

HERALDO DEPORTIVO

Fundado en 1915



HEMEROTECA
MUNICIPAL

MADRID

No. 229

25 septiembre 1921

50 céntimos



AUTO PALACE
Enrique Traumann

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

Ayuntamiento de Madrid

Bosch



Representantes exclusivos para España

F. XAUDARÓ Y Ca

Barcelona, Aragón, 254.

SUCURSAL EN MADRID:
Villanueva, 32 dp.º

PIRELLI

EN EL

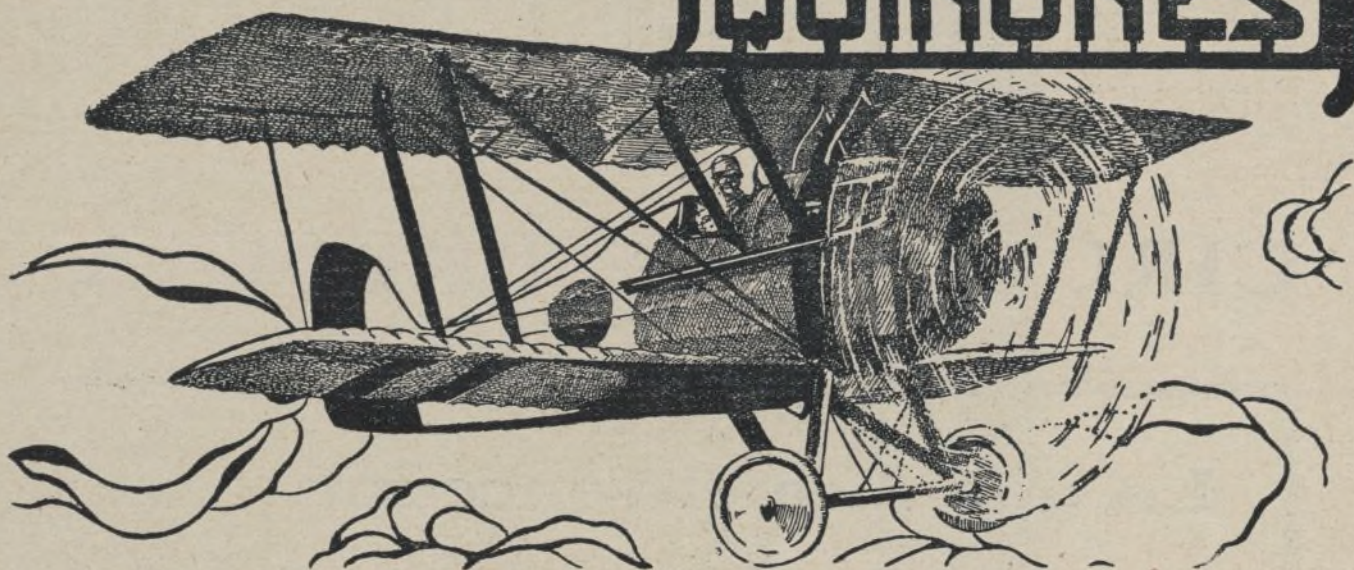
CIRCUITO DE BRESCIA

Lo que dice el vencedor:

„Me complazco en informar á ustedes que los neumáticos „PIRELLI“ montados sobre mis coches de carrera, en el circuito de Brescia (513 kilómetros, á 144 de media) me han dado la más completa satisfacción, y que mis coches han hecho toda la carrera sin cambiar un solo neumático, llegando 1.º y 2.º y batiendo todos los „records“ del mundo. El estado de las cubiertas á la llegada me permite estimar que mis coches pueden volver á efectuar el recorrido de la carrera con los mismos neumáticos.“

BALLOT

SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

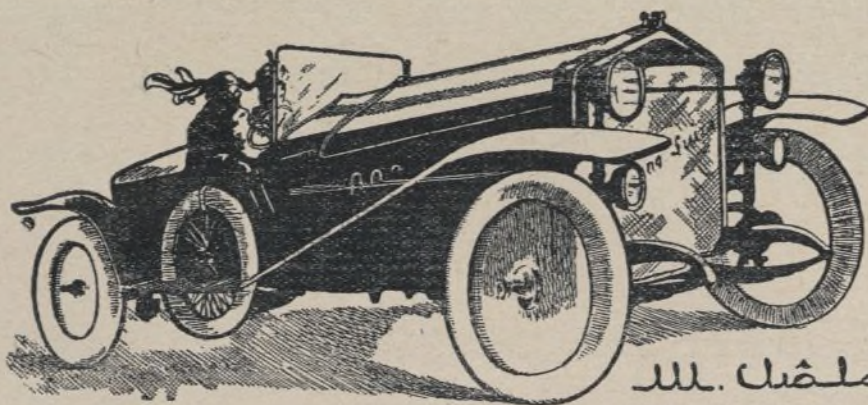


**Artículos para automóviles,
aeroplanos y globos**

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. Châleux **Hutchinson**

El mejor **BANDAJE** al mejor **PRECIO**



B. F. GOODRICH, S. A. E.

CASA CENTRAL:
M A D R I D
Plaza Lealtad, 3
TELÉFONO M-50 20

Capital: 500.000 pesetas

SUCURSAL EN
BARCELONA
Muntaner, 98
TELÉFONO G-19 25



DUNLOP

**La cubierta
Extrapesada
para Motores**

Tan conocida por sus innumerables triunfos

Soc. Española DUNLOP (S. A.)

MADRID
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18

HERALDO DEPORTIVO

Año VII.—No. 229
25 septiembre 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
MADRID

AVIACIÓN MILITAR

Viajes de entrenamiento

Con plausible acierto se ha dispuesto por la superioridad, que la escuadrilla de Alcalá realice viajes de entrenamiento, según tuvimos ocasión de proponerlo en las columnas de *El Sol*.

Entre los últimos viajes realizados, y como el que mejor éxito alcanzara, se encuentra el de Ciudad Real.

El director del diario *El Pueblo Manchego*, D. Miguel Ruiz, un joven presbítero muy amante de su tierra y del progreso, inició una suscripción para adquirir el aeroplano «Ciudad Real», que había de regalarse á nuestra Aviación militar.

D. Alfredo Ballester, alcalde presidente del Ayuntamiento de Ciudad Real, había obtenido del municipio de su presidencia la aceptación de su iniciativa de adquirir los terrenos necesarios para la preparación de un espléndido campo de aviación que ha de regalarse directamente á la Aeronáutica militar.

Solicitaron ambos señores la colaboración del «Real Aero Club de España» para que la escuadrilla de Alcalá visitase Ciudad Real en viaje de propaganda aeronáutica y, como siempre, la Dirección de Aeronáutica militar accedió á lo que se pedía.

Y el día 12 de septiembre, á las nueve de la mañana, el pueblo de

Ciudad Real, con todas sus autoridades, gubernativas, militares, municipales y eclesiásticas, se congregaba á las puertas de la simpática capital manchega, junto á las últimas casas de la ciudad, al pie de la línea férrea, en un lugar que la Naturaleza misma parece haber preparado para aerodromo.

En un intervalo de cuarenta minutos, cinco aviones escuela tomaron tierra entre ovaciones ininterrumpidas del pueblo entusiasmado.

De los seis aparatos que salieran del aerodromo de Alcalá de Henares, uno sólo (cuyo motor, más fatigado aún que los otros cinco, sufrió una avería de encendido) hubo de quedarse en las proximidades de Ocaña.

Enumerar aquí las atenciones de que fueron objeto los pilotos militares y el Presidente del «Real Aero Club de España», que se honró acompañándolos, exigiría un espacio de que sentimos no disponer.

Recepción en el Ayuntamiento, visita al ilustre general Aguilera, visita al cuartel de Artillería (cuya oficialidad improvisó un *lunch* y posteriormente les obsequió con una comida), recepción, baile y *lunch* en el Casino, donde el Presidente del «Real Aero Club de España» pronunció una breve charla de propaganda aeronáutica; tales fueron las notas sa-

lientes de una serie continuada de obsequios y de atenciones, cuyo término fué una breve exhibición de vuelos serios con varios «bautismos de aire» y la bendición de los aparatos con que el ilustrísimo señor Obispo de la Diócesis (ejemplar admirable de obispos, que á las simpatías de la juventud une excepcionales dotes de cultura social moderna, extrañas hasta ahora en el episcopado español) tuvo la delicada atención de dar la despedida á nuestros apóstoles del Progreso.

* * *

La determinación de Ciudad Real de regalar un aerodromo á la Aeronáutica militar ha tenido como inmediata consecuencia que *surja* una extraña protesta, que el diario *A B C* ha sido el único en publicar, en los siguientes términos:

«Desde que llegaron á Ciudad Real los aviadores de la escuadrilla de Alcalá, en el último *raid*, estamos viendo los esfuerzos de la Prensa de la capital manchega para que en Ciudad Real se establezca un aerodromo. Las malas condiciones del terreno y el no encontrarse Ciudad Real en la línea de África nos hace protestar contra esta campaña. Debe tenerse, además, muy en cuenta que Daimiel, pueblo que se encuentra en la línea Madrid-Africa, tiene habili-

tado un campo de aviación, que según la opinión de los oficiales de la escuadrilla, que nos visitaron el día 2 del corriente, es el mejor campo de España.

Confiamos en que estos razonamientos irrefutables hallarán eco en quienes tienen la obligación de velar por el bien de España y su mejor administración».

Lo insólito de este extraño alegato hace pensar que la repugnante política anda por detrás de este asunto.

No se explica de otro modo que el pueblo de Daimiel, cuyo proyectado aerodromo tiene, según nos lo afirma quien lo sabe, sus buenos 400 metros por 300 y se encuentra nada más que á nueve kilómetros del pueblo, tenga la ridícula pretensión de obtener la *exclusiva* como campo de aterrizaje en la Mancha y de impedir que una capital de provincia ofrezca un aerodromo cuatro veces mayor, á un kilómetro de la población y á 800 metros de la vía férrea, de una vía férrea que representa cuatro horas menos de tren que Daimiel, y de una población que, desde el punto de vista de los elementos auxiliares, para el caso es, naturalmente, superior á Daimiel.

Y conste que nosotros no establecemos competencia, pues nos parece sumamente útil como aerodromo de aterrizaje eventual para aparatos que no sean muy rápidos (400 metros de línea no es suficiente para aviones de gran carga y motores fuertes), el que Daimiel ha ofrecido y por cuya generosidad merece toda la consideración y toda la gratitud de quienes pretendemos que no haya pueblo de España que no tenga un cuadrado de tierra habilitado para aterrizajes eventuales.

* * *

El Pueblo Manchego ha recibido sobre este particular una carta, que publica en su número del 17 del corriente, y que reproducimos á continuación:

«Sr. Director de *El Pueblo Manchego*.

Muy Sr. mío: No puedo sustraerme al impulso de indignación que muéveme á dirigirme á usted, espe-

ranzado de que ese periódico ha de volver en defensa de los intereses de esta capital, intentados atropellar por «alguien» (ignoro quién) de Daimiel, que, con miras á un egoísmo incalificable, lanza á un periódico como *A B C* los conceptos que en su número de 16 del corriente acoge éste sobre la instalación de un aerodromo militar en nuestra querida capital.

No creo que sea cosa de mayor cuantía mi firma ni personalidad, que oculto por razones largas de explicar y, principalmente, por carecer de la precisa libertad de acción para ello; si como amante, que sé, lo es usted, de toda causa justa, estas líneas encuentran acogida en ese periódico, un acto más será de gratitud que esta ciudad á usted le debe.

Compréndese que el pueblo de Daimiel desee su progreso, que ambición ésta es noble y lógica, pero cuando éste ha de sustentarse en falsedades y con evidente perjuicio de sus límites pierde la parte simpática que su anhelo pudiese tener.

No se limitan los comunicantes de Daimiel, que hemos de creer lo es el Pueblo todo ó al menos sus representantes mientras el artículo de referencia no sea rectificado, á encomiar las excelencias de sus terrenos para la instalación del campo de Aviación, sino que pretenden desprestigiar las condiciones que el que aquí se les ofreció á los aviadores en su reciente visita pueda tener; esto es sencillamente intolerable; ¿dónde están, que no los conocemos, esos estrategias de Daimiel, que afirman ser la situación geográfica de su campo mejor que la de Ciudad Real? ¿Quién les ha dicho á esos videntes que la Aviación española ha de concretarse «siempre» á África? ¿Por qué no se presentan para regentar la Aviación en España esos «ases» que olvidan que nuestro país tiene otras fronteras, como la portuguesa, que si bien hoy, por nuestras cordiales relaciones internacionales, apenas exige vigilancia, pero que es frontera al fin que no hay que olvidar?

Y, sobre todo, ¿de dónde sacan, en su afán acaparador, que la distancia que media entre los campos de Daimiel y los de Ciudad Real es de

tener en consideración respecto á la ruta africana?

