

HERALDO DEPORTIVO

Fundado en 1915

No. 230



HEMEROTECA
MUNICIPAL

MADRID



NAG



AUTOMÓVILES Y CAMIONES

GRAN RENDIMIENTO

:: GRAN LUJO ::

DEPÓSITO:

FRANCOS RODRÍGUEZ, 42
MADRID

CENTRAL:

NICOLÁS M.^a RIVERO, 8 y 10

EXPOSICIÓN:

ALBERTO AGUILERA, 62

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



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

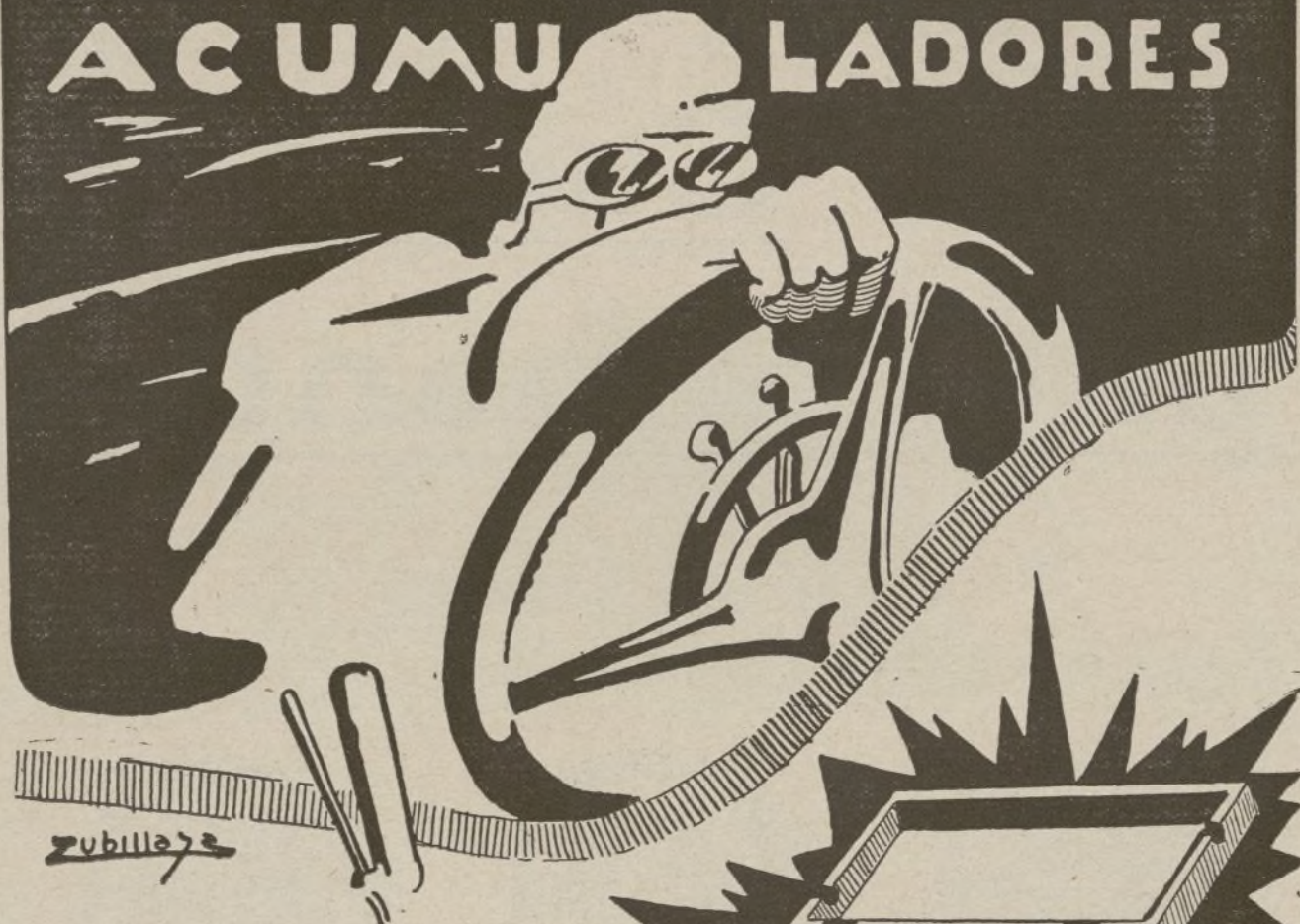
CASA CENTRAL:
M A D R I D
Plaza Lealtad, 3
TELÉFONO M-50 20

Capital: 500.000 pesetas

SUCURSAL EN
BARCELONA
Muntaner, 98
TELÉFONO G-19 25

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
Balmes, 129 bis

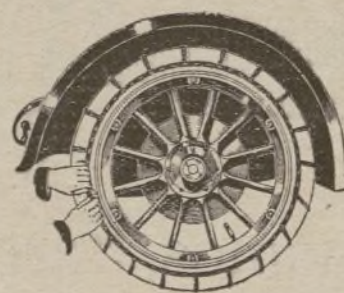
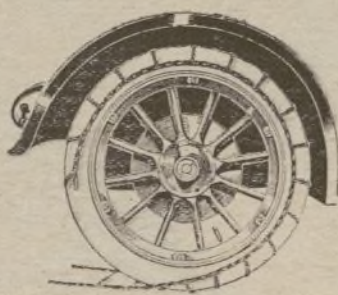
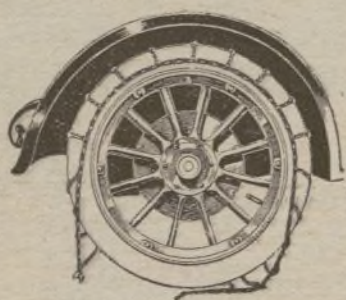
BILBAO
Garduqui, 3

VIGO
Policarpo Sanz, 16

Fábricas: MADRID y ZARAGOZA

El seguro contra
el patinazo son las

Cadenas antipatinantes



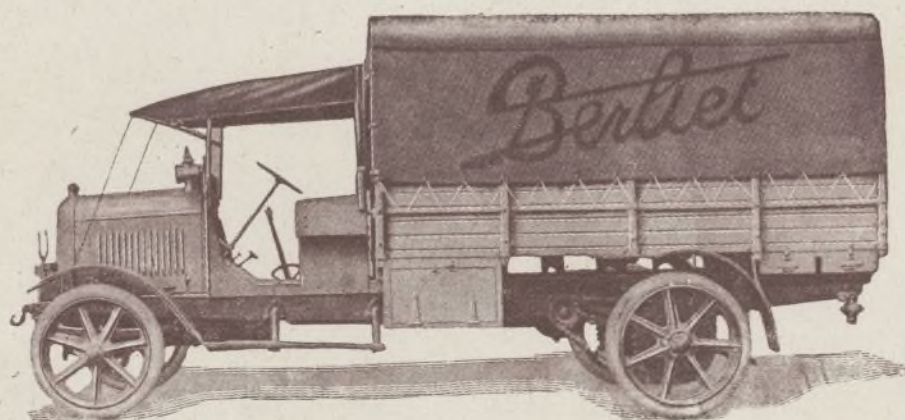
VILLAMIL

Alcalá, núm. 62

MADRID

Teléfono S-586

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 Motos**

Tan conocida por sus innumerables triunfos

Soc. Española DUNLOP (S. A.)

MADRID
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18



HEMEROTECA
MUNICIPAL

MADRID

HERALDO DEPORTIVO

Año VII.—No. 230
5 octubre 1921

Aparece el 5, 15 y 25 de cada mes
Oficinas: VILLALAR, 10 — MADRID — TEL. S-1311
Apartado de Correos, 822

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

AEROSTACIÓN

La Copa Gordon Bennett, de esféricos

Comencemos reproduciendo el interesantísimo trabajo que el Conde de la Vaulx, ilustre aerostero francés, ha publicado con motivo del reciente concurso internacional de globos libres, verificado en Bruselas.

Titúlase el referido trabajo: «La alta moralidad de los concursos de globos libres», y es como sigue:

«La Copa Gordon Bennett ha terminado; siete naciones han tomado parte en ella, determinando, de este modo, una de las más gigantescas pruebas deportivas internacionales á que hayamos podido asistir de veinte años á esta parte.

Sin que todavía sea posible publicar la clasificación oficial, no habiendo aún dictaminado la Comisión deportiva belga, la Copa parece ya, desde ahora, corresponder á Suiza.

Es un magnífico acontecimiento deportivo que sumar al activo de nuestros amigos; tanto más, cuanto que su suerte estaba defendida por un solo globo. También espero que el año próximo nos volveremos á encontrar en buen número en la hospitalaria República Helvética.

La Copa Gordon Bennett ha sido corrida en condiciones particularmente difíciles. Yo he asistido como comisario deportivo de Francia, y he podido convencerme, por mis propios ojos, de la dosis de energía que

cada equipo ha debido desarrollar para lanzarse, en plena noche, con un viento de huracán y con una dirección francamente mala, que los empujaba, de una manera cierta y rápida, hacia el mar.

Todos han partido alegremente, con un desprecio admirable del peligro, bien decididos á defender valientemente los colores de sus respectivos países, y todos han cumplido su programa de punta á cabo.

En efecto, los catorce concurrentes á la prueba (hecho único en la historia del deporte aéreo) se han lanzado en plena oscuridad sobre las olas, dando así, al mundo entero, un espléndido ejemplo de valor estoico. La Copa Gordon Bennett ha demostrado, una vez más, que si otros deportes ejercen una atracción más poderosa sobre el espíritu de las multitudes, el del globo esférico reclama de sus campeones cualidades de resistencia y de energía moral desconocidas en las demás competiciones.

En la carrera de globo libre se está solo en la barquilla, solo en la inmensidad del cielo, sin ningún medio de comunicación con la tierra; en una palabra, se está aislado del mundo. Es preciso, en estas condiciones deprimentes, proseguir el esfuerzo hasta los límites extremos de la resistencia humana, y no se sabrá, antes de aterrizar, si este supremo esfuerzo

recibirá su recompensa, porque no se ven los competidores, porque no se tiene ninguna noticia de ellos, no hay ningún punto de comparación, como en la carrera pedestre, ciclista, la natación, etc. Se debe continuar la lucha sin ningún confortamiento, sin ningún estímulo, y, á veces, enterarse, al descender á tierra, de que toda esa salvaje energía ha sido gastada en vano.

Pues bien; yo afirmo que los hombres que, como los de la última prueba Gordon Bennett, todos antiguos caminantes del aire, participan en pruebas de este género y cumplen como ellos han cumplido, son admirables hombres de deporte, porque unen á la energía física, la más alta de las cualidades del sér humano: la energía moral.

Es por lo que el deporte del globo esférico será siempre el más bello de los deportes y uno de los más maravillosos educadores de nuestra raza porque desarrolla hasta lo infinito todos los sentimientos nobles.

Si no existiera ya, sería preciso crearlo.—Henry de la Vaulx.»

El globo Jesús Fernández Duro en la Copa Gordon Bennett de 1921

Después de trece años, ha vuelto nuestro «R. Ae. C.» á estar repre-

sentado en la Copa Gordon Bennett de Aerostación, única que queda viva entre las muy numerosas que, para estímulo de los diferentes deportes, instituyó el famoso propietario del *New York Herald*, y, desde luego, la competición internacional que mantiene hoy día el fuego sagrado del globo libre, que, ante el avance avasallador de la aplicación de los aviones y dirigibles, estaba quedando arrinconado. Los entusiastas de este deporte sin par debemos celebrar todo lo que tienda á que conserve su esplendor.

Este año presentaba la prueba Gordon Bennett de esféricos un interés y dificultades excepcionales.

Motivaba el primero la circunstancia de haber sido vencedores cuatro años salteados los americanos, por lo cual, de ganarla este año, desaparecía la Copa, por pasar á poder del club de los Estados Unidos definitivamente; y la causa de las segundas era la situación de Bruselas, tan próxima al mar, y la desigualdad del régimen meteorológico, en las inmediaciones del equinoccio, pues este año ha sido cuando la prueba ha tenido lugar más pronto.

Todos los equipos eran de personal escogido, figurando tres pilotos ganadores de la Copa: Bienaimé, Upson y Demuyter, el segundo Labrousse (que le acompañaba el año pasado en el viaje en que la reconquistó para Europa) y otros prestigiosos nombres en la Aeronáutica, de los que ya se ha dado cuenta en estas columnas (núm. 229, pág. 346). En el material se observaba una especial preparación en el globo *Bélgica*, completamente nuevo, de algodón cauchotado; en los dos italianos, de algodón cauchotado, con barniz metálico plateado, uno de ellos sin red (el del mayor Valle) y otro con ella, pero con gruesos de cuerda reducidos al límite. De los americanos, el de Van Orman tenía también barniz plateado y procedía de la casa Goodyear, siendo de notar el episodio de que Upson se encontró con que le habían enviado de América un 1.800, por lo cual Demuyter le cedió el *Belgique*, con que tomó parte el año pasado en la prueba. Los in-

gleses, de tono verde oscuro, y los restantes globos, de color amarillo, como nuestro *Fernández Duro*, salvo detalles del equipo, nada tenían digno de especial mención.

