

HERALDO DEPORTIVO

Fundado en 1915

No. 231

15 octubre 1921

50 céntimos



HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID



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

Ayuntamiento de Madrid

SUCURSAL EN
BARCELONA
Muntaner, 98
TELÉFONO G-19 25

Gran Premio de Italia

Presidido por
S. M. Víctor Manuel



1.º, GOUX; 2.º, CHASSAGNE
(513 Kilómetros, á 144 de promedio)

sobre

PIRELLI

SIN CAMBIAR UNA SOLA GOMA

COMERCIAL PIRELLI, S. A.

BARCELONA:
R. Universidad, 18

MADRID
Calle Alcalá, 73

BILBAO:
Gran Vía, 42

CORUÑA:
Plaza Orense, 6

SEVILLA:
Pl. Sto. Tomás, 29

Una marca



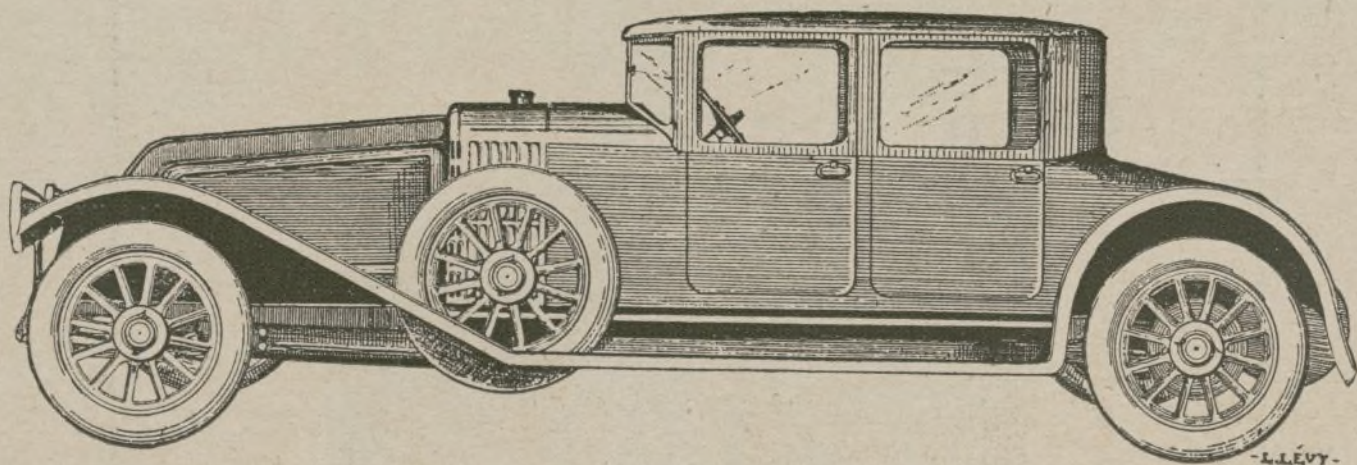
**que es
una garantía**

FIAT HISPANIA

**Avenida Conde
de Peñalver, 19**

MADRID

Teléfono M-454



AUTOMÓVILES
RENAULT

Entrega inmediata

**S. A. E. DE AUTO-
MÓVILES RENAULT**

**Avenida de la Plaza de
Toros, núm. 9 MADRID**

Bosch



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

SUCURSAL EN MADRID:
Villanueva, 32 dp.º



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



MEMOROTECA
MUNICIPAL

MADRID

HERALDO DEPORTIVO

Año VII.—No. 231
15 octubre 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,—

EDUCACION FISICA

(CONCLUSIÓN)

El valor físico del Ejército y su medida ⁽¹⁾

Con lo cual tenemos el valor «medio» en carrera de esa unidad sin más que hallar la media aritmética de este último, y así sabemos lo que vale en carrera la entidad soldado de la referida unidad.

Para hallar el valor físico de esa misma unidad en salto, sumaríamos los números que nos diesen el valor de las pruebas de salto de la ficha Hebert de los individuos que la componen, y esta suma la dividiríamos por el número de esas pruebas, ó sea por cuatro. Si queríamos hallar el valor relativo no teníamos más que hallar la media aritmética del valor últimamente obtenido.

Sumando los valores absolutos de una unidad en carrera y en salto y hallando su semisuma se obtiene el valor físico de esa unidad en agilidad.

Si sobre el eje de ordenadas tomamos cantidades que nos expresen intervalos de tiempo, por ejemplo, que cada medio centímetro sea la longitud equivalente á tres meses; y sobre el eje de abscisas, valores que nos expresen el número de puntos, expresión del valor físico de los hom-

bres, deducido de las anteriores medidas, es claro que al cabo de un año habremos obtenido cuatro pares de medidas, esto es, números que nos determinen cuatro puntos de «la curva de la agilidad».

