

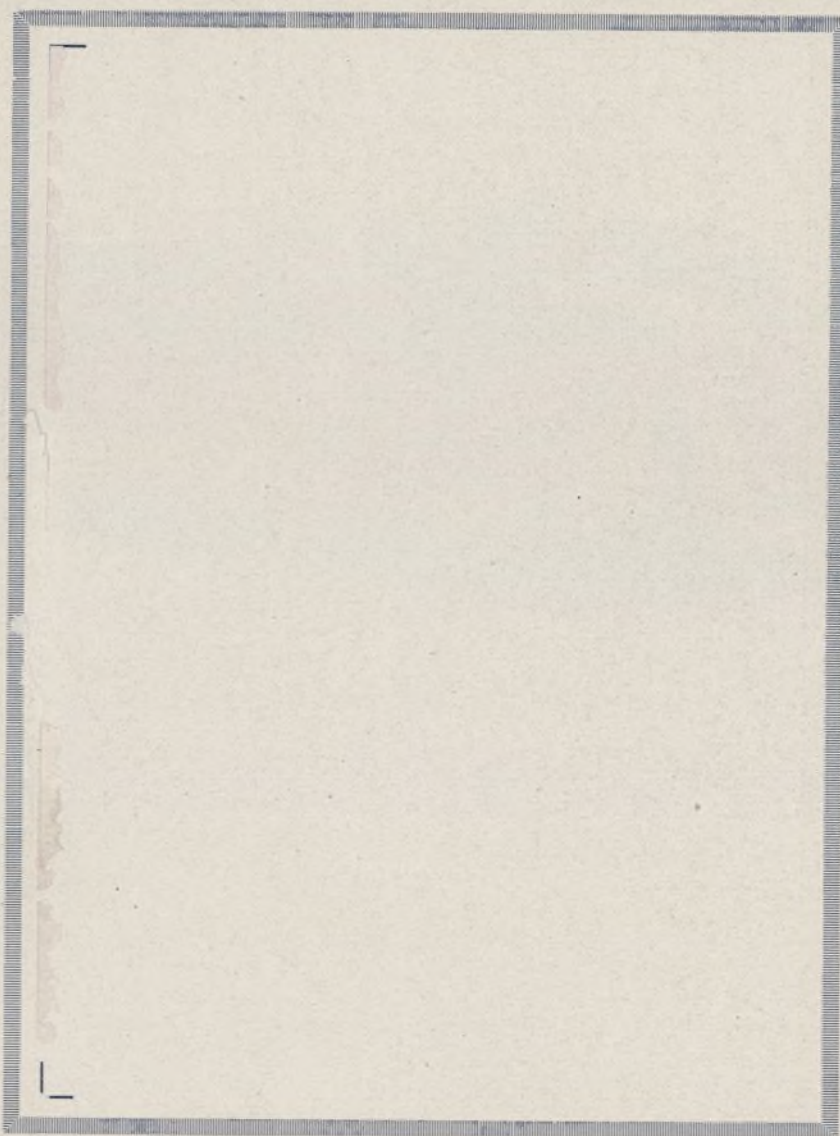
HERALDO DEPORTIVO

Fundado en 1915

No. 226



BIBLIOTECA
MUNICIPAL
MADRID

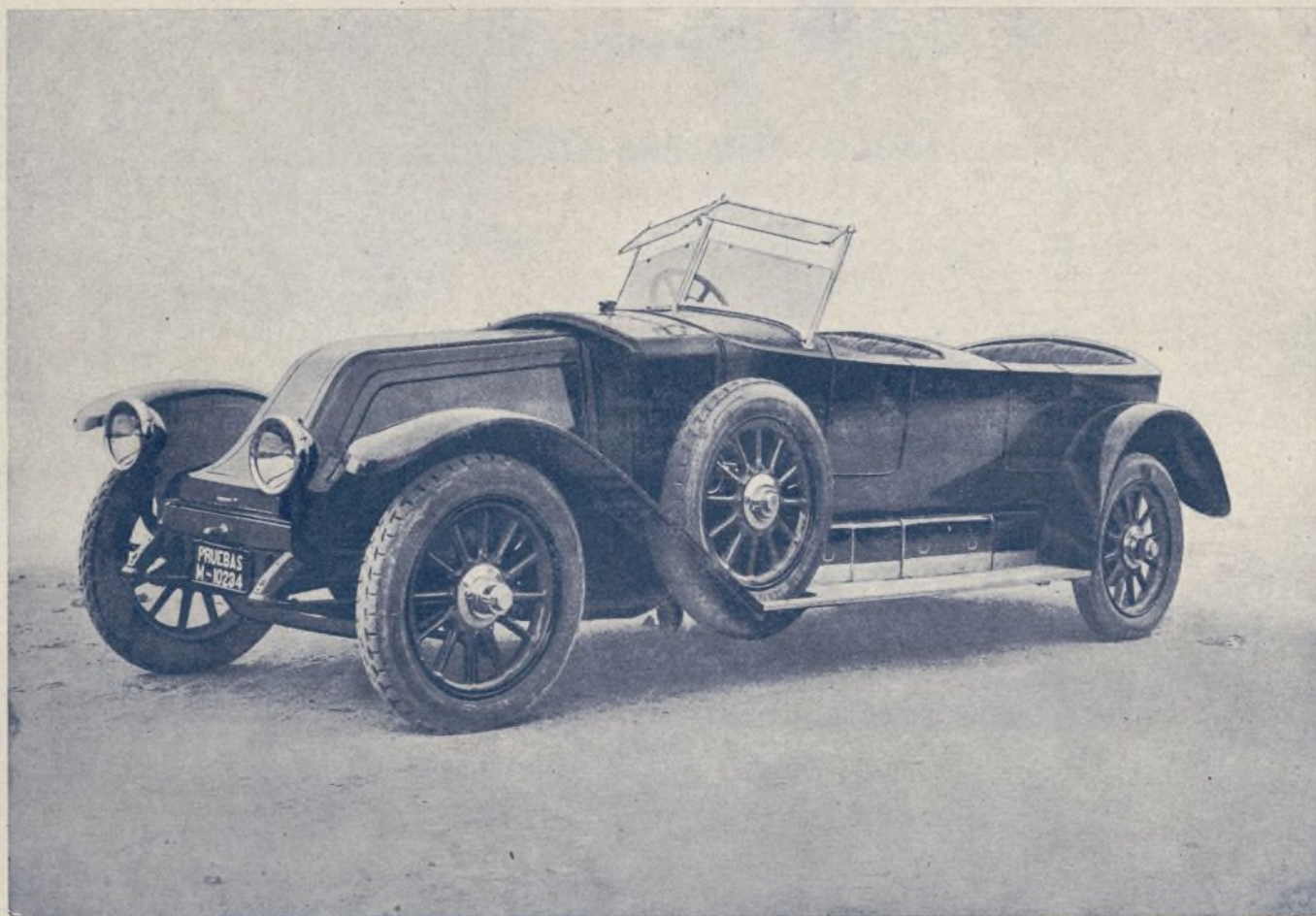


25 agosto 1921

Ayuntamiento de Madrid

50 céntimos

RENAULT



El nuevo 40 HP.

Entrega inmediata

**S. A. E. DE AUTO-
MÓVILES RENAULT**

Avenida de la Plaza de
Toros, núm. 9 MADRID

AUTOMOVILES

P E U G E O T

8 - 10 HP.

Entregas inmediatas

Cuatro cilindros

Ruedas metálicas desmontables

Arranque eléctrico

Dinamo y magneto

Cuatro velocidades y marcha atrás

Alumbrado eléctrico

Representación exclusiva en España:

GONZALO R. PEÑALVER

**Génova, 11
MADRID**

Paseo de la Castellana, 6 dupdo.

Teléfono S. 607

TUDOR

ACUMULADORES



Dinamos, Faros, Acumuladores

Baterías especiales para
alumbrado y arranque
eléctrico de automóviles

Baterías ViC y SA

PEDIR LISTAS DE PRECIOS Y PRESUPUESTOS
QUE SE REMITIRAN INMEDIATAMENTE

MADRID
Calle de Sagasta, 19

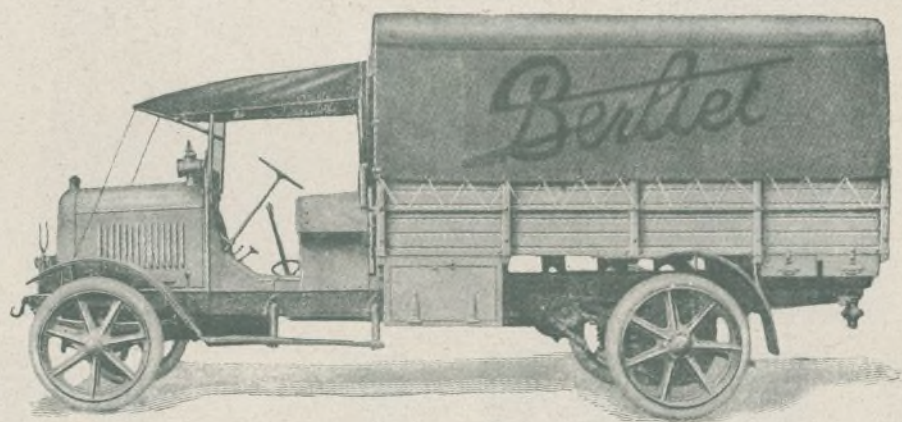
BARCELONA
Balma, 129 bis

BILBAO
Garduqui, 3

VIGO
Policarpo Sanz, 16

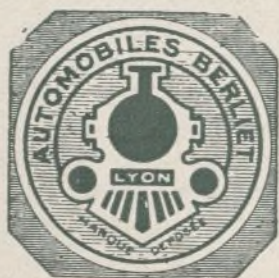
Fábricas: MADRID y ZARAGOZA

Automóviles y Camiones "BERLIET"



Chassis C. B. A. con carrocería corriente

Entrega inmediata



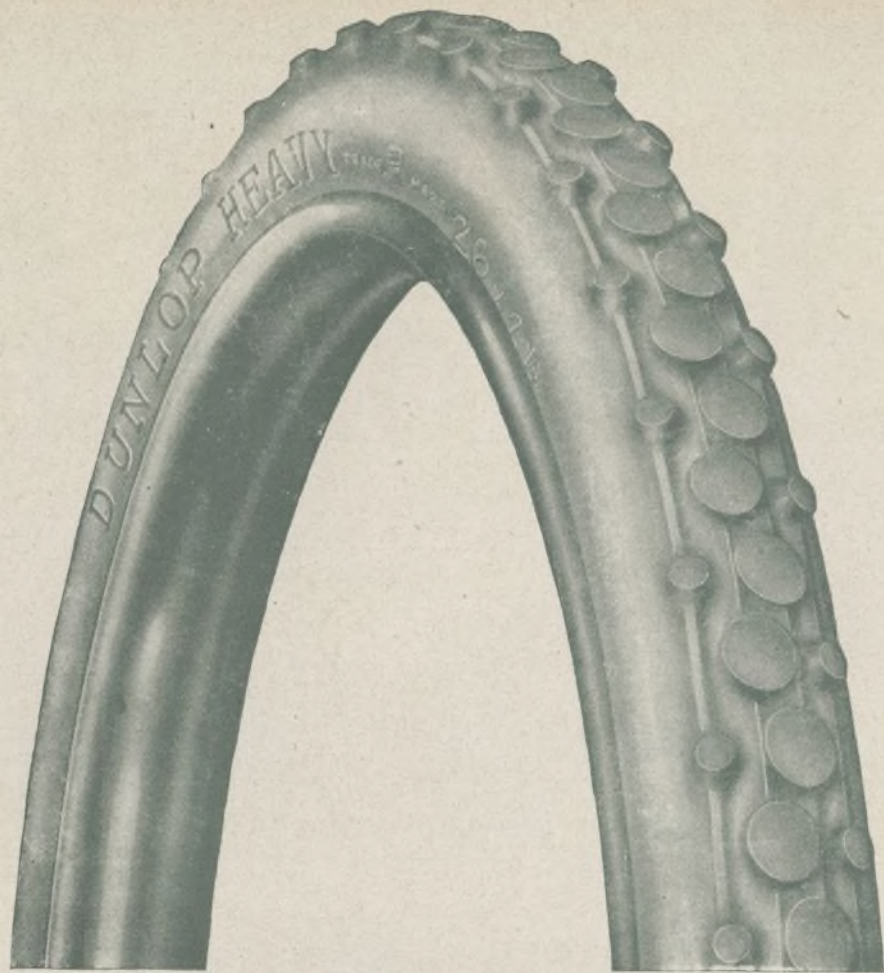
AUTOMÓVIL SALÓN

Talleres y Garaje:
Lagasca, 103

MADRID

Exposición:
Alcalá, 81

Trafalgar, 52. BARCELONA - Paz, 33. VALENCIA



DUNLOP

**La cubierta
Extrapesada
para Moto**

Tan conocida por sus innumerables triunfos

Soc. Española DUNLOP (S. A.)