Con olvido muy lamentable los comunicantes daimieleros (perdón por la palabreja) lo mismo que no sólo de pan vive el hombre, no sólo de campo vive la Aviación, pues que ésta precisa: piezas de recambio, grasas y líquidos propulsores, «de lo que carece Daimiel en absoluto», y Ciudad Real, sino de todo, tiene algo y muchísimas más facilidades de proporcionárselo por su mayor facilidad de comunicaciones.

En su afán absorbente, los comunicantes (repito que Daimiel mientras el comunicado no se rectifique por quien debe hacerlo) llegan al extremo de «protestar» (textual) contra la campaña que Ciudad Real ha realizado para conseguir el aerodromo; esto es lo que más nos duele á los que amamos á esta capital.

Sería curioso saber la certeza de la afirmación vertida, según los comunicantes, por los dignos oficiales aviadores, que el campo que se ofrece en Daimiel «es el mejor de España», porque de ser así deben dejar Cuatro Vientos y Tablada para establecerse en ese «Non Plus Ultra» *aviatorio* que se les ofrece; pero aseguro, porque tengo base para ello, que esa afirmación es completamente gratuita y como, por otra parte, hechos cantan, sería muy de desear que esos monopolizadores de la Aviación española hubiesen dicho en el comunicado las ofertas que, «superiores» á las de Ciudad Real, ha hecho tan «patriótica» (!) ciudad competidora.

Y, nada más, señor Director; mi pluma, harto lega en estos menesteres, no sé si habrá sabido dar forma galana á una repulsa que entiendo precisa, pero, en todo caso, siempre será la expresión sincera de un manchego que ama de veras á la capital.—*Ursus*»

* * *

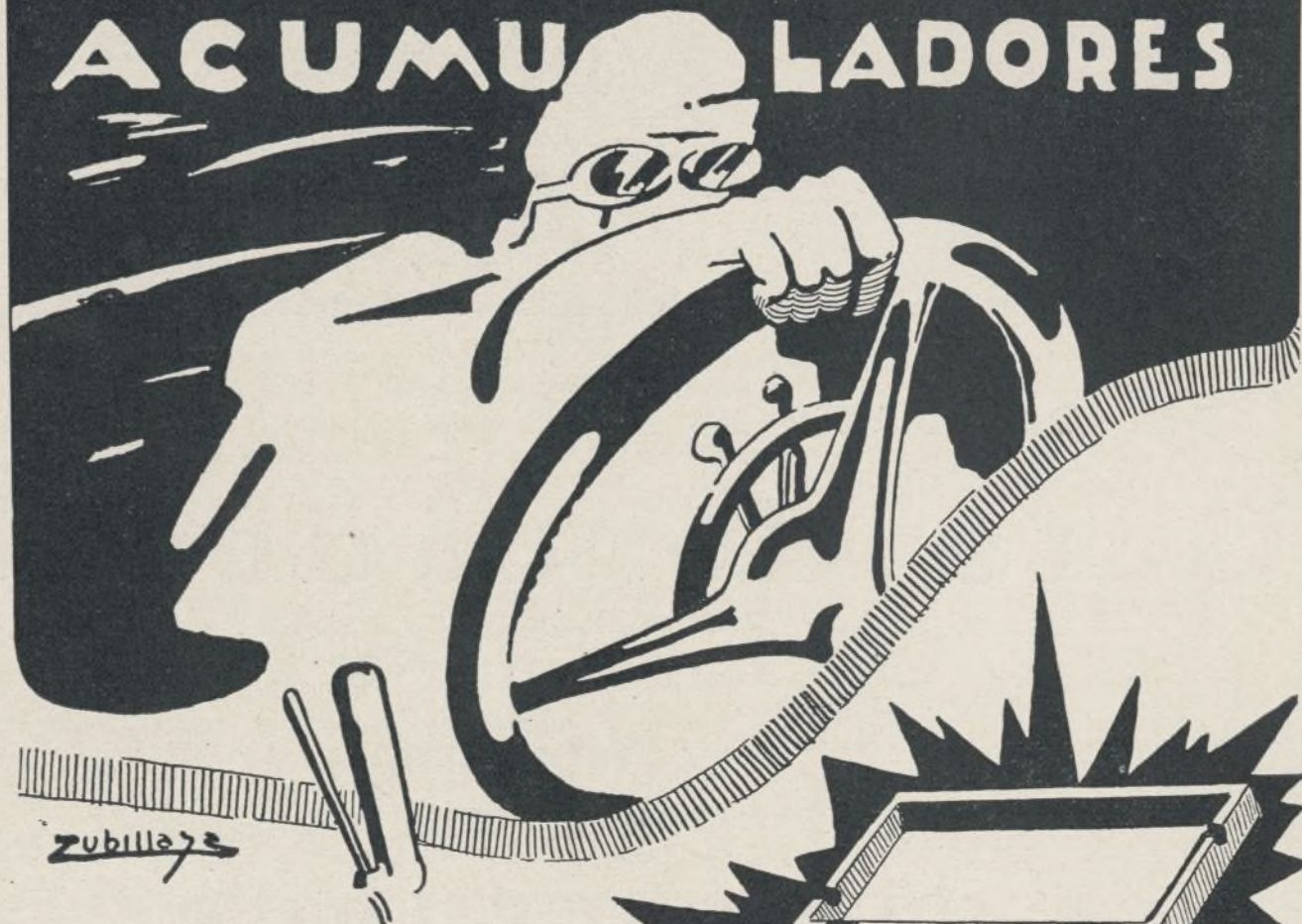
Con motivo de este mismo asunto, *El Sol*, en su última plana de «Vida Deportiva», publica el siguiente artículo:

«¡Aún no asamos!...

Decimos esto, porque con gran

TUDOR

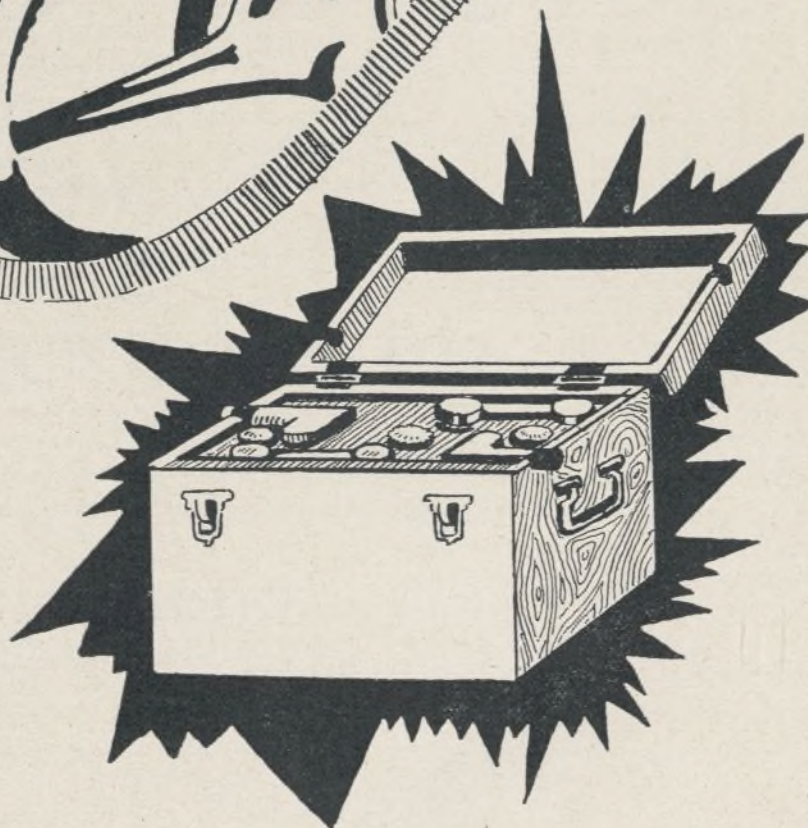
ACUMULADORES



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

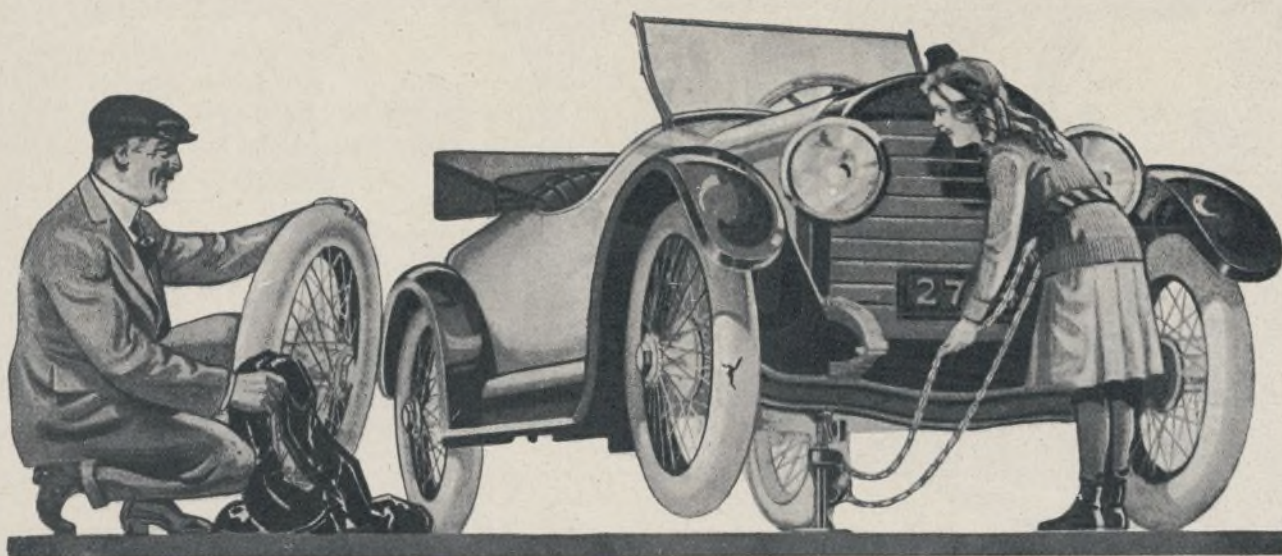
MADRID
Calle de Sagasta, 19

BARCELONA
Balme, 129 bis

BILBAO
Garduqui, 3

VIGO
Policarpo Sanz, 16

Fábricas: MADRID y ZARAGOZA



Con el nuevo

Gato de cadena

una niña

levanta un
coche en

diez segundos



VILLAMIL

Alcalá, 62

MADRID

sorprende nuestra hemos leído unos telegramas en que el benemérito pueblo de Daimiel, uno de los pocos de España que han sentido la necesidad de ponerse á tono con los progresos modernos, protesta airado contra Ciudad Real, que, á su vez, se siente capital de provincia, digna de su rango geográfico.

Pero, ¿qué va á ser ésto?

¿Es que alguien sospecha que «eso» de los aerodromos va á ser un privilegio especial que se conceda (y ¿por quién?) á determinados pueblos de España?

¡Oh dulces resabios de nuestra política española!

¡A ver! Un puente para mi distrito; una carretera para mi cacique... Un aerodromo para el pueblo del novio de la nodriza de mi nieto...

En Ciudad Real habrá aerodromo si Ciudad Real quiere (que sí quiere), como lo habrá en donde cada pueblo culto y progresivo quiera hacerlo.

El sambenito de la ruta aérea de Africa es una cosa absolutamente circunstancial.

Ni el porvenir de la Aviación española ha de limitarse á la ruta de Africa, ni á la Aviación militar, ni siquiera á la Aviación española.

Ese ejemplo del caso de Daimiel es clásicamente español frente á todo cuanto es progreso.

Pero prueba de un modo concluyente cuán grande es la ignorancia que en nuestro país disfrutamos acerca de lo que «ha de ser» la navegación aérea.

Precisamente uno de los elementos cuya escasez dificulta enormemente el desarrollo de la Aviación, aun hoy mismo, es el aerodromo.

En Aviación se ha puesto «la horca antes que el lugar»; se ha hecho algo parecido á lo que se atribuye á cierto constructor de coches que, después de terminar una magnífica «diligencia» en el patio de su taller, observó que no cabía por la puerta de su corral.

¡Las líneas aéreas!

Este será otro sambenito que se opongá á la multiplicación de los aerodromos, haciendo que las gentes

sencillas confundan la navegación aérea con los ferrocarriles ó con las carreteras.

Es muy fácil trazar sobre el mapa líneas aéreas. Partiendo del principio matemático de que el camino más corto entre dos puntos es la línea recta, pueden trazarse cuantas líneas aéreas se imaginen. Por eso esas líneas son imaginarias.

¡Qué más quisieran los pilotos que poder volar siempre en línea recta!

No. No contribuyamos con el silencio á que subsista ese equívoco, propio de una ignorancia plenamente justificada en un país, la mayoría de cuyos habitantes cree que el piloto «marchoso» que roza los tejados, ó el acróbata más ó menos hábil en la trampa del *looping*, son los verdaderos... «ases». Y más si son extranjeros.

