los pies. Y es que, aunque se juegue todos los domingos, si los jugadores abusan en las comidas, bebidas, en el trastrochar y demás vicios, el cuerpo no puede estar en condiciones de poder hacer con facilidad el ejercicio que se le pide.

Supongamos a un jugador la víspera o el día del partido, atracándose de manjares que más hinchán que alimentan, ¿Es posible que pueda jugar con la plenitud de sus facultades?

Desde luego que no, y si esto sucede abusando de la comida, otro tanto puede decirse si se extralimita en la bebida, en el trastrochar y en otros vicios.

Téngase esto bien en cuenta y pasemos a estudiar el entrenamiento que se practica en los campos de juego.

Hay muchos que creen que con ir al campo y tirar a goal, eso sí, de muy cerca, o centrar, están entrenados. Esto, en vez de ser entrenamiento, es des-

entrenamiento, y sólo sirve para que los jugadores adquieran vicios en su juego.

Comprendo que si un jugador no sabe tirar a goal o si un extremo centra de modo deficiente dedique algún tiempo a perfeccionarse; pero esto de estarse horas fusilando goals, necesitando preparar y botar el balón, qué se yo cuántas veces y siempre con el mismo pie, y siempre de bote pronto, por ejemplo, será todo lo divertido que se quiera, pero como entrenamiento no sirve absolutamente para nada.

Pocas veces he visto a delanteros ensayar las jugadas que no conozcan bien. ¿Por qué, el que no sabe tirar a goal con la izquierda, o no sabe hacer el pase con ese pie, no lo ensaya y aprende? ¿Por qué, el que no sabe tirar más que de bote pronto, no aprende las otras formas de tirar? ¿Es que no existe la bolea, la media bolea, el tiro a pelota parada o deslizándose por el suelo? ¿Por qué, el que no sabe jugar de cabeza, no intenta aprender?

Delanteros extremos conocemos que raras veces combinan con su interior y, claro está, en cuanto se les ve el defecto no hacen juego. Bien fácil es, sin embargo, corregirse.

Interiores he visto que siempre hacen el mismo juego, es decir, o que pasan siempre al extremo o al centro. La variedad en la jugada es lo que más desconfianza a una defensa.

Delanteros centros individuales, o que no pasan más que a un lado o que no

Automóviles ROCHET SCHNEIDER



Elegantes

Veloces

REPRESENTANTE:

E. MAS LLUSÁ

Cortes, 629 - BARCELONA

abren el juego a los extremos, vemos todos los días.

Hay delanteros, medios y zagueros, que no tienen ni idea de lo que es jugar de cabeza. Creen que esta jugada se reduce a poner la cabeza para que el balón dé en ella. Con la cabeza hay que dar más o menos fuerte, según la distancia que se quiera mandar el balón, y sobre todo dar dirección.

No se puede hacer comprender a medios y zagueros que, cuando defienden su goal y el balón está en el aire, hay que saltar y hacerlo con la cabeza y evitar los centros del mismo modo, y que la cabeza llega, saltando, a donde no puede llegar el pie.

Medios hay que no saben más que atacar y otros que solamente defienden. Unos, que pasan siempre al mismo o al más marcado, y otros que no saben a dónde pasan. Centros medios que creen que su misión es ir a detener a los extremos, cuando su misión es marcar a los interiores y en especial al centro delantero. Los extremos se deben dejar para el medio ala o el back. Otros que no marcan ni al interior ni al extremo, quedando vacilando entre los dos y, naturalmente, dejan vendido al back. Deben decidirse por el uno o por el otro para que el back sepa a donde ir.

¿Y qué diremos de los zagueros que reculan o que se adelantan enormemente y de los que regatean? Guardametas que saben parar las altas, pero no las bajas, o al revés; que rechazan con el pie o que tardan en deshacerse del balón, desgraciadamente abundan.

Todos estos defectos que hemos apuntado y que representan la diferencia entre la medianía y la notoriedad, pueden ser fácilmente corregidos con un poco de voluntad y debe hacerse así con los entrenamientos. Cada cual en su puesto, debe fijarse en los que tiene y tratar de poner remedio. ¿Que es imposible corregirlos todos? Conformes, pero el perfeccionarse es cuestión de querer.

Los entrenamientos sirven para no olvidar lo que se sabe y para aprender lo que aun nos es desconocido.

Vamos a ver si, perfeccionándonos, logramos los españoles sobresalir en este sport.

J. A. BERRAONDO

El primer "tongo"

A mi entrañable amigo Antonio Canals, excelente aficionado, gran corazón y entusiasta cultivador del magnífico sport vasco.

Yo no sé, querido amigo Antonio, si sabe usted que la voz «tongo», hoy españolizada en absoluto, es originaria de la República Argentina. Por si no lo sabía usted lo digo ahora y puede usted afirmar que la palabra en cuestión nació en bocas pamperas, allá por los años en que Paysandú era el amo de la cancha bonaerense; que saltó el Océano y recaló en San Sebastián, cuando don Lucio González, al favor del señor Romero Robledo, fundó el primer frontón serio y se corrió a la cancha que en la calle Alfonso XII de Madrid levantaron Cándido Lara y Chacón con el nombre de *Jai-Alai Madrileño*, para llegar a nosotros en aquellos estentóreos gritos de ¡tongo! ¡tongo! ¡tongo! que lanzaba la cátedra en días de *nafragio*, en aquel malogrado Frontón Barcelonés, que gerentaba entonces don Aristides de Artiñano.

Esto tal vez lo conociera usted, pero lo que sin duda debe ignorar es que el primer tongo conocido, es decir sabido, costó una vida; un asesinato; la muerte de un inocente. Se remonta al año 1823. ¡Ya ve usted si el tongo es antiguo?... Sólo que entonces no se conocía la palabra eufeménica y se le daba el gráfico nombre de *estafa*, más duro, es verdad, pero más castizamente español... y verdadero.

Verá usted lo que pasó:

Se jugaba en San Sebastián un partido en el que como elemento principal tomaba parte *El hijo de Simón*, excelente pelotari, incomparable restador a largo, que llegó a eclipsar las glorias de su padre (Simón de Arrayoz, el mejor pelotari del valle de Baztán). El hijo de Simón llamábase Bautista y—según Peña y Goñi—era hombre de carácter sombrío e irascible, gran jugador, pero mala persona, desprovisto de sentido moral, sumamente caprichoso y de carácter abonado para cometer cualquier desafuero por poco que a ello le impulsaran las pasiones que le dominaban.

De él se cuenta que en los partidos que actuaba y asistía su padre, Bautista jugaba malamente, descuidado y per-

mitiendo que su contrario asegurase la victoria.

A cada rato se acercaba Bautista a su padre y le decía:

—Padre: deme usted dos onzas o pierdo el partido.

En principio, el padre se negaba a satisfacer el deseo del hijo, y éste perdía tantos y más tantos, hasta que recibía los pesos anhelados, y entonces barría materialmente la cancha y ganaba el partido; que tal era su habilidad y su admirable destreza.

En el partido de San Sebastián, de que hablaba, Bautista jugaba pésimamente, sin disimular que lo hacía con aviesa intención; el Frontón se hallaba lleno de bote en bote, y a su favor se habían apostado gruesas sumas. En aquellos tiempos la especie *corredor* no se conocía y no se cubría nadie más que el alcalde, que lo hacía con su montera, cuando presidía el partido.

Fueron tales los descuidos de Bautista, tan mal jugó, que el partido iba de calle, al punto de que al marcar el último quince (ya sabe usted que en aquel juego se cuenta por quince) se cantó *cuarenta a nada*.

Iban a sacar el otro tanto, cuando salió del público un hombre decentemente vestido, que se acercó al hijo de Simón y enseñándole sigilosamente una pistola de dos cañones, le dijo:

—Bautista: si pierdes este quince vas a morir aquí mismo.

El terror que se apoderó de Bautista fué tal, que comenzó a jugar como él sabía e igualó el partido.

Indignado el alcalde, mandó suspender el juego y despejar la cancha, que al poco tiempo quedó desierta.

Lleno de pánico el hijo de Simón, se retiró corriendo a su posada, en compañía de un pelotari de segundo orden llamado Bautista como él y con el cual hacía vida común.

El hombre de la pistola les siguió, y cuando consideró que ya estaban acosados, entró en la posada preguntando por el hijo de Simón. Indicáronle el cuarto y subió, ignorando que en la misma cama dormían los dos pelotaris.

Penetró el hombre en la estancia, que se hallaba a oscuras, se acercó al lecho y preguntó, removiendo el primer bulto que le vino a mano:

—¿Eres Bautista?

—Bautista soy— contestó el bulto.

Sonó un disparo, un hombre cayó muerto y otro escapó, sin dar tiempo a ser detenido.

