



CRONICA SPORTIVA



Ernest Shackleton

Exploratorul regiunilor polare sudice, a murit. Telegrama trimisă din Montevideo de căpitanul Fitzsey, meteorologul expediției ce conducea Shackleton, anunța lumii înțregi că acesta a succumbat din cauza unui accident cardiac.

Născut în Kilkee (Irlanda) în anul 1874, el se angajă la vârsta de 17 ani în marina de comerț. În anul 1902 el fu ales pentru a comanda expediția organizată în vederea salvării expediției polare Scott. De la 1903 la 1906, Shackleton fu secretar al Societății regale Scoțiene de Geografie, și în 1907 (30 Iulie) el pormă să călătorească în Anglia spre regiunile antarctice pentru a nu reveni de cât în 1909 fără însă a fi atins țelul dorit.

În August 1914 el pormă din nou, spre regiunile polare sudice și în ziua de 27 Octombrie 1915 vaporul misiunii „Endurance”, era sfârșit de ghiata ce-l împresurase cu tărie. Rămăsese pe loc, expediția compusă din 28 oameni trăiește cu cele ce potose salva pe un enarp și de ghiță, până în ziua de 8 Aprilie 1916 când ea, grătia celor trei bărci ce posedă din tercio, după miș de peripeții reuși a debarca pe un loc favorabil al insulei Elephantului, acea sfârșit necolici și izolată în largul Oceanului.

Shackleton se hotără să salve pe camarazii săi. Cu riscul vieții sale, și se îmbarcă împreună cu 5 tovarăși de suferință pe o barcă lungă de 7 metri și după 15 zile de muncă titanică ei reuși a ajunge (10 Mai 1916) în golful Haakon. Distanța parcursă era de 1400 km. Dar nici această nu era suficient, căci spre a ajunge la primul punct locuit — mica stațiune de pescari, Stromness — el trebuia să sus muntii de zăpadă ai Georgiei de Sud, necruțată încă de nimel. Grație voinței de fier ce îl anima, el ajunge Stromness pe ziua de 21 Mai. Fără a perde timp el pormă în ajutorul tovarășilor ce așteptau cu încredere salvarea și după trei încercări zăndărice, ei reuși a debarca cu mai toată misiunea, pe coasta Americii de Sud, în Chile.

Revănit în Anglia, el se gândi din nou a pormă spre Polul Sud, ceace și făcu pe toamna anului 1921, dar soarta îi fu contrară de la început. Vaporul „Quest” fu prins de o furtună groasă și aeris avariat; ancorat pentru a fi reparat, la Montevideo, vaporul pormă din nou spre regiunile polare dar comanda expediției o luase altul căci Shackleton își dăduse în câteva ceasuri de suferință, obștească sfârșit.

Deci am vorbit de Shackleton și fiindcă făcea parte din marea familie internațională a sportivilor și fiindcă el ar trebui să rămână ca un nepot al exemplului al curajului și al îndrăzneției și al voinței și amintirea lor nu poate fi de cât folositoare de poul virtutii de cari va beneficia poate întreaga umanitate.

DINU CESIANU

Automobilism

Autorobilismul a luat în Statele-Unita un avânt formidabil. În 1916 ele posedau 3.512.986 automobile; în 1918: 6.146.617; în 1920 9.211.295; în 1921: 10.449.785. În cursul anului 1921 automobilele au adus Statului la rubrica impozite, un venit de 100 milioane dolari. Statistica pe 1921 ne arată că azi Statele-Unita posesă în medie 1 automobil pentru 10 locuitori iar Statul California o medie de 1 pentru 5.

Fabricanții americani de automobile nu pierd o clipă și linta lor este a produce cât mai mult cea ce unele uzine au ajuns să dea rezultate de necrezut. De pildă: uzinele „Dodge” produc zilnic 600 vehicule terminate; „Willis-Overland”, 400 zilnic; „Studebaker”, cea mai puțin, abia 190, iar „Ford” produce la record pentru luna iunie când va produce 4600 vehicule automobile diverse pe zi. În o zi, 4600! Adică o uzină americană produce în o zi cam atâtea vehicule automobile câte circuitul în cuprinde țării noastre.