MADRID
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18

HERALDO DEPORTIVO

Año VII.—No. 226
25 agosto 1921

Aparece el 5, 15 y 25 de cada mes
Oficinas: VILLALAR, 10—MADRID—TEL. S-13 11
Apartado de Correos, 822

SUSCRIPCIÓN		
	Madrid	Provincias Extranjero
Semestre.	8,—	9,— 12,— ptas.
Año . . .	15,—	16,— 22,—

HEMEROTECA
MUNICIPAL

AVIONES MILITARES

No se lee un diario donde no venga diez veces repetido por los espontáneos estrategas el consabido estribillo:

«Hay que mandar inmediatamente aeroplanos á Marruecos, aunque los aerodromos españoles queden vacíos».

Los que escriben esto, lo hacen seguramente en una mesa de café ó de casino, junto á un excelente vaso de limón helado. Y, naturalmente, se quedan ¡tan frescos!

Esas afirmaciones (que también suscriben de vez en cuando firmas aparentemente prestigiosas) prueban á qué extremo llega el desconocimiento del tema entre nuestros compatriotas.

No queremos aludir á los primeros días que siguieron á la catástrofe que hoy conmueve á las gentes. Ahora, ya, se ha sabido por qué el Alto Comisario *se opuso terminantemente* á que se le enviasen aviones en aquellos días y por qué pudo ser imprudente que el avión civil que en misión periodística fué á Melilla se hubiera adentrado á volar sobre los lugares ocupados por los harqueños. Sabido es que ello hubiera bastado para que algunas vidas de españoles cautivos hubieran corrido peligro grave.

Pero no es este el fundamento de nuestra crítica.

Los que piden el inmediato envío

de aviones á Marruecos tienen especial cuidado, al hablar del envío de combatientes, de recalcar que se necesitan *soldados* y no hombres. Esto denota cierto atisbo de buen sentido que parecería lógico aplicar al extremo aviones.

Porque, estimados estrategas, un avión no sirve para nada si se le considera aisladamente. Y cuantos más aviones se enviasen en esas condiciones mayor sería la estulticia de quien los remitiese.

El avión necesita un puñado de cosas «accesorias» como son, el cobertizo, el repuesto de piezas de aparato y de motor, de hélices, el armamento de ametralladoras, el taller de reparaciones, etc., etc., y eso no puede improvisarse.

Y menos mal que vamos á luchar con un enemigo que no tiene Aviación. Ello reduce nuestro problema á organizar escuadrillas de reconocimiento, grupos de bombardeo, con exclusión de todo lo que se refiere á «Aviación de caza».

Del personal no queremos ni debemos hablar sino para decir que tampoco se improvisa.

A título puramente informativo diremos que cuando, en octubre de 1913, comenzó á utilizarse en Africa la Aviación militar, la expedición *de ensayo* (así se denominó) se componía de los elementos siguientes:

Escuadrilla: Dos biplanos «Lohner», que en Africa habían de ser pilotados por S. A. R. el Infante don Alfonso de Orleans y el capitán de Ingenieros D. Eduardo Barrón; dos biplanos «Mauricio Farman» pilotados por el teniente de Infantería don Julio Ríos y el capitán de Estado Mayor don Alfonso Bayo; y dos monoplanos «Nieuport» pilotados por el oficial segundo de Intendencia don Carlos Alonso y el teniente de Ingenieros don Genaro Olivie.

Aparatos de reserva: Dos biplanos «Lohner», dos «Farman» y un monoplano «Nieuport».

Pilotos de reserva: Teniente de Ingenieros don Antonio Espín, de Infantería don Luis Moreno Abella, de Sanidad D. Carlos Cortijo.

Observadores: Barreiro, Castrodessa, O'Felan, Sagasta, Arcaute y Cifuentes (es decir, un oficial de Ingenieros, uno de Estado Mayor, dos Marinos y dos Artilleros).

Un maestro de taller, sesenta y cinco soldados y sus correspondientes clases.

Material móvil de apoyo: Un camión taller, un camión almacén, un camión y su remolque para la sección «Lohner», dos camiones y sus remolques para la sección «Farman», un camión y su remolque para los «Nieuport».

Comandante de la fuerza: Capi-

tán de Ingenieros don Alfredo Kindelán.

* * *

Para suplir la imprevisión del Estado que, sistemáticamente, se hizo el sordo ante nuestras peticiones y las de las contadísimas voces que en el Parlamento se alzaron pidiendo la dotación debida para nuestra Aeronáutica Militar, ha surgido la iniciativa popular.

En otro lugar de este número damos cuenta de esas iniciativas.

Por fortuna se ha encauzado la corriente patriótica y el dinero de esas suscripciones ó de los donativos personales cuantiosos se invertirá en aparatos útiles. La medida llegó con

oportunidad porque de lo contrario nuestra infeliz Aeronáutica Militar, ya bastante castigada por las presiones exteriores y las influencias de todo género á tener un extensivo y variado surtido de aparatos, se habría visto invadida por la más heterogénea colección de aviones de exóticos orígenes y características. Los más entelarañados rincones de las iliquidables «liquidaciones de stocks de guerra» habrían sido rápidamente evacuados por sus ya viejos ocupantes.

¡Malditos stocks de guerra!

Quién sabe si Abd-el-Krim, en sus andanzas europeas, habrá trabado amistad con alguno de esos encoquetados personajes «internacionales»

que lo mismo ofrecen un millón de kilos de *roastbeef* en conserva, que dos mil ametralladoras ó trescientos motores de Aviación.

* * *

A Marruecos irán aeroplanos... cuando puedan ir en condiciones de ser útiles. Lo contrario sería imprudencia manifiesta y, además, tendría una consecuencia espantosa: la de desacreditar á la Aviación en España en el preciso momento en que, por entusiasmo popular y no por iniciativa de arriba, se crea un ambiente cuya ausencia ha sido nuestra pesadilla permanente.

R. RUIZ FERRY.

AUTOMOVILISMO

Nuevamente ha escrito el «Real Automóvil Club de España» á la Superioridad aduanera para completar el informe que reproducimos oportunamente en estas columnas.

He aquí la ampliación á que nos referimos:

Ilustrísimo señor Director general de Aduanas.

Ilustrísimo señor: La Cámara Oficial «Real Automóvil Club de España», y en su nombre y representación el que suscribe, Secretario general de la misma, tiene el honor de exponer á V. I. lo siguiente:

Con fecha 28 de julio dirigió este «R. A. C. E.» un escrito, en el que solicitaba se modificase la forma de adeudo establecida en el Arancel vigente para los automóviles, armaduras, etc., etc., que se importasen y que hubiesen de adeudar por las partidas números 579, 580, 586, 587 y 589.

En dicho escrito no tuvo en cuenta esta Cámara Oficial la importación de carrocerías destinadas á ser colocadas en armaduras de automóviles, omisión ésta que debe subsanar, toda vez que, del mismo modo que pueden importarse del extranjero las armaduras solas, es decir, sin carroce-

rias, es indudable que pueden también importarse las carrocerías solas.

Por este motivo, y como complemento al escrito que tuvo el honor de presentar á V. I. con fecha 28 de julio último, propone que á las partidas cuya adopción estimaba eran necesarias para reemplazar á las que actualmente se basan en la percepción de derechos sobre la base del avalúo, se añadan las dos partidas siguientes:

Segunda columna	Forma de adeudo
--------------------	--------------------

Partida núm. 586

Carrocerías para automóviles, abiertas, sin motor. . .	2,75	p. n.
--	------	-------

Partida núm. 587

Carrocerías para automóviles, cerradas, sin motor. . .	3,00	—
--	------	---

Como complemento, también, a lo por este «R. A. C. E.» expuesto en su escrito de 28 de julio, estima debe hacerse presente lo siguiente:

1.º Que debe quedar sin efecto la Real orden de 1 de junio último, referente á las fianzas que deben prestarse por los automóviles, camiones y autobuses que se importan, y que en

lugar de dicha disposición debe dictarse otra en la que se establezca que las fianzas que deberán depositarse serán aquellas que á cada clase de carruaje automóvil corresponda, según la clasificación y peso y derecho correspondiente, con arreglo á la clasificación propuesta por este «Real Automóvil Club de España».

2.º Que el caso 26 de la disposición cuarta, de las que regula el Arancel vigente, queda reemplazado por el siguiente:

Número 26. El adeudo de armaduras, coches, camiones y ómnibus automóviles se ajustará á las condiciones siguientes:

1.ª No se efectuará por ninguna Aduana el aforo por la partida 589 de ninguna armadura para camión, carro automóvil ú ómnibus automóvil para el transporte de viajeros, si dicha armadura tiene un peso neto inferior á 2.500 kilogramos.

2.ª No se efectuará por ninguna Aduana el aforo por la partida 589 de ningún camión, carro automóvil ú ómnibus automóvil, para el transporte de viajeros, si el vehículo que se presente tiene un peso neto inferior á 3.000 kilogramos.

3.ª En las certificaciones de adeudo que se expidan, acreditando

Lo que opinan
de los aparatos

BOWSER

sus clientes
de España:

Central Catalana de Electricidad

(SECCIÓN ELÉCTRICA DE LA "CATALANA DE GAS Y ELECTRICIDAD - S. A.")
ARCHS, 10

TELÉFONO N.º 1019

APARTADO - 270

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA

TRICIDAD



Barcelona 13 de *Décembre* de 1915

Mrs. BOWSER & CO.

5, Rue Denis-Poisson

PARIS, 17^e

Messieurs,

En réponse à votre honorée
lettre du 24 Novembre dernier, nous avons l'avantage
de vous confirmer que l'appareil BOWSER pour le fil-
trage des huiles, nous donne satisfaction au point de
vue économique et pratique. Quant à la solidité, elle
ne laisse rien à désirer.

Veillez agréer, Messieurs,
nos sincères salutations

SECCION DE ELECTRICIDAD
EL DIRECTOR,

V. v. Nild

Mod. 33-3000-V-315

B/E:

Pida usted á la Casa

S. F. Bowser & C^o. Inc., 5, rue Denis Poisson - PARIS

el Catálogo D ó la visita de un representante que estudie sus necesidades

En 1921, como en 1919,

LA CARRERA DE DOCE HORAS

ha sido una victoria completa y definitiva para las

Harley-Davidson

Que obtienen en la prueba celebrada
el 10 JULIO 1921 los siguientes puestos:

Motos solas, 1.000 c. c.

- 1.º Eduardo Landa, con HARLEY-DAVIDSON
- 2.º Manuel Fuentes, con HARLEY-DAVIDSON
- 3.º Víctor Landa, con HARLEY-DAVIDSON
- 4.º Zacarías Mateo, con HARLEY-DAVIDSON
- 5.º Florencio Fuentes, con HARLEY-DAVIDSON

Sidecars, 1.000 c. c.

- 1.º Luis Coppel, con HARLEY-DAVIDSON
- 2.º Vicente Naure, con HARLEY-DAVIDSON
- 3.º Inocencio Mateos, con HARLEY-DAVIDSON
- 5.º Lázaro S. Villada, con HARLEY-DAVIDSON

Premio de regularidad ✦ Premio de vuelta más rápida
en motos ✦ Premio de vuelta más rápida en sidecars
Premio de equipo

Representante para España

Marqués de Riscal, núm. 7

J. A. DE LANDALUCE

Teléfono J. 22 28 - MADRID

el pago de los derechos de importación correspondientes á los camiones, carros automóvil y ómnibus automóviles, para el transporte de viajeros, que hubiesen adeudado por la tarifa 589, las Aduanas que expidan dichas certificaciones harán constar que los automóviles correspondientes «sólo podrán inscribirse como vehículos de la cuarta categoría» de las establecidas por el artículo 1.º del Reglamento vigente para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, con el fin de que al expedirse los permisos de circulación correspondientes por los Gobiernos civiles, con arreglo á lo dispuesto por el art. 3.º del citado Reglamento, dichos documentos tan sólo les autoricen á circular como vehículos de la cuarta categoría, y que, como tales, queden inscritos en los

Registros correspondientes, según prescribe el art. 7.º del repetido Reglamento.

4.ª Las piezas sueltas de todas clases que al motor ó á la armadura, tanto de coches automóviles, como de camiones ú ómnibus automóviles correspondan, adeudarán por la partida 573.