El muerto era el infeliz pelotari de segundo orden, que por fatal casualidad se llamaba Bautista, como el hijo de Simón.

El asesino era persona distinguida y militar de alguna graduación.

Tanto él como el hijo de Simón huyeron de España para evitar las consecuencias de un intrincado proceso.

Del primero jamás se supo ni palabra; de Bautista, del hijo de Simón, se llegó a saber que, merced a su carácter irascible, murió asesinado en la Habana, donde fué hallado su cadáver extra-muros, con el corazón partido de una cuchillada.

* * *

Esta es, amigo Antonio, la historia del primer «tongo», historia *verdad* que copio de los relatos de Urchalle, que casi alcanzó aquellos tiempos.

Por lo que tenga de interesante la doy ahora en *Sport Vasco*; por lo que mi deslavazado trabajo tenga de buena voluntad, se lo dedica su buen amigo

SALVADOR GIBERT

**Los grabados
de "Stadium"
son ejecutados
en los talleres**

Apolo

ALTA DE SAN PEDRO, 12, PRAL.

TELÉFONO 3091

Frente al Palau de la Música Catalana

Conferencia dada en el "Centre Económico de Cassá de la Selva" por D. José Elías y Juncosa

(Conclusión)

Si, por un momento, nos situamos a unos cuantos miles de años atrás, vemos que las civilizaciones orientales representadas en un momento dado por un pueblo, cuando éste, ya fuera por cansancio o por sus vicios, perdía su fuerza, era inmediatamente substituído por otro con sangre más joven, más potente, más fuerte; y esta suprema razón de la superposición de unos pueblos sobre los otros aun perdura y durará indefinidamente, mientras el mundo sea mundo.

Para ser fuerte como nación, hay que serlo antes individualmente, y esta fuerza debe tener y tiene siempre como fundamento el cultivo de la educación física: la práctica de los sports.

No queremos retroceder hasta los tiempos de Grecia y Roma, que nos dan pruebas indiscutibles, a pesar de la gran distancia, de la verdad de nuestras afirmaciones. Vamos a buscar ejemplos del pasado siglo, más fáciles de comprobar, y fijémonos, por un momento, en el origen de la preponderancia de las dos grandes nacionalidades que se disputan en todos los terrenos la hegemonía mundial.

Hace solamente unos sesenta o setenta años, Inglaterra se encontraba en un estado tan lamentable, que sus hombres más escogidos sólo se preocupaban de la razón de una gran decadencia, que, con todo y ser relativa, hacía prever un triste porvenir al gran Imperio. Y ¿sabéis lo que solucionó el problema, llevando aquel país al primer puesto entre todas las naciones? Una modesta institución: la escuela de Rugby, la cual, bajo la dirección del gran Thomas Arnold, instauró nuevos sistemas de enseñanza, después adoptados en todas partes, que tenían como base la práctica de sports, alternados con los demás trabajos; y con esta arma en la mano los sajones han llegado a dominar en el mundo, conservando aún una raza vigorosa, emprendedora y del más alto nivel en todos los órdenes, gracias al esmerado cultivo de sus facultades físicas, que hace hombres equilibrados y capaces de todas las más grandes obras.

Y ¿qué diremos de los alemanes?

Recordar la grande epopeya del Imperio, la guerra del 70, después de la cual Bismarck decía, ante los maestros alemanes: «Vosotros habéis ganado la guerra, haciendo ciudadanos fuertes y valientes, merced a los sports enseñados en las escuelas». Y mucho más, tener presente las enseñanzas de aquella lucha, cuando Moltke afirmaba, por otra parte, que la educación integral del pueblo alemán y no las armas le habían dado la victoria.

En efecto, los soldados alemanes, preparados por su sistema educativo, en el cual entraba una gran cantidad de gimnasia, fueron capaces de todas las heroicidades, serenas y reflexivas, y resistieron admirablemente las fatigas de la guerra; mientras los franceses, que no cuidaban su educación física, quedaron vencidos antes de luchar, pues en las marchas y contramarchas quedaban en tierra por falta de resistencia, y las

enfermedades strabían grandes cantidades de hombres de su ejército, que, cuando llegaba el momento de prueba, no tenía ya suficientes energías para oponer al enemigo.

Tan cierto es esto, que nuestros vecinos, después de estudiar los medios de reponerse de la gran derrota, acordaron introducir los sports en las escuelas y fomentar su cultivo en todas las edades, como único medio de elevar el nivel de su pueblo.

Y no me dejará mentir la Unión de las Sociedades Francesas de Sports Atlético, que acaba de cumplir el 27.º aniversario de su fundación, como de la mencionada fecha arrancan muchos trabajos que nosotros somos los primeros en admirar.

No queremos tratar detalladamente del alto nivel cultural, la fuerza expansiva y la invasión por todo el mundo de los norteamericanos, belgas y suizos, naciones que cuidan esencialmente su cultura física; dejemos de lado los suecos, de grandes virtudes, que descansan en los fundamentos de sus grandes escuelas de los músculos; no tratemos de Italia y de su resurgimiento mundial debido a la misma razón, que ha colocado en primer lugar a las anteriormente citadas y que de rechazo nos da el camino que hemos de seguir para llegar al nivel de las naciones más progresivas; pero no podemos resistir la tentación de ocuparnos un poco de los japoneses.

Todos quedamos admirados al ver los tesoros de resistencia, de valentía, de ímpetu formidable de un pueblo que habíamos despreciado hasta entonces; e inquiriendo las razones de tan gran superioridad que les dió la victoria, nos enteramos de que el principal argumento era su educación física, que cuidaban de una manera especialísima; y la gimnasia y los sports en los colegios, universidades y cuarteles, les habían dado tan real superioridad sobre los rusos, que no volvían en sí de su sorpresa, aun mucho tiempo después, como asimismo quedó sorprendido el mundo entero al ver actuar una raza nueva, vigorizada de una manera tan admirable.

Confirmando todo eso, aun hemos visto cómo búlgaros y griegos han mostrado en la guerra apenas terminada, unas energías formidables, gracias a los medios citados, que les han hecho vencer a los turcos en plena decadencia, también merced al olvido de la educación física, la cual ha levantado a tantas naciones.

No queremos decir, con lo que precede, que cabe ser fuertes para usar de la fuerza, pero sí es conveniente serlo para ser respetados como nación, y por eso debemos cuidar sin remisión todo lo referente a las facultades físicas de nuestro cuerpo.

Además, la fortaleza individual debidamente equilibrada produce, como primera consecuencia, la confianza en sí mismo, y éste es un gran argumento para emprender la lucha por la vida. Precisa, pues, andar por el mundo con todas las armas; y si se nos prueba que un cerebro claro puede actuar con preferencia, produciendo un trabajo superior y asegurándose por adelantado la victoria, ¿fuera lógico que despreciásemos rídiculamente un precioso elemento que tenemos a la mano?

Por razones de moralidad debemos practicar

los sports, porque, procurando éstos un empleo útil, agradable y honesto, distraen a la juventud de mil peligros, inevitables en la mayor parte de los casos. Dadles empleo a las horas del día, que conozcan al propio tiempo la fatiga, la sana fatiga del cuerpo, la cual es una de las finalidades del ejercicio, y así por la noche buscarán un merecido descanso, tanto más bueno, cuanto mejor ganado, ahorrándonos de paso el tergiversar el orden de la vida.

Un día, una persona de vasta cultura me decía que la juventud de su país sólo se apasionaba por estudios y sports antes de los veinte años, y se escandalizaba, con razón, de las costumbres y conversaciones de nuestros jóvenes, las cuales le hacían prever un triste porvenir para nosotros. Y tenía mucha razón, aunque, afortunadamente, de esto hace ya diez años y en tanto tiempo han cambiado bastante las cosas.

También hemos de hacer sports desde el punto de vista de ampliación de conocimientos, especialmente por lo que se refiere a la higiene en general y, sobre todo, a la individual, punto éste delicadísimo, que el cultivo de los sports nos enseña a conocer prácticamente, eso que no nos han enseñado a estimar en la escuela. Saber el verdadero valor del sol, del aire y del agua, factores indispensables en la vida; empaparnos de lo perjudicial que es para la salud el cometer excesos en el comer y beber, fumar y otras cosas; aprender a vestirse de un modo racional y a actuar de una manera lógica desde nuestro punto de vista; conocer, siquiera superficialmente, las reglas de los mejores higienistas, todo eso nos hace saber la práctica de los sports, contribuyendo así, directa e indirectamente, a la conservación de la salud, la más grande fortuna que tenemos a mano y que muchas veces despreciamos estúpidamente.