Din o statistică germană, culagem: 1914..... 76.635 vehicule automobile; 1921..... 91.390 vehicule automobile. Deci în 8 ani o sporire de 20.000 unități și mai to, în rubrica camionelor. Incontestabil, e criză mare în Germania.

Ciclism

Din o statistică publicată de ziarul parizian „L'Auto” citim următoarele amănunte asupra numărului velocromurilor din întreaga lume: Franța posedă 48 velocromuri regulat afiliate la „Uniunea velocipedică franceză”; ele sunt de ciment, de lemn, de pământ bătut ori gudronat, fie de asfalt. Trebuie adăugat că mai există încă alte 12 — în afară de câteva prea rudimentare — care azi pentru diverse motive nu mai funcționează.

Belgia posedă numai 5 velocromuri, ciclismul nefiind acolo o pasiune populară. De fapt mai există și velocromurile de la Crystal Palace și Camden Town ambele la Londra, dar ele nu mai sunt în stare bună.

Belgia posedă 29 velocromuri în afară de acei de la Elisabethville (Congo belgian). Germania posedă 24 velocromuri de mărimi diverse (250 până la 600 metri și 68 centimetri circulații). Italia posedă 10 velocromuri; Elveția, unul singur la Zurich; Spania, 5; Portugalia, unul singur la Lisabona; Danemarca, unul singur la Copenhaga; Olanda, 5; Statele-Unita, 2; Australia, 2 (Sydney și Melbourne).

Sweden, Norvegia și România, nici unul.

Cursa celor „5 zile” care a avut loc de curând la Berlin a fost câștigată de echipa Saldow-Bauer care a parcurs în cele 145 ore (desi 9x24=144) distanța de 432 km., echipa favorită, Lorenz-Aberger, s'a clasat a 2-a cu un tur de pistă întâziere. Palmaresul este următorul: 1909 Hac Fariand-Moran (americani) 3865 km. 1910 Rut-Clark (german-australian) 3753 km. 1911 Rut-Stol (germani) 3436 km. 1912 Rut-Stol (germani) 4269 km. 1913 Clark-Hill (australian-american) 3626 km. 1914 Lorenz-Saldow (germani) 4261 km. 1915 Saldow-Teckner (germani) 3476 km. 1916 Saldow-Bauer (germani) 4152 km.

Bobsleigh-ul în România

Ne găsim într-o epocă de transformare generală. Omul în România lui de a progresă se silește să îngunche toate forțele naturii: automobilele brăzdează pământul, aeroplanele spintecă aerul; îmbrăcămintele trăsuri tind să dispară, întocmai ca postalioanele de altă dată. Singură biată simțită, care alcătuiește cea mai mare bucurie a noastră în zilele de iarnă, scâpase până acum legilor de evoluțiune. Dar excepția nu a fost de lungă durată. Oamenii au lungit șania de trei ori; i-au tăiat tălpilele în două, punând partea dinainte în legătură cu o roată ca la automobile pentru ca să-doa direcția și i-au mai adăugat una sau două trâne zdravene ale căror dinți de fier intră cam de-o palmă în zăpadă și acestui meta-morfoza îi au dat și un nume englezesc: „Bobsleigh” (to bob — a se legăna, sleigh — sanie).

Astfel transformată, șania noastră își poate zice că, după cum aeroplanul a cucerit aerul tot astfel ea a cucerit... zăpada, căci pe o pistă specială ea poate atinge 100 km. pe oră.