Sin hacer comparaciones, que según nuestro refrán resultan odiosas, es acto de justicia alabar la calidad del globo que representaba á España, obra de la casa Continental, pues, sin exagerar la ligereza de sus elementos, que para ahorrar cuarenta ó cincuenta kilos de lastre expone la resistencia de la red ó la impermeabilidad de la envolvente, era de una calidad excelente y se portó en el aire en forma que no recuerdan semejante ninguno de los aeronautas. También es difícil hacer predicciones; pero en un viaje con tierra por delante seguramente hubiera podido permanecer en el aire cinco ó seis horas más que los que á la partida le sacaron un par de sacos de ventaja.

La suelta se verificó á partir de las 16,15 horas del día 18, con un público inmenso y asistiendo la representación diplomática de España, el señor marqués de Villalobar (que tuvo la bondad de descender con su esposa al mismo globo cuando se estaba equipando y despedir á sus tripulantes), y la consular, de la que sólo cabe decir que fué la Providencia de éstos durante la semana de su estancia en Bruselas. Una representación de la colonia, todo lo grande que permitió el número de cartas de servicio, acudió también á dar adiós y... á echar una mano en muchos de los preparativos.

No hubo más alteración que el suizo salió en cuarto lugar, sustituyendo al *Trionfale IX*, que estaba atrasado á consecuencia de habersele roto bastantes mallas, ni más episodio saliente que el pasajero inesperado que llevó á bordo el *Bélgica*.

Con viento E., ligeramente inclinado á SE., salió el *Duro* á las 17,15 horas. Los datos meteorológicos aconsejaban un equilibrio bajo, y así se llevó toda la ascensión, entre los 600 y 700 metros, en la parte correspondiente al Continente: Roulers, Dixmude, Furnes, en la cual pudieron observarse perfectamente las huellas de los intensos combates que

tuvieron lugar en aquellas regiones.

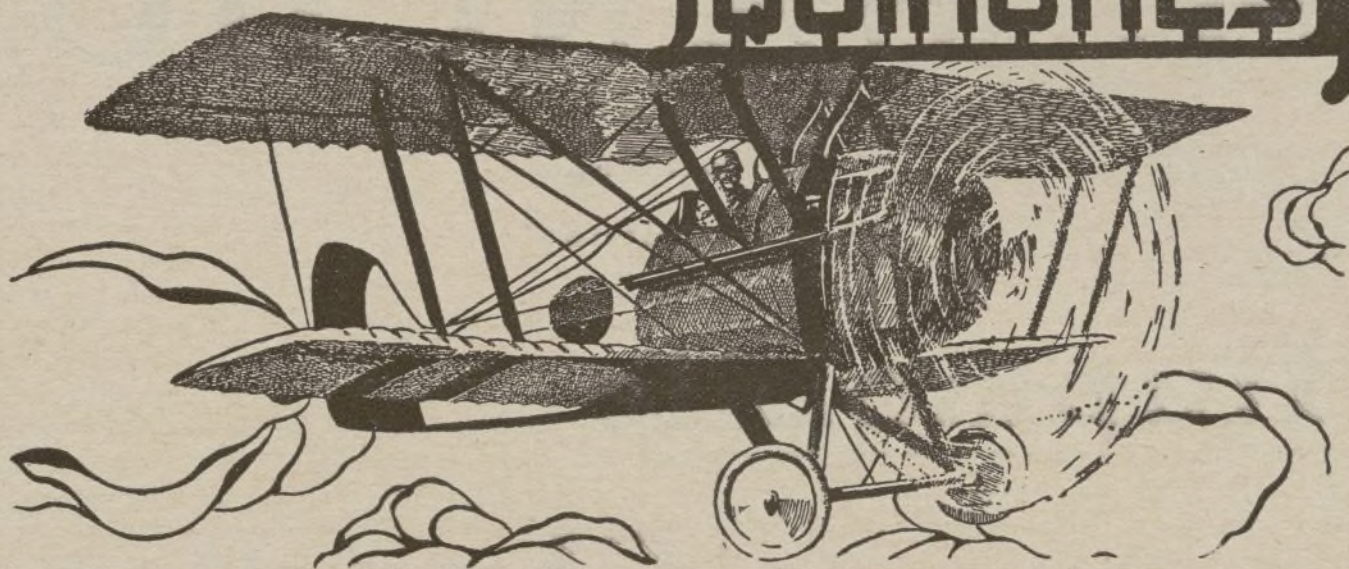
El deslastre había sido insignificante: unos cuarenta kilos de los seiscientos cuarenta con que se partió; con niebla baja entró, á las 19,30 horas, en el Canal. Apenas se avanzó sobre el agua, se divisaron, entre la niebla, los intermitentes destellos de los faros ingleses, y poco después de las 21 el globo se encontraba sobre tierra inglesa, atravesando la península en que se encuentra Canterbury y volviendo, una hora más tarde, á cruzar mar: la irregular desembocadura del Támesis, en la que se dejó acercar el globo hasta 300 metros de tierra para afinar la orientación.

Poco después de las 23 se llegaba á Londres, espectáculo único y que por su grandeza vale todo el viaje. El tráfico intenso á los pies, con luces en las que se apreciaban matices en intensidad y coloración, que iban á agruparse, anulando su diferenciación, hasta perderse en el horizonte. Y el recorrido, á una velocidad que no bajaba de cuarenta kilómetros á la hora, duró cerca de ochenta minutos; esto sólo da idea de la magnitud de la inmensa urbe.

Al comenzar el día 19 se penetró en una región tranquila, de altozanos verde claro, en los que destacaban manchas más oscuras de arboleda. La característica de esta región es la carencia casi absoluta de luces; pueblos de importancia no denunciaban su existencia ni siquiera por un farol y solamente la proximidad á tierra, y en ocasiones la pálida reberveración de una ventana mal cerrada, daban idea de que se estaba atravesando un pueblo. Esta circunstancia facilitó la orientación, pues los núcleos de luces permitieron determinar Windsor, Reading, Oxford, Swindon, con su importante estación, como jalones en la noche para trazar la ruta.

Una pareja de poblaciones importantes hacia el Sur, Bristol y Bath, y los faros dieron, cerca de las cuatro, idea de que el Canal de Bristol estaba cercano. Se atravesó por un sitio en que su anchura debe ser de unos diez kilómetros, y dejando siempre á la izquierda Cardiff y Nieuport, iluminados, y cruzado el río Usk, se en-

SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

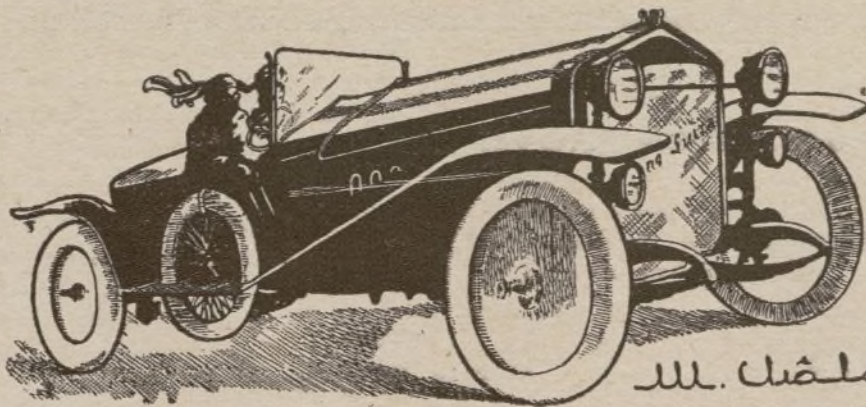


Artículos para automóviles, aeroplanos y globos

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. Châtaignier

Hutchinson

La Casa

M. SANCHO

ha trasladado
sus oficinas

Hupmobile

Chandler

á su nuevo edificio propio:

**General Martínez Campos, 9
MADRID**

Próxima apertura de ta-
lleres y garaje modelo

SUCURSALES EN PROVINCIAS:

BILBAO:
Villarías, No. 10

SEVILLA:
Exposición: Gravina, 21
Garaje: Arroyo, 25

SANTANDER:
Garaje Sancho

GIJÓN:
Cifuentes, Nos. 2 y 4

VIGO:
García Barbón, 39

tró en la interesantísima región minera, donde se produce el carbón *the best in the world*.

Sin nada que se asemeje á la distribución puramente administrativa de poblados que figuran en el mapa 1/500.000, grupos grandes de luces marcaban los centros industriales, de los que surgían chirridos, silbidos de sirenas, soplidos de locomotoras en fatigosa ascensión, intermitentes ruidos que semejabán rugidos de fiera, que, auxiliando á rojizas llamaradas y puntos de brillante iluminación que percibía la vista, daban la impresión del mundo de trabajo é industria que se atravesaba, y, en unión de lo que podía percibirse respecto á lo quebrado del terreno en los trozos oscuros, hacían poco deseable una toma de tierra, por lo menos antes de que amaneciera francamente. Ya cerca de las seis, hora de verano, el sol aún no daba muestras de despuntar entre la niebla; por el cálculo de la velocidad anterior, podíamos estar muy cerca del mar y, en efecto, hacia esa hora se oyó claramente el ruido de las olas y, rodeando el elevado promontorio que recorría el globo,

surgió por S. y W. una dilatada masa de niebla. La dirección no era para intentar atravesar á Irlanda, lo que hubiese sido temeridad, sin objeto ni posibilidades de éxito y ante el peligro de que el terreno descendiera rápidamente en acantilado, hubo que decidirse á rendir el viaje.

El globo marchaba tan maravillosamente bien, que no hizo caso de los golpes de válvula corrientes con que se le sangró, y fué preciso colgarse tres minutos de la cuerda bicolor para que se iniciara un descenso.

Lentamente llegó la cuerda freno á tierra y equilibrado sobre ella recorrió un terreno con cortaduras enormes, un barranco profundo, remontando después una al parecer pradera, de suave pendiente ascendente, en la cual cuando la cuerda de maniobra tocó en tierra (15 metros), se desgarró, recorriendo algunos metros la barquilla ligeramente inclinada después de un insensible choque en tierra, que por el gran número de sacos que iban en el fondo no se pudo esperar con una flexión en condiciones y quedando la barquilla apoyada en la clásica posi-

ción de *descenso cómodo* y que en realidad lo fué en grado sumo.

Estábamos á 500 metros de altura, en las fuentes serpenteantes de un arroyo que afluye al Rhonda, del distrito minero de Treherbert. Un recorrido de 558 kilómetros, trece horas de aire y... ¡ay! 620 kilos de lastre arrojado al tomar tierra; lo que siempre quisiéramos para comenzar un viaje aéreo.

De nuestra llegada á Fernill Colliers y la recepción de su jefe mister Mort, prototipo del *gentleman* inglés en el trato y enamorado de su rudo trabajo, recogida del material, intervención de los *policemen*, acogida afectuosa de nuestro Cónsul en el país de Gales, que se excedió en el cumplimiento de sus deberes y otros detalles puramente de turistas, hacemos gracia á nuestros lectores con esta que va resultando larga. Acaso en otro lugar insistamos sobre ellos y analicemos más á fondo la parte aeronáutica de este interesantísimo viaje, del cual las líneas anteriores sólo pretenden ser una pincelada.

JOAQUÍN DE LA LLAVE.

EDUCACION FISICA

El valor físico del Ejército y su medida ⁽¹⁾

Expusimos en nuestro anterior trabajo el concepto del valor físico de un ejército y su medida, su importancia y aplicaciones, y ahora queda el indicar cómo se obtiene aquélla.

El procedimiento no puede ser más sencillo. Se halla la ficha Hebert de todos y cada uno de los individuos que componen una unidad militar, por ejemplo, una compañía, y una vez hecho ésto se suman algebraicamente los números que las expresen, y esta suma nos da el valor físico absoluto de ella.

Si queremos hallar el relativo, no tenemos más que dividir dicha suma por el número de hombres que la componen, y esa media aritmética

nos dará el valor físico medio, es decir, el valor de la entidad soldado en la referida compañía.

Ambos valores son necesarios: el primero, porque si queremos lanzar una unidad militar al choque debemos saber qué fuerza es capaz de desarrollar, y apoyándonos sobre este dato, proceder, pues pudiera presentarse el caso de tener á la disposición del mando varias unidades: las compañías de un batallón, por ejemplo, y que sólo se necesitase lanzar una al ataque, y entonces es claro que (suponiendo las demás con condiciones iguales) debería emplearse la de mayor valor físico, mientras que si, por el contrario, quisiéramos saber el grado de instrucción física alcanzado en una unidad, entonces nos serviría, desde luego, el valor físico medio, que no depen-

de del mayor ó menor número de hombres, sino del valor físico de éstos. Claro es que obtenido el valor físico absoluto de una compañía, el de un batallón se obtendrá inmediatamente sumando el de las cinco compañías que lo constituyen, y en cuanto al relativo, quedará hallado sin más que sumar los cinco valores medios y dividirlos después por cinco.

El valor físico de una unidad en carrera se obtiene sumando los puntos, ó sea los números que dé la ficha Hebert en las tres pruebas de carrera que en ella hay, ó sea en los 100, 500 y 1.500 metros, de todos y cada uno de los individuos que la componen.

EDUARDO DE LOS REYES SANZ
Capitán de Infantería

(Continuará.)