Por otra parte, es principio indiscutible que toda alternación de trabajos viene a descansar ciertas facultades, restableciendo un equilibrio momentáneamente perdido, y si tenemos presente que la mayor parte de los habitantes de las grandes urbes y en general de muchas villas y poblaciones de menor importancia sufren de un exceso de trabajo mental, necesitamos hacer sport para equilibrar por este medio el organismo, que así se repone de un gasto quizá excesivo y nos restituye a nuestro centro de equilibrio.

La práctica de los sports da, además, claridad de concepción y espíritu de decisión en mil momentos difíciles de la vida y la verdadera valentía, por la confianza en las propias fuerzas, que hace que en un momento dado llevemos a cabo serenamente actos que podrían parecer imposibles a quien no tenga la debida preparación en los campos de sport, lo cual nos permite, además, obtener nuestro objeto sin peligro para el organismo.

Finalmente, la práctica de los sports, regularizando el empleo de las horas del día, nos hace costumbres morales y, sobre todo, produce en último término (y esto es lo más importante), el tipo de hombre ideal, perfectamente consciente del uso apropiado a sus piernas, brazos y puños, si conviene, bien aplomado y con la cabeza erguida, el cual presenta un gran contraste con el tipo (desgraciadamente muy vulgar) de hombre que anda como por fuerza, mo-

viéndose sin ritmo ni armonía, los brazos caídos a lo largo del cuerpo, casi jorobado y por instinto casi siempre cobarde.

Me diréis quizá: ¿cuál es el mejor sport? ¿qué escuela debe seguirse en su práctica?

Son cuestiones que no pueden contestarse concretamente, porque, en principio, todos los sports son buenos y sólo es defectuosa, algunas veces, la manera de practicarlos, y el orden está a menudo supeditado a la propia constitución; pero podemos hacer algunas indicaciones que, tal vez, sirvan para orientar a algún novicio.

El punto de vista higiénico debe dominar como razón primordial, y, en este sentido, deben preferirse los sports al aire libre y a pleno día sobre los que se practican en lugares cerrados, como la lucha, el boxeo, la esgrima, etc. Dentro de los sports que se encuentran en estas condiciones debemos necesariamente hacer dos divisiones, impuestas por las circunstancias de lugar, que son: sports de tierra y de mar.

Entre los primeros, deben ser preferidos los que sobresalen especialmente por influir de un modo positivo en la formación del carácter, como, por ejemplo, el boxeo, el football, el hockey y sus similares, el tennis, etc. Además, no hay que menospreciar los que tienen una finalidad práctica, ya sea como medio de locomoción, como la bicicleta, el caballo, el guiar un coche o un automóvil; ya sea como medio de defensa, como el bastón, el manejo de armas, etc.; pero, por encima de todo, conviene obtener una alternación de sports, como hemos indicado antes.

Los sports marítimos son quizá los sports ideales, por concurrir en casi todos ellos las cualidades esenciales de aire libre, higiene y utilidad práctica; y porque estamos tan convencidos de su idealidad, no comprendemos esa especie de aversión al mar que tiene nuestra gente, no ya los del interior, en los cuales ésta existe por desconocimiento, sino hasta en las gentes de la costa, que, según frase gráfica de un maestro y amigo, viven de espaldas al mar, no aprovechándose de las infinitas ventajas que nos ofrece generosamente.

Como medios de locomoción en el mar, sólo ha de darse preferencia al gusto o posición de cada uno, pues son igualmente interesantes el nadar, remar y llevar una vela o un motor, así como los sports que de tales sistemas se derivan; y no queremos hablar de las ventajas del contacto directo de nuestro cuerpo con el agua, porque no pretendemos descubrirlas.

En cuanto al argumento de tomar el mar como residencia temporal, no queremos dedicar un capítulo a las excelencias que le reconocen los que han aprendido a conocerlo y a luchar con él y a vencerlo con los propios medios. Es éste un tema que nos apartaría del objeto de esta reunión.

En cuanto a la segunda pregunta, referente a la escuela ideal y a la fijación del conjunto de sports que lleguen a formar una completa educación física, verdaderas autoridades mundiales nos dan la cuestión perfectamente resuelta, y nosotros no haremos más que seguirlas. Para hacer un niño robusto y bien constituido, partiendo del aire libre y mayor ligereza de ropa, empezará por practicarse en el remo y el boxeo

(y conste que hablamos siempre como sport y no como lucha), después que el niño haya practicado, con toda libertad, el correr, saltar, encaramarse y otros movimientos puramente instintivos. El remar está reconocido como el sport mecánicamente más completo, que nos da resistencia, disciplina y otras ventajas importantísimas; y el boxeo, aparte de dar firmeza al cuerpo y un desarrollo quizá el más armónico, da la alta ventaja de proporcionar la confianza en sí mismo, precisa noción de las propias fuerzas y la enseñanza de la graduación del esfuerzo.

Pasando por la natación, que es más bien una necesidad imprescindible, al crecer el niño, hará la carrera a pie, por pequeñas dosis, para llegar al football, el juego viril por excelencia, y pasar a los sports atléticos, a los 18 o 19 años, lo más pronto.

De aquí seguirá el caballo, si es que su posición no le ha permitido hacerlo ya desde sus primeros años; alpinismo o excursionismo, el ciclismo y la esgrima, que es el sport más refinado y que educa bajo diferentes puntos de vista; y así llegará a hombre con una perfecta educación física por medio de los sports exclusivamente.

Pero por encima de las razones aducidas para practicar los sports hay en todos ellos algo que nos atrae especialmente, que es un gran argumento para que le dediquemos nuestras energías, aparte de su sentido educador, y este algo es el aspecto de lucha que tienen todos ellos. Esta lucha, que en unos casos es contra los elementos, como en el excursionismo o los sports náuticos, y en otros contra los animales, como en el guiar o montar a caballo, es en muchos más una lucha directa, concreta, precisa, de hombre a hombre o de un grupo contra otro.

Esto, que es altamente educativo, ya que nos enseña a dominarnos en primer lugar, excita, por otra parte, nuestra acometividad, el cálculo de todos los elementos de la práctica de un sport, y es la mejor escuela del valor, de la valentía serena y reflexiva, que es nuestro ideal y la razón del sentido netamente expansivo de unas razas contra otras.

La finalidad inmediata de un sport es un poderoso excitante del más alto valor y por sí sólo explica la gran popularidad de sports como el football, en primer término, que al paso que persigue nuestro mejoramiento físico, nos hace trabajar para conseguir una victoria, que es un bello ideal de todo sportsman. Y esto que ocurre en el football, en el tennis, en las carreras de toda clase, en el boxeo, en la lucha, etc., la finalidad inmediata de ser o mostrarnos superiores a unos contrarios, es un acicate continuo y la gran razón de los progresos que cada día se obtienen en todos los sports.

Para progresar es absolutamente necesario medir nuestras fuerzas con nuestros vecinos y compañeros, los de la comarca, región o nación y hasta traspasar las fronteras en busca de contrincantes que podamos creer superiores, que así es cómo se crece sportivamente y se llega a aquel grado de perfeccionamiento que puede llevarnos a ser los mejores del mundo.

Esto es lo que explica que muy a menudo y a pesar de los elementos acumulados en las

grandes poblaciones, los primeros puestos corresponden a las secundarias, que en cierto modo tienen ventajas en extremo apreciables, viniendo a equilibrar esta especie de desigualdad aparente.

Para alcanzar tal resultado basta trabajar con constancia, sin desfallecimiento, y es seguro de que así llegaremos al ideal de perfección.

Las razones expuestas explican el gran número de pruebas y concursos que muy a menudo se celebran entre dos regiones o naciones, que interesan a todo el mundo de una manera loca las más de las veces, y explican asimismo la gran razón de la restauración de los Juegos Olímpicos de la antigüedad, de cuya restauración gloriosa van a cumplir ahora veinte años.

Esas grandiosas reuniones de 2 a 3,000 atletas de todo el mundo que en lucha noble y pacífica sirven para probar la superioridad de unas razas sobre las demás, aguijoneando a las vencidas de un día para renovar la lucha con mejores elementos, constituyen el ideal de todo verdadero sportsman y la concreción del afán nuestro de querer que nuestra nación alterne con las demás en la Olimpiada que tendrá lugar en Berlín en 1916.

Así como queremos que nuestra patria sea de las primeras en todos los órdenes, queremos también que lo sea desde el punto de vista olímpico, para poder dar de este modo fe de vida de nuestro resurgimiento en ese concierto internacional, y por esto hemos consagrado nuestras horas de asueto, más que al mejoramiento físico personal, a trabajar por la propagación de la educación física y los deportes, no como a finalidad, que todo desequilibrio es pernicioso, sino como a medio el más apropiado para crear energías que impulsen a la juventud catalana, en la multiplicidad de sus aspectos, a intervenir en los asuntos mundiales.