Hallando del mismo modo el valor físico absoluto y relativo en trepación, en levantamiento de peso y un «tercio» del valor absoluto del lanzamiento, y dividiéndolo todo por tres, obtendremos el valor absoluto de cada unidad en «fuerza», y hallando su media aritmética obtendremos el valor relativo de cada una de esas mismas unidades en fuerza también.

Por último, un tercio del valor absoluto del lanzamiento nos expresa el valor físico absoluto de la unidad en flexibilidad, valor de menos importancia en el concepto militar que los anteriores.

Procediendo análogamente, ó sea tomando sobre el eje de ordenadas espacios que nos representasen tiempos (intervalos de tres meses, por ejemplo), y sobre el de abscisas otros que no expresen gráficamente el número de puntos que obtengamos deducido de la media aritmética de las tres pruebas establecidas para medir la fuerza, habremos obtenido una serie de puntos que nos determinan la curva de la fuerza.

Análogamente se obtendrá la curva de la flexibilidad.

En una palabra: sin más que desglosar la ficha Hebert podemos obtener el valor de una unidad en fuerza, agilidad y flexibilidad, y construir las curvas correspondientes, tales, que á la vista nos indiquen el progreso de la misma cuando pasa su valor físico de negativo á positivo, etc.

Claro es que hechas las curvas para cada unidad fácil es obtenerlas para todo el Ejército español, y comparar simplemente con la inspección de ellas el valor físico de éste en los diversos años.

Sin más que aplicar la ficha Hebert, se pueden tener clasificados los diversos soldados de una compañía y así saber cuántos hay que tengan valor físico negativo normal ó cero y positivo, y así se tendría clasificados los soldados de las diversas unidades por su valor físico, análogamente á como se hacía en Alemania, en que, respecto á este particular, también se los agrupaba en tres clases, sino que siguiendo otro criterio de clasificación, que es, á nuestro juicio, menos real y exacto que el fundado en la ficha Hebert, ya que lo que propone el reglamento de Gimnasia alemán es clasificar los soldados según puedan ó no ejecutar ciertos ejercicios

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

que, por no ser naturales, no expresan tan bien el valor físico del hombre como los de la ficha Hebert, siendo, por tanto, en nuestro concepto, menos exacto este procedimiento que el criterio de clasificación empleando aquélla.

Además de que con dicho método es muchísimo más difícil el construir gráficos que nos permi-

tan, cual los propuestos, darse á simple vista cuenta de los valores de que hablamos.

Y ya que de reglamento de Gimnasia tratamos, indicaremos que, en general, éstos, excepto el alemán y el último y modernísimo apéndice del francés, basado en el método Hebert, ni siquiera se ocupan de este último asunto de la clasificación de

los hombres, que tan decisiva importancia tiene.

Y en cuanto al valor físico colectivo de las unidades, asunto es que ni siquiera lo indican (como lo veremos al hacer el estudio crítico de ellos), no obstante lo fundamental que es.

EDUARDO DE LOS REYES SANZ
Capitán de Infantería

AEROSTACION

La Copa Gordon Bennett

La Comisión deportiva del «Aero Club de Bélgica», que, como organizador del concurso, había de ser quien se ocupase de la medición de los recorridos y, como consecuencia de ella, de la clasificación de los concurrentes, ha dado ya su fallo, que reproducimos á continuación.

Como puede verse de trece clasificados hay siete globos que se encuentran en 100 kilómetros de distancia.

Resultado oficial

1.º *Zurich*, capitán Armbruster (Suiza), aterrizó en la isla Lambah, total 766 kilómetros.

2.º *Margaret*, H. Spencer (In-

glaterra), aterrizó en Fishguard, total 667,5 kilómetros.

3.º *Aero Club of America*, R. H. Upson (Estados Unidos), aterrizó en Braicci Pwll, total 664,5 kilómetros.

4.º *Banhsee*, Baldwin (Inglaterra), aterrizó en Cardigan, total 631 kilómetros.

5.º *Trionfale VI*, Mayor Valle (Italia), aterrizó en Aberayron, total 617 kilómetros.

6.º *Trionfale IX*, Mayor Barbanti (Italia), aterrizó en Llanelly, total 603 kilómetros.

7.º *La Marne*, Jules Dubois (Francia), aterrizó en Dolgelly, total 599 kilómetros.

8.º *City of Akron*, Van Or-

man (Estados Unidos), aterrizó en Exeter, total 565 kilómetros.

9.º *Jesús Fernández Duro*, E. Magdalena (España), aterrizó en Treherbert, total 558 kilómetros.

10. *Liège-Iser*, teniente Labrousse (Bélgica), aterrizó en Knighton, total 542 kilómetros.

11. *Picardie*, M. Bienaimé (Francia), aterrizó en Pandy, total 532 km.

12. *Bélgica*, capitán De Muyter (Bélgica), aterrizó en Powerstock, total 