Cu o asemenea lăcută, conducătorul trebuie să aibă multă îndemânare și o bună doză de calm în mișcările la ocoliri. Bobsleighul se conduce cu ajutorul unui „volan” ca și automobilele, dar în bucuria viagerelor deosebite a mare din faptul că patinele alu, necă și derapează imediat. Bobsleigh-ul nu are importanța automobilului ca mijloc de locomoțiune: el este un sport. El procură admirabile senzații, în coborârea aceea lină, fără strună, naturi, măș uneori telegăz deșteale pericole, cari din

fierdre adeseori rămân numai în fața emoțiilor. Adăugând la acestea măreția naturii, aerul cel sănătos de munte, unde se practică Bobsleighul și vă veți explica mara dezvoltare ce a luat prin unele țări acest sport, cu toate greutățile și chestiunile ce necesită.

Un sport așa de interesant nu putea să nu fie introdus și pe la noi, mai cu seamă când avem valde adânc și pitorești de prin munții și dealurile noastre. Inițiativa a venit dela A. S. R. Principele Carol secundat în special de d-nul d-r I. Costinescu, ing. G. Pascu, Jean Căimărășescu, cari au meritul de a fi introdus „bobsleighul” în activitatea „Clubului Sportiv Român”.

Prima încercări s'au făcut în anul 1919 la Sinaia pe o urmă pormită din drumul care suie în pădure la stâna Regelui; trecând prin fața Copoului de cazădă, a Castelului Pelisor, urma coborâri în Bd. Ferdinand și lungimea ei totală e de aproape 2 jum. kilometri.

Pentru practicarea urmei nu se cere decât un șir de vreo 2 palme de zăpadă bine hătătu și taluzuri de zăpadă cât mai mari acolo mai cu seamă unde urma prezintă vre-un pericol.

Și cum să nu te simți vesel și îndrăgănit, când acești munți din vară, cu izvoare de dulce, și surdă sub zăpada, ce scâlțipe la soare, fără să te pese de singurătatea ce-l înconjură? Parcă-ți transmi și ție ceva din țaria și din măndria lor.

L. Br.

Aviațiune

Comitetul internațional juridic al aviațiunii care a lucrat acum o lună la Monaco, fiind prezenti delegații a 19 State, a înregistrat următoarea declarațiune a delegatului Statelor-Unita:

„Statele-Unita nu vor putea adera la convențiunea internațională a navigațiunii aeriene de care ea este un organism al Ligii Națiunilor. Cum refuzăm de a face parte din Liga Națiunilor, tot așa refuzăm să aderăm și la convențiunea aeriană”.

Convențiunea fusese iscătită la 19 Octombrie 1919 și era opera a 12 națiuni din cari 5 — Franța, Anglia, Statele-Unita, Italia și Japonia — aveau un drept de prioritate.

Micro națiuni, sau socotite atari, considerând că Statele-Unita erau sprituilor lor moral cel mai puternic și cum marea republică refuza aderența ei, au refuzat și ele să dea fiind preponderanța acordată altor națiuni mai mari.

Convențiunea internațională n'a intrat nici azi în vigoare cu atât mai mult că nici Anglia nu a ratificat-o. Se poate dar ea să nu fie înfăptuită nică odată altfel de cât pe hărta.

Cupa „Deutsch de la Meurthe” (viteasă) a Aero-Clubului Francez va avea loc anul acesta la 30 Septembrie. Circuitul va fi de 300 km.

Disputată anul trecut pentru prima oară la Etmampes, a fost câștigată de francezul Georges Kirsch în 1 oră 4 minute și 39/100 secunda.

„Unjune pentru securitatea în aeroplan”, considerând că de cel mai mare interes ca avioanele să poată zbura pe timp de ceață și în cursul nopții, astfel ca serviciile să fie cât mai regulate, a decis să ofere un premiu de 25.000 franci destinat a recompenza orice dispozitiv care ar realiza acest desiderat.

„Aero-Clubul Italiei”, de acord cu serviciile aeronautice militare și maritime italiene, a dat publicității următorul program: 4 mari competițiuni vor avea loc în anul acesta și în cel 3 ani următor.

„Acele probe sunt: Marea Cupă a Italiei pentru avioane; Marea Cupă Tyrrhenească pentru hidroavioane; Marele Premiul Angelo-Berardi pentru baloane sterice și, în fine, un concurs pentru „parachutes” (umbrelle speciale de salvare) cărora este destinat un premiu în valoare de 50.000 lire.