Por todo lo expuesto, ruega á V. I. tenga á bien ordenar que el presente escrito se incluya en el expediente formado con motivo del escrito de 28 de junio último, á que se hace referencia más arriba, y que en la resolución que sobre dicho expediente recaiga se tengan en cuenta las indicaciones contenidas en el presente escrito.

Dios guarde á V. I. muchos años.
Madrid, 2 de agosto de 1921.—
El secretario general.

Aeroplanos del pueblo

En los primeros días que sucedieron á la grave jornada de Annual, surgió en Murcia la iniciativa de que cada provincia, por suscripción popular, regalase á nuestro Ejército un aeroplano.

Como reguero de pólvora ha cundido la idea, hasta el extremo de que, en pocos días, las oficinas de Aeronáutica militar han recibido tan considerable número de ofertas de todo género, que el General director se ha considerado obligado á solicitar del Gobierno la creación de una Comisión oficial que forman el Sr. Subsecretario de Guerra, Presidente, en representación del Gobierno; el señor Abeilhé en la de Aeronáutica Militar, y nuestro Director, D. Ricardo Ruiz Ferry, como Presidente del «Real Aero Club de España», en representación de la Aeronáutica civil. Cuando trazamos estas líneas se pone á la firma la correspondiente Real orden.

Esta Comisión será la encargada de recibir las sumas que le sean remitidas por las entidades ó particulares que opten por servirse de su mediación para la inversión de los

fondos en la adquisición del material previamente designado, desde el punto de vista técnico, por la Dirección de Aeronáutica militar.

Las entidades ó particulares que prefieran proceder á la adquisición directa, recibirán también de dicha Comisión cuantos datos son precisos para ello.

El objeto es unificar el material, reduciendo al mínimo los tipos de avión y de motores, pues, sin esfuerzo, se comprende cuál podría llegar á ser la complicación para dicho servicio, si, aun regalados, recibiera un heterogéneo surtido de aparatos, por muy útiles que ellos fueran en orden de organización adecuada.

* * *

En octubre de 1913 un español benemérito, el conde de Artal, con residencia en Buenos Aires, regaló al Estado español un aeroplano. Fué el primer obsequio de aviones que recibió nuestra Aeronáutica militar.

Posteriormente, con finalidades más ó menos interesadas, pero que no menoscaban la importancia del obsequio, nuestra Aeronáutica mili-

tar ha recibido otros regalos de aeroplanos.

Hasta la fecha en que trazamos estas líneas, los ofrecimientos firmes recibidos por la Aeronáutica y transmitidos á la Comisión oficial arriba mencionada, son los siguientes:

M. Marquet: cinco aviones, cuyo importe obra ya en poder de la Comisión oficial, y un «trimotor» de gran turismo, para ocho viajeros, que está terminándose de construir en París.

Aparatos ofrecidos en firme:

Un avión: «Compañía Metropolitana Alfonso XIII».

Un avión: «Real Aero Club de Cataluña».

Un avión: *La Tribuna*, de Barcelona.

Un avión: Provincia de Badajoz.

Ofrecimientos sin estado oficial:

Un avión: «Círculo Mercantil», Málaga.

Cinco aviones: «Grupo Asturiano».

Suscripciones abiertas:

Para un avión: Granada.

Idem idem: Salamanca.

Idem idem: Jaén.

Idem idem: Zamora.

Idem idem: Madrid.

Suscripciones cuya apertura se ha anunciado en la Prensa:

Murcia: para un avión.

Alicante: idem idem.

Almería: idem idem.

Burgos: idem idem.

A todo esto puede añadirse el ofrecimiento hecho por la sociedad «Veloz Sport Balear», de Palma de Mallorca, según carta dirigida á *El Sol* y que á continuación reproducimos:

«Sr D. Ricardo Ruiz Ferry.

Señor de mi mayor consideración: La sociedad «Veloz Sport Balear», fundada en Palma de Mallorca hace veinticinco años, para fomento del ciclismo, y que, por exigencias de los tiempos, ha tenido que hacer extensiva su actividad y finalidad social al desarrollo y cultivo del sport

en general, preparábase para festejar sus «bodas de plata» con la celebración de extraordinarias carreras internacionales en el velódromo de su propiedad.

Los tristes y desgraciados momentos por que atraviesa España decidieron al «Veloz Sport Balear» á desistir de cuanto pudiera significar festejo y á proponer á usted que con su autorizada firma y desde las columnas de *El Sol* invite á todas las entidades y organizaciones deportivas de España para que en un mismo día del próximo septiembre, organicen y efectúen manifestaciones del deporte que cada una de ellas cultive preferentemente, con el patriótico objeto de recaudar los fondos necesarios para la adquisición de un avión que el deporte español regalaría al Ejército para que lo utilizara en la realización de la misión que le está confiada en tierras de Marruecos.

Son tantos los Centros deportivos en España existentes y tanto el patriotismo que en ellos alienta, que no dudo que con esto, que podríamos llamar «día deportivo», si usted lo patrocina y ampara con su alto prestigio, podría lograrse la cantidad necesaria para aquella patriótica finalidad.

El «Veloz Sport Balear» desea y anhela que aquel propósito se convierta en realidad, y, para ayudar á ello, ofrece poner á la disposición de usted el beneficio íntegro de lo que obtenga, que será extraordinario, con las carreras ciclistas Campeonatos de España, que sólo para aquel objeto organizará y celebrará.

En la esperanza de que para la realización de la idea expuesta, que, si es de trascendencia para el Ejército, puede dar un día de gloria al deporte español, no ha de regatear usted su cooperación, que casi estimo decisiva, tengo el gusto de ofrecerme de usted afectísimo seguro servidor, q. e. s. m., *Joaquín Pascual*, Presidente del «Veloz Sport Balear».

Esta iniciativa ha sido, naturalmente, recogida por quien corresponde, el cual ha hecho un llamamiento á los redactores deportivos de los diarios españoles y á las publicaciones deportivas profesionales.

Al entrar en máquina este número la única respuesta recibida es el siguiente telegrama de nuestro querido compañero de *La Vanguardia*, D. Narciso Masferrer:

«Impuesto bella iniciativa «Veloz Sport Balear» patrocina usted *Sol* ayer, póngome sus órdenes incondicionalmente para secundarla con todos mis entusiasmos y voluntad.»

Fotografía

Todos los buenos aficionados recuerdan el resonante éxito alcanzado por el «Primer Salón Internacional de Fotografía», que organizaron la «Real Sociedad Fotográfica», de Madrid, la Sección de Fotografía del «Círculo de Bellas Artes» y «Peñalara».

Por eso se enterarán con gran satisfacción de que las tres entidades mencionadas han comenzado la organización del segundo Salón Internacional.

He aquí las bases de dicho concurso:

1.^a Siendo el objeto del Salón exponer solamente las obras de carácter artístico y personal, las fotografías que se envíen al mismo deberán reunir estas condiciones, y sólo se admitirán las ejecutadas sobre papel, por cualquier procedimiento.

2.^a Las obras deberán estar firmadas por sus autores (únicos considerados como expositores), y se presentarán montadas del modo más sencillo y bajo cristales rebordados, debiendo evitarse tonalidades y rotulaciones llamativas.

3.^a El lado menor de las fotografías deberá tener más de 16 centímetros y más de 22 el mayor, no excediendo éste de 60. Los soportes deberán ajustarse forzosamente á uno de estos cuatro tamaños: 24 × 30, 30 × 40, 40 × 50 ó 50 × 60 centímetros.

4.^a El Comité de organización gestionará la cooperación al «Salón de Madrid» de otras Exposiciones análogas de fotografía artística.

5.^a Dicho Comité estará formado por un representante de cada

una de las entidades organizadoras («Círculo de Bellas Artes», «Peñalara» y «Real Sociedad Fotográfica») y un secretario, designado por las mismas. Este Comité resolverá cualquier duda que pudiera presentarse en la organización de la Exposición.

6.^a Los envíos deberán ser consignados, por cuenta del concurrente, á nombre del secretario del «Salón Internacional de Fotografía», «Real Sociedad Fotográfica», Príncipe, 16, Madrid, en cuyo domicilio habrán de estar todas las fotografías antes del día 1.^o de diciembre de 1921; bien entendido que después de esta fecha no se admitirá ningún envío.

7.^a El Comité organizador conservará las pruebas en el mejor estado posible, encargándose de ponerlas á disposición de sus autores en el mismo local de la «Real Sociedad Fotográfica», una vez clausurada la Exposición, pero no responde de los perjuicios que pudieran ocasionarse por accidentes de fuerza mayor.

8.^a Se dará cuenta á los señores remitentes de la admisión ó no admisión de sus obras, sirviendo ésta de acuse de recibo de las mismas.

9.^a Un Comité de admisión examinará minuciosamente todas las obras, y ateniéndose á las exigencias del local, número de expositores, etcétera, hará la selección de las que deben ser expuestas, cuya distinción será considerada como la mejor recompensa, no otorgándose premios de ninguna clase; solamente se entregará á los interesados un diploma ó medalla de cooperación y mérito.

10. El Comité de admisión estará formado por el de organización, un crítico de Arte y un profesional.

11. El número máximo de obras que se podrá exponer de cada autor será el de seis; pero podrá presentar al Comité hasta 12, llenando el correspondiente boletín que se facilitará por las tres Sociedades á todo aquel que lo solicite.

12. Los expositores podrán poner precio á sus obras, pero entendiéndose que la venta no será gestión del «Salón», pues éste se limitará á hacer pública, en el local de la Exposición, una lista de obras en venta, con la dirección de sus autores.

Carrera Isla de Fanoe

Dinamarca Kilómetro lanzado 3-julio-1921

1^o absoluto
FIAT

TIEMPO: 21 SEGUNDOS

Batiendo todos los "records" precedentes

PRIMERA CATEGORÍA:

1.º FIAT 501

FIAT HISPANIA
AVENIDA CONDE PEÑALVER, 19

M A D R I D
TELÉFONO M.-454

SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

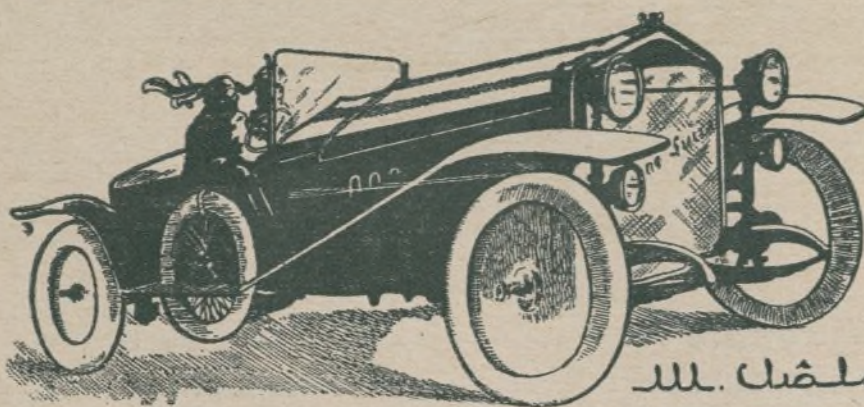


**Artículos para automóviles,
aeroplanos y globos**

Motores Lyon Napier para aviación. - Bujías. - Ruedas. - Neumáticos - Hélices. - Tensores. - Cables de acero. - Cuerdas de piano. - Tirantes de acero "Bruntons". - Telas de globos y aeroplanos. - Barniz "Novavia". - Trajes eléctricos para aviadores. - Acumuladores. - Magnetos. - Tubo de acero estirado en frío, sin soldadura. - Cables de goma, etc.

**ALBERTO AGUILERA, 14
TELÉFONO J-1342**

MADRID



**Concesionario
de los
neumáticos
y bandajes**

M. Hutchinson **Hutchinson**

ALPINISMO PIRENAICO

Después de la cantidad y calidad de las plumas que han bordado con especial literatura las excursiones al Pirineo, poco ó nada me atrevo yo á decir.

Nacionales y extranjeros, todos los autores han hecho largos relatos y pintorescas hojas de ruta. Limitémonos, pues, á añadir una modesta chinita en el templo de la propaganda de las bellezas patrias.

El principal colaborador del alpinismo en los países provistos de carreteras abundantes con acceso á las montañas es el automovilismo individual ó colectivo, es decir, el automóvil particular ó el *char-à-bancs*, que por precios realmente inverosímiles por su economía coloca al alpi-

nista, con su impedimenta, al pie de la montaña, en el comienzo de su excursión alpina.

En el caso que nos ocupa, el valle de Ordesa, hay varias *bases* de excursiones accesibles, con mejor ó peor carretera, al automóvil.