Por patriotismo, pues, trabajamos por el mejoramiento físico de la juventud, creyendo no haber perdido el tiempo desde el comienzo de nuestras campañas hace ya quince años, sino que, por el contrario, nos sentimos altamente satisfechos y cada día más orgullosos de pertenecer a un pueblo que trabaja por el verdadero progreso en todos los órdenes y va elevando constantemente su nivel individual y social.

En esta excelsa obra caben todos, grandes y pequeños, los grandes núcleos deportivos como los que empiezan, como los de aquí, y por eso os incito a todos para que trabajéis sin descanso para vuestro mejoramiento físico, base de los demás. Trabajad sin tregua, incesantemente, pensando que, en último término, trabajáis por la patria, y procurad por todos los medios ensanchar cada día más vuestro radio de acción, pues de este modo llegaréis a hacer obra trascendental sin apenas daros cuenta de ella.

Unid vuestra voz a la mía y llamemos a todos los hombres de buena voluntad para que vengán a tomar parte en esa trascendental sardana de los impulsores de nuestro pueblo: venid todos a trabajar para nosotros mismos y nuestros descendientes, y de este modo nuestra patria, no sólo será rica y floreciente, sino fuerte, corporal y espiritualmente, para volver a regir los destinos del mundo.

He dicho.

¡¡Motoristas!!

Hutchinson

**vence siempre porque
fabrica mejor que nadie**

PRUEBAS GANADAS EN 1913

Manifestación Motorista

Copa Selvatana

Gran Carrera Internacional, Bil-
bao - San Sebastián y regreso

Kilómetro lanzado, en Mataró

Carrera del Moto Club Deportivo

Carrera "Subida a los Bruchs"

Copa García

Carreras en Plencia (Bilbao)

Copa Monte Igueldo

Copa Anís del Lince

Carrera en Gerona

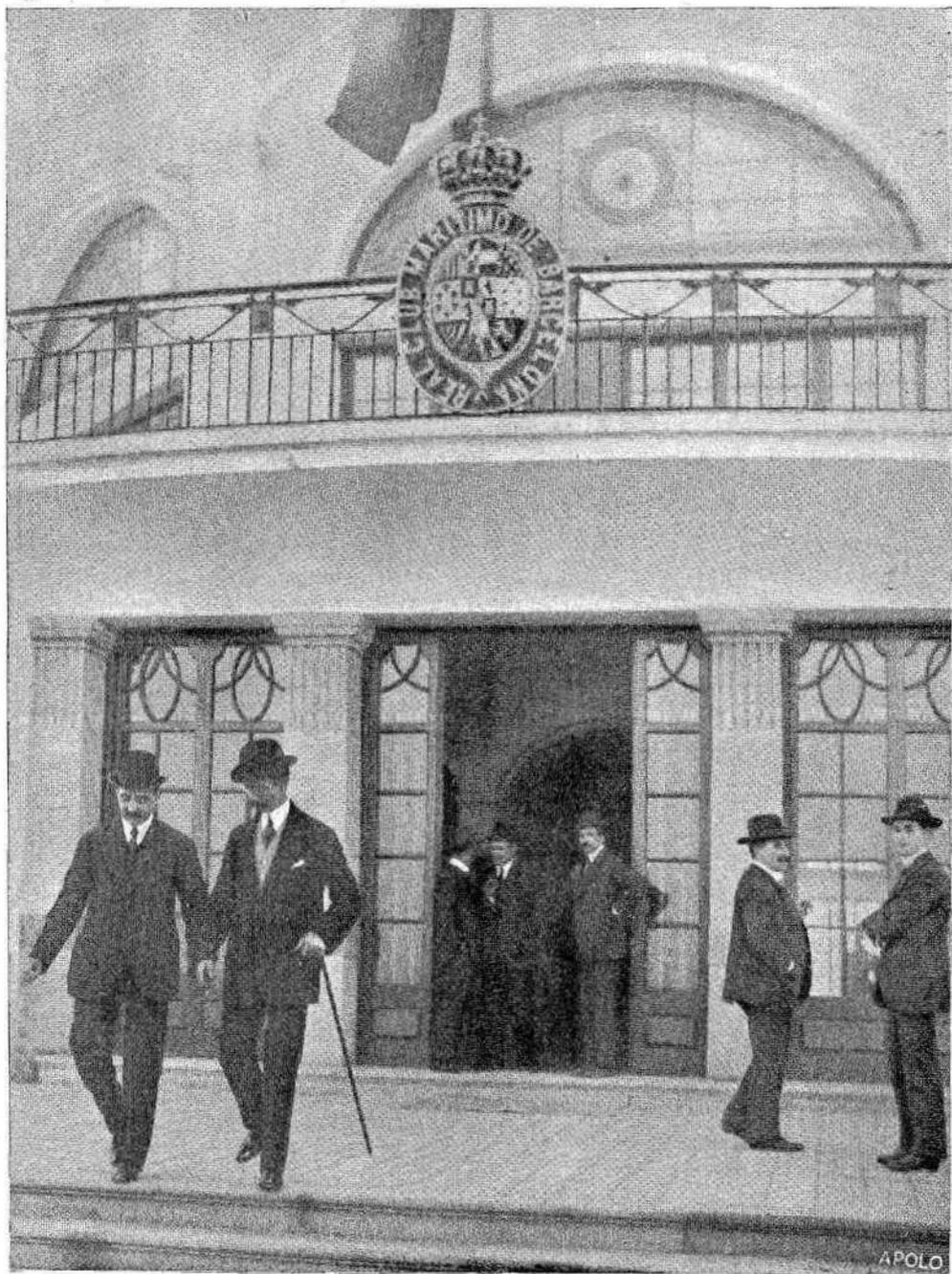
Prueba de regularidad del M. C. D.

Hutchinson S. A.

Balmes, 84 - Barcelona

≡ CRÓNICA GRÁFICA ≡

Homenaje a Don Rafael Morató y Sanesteve



Los socios del Real Club Marítimo de Barcelona han tributado un homenaje al que desde hace tanto tiempo viene ocupando la presidencia de la tan importante agrupación. Nuestra fotografía está tomada

en el momento en que el señor Morató salía del nuevo local del Club, después de haberse celebrado el homenaje, en el cual le fué entregada la Gran Placa del Mérito Naval con que le ha agraciado el Gobierno.

Fot. STADIUM, por Vela

Del Homenaje a Don Rafael Morató



Entrega de la Gran Placa del Mérito Naval a Don Rafael Morató en el R. C. N.

Carrera de Veteranos del Sport Ciclista Català



Los veteranos del Sport Ciclista Català han vuelto una vez más a patentizar lo que puede hacerse cuando se dispone de un caudal grande de afición y entusiasmos. La carrera que se disputaron ha poco fué realmente interesante y no desmereció en nada de las en que habitualmente participan los bisoños. Perulla, con ciclo *Montpeó* y pneus *Klein*, se clasificó primero,

y tras él doce veteranos más, quienes, sin desfallecer nunca, cubrieron los 50 kilómetros en un tiempo magnífico. La organización fué perfecta, no habiéndose registrado incidente alguno. El vencedor recibió innumerables plácemes, alcanzando éstos, también en gran número, a Cobeña, quien entró en segundo lugar, después de haber trabajado de firme.

Fots. STADIUM, por Claret y Co

Festivales en honor de los marinos ingleses



CON motivo de la visita que nos ha hecho una división de la *Home fleet*, se han celebrado diversos festivales en honor de los marinos de la armada británica. Estos han luchado deportivamente con los sportsmen barceloneses, y su actuación ha sido en extremo notable.

La oficialidad contendió con nuestros golfmen, tennismen y tiradores, y la marinería ha jugado de una manera notabilísima contra los footballistas nuestros. En el equipo de football de la escuadra figuran varios jugadores notabilísimos, quienes maravillaron al público con sus magistrales jugadas.