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

Aeroplanos sin motor

La polvareda que se levantó acerca de los misteriosos trabajos que en Alemania se venían haciendo en favor del estudio del aire, parece haberse desvanecido ya.

La reacción ha sido curiosísima porque al asombro inexplicable que produjeron las famosas declaraciones del constructor inglés fracasado de aviones gigantes, al «descubrir» lo que los alemanes no habían ocultado en momento alguno, ha sucedido un movimiento muy interesante... en favor de lo que han iniciado esos alemanes.

Como siempre, en casos semejantes, han salido á relucir los consabidos precursores; en Francia hay dos de éstos: Moreau (uno de los hermanos de dicho apellido, autores del auto-estable, que tanta semejanza tenía con el que con anterioridad había ideado el capitán de la Guardia civil Montero, q. e. p. d.) había construido un planeador hace diecisiete años y E. Tournié, hace doce, había enviado al «Aero Club de Francia» determinado estudio...

El caso es que ahora se anuncia la celebración en Francia de un concurso de vuelos sin motor, para 1922, y de un Congreso de la Aviación sin motor para los días 26 y 27 de noviembre próximo. Organiza el primero *L'Auto*, de París, y el segundo la «Association Française Aérienne».

El camino ese nos parece más acertado que la reivindicación de quien fué el autor del primer planeador... contemporáneo, pues en la Historia hay un hecho absoluto é indiscutible que es el siguiente:

«Otto Lilienthal, nacido en Auklam (Pomerania) el 24 de mayo de 1848, fué EL PRIMERO que realizó la sustentación dinámica por medio de un planeador».

El sabio alemán murió en 1896 (el 9 de agosto) durante

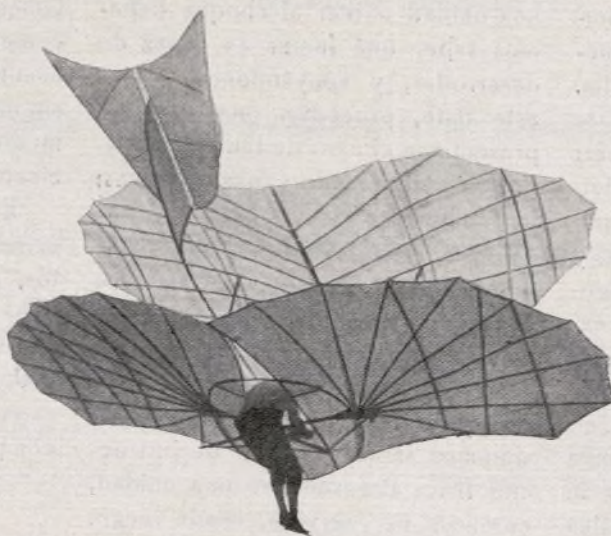


Otto Lilienthal

uno de sus ensayos y en su libro «Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst», publicado en 1889, han podido hallar los que luego estudiaron el «más pesado que el aire» un rico manantial de enseñanzas, que la ciencia, en este como en todos los casos, está por encima de las contiendas políticas, militares ó económicas.

* * *

Los ensayos y concursos de vuelo sin motor en Alemania no tuvieron nunca carácter misterioso. Al contrario, tuvieron sus organizadores especial cuidado en hacer llamamientos públicos en su Prensa, sobre todo en la Prensa profesional, y los lectores



Planeador de Lilienthal

de esta Revista pudieron enterarse, hace ya casi dos años, de los trabajos que se hacían en el llamado «vuelo á la vela».

Ya entonces nos ocupamos de los vuelos de Klemperer, quien ahora consiguió con su aparato, construido en el Instituto Aerodinámico de Aixa-Chapelle, permanecer trece segundos planeando *parado* sobre el punto de partida.

Koller voló 4.200 metros, en Gersfeld, en cinco minutos y cinco segundos y el 5 de septiembre ha alcanzado 7.500 metros, en quince minutos y cuarenta segundos á una altura de 500 metros.

* * *

El «misterio» se fundaba, sin duda, en un error inicial que puede advertirse leyendo lo que decía *Le Mutin*, de París, á raíz del descubrimiento del consabido constructor inglés:

«Es extraño el silencio de la Prensa alemana respecto de los detalles. ¿Sabremos algún día el sistema de propulsión empleado por el mismo Klemperer, cuando, lanzado desde una cresta de 920 metros, recorre en trece minutos cinco kilómetros?»

El aparato se mostró en excelente condición, separándose muy progresivamente de la línea horizontal durante cerca de diez minutos; además, el sistema de dirección le permitió aterrizar exactamente en el punto elegido.

Sólo queda por averiguar cuál es el sistema de lanzamiento: ¿rieles, muelles, resbaladores?»

No puede darse mayor cúmulo de «cosas raras» en menos líneas, á no dar por sentado que el que las trazó no se acordase, al hacerse la pregunta final, de que un poco más arriba acababa de decir que el aparato se lanzaba desde una

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

VALENCIA
Lauria, 9

BARCELONA
Princesa, 61

SEVILLA
P.^a San Fernando, 16

BILBAO
Eguía, 4

ZARAGOZA
San Clemente, 4

XVI Salón del Automóvil
PARIS

Gran Palacio de los Campos Elíseos

5 al 15 de Octubre

BERGOUGNAN

tendrá mucho gusto
en recibir la visita
de sus clientes de
España en su „stand“

8 - C - Galería del primer piso

colina, y que, además, ignorase las cualidades del viento para extrañar que sin propulsor pueda *planear* un avión...

* * *

Quedamos, pues, en que el

«misterio» alemán es el «secreto á voces» y en que si los que han iniciado ese concurso y ese Congreso en Francia se ocupan (como es de suponer que lo hagan) de hacer labor práctica, más que de ver misterios donde no los hay, el vuelo sin

motor y su estudio científico y detenido proporcionará á la Aviación elementos interesantísimos para progresar en el sentido de la economía y, acaso, en el de la seguridad en el aire.

EFE.

DESDE CHECOESLOVAQUIA

El precipicio de la Macocha

El punto de partida para este país fabuloso es la estación de Blansko (Moravia), desde donde, una vez bajado el tren, turistas de diversas nacionalidades seguimos una gran carretera para entrar, después de unos momentos, en el delicioso valle del Punkva. Aquí empieza el Karst Moravo, comarca extraordinaria, célebre por sus grutas, precipicios, ríos subterráneos é importancia científica, y cuyo punto culminante es, sin duda, el abismo denominado Macocha, de más de 130 metros de altura.

Nos encontramos sobre el fondo del famoso abismo, cuya accesibilidad es una leyenda de tiempos pasados. El contraste entre la larga marcha á través de una gruta oscura y la súbita aparición del fondo luminoso del abismo, es encantador.

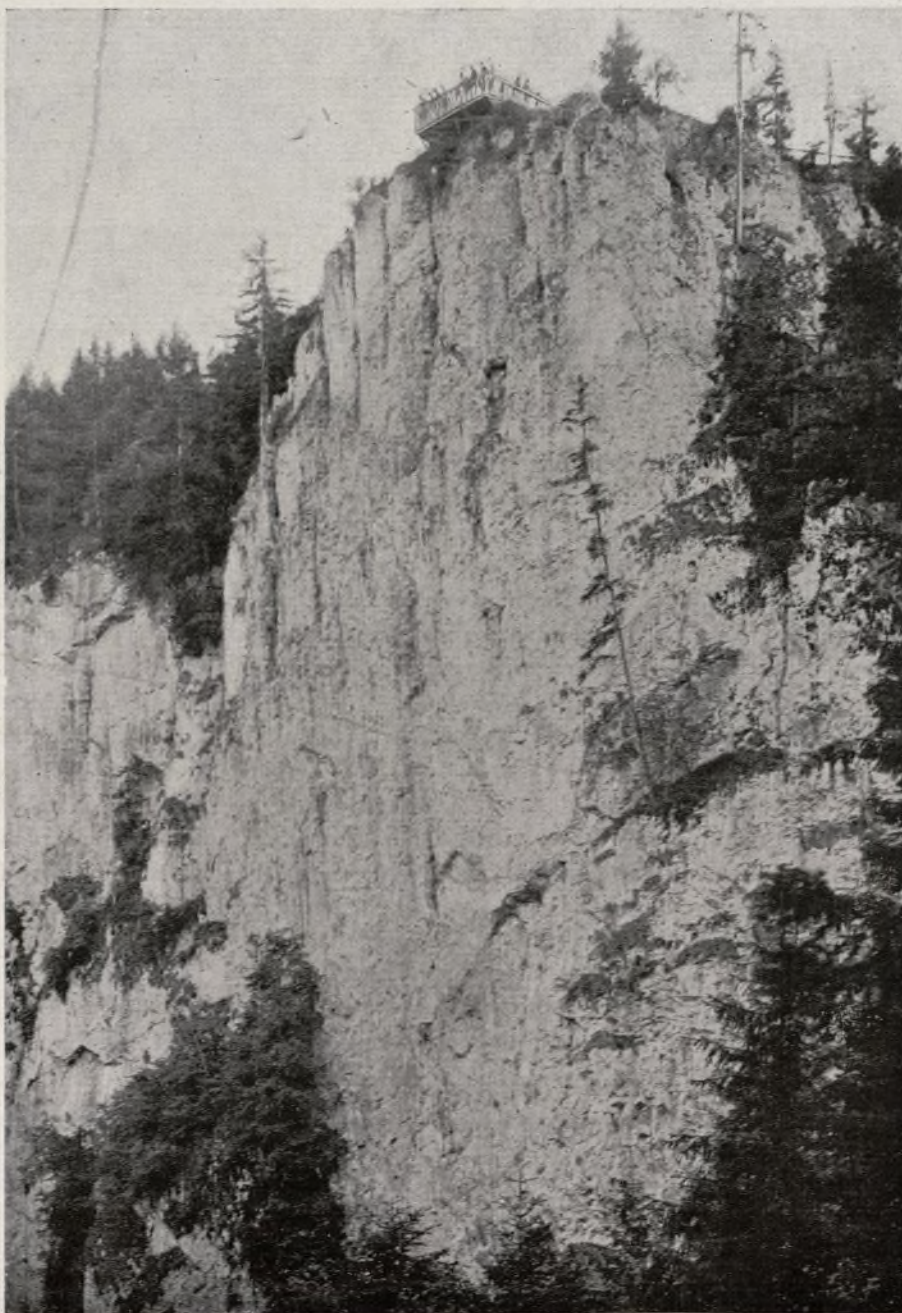
Siguiendo un

muro rocoso bajamos á un pequeño lago y pasamos por un puente-cito sobre el río Punkva para en-

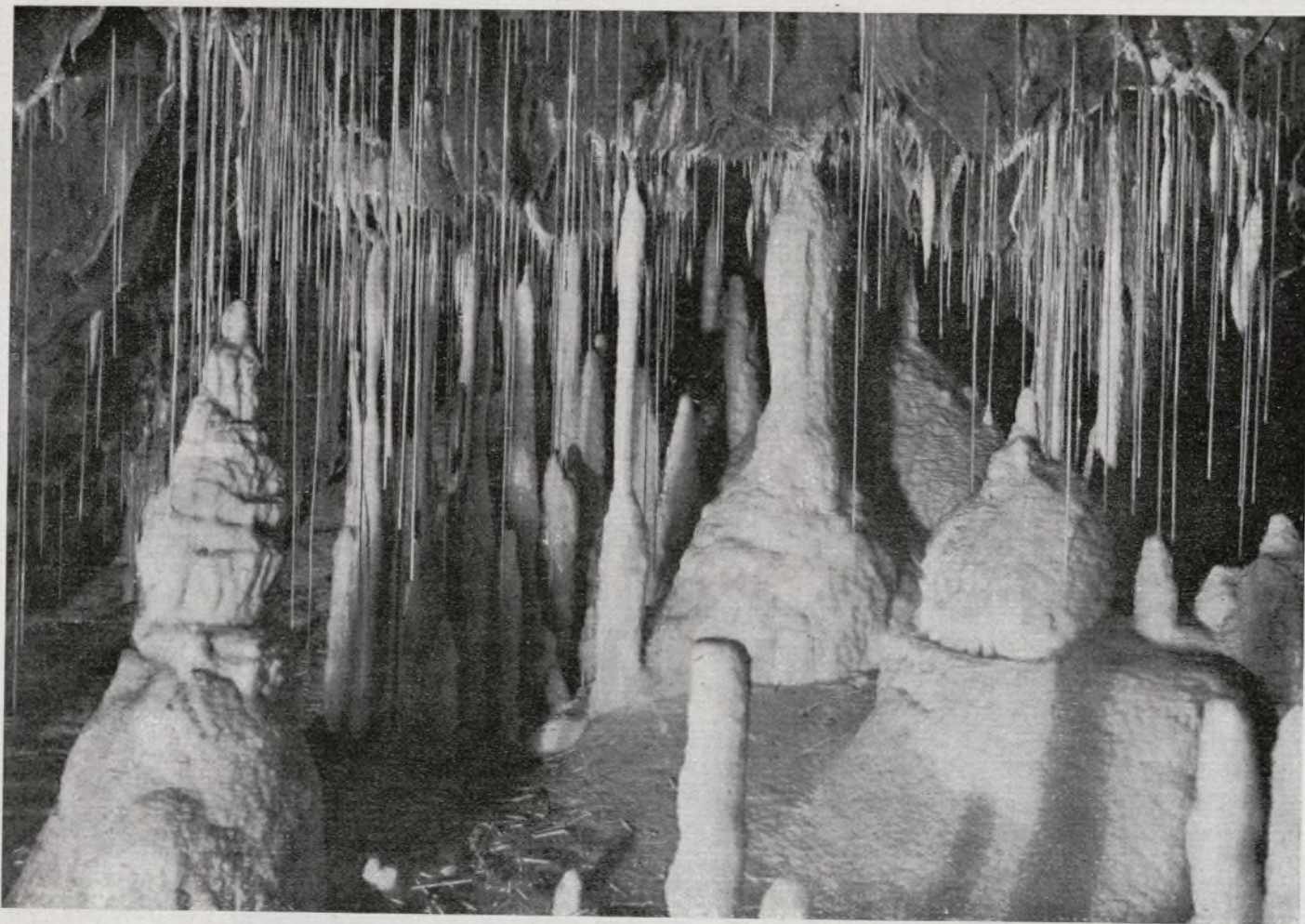
trar después en el majestuoso y grotesco refugio de Macocha, conocido por el «cráter infernal».