La Aviación no es eso. La Aviación, en mala hora convertida en cosa de títeres, para diversión de pueblerinos (alternando con capeas, tracas,

cohetes y demás manifestaciones del regocijo con que en España se exterioriza nuestra «ficha» de país civilizador, más que civilizado), no se conoce aún en el 95 por 100 de los pueblos de la Península, y si se conoce en algunos es solamente como «número» de fiesta.

Si en España hemos de conformarnos con ese género de Aviación, con la Aviación «para Africa», con las líneas aéreas militares ó civiles, quédese la cuestión según está y ruede la bola.

Tendremos una Aviación que corresponderá exactamente á nuestro sistema ferroviario y á nuestra red de comunicaciones terrestres.

Una Aviación «á la española», como los callos.

Y al infeliz aviador que se encuentra con el motor averiado fuera de las «líneas oficiales», que lo parta un rayo, que luego los «terráqueos» nos encargaremos de decir que nuestros pilotos son unos tales.—*R. Ruiz Ferry*.

Cosas de América

Con motivo de la aplicación del impuesto sobre la fortuna en América, acaba de ocurrirle al famoso constructor americano Henry Ford una curiosa aventura que relatan los periódicos de su país, y cuyo reclamo nos complacemos en reproducir á continuación:

«El famoso señor había declarado que su fortuna imponible en el Estado de Michigan alcanzaba la cifra de 263.368.000 dólares, pero los administradores de las contribuciones americanas que, por lo visto, se diferencian de los de otros países por su intangibilidad contra las recomendaciones y las influencias, consideraron, no sin fundamento, que el millonario comerciante ocultaba la cifra auténtica de su fortuna.

En efecto, ésta se calcula en 750 millones de dólares, comprendido en esta cifra el valor comercial de su Casa.

La declaración registrada demostró que la Compañía Ford posee: 55 millones de dólares en efectivo metálico; que sus talleres, edificaciones y mejoras introducidas en los mismos se valúan en 47 millones de dólares; sus máquinas y herramientaje en 21 millones; su clientela en 20 millones, y esta última cifra se disputa inferior á la realidad por los banqueros de dicho país.]

Sobre estos bienes la Compañía ha enviado un cheque de 10 millones de dólares al Estado, como parte contributiva correspondiente á la Ford Motors, á la Michigan Iron and Land Company, á la Dearborn Realty and Construction Company y á la Dearborn Independent.

Pero los funcionarios del Estado de Michigan, como más arriba dejamos dicho, no han transigido con esa apreciación voluntaria del millonario americano, á quien han comunicado que aplican esos 10 millones de dó-

lares, única y exclusivamente á la contribución correspondiente á la Compañía de automóviles, exigiendo de mister Ford, que continúe remitiendo cheques separados

por cada una de las citadas empresas.

El *pobrecito* millonario está altamente preocupado, pues teme, y no sin razón, que si le dejan sólo 600

millones de dólares de fortuna, va á tener que pedir limosna por los pueblos del Estado de Michigan.

Menos mal que podrá pedirla en un *Ford*.

AEROSTACIÓN

La Copa Gordon Bennett

En nuestro número del 15 de agosto dábamos el historial de esta prueba internacional.

Damos hoy los detalles de los competidores que se han inscripto este año:

Gran Bretaña.

Teniente coronel Demville, piloto, Baldwin, ayudante, á bordo del *Banshee*; Enrique Spencer, piloto, E. Allen, ayudante, á bordo del *Margaret*.

Francia.

Mauricio Bienaimé, piloto, Ravaine, ayudante, á bordo del *Picardie*; Jules Dubois, piloto, Collins, ayudante, á bordo de *La Marne*; Crombez, piloto, Alberto Crombez, ayudante, á bordo de *Ville de Lille*.

Estados Unidos.

R. H. Upson, piloto, J. Andries, ayudante, á bordo del *Aero Club of America*; Bernard von Hoffman, piloto, J. S. Mac Kibben, ayudante, á bordo de *City of Saint Louis*; T. Tvan Armand, piloto, W. Seiberling, ayudante, á bordo del *City-of-Akron*.

Italia.

Mayor José Valle, piloto, Ferrero, ayudante, á bordo del *Triomphale VI*; Mayor Barbanti, piloto, Hugo Madori, ayudante, á bordo del *Triomphale IX*; Celestino Usuelli, piloto, sin ayudante ni globo designado.

España.

Eduardo Magdalena, piloto, Joaquín de La Llave, ayudante, á bordo del *Jesús Fernández Duro*.

Suiza.

C. Armbruster, piloto, Luis Aser-

mier, ayudante, á bordo del *Zurich*.

Bélgica.

Teniente Labrousse, piloto, teniente Buiget, á bordo del *Liège-Iser*; Ernesto Demuyter, piloto, Alex Veens- tra, ayudante, á bordo del *Bélgica*.

Con arreglo al sorteo, oportunamente verificado, las salidas se dieron en el orden siguiente:

1. *Banhsee* (Inglaterra).
2. *Picardie* (Francia).
3. *Aero Club of America* (Estados Unidos).
4. *Triomphale IX* (Italia).
5. *Jesús Fernández Duro* (España).
6. *Zurich* (Suiza).
7. *Bélgica* (Bélgica).
8. *Margaret* (Inglaterra).
9. *La Marne* (Francia).
10. *City of Akron* (EE. UU.).
11. *Triomphale VI* (Italia).
12. *Liège-Iser* (Bélgica).
13. *Ville de Lille* (Francia).
14. *City of Saint Louis* (Estados Unidos).
15. *X. X.* (Italia).

Las agencias telegráficas españolas no han entrado aún en esto de la Aeronáutica. Así se ha podido ignorar, hasta que llegó á Madrid la prensa belga, el siguiente episodio:

El globo *Bélgica* sufrió un desgarrón al intentar salir; reparado rápidamente, y retrasada la salida, se observó al soltarle que uno de los soldados que ayudaron á la maniobra quedaba colgado de una cuerda. Tras unos segundos de angustia en el público, pudo verse que Demuyter, con gran serenidad, izaba al soldado y lo hacía entrar en la barquilla.

Después se conoció por radiograma otro detalle que pudo ser trágico:

El globo *City of Saint Louis*, americano, que había conseguido aproximarse á las costas de Irlanda, encontró, al hallarse cerca de tierra, viento contrario, que le llevaba mar adentro. Intentaron su piloto, von Hoffman, y el ayudante, Mac Kibben, llamar la atención de unos barcos próximos, pero no lo consiguieron. Comenzaron entonces á arrojar lastre, y llegaron á arrojar sus prendas de vestir, para recuperar altura y volver á encontrar la corriente de aire hacia tierra.

Vieron á poco al barco inglés *Thistle*, al que hicieron señales, que fueron advertidas por la tripulación. Descendieron entonces, y, cuando la barquilla del globo se hallaba ya próxima al barco, el ayudante Mac Kibben cayó al agua. Como consecuencia de este desastre el globo ascendió rápidamente, obligando al piloto á desgarrar. Piloto y ayudante fueron recogidos por el *Thistle*.

La clasificación, que parece definitiva, del concurso Gordon Bennett de globos esféricos, es la siguiente:

- 1.º *Zurich*, 750 kilómetros.
- 2.º *Margaret*, 675,200 kilómetros, empatado con el *Aero Club of America*, 675 kilómetros.
- 3.º *Banhsee*, 635 km.
- 4.º *Triomphale VI*, 620 km.
- 5.º *Triomphale IX*, 615 km.
- 6.º *La Marne*, 610 km.
- 7.º *City of Akron*, 590 km.
- 8.º *Jesús Fernández Duro*, 560 kilómetros.
- 9.º *Liège-Iser*, 550 km.
10. *Picardie*, 530 km.
11. *Bélgica*, 500 km.
12. *Ville de Lille*, 315 km.

El *City of Saint Louis* (Estados Unidos) queda desclasificado por haber caído en el mar.

Lo que opinan
de los aparatos

BOWSER

sus clientes
de España:

Calleros Mecánicos
de
Carpintería y Herrería
Almacenes de Maderas
de
Europa y América

Depósito de hierros U
y arguetas I

Cierres y Persianas
enrollables de madera

Cancelas giratorias
Cada clase de trabajos
de Carpintería y Herrería

Depósito en Pasajes

R.

HEREDEROS DE RAMON MIGICA
Contratistas de Obras

San Sebastian 28 de Mayo de 1921
NUEVOS TALLERES Pasaje de Alcha

Sres. S. F. Bowser & Co., Inc.

- Rue Denis Poisson -5- -

PARIS (17^e)

Muy Sres ntros: Acusamos a Uds. recibo
de su atenta carta 24 del actual, y tenemos el gusto de mani-
festarles, que estamos muy satisfechos del funcionamiento de
los aparatos de su fabricación que tuvimos ocasión de adqui-
rir en esa Casa hace ya algún tiempo.

Con este motivo nos repetimos suyos
afitos. y ss.ss. q.e.s.m.

c/c

Pida usted á la Casa

S. F. Bowser & Cº. Inc., 5, rue Denis Poisson - PARIS

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

Otro triunfo de las motocicletas

Indian

Carrera de las DOCE HORAS

(10 de Julio de 1921)

CATEGORÍA 750 C. C.

1.^o Baltasar Santos *Indian*
sobre

BATIENDO EL "RECORD" DE 1919 CON LA IN-
MENZA VENTAJA DE 307,636 KILÓMETROS...!!

Realizando en tan dura prueba de
los puertos 683,156 Kilómetros
con una moto de 5 HP, de riguroso
turismo, y venciendo al segundo
por 141 Kilómetros 445 metros de
❖ ❖ ❖ ventaja. ❖ ❖ ❖

AUTOMOVIL SALON

Talleres y Garaje:
Lagasca, 103

MADRID

Exposición:
Alcalá, 81

Calle de Trafalgar, 52. BARCELONA - Calle de la Paz, 33, VALENCIA

París-Brest y regreso

De las diversas pruebas ciclistas que constituyen el calendario clásico francés, es París-Brest y regreso una de las más interesantes.

Córrese dicha prueba solamente cada diez años, y su historial es interesante precisamente por el hecho de estar aún vivo y disfrutar salud excelente el héroe de la primera jornada de este trofeo ciclista.

En octubre de 1891, época en que la bicicleta era aún en Francia un aparato extraño para las multitudes; cuando el neumático acababa casi de hacer su aparición, el diario parisino *Le Petit Journal* había preparado ese acontecimiento ciclista, consistente en recorrer 1.200 kilómetros en una sola etapa.

Aquella primera jornada de 1891 fué ganada por Carlos Terront, campeón francés de fondo en *biciclo* en 1888 y campeón de Francia en bicicleta en 1889.

Doscientos dos corredores tomaron la salida en el primer París-Brest-París. El vencedor efectuó el recorrido en casi tres días completos, sin dormir un instante; setenta y una horas y veintidós minutos exactamente.

El segundo París-Brest-París se corrió en 1901, tomando la salida 214 corredores. Ganó la carrera Mauricio Garin, invirtiendo en recorrer los 1.200 kilómetros 52 horas, 11 minutos y 1/5 de segundo.

La tercera prueba, efectuada el 24 de agosto de 1911, reunió un lote de 133 corredores. La ganó Emilio Georget, en 50 horas, 13 minutos y 50 segundos.

Este año la prueba se corrió los días 2, 3 y 4



Treinta años después... el que venció en 1891 da la salida a sus émulo de 1921...



Terront, Garin y Georget, los vencedores de 1891, 1901 y 1911, á la cabeza del desfile

de septiembre y reunió 106 competidores. Los premios eran como sigue:

Clasificación general: 10.000 francos al primero, 4.000 al segundo, 1.500 al tercero, 800 al cuarto, 700 al quinto, 600 al sexto, 500 al séptimo, 400 al octavo, 300 al noveno, 200 al décimo y 100 á cada uno del undécimo al vigésimo.

Aparte de estos premios oficiales había varios particulares en los diversos puntos del recorrido.

La fórmula de la carrera establecía dos categorías: una para corredores de velocidad y otra para turistas de carretera, quedando prohibidos en absoluto los entrenadores, seguidores ó cuidadores en la carretera. En los controles estaba permitido todo género de cuidados y atenciones. Los corredores de la categoría de velocidad podían cambiar de bicicleta con quien quisieran y donde quisieran, sin ninguna formalidad de precintaje. Los de la categoría de turistas de carretera, en cambio, habían de llevar su máquina precintada. Podían, como sus colegas de velocidad, organizar en los controles todo género de auxilios; pero les estaba también prohibido prestar ayuda á aquellos como recibirla de ellos.

Delante de la redacción del *Petit Journal*, en el patio de cuyo edificio debían los corredores firmar el acta de salida, se apiñaba momentos antes de ésta una multitud enorme, para asistir al desfile de los participantes en la cuarta prueba París-Brest-París.