En general nuestros re-



presentantes han vencido a los de la escuadra, pero forzoso es confesar que éstos han

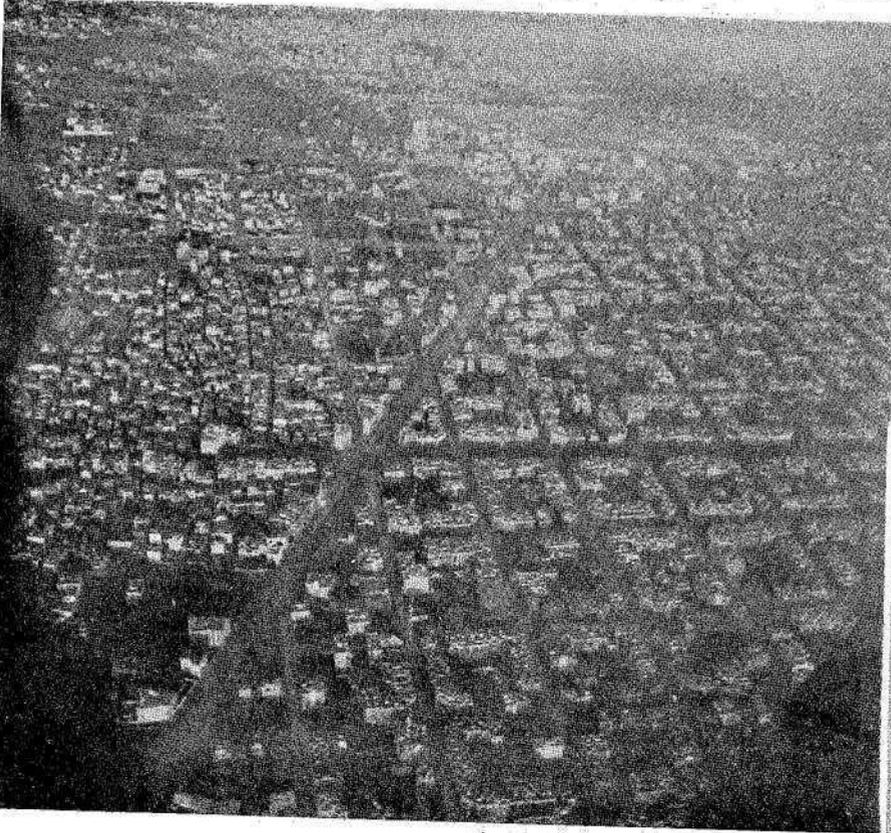


luchado hermosamente, desarrollando un juego de habilidad y maestría.

Las adjuntas fotografías se refieren a los actos celebrados en el campo del Football Club Barcelona y en el polígono del Tiro Nacional.

Fots. STADIUM, por Claret y C^o

Barcelona a vista de pájaro : Interesantes fotografías obtenidas



AUNQUE se destacan en nuestras fotografías algunas de las más importantes de edificios, vías, etc., etc., creemos que algunos detalles a mayor comprensión. A la izquierda: Plaza de Gracia; derecha: 2, Catalana de Electricidad; 3, Justicia; 4, Bellas Artes (baldos inferiores: Calle de la vía Diagonal); Retiro (fotografía obtenida a una altura de mil metros).



M. Demazel vino a nuestra Redacción con el objeto exclusivo de invitar a uno de nuestros redactores para que le acompañara a un vuelo que se le ofrecía para impresionar varias placas, tomó las interesantísimas notas gráficas que hoy ofrecemos a nuestros lectores.

por nuestro compañero Jep Arman desde el biplano de M. Demazel



perfectamente en
los detalles im-
nocidos, grandes
interesante dar al-
os lectores para
os grabados. Iz-
luña y Paseo de
ación del Norte;
ad; 3, Palacio de
5, Catedral. Gra-
Argüelles (Gran-
de M. Demazel,
ante el vuelo, a
altura.



añase en uno de sus viajes aéreos. Jep Arman fué el favorecido por la suerte, y aprovechando la oportunidad que
Esta información es la más completa que hasta ahora se ha publicado y constituye un éxito de nuestro compañero.

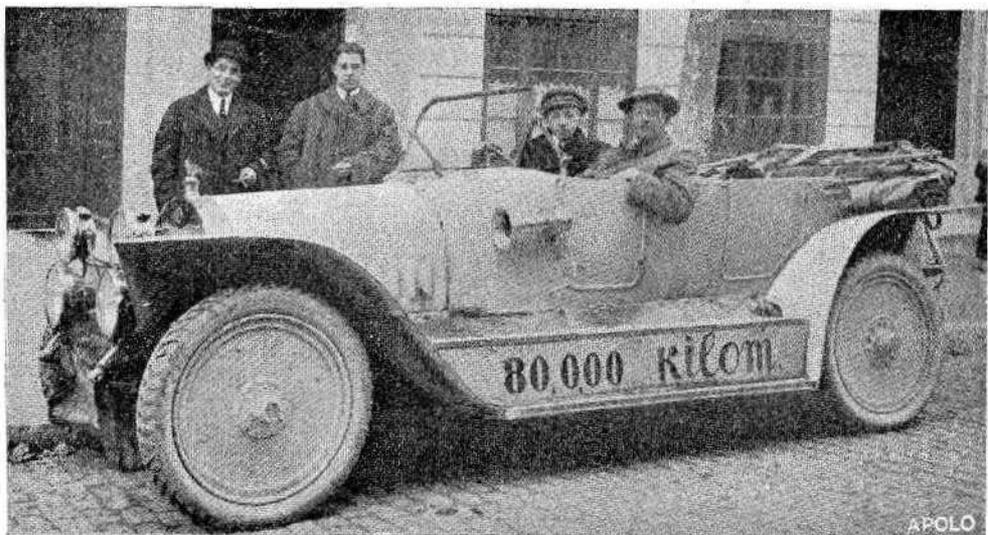
El Festival del Sindicato de Periodistas Deportivos



CON brillantez extraordinaria, celebró el Sindicato de Periodistas Deportivos el festival a beneficio de la Caja de Socorros. Tuvo lugar en el campo del Barcelona, donde los mejores jugadores barceloneses patentizaron una vez más su real valía. El partido fué interesantísimo, habiéndose desarrollado en el transcurso del mismo brillantes jugadas. El resultado material de la fiesta fué excelente.



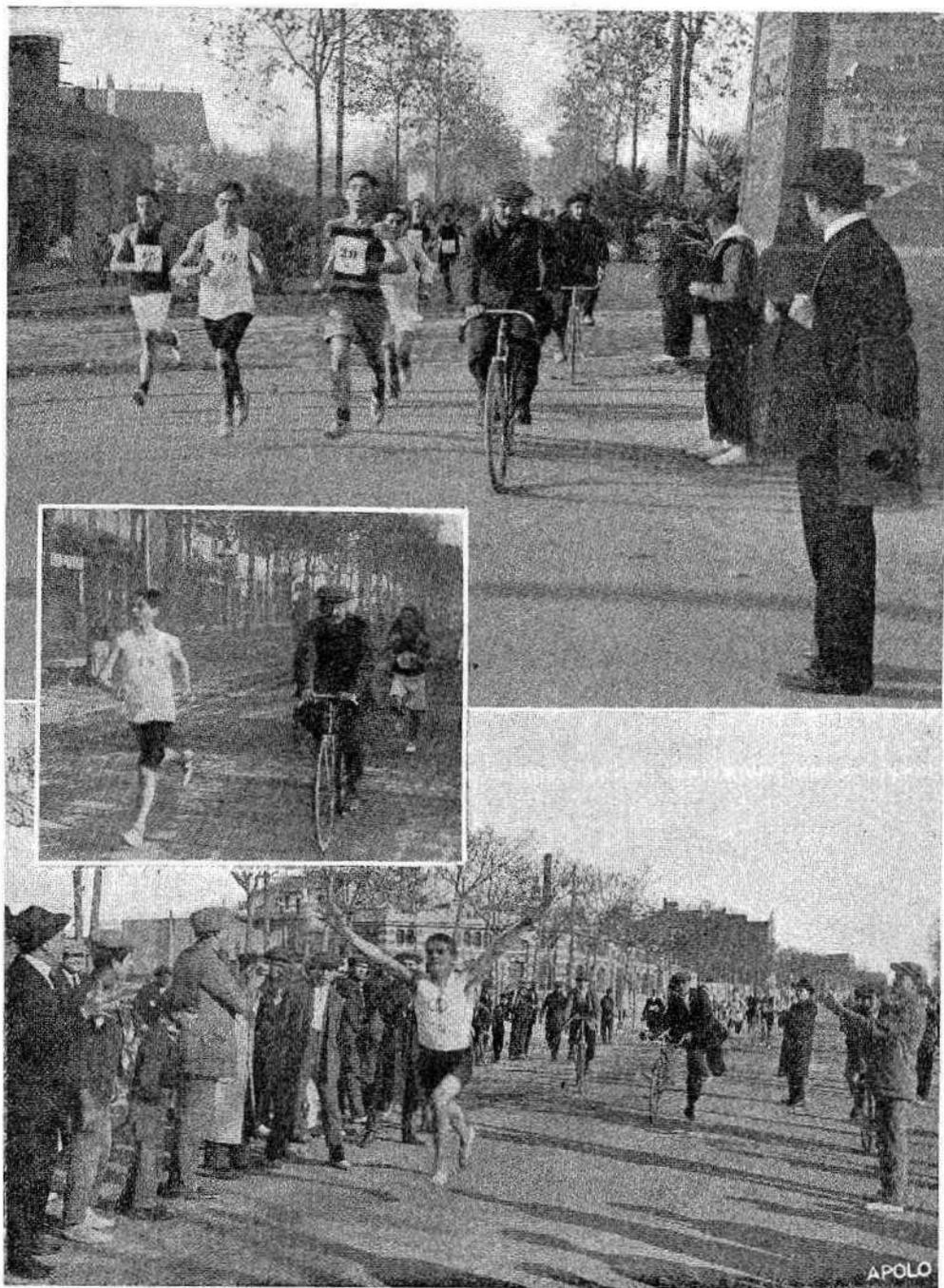
La vuelta al mundo en automóvil



M. André Nagel, miembro del Imperial Automobil Club de Rusia, a su paso por Barcelona, quien efectúa actualmente la vuelta al mundo, en automóvil, con neumáticos *Columb Prowodnik*, de los cuales habla con gran fervor y entusiasmo