Puede, por ejemplo, llegarse por carretera en auto ó moto á Broto y á Bielsa, ambas bases magníficas para excursiones, puesto que de Broto á las casitas de Ordesa se puede ir, á caballo ó á pie, en tres horas aproximadamente.

Ordesa y Bielsa son los dos puntos elegidos por la Sociedad «Peñalara» para la última excursión colectiva realizada al Pirineo, excursión en que la ya veterana Agrupa-

ción alpinista ostentaba la representación de sus hermanas españolas para recibir, saludar y acompañar en nuestro territorio á la primera excursión colectiva francesa que ha venido á España desde el término de la guerra.

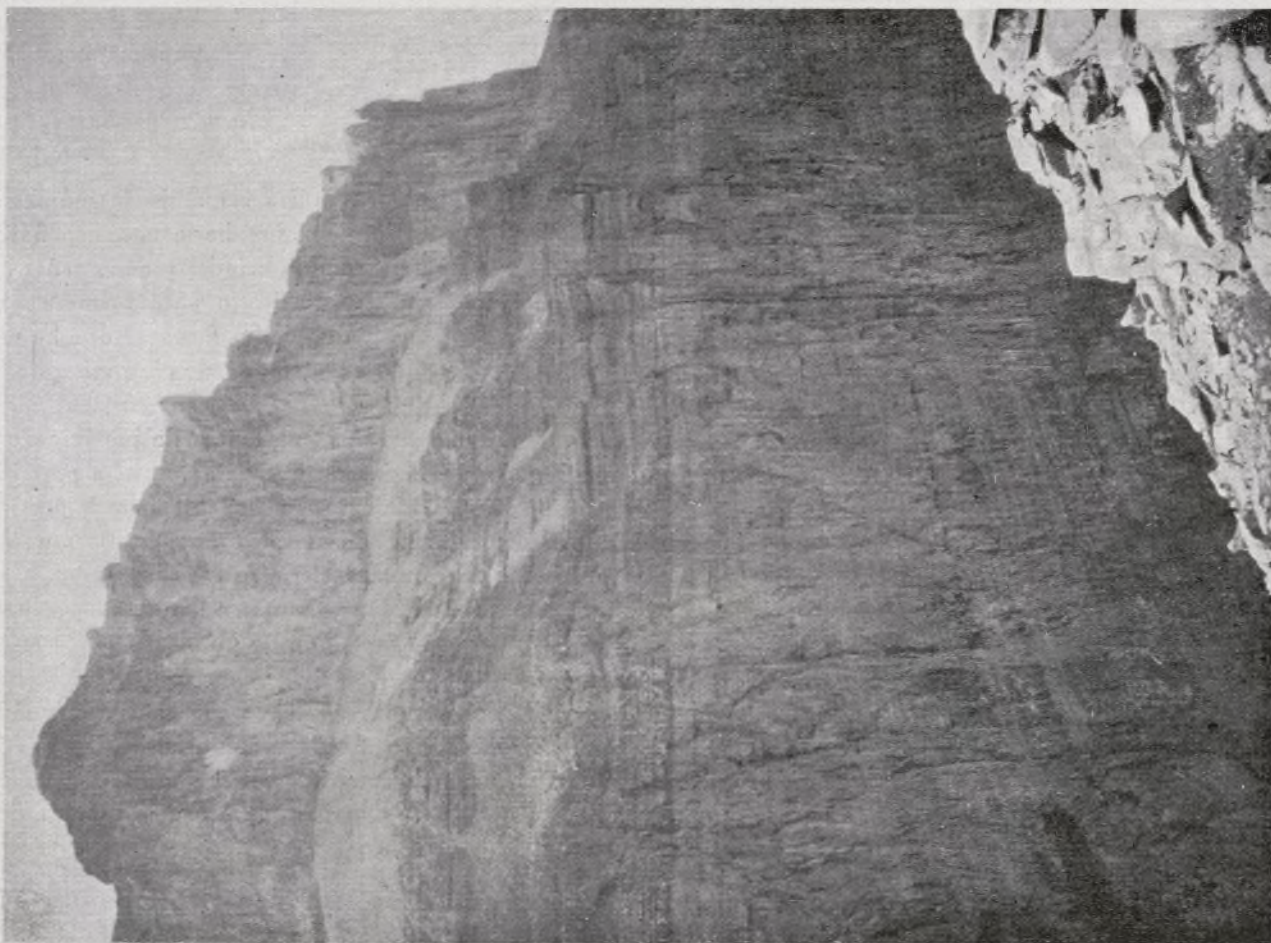
La circunstancia de participar en el grupo «Peñalara», nos ha permitido disfrutar agradabilísimas impresiones de nuestro encuentro con los franceses. Entre esas impresiones se destaca una que no podemos resistir la tentación de publicar:

Entre los franceses había personas que desde hace cuarenta y dos años han venido visitando asidua y periódicamente nuestros hermosos valles de España. ¿Qué español puede de-

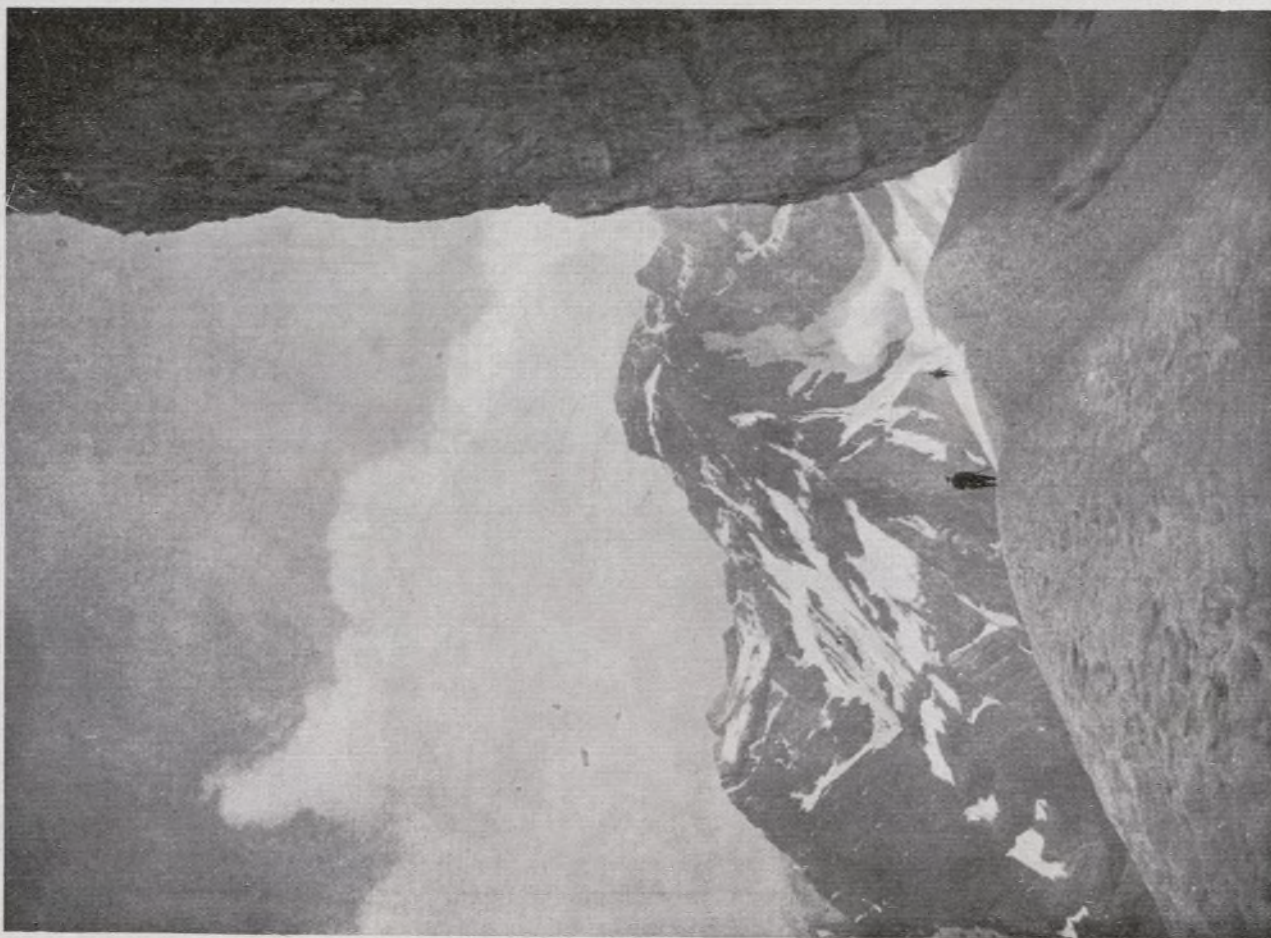


Cumbres de Gavarnie

Fots. Victory



La Focata



El Marboré

Bosch

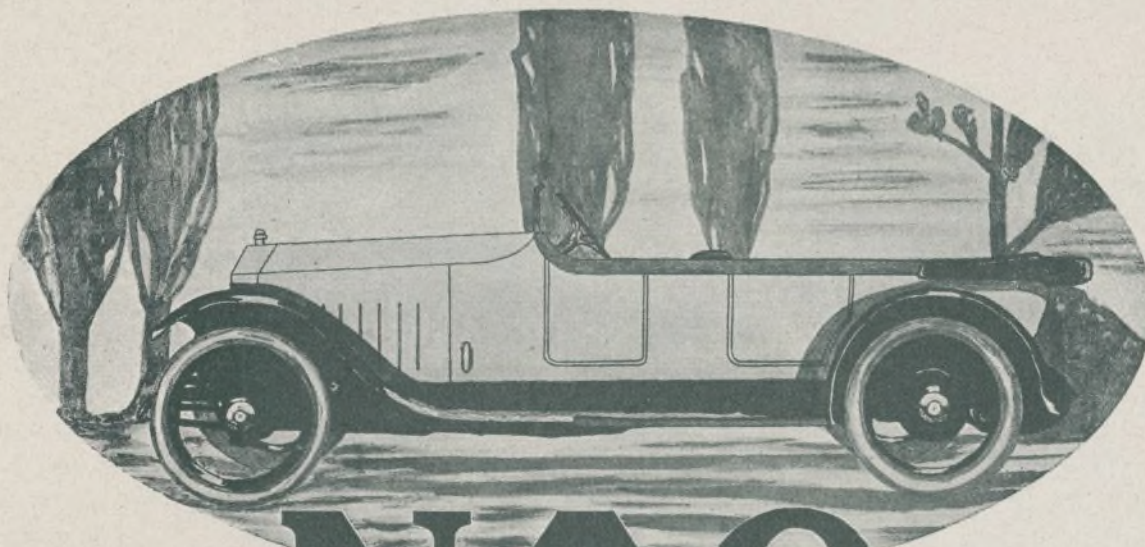


Representantes exclusivos para España

F. XAUDARÓ Y C^a

Barcelona, Aragón, 254.

SUCURSAL EN MADRID:
Villanueva, 32 dp.º



ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES (S. A.)

CENTRAL:
Nicolás M.^a Rivero, 8 y 10

EXPOSICIÓN:
Alberto Aguilera, No. 62

DEPÓSITO:
Francos Rodríguez, 42. - MADRID

REPRESENTANTES:

Sres. J. B. Trias y Compañía.—
Barcelona, Aragón, número
208.

Sres. Redondo y Cia.—Grana-
da, Tablas, No. 26.

Sociedad Española de Impor-
tación.—Sevilla, San Miguel,
No. 8.

Sr. D. Antonio Miaja.—León,
Ordoño II.

Sr. D. Manuel Menéndez.—Gi-
jón, Carretera de Villavi-
ciosa.

Automóvil Palace.—San Sebas-
tián, Guetaria, No. 2. J. Mu-
ñoz Valdelomar.