El desfile por las calles de la capital terminó en la Puerta Dauphine, donde el



El desfile se inicia delante de «Le Petit Journal»

veterano Terront, vencedor de 1891, dió la señal de la salida efectiva para la carrera.

A las 55 horas, 7 minutos y 8 segundos, Luis Mottiat llegó al velódromo del Parque de los Príncipes y se clasificó primero de la prueba, siguiéndole en la clasificación:

- 2.º Eugenio Christophe, 55 h., 30 m., 33 s.
- 3.º Emilio Masson, 55 h., 30 m., 38 s.
- 4.º Luis Heusghem, 55 h., 38 m., 22 s.
- 5.º Félix Sellier, 56 h., 28 m.
- 6.º Constantin, 62 h., 7 m.
- 7.º Parel, 62 h., 7 m., 3/5 de segundo.
- 8.º Ernest Paul, 62 h., 12 m.

* * *

Se calculan en 25.000 francos lo que cobrará el vencedor de esta prueba por los diversos premios que han de adjudicársele, y esta cifra sin duda ha despertado en el veterano Henri Desgrange el recuerdo de lo que fueron los ciclistas en el período heroico durante el cual tuvo lugar la primera prueba París-Brest-París.

Así en su diario, bien conocido, y á raíz de la carrera cuyos resultados dejamos anotados, ha refrescado

la memoria de los ciclistas con el relato, muy interesante, de uno de los «entre bastidores» de la primera carrera celebrada en 1891.

Traducimos á continuación, extractándolo, el relato de dicho ilustre periodista deportivo:

«Era cosa convenida, desde varios meses antes, que Carlos Terront correría el París-Brest-París sobre una bicicleta *Humber*. El campeón francés había dado su palabra; tenía la promesa de *Humber* de suministrarle

bicicletas para la carrera, y en aquellos tiempos en que las palabras eran oro, esto era ampliamente suficiente.

Tres semanas antes de la salida, Terront recibió de una casa de ciclos una carta que, sobre poco más ó menos, decía lo siguiente:

«Nos decidiríamos á correr París-Brest y regreso, si usted consintiera en montar nuestra marca.

»Como remuneración de su colaboración le daríamos, en caso de victoria, una suma cuya cuantía estamos dispuestos á discutir con usted. Le ofreceríamos, además, en nuestra fábrica, un puesto de inspector, con vivienda y sueldo, puesto que no exigiría de usted ningún trabajo muy importante, ya que se reduciría á examinar de vez en cuando nuestras bicicletas, al objeto de que pudiéramos en nuestra propaganda anunciar que nuestras máquinas estaban repasadas por usted».

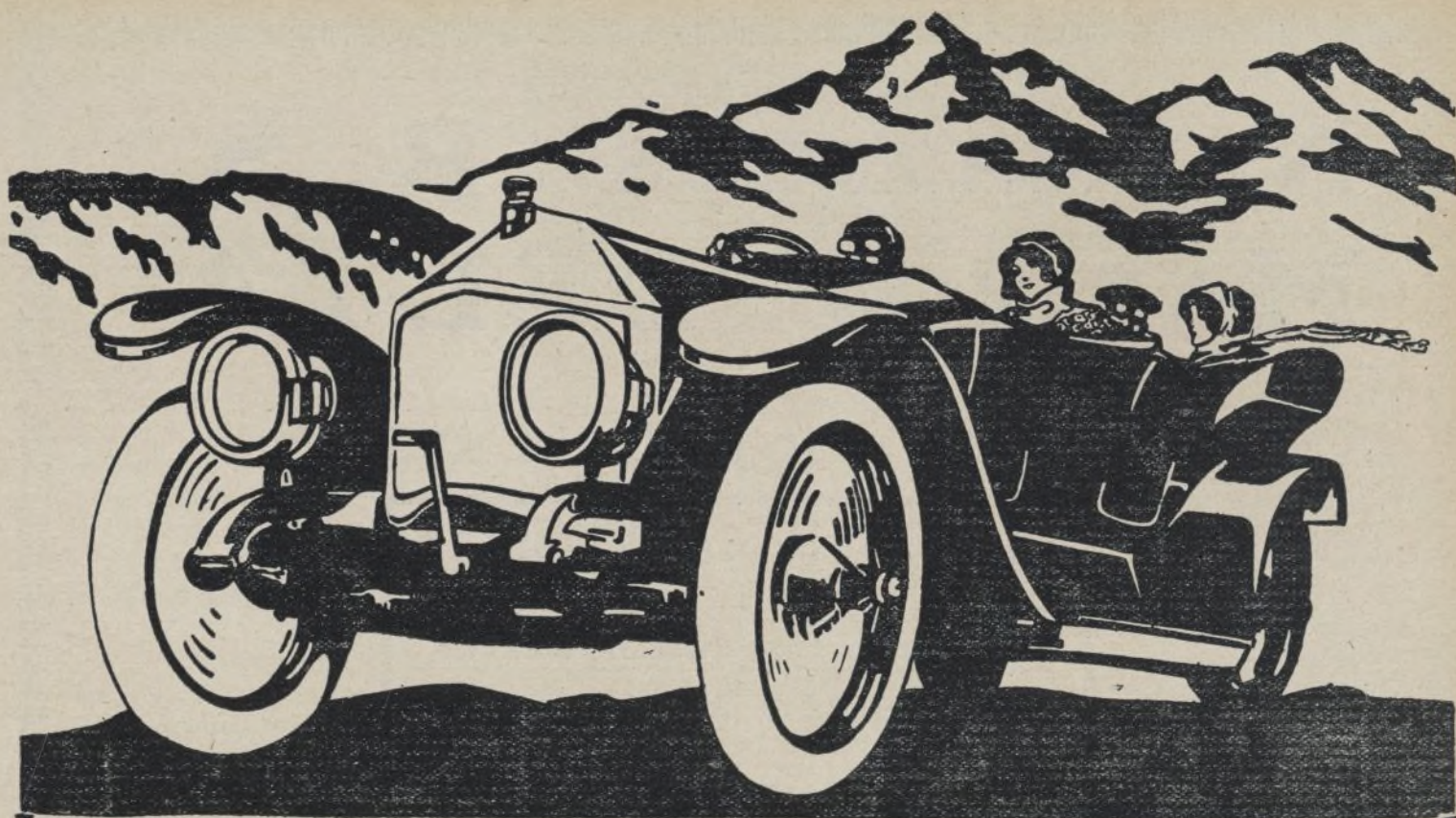
La actitud de Terront en disyuntiva tan grave redujose á presentar la carta en la casa *Humber*, cuyo director no pestañeó siquiera. Y se efectuó la carrera.

Terront ganó sobre máquina *Humber* y algunos días después se presentó en la casa para recibir la justa recompensa del servicio, cuya retribución no había preestablecido.

«Humber and C^o» le entregó... una medalla de oro, gran módulo, haciéndole observar que era esta una excepcional recompensa que sólo se concedía á aquellos que habían pres-



Los «Paris-Brest» á su paso por la rue Royale



Automóviles **Metallurgique**

Campeón de Rendimiento de Navacerrada

**Entrega en plazo inmediato sus
nuevos modelos**

14 HP
18 HP
26 HP normal
26 HP sport

Todos con arranque y alumbrado eléctrico

Gonzalo R. Peñalver

Paseo de la Castellana, 6 duplicado. - Teléfono S-607

Calle de Génova, 11 - Teléfono J-444 - MADRID

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

tado á la marca de la máquina servicios altamente señalados.

Carlos Terront, muy digno, cogió su medalla, dió las gracias, y se guardó muy mucho de presentar la larga factura de los gastos que una carrera de tres días le había ocasionado, y que, naturalmente, hubo de sufragar de su propio pecunio».

Subrayando la enorme diferencia que existe entre aquellos y los actuales tiempos, si bien la definición de «profesionales» no ha sufrido modificaciones en la legislación deportiva ciclista, refiere también Desgrange las curiosas anécdotas que siguen:

«Carlos Terront fué contratado un día por la empresa de un velódromo, para una carrera de veintiséis horas; la cifra es extraña, pero así fué, y jamás se supo por qué razón eran veintiséis horas lo que había de durar la carrera.

Desde las primeras vueltas, y sin duda por la enorme diferencia entre la calidad de Terront y la de sus contrincantes, el campeón francés comenzó á pasar delante de éstos, y á sacarles varias vueltas de ventaja con una facilidad realmente irrisoria. De seguir así las cosas durante las veintiséis horas, Terront había de sacar á sus competidores más de 100 kilómetros de ventaja. Esto constituía, naturalmente, un desastre para la taquilla del segundo día.

El empresario, á quien sin duda no sofocaban los escrúpulos, acercóse á Terront y le propuso que,



Mottiat, vencedor del cuarto Paris-Brest-Paris

una vez llegada la noche y vacío de espectadores el velódromo, se dejase suspendida la carrera, y para la reanudación de la misma, de madrugada,

se arreglase el cuadro de modo que los corredores quedaran en tal forma que la ventaja de Terront sobre sus contrincantes fuera lo suficientemente insignificante para que el público pudiera hallar interés en presenciar el final de la carrera.

La respuesta de Terront fué, realmente, corneliana:

—¿Por cuántas horas me ha contratado usted?

—¡Hombre! Por veintiséis horas —repuso el empresario.

—Pues, entonces, señor mío, sepa usted que cuando á mí se me contrata por veintiséis horas, tengo por costumbre correr veintiséis horas.

Sus últimas palabras las pronunció ya con la máquina en marcha».

Otro ejemplo:

«Luis Cottureau, vencedor de la tercera carrera Burdeos-Paris, en 1893, quedó tan agotado por el esfuerzo suministrado para su victoria, que algún tiempo después, participando en una carrera de doce horas, celebrada en el velódromo del Sena, producía en el público una sensación tal de lástima que su patrono, Clément, le mandó un recado diciendo que podía abandonar la carrera.

El mensajero llevó á Clément la respuesta siguiente:

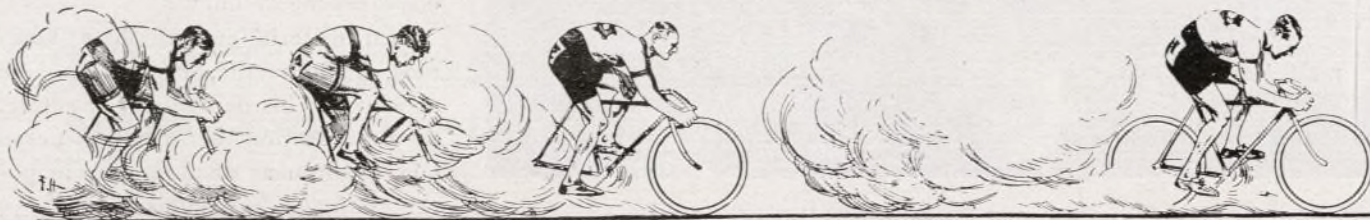
—Pregúntale á Clément cuánto me da por abandonarla».

Estos eran los «profesionales» de mil ochocientos noventa y tantos.

Desde entonces ha llovido mucho...



Christophe, el favorito popular, segundo de la clasificación, es llevado en hombros





LA REVANCHA FRANCESA

El circuito aéreo y automovilista de Brescia



La serie de contrariedades sufrida por Francia en estos últimos tiempos en materia deportiva, ha tenido un giro que no podemos calificar de inesperado conociendo el temperamento francés.

Las derrotas sufridas en Le Mans y en la Copa Schneider, habían llevado la amargura al ánimo de los *leaders* del automovilismo y de la aviación en Francia.

La sed de venganza había llegado al paroxismo...

Goux y Lecoite, dos auténticos «ases», han sabido devolver al pabellón francés todo su prestigio y á sus compatriotas toda su fe ardorosa en la invencibilidad de «lo suyo».

La victoria de Goux en esta competición franco-italiana, adquiere una importancia extraordinaria si se considera la proeza alcanzada al obtener una velocidad media de 144,720 kilómetros por hora, *record* mundial en carretera y en pista.

(Ciertamente que Bordino, con su *Fiat*, alcanzó, en una de sus vueltas, la



Sadi Lecoite, el héroe del circuito aéreo de Brescia

fantástica velocidad de más de 150 kilómetros por hora, pero no pudo

terminar la carrera por culpa de una magneto).

Tras de Goux se clasificó Chasagne, otra de las «víctimas» del Gran Premio de Francia.

Sadi Lecoite, ya lo decíamos en el pasado número, obtuvo una victoria aplastante sobre sus contrincantes.