Fots. STADIUM, por Juandó

Cuarto Campeonato de Barcelona de medio fondo



Nuestro estimado colega *Eco de Sports* ha organizado por cuarta vez el Campeonato de Barcelona de medio fondo de carreras a pie, y aunque los corredores no acudieron en gran número, la calidad suplió a la cantidad, y la prueba resultó interesantísima. Prat se clasificó primero, después de haber luchado magníficamente. Los demás corredores terminaron felizmente la carrera en tiempos realmente admirables, siendo todos calurosamente ovacionados por los innumerables aficionados que se situaron en el lugar donde se hallaba instalado el Jurado de llegada.

Fots. STADIUM, por Claret

Los Concursos de la Federación Catalana



El Barcelona ha podido sacarse la espina que tenía clavada desde que empezaron los concursos de la Federación Catalana. En el partido que jugó contra el University Sporting Club vencieron los azul-grana por primera vez, desde que empezó este concurso, a un equipo local. Los estudiantes lucharon con gran ahinco, pero sus esfuerzos se estrellaron ante la tenaz defensa que les opusieron los del Barcelona.

Fots. STADIUM, por Juandó

LA RUDGE MULTI

ES LA MOTOCICLETA QUE CONVIENE A USTED SI ES AFICIONADO

- 1.º Porque es la que más carreras gana, tanto de velocidad como de resistencia.
- 2.º Porque las "pannes" con ella desaparecen, a no ser por consecuencia de las naturales de neumáticos.
- 3.º Porque cualquier principiante llega desde el primer día a dominarla, por su sencillez en el mecanismo.

No debe usted, por lo tanto, adquirir otra máquina, que le ha de acarrear disgustos. No se fije en el precio de esta gran marca, porque ya se sabe que lo caro resulta bueno y barato

Al hacer comparaciones de precios con otras marcas, deberá usted tener en cuenta la clase de construcción de la **RUDGE-WHITWORTH** y los materiales que entran en su construcción, y no dudo que si estudia usted bien estos puntos, dará preferencia a esta motocicleta, en la seguridad de que ha de darle mejores resultados que cualquiera otra, lo mismo para montarla sola que unida al *side-car* (coche lateral).

PÍDASE CATÁLOGO A

S. LOINAZ

PRIM, 39 : SAN SEBASTIÁN

Concesionario exclusivo para España de la casa RUDGE-WHITWORTH (Inglaterra)

STADIUM en 1914

Cumpliendo lo ofrecido en nuestro último número, tenemos la satisfacción de anunciar a nuestros lectores que a partir del número que aparecerá en 17 de Enero próximo,

**STADIUM regalará a sus suscriptores
una preciosa Motocicleta**

**STADIUM regalará a sus lectores
25 pesetas cada número**

en premios de 5 y 10 pesetas, que tendrán derecho a cobrar los lectores que aparezcan oportunamente señalados en las fotografías de masas de público que se inserten referentes a los acontecimientos más importantes de la quincena.

STADIUM constará ordinariamente de 48 páginas de texto, que sumadas a las 4 de cubierta a varios colores, formarán un voluminoso cuaderno de

52 páginas

STADIUM publicará varias secciones especiales y, entre ellas, unas páginas consagradas a contener interesantes crónicas de

Teatros, Gran Mundo y Modas

STADIUM cuidará con especial atención de su

Revista del Automóvil

nutriéndola con todo aquello que pueda poner al aficionado al corriente del movimiento automovilista mundial y pueda constituir para el lector una fuente imparcial y práctica de provechosas enseñanzas.

STADIUM reserva, además, interesantes y agradables sorpresas a sus lectores, que se conocerán oportunamente.

**STADIUM aparecerá, de ahora en adelante, los sábados
más próximos a los días 15 y 30 de cada mes**

En el número próximo, que aparecerá el día 17 de Enero, se regalarán ya

25 pesetas

entre sus lectores que concurren al interesante partido de football **Cercle Athletique** y a la **Carrera de seis horas** celebrada en el Nuevo Velódromo de Sans.

Los regalos en metálico a nuestros lectores se entregarán personalmente al mismo agraciado, debiendo éste presentarse a recogerlo en nuestras oficinas dentro de los quince días siguientes a la aparición del número correspondiente. Pasado este plazo, caducará su derecho.

REVISTA

DEL AUTOMÓVIL

¿Habrá carrera en 1914?

FRANCIA anuncia ya sus dos clásicas pruebas para 1914, el «Gran Premio del A. C. F.» para coches de 4,500 de cilindrada, y la «Copa de L'Auto» para los de 2,500; Bélgica prepara un «Gran Premio» con dos categorías y reglamentación francesa; en Alemania, que desde la célebre «Copa del Emperador» de 1907 no se ha celebrado carrera alguna, anuncian con gran pompa la celebración de una prueba con el mismo reglamento del Gran Premio francés, con la variante que el consumo máximo no debe pasar de 20 litros por 100 km. Italia resucita su clásico «Circuito de Brescia», y en Inglaterra, finalmente, cuyo «Tourist Trophy» estaba abandonado desde hace cuatro años por los organizadores, vemos figurar en su lista de inscritos 22 coches dispuestos a batir el cobre en el pintoresco Circuito de la isla de Man.

En el extranjero, estos proyectos serán realidades antes de fines de Octubre, por lo cual, ante ese resurgimiento automovilista mundial, nos preguntamos nosotros: ¿es posible que en nuestra nación, que desde 1908 vienen celebrándose anualmente importantes carreras, no circulen los proyectos o reglamentos del Gran Premio para 1914?

Tal vez la fórmula reglamento es lo que tiene indecisos a los organizadores, ya que otra cosa no se comprende, pues el éxito alcanzado en Junio pasado en Guadarrama fué completo, y todos estamos convencidos de que al R. A. C. E., que tan admirablemente supo hacer las cosas, no le faltan arrestos para superar, si cabe, su último triunfo.

Ya que hasta el presente nadie se ha atrevido a lanzar ideas sobre lo que podría ser la futura carrera, permítase-

nos que presentemos un proyecto trazado a grandes rasgos, manifestando antes que no nos tenemos por maestros, sino que únicamente nos limitamos a lanzar una idea que deseamos alguien recoja, entre los muchos que pueden y saben hacer estas cosas.

Si nuestra fórmula es desechada, modificada o admitida, nosotros, con nuestras débiles fuerzas, secundaremos con todo entusiasmo la idea, ya que nuestro lema, al hablar hoy del futuro Gran Premio, es que conserve España la altura alcanzada en todo lo que a automovilismo respecta.

Ahí va, pues, nuestro proyecto:

1.º Carrera de 400 km. reservada a coches catalogados de cuatro asientos, completamente equipados en la misma forma como corrieron en Junio pasado. Autorización para reemplazar dos pasajeros por lastre.

2.º Motores de cilindrada máxima (con el fin de evitar discusiones, creemos tomar la mayor que corrió el último Gran Premio).

3.º Referente a consumo, al inscribirse se declarará la cantidad por 100 kilómetros, y el día de la carrera el conductor sólo podrá disponer de ella.

Tratándose de coches catalogados, este punto sería una de las mejores enseñanzas, ya que todos los inscritos tendrían interés en presentar motores económicos.

4.º Supresión completa de neutralizaciones, aunque se corra en Guadarrama, pues tratándose de coches turistas, una prueba cuesta abajo es un excelente ensayo.

Esta es nuestra idea. La lanzamos con la esperanza de verla pronto recogida.

El que responda afirmativamente a la pregunta que antecede a estas pobres líneas, merecerá bien de la patria.

M. F. CREUS

Mis opiniones

SE ha hablado mucho de los últimos resultados alcanzados por el aeroplano en velocidad pura.

Algunos escritores han querido guardar para el porvenir la supremacía del automóvil sobre todos los vehículos en velocidad.