AGENTE EN MADRID:

Sr. D. Cayetano Víu.—Garaje Victoria, Alberto Aguilera, No. 62

AUTOMÓVILES Y CAMIONES

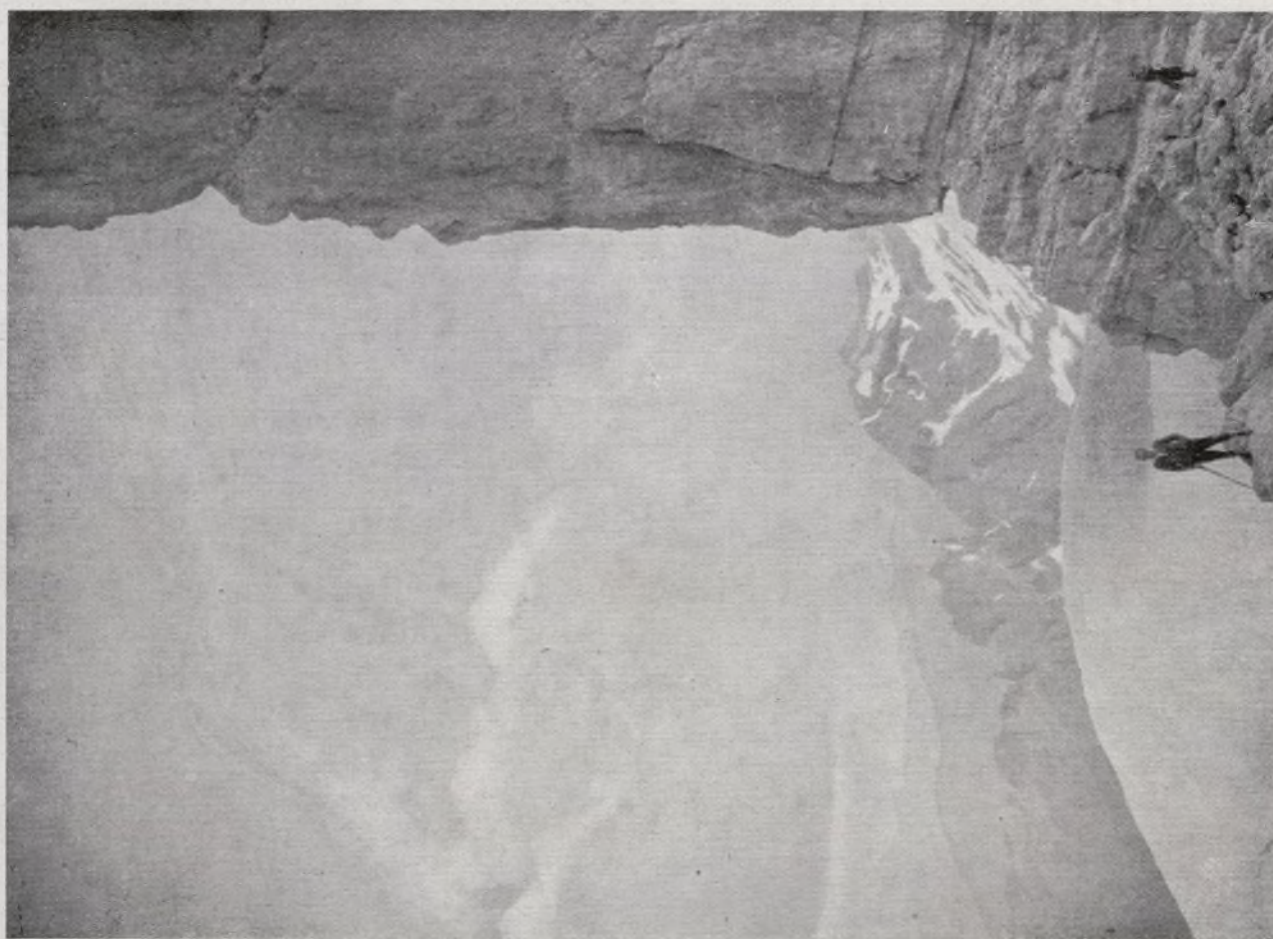
GRAN LUJO

GRAN RENDIMIENTO

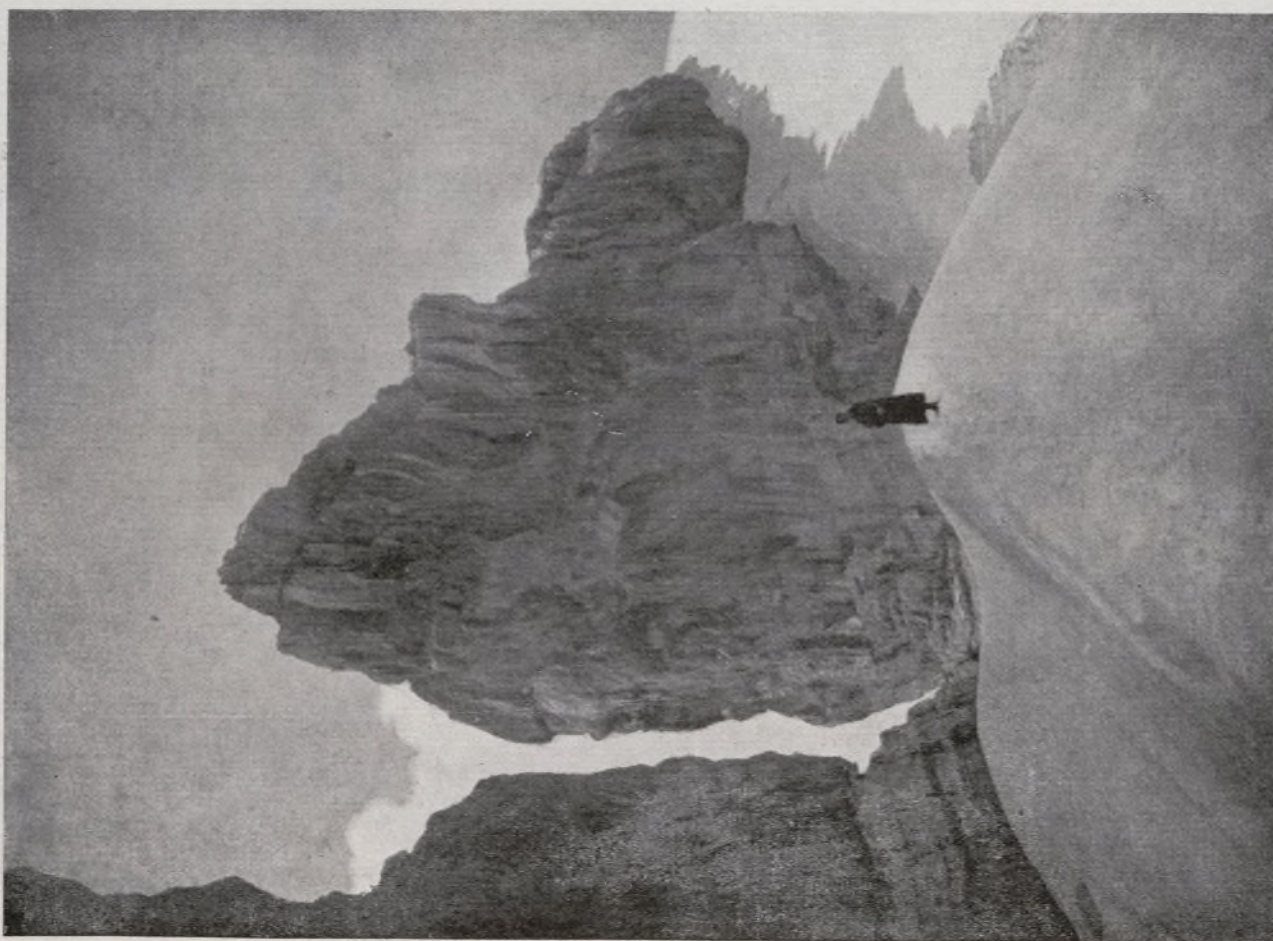
ULTIMOS MODELOS ACABAN DE LLEGAR



El circo de Cotatuero desde la faja de Pelay



La brecha de Roldán (divisoria fronteriza)



Brecha de Roldán (vertiente francesa)



El casco de Roldán



El pico de Troumouse desde La Munia



Circo de Barrosa



El valle de Pineta

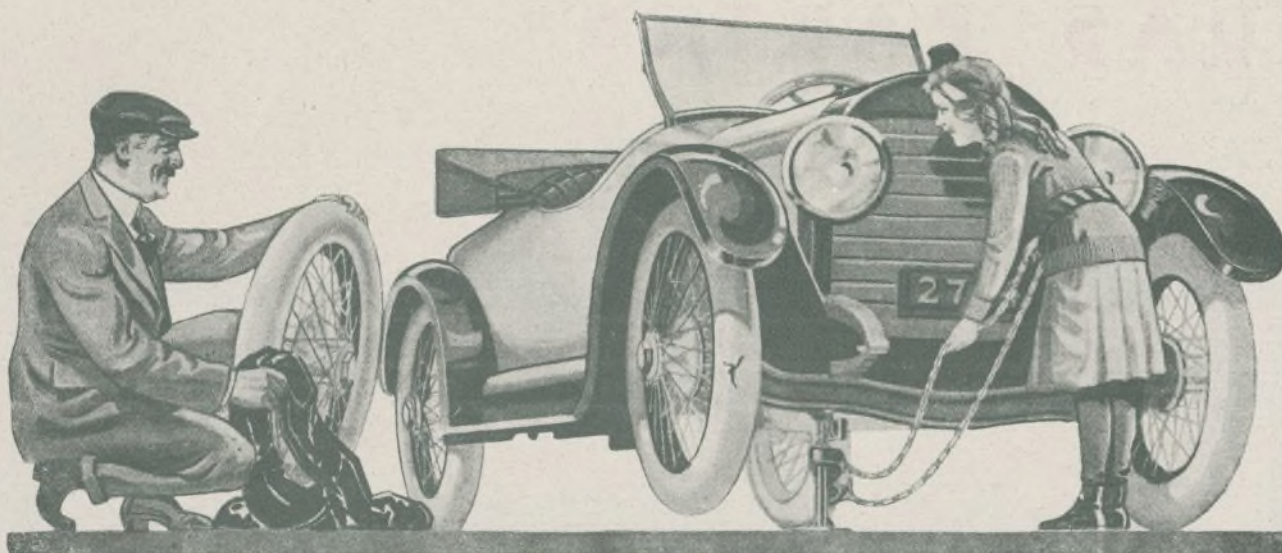
PASA POR
TODAS PARTES



EL MACIZO

BERGOUGNAN

Ayuntamiento de Madrid



Con el nuevo
Gato de cadena

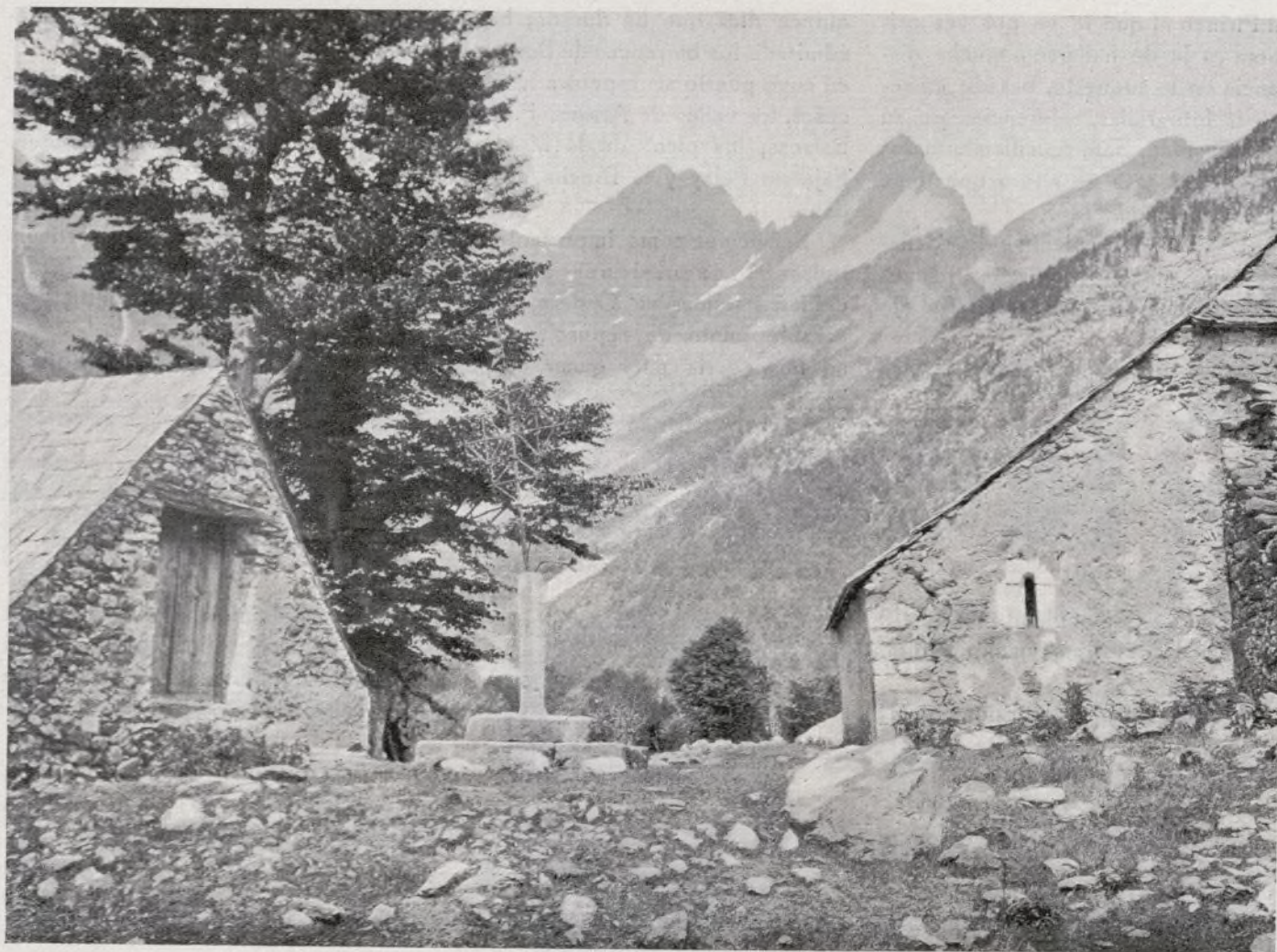
una niña
levanta un
coche en
diez segundos



VILLAMIL

Alcalá, 62

MADRID



La ermita de Pineta

cir otro tanto, no ya de los valles franceses, sino de nuestros propios valles?