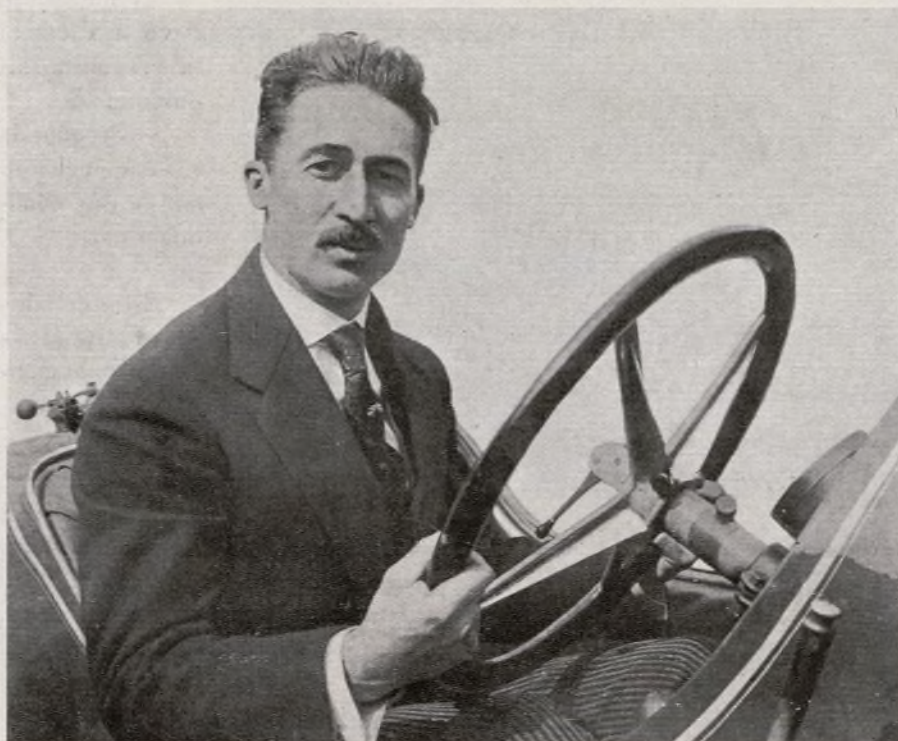
Único representante de los colores franceses, ha tenido toda la gloria para él solo.

Francia está de enhorabuena, y su industria automovilista y aeronáutica prepara los dos «salones» respectivos. Del 5 al 16 de octubre los automóviles y sus accesorios; del 12 al 27 de noviembre los aviones y sus accesorios.

¿Veremos en esos dos salones cosas realmente nuevas?

En materia automovilista veremos, seguramente, precios que se acercarán á los de antes de la guerra.

En cuestión aeronáutica pesará aún, como maza de plomo, los inagotables *stocks* de la guerra...



Goux, el héroe del circuito automovilista de Brescia

Carrera Isla de Fanoe

Dinamarca Kilómetro lanzado 3-julio-1921

1^o absoluto
FIAT

TIEMPO: 21 SEGUNDOS

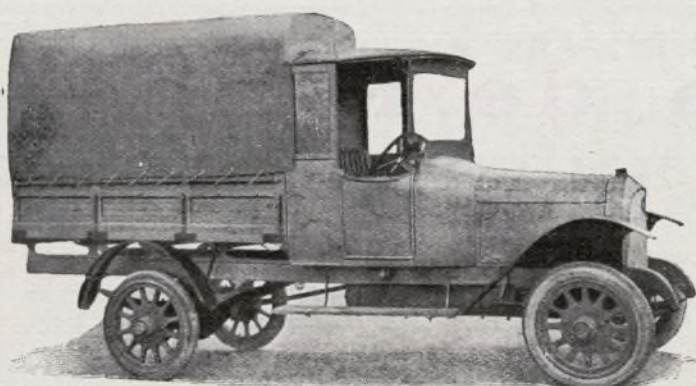
Batiendo todos los "records" precedentes

PRIMERA CATEGORÍA:

1.º FIAT 501

FIAT HISPANIA
AVENIDA CONDE PEÑALVER, 19

MADRID
TELÉFONO M.-454



Camioneta ELIZALDE

1 1/2 TONELADA
DE CARGA ÚTIL

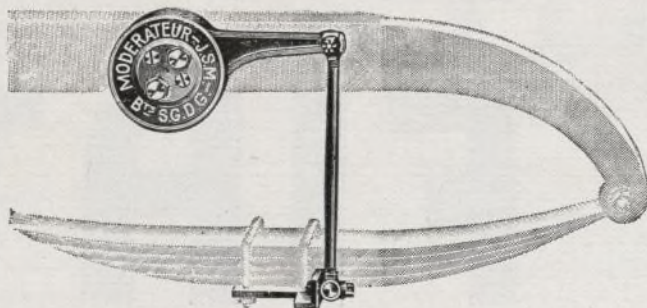
CONCESIONARIO: UREÑA
Prim, 1 MADRID



EL ELEVADOR
"GARNIER"

Aparato para elevar la gasolina, sustituyendo la alimentación de los motores por gravedad ó por bomba de presión.

El más sencillo, sin desgaste alguno, á funcionamiento visible en marcha y con todos sus órganos accesibles.



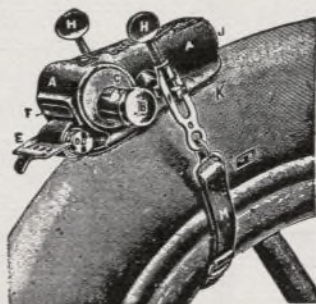
Amortiguador S. M.

Sin líquido, no requiere reglaje alguno ni cuidados; deja á las balistas su elasticidad. Modelo especial para Citroen.

LEONCIO GARNIER

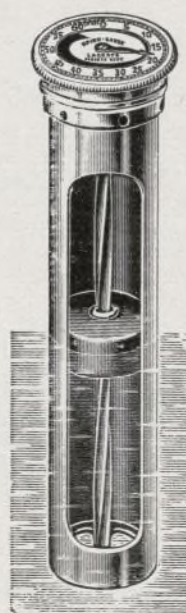
Miracruz, 9

San Sebastián



"VULCANS" VULCANIZADOR

Funcionamiento automático, vuelve á poner como nuevo cámaras y cubiertas sin vigilancia alguna. Más de 30.000 en uso.



SPIRO-JAUGE

Verificador y medidor de gasolina; mecanismo muy preciso y que no puede desarmarse.

Colocación fácil. Modelo especial para Citroen y Ford.

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

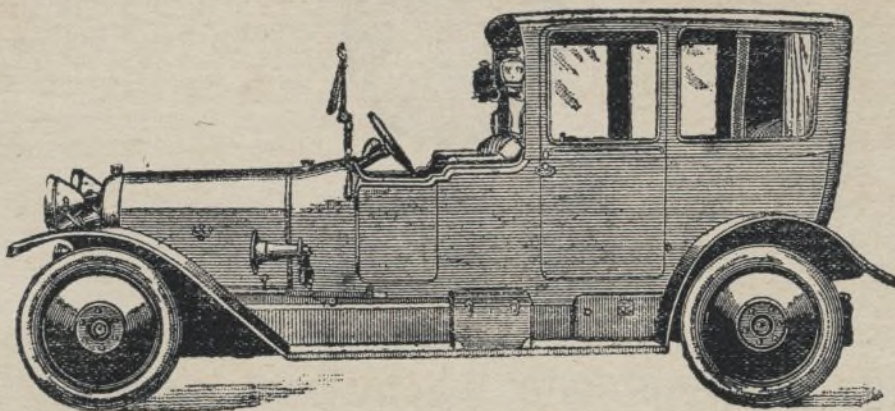
ACEITE JÚPITER



Inalterable á todas las temperaturas

AUTOMÓVILES

Chenard & Walcker



ENTREGA INMEDIATA

Representante general para España:

Julián Olave

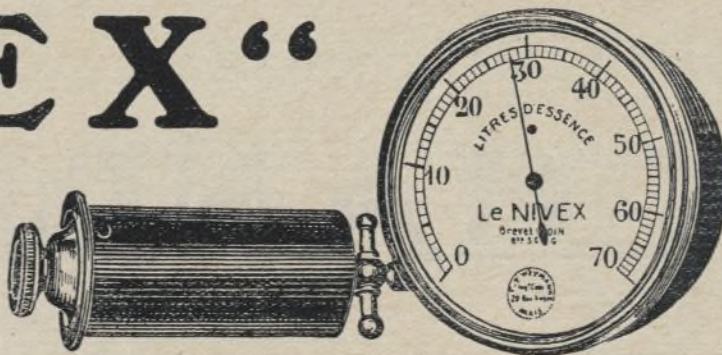
Jorge Juan, 15

M A D R I D

“NIVEX”

C. T. Weymann

Indicador de la cantidad de gasolina que hay en el depósito, 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

Automóviles "Minerva"



Entrega normalmente los nuevos modelos 1921

FABRICADOS ESPECIALMENTE PARA LA

SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE AUTOMÓVILES MINERVA

Castelló, 41
M A D R I D

AUTOMOVILES

CHANDLER

TIPO SPORT
SEIS CILINDROS

ENTREGA
INMEDIATA

Zurbano, 52
M A D R I D
Teléfono J - 127

NATACIÓN

Cualquiera que examine las adjuntas fotos, sin detenerse á leer estas



Una «carpa» (nadador Sr. Lara)

líneas, supondrá que ellas corresponden á un Club extranjero, más ó menos sueco...

Y, sin embargo, son absolutamente madrileñas, de un madrileñismo á tal punto clásico, que el lugar donde están hechas es algo tan antiguo que no hay madrileño que no lo conozca... por fuera.

En el Paseo de San Vicente, frente á las dependencias del Palacio Real correspondientes á la espalda de Caballerizas, ¿quién no ha sentido la tentación, rápidamente vencida, de penetrar en los famosos «Baños del Niágara»...?

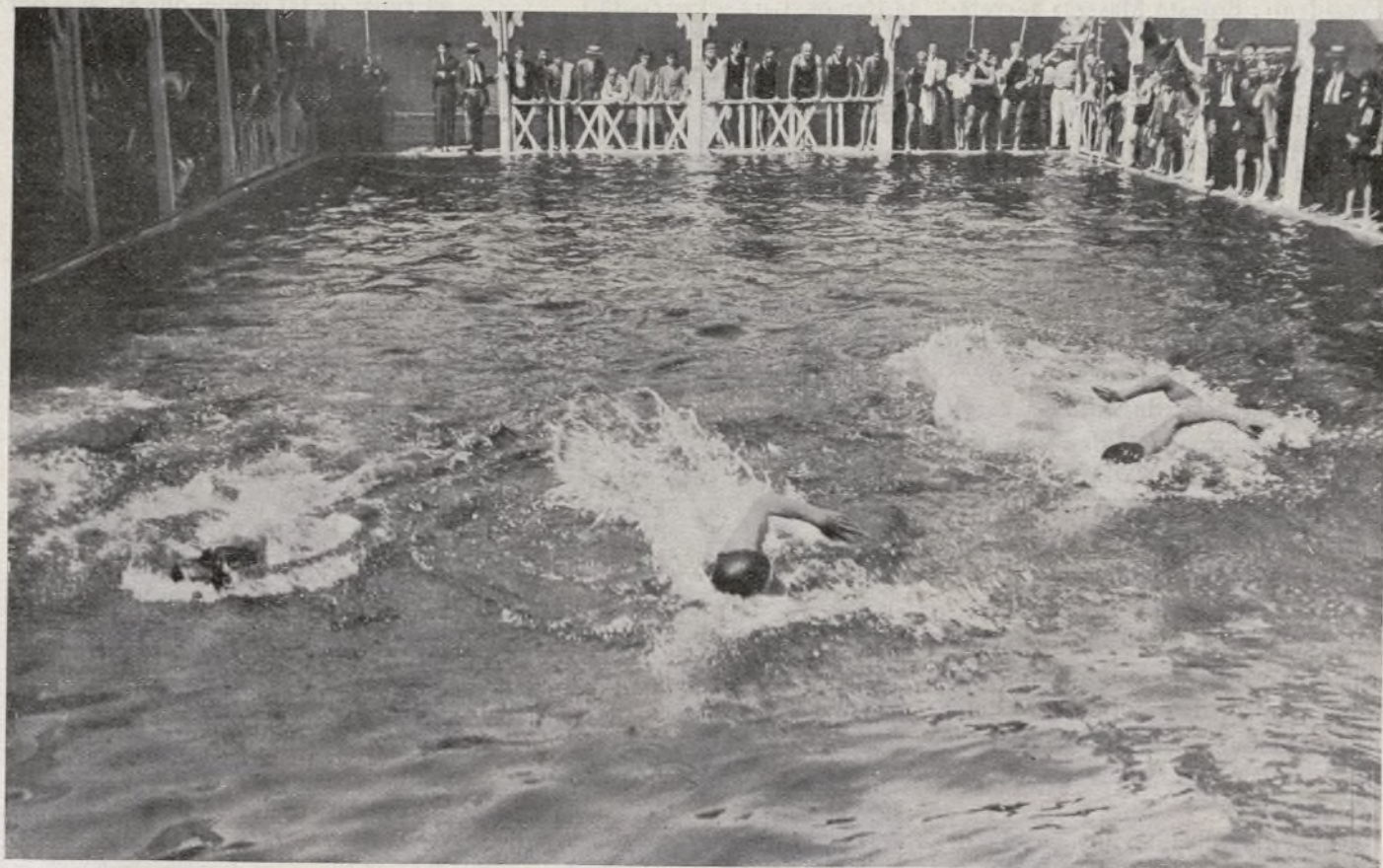
Pues ese «ex-Niágara» ha sido convertido en Club de Natación por obra y gracia de unos cuantos héroes capitaneados... por un catalán.