Si de los resultados obtenidos por el aeroplano y el automóvil, actualmente los dos rivales, anotamos las circunstancias particulares en cada caso, tanto las condiciones del medio como en los detalles de la máquina, obtendremos en una lista concisa la mayor prueba de la victoria del aeroplano.

El 23 de Abril de 1911, Bob Burnam, pilotando un 300 HP. Benz, estableció en Dayton el record mundial de la velocidad, recorriendo un kilómetro en 15 segundos $\frac{88}{100}$, o sea a 228 km. por hora. El record de hora es poseído por Chassagne, quien recorrió 173 km. 127 m. La última Copa Gordon-Bennet de aviación fué ganada por Prevost, quien, sobre un 160 HP., recorrió los 200 km. en 59 minutos 45 segundos $\frac{3}{5}$, o sea a 200 km. 803 m. por hora. La mayor velocidad oficial obtenida en aeroplano es la de 203 km. 850 m. por hora, lograda durante una vuelta en la pista (10 km.) durante el mismo curso.

Comparando los dos records de la hora, la ventaja es, indiscutiblemente, para el aeroplano; pero las opiniones se dividen al comparar los resultados de la mayor velocidad en los dos medios de locomoción, pues si bien aquéllos dan la victoria al automóvil, las condiciones de la lucha son diferentes en todos grados. El record fué establecido por un automóvil de 300 HP. y sobre una pista recta en una superficie enteramente lisa; en cambio, el record aéreo fué logrado con un motor de 160 HP. sobre una pista en forma de un hexágono alargado, de un perímetro de 10 kilómetros. La diferencia de fuerzas es bien manifiesta, pero no puede alterar la lectura de los resultados citados. La distancia de un kilómetro del record terrestre representa exactamente el camino recorrido por el automóvil, ya

que el trayecto era una línea recta; pero los 10 kilómetros del record aéreo no expresan exactamente la distancia del recorrido por el aeroplano, pues éste al virar se alejaba del camino señalado. De aquí que, siendo mayor la distancia real recorrida, sea mayor la velocidad lograda que la que marcan las cifras oficiales. Además, como los virajes retardan en gran manera la marcha, principalmente en las grandes velocidades, y los tiempos de la mayor velocidad aérea son tomados sobre 10 kilómetros en un trayecto que comprendía varios virajes, se deduce que la velocidad máxima del aeroplano de Prevost era, con mucho, superior a la alcanzada en una vuelta de pista.

Si se hubiese cronometrado la velocidad sobre un trayecto recto, seguramente que habría batido el record terrestre.

Posteriormente, E. Vedrines ha obtenido brillantes resultados sobre un Ponnier 160 HP., pues llegó a alcanzar una velocidad de 235 km. por hora, pero no siendo oficiales estas cifras, no pueden ser tomadas en cuenta.

¿Qué nos reserva el porvenir? Que las velocidades actuales se aumentarán aún mucho, nos lo prueba el hecho de que las mejores hélices sólo rinden el 75 por 100 de la fuerza sobre ellas aplicada, mientras los órganos de transmisión de los automóviles han alcanzado un rendimiento muy superior, llegando en algunos a 98 por 100.

Los técnicos automovilistas franceses creen que el automóvil conservará siempre ventaja en velocidad pura sobre el aeroplano; pero examinando los resultados alcanzados, las fuerzas empleadas en los respectivos records y la diferencia de rendimiento de los órganos transmisores en cada una de las máquinas, creo es lógico deducir que es el aeroplano el que logrará una victoria decisiva.

La velocidad es peligrosa en la tierra, pero es factor de seguridad en el aire. La velocidad máxima en la tierra está limitada por el estado y construcción de las carreteras, mientras que la velocidad en el aire no tiene límites, y, si los tiene, no es posible definirlos.

Por todo esto habrá siempre más interés en aumentar la velocidad en el

LA NACIONAL

En breve se recibirán las últimas creaciones para tennis

Raquetas, Pelotas, Calzado, etc.

Pelotas para football Tunmer spécial, etc.

Jerseys, Calzado, Medias, Rodilleras, Defensas, etc.

AGUSTÍN PERIS

SANTA ANA, 21; BARCELONA

aire que en la tierra, y cuando una misma máquina, como el aeroplano, es a la vez terrestre y aérea, los esfuerzos de los inventores se dirigirán a lograr una gran velocidad en el aire, pero la menos velocidad en la tierra. Dos buenos ejemplos de ello son los aeroplanos Schmidt y de Beer con ángulo de incidencia variable, por lo que pueden elevarse a una velocidad pequeña, y una vez en el aire, al disminuir el ángulo de incidencia de las alas, aumentar la velocidad en grandes proporciones.

Ultimamente, el aeroplano Schmidt ha logrado volar a velocidades tan diferentes como 39 y 83 km. por hora. He aquí cómo se pueden reducir los peligros del elevarse y del atterrizar.

También se podrían variar las velocidades del vuelo variando la superficie de sustentación.

No creo se tarde mucho en aplicar en la práctica este dispositivo. Muchos verán horrorizados esta nueva dirección que toma la construcción aérea, por la complicación y aumento de peso que en los aeroplanos presupone; pero creo será sin razón, ya que el peso es otro de los factores de seguridad. Sobre este particular se ha discutido mucho; Bleriot, Garros y otras conocidas personalidades en la aviación, prefieren los aeros ligeros, porque en caso de «panne» del motor, el aero planea mejor y tiene, por lo tanto, más tiempo y espacio para escoger campo para atterrizar. Morane y Saulier, constructores famosos, eran contrarios antes a esta teoría, pero ahora se han convertido a la misma. Esta manera de pensar creo será la mejor mientras los motores de los aeros estén expuestos a

menudo a paradas intempestivas; pero cuando sean éstas tan raras como en los automóviles, el factor peso tomará gran importancia en la construcción y la variará en tales extremos, como ha sido variada la construcción naval en el último siglo. Actualmente existe un precursor de esta tendencia, el aeroplano «Grand», de Sikorsky, cuya construcción es por demás interesante.

Sikorsky siguió el verdadero camino para llegar a ser un buen inventor de aviación. Aprendió a volar, y cuando estuvo bien familiarizado con los diversos sistemas de aparatos empezó la construcción de varios de ellos, hasta que, después de mucho estudio y trabajo, logró [el modelo que ahora nos interesa. Este aeroplano es el único en su género que ha obtenido resultados satisfactorios fuera del papel. Es un biplano de 27 de anchura y 130 metros cuadrados de superficie de sustentación. El peso sin pasajeros ni carga es de 3,000 kilos, y es capaz de elevar doce personas, más el combustible necesario para veinte horas de vuelo y más 800 kilos de carga. Está movido por cuatro motores de 100 HP. cada uno, los que accionan cuatro hélices. El cuerpo del aparato está construído como en los otros aeroplanos, pero con la particularidad de que contiene, además de un asiento para el vigía u observador en la punta delantera, tres carrocerías cerradas con cristales, una detrás de otra. La primera está reservada para los pilotos, la segunda para los pasajeros y la tercera para dormir el piloto relevado. Estas cabinas no son pequeñas, como se podría creer; baste decir que una de ellas tiene más de tres metros de largo.

Todos estos detalles no tendrían el más mínimo interés si no estuviesen apoyados por los excelentes resultados prácticos logrados, ya que lo que justamente falta no son aparatos maravillosos «en los planos». Este aparato sostuvo, en las pruebas, una velocidad de 135 kilómetros por hora durante 90 km., y voló por espacio de 1 h. 4 m. con siete personas a bordo. Además, los pasajeros pudieron moverse, recorrer la barquilla, sin que el aparato perdiese su estabilidad en lo más mínimo por bruscos que fuesen sus movimientos. Por fin, lo que marca un verdadero progreso es la facilidad de manejo de los motores, ya que no sólo pudo seguir el vuelo normal del aparato cuando se pararon dos cualesquiera de los motores, sino que también los mecánicos pudieron llegar sin inconveniente hasta los mismos con el fin de repararlos.

Este aparato es el primer paso dado hacia la construcción de las enormes naves volantes que no pueden tardar en aparecer.

En los grandes aparatos, los trasatlánticos, es en donde veremos las construcciones más complicadas para obtener gran variación de velocidades y otras ventajas; pero los aparatos de un solo asiento no se separarán tanto de los modelos actuales.

Cuanto más se parezca un aereo a un proyectil, menos acción sobre él tendrán los remolinos y golpes de viento; se puede establecer un paralelo entre la velocidad y peso de los aeroplanos y el diámetro de las ruedas de los carruajes. Cuanto mayor sea el diámetro de una rueda, menos sentirá los baches y desigualdades del camino; cuanto mayor sea el peso y velocidad de un aereo, menos sentirá los remolinos, agujeros y golpes de viento, que no son otra cosa que los baches de su camino.