Bastante cerca de allí se encuentra la gruta Catalina. Por una abertura gótica entramos en un fresco corredor que conduce á una cúpula gigantesca que, por su largura de 100 metros, está considerada como la caverna más grande del Karst Moravo. A la luz de grandes lámparas eléctricas se observa esta gruta colosal y su orgullosa bóveda de piedra. Por un túnel pasamos á la gruta descubierta por el Dr. K. Absolon en 1909, donde un fuerte de estalagmitas y estalactitas excesivamente delgadas se presenta á nuestra vista.

La profunda impresión que la gruta Catalina nos causó ha sido superada por la que hemos experimentado en presencia del



Abismo de Macocha



Estalactitas y estalagmitas de una de las cavernas

enorme laberinto de cavernas llamadas Grutas del Punkva.

Al tratar de hacer estas grutas accesibles se presentaron los obstáculos más grandes; pero, en justa compensación á tanto sacrificio, fué descubierto un nuevo mundo subterráneo, de cuya existencia no se tenía ni el menor presentimiento y donde el turista va de sorpresa en sorpresa. La entrada de la gruta está situada á 18 metros sobre el desagüe del Punkva en una roca escarpada, á donde conduce un estrecho camino. Un panorama brillante se ofrece á nuestros ojos. Marchamos sobre la antigua cama del río y, pasando por otras bóvedas gigantescas, sembradas de

estalactitas y estalagmitas, llegamos al fondo de Macocha.

Todas estas paredes, de aspecto lúgubre, y el Punkva, que sale de un pequeño lago muy profundo y se pierde en otro, hablan distintamente de grandes misterios que sus masas rocosas ocultan todavía.

El sabio francés E. A. Martel, uno de los escrutadores más importantes del Karst, ha asegurado, después de su visita del 3 abril 1914, que Macocha con sus grutas es una de las maravillas más importantes de este género.

Posteriormente, el Dr. Absolon prosiguió sus trabajos de descubierta, y entonces empezó un verdadero

combate entre la Naturaleza y el hombre, en el que salió vencedor éste haciendo asequibles una gran parte del Punkva subterráneo, por medio de barcas, y grutas llenas de estalactitas y estalagmitas que, en la actualidad, pueden ser visitadas por el público con toda comodidad.

Es indiscutible que atravesamos una época de grandes descubrimientos en el Karst Moravo. La conquista del fondo de Macocha es el prólogo de un nuevo período de exploración que espera alcanzar todavía algo más grandioso que un simple paseo por las grutas del Punkva hasta el fondo del abismo.

LUROES.



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

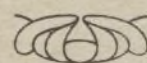
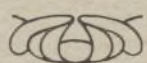
Paseo de la Castellana, 6 dupdo.

Teléfono S. 607

BUJIAS

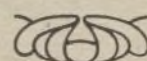
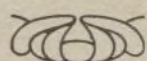
BARDIN

BARDIN



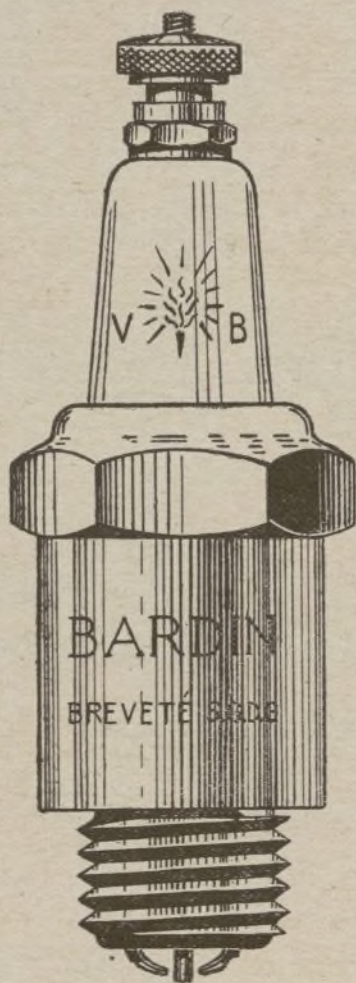
BARDIN

BARDIN



BARDIN

BARDIN



**Agencia exclusiva
para toda España**

E. Tarrida

Claudio Coello, 50

M A D R I D

INFORMACIONES COMERCIALES DE

HERALDO DEPORTIVO



El cincuentenario



de CONTINENTAL

Entre los deportistas, el nombre «Continental» y la marca de fábrica, representada por un disco, en cuyo centro galopa un caballo, son dos cosas que les son familiares.

Constituyen el compendio, en lo deportivo, de una serie de éxitos que están en la memoria de todos los deportistas más o menos veteranos, ya que, lo mismo en ciclismo que en automovilismo, los triunfos de «Continental» han sido tan numerosos como resonantes.

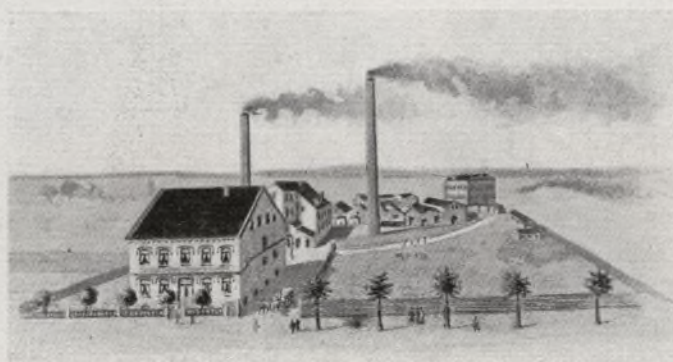
En esa prolongación del automovilismo, que es el autocamión, la justa fama de esta marca es también cosa conocida de cuantos en la industria del auto-transporte han tenido ocasión de ensayar sus bandajes macizos.

Pero lo que no está, naturalmente, en el conocimiento de las gentes, es la historia de esta empresa, que va a celebrar el día 8 del corriente mes el 50 aniversario de su fundación.

* * *

En el año de 1870, en uno de los barrios extremos de la población de Hanno-

ver, existía una fábrica de artículos de goma, cuya vida desenvolvíase penosamente, hasta llegar a encon-



La fábrica **Continental** en 1871

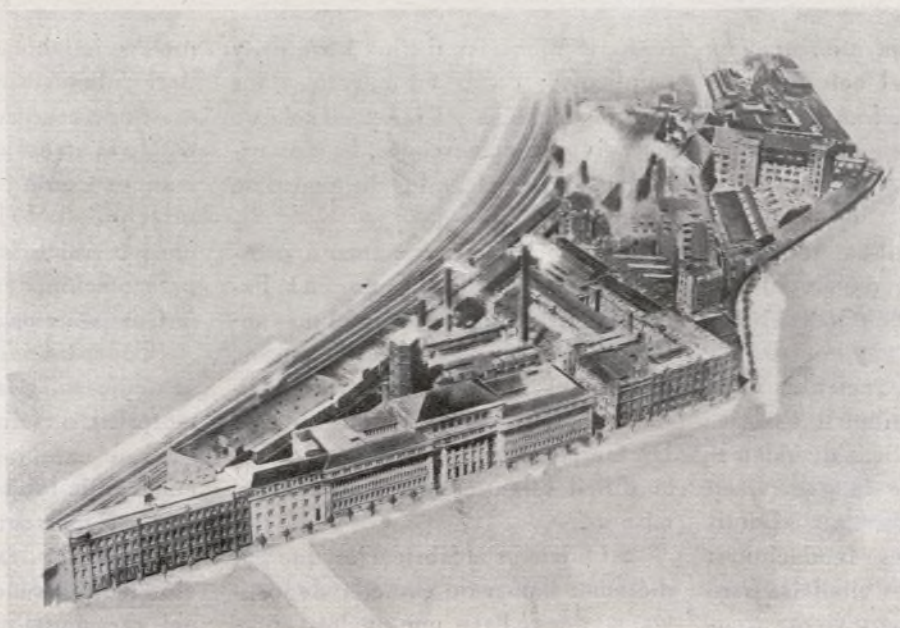
trarse en una situación crítica; tan crítica, que, según los antecedentes que obran en nuestro poder, llegó a ser puesta en pública subasta y adquirida entonces por un banquero de

dicha capital, que, asociado con una persona técnica en la fabricación de la goma, se dedicó a buscar algunos capitalistas, entre todos los cuales reunieron el caudal social de constitución de la «Continental Caoutchouc & Gutta-Percha Compagnie», 300.000 reichstalern (pesetas 1.000.000, aproximadamente).

Los primeros años de su fundación (cuya escritura tiene fecha 8 de octubre de 1871), la joven empresa hubo de luchar con infinitas dificultades, que una experta dirección supo vencer, ganando rápidamente el mercado mundial y dedicándose por entonces solamente a la elaboración de artículos de goma para usos técnicos y aplicaciones de medicina y cirugía.

En la época de sus comienzos, la fábrica «Continental» ocupaba un personal obrero de 200 ó 300 individuos, cifra que fué elevándose paulatinamente a 600 en 1893; a 2.200 en 1903; a 4.500 en 1905; a 7.000 en 1910; a 10.000 en 1912, y a 12.000 en el momento actual.

Al aparecer la bicicleta en el



La fábrica **Continental** en 1921

mercado, la fábrica «Continental» dedicó al neumático «velo» la atención correspondiente, consiguiendo colocarse, desde los primeros momentos, en primera línea por la conienzuda calidad de sus productos.

Tras de la bicicleta vino el automóvil, que fué lo que mayores glorias proporcionó á esta marca y que conocen sobradamente los automovilistas españoles. En este capítulo los tipos «Continental» fueron siempre á la cabeza del progreso del neumático.

Del desarrollo que todos estos extremos de la industria de la goma adquirió en la empresa «Continental», puede tenerse una idea comparando la vieja fábrica de 1871 con las inmensas fábricas actuales, cuya fotografía está obtenida recientemente.

Si detalláramos aquí las cifras que tenemos á la vista, respecto de algunos capítulos de los gastos generales de esta Casa, de la cifra de su consumo diario de carbón, del importe de su maquinaria, etc., etc., nos expondríamos á que el lector creyese que se trataba de cifras fabulosas, imaginarias, artificiosamente combinadas para asombrarle.

De la organización de lo que pudiéramos llamar política social en esta Casa, puede tomarse modelo. Y esta política social, con miras al bienestar de sus empleados y obreros, no es una organización reciente, cuya existencia haya de atribuirse á las actuales corrientes políticas de Alemania. Mucho antes de la guerra, en 1912, existían ya en la Casa «Continental» las siguientes fundaciones: Una caja de pensiones vitalicias para empleados y sus supervivientes, cuyas pensiones, ya entonces, eran su-

periores á las de las modernas cajas de retiros organizadas por los Estados; un verdadero pueblo de casas para obreros; una espléndida biblioteca; una casa de recreo para descanso en los períodos de vacaciones, y, por último, una casa para solteros.

Tales eran, en 1912, las instalaciones de carácter social establecidas por esta Casa en favor de su personal.

* * *

Todas estas perfecciones en su organización interior, tanto en lo refe-

peón ciclista, entró á formar parte del personal directivo de la «Continental».

Los dos señores Seligman y Tischbein, son actualmente los directores de la Empresa que al celebrar el 50 aniversario de su existencia cierra este ciclo de la misma con dos importantes progresos técnicos: el neumático «Continental» tipo «Cord» y el neumático «Continental» tipo «Gigante», novedades técnicas que proporcionarán á esta marca el rango que le corresponde como una de las

más importantes manufacturas de goma del mundo.

Honra de la industria alemana, la «Continental Caoutchouc & Gutta-Percha Compagnie», de Hannover, fabrica actualmente, además de todos los artículos comprendidos en la manufactura de goma, telas para globos, dirigibles, etc., etc., pelotas de *tennis* de *golf*, etc.

* * *

No hemos de terminar esta información sin mencionar como

merece la labor que, en España, han desarrollado siempre los representantes de esta Compañía, y principalmente la actual representación «Neumáticos Continental S. A. E.», que á principios de 1914 se fundó con el exclusivo objeto de dedicarse á la representación, también exclusiva, de la Compañía de Hannover.