Alberto Maluquer, cuya actividad en cosas de atletismo es bien conocida de todos los que padecemos la chifladura de la educación física, el

que, con Pepe Trabal, unas veces colaborando y otras peleándose, ha



Un «ángel» (nadador Sr. Peralta)



Vista general de una de las piscinas del «Club de Natación Atlético»

Fots. Alvaro



Partido de «polo acuático»

contribuido á la edificación de lo que en Cataluña existe en materia atlética, ha sido el mago bajo cuya «varita de virtudes» ha nacido *por arte de encantamento* el «Club de Natación Atlético de Madrid», formado ya por una pléyade inmensa de futuros tritones y gobernado por la siguiente Junta directiva:

Presidente: A. Maluquer; Vice-Presidente: Ernesto Masses; Secretario: César Arnal; Vice-Secretario: Jorge Peralta; Tesorero: Tomás Fernández; Contador: Emilio Bautista.

Días pasados se celebró con gran éxito el festival de inauguración del «Club de Natación Atlético».

En las distintas pruebas, reservadas a socios del nuevo Club, tomaron parte 37 nadadores.

La fiesta se desarrolló de acuerdo con el siguiente programa:

Demostración de saltos, á cargo de los nadadores Winckler, Lara, Retana, García (S.) y Carbonero, quienes realizaron los clásicos del «ángel», «carpa» y otros varios, de libre elección de los nadadores.

Seguidamente se realizaron demostraciones de estilos de natación, por este orden: Braza de pecho, por Frahm; braza de espalda, por Lara; *over* sencillo, por Peralta Ramos; *double over*, por Turner, y *crawl*, por Maluquer.

Luego se disputó una carrera de 50 metros, con un viraje, dotada de premios. Los primeros se clasificaron

por el orden siguiente: Primero, Peralta Ramos; segundo, Martín; tercero, Frahm; cuarto, García (F.), y quinto, Lara.

A continuación se verificó una carrera de 100 metros, por equipos; en la que éstos se clasificaron de esta manera: Primero, García (F.), Monjardín y Martín; segundo, Turner, Frahm y Masses; tercero, Peralta Ramos, Lara y García (J.)

Por último, se jugó un partido de *water polo* entre los dos primeros equipos del Club.

La contienda resultó muy interesante, si bien el equipo grana se mostró mucho más fuerte que su contrario, motivo por el cual éste fué do-

minado en los dos tiempos, terminando el partido por tres *goals* á uno á favor del equipo grana.

Los bandos estaban formado::

Equipo grana: Bautista, Martín, García, Peralta Ramos, Turner, Frahm y Lara.

Equipo azu': Aragón, García (S.), Maluquer, Masses, Monjardín, Carbonero y García (F.)

Arbitro: César Arnal.

El numeroso público, entre el que figuraban distinguidas señoritas, dedicó numerosos aplausos á todos los nadadores.

Y nosotros ofrecemos al primer club de natación madrileño nuestro más decidido apoyo.

Es preciso darse cuenta por sí mismos del esfuerzo que, en unos días solamente, han realizado los fundadores de este Club para creer en la posibilidad de cuanto han conseguido.

La piscina destinada á este Club es magnífica; el agua se renueva á *diario* totalmente, y, además, durante las prácticas natatorias hay una entrada constante de agua limpia y una salida canalizada paralelamente al borde de la piscina, por donde desborda el agua; de tal modo, que el nivel del «sagrado elemento» es el de la máxima capacidad del estanque.

Próximamente volveremos á ocuparnos de esta instalación, que ignoran la mayoría de los madrileños... más ó menos hidrófobos.

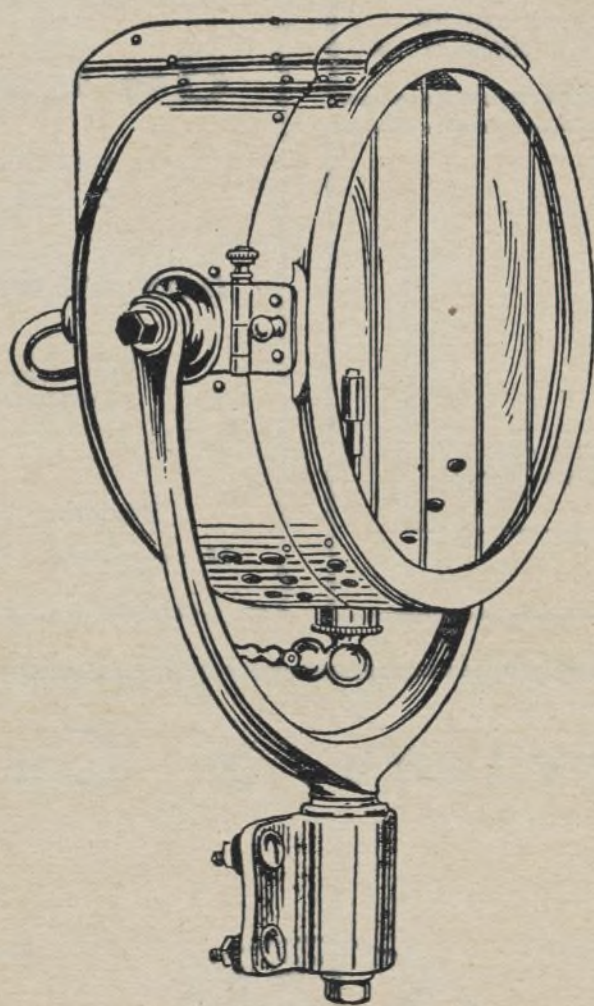
* * *




Grupo de nadadores y «polistas», vencedor del partido inaugural

Fots. Alvaro

FAROS Y PROYECTORES
Tarrida y "Omnia"



Stock importante
en almacén 

E. TARRIDA

Claudio Coello, 50

M A D R I D

Fábrica de radiadores de todas clases

RICARDO COROMINAS

Proveedor efectivo de la Real Casa

Reparación de los
mismos, faros, fa-
roles, bocinas, ale-
tas, etc.



Equipos completos
de radiadores, de-
pósitos y accesorios
para aviación.

MADRID: Calle de Monteleón, 28 - Teléfono J. 835
BARCELONA: Gran Vía Diagonal, 458 - Teléfono G. 788

Alfonso
FOTÓGRAFO

*Fuencarral, núm. 6
Teléfono 2869-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

Automóviles y Camiones

**Hijos de
Labourdette**

Miguel Angel, 31

MADRID

Teléf. J-723



REPRESENTANTES
GENERALES PARA:

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

QUEDAN AGENCIAS REGIONALES QUE CONCEDER

Los resultados de las dos grandes reuniones de los Campeonatos de España de Natación, en Barcelona, han sido los siguientes:

8 de septiembre. — Bajo la pulcra organización acostumbrada del «Club de Natación Barcelona», cuya organización le fué encargada por acuerdo de la última asamblea general de la «Federación Española de Natación Amateur», han tenido efecto estas dos grandes manifestaciones del deporte de la Natación.

Gracias á las facilidades dadas por la Junta de aquel puerto, y muy particularmente su director, Sr. Aixela, se pudo cercar en el ángulo del dique flotante una magnífica piscina de cien metros de recorrido por cincuenta de anchura.

En los muelles laterales estaban instalados unos cincuenta palcos y una tribuna capaz para acomodar mil espectadores.

La concurrencia en ambas pruebas respondió á su importancia y á la afición, cada día más deferente en este deporte, á pesar de ser el primer día lluvioso y poco á propósito á estos espectáculos al aire libre.

En dichas reuniones estaban inscriptos 73 nadadores, representando los seis clubs catalanes y Alicante.

El tribunal de honor lo componían las primeras autoridades y la «F. E. N. A.», representada por su secretario general, y el tribunal técnico estaba compuesto por el Comité técnico de la «F. E. N. A.» y personal de su Colegio de árbitros y oficiales, además de una representación de cada club, y estaba presidido, con carácter de árbitro supremo, por don Gerardo Collardin.

Los días anteriores se habían verificado eliminatorias entre los inscriptos, quedando para las finales los dos primeros de cada prueba y el mejor tercero.

Los resultados técnicos obtenidos en la primera fecha fueron:

1.500 metros, estilo libre. — 1.º, J. Cuadrada, «C. N. Barcelona», 27 minutos, 26 s., 2/5, que no bate su propio record, que es 25 m., 58 segundos, 1/5.

El record mundial lo tiene el Canadá, en 22 m.

2.º Puig, 28 m., 5 s., 2/5.

3.º Bretos, 29 m., 11 s., 2/5, ambos del mismo Club.

100 metros nadando sobre la espalda. — 1.º Tusell, «C. N. Barcelona», 1 m., 38 s. Tampoco bate el record anterior de 1 m., 37 s., 4/5.

El record mundial es de Alemania, en 1 m., 28 s., 2/5.

2.º L. Lafuente, 1 m., 46 s.

3.º Muntaner, 1 m., 48 s., 4/5, ambos del «C. N. Athletic».

200 metros braza de pecho. —

1.º Laguía, del «C. N. Lérida», 3 minutos, 26 s., 2/5, estableciendo el record español.

El record mundial lo tiene Inglaterra, en 2 m., 56 s., 3/5.

2.º Prausser, del «C. N. Sabadell», 3 m., 38 s., 4/5.

3.º Lavilla, del «C. N. Barcelona», 3 m., 45 s.

Relevos por equipos de cinco nadadores sobre 250 metros. — Triunfa el «C. N. Barcelona», con el equipo Gibert, Granados, Peradejordi, Roig y Fábregas, en 2 m., 54 s.

No se bate el record español de 2 m., 50 s., 1/5.

2.º El «C. N. Athletic», con Onwin, Fernández, Jiménez y Manifold (J. y H.), en 3 m., 4 s., 4/5.

Campeonato de saltos de palanca, de cinco metros. — 1.º A. Vila, «C. N. Barcelona», 33,8 puntos.

2.º I. Fernández, «C. N. Athletic», 39,6 puntos.

3.º Manifold (J.), del mismo Club, 43,4 puntos.

Concurso femenino de 100 metros, estilo libre. — Termina la primera jornada de los Campeonatos de España con esta interesante prueba femenina, clasificándose: 1.ª, señorita Nan Chasemoze, 1 m., 44 s., 2/5; 2.ª, señorita Diana Hartan, 1 m., 58 segundos; 3.ª, señorita P. Mason, 2 minutos, 20 s., 4/5 y 4.ª, señorita Peggi Peterson.

Estas señoritas, todas inglesas, fueron obsequiadas con ramos de flores, y obtuvieron todas las felicitaciones por su ejemplo deportivo, esperando poder ver en el próximo Campeonato la presencia de señoritas españolas, de las que tenemos muy buenas nadadoras; pero que creemos faltaba este ejemplo para que se

decidieran á participar públicamente en un campeonato.

Día 11 de septiembre. — Esta segunda jornada reservaba mayores sorpresas en los resultados, yéndose por el suelo muchas suposiciones de los expertos.

El día anterior, por la tarde, se verificó por vez primera la prueba de 2.000 metros en la mar libre, en la que vence J. Cuadrada, del «Club de Natación Barcelona», en 41 m., 16 s., quedando establecido el primer record español sobre esta distancia.

2.º Rodríguez, del «C. N. Athletic», 43 m., 26 s., 2/5.

3.º Almoguera, del «C. N. Alicante», 43 m., 32 s., 2/5.

4.º Canturri, del «C. N. Sabadell», en 46 m.

100 metros, estilo libre. — Esta prueba de velocidad es, sin duda, la más interesante y discutida en el mundo entero y en todos los aspectos de la Natación. Se clasifican, después de verificar la carrera juntos los tres primeros, en la siguiente forma:

1.º Manifold (J.), «C. N. Athletic», 1 m., 15 s., 2/5, que no bate su propio record español de 1 m., 13 segundos.

El record mundial lo tienen los Estados Unidos, en 1 m., 0 s., 2/5, obtenido por Kahanamoku en los recientes juegos olímpicos.

2.º Pinillos, del Club «Los XX», de Barcelona, 1 m., 16 s.

3.º Granados, «C. N. Barcelona», 1 m., 16 s., 4/5.

4.º Ortiz, del «C. N. Alicante».

5.º Peradejordi, del «C. N. Barcelona».

400 metros, estilo libre. — Primero, M. Basté, «C. N. Barcelona», 6 m., 48 s. No bate el record español, que sigue siendo 6 m., 37 s.

El record mundial lo tienen los Estados Unidos, sobre 402,50 metros, en 5 m., 14 s., 3/5.