Hablamos un poco más arriba del automóvil como elemento auxiliar importante del excursionismo alpino. Nuestros automovilistas son quienes menos visitan estas dos partes del Pirineo y claro está que en ello hacen mal. Pero de quienes hay que hablar es de los que, a pie y con poco dinero, lo visitan actualmente.

En este punto no podemos escatimar el elogio á «Peñalara» que es la Sociedad que ha comenzado á llevar al Pirineo á los madrileños.

Es muy fácil hacer que la gente acuda á un lugar cercano y económico, pero es muy difícil transportarla á cientos de kilómetros con un gasto de muchas pesetas por modesto que sea el programa. Y esto de las pesetas es uno de los extremos más importantes del alpinismo español, practicado en su inmensa mayoría por

muchachos que por su edad no disponen de grandes sumas ó por «personas mayores» de modesto pecunio. Ambas ramas del alpinismo madrileño tienen á cuatro pasos de la corte nuestro espléndido Guadarrama y se hacen vehementes excursionistas; de esto al alpinismo no hay más que un paso, aunque algunos crean que no lo hay. Pero lo mejor está hecho: el excursionista «guadarrámico» está ya preparado para todo; tiene la resistencia física suficiente, tiene la costumbre de trepar, de pasar canchales, de resistir las inclemencias del tiempo. Tiene, también, el traje apropiado y posee ya la importante costumbre de no ser exigente en cuanto á la calidad de su lecho.

Claro está que falta algo, el dominio de los elementos de que el Guadarrama carece y entre los que sobresale el glaciario como el más peligroso.

«Peñalara» facilita en extremo el

excursionismo en estos lugares del Pirineo, por medio de sus correspondientes, poniendo al alpinista en relación con el fondista, con el guía, con el dueño de caballerías. Su oficina de información facilita itinerarios, presupuestos de gastos aproximados.

Las excursiones colectivas de «Peñalara» reducen el presupuesto individual en cuanto á guía y caballerías para el transporte de la impedimenta.

La otra labor, *la grande*, se va verificando lentamente. Nos referimos á la construcción de refugios; dentro de poco, á los pies del Monte Perdido, del Cilindro, del Marboré, se elevará el refugio «peñalaro» de Goriz. También se han clavado clavijas de hierro en algunos pasos difíciles, cosa que agradecerán los alpinistas que no quieran hacer «heroísmos».

La impresión mayor que produce

el Pirineo al que lo ve por vez primera es la de hallarse á mucha distancia de lo supuesto, basado en relatos, fotografías, referencias de su grandiosidad. Son, sencillamente, los mil metros más de altura que tiene sobre lo ya conocido.

La excursión colectiva de «Peñalara» no cabe hoy en estas planas. Volveremos sobre ella en un trabajo próximo.

Sólo diremos hoy que en los

quince días que ha durado, hemos admirado los barrancos de Bujaruelo, en cuyo puerto se esperó á los franceses, los valles de Arasas, Pineta y Barrosa, los picos de la Munia, la Faja de Pelay y la Brecha de Rolán...

Señalemos como importante que todas las excursiones pireneicas debían terminar en Ordesa, incomparable punto de reposo... y buena hospedería para ganar el peso

perdido en las excursiones anteriores.

Bielsa, merced al corresponsal de «Peñalara», podrá en breve ser también un excelente punto de residencia cómoda.

Próximamente volveremos á ocuparnos de este tema en un artículo que ilustrarán nuevas interesantes fotografías, obtenidas en la última excursión de «Peñalara».

FERNANDO SALVADOR

LA PRIMERA LAUREADA EN AVIACION MILITAR

En el mes de noviembre de 1913 estrenamos nuestra Aviación militar en Tetuán.

En otro lugar de este número (1) se enumera incidentalmente el material que constituyó nuestra primera escuadrilla de operaciones aéreas.

¡El motor más fuerte de entonces era un 100 HP...!

Con un «Mauricio Farman» 70 HP volaban el piloto D. Julio Ríos y su pasajero-observador, D. Manuel Barreiro, sobre el Monte Cónico, el día 19 de noviembre de 1913. Realizaban un vuelo de reconocimiento, con el fin de descubrir y anotar la situación de un campamento del famoso Raisuni.

Prohibido terminantemente por la superioridad el empleo de bombas ni de ametralladoras, nuestros aviones (ya modestos en cuanto á la potencia de sus motores, que les impedía alcanzar alturas de invulnerabilidad contra los fusiles moros) volaban en la más completa indefensión.

Había ya terminado la misión encomendada á Ríos y Barreiro, y regresaban á escasa altura á su aerodromo con el croquis exacto de la situación del campamento, cuando de las estribaciones mismas del Monte Cónico, comenzaron á surgir disparos de fusil.

Los moritos habíanse apostado en la línea de vuelo del aparato y en tiro de escasa oblicuidad atacaban á los aviadores. En efecto: Ríos y Barreiro

(1) Véase el artículo de fondo.



D. JULIO RÍOS, en 1913
Primer piloto que ha obtenido tan distinguida recompensa

eran rápidamente alcanzados por las balas enemigas, que seguían una trayectoria que pasaba por el asiento del piloto y por el pecho del pasajero, sentado detrás, como es sabido, en aquel tipo de aparato.

Las heridas recibidas por ambos fueron graves. El observador perdió el conocimiento y el piloto pudo darse cuenta de que ambos estaban heridos.

El teniente Ríos, no obstante, en un esfuerzo supremo pudo prolongar su vuelo hasta tomar tierra en el campamento general, es decir, en un terreno francamente imposible, y con

suficiente dominio de sus nervios para salvar el aparato, que no hubo de sufrir el menor detrimento, aparte los balazos que ya le habían acribillado.

¡Este era el bautismo de fuego, no sólo de la Aviación española, sino de la Aviación mundial!

La «gran guerra», con sus magníficos 200 y 300 y 450 caballos, vino después.

* * *

Con la más absoluta conformidad del general Marina, suprema autoridad entonces del Ejército de ocupación en Africa, se cursó la propuesta, hecha por el capitán Kindelán, solicitando, tanto para Ríos como para Barreiro, la cruz laureada de San Fernando.

Pero ¡ay! que el reglamento en vigor para esa suprema distinción militar no había previsto la navegación aérea... ni la submarina. Y el Consejo Supremo de Guerra y Marina denegó la recompensa, sin mermar los méritos contraídos por Ríos, piloto, verdadero responsable del vuelo, y por Barreiro, observador, copartícipe indiscutible en el gravísimo lance. El reglamento no permitía pasar adelante...

Pasaron los años y, por fortuna, ese reglamento fué modernizado. La navegación aérea y la submarina fueron incluidas entre las «armas» susceptibles de merecer la preciadísima recompensa militar.

FABRICACIÓN DE TODA CLASE DE
ACCESORIOS
PARA AUTOMÓVIL

.....

Especialidad en radios para
automóvil; frenos para bicicleta,
y herramientas de todas clases

.....

ECHEVERRÍA Y URAIN

EIBAR (Guipúzcoa)

REPRESENTANTE GENERAL PARA ESPAÑA:

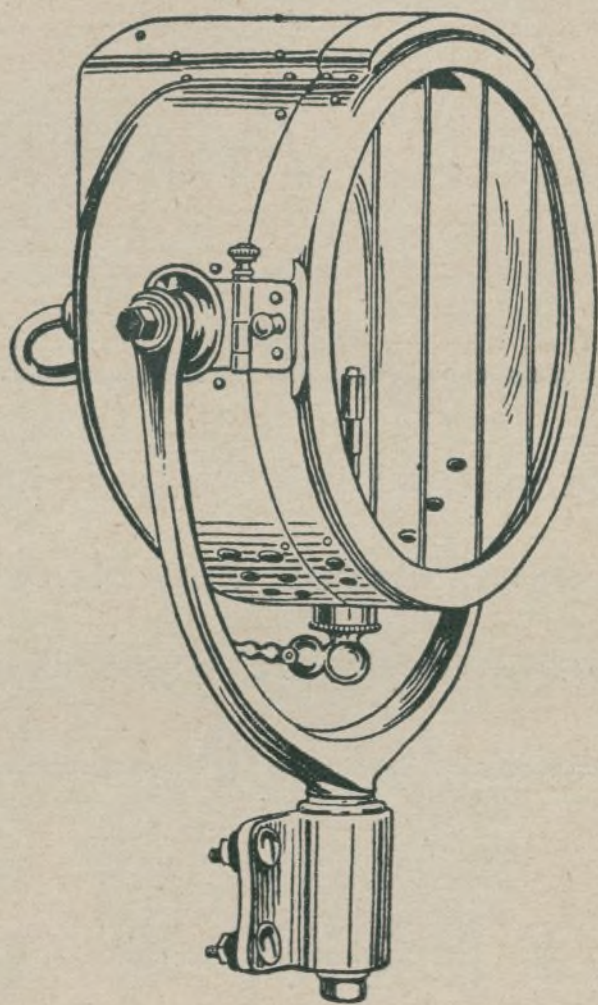
JOSÉ JUNQUERA


MADRID

OLOZAGA, NO. 12

TELEFONO S - 595

FAROS Y PROYECTORES
Tarrida y "Omnia"



Stock importante
en almacén 

E. TARRIDA

Claudio Coello, 50

M A D R I D

Y aquí hemos de hacer constar que en la legítima reforma de ese arcaico reglamento hubo de tener parte muy importante la plausible actividad que en favor de esa justísima resolución mostraron el general Marina y, especialmente, el general Rodríguez Mourelo. Ello demuestra que la Aviación cuenta con elementos que, aun fuera de ella, le prestan el afecto de que tan necesitada se halla.

Al modificarse ese reglamento concedióse un plazo para que renovaran sus peticiones quienes por las antedichas causas habían sido dados

«con la puerta reglamentaria en las narices».

Y renovada la petición que en 1913 hiciera el hoy camandante Kindelán, hace unos días que, por lo referente á Julio Ríos, ha sido favorablemente resuelto el expediente.

El capitán Ríos curó de sus heridas, pero guarda de entonces algún resto de padecimiento que, si bien no le incapacita para la vida normal, le recordará constantemente su heroico episodio.

Un legítimo regocijo, que en otras circunstancias se hubiera exterioriza-

do debidamente, ha producido entre los elementos militares, como entre los civiles, de la Aeronáutica española esa bien ganada recompensa.

Para testimoniar esa satisfacción, el «Real Aero Club de España» ha regalado á su consocio el capitán Ríos la placa de la «laureada», que, por mediación de su presidente, fué entregada en la solemne intimidad que imponen los actuales momentos al general Echagüe, director de la Aeronáutica militar, y que el ilustre soldado entregó emocionado á su dignísimo subalterno.

MOTOCICLISMO

Los Seis Días Suizos

La formidable prueba organizada por los motoristas suizos había reunido á los siguientes inscriptos:

Motos hasta 250 c. c. — Morand, Winllemin y Clerc, los tres sobre máquina «Condor».

Hasta 350. — Jean, «Condor»; Laeser, «Condor»; Williams, «A. J. S.»; Bally, «Hobart»; Demont, «New Imperial»; Magnin, «New Imperial»; Aumaitre, «Viratelle»; Hutzli, «Douglas»; Moran, «Condor».

Hasta 500. — Danson, «Phelon & Moore»; Guignet, «Motosacoche»; Robert, «Motosacoche»; Bonvin, «Motosacoche»; Neher, «Motosacoche»; Schert, «Motosacoche»; Bouvier, «Norton»; Staub, «Norton»; Tschudy, «Norton»; Lees, «Sunbeam»; Balmer, «Bleriot»; Newmann, «Douglas».