Todas las personas que en España se dedican al comercio automovilista, motorista ó ciclista, todas las empresas que explotan el auto-transporte, conocen la labor que los Directores de la Representación Española han realizado, aplicando á su organización métodos modernos, cuya principal característica fué siempre la de buscar, por todos los medios, la satis-

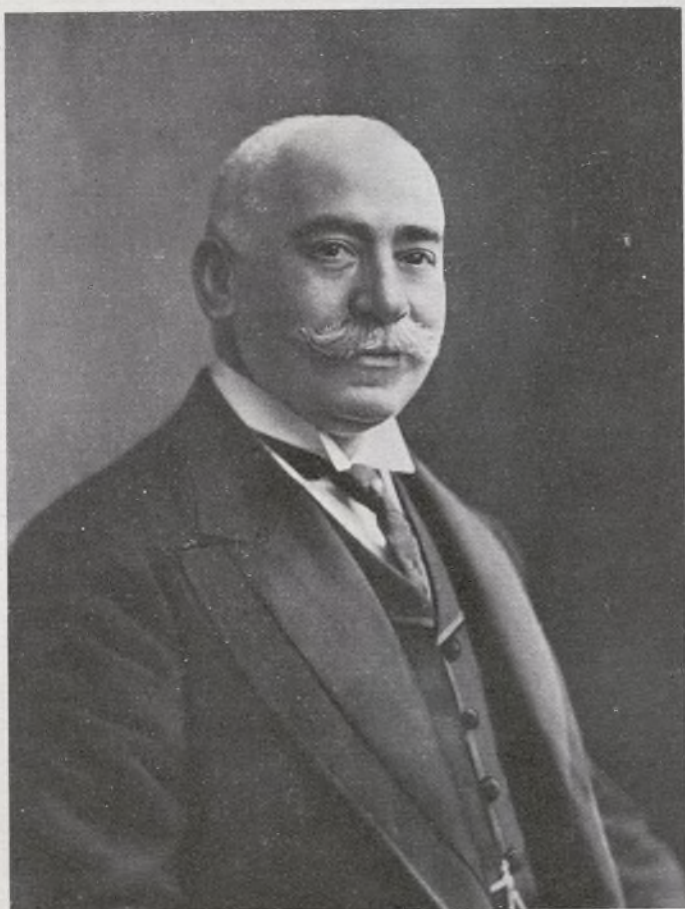


Las nuevas oficinas **Continental** administrativas, construidas en 1912 al 1914

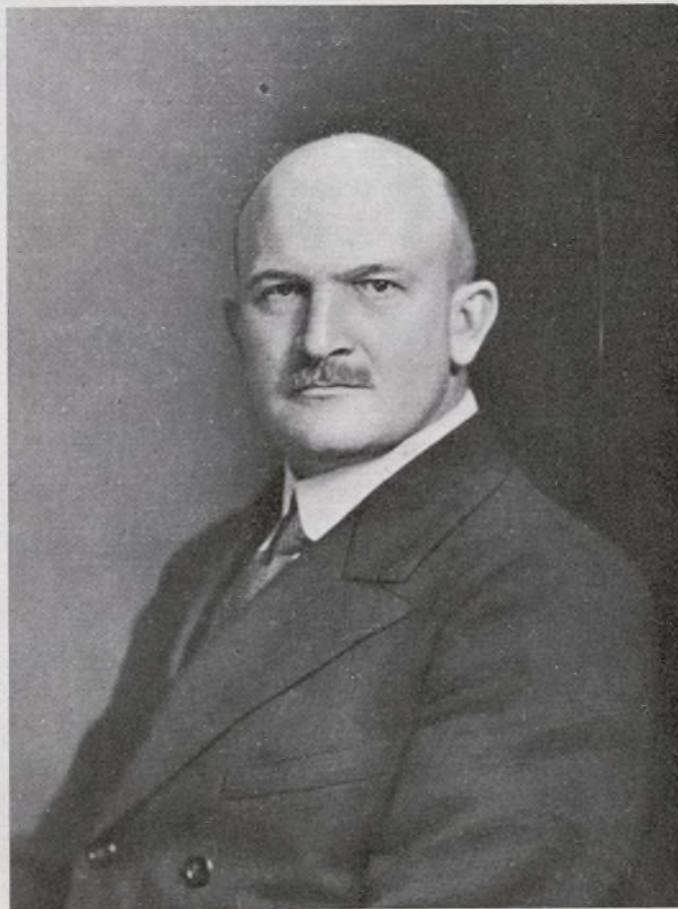
rente al bienestar de los obreros y empleados; como en cuanto á los aciertos técnicos y á la excelencia de sus servicios comerciales, ha de atribuirse, en justicia, á los dirigentes de tan magna Empresa.

En el año 1876 comenzó á prestar sus servicios de Director en la Fábrica el Sr. Seligman, hoy el más antiguo de los directores de la misma, que compartió con los anteriores Directores, D. Adolfo Prinzhorn y el Dr. Gerlach, hasta la muerte de éstos, la difícil tarea encomendada á los mismos.

Al iniciarse la fabricación que pudiéramos llamar de carácter deportivo, es decir, hace unos veinte años, el Sr. Willi Tischbein, antiguo cam-



Sr. Seligman



Sr. Tischbein

facción del cliente, estudiando sus necesidades, escuchando sus reclamaciones y atendiéndolas cuando eran justas.

Compartieron esa labor de dirección: D. Pablo Warfelman y D. Carlos Ulrich, hasta que, por fallecimiento de este último, vino á sustituirle D. Federico Steiger, quien comparte actualmente con el primero la dirección de la Sociedad Española.

La organización comercial de la Sociedad Española permite á los representantes de las fábricas «Continental» cuidar su extenso mercado con la atención que éste merece.

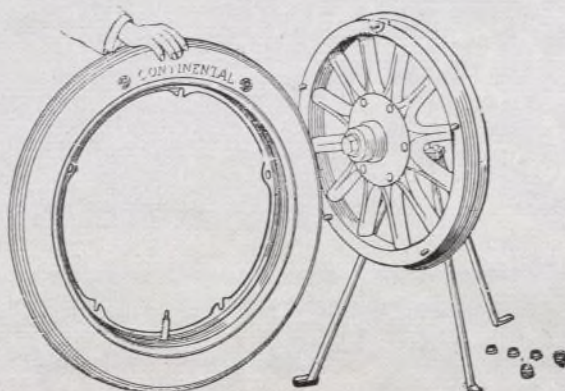
Para facilitar esa constante vigilancia y asegurar el servicio puntual de su extensísima clientela, la repetida Representación, que actualmente tiene su domicilio en Madrid, calle de Sagasta, núm. 6, instaló una sucursal en Barcelona.

La sucursal de Barcelona, instalada en el Paseo de Gracia, 61, está al cargo de D. Ramón Sellés, como di-

rector, y es subdirector de la misma D. Carlos Lenz.

* * *

Damos adjuntas las fotografías de los Directores de la Casa de Hannover, de que al comienzo de este trabajo se hace mención, Sres. Seligman y Tischbein, que tendrán la inmensa satisfacción de asistir, á la cabeza de



La famosa llanta amovible Continental

su numerosísimo personal, al cincuentenario de la fundación de estas grandes fábricas.

Para poder comprender cuán jus-

tificada estará la alegría de estos dos jefes comerciales, sería preciso imaginar cuántas dificultades habrán surgido en el curso de su dilatado periodo directorial, y qué cantidad de energías, de voluntad y de perseverancia habrán tenido que derrochar.

El brillante ejemplo de estos jefes, reflejado en el personal, desde ellos hasta el más modesto de sus obreros, ha podido realizar esa prodigiosa labor que hoy permite á la conocida marca llevar sus productos á las cinco partes del mundo bajo el pabellón de una confianza general que sólo alcanzan contados fabricantes.

Enviemos, pues, nuestra enhorabuena á tan tenaces trabajadores y hagamos votos porque prosiga floreciente y progresivo el desarrollo de esta industria, á la que el porvenir reserva, seguramente, nuevos éxitos comerciales y técnicos.

El pasado glorioso de la «Continental» es garantía de ese porvenir,

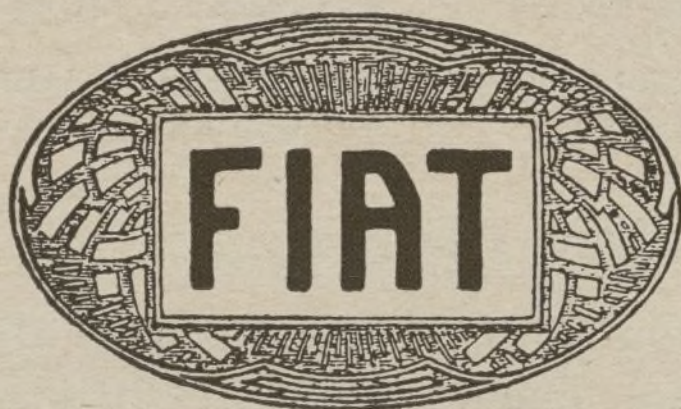
Bosch



Representantes exclusivos para España
F. XAUDARÓ Y Ca
Barcelona, Aragón, 254.

SUCURSAL EN MADRID:
Villanueva, 32 dp.º

Una marca



**que es
una garantía**

FIAT HISPANIA

**Avenida Conde
de Peñalver, 19**

MADRID

Teléfono M-454

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

AUTOMOVILISMO

La Copa internacional de coches pequeños

Trazamos estas líneas con el pensamiento puesto en el malogrado amigo Julio Rasson, de cuya muerte trágica dimos cuenta hace poco tiempo.

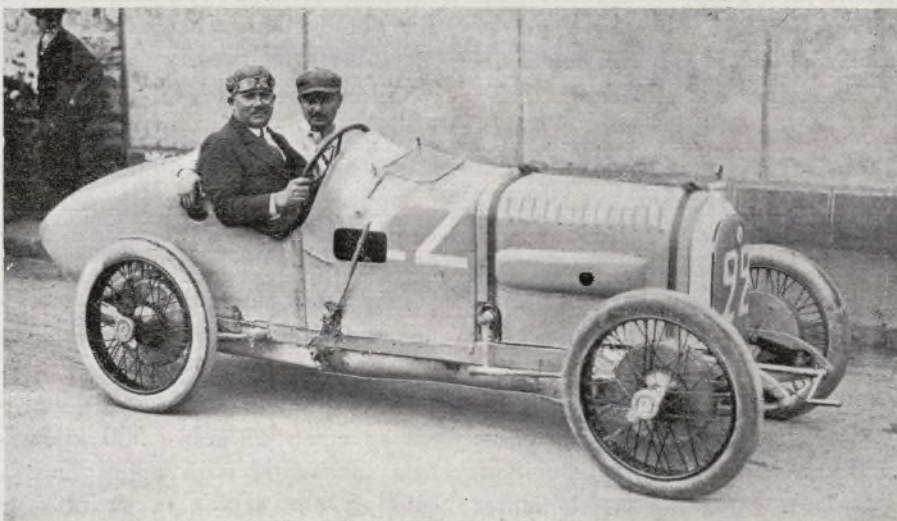
Cuando nos enseñaba el coche con que hizo su última vuelta á España nos decía confidencialmente, con su estilo especial de *parigot* castizo:

—No pasará mucho tiempo, querido, sin que nuestros coches den que hablar...

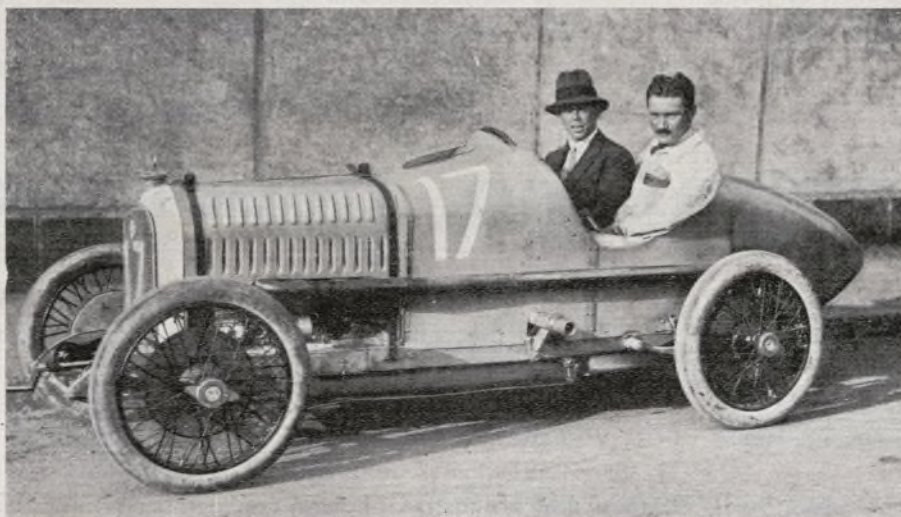
¡Cuánto habría disfrutado Rasson si hubiera asistido á la última carrera de Le Mans!

Porque el éxito alcanzado por Talbot Darracq, acaparando los tres primeros puestos y alcanzando, ¡¡con un 65/112!! la velocidad media de 115,923 kilómetros por hora, «ha dado que hablar» en efecto.