2.º A. Vila, «C. N. Barcelona», 6 m., 53 s.

3.º Domingo, «C. N. Athletic», 6 m., 55 s., 4/5.

4.º Puig, «C. N. Barcelona», 7 m., 7 s., 3/5.

400 metros, braza de pecho. — Primero, Laguía, «C. N. Lérida», 7 m., 27 s., 1/5, y bate su record.

2.º Prausser, del «C. N. Sabadell», 7 m., 38 s.

3.º Lavilla, «C. N. Barcelona», 7 m., 52 s., 1/5.

4.º Izquierdo, «C. N. Barcelona», 8 m., 21 s.

En esta prueba hubo un suceso que es curioso é importante para la Natación.

En efecto: la víspera de la celebración de esta prueba la «Federación» tuvo la solicitud de un tal Costa, pescador de las playas de Badalona, que, reconociendo que no podía participar en el Campeonato por no ser presentado por ningún *Club*, rogó, sin embargo, participar fuera de concurso.

Naturalmente, la «Federación», ante tan noble demanda, y tratándose del Campeonato de España, no podía oponerse al derecho popular del referido pescador, y, como se acostumbra en estos casos, le permitió alinearse separado de los demás nadadores.

Efectivamente; el pescador de Badalona, desde la salida, demostró una habilidad tal y un estilo de braza tan perfecto, que inmediatamente se colocó á la cabeza, y así en toda la carrera, llegó con una ventaja grande sobre Lagüa, que ostentaba el título de campeón catalán y *recordman* de España.

Costa, de Badalona, cubrió la carrera con 7 m., 17 s.; 10 s. y 1/5 menos que el campeón.

Ahora se reunirá la «Federación»

para ver si se puede homologar el *record* de Costa, pues aunque no prescribe la condición de afiliado á un *Club* federado, sin embargo, la carrera la efectuó públicamente y bajo la vigilancia de la «Federación Española», cumpliendo las demás disposiciones para establecer el *record*.

800 metros, relevos de cuatro nadadores, cubriendo cada uno 200 metros.—Esta prueba fué el *clou* de la fiesta, y avivó los entusiasmos de partidarios y profanos.

Salen juntos Manifold («Athletic») y Cuadrada («Barcelona»); el primero saca gran ventaja al campeón de España. Cuadrada, sustituido por Vila, y Manifold por Fernández, ambos se igualan. A la tercera salida pasa la carrera á manos del «C. N. Barcelona», y al relevo final sale otra vez primero el «Athletic». Sin embargo, el último viraje lo efectúa el «Barcelona», y el público cree la victoria para éste. En los últimos 50 metros cambia la suerte; el valeroso Jiménez, del «Athletic», alentado por un ensordecedor vocerío de los espectadores, saca nuevas fuerzas, y consigue la victoria para el equipo del «Athletic» en 12 m., 41 s., 2/5, compuesto por Manifold (J.), Fernández, Prós y Jiménez. El «Barcelona», por Cuadrada, A. Vila, Roig y Fábregas, emplea 12 m., 43 s.; ambos baten el *record* español.

El *record* mundial lo poseen los Estados Unidos, en 10 m., 4 s., 2/5.

Se clasificó en tercer lugar el equipo del «C. N. Sabadell», en 16 minutos, 8 segundos, integrado por Canturri, Galán, Alsina y Planell.

Salto de trampolín, de tres metros.—La clasificación fué:

1.º I. Fernández, por 37 puntos.

2.º Santiago Olió, de once años, por 34,4 puntos.

3.º J. Manifold, por 32,8 puntos; los tres del «C. N. Athletic».

4.º Ortiz, del «C. N. Alicante», por 31,6 puntos.

5.º Boniquet, del «C. N. Barcelona», por 29,2 puntos.

Terminó la fiesta con el partido final del Campeonato de *Water Polo*, apuntándose el título de campeón el equipo del «Club de Natación Barcelona».

* * *

En la asamblea general de la «Federación Española de Natación Amateur», celebrada la víspera de los campeonatos, después de algunas reformas de carácter técnico, fueron elegidos para desempeñar los cargos de gobierno los *clubs* «Athletic», «Barcelona» y «Gijón».

Para la celebración de los Campeonatos de España en 1922 fué designado el «Club de Natación de Alicante».

EDUCACION FISICA

El valor físico del Ejército y su medida (1)

«Cosa común y corriente es el disponer que una tropa recorra tal espacio en tanto tiempo, que ocupe tal ó cual posición franqueando tales ó cuales obstáculos, y, por fin, el creer que siempre es más fuerte aquella que sea más numerosa.

Sin embargo, puede muy bien suceder que una tropa no recorra en el tiempo previsto el espacio que se le ha mandado, por carecer sencillamente de «capacidad física para po-

der hacerlo», pues al dar la orden lo que se hizo es suponer que podía hacerse una cosa sin tener pruebas para ello.

Para pedir al material tal ó cual rendimiento, lo primero que se hace es un conjunto de pruebas sistemáticas y metódicas que nos permiten saber si lo que queremos hacer será factible ó no; en cambio, al material humano se le exigen tales ó cuales pruebas sin saber si será capaz de realizarlas.

Para evitar esto, lo que debe hacerse con los hombres es entrenarlos para las pruebas por medio de la

educación física y «medirlos después para ver qué rendimiento nos pueden dar».

Si nosotros sabemos que el valor físico de una unidad militar en carrera es cero, por ejemplo, es lo mismo que saber que esa unidad puede recorrer «kilómetro y medio en seis minutos», y, por lo tanto, que siempre que lo necesitemos le podemos pedir un esfuerzo de esa índole hasta llegar al máximun establecido.

¿Qué exige ésto? Un concepto «nuevo» y que tiene la mayor importancia: «el del valor físico de las unidades militares y su medida».

(1) De la página de *El Sol*, «Vida Deportiva».

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



WHITE

El mejor Camión

Calle de
Olózaga, 12

JOSÉ JUNQUERA

Teléf. S 595
MADRID

Ayuntamiento de Madrid

Hasta ahora, en concursos, por ejemplo, lo que se ha obtenido es el valor individual del hombre; «pero no el colectivo», que es el que precisamente tiene importancia desde el punto de vista militar.

Obtenido el valor físico de cada unidad militar, esto nos permitiría hallar el valor físico de «todo un Ejército»; es decir, que conoceríamos y tendríamos expresado en números la valía física del conjunto de todos sus hombres.

Para hacer ésto, cuya importancia ni aun siquiera necesita demostrarse, disponemos de un medio sencillo, claro y fácil para llevarlo á cabo en la práctica: obtener la ficha Hebert de todos los individuos que componen las diversas unidades del Ejército.

De este modo podemos, por una simple adición, conocer el valor físico absoluto de las diversas unidades y, mediante una también sencilla división, obtener su valor físico relativo; es decir, el valor medio de la entidad hombre en cada una de ellas.

Como ejemplo indicaremos el valor medio de las cinco secciones de reclutas del año actual del batallón de cazadores de Reus, y luego el de todo el batallón; bien entendido que los números que aquí se ponen son el resultado de la primera medida que se hizo antes de comenzar la enseñanza gimnástica:

VALOR FÍSICO DEL BATALLÓN (RECLUTAS)

1.^a Compañía

Valor físico absoluto. . . 372
» » relativo. . . 13,77

2.^a Compañía

Valor físico absoluto. . . 456
» » relativo. . . 17,50

3.^a Compañía

Valor físico absoluto. . . 416
» » relativo. . . 18,90

4.^a Compañía

Valor físico absoluto. . . 526
» » relativo. . . 17,53

Ametralladoras

Valor físico absoluto. . . 85
» » relativo. . . 10,62

EXPRESIÓN DE DIVERSOS VALORES FÍSICOS DEL BATALLÓN NÚM. 16

Valor físico absoluto del batallón. 1.402,15
Valor físico medio del batallón. 0,87
Valor medio absoluto del batallón en *agilidad*. . . . 574,78
Valor físico medio del batallón en *agilidad*. 1,02
Valor físico absoluto del batallón en *fuerza*. 866
Valor físico medio en *fuerza*. 0,98
Valor físico absoluto del batallón en *flexibilidad*. . . 61,92
Valor físico medio en *flexibilidad*. 0,40

Como vemos, sin más que obtener la ficha Hebert y hacer las operaciones dichas, conocemos el valor físico de una colectividad militar.

Si desglosamos el valor físico de esos hombres, traducido en sus gestos atléticos de fuerza, agilidad y flexibilidad, y los medimos, obtendremos el valor físico de estas unidades militares en fuerza, agilidad y flexibilidad, con lo que podremos saber qué pruebas podemos pedir, no á un hombre aislado y excepcional que pertenezca á ellas, «sino á la unidad propiamente dicha».

Además, el valor físico de las diversas unidades militares podría expresarse gráficamente estableciendo «una curva de la agilidad», otra de la «fuerza» y otra de la «flexibilidad».

Podría objetarse que todo esto es admitiendo el valor de la ficha Hebert, y desde luego es así, ya que actualmente no disponemos de medio mejor para medir hombres (y sobre todo colectividades) que éste.

Expresar los diferentes gestos atléticos en kilográmetros y ver cuántos nos da cada unidad, podrá en lo por venir ser un medio, y tal vez más científico, de resolver el problema de que estamos tratando; pero en la actualidad no es practicable todavía.

Lo esencial es hacer algo en este sentido, que luego, con el tiempo y la práctica, se irían hallando perfeccionamientos.

Además, en la realización de las pruebas clásicas de la serie tipo entra también el factor tiempo; es decir, si exigimos que todas ellas se verifiquen en el mismo intervalo de tiempo para todas y cada una de las unidades, esto es, el que indica su autor, por ejemplo, que es de un día para las pruebas clásicas de la serie tipo, y así podremos llegar á conseguir que todas las unidades del Ejército español tengan aproximadamente la misma resistencia.

Por último, además de las pruebas clásicas de la serie tipo debieran hacerse (pero ya con todo el equipo, por tratarse de pruebas completamente militares) las de marcha, del mismo autor, y así tendríamos medido y expresado en números el valor físico en marcha del Ejército español.

Obtenido el valor físico de todas y cada una de las unidades de un ejército, pueden éstas, desde luego, «clasificarse» precisamente por ese valor, pudiendo entonces relacionar desde la primera hasta la última, siendo la primera la de mayor valor físico y la última la que nos diere el menor número de puntos, pudiendo también hacerse la clasificación tomando los valores medios, es decir, las medias aritméticas de los valores físicos absolutos.

Al mismo tiempo, con esto podría compararse, sin más que examinar unos cuantos números, el valor físico de cada uno de los contingentes de soldados á su entrada y, luego, á su salida del Ejército.

Y, también, comparar el valor físico de unos reemplazos con el de otros; en una palabra, saber si en cada generación el soldado vale más ó menos que el de las precedentes.

Por último, al expresarse en números la fuerza, la agilidad y la flexibilidad, podrían éstas, al compararse con los tiempos, dar lugar á que se construyesen curvas, como ya hemos dicho, de la agilidad, de la fuerza y de la flexibilidad de todas y cada una de las unidades del Ejército, y de este modo tendríamos gráficamente ex-

presados estos elementos del valor físico de las distintas unidades del Ejército, y, por tanto, también el de éste.

Así podríamos comparar un ejército con otro; sabríamos qué esfuerzos físicos podrían pedirse á cada unidad determinada, y, por fin, mostrar hasta gráficamente el progreso y perfeccionamiento físico de las diversas generaciones al pasar por las filas del Ejército, así como si bajaba ó descendía el nivel físico medio de la raza.

Podríamos, también, saber si una unidad, aunque fuese menos numerosa que otra, valía más físicamente, no ya en valor medio, sino también en absoluto, sin más que ver si la una

daba mayor número de puntos que la otra.

Esto nos explicaría también el por qué tropas inferiores en número han triunfado muchas veces, y es porque podrían valer más que otras que tuviesen sobre ellas superioridad numérica.

Y, en fin, tratar de conseguir que un ejército valiese más que otro, aunque fuese menos numeroso, ó llegar á alcanzar, por lo menos, que con valía de los hombres se equilibrase la superioridad numérica.

Y, como resumen, en una palabra: los hombres de un ejército deben clasificarse por su valía física, no por su estatura ni por su número.

EDUARDO DE LOS REYES SANZ.
Capitán de Infantería.

LOS DIRIGIBLES

El tema de los dirigibles continúa acaparando la atención de la Prensa francesa profesional, uno de cuyos órganos más interesantes, *Les Ailes*, publica, en el último número llegado á Madrid, el siguiente trabajo.

«La Prensa cotidiana ha consagrado, semanas atrás, numerosos artículos á la próxima entrada en servicio del dirigible *Nordstern* sobre la línea transmediterránea Marsella-Argel. No ha ocultado, y en ello ha tenido razón, que la sociedad francesa que va á explotar esta línea había adquirido de la Sociedad Zeppelin licencias que la permiten construir en Francia los famosos dirigibles alemanes.