„Marea cupă a Italiei”, și Marea cupă Tyrrhenească au fiecare câte un „challenge” internațional în valoare de 30.000 lire plus premii valorând 200.000 lire.

Avioanele vor parcurge 2000 km. pe un parcurs și după indicațiunile ce se vor da. Hidroavioanele vor parcurge 2000 km. deasupra apelor italiene sau în plină mare cu o scoborâre pe un punct al coastei occidentale italiene și alta, în o insulă italiană. Inscrerile se fac la Aero Clubul Italian.

Progresele aviațiunii din ziua când faimosul brazilian Santos-Dumont a reușit primul a zbura oficial controlat, adică dela 12 Noiembrie 1906 și până azi au fost uimitoare și fulgerătoare.

Următoarele cifre vor evidenția această afirmațiune: **TIMP DE SBOR** 12 Noiembrie 1906 Santos-Dumont 21 secunde 28-30 Dec. 1921 Stinson și Bertand 26 ore 19 m. 35 secunde.

DISTANȚA PARCURSA 14 Sept. 1906 Santos-Dumont 0 km. 0078. 29-30 D-brie 1921 Stinson și Bertand 3540 km.

VITEZA ORARA 12 N-brie 1906 Santos-Dumont 41 km. 292 metri 28 Sept. 1921 Sadi Lecointe 330 km. 275 metri.

ALITUDINE 13 N-brie 1908 Henry Farman 25 metri 16 Sept. 1920 Locot. Macready 12445 metri.

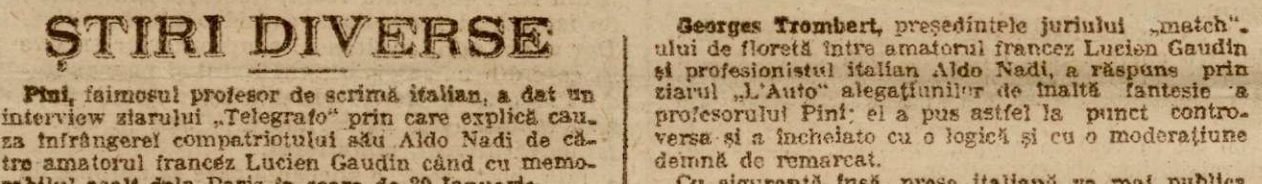
Campionatul Francez de cross-country (alergare peste câmp) a fost câștigat de către faimosul pedotrian Guillelot (C. A. S. G.) care a parcurs distanța în 55 minute 45/100 secunde și lăsând în urma sa 264 concurenți.

S'au chasat apoi și în ordine Duquesne, Corlet, Gas-ton Ruet, Gandé, Manhès etc. Palmaresul acestor importante competițiuni se stabilește astfel:

1889, Bersin (Stade Français); 1900, Frantz Reichel (R. C. Fr.); 1901, Frantz Reichel (R. C. Fr.); 1902, Petit (Racing-Club-Français); 1903, Chauvolet (S. Fr.); 1905, Lermusiaux; 1906, Souhat (Racing C. Fr.); 1907, Souhat (R. C. Fr.); 1908, A. Tunner (R. C. Fr.); 1909, Touquet (Ass. Pédestre Fr.); 1900, Champoudry (Soc. A. Montrouge); 1901, Raguenneau (Soc. A. N.); 1902, 1903, 1904, Raguenneau (Soc. A. N.); 1905 și 1906 Raguenneau; 1907 și 1908, Jacques Keyser (R. C. Fr.); 1909, 1910, 1911 și 1912, Jean Bonlay; 1913 și 1914, Jacques Keyser; 1918, Jacques Keyser; 1919, Vermeulen; 1920, Guillelot; 1921, Duquesne; 1922, Guillelot (C. A. S. G.).

Anul acesta au asistat peste 6000 spectatori cari au urmărit cu un vădit interes, spun ziarul parisien, peripețiile cursei ce se desfășura pe hipodromul Courcouve; acest număr de spectatori e foarte mare de obicei „cross-country” nu e un sport prea popular.