A un aereo-proyector le es muy difícil el elevarse y el aterrizar; se solucionará esta dificultad con los dispositivos antes señalados, variación de ángulo de incidencia y de superficie de sustentación. ¿Se inventará algún procedimiento nuevo para elevarse y aterrizar? Primero Wright con un lanzador y después Bleriot con un sistema de alambre, han estudiado y trabajado esta cuestión. Creo que el sistema Wright tendrá su aplica-

ción siempre que se disponga de un campo reducidísimo y se trate de aeroplanos de gran velocidad.

Quizás se emplee en los futuros puentes aéreos.

El sistema Bleriot es excelente para los terrenos donde el aeroplano no puede moverse, sea por su calidad, sea por su estado. Su gran aplicación sería en terrenos pantanosos y rocosos y sobre grandes ciudades. Ya estamos acostumbrados, los ciudadanos, a ver cruzado nuestro cielo por un sinnúmero de alambres; no me disgustaría ver sobre nuestras cabezas una gran rosa de vientos de alambres, donde podrían posarse, con cualquier viento, los numerosos visitantes alados que con el tiempo aparecerán. Y si la aplicación de alguno de esos sistemas se extiende por todo el globo, quizás se atrofien los órganos del aterrizaje de los aereos, quedando reducidos, ya a los patines del primitivo Wright, ya a aun más reducida forma.

Hace tiempo, en varios concursos se incluyeron unas pruebas sobre el mínimo de terreno necesario para elevarse. Estas tenían por objeto el estimular a los constructores para que estudiaran sus aereos en el sentido de facilidad en emprender el vuelo; si bien éstos lograron en parte lo que se proponían, no dieron sin embargo los resultados que de ellas se esperaban, por lo que han sido abandonadas, ya que no tendían al verdadero fin necesario. No es el rodar poco rato por el suelo lo que más atrae al piloto, sino el elevarse en poco trayecto a gran altura, y se comprende: cuando el terreno es poco favorable para elevarse, es en general por estar circundado por objetos de altura, como árboles, postes, rocas, casas, etc., que es preciso sobrepasar; en estos numerosos casos es completamente inútil el que el aeroplano ruede poco trecho si una vez en el aire no puede subir rápidamente. Tampoco sería útil un aereo que se elevase muy rápidamente si, en cambio, necesitase mucho terreno de lanzamiento para adquirir velocidad, como generalmente sucede con estos aparatos.

Si se celebrasen pruebas o concursos para premiar el aeroplano que, por ejemplo, pasase, a una distancia de 200 metros del punto de partida, a más

altura, se lograría el fin práctico de la cuestión, y las que más se aprovecharían serían las naciones como España, que por su suelo presentan pocos terrenos a propósito para la aviación.

El ideal del aparato volador es el poderse elevar y descender verticalmente; este ideal difícilísimo, si no imposible, de lograr con los aeroplanos, ha impulsado a un sinnúmero de inventores hacia el helicóptero, si bien en este terreno no se ha hecho nada práctico; es curioso anotar los resultados obtenidos por el aeroplano Ponnier, que permitió a Bielovucic apropiarse el record de velocidad ascensional, subiendo mil metros en dos minutos. Dicho aparato pesa 450 kilos con el piloto y combustible; el grupo motriz, motor y hélice dieron una tracción de 400 kilos; por poco que se disminuyera el peso del aparato o se aumentara la fuerza, se convertiría el aero en helicóptero.

Ya que los aparatos voladores actuales y los que por ahora parecen más probables en lo futuro no pueden elevarse y descender verticalmente, se procurará acondicionar en todas las localidades campos apropiados a las condiciones de los aparatos. En Francia y en Alemania existen en gran cantidad los campos útiles en este sentido, pues todas las localidades que se precian los han establecido por su cuenta. He aquí lo que puede aumentar el turismo aéreo y disminuir las desgracias de aviación, pues es cosa bien sabida que actualmente lo que causa el mayor número de accidentes es el mal estado de los terrenos encontrados al atterrizar.

¿Por qué no han de tener las locali-

dades españolas, por amor propio, su campo de aviación, su puerto aéreo, con su o sus hangares?

Y ¿por qué no tiene Barcelona una escuela de aviación?

Los catalanes queremos ser siempre de los primeros, pero en esta cuestión nos hemos dejado adelantar por los vecinos.

Nuestra ciudad, por su importancia, debería tener un campo de aviación, con un hangar a la disposición de los pilotos que vengan a volar en nuestro aire; así nos evitaríamos el papel ridículo de ser la única ciudad en pedir alquiler del campo a otro Brindejon des Moulinais.

JEP ARMAN

El Automovilismo en Enero

ENERO ha de ser un mes de gran movimiento para el Automovilismo.

Se anuncian grandes pruebas de diversos géneros, muchas de ellas de gran utilidad.

Del 1.º al 15 de dicho mes se celebrará el concurso internacional de alumbrado organizado por la Comisión técnica de la Association Automobile de Bélgica.

Del día 3 al 10, tendrá lugar, en el Grand Central Palace de New-York, una gran exposición de autos.

Del 5 al 10, concurso de carburadores organizado por el Ministro de la Guerra prusiano, sobre el recorrido Berlín-Dresde-Ratisbonne-Berlín.

Del 24 al 31, Salón del Automóvil en el Coliseum de Chicago.

COPA CHALLENGE STADIUM

Segunda categoría **1.º J. Ansón** sobre

Ciclo **FONTANALS**

Y PNEUS BERGOUGNAN

J. FONTANALS VILLANUEVA Y GELTRÚ

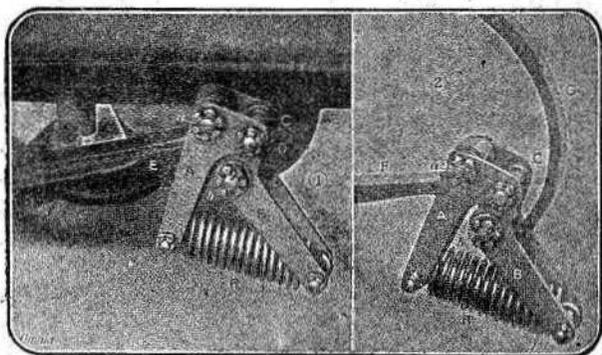
N. S. U.

AUTOS ✦ MOTOS ✦ CICLOS

M. Comerma



Diputación, 297
Barcelona



EL AMORTIGUADOR MAMET

obtuvo en el Concurso Internacional de Bruselas el primer premio de la clasificación general y el primer premio de rendimiento en carreteras malas

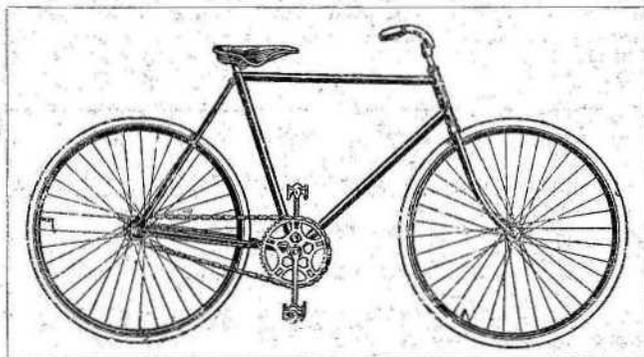
Se monta instantáneamente lo mismo delante que detrás

REPRESENTANTE GENERAL

JOAQUÍN GUARDIA-Bailén, 102; Barcelona

TERROT

PTAS.



250

F. S. ABADAL Y C.^ª • ARAGÓN, 239 A 245

CICLOS SANROMÁ

== BALMES, 62 ==

A. ALIMUNDO & C.^o Aragón, 259 y 261
BARCELONA

Extenso surtido de raquetas de las principales marcas, así como toda clase de géneros para tennis, football, polo, hockey, etc., etc.

Representante exclusivo
de las MOTOCICLETAS

NEW-HUDSON

La más renombrada del mundo, de 2 ³/₄, 3 ¹/₂ y 4 HP., con embrague y tres cambios de marcha

PELOTAS UBIQUE Y VICTORIA



EL NEUMÁTICO IDEAL
== NO EXISTE ==

EL
PNEU-KLEIN
es el que más se le aproxima

PEDID LA TARIFA A

G. KLEIN

BARCELONA

MADRID

Princesa, 61

Sagasta, 7

Fábrica: Pedro IV, 489 (S. M.)-Barcelona

TENNISMEN!!!

HUTCHINSON

HA LANZADO AL MERCADO SUS
NUEVOS PRODUCTOS PARA TENNIS

CALZADO · PELOTAS · IMPERMEABLES

HUTCHINSON (S. A.) : CALLE BALMES, 84 BARCELONA