Hasta 750. — Egger, «Triumph»; Hærler, «Triumph»; Zyssel, «Triumph»; Bolzhauser, «Triumph»; Lambert, «Viratelle»; Alfter, «Scott»; Laugman, «Scott»; Wood, «Scott»; Franel, «Moto-Rève»; Gafner, «Indian»; Widmer, «Indian»; Cossetto, «Douglas»; Schlée, «Douglas».

Hasta 1.000 c. c. — Dickson, «Brough»; Borsetti, «Motosacoche»; Rothenbach, «Motosacoche».

Sidecars. — Dinckel, «Condor»; Gex, «Motosacoche»; Schorp, «Motosacoche»; Bischof, «Motosacoche»; Mœbus, «Indian»; Henry, «Indian»; Rolland, «New Imperial»; Fouquier,

«Viratelle»; Gibbison, «Raleigh»; Pezuanski, «A. J. S.»

Autociclos hasta 1.100. — Honel, «G. N.»; Lombard, «Salmson».

La clasificación general fué la siguiente:

Motos 250 c. c.—1.º, Clerc, «Condor», con 950 puntos, Medalla de Oro.

Motos 350.—1.º, Williams, «A. J. S.», 1.000 puntos, sin penalización, Gran Medalla de Oro.

2.º Hutzli, 989, puntos, Medalla de Oro.

3.º Laeser, 982 puntos, Medalla de Oro.

4.º Moran, 979 puntos, Medalla de Oro.

5.º Jean, 954 puntos, Medalla de Oro.

6.º Magnin, 931 puntos, Medalla de Oro.

Motos 500.—Primeros, Robert, «Motosacoche», y Staub, «Norton», empatados á 1.000 puntos, sin penalización, Gran Medalla de Oro.

3.º Lees, 970 puntos, Medalla de Oro.

4.º Bouvier, 938 puntos, Medalla de Oro.

5.º Newmann, 907 puntos, Medalla de Oro.

6.º Schert, 847 puntos, Medalla de Plata.

7.º Neher, 815 puntos, Medalla de Plata.

Motos 750.—1.º, Wood, «Scott», 999 puntos, Medalla de Oro.

2.º Schlée, 982 puntos, Medalla de Oro.

3.º Zyssel, 976 puntos, Medalla de Oro.

4.º Hærler, 975 puntos, Medalla de Oro.

5.º Widmer, 974 puntos, Medalla de Oro.

6.º Laugmann, 969 puntos, Medalla de Oro.

7.º Alfter, 966 puntos, Medalla de Oro.

8.º Egger, 959 puntos, Medalla de Oro.

9.º Cossetto, 949 puntos, Medalla de Oro.

10. Gafner, 926 puntos, Medalla de Oro.

11. Bolzhauser, 854 puntos, Medalla de Plata.

12. Lambert, 798 puntos, Medalla de Plata.

Motos 1.000.—1.º, Rothenbach, «Motosacoche», 1.000 puntos, sin penalización, Gran Medalla de Oro.

2.º Borsetti, 991 puntos, Medalla de Oro.

3.º Dickson, 970 puntos, Medalla de Oro.

Sidecars 1.000.—1.º, Gex, «Motosacoche», 991 puntos, Gran Medalla de Oro.

2.º Mœbus, 979 puntos, Medalla de Oro.

3.º Schorp, 969 puntos, Medalla de Oro.

4.º Gibbson, 942 puntos, Medalla de Oro.

5.º Pezuanski, 856 puntos, Medalla de Oro.

Cyclecars.—1.º, Honel, «G. N.», 1.000 puntos, sin penalización, Gran Medalla de Oro.

2.º Lombard, 800 puntos, Medalla de Oro.

Las pruebas de cuesta y kilómetro lanzado dieron las clasificaciones siguientes:

Cuesta: (6 kilómetros en el col de Bruch).

Motos 250.—Clerc, 9 m., 49 s., 2/5.

Motos 350.—Williams, 5 m., 17 s., 2/5.

Motos 500.—Staub, 4 m., 9 s., 1/5.

Motos 750.—Wood, 4 m., 6 s.

Motos 1.000.—Rothenbach, 4 m., 31 s., 2/5.

Sidecars.—Schorp, 5 m., 17 s., 2/5.

Cyclecars.—Honel, 8 m., 41 s.

Kilómetro lanzado: Motos 250.—Clerc, 53 s., 2/5.

Motos 350.—Williams, 44 s., 4/5.

Motos 500.—Newmann, 35 s., 4/5.

Motos 750.—Wood, 40 s., 4/5.

Motos 1.000.—Rothenbach, 34 s.

Sidecars.—Schorp, 39 s., 1/5.

Cyclecars.—Honel, 41 s., 4/5.

El Congreso, al decir de la Prensa extranjera, reunió solamente á los representantes de los siguientes países: Inglaterra, Holanda, Francia, Suiza, Suecia, Bélgica y Estados Unidos.

Para nada se menciona á España, y esto es extraño, pues nos consta que el «R. M. C. E.» envió un delegado á Ginebra.

Acordado que el año 22 se corran igualmente en Suiza los «Seis Días», se aprobó la reunión de un Congreso en diciembre próximo, en Milán.

FUTBOLERÍAS

El Campeonato de España

Las diferentes regiones que han hecho público su calendario son las siguientes:

Norte

2 de octubre, «Deusto-Racing».
16 de octubre, «Erando-Athletic».
23 de octubre, «Arenas-Deusto».
6 de noviembre, «Racing-Erando».
6 ídem ídem, «Athletic-Arenas».
13 ídem ídem, «Deusto-Erando».
20 ídem ídem, «Racing-Athletic».
20 ídem ídem, «Erando-Arenas».
27 ídem ídem, «Athletic-Deusto».
4 de diciembre, «Arenas-Racing», terminando la primera vuelta.

Segunda vuelta:

18 de diciembre, «Racing-Deusto».
18 ídem ídem, «Athletic-Erando».

15 de enero, «Deusto-Arenas».
22 ídem ídem, «Erando-Racing».
29 ídem ídem, «Arenas-Athletic».
5 de febrero, «Erando-Deusto».
12 ídem ídem, «Athletic-Racing».
19 ídem ídem, «Arenas-Erando».
26 ídem ídem, «Deusto-Athletic».
26 ídem ídem, «Racing-Arenas», terminando el Campeonato del Norte.

Las fechas del 5 y 12 de marzo quedan en reserva por si hubiese tenido que suspenderse algún partido por fuerza mayor, jugarlo en las mismas.

Las fechas que quedan libres para partidos amistosos son las siguientes:

30 de octubre y 1 de noviembre (festividad de Todos los Santos); 8 de diciembre (La Purísima) y 11 de ídem; todas las comprendidas desde el 25 de diciembre al 8 de enero, ambas inclusive; la del 2 de febrero (festividad de la Purificación) y 27 y 28 del mismo mes, lunes y martes de Carnaval.

Asturias

Mes de octubre

Día 2, «Stadium-Unión».
Día 2, «Avilés-Deportivo».
Día 9, «Avilés-Unión».
Día 16, «Stadium-Avilés».
Día 23, «Hispania-Deportivo».
Día 30, «Sporting-Deportivo».

Mes de noviembre

Día 6, «Stadium-Sporting».
Día 6, «Unión-Deportivo».
Día 13, «Sporting-Hispania».
Día 20, «Sporting-Stadium».
Día 27, «Stadium-Hispania».

Mes de diciembre

Día 4, «Deportivo-Stadium».
Día 11, «Hispania-Unión».
Día 18, «Avilés-Sporting».
Día 25, «Hispania-Avilés».

Mes de enero de 1922

Día 1, «Unión-Hispania».
Día 1, «Avilés-Stadium».
Día 3, «Unión-Sporting».
Día 8, «Deportivo-Hispania».
Día 15, «Sporting-Unión».

Día 15, «Stadium-Deportivo».
Día 22, «Hispania-Sporting».
Día 22, «Deportivo-Avilés».
Día 29, «Deportivo-Sporting».

Mes de febrero

Día 3, «Unión-Stadium».
Día 12, «Deportivo-Unión».
Día 12, «Unión-Avilés».
Día 26, «Hispania-Avilés».

Centro

Primera vuelta

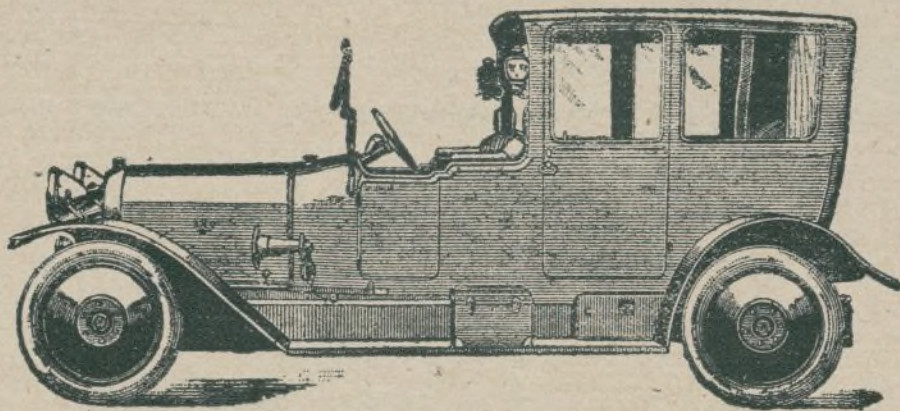
«Madrid-Racing», 9 octubre 1921, campo del «Madrid».
«Athletic-Gimnástica», 16 octubre, ídem «Athletic».
«Madrid-Athletic», 23 octubre, ídem «Madrid».
«Gimnástica-Racing», 30 octubre, ídem «Gimnástica».
«Madrid-Gimnástica», 13 noviembre, ídem «Madrid».
«Athletic-Racing», 20 noviembre, ídem «Athletic».

Segunda vuelta

«Racing-Madrid», 27 noviembre, campo del «Racing».
«Gimnástica-Athletic», 11 diciembre, ídem «Gimnástica».
«Athletic-Madrid», 15 enero 1922, ídem «Athletic».
«Racing-Gimnástica», 22 enero, ídem «Gimnástica».
«Racing-Athletic», 12 febrero, ídem «Racing».

AUTOMÓVILES

Chenard & Walcker



ENTREGA INMEDIATA

Representante general para España:

Julián Olave

Jorge Juan, 15

M A D R I D

Automóviles y Camiones

Hijos de
Labourdette

Miguel Angel, 31
M A D R I D

Teléf. J-723



REPRESENTANTES
GENERALES PARA:

Galicia, Asturias,
Vascongadas, Gui-
púzcoa, Navarra,
Extremadura
y Castillas

QUEDAN AGENCIAS REGIONALES QUE CONCEDER

Automóviles *De Dion-Bouton*

MODELOS 1921

ENTREGA NORMALMENTE:

Torpedos, Limousines y conducciones interiores, 18 HP., 8 cilindros

Camiones de 3 1/2 toneladas, carga útil

Camiones de 5 toneladas, carga útil

Torpedos, 10 HP., 4 cilindros

Chassis para omnibus

SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA

Telégrafo:
AUTODION

DE DION-BOUTON

Teléfono:
S - 10 26

16, PASEO DE RECOLETOS, 16

MADRID

GARAJES ESPAÑOLES

ALICANTE

Vicente López Ruiz

Garaje De Dion-Bouton

Plaza de Ramiro, 2

LOGROÑO

Garaje Central

(Junto a Gran Hotel)

SAN SEBASTIÁN

Grandes Garajes Garnier

Miracruz, 9

BADAJOS

Garaje Hispano-Portugués

Germán Puebla

Agencia Ford

MADRID

Garaje Victoria

Alberto Aguilera, 62

SANTANDER

Garaje M. Sancho

Plaza de Cañadio

BARCELONA

Auto-Garaje Balmes

Mallorca, 231 y Balmes, 96-98

MALAGA

Auto-Garaje Merino

Somera, 5

SEVILLA

Garaje Laverán

Goles, 38 al 44

BILBAO

Automóviles Damborenea

Gran Vía, 31

MURCIA

Garaje S. E. A.