Campionatul militar de Ski fond. Lt. Ionescu Anghel cu patrula învingătoare (Bat. I. V. M.)



STIRI DIVERSE

Prin faimosul profesor de scrimă italian, a dat un interviu ziarului „Telegrafo” prin care explică cauza înfrângerii campionatului său Aldo Nadi de către amatorul francez Lucien Gaudin când cu memoria lui asalt dela Paris în seara de 30 Ianuarie.

„Știu că Trombert (președintele juriului în acea seară) a fost ales de Nadi nu numai pentru marea și adevărata sa competiție dar și fiindcă era cunoscut ca un inamic al lui Gaudin... ”

„Eu și Constantino, cel alt delegat al lui Nadi, am fost în acea seară paralizati. Nu puteam de cât discuta și președintele Trombert nu făcea alt decât să culegă voturile noastre și să dea sentința cu oarecari comentarii explicative. Noi nu puteam răspunde decât „da” sau „nu”, înrebuirilor președintelui. Parțialitatea lui Trombert a fost evidentă. Cu un alt președinte, Aldo Nadi ar fi învins”.

Aceleste ultime rânduri și cu vorbele din prima frază, se cam bat cap în cap. Dar să nu cerem logică când e vorba de chestiuni de amor propriu.

Campionatul lumii de patinaj care a avut loc la Christiania (Norvegia) a dat următoarele rezultate: 1000 metri: 1) Thunberg (finlandez); 2) Roald Larson (norvegian); Harald Strom (norvegian). 10.000 metri: 1) Harald Strom; 2) O. Olsson.

Cele două uniuni cicliste germane cari azi nu mai sunt socotite a face parte din Uniunea ciclismă internațională, sunt pe cale a încerca, înăptuirea unei noi Uniuni internaționale (Weltverband). Intrebarea este: cu cine?

Cursa ciclismă „six days”, dela Chicago a fost câștigată de echipa Coburn-Lands, urmași în ordine de echipa Lawrence-Thomas, Debaets-Persyn, Vratez-strubach, Grenda-Stockholm, etc.

„Comitetul Național al sporturilor” (din Franța) și „Comitetul Olympic francez” au fost recunoscuți de viață publică. Această recunoștință atrage după sine personalitatea civică, posibilitatea de a posedă imobile, un capital etc.

Celebrii inginer Levavasseur constructor în 1896 al monoplanului și motorului Antoinette, grație cărora s'a ilustrat celebrul pilot Latham, a murit la Puteaux (lângă Paris) în vârstă de 58 ani. Ca mai toți inventatorii, e și meare sărac.

Echipa de luptători a Clubului Kinizei (Timișoara)



Georges Trombert, președintele juriului „match” ului de floră între amatorul francez Lucien Gaudin și profesionistul italian Aldo Nadi, a răspuns prin ziarul „L'Auto” alegărilor de înaltă fantazie a profesorului Pin: el a pus astfel la punct controversa și a încheiat cu o logică și cu o moderațiune demnă de remarcă.

Cu siguranță însă, presa italiană va mai publica încă alte câteva interviuri sau recliniațiuni pentru a de impresia că are „le dernier mot”.

„L'Echo des Sports” a descoperit, desigur din ziarul „L'Auto”, americanul care „recordină”, denumitul John Rees care e un fervent al Velocipedului încă dela 1888 și nu s'a lăsat nici azi, desi are 84 ani!

T. A. C. Echipa Campion de foot-bal asociate a Regiunii de Vest (Timișoara) 1921. Congresul internațional al skiului a avut loc la Stockholm; limba franceză a fost recunoscută ca limba oficială.

Comitetul se va întruni în 1923 la Praga, și în 1924 la Paris.