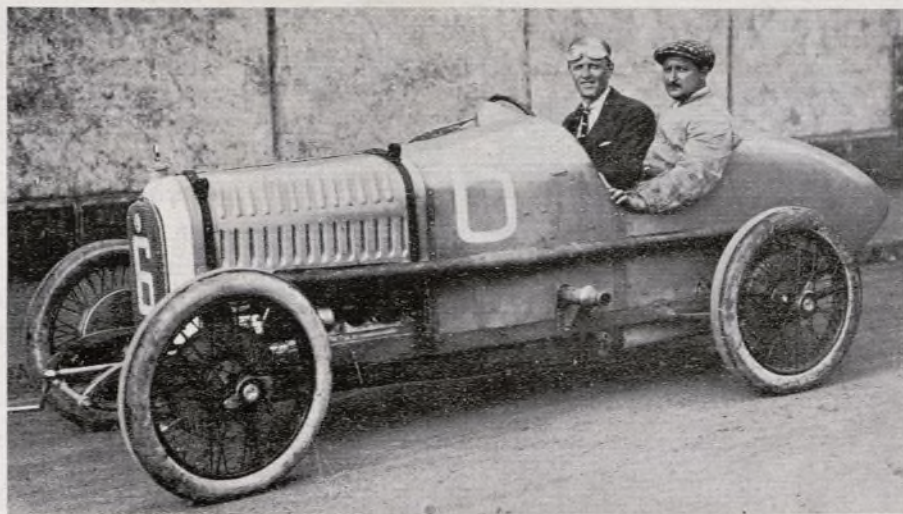
Parece imposible que con una cilindrada de litro y medio y un peso de 520 kilogramos, que era el máximo permi-



Thomas, sobre «Talbot Barracq», neumáticos Pirelli, vencedor de la Copa de «Voiturettes», á 116 kilómetros por hora



Lee Guinness, sobre «Talbot Darracq», neumáticos Pirelli, segundo de la Copa de «Voiturettes»



Seegraves, sobre «Talbot Darracq», neumáticos Pirelli, tercero de la Copa de «Voiturettes»

tido, se consiga efectuar ese recorrido y en una de las vueltas ¡118 por hora!

* * *

Consistía esta prueba en recorrer veintiséis veces el circuito para cubrir la distancia total de 448,812 kilómetros.

Las inscripciones alcanzaron la cifra de 26 coches,

que se repartían como sigue:

Bugatti: cuatro coches.

Darracq, Weler, La Perle y Tic-Tac: tres coches cada uno.

Majola: dos coches.

Tuar, Aston Martin, Silvaisi, Corce La Licorne, Hillmann, Hortsman Alvis y Salmson: uno cada uno.

De los 26 inscritos sólo terminan la carrera seis coches, á saber:

1.º Rene Thomas, sobre *Talbot Darracq* y neumáticos Pirelli, en 3 h., 52 m., 17 s.

2.º Lee Guinness, sobre igual equipo, en 3 h., 54 m., 11 s.

3.º Seegraves, sobre igual equipo, en 3 h., 54 m., 51 s.

Como se puede ver, los «Pirelli» obtienen los tres primeros premios.

4.º Bedford, sobre Hillmann, en 4 h., 28 m., 16 s.

5.º Carteau, sobre La Perle.

6.º Marshall, sobre Aston Martin.

El Gran Premio del „Automóvil Club de Francia“ 1922

La Comisión deportiva del Club francés ha dado ya su «fórmula» para 1922.

Y para dar gusto á más gente, en vez de una sola carrera organiza dos: una de turismo y otra de velocidad.

La de turismo, con las siguientes condiciones:

Peso en vacío de los vehículos: 1.400 kilogramos.

Combustible concedido: 17 litros por 100 kilómetros (aceite y carburante), para lo cual los coches se

presentarán al peso con los depósitos y los *carters* completamente vacíos.

Carrocería: cuatro asientos tipo *sport* confortable, cuyas dimensiones fijará el Reglamento.

El conductor irá solo en el coche y sus pasajeros serán sustituidos con lastre, á razón de 70 kilogramos por persona.

Recorrido: 800 kilómetros, próximamente.

Aprovisionamientos: quedan terminantemente prohibidos durante la carrera.

La prueba para coches de carreras se celebrará sobre 500 kilómetros solamente, y lo único que se sabe es que será para motores de una cilindrada máxima de dos litros y un peso mínimo, en vacío, de 750 kilogramos.

Nada se sabe del circuito que se elegirá; pero puede asegurarse que no se correrá en Le Mans.

El XVI Salón del Automóvil

Cuando aparezca este número estará inaugurándose la décimosexta Exposición del Automóvil en el Gran Palacio de los Campos Eliseos, en París.

Para los españoles—que á estas fechas no saben aún cuáles serán los derechos de Aduanas que rijan en España ni cuándo habrá Arancel—este Salón tendrá seguramente menos interés comercial que ninguno de los pasados.

Y si se confirman los propósitos que persona autorizada le atribuye al actual ministro de Hacienda, en cuanto á los impuestos que «para hacer dinero» han de caer sobre los automovilistas, será cosa de ir á pie, ó, á lo sumo, en *patinette*...

En nuestro número del 25 de este mes daremos la información del XVI Salón parisino.

Feminismo deportivo

Para los lectores de estas líneas los festivales organizados por la «Real Sociedad Gimnástica Española» en los días 18 y 25 de septiembre no han sido una cosa absolutamente nueva.

Todas las heroínas de esos festivales eran ya fisonómicamente familiares á nuestros lectores.

Antes que nadie ha sido esta Revista quien, recogiendo «los latidos» del deporte femenino, ha publicado, desde el comienzo de su actuación, fotografías de «Femina Sports», «En Avant», «Elisabeth» y demás *clubs* femeninos parisienses.

Las señoritas Breard, Delapie-

rre y otras muchas que, como la primera de esas dos, no han venido á Madrid, han paseado ya sus figuras por las páginas de HERALDO DEPORTIVO hace más de dos años.

Corría 1919, antes del armisticio, cuando vino á nuestras oficinas, con una carta del entonces embajador de

Francia, una señorita, cuyo nombre no hace al caso, secretaria de un *club* femenino de deportes con residencia en París.

El objeto de su visita era pedirnos la lista de los *clubs* femeninos españoles (?); el objeto de su viaje, organizar un intercambio deportivo con ellos...

El gesto con que expresamos nuestra perplejidad á la *sportswomen* de referencia debió causarle un efecto fulminante, por cuanto se levantó de su asiento como si nos dijera:

— Caballero, ¡yo no le he faltado á usted!

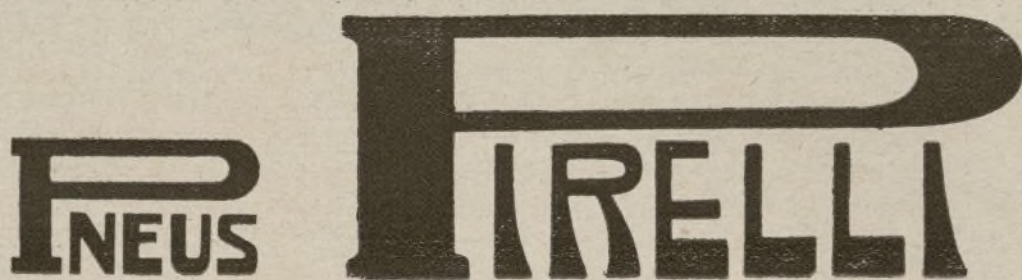
Cuando la tranquilizamos y le enseñamos la



Equipo de señoritas deportistas que se ha exhibido en Madrid recientemente

Fot. Alvaro

Siempre victoriosos los



obtienen los

tres primeros puestos

en Le Mans, en la

Copa Internacional de „Voiturettes“

449 KILÓMETROS

1^o

Thomas,

coche

Talbot-Darracq;

2.º Lee Guinness

3.º Seegraves,

que efectúa la mejor vuelta del

Concurso

á 118 por hora

COMERCIAL PIRELLI, S. A.

BARCELONA:
Ronda Universidad, 18

LA CORUÑA:
Picavia, número 1

BILBAO:
Gran Vía, núm. 42

MADRID:
Calle de Alcalá, núm. 73

Lo que opinan
de los aparatos

BOWSER

sus clientes
de España:

DIRECCIÓN POSTAL
APARTADO NÚM. 3.
TELÉFONO
NÚMERO 232

Francisco de la Viesca.

GARAGE Y ACCESORIOS PARA AUTOMÓVILES

CABLEGRAMAS
VIESCA.-CÁDIZ
CÓDIGO
A B C.-5.ª EDICIÓN

SUCURSAL EN SEVILLA
PÓPULO 24.- TELÉFONO 773.

Cádiz, a 25 de Diciebre de 1915.
BENJUMEDA, 30

Sres Bowser & Co
5 Rue Denis Poisson
P A R I S.

Muy Sres mios:

En contestacion a su atta del 24 de Novbre, tengo el gusto de participarles que estoy completamente satisfecho del funcionamiento del aparato BOWSER que la compre y cada día me alegro mas de haberlo adquirido.

Sin otro particular queda de Vdes atto y s.s.q.e.s.m.

POR FRANCISCO DE LA VIESCA

Francisco de la Viesca

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

lista de los *clubs* «masculinos» la señorita deportista hizo un gesto análogo al que su pregunta nos hizo hacer y se despidió de nosotros, convencida de que quien le había dado la carta de presentación diciéndole que aquí era donde mejor podían informarla, no le había indicado el buen camino...

* * *

La presentación de las señoritas francesas en Madrid no ha tenido un juicio unánime entre los plumíferos.

Nosotros coincidimos con el que ha expuesto Fernando Salvador en las columnas de *El Sol*, días pasados, y que extractamos á continuación:

«Hemos de confesar que al penetrar en el campo de deportes de la veterana Sociedad sentimos una verdadera emoción, que explicaría el verdadero entusiasmo que nos inspira la cultura física femenina y el temor de que las muchachitas francesas, cuya exhibición íbamos á presenciar, pudieran, aun en casos aislados, dar la sensación de algo «masculino».

Porque éste es realmente el sonsonete con que molestan nuestros oídos los infinitos enemigos, no ya

de la cultura física femenina, sino de la cultura física en general, los cuales, refiriéndose á la primera, vienen afirmando que la práctica femenina de la gimnasia ó del deporte «masculiniza» al sexo débil.

No era preciso, para negar afirmación tan insensata, sino conocer, aunque sólo fuera por fotografía, las diversas prácticas atléticas y deportivas de los *clubs* femeninos parisienes. En este punto no es preciso acudir á la Prensa extranjera, pues en las revistas deportivas españolas (*HERALDO DEPORTIVO* principalmente) hace ya mucho tiempo que se viene prestando atención al tema de la cultura física femenina, publicando fotografías de la actuación de las muchachas extranjeras.

Afortunadamente, por ligeros que fueran nuestros temores, al penetrar en el campo pudieron rápidamente desvanecerse, no bien se inició el desfile de las muchachitas; todas ellas, sin excepción alguna, ostentaban auténticos cuerpos de mujer, sin el menor atisbo de nada que no sea francamente femenino; claro está que femenino «sin grasa», sin carnes fofas y flácidas; esto es, la auténtica belleza femenina.

Los trajes deportivos de estas

muchachas son estéticos, honestos, mucho más honestos que algunos vestidos de moda, y sientan perfectamente á la gracia femenina.

Hicieron, con buen estilo, diversas demostraciones de saltos, carreras y lanzamiento, sobresaliendo unos saltos de altura de 1,35 metros y una carrera de vallas, en que la potencia clásica de esta prueba atlética no se echaba de menos, merced al precioso estilo de una de las corredoras.

Mucho tememos que la loable iniciativa de la «Gimnástica» no surta el apetecido efecto. Vivimos en un país donde todavía se discute el traje con que las mujeres han de bañarse en las playas.

Cierto que un doctor, del sexo femenino precisamente, ha dicho á la mujer española todas las ventajas de una educación física razonable y bien dirigida, para proporcionar á la mujer misma, en los trances propios de su sexo, lo mismo durante su soltería que en el matrimonio, es decir, lo mismo á la mujer que á la madre.

Pero esto no basta. Ha de hacerse una cruzada por los médicos, y especialmente por los confesores, si se quiere hacer desaparecer la «ñonez» clásica de las mujeres españolas.

AVIACIÓN

La disparatada monomanía de las velocidades puras, sin más finalidad que la persecución descabellada del *record*, acaba de causar una nueva víctima. Víctima tanto más sentida por nosotros cuanto que fué en vida un buen amigo nuestro, un gran amigo de España, un hombre bueno: el marqués Bernard Barny De Romanet.

Vino por vez primera á España el joven «as» francés el día de la firma del tratado de paz, trayendo en un «Bréguet» al corresponsal de *El Sol* en París, que era portador de la noticia y de un saludo de la Prensa parisina para la Prensa madrileña.