En otros tiempos, esta revelación hubiera tenido gran resonancia; actualmente no ha tenido el menor eco. Anotemos el hecho sin comentarlo. El país que ha creado el tanque, el avión, el cañón de 75, carece probablemente de ingenieros capaces de hacer lo mismo que los de Friedrichshafen...

El desgraciado accidente que acaba de acaecer al *R 38* va á reforzar aún la opinión de que la ciencia alemana es decididamente *über alles* y

que los rígidos ingleses, para no hablar más que de éstos, son un plagio informe de los dirigibles alemanes.

Vamos, pues, á tener el *derecho* de construir zeppelines. ¿Qué haremos con ellos? ¿Nos contentaremos con utilizarlos sobre la línea Marsella-Argel ó tenemos miras mucho más amplias? El porvenir lo dirá.

Entre tanto, nuestra misión de informadores nos impone el deber de poner en paralelo los datos que ha suministrado con este motivo la Prensa cotidiana sobre la actividad inminente de la Sociedad francesa á quien se le va á confiar la explotación del *Nordstern* (la misma que ha adquirido las licencias Zeppelin) y la doble fundación reciente de una Compañía aérea española y de una nueva Sociedad alemana.

La Compañía española tiene por objeto poner en comunicación, por medio de dirigibles, España y la Argentina; dichos dirigibles harían el viaje directo entre ambas naciones.

Las características de estos dirigibles serán las siguientes:

Podrán contener 40 pasajeros, con sus equipajes, y transportar el correo.

El volumen del dirigible sería de 100.000 metros cúbicos.

(El colega de donde traducimos añade un párrafo relativo á cómo está constituida la Compañía, quién la dirige y quién preside el Comité técnico, datos absolutamente prematuros puesto que el colega convierte en realidades lo que, de momento, sólo son proyectos. Por esa razón no reproducimos dicho párrafo).

Por otra parte, como ya lo hemos anunciado, el mes último se ha formado en Alemania una Sociedad, con capital de doce millones y medio de marcos, denominada «Aero-Union-A. G.», y cuyos principales fundadores son la «Hambourg-Amerika-Linie» y la «Compañía Zeppelin».

Para comenzar, la nueva Compañía se propone establecer un servicio aéreo, por dirigibles, entre Alemania y América del Sur.

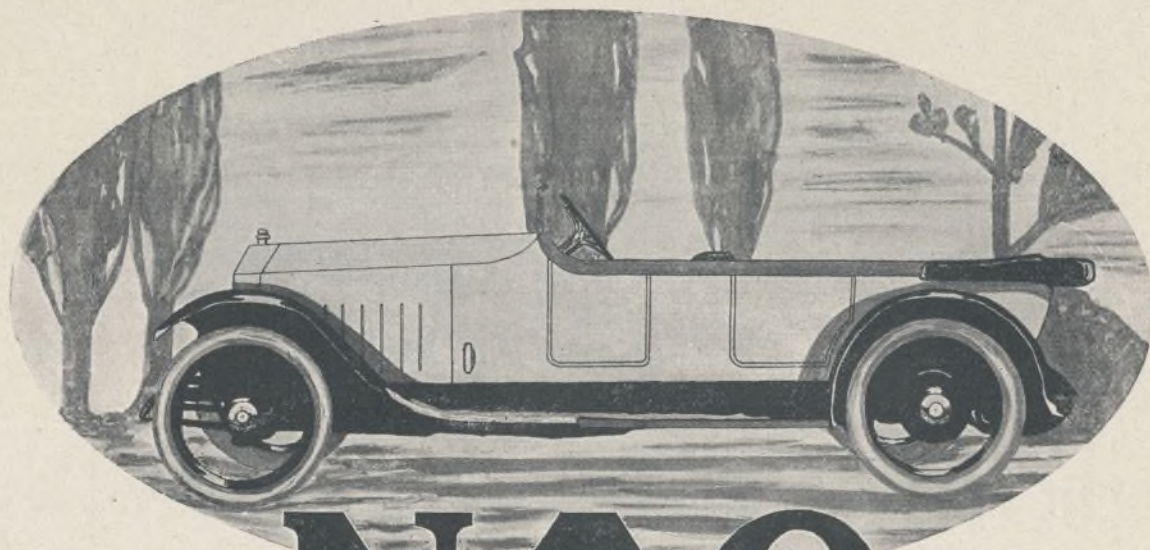
El servicio partiría de Alemania é iría hasta Buenos Aires. Los dirigibles *harían escala en Cádiz*, donde podrían encontrar, en caso necesario, gas y una estación de reparaciones.

Una Comisión técnica alemana ha partido ya para España, donde examina el lugar en que se podrían establecer cobertizos y un aeropuerto.

Conviene, evidentemente, aproximar estas dos informaciones. La Sociedad alemana y la Sociedad española forman una sola, y la Compañía Zeppelin está allí para unir las.

Pero se ha anunciado que la Sociedad francesa que ha adquirido las licencias Zeppelin se proponía también establecer una línea, Francia-España-República Argentina ó Brasil, si el ensayo que va á hacer sobre el recorrido Marsella-Argel diera resultados satisfactorios. ¿Haría entonces competencia á la Sociedad hispano-alemana?

Nosotros no lo sabemos; pero, ¿no se trata, acaso, de una organización única y gigantesca, que engloba á las tres Sociedades francesa, española y alemana, para realizar la primera línea aérea transatlántica? Estas tres Sociedades tienen fines idénticos; tienen, como punto común, su unión con la Compañía Zeppelin. Nuestra hipótesis es, pues, sostenible».



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 Cía.—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 Viu.—Garaje Victoria, Alberto Aguilera, No. 62

AUTOMÓVILES Y CAMIONES

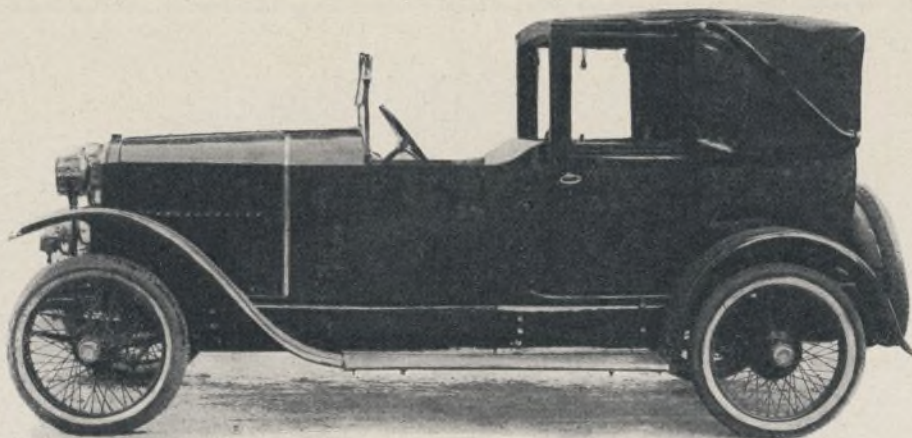
GRAN LUJO

GRAN RENDIMIENTO

ULTIMOS MODELOS ACABAN DE LLEGAR

FABRICA

NACIONAL



Automóviles ESPAÑA

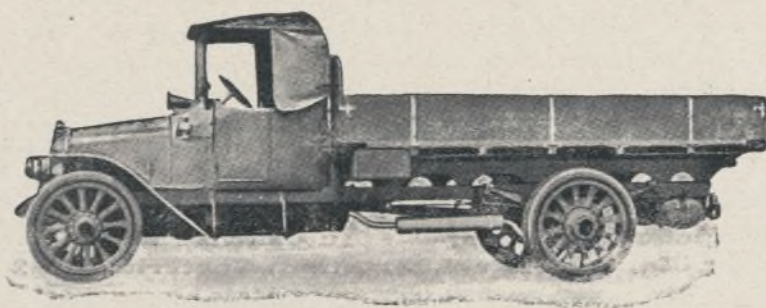
F. BATLLÓ, S. en C.

OFICINAS Y TALLERES:

San Andrés, 430 (S. A.)

BARCELONA

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 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 3184 M.

FELIPE IV, 7. MADRID

Telegramas: ENGLENEU

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:
5 - 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

(Disponible)

MADRID

Garaje Victoria
Alberto Aguilera, 62

SANTANDER

Garaje M. Sancho
Plaza de Cañadío

BARCELONA

(Disponible)

MÁLAGA

Auto-Garaje Merino
Somera, 5

SEVILLA

Garaje Laverán
Goles, 38 al 44

BILBAO

Automóviles Damborenea
Gran Vía, 31

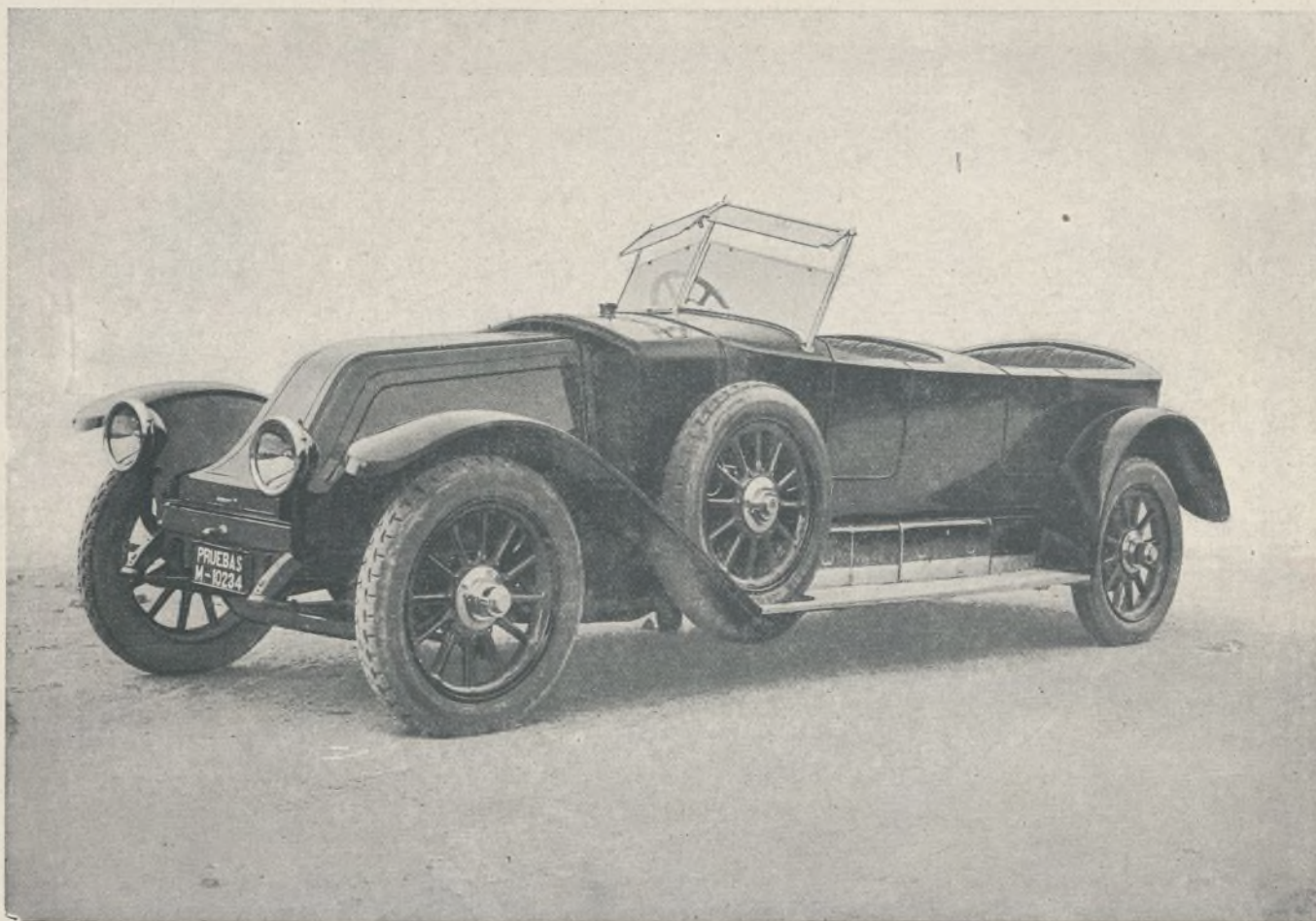
MURCIA

(Disponible)

ZARAGOZA

A. Hormigón y Compañía
Grandes Talleres y Garajes
5 de Marzo, 2 y P.º de Sagasta, 23

RENAULT



El nuevo 40 HP.

Entrega inmediata

**S. A. E. DE AUTO-
MÓVILES RENAULT**

Avenida de la Plaza de
Toros, núm. 9 MADRID

PASA POR
TODAS PARTES



EL MACIZO

BERGOUGNAN

Talleres Tipográficos STAMPA. Villalar. 10. MADRID

Ayuntamiento de Madrid