Comitetul olympic Român a primit de curând următoarea înștiințare din partea Comitetului olympic Internațional:

1) Comitetul olympic Internațional va ține ședința sa din anul acesta la Paris, prin Iunie; 2) Se propune admiterea ca membri în C. O. I. a d-lui William May Garland (Statele-Unita) în locul d-lui Allison Armour, demisionat și a d-lui Ivar Nyholm (Danemarca) în locul colonelului Hansen, decedat.

Biroul Presei Cehoslovac ne trimite următoarea știre: „o echipă cehoslovacă de hockey — după cum anunță „Gazeta de Praga” — a câștigat pentru a 3-a oară campionatul Europei. Succesul a fost obținut la un concurs organizat la St. Moritz (Elveția) și concurența era o echipă suedeză. Pentru a treia oară o echipă cehoslovacă se întâlnește cu o echipă suedeză: de 2 ori Cehii au învins, odată au fost învinși. Remintim că Cehii au învins pe Suedzi la Jocurile olympice din 1920 când s'au clasat în finală după Canada și Statele-Unita”.

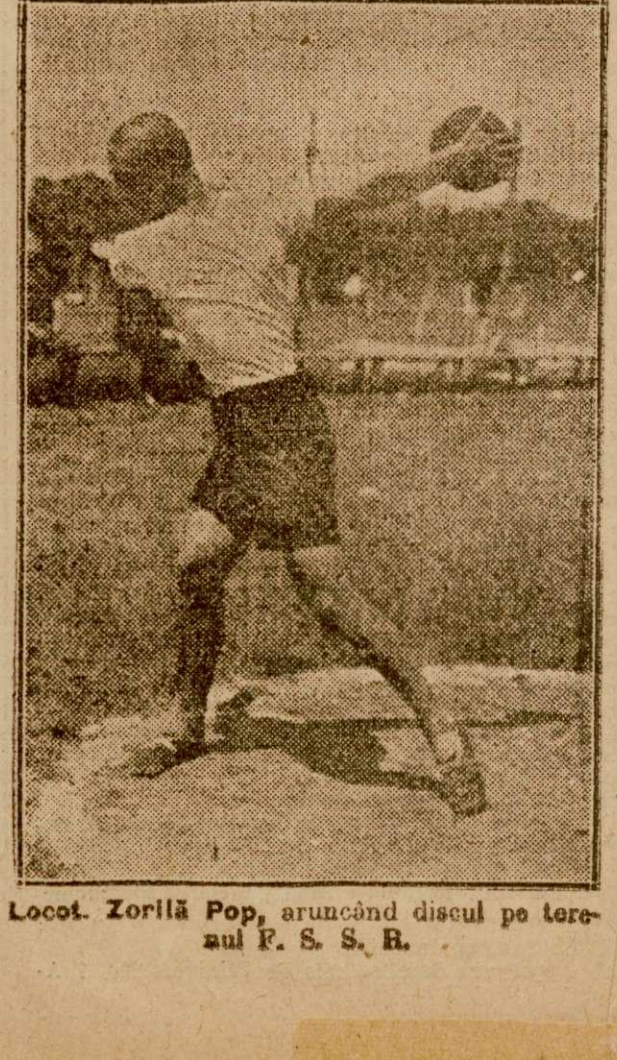
Mulțumim Biroului Presei Cehoslovac pentru știri sportive ce va primi.

Campionatul lumii de fond cu ski-ii, care a avut loc la Christiania, a fost câștigat de finlandezul Colhn (care 42 minute), urmat de compatriotul său Niku și de norvegianul Solhaga.

E prima oară că Norvegienii sunt învinși la el. Echipa de hockey a universității Cambridge a învins pe cea a universității Oxford (3-2).

Finalele campionatului lumii de tennis pe teren acoperit, cari au avut loc la St. Moritz (Elveția) au dat următoarele rezultate: Dublu domni: echipa franceză Cochet-Borotra învinge echipa elvețiană Simon-Martin (2-6, 6-3, 6-1, 6-4).

Simpu domne: D-na Golding (fr.) învinge pe d-na Vaussard (fr.) cu 6-3, 7-5.



Locot. Zorilă Pop, aruncând discul pe teren F. S. S. R.