Fué la llegada de Romanet el momento inicial de una gran reacción en favor de la aviación francesa y de su

industria, y nuestra aeronáutica militar, que estaba en aquel momento «influenciada» por ingleses é italianos, pudo, merced á la labor personalísima de Romanet, apreciar, con éxito considerable, las cualidades del aparato de que dejamos hecha mención. En efecto, sin alharacas, sin desplantes, sin acrobatisms más ó menos de engañabobos, haciendo aviación seria (que es la auténtica aviación, sobre todo en lo militar), De Romanet formó rápidamente un importante lote de pilotos y el aparato que trajo dió en Africa resultados magníficos; á tal extremo, que sigue siendo el mejor aparato «colonial» de cuantos hasta ahora se han empleado.

De Romanet tuvo en Madrid, á

poco de residir en la corte, tantos amigos como personas le trataron. Se le hicieron numerosos ofrecimientos para la constitución de empresas, escuelas, líneas aéreas. Todo fué inútil: De Romanet era un pájaro romántico y no un ave de rapiña.

Enamorado de la libertad del aire, espíritu soñador, el malogrado «as» francés, de origen aristocrático, tenía mucho de Quijote.

A su regreso á Francia, donde pudimos verle repetidas veces «en su ambiente», Romanet volvió á sus aparatos predilectos, los que más peligro pudieran ofrecer, japaratos de as!

Pensarán algunos que esas grandes hazañas «civiles» de las com-

peticiones Gordon Bennett, Copa Deutsch, *record* de velocidad, etcétera, proporcionan á estos pilotos extraordinarias sumas fabulosas. Nada más lejos de la realidad. Tras la brillante y dorada decoración del éxito deportivo no hay nada. Popularidad, popularidad y popularidad.

Infinitas veces le pedimos que se apartase de esa pelea absurda, de esa carrera vertiginosa hacia la muerte en que, esta vez, le ha tocado á él caer para siempre.

En diciembre del año pasado, cuando le reprendíamos por enésima vez en presencia de Fonck (dedicado á la construcción de automóviles y apartado de la aviación), invitándole á que imitase al «as de ases», Romanet nos decía:

—No puede ser; la crisis de la aviación que sufren los constructores franceses exige que los que tenemos un valor en la opinión de las gentes ayudemos á nuestra industria arrimando el hombro... ¡Ya vendrán tiempos mejores! ¡Tiempos mejores!

* * *

En ese plan heroico de «arrimar el hombro», De Romanet se había dedicado últimamente á colaborar con un constructor *nuevo*. Era esta otra de las debilidades del gran piloto: ayudar al que empieza y no puede solo.

El aparato De Monge, construido en biplano (el plano inferior era microscópico y desde luego nulo, bajo el punto de vista de la sustentación), había ya volado en manos de De Romanet. Preparábase éste para la Copa Deutsch y había alcanzado fácilmente los 300 kilómetros por hora. Pero las noticias de la velocidad que, en los entrenamientos, alcanzaba Sadi Lecointe, su rival en la prueba, habían inclinado á De Monge á «ganar velocidad» á toda costa.

Es preciso haber visto á qué

enormidades se llega en estos casos para comprender cómo se matan estos hombres. Hay que tener idea [de lo que es una «cuadra» de carreras aéreas dos ó tres días antes de la prueba, para comprender que sea posible dejar de lado todas las exigencias de la técnica y de la seguridad, relativa, del piloto, y cortar



De Romanet, nacido el 28 de enero de 1894 en Mácon, y fallecido en Etampes el 23 de septiembre de 1921.

alas, trucar motores, quitar costillas, hacer verdaderos horrores para ganar velocidad.

De la toma de tierra no hay que preocuparse ya que si, en las condiciones en que el «bólide aéreo» se estudió había de aterrizar á 130 kilómetros por hora, el coeficiente de aumento de peligro no es considerable si luego de alicortado, aligerado y supertrucado, dicho bólide ha de aterrizar á 150...

El biplano de De Monge fué convertido en monoplano.

Espanta pensar que ésto se pueda hacer así, sin más ni más, aunque lo proponga el propio piloto, como estamos casi seguros de que habrá ocurrido en este caso.

El ex-biplano despegó de un salto voló unos instantes á una velocidad aterradora y de repente se vió que las telas del ala derecha se desgarraban en el aire... Desequilibrado el avión, sin defensa posible, vino á tierra clavándose el motor en ella y quedando el pobre De Romanet destrozado.

* * *

Esto no puede seguir.

Los que tienen la misión de fomentar la aeronáutica están causándole perjuicios considerables.

Una catástrofe de estas hace desandar en el espíritu público todo el camino que se había avanzado en diez años.

Las gentes no pueden entrar en estos detalles íntimos de cómo se producen, de cómo *se organizan* estas catástrofes. Ven sólo el hecho catastrófico escueto, abrumador, mucho más trágico en su ánimo cuando tienen del piloto una idea exacta de su maestría, de su valor.

Y su argumentación, sencilla, de elemental sentido común, es ésta:

¡Cuando se matan los «ases»...

El gobierno francés ha hecho una encuesta técnica. Cuando se nos diga que por virtud del resultado de la multiplicación del logaritmo de π por la raíz cúbica del coeficiente de dilatación de la madera de castaño de Indias está probada y descubierta la causa de esta catástrofe, no solamente no habremos logrado devolver resucitado á su madre y á la aviación el cuerpo de Bernard De Romanet, sino que no habremos conseguido devol-

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

Automóviles "Minerva"



Entrega normalmente los nuevos modelos 1921

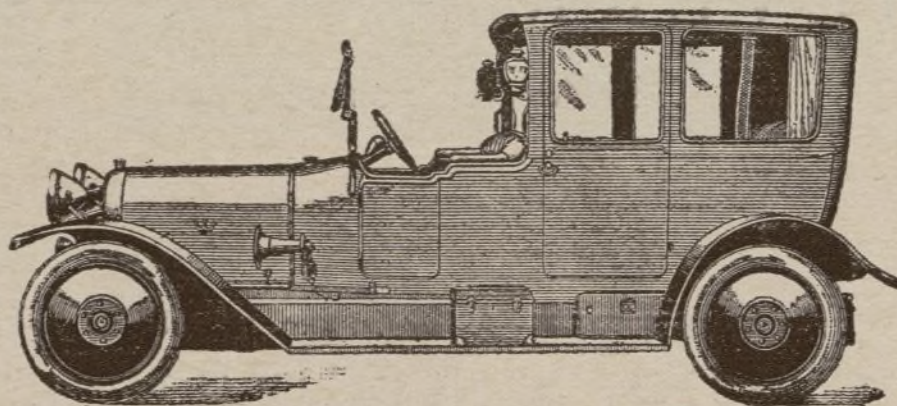
FABRICADOS ESPECIALMENTE PARA LA

**SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE AUTOMÓVILES MINERVA**

**Castelló, 41
MADRID**

AUTOMÓVILES

Chenard & Walcker



ENTREGA INMEDIATA

Representante general para España:

Julián Olave

**Jorge Juan, 15
MADRID**

ver la fé en la navegación aérea al dos por mil de los que con esta desgracia la han perdido.

Hay, sencillamente, que emplear esa ciencia oficial en impedir á toda

costa que la «necesidad de vivir» de unos cuantos justifique la «necesidad de morir» de otros que valen, por lo menos, tanto como ellos.

R. RUIZ FERRY.

ATLETISMO

Desarrollo armónico

Otra de las exigencias de la educación física, que no siempre es atendida en nuestras prácticas deportivas, es la del desenvolvimiento integral y armónico del individuo, que con ellas debe tratarse de conseguir.

Es cosa sabida de antiguo, que la salud no se aumenta ni se consigue desarrollando sólo unos cuantos músculos, ni aun siquiera todos los músculos, por la complejidad de nuestra vida orgánica. Las virtudes del ejercicio físico son tales, no obstante, que pueden provocar un estímulo general en todas nuestras funciones, el cual represente dicho aumento de salud.

Ahora bien; cuál sea el tipo humano, armónicamente desarrollado, que podamos considerar como perfecto, es cosa que no es posible determinar por ahora, ni es tan esencial su determinación que nos impida orientar debidamente nuestras prácticas deportivas.

Aunque ese tipo existiera, hemos de observar que las características individuales nativas, las aptitudes especiales propias de cada individuo y, dentro de ellas, sus preferencias deportivas, son las que han de determinar hacia qué modelo ideal de perfección hemos de dirigirnos en cada caso, y cuáles son, por tanto, los deportes que en él ó para él deben practicarse.

Esto conviene no olvidarlo. En la ciencia de educar, de la cual forma parte, claro es, la educación física, es ya un axioma este respeto á las características individuales, como máxima garantía de un perfeccionamiento posible que, de otro modo, no nos sería dable alcanzar.

Mas este respeto al «tipo individual» no debe suponer un olvido de

aquella justa armonía de desarrollo, más ó menos exacta, que supone una salud perfecta. Hasta qué punto deban seguirse unas normas generales de educación física que sean compatibles, sin embargo, con la especial constitución y aficiones de cada uno, es, por todo lo expuesto, difícil de averiguar de antemano. Pero, en cambio, si es posible evitar que la especialización llegue á producir en el individuo una desproporción de desarrollo tal, que no le haga un modelo de cultura física bien alcanzado, sino al contrario, un desgraciado apto para determinadas enfermedades.

Las sociedades deportivas pueden atender á esto, exigiendo á todos aquellos atletas ó deportistas en general que se distingan en un deporte determinado, ciertas marcas mínimas en otros deportes á los cuales sea opuesta la práctica de aquel en el cual se destacan; ó bien exigiendo, en general, dichas marcas mínimas en unos cuantos deportes considerados como fundamentales.

Cuáles sean estos y cuáles deban ser dichas marcas, ello es cosa que, en nuestra opinión, corresponde fijar á la «Federación Nacional de Atletismo».

Como ya hemos dicho anteriormente, no debemos olvidar que, en toda fiesta deportiva atlética, se hace propaganda, implícitamente, aunque no sea ese nuestro propósito inmediato, del desarrollo físico que puede alcanzarse con los deportes, y, por eso, no nos es lícito presentar tipos de atleta desproporcionados ni mal entrenados.

El cultivo físico del hombre debe ser nuestra principal preocupación, si es que no nos conformamos con presentar una brillante minoría de hombres-máquinas especialistas... en cualquier deformación fisiológica.

No nos parecería admirable un ciclista que llegase á recorrer los 100 kilómetros de carretera en tres horas (velocidad media que no alcanza casi ninguno de nuestros trenes correos), pero á condición de que este hombre sea algo más que el motor de una bicicleta (cosa ya inventada y superior á nuestra potencia como tal), á condición de que sea precisamente «hombre».

Nuestra ventaja sobre la máquina consiste en que ésta sólo es útil para muy pocas actividades ó funciones, al paso que el hombre abarca sinnúmero de éstas.

Mas ello requiere estudiar el deporte desde otro punto de vista, que será objeto de otro trabajo para el próximo número.

MARCELO AGUDO

De la «Federación Atlética Levantina»

Los Campeonatos de España

Con un retraso, cuyas causas ignoramos, se ha publicado con fecha 11 de septiembre, y se ha distribuido el día 1.º de octubre en Madrid, el programa-reglamento de estos Campeonatos que ha de organizar este año la «Federación Gallega de Atletismo».

Dicha entidad hace una llamada á los deportistas españoles en los siguientes términos:

¡VENID A GALICIA!

Galicia, la de origen celta, el país de la divina Rosalía, ha recibido el alto honor de la organización de los Campeonatos nacionales de Atletismo de 1921.

No se nos oculta á los que residimos en el noble solar galiciano que es empresa magna el conseguir el éxito que anhelamos para el deporte hispano. Si no contáramos con un fervoroso entusiasmo por los deportes que nos impulsa á nuestros mayores esfuerzos para el logro de un triunfo más para la causa atlética nacional, si no creyéramos contar con vuestras simpatías y concurso, no nos hubiéramos animado á aceptar la organización de estos Campeonatos en Vigo, á los que tenemos un íntimo placer en invitarlos.

Muy nobles y bravos asturianos, aragoneses, catalanes, castellanos, levantinos, navarros y vascos, venid á Galicia, á Vigo, á nuestros Campeonatos nacionales de Atletismo, acudid á compartir en esta liza de la fuerza y destreza atlética, regeneradora de una raza que pugna por ser fuerte, la cordial camaradería de vuestros hermanos los galaicos, visitad la tierra «meiga», la bien llamada suiza española, viniendo á Vigo, que os ofrece la cariñosa acogida á que se hacen acreedores los que llevan por lema *mens sana in corpore sano*.

Deportistas españoles, venid todos á Vigo á honrar con vuestra presencia sus Campeonatos nacionales de Atletismo, en estos momentos de suprema prueba de la patria hispana.

Galicia entera sabrá agradecerlos, y muy especialmente su «Federación Gallega de Atletismo».

REGLAMENTO

Artículo 1.º Los V Campeonatos de España de Atletismo serán organizados por la «Federación Gallega de Atletismo» y se celebrarán en Vigo los días 15 y 16 de octubre del año actual.

Art. 2.º Constarán estos Campeonatos de las pruebas enumeradas al final de este Reglamento.

Art. 3.º La «Federación Gallega de Atletismo» señalará á los atletas concursantes las pruebas que se llevarán á cabo cada uno de los días señalados, y se reserva el derecho de celebrar eliminatorias en la mañana de los citados días, siempre que el crecido número de participantes así lo exigiese.