Plaza Teatro Circo

ZARAGOZA

A. Hormigón y Compañía

Grandes Talleres y Garajes

5 de Marzo, 2 y P.º de Sagasta, 23

NEUMATICOS "R. S." MACIZOS "DELTA"

DOS ARTICULOS

DE PRODUCCIÓN NACIONAL,
DE CALIDAD INMEJORABLE,
DE RESULTADOS INCOMPARABLES,
DE PRECIOS VENTAJOSÍSIMOS

Una sola comparación
de ambos artículos con
cualquiera análogo de
los de más fama mun-
dial, convencerá com-
pletamente ❖ ❖ ❖ ❖

Hoy se fabrican tanto
los neumáticos "R. S."
como los macizos "DEL-
TA" con la maquinaria
más perfeccionada co-
nocida ❖ ❖ ❖ ❖

PRECIOS Y CONDICIONES

KLEIN Y C^{IA}

MADRID
Gaztambide, 3

BARCELONA
Princesa, 61

BILBAO
Eguía, 4

VALENCIA
Lauria, 9

SEVILLA
P.^a San Fernando, 16

ZARAGOZA
San Clemente, 4

¡Seamos Fuertes!

**Manual de Cultura
Física elemental**

Por el Doctor
J. E. RUFFIER

Traducción española de
R. RUIZ FERRY



Los suscriptores á **HERALDO DEPORTIVO** obtendrán en nuestra Administración esta interesante obra (que lleva, además, un cuadro de ejercicios de $1 \times 0,35$ metros), con un descuento de
DIEZ POR CIENTO

Precio para el público:
CINCO PESETAS

**HERALDO
DEPORTIVO**

Villalar, 10, bajos Apartado No. 822
MADRID



Guía oficial de Carreteras

del Real Automóvil
Club de España

DOS TOMOS: 30 PESETAS

INDISPENSABLE PARA EL
TURISTA EN CARRETERA

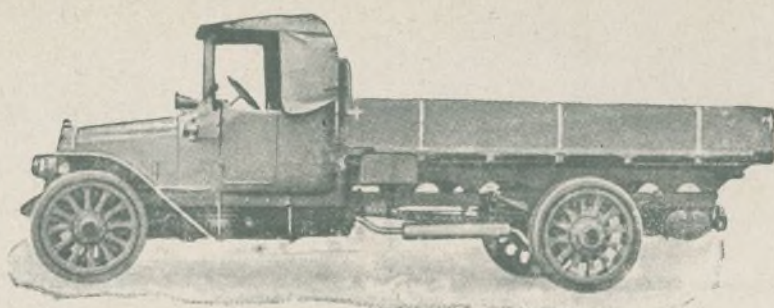
Pídase en el R. A. C. E.:
Marqués de Valdeiglesias, 1. - MADRID

Anuario Deportivo de España 1 9 2 1

Redacción:
Rambla de Cataluña, 41, 1.º
BARCELONA

Administración é imprenta:
Calle de Villalar, 10, bajo
MADRID

Camiones BERNA



ENTREGA INMEDIATA

REPRESENTACION GENERAL EXCLUSIVA:

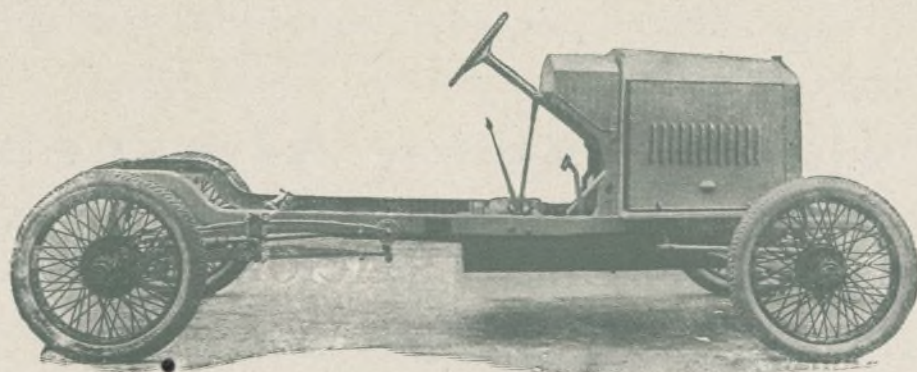
Gonzalo R. Peñalver

P.º de la Castellana, 6 d.º

Calle de Génova, No. 11

☛ ☛ Teléfono J. 444 ☛ ☛

Teléfono S - 607 MADRID



Automóviles ESPAÑA

FABRICA
NACIONAL

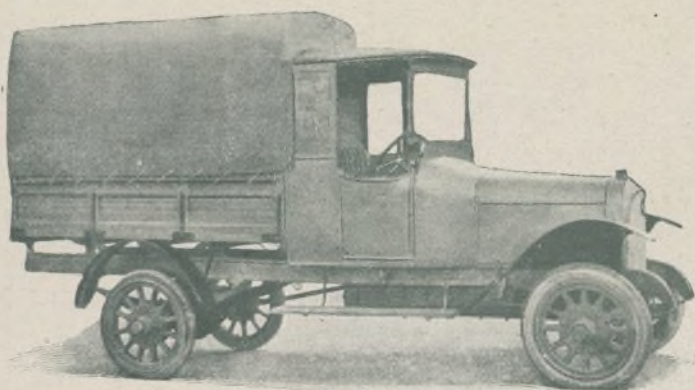
F. BATLLÓ, S. en C.

CHASSIS
8/10 HP.

OFICINAS Y TALLERES:

San Andrés, 430 (S. A.)

BARCELONA



Camioneta **ELIZALDE**

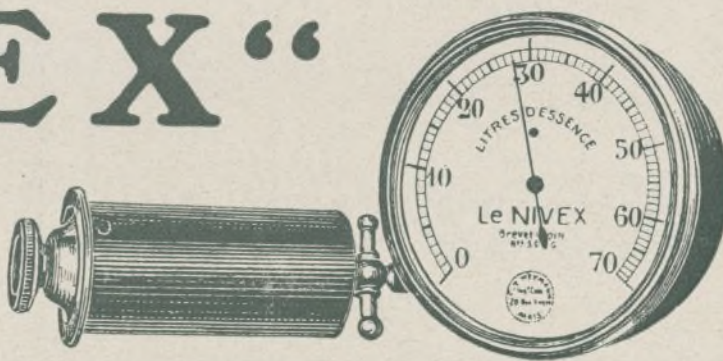
1 1/2 TONELADA
DE CARGA ÚTIL

CONCESIONARIO: **UREÑA**
Prim, 1 MADRID

“NIVEX”

C. T. Weymann

Indicador de la cantidad de
gasolina que hay en el de-
pósito, con lectura en el
salpicadero



S. A. A. M.

Acumuladores eléctricos monoplaca, para
alumbrado y arranque.

Binet

Segmentos, tubos para segmentos, pistones, válvulas
y tornillería.

Existencias en Almacén

SOCIEDAD GENERAL DE APLICACIONES INDUSTRIALES

BARCELONA
Rambla de Cataluña, 45
Teléfono A-16 57

MADRID
Calle de Recoletos, No. 6
Teléfono S-12 69

PARÍS
12, Rue Tronchet
Teléfono, Louvre 37 89

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE



JÚPITER

Inalterable à todas las temperaturas

Automóviles "Minerva"



Entrega normalmente los nuevos modelos 1921

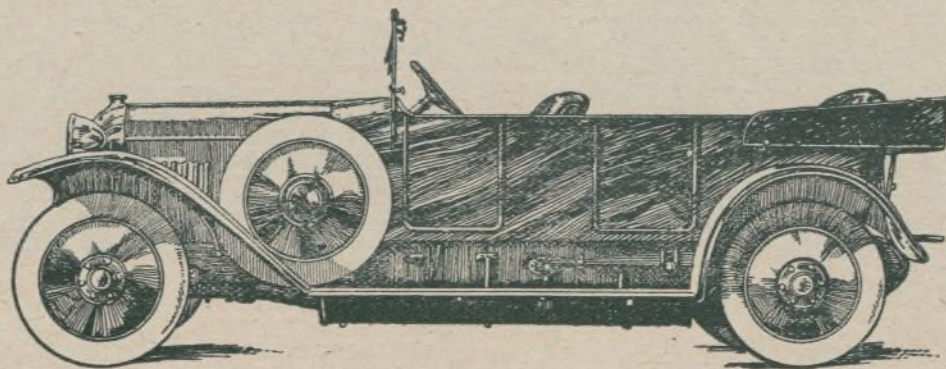
FABRICADOS ESPECIALMENTE PARA LA

SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE AUTOMÓVILES MINERVA

Castelló, 41
MADRID

Rockel-Schneider

El automóvil europeo de calidad



Leoncio Garnier

Miracruz, 9

SAN SEBASTIÁN

SE SOLICITA AGENTES EN LAS DEMÁS REGIONES



SUBAGENCIAS

Garnier-Brenes: Fernando VI, 12 - Madrid.

G. Bigas: Lauria, 119.-Barcelona

Cataluña.

Valencia.

Aragón.

Romero y Domínguez: Pópulo, 29 - Sevilla
(Provincias andaluzas).

AUTOMÓVILES TALBOT-DARRACQ

OCHO
CILINDROS



ENTREGA EN
BREVE PLAZO



CUATRO
CILINDROS



ENTREGA
INMEDIATA

PARÍS-LONDRES

AGENCIA PARA MADRID:
J. M. MANRESA

SALÓN DE EXPOSICIÓN:
Calle de Recoletos, 1

ENGLEBERT

(S. A. E.)

Cinco tipos de cubiertas

FABRICADOS EN LIEJA (BÉLGICA)

Sociedad Anónima Española ENGLEBERT

Teléfono 3154 M.

FELIPE IV, 7. MADRID

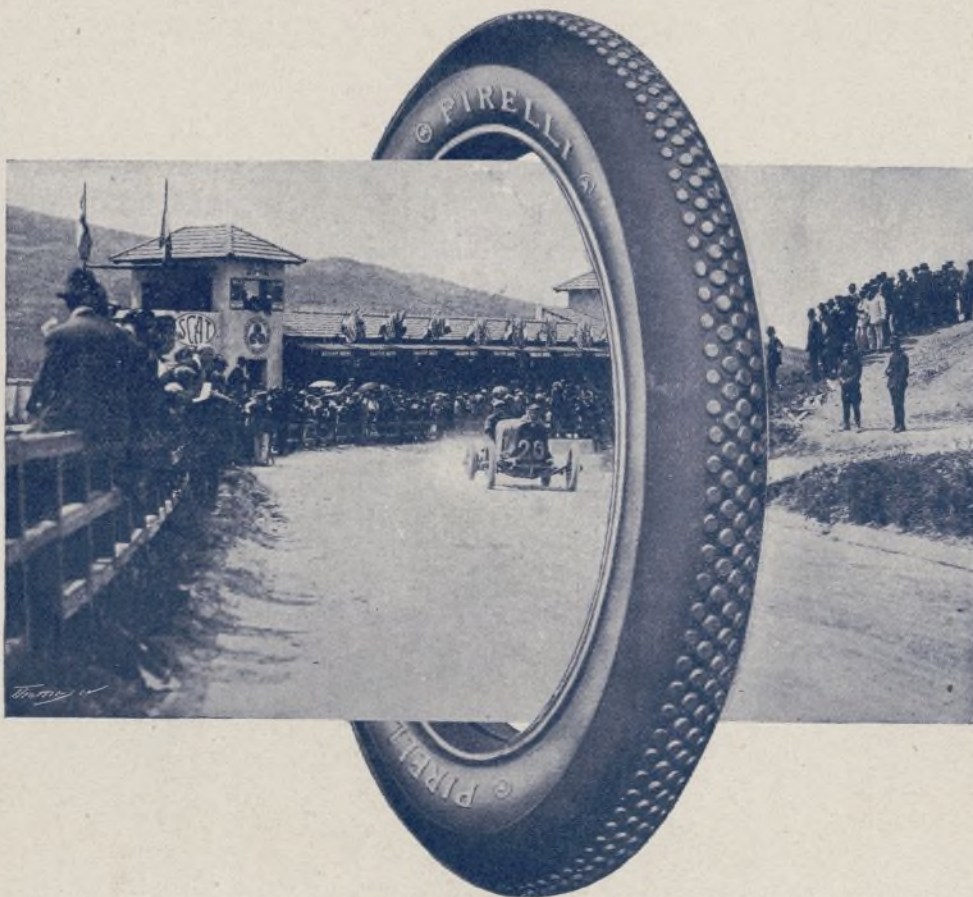
Telegramas: ENGLENEU



AUTO PALACE
Enrique Traumann

Oficinas:
Fernando el Santo, 24
Teléf. J. 14 93 MADRID

Ayuntamiento de Madrid



En 1921, como en 1920,
LA TARGA FLORIO
ha sido un **TRIUNFO** para los
ANTIDERAPANTS DE CLAVOS.

PIRELLI

que llevaban el 90 por 100
de los concursantes, incluso
✻ ✻ el vencedor ✻ ✻