Art. 4.º Podrán participar en estos torneos:

a) Los individuos que poseen licencia de aficionados, expedida por la Federación Regional, donde ésta esté constituida.

b) En las regiones donde aún no exista Federación, los socios de entidades deportivas, legalmente constituidas, que puedan acreditar su condición de no «profesionales».

c) Los militares en activo, sean ó no federados.

d) Los extranjeros, sin opción á título de campeón.

Art. 5.º En la carrera de estafetas 4 por 100 metros y olímpica pueden únicamente participar equipos seleccionados por sus respectivas Federaciones, estando permitido en el momento de la salida el reemplazo de uno de los corredores por otro

que pertenezca á la misma Federación.

En la carrera 4 por 100 metros se disputará la Copa «Federación Gallega de Atletismo», que deberá ser ganada por una misma Federación dos años seguidos ó tres alternos, al igual que la de la olímpica, que se denominará Copa Galicia.

Art. 6.º Desde la publicación de este Reglamento se admiten inscripciones, que deberán dirigirse al presidente de la «Federación Gallega de Atletismo», D. Enrique Bantle, Sociedad «La Oliva», calle del Príncipe, quien acusará recibo de las mismas.

Art. 7.º El plazo de inscripción se cerrará el día 12 de octubre, á las doce del día.

Art. 8.º Los concursantes deberán presentarse al Comité organizador, en el lugar que con antelación se les indicará, el día 14 de octubre, á las ocho de la noche, para hacerse cargo de los dorsales correspondientes y recibir instrucciones.

Art. 9.º Cada participante está obligado á encontrarse cinco minutos antes de dar comienzo la prueba en que participe, debidamente equipado, en el sitio reservado para los atletas concursantes.

Art. 10. Los atletas participantes obedecerán las indicaciones que les hagan todas aquellas personas que ostenten el brazalete de la «Federación Gallega de Atletismo». El que así no lo hiciere será rigurosamente castigado.

Art. 11. El Jurado estará integrado por un Presidente, que lo será el de la «Real Federación Atlética Española»; un Vice-Presidente, que lo será el Presidente de la «Federación Gallega de Atletismo»; Secretarios, Cronometradores, Jueces de salida y llegada, nombrados por la «Federación Gallega de Atletismo», y vocales, entre los cuales figurarán los delegados de las Federaciones Regionales asistentes á estos Campeonatos.

Art. 12. Los fallos y decisiones de este Jurado serán inapelables.

Art. 13. Los premios que se disputarán en estos Campeonatos consistirán en medallas de oro, plata, bronce y copas.

Art. 14. En todas las pruebas que se celebren habrá primero, segundo y tercer premio. Caso de que esta Federación recibiera en el tiempo que media hasta los días señalados para los Campeonatos, algunos premios más, éstos servirán para crear cuarto y quinto premio, que se otorgarían en las pruebas que esta Federación señalará la víspera de su celebración.

Art. 15. Las reclamaciones serán presentadas, por escrito, al Jurado antes de pasadas dos horas de la terminación de la prueba á que haya dado lugar ésta, y deberán ser acompañadas de la cantidad de diez pesetas, que serán devueltas si á juicio del Jurado la reclamación es fundada.

Art. 16. Si fuerza mayor obligase al aplazamiento de estos Campeonatos se anunciará con la posible antelación. El mal tiempo no será causa de suspensión, sino en casos extremos.

Art. 17. La Federación organizadora declina toda responsabilidad por daños ó perjuicios morales y materiales que los participantes puedan sufrir y éstos se comprometen á no entablar demanda judicial ninguna contra la «Federación Gallega de Atletismo».

Art. 18. Si durante el tiempo que media entre la publicación del presente Reglamento y ocho días antes de los Campeonatos, fuese necesario introducir algunas modificaciones, se entiende que las acepta todo participante, con la sola condición de que dichas modificaciones hayan sido aprobadas por la «Real Federación Atlética Española».

Vigo, 11 septiembre de 1921.—
El Presidente, *Enrique Bantle*.—El Secretario, *Joaquín Freijeiro*.

Aprobado por la «R. F. A. E.»

PRUEBAS

Día 15.

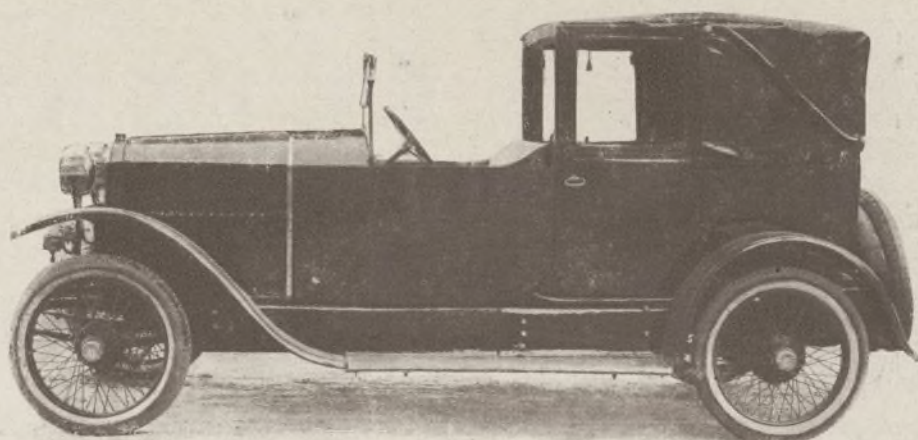
1. Salto de longitud sin impulso.
2. Carrera de 100 metros lisos.
3. Lanzamiento del disco.
4. Carrera de 1.500 metros.
5. Salto de altura con impulso.
6. Carrera de 400 metros.
7. Lanzamiento de jabalina.
8. Carrera de Estafeta 4 por 100 metros.
9. Carrera de 5.000 metros.

Día 16.

1. Salto de altura sin impulso.
2. Carrera de 200 metros.
3. Lanzamiento de peso.
4. Carrera de 800 metros.
5. Salto de longitud con impulso.
6. Carrera de 110 metros con vallas.
7. Salto de pértiga.
8. Estafeta olímpica 200—400—800—2.000 metros.*
9. Marcha atlética de 5.000 metros.

FABRICA

NACIONAL



Automóviles ESPAÑA

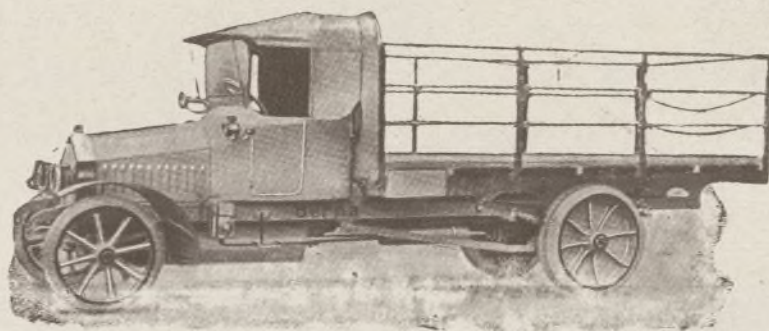
F. BATLLÓ, S. en C.

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



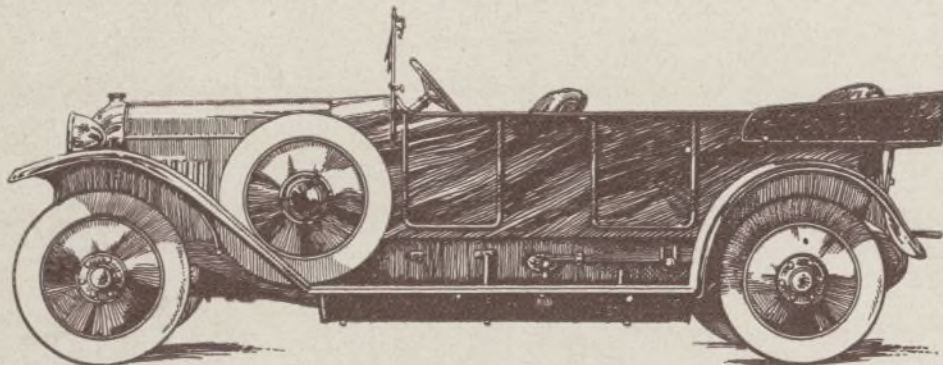
Camioneta
ELIZALDE

1 1/2 TONELADA
DE CARGA ÚTIL

CONCESIONARIO: UREÑA
Prim, 1 MADRID

Roche-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.
Romero y Domínguez: Pópulo, 29 - Sevilla } Valencia.
(Provincias andaluzas). } Aragón.

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE



JÚPITER

Inalterable à todas las temperaturas

Automóviles y Camiones

Hijos de
Labourdette

Miguel Angel, 31
MADRID
Teléf. J-723



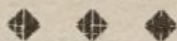
REPRESENTANTES
GENERALES PARA:

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

QUEDAN AGENCIAS REGIONALES QUE CONCEDER

AUTOMÓVILES TALBOT-DARRACQ

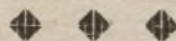
OCHO
CILINDROS



ENTREGA EN
BREVE PLAZO



CUATRO
CILINDROS



ENTREGA
INMEDIATA

PARÍS-LONDRES

AGENCIA PARA MADRID:
J. M. MANRESA

SALÓN DE EXPOSICIÓN:
Calle de Recoletos, 1

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

(Disponible)

MADRID

Garaje Victoria
Alberto Aguilera, 62

SANTANDER

Garaje M. Sancho
Plaza de Cañadío

BARCELONA

Auto-Garaje Balmes
Mallorca, 231 y Balmes, 96-98

MÁLAGA

Auto-Garaje Merino
Somera, 5

SEVILLA

Garaje Laverán
Goles, 38 al 44

BILBAO

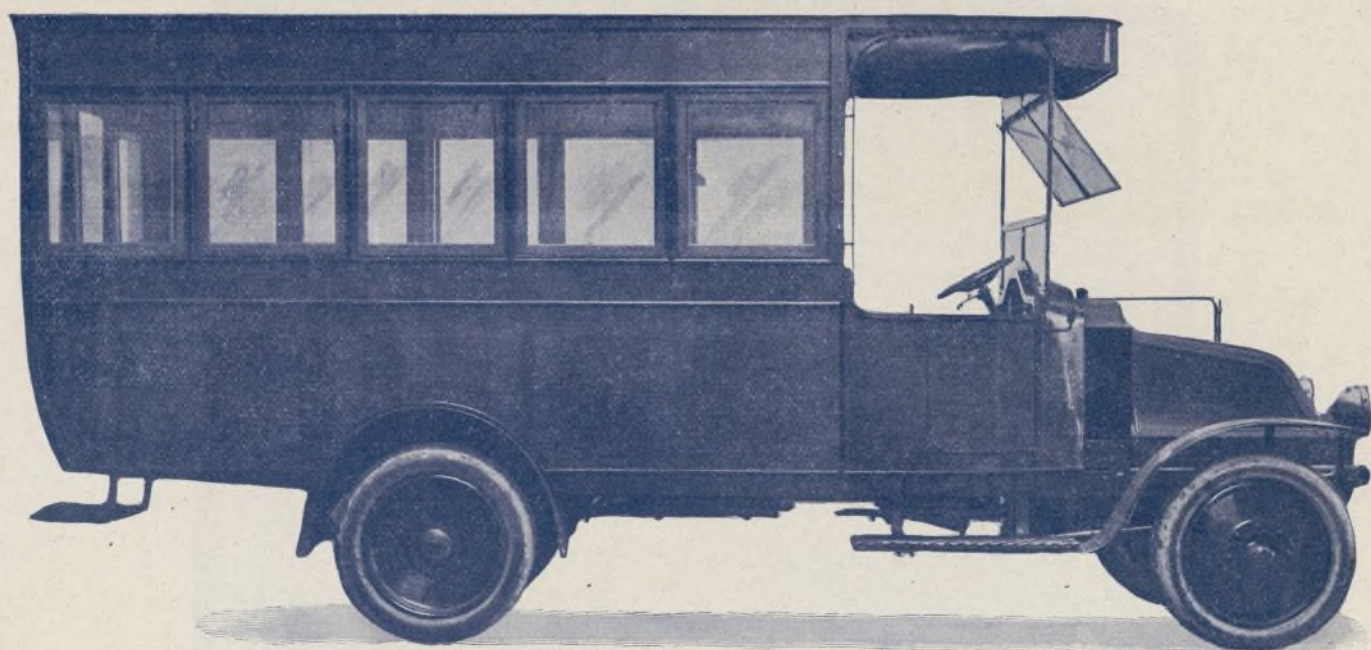
Automóviles Damborenea
Gran Vía, 31

MURCIA

(Disponible)

ZARAGOZA

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



Omnibus y camiones

RENAULT

Entrega inmediata

**S. A. E. DE AUTO-
MÓVILES RENAULT**

Avenida de la Plaza de
Toros, núm. 9 MADRID



Continental



CENTRAL:
M A D R I D
Sagasta, 6

NEUMÁTICOS "CONTINENTAL"
SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

SUCURSAL:
BARCELONA
P.º Gracia, 61

Imp. STAMPA, Villalar, 10, Madrid. Teléf. S-13 11

Ayuntamiento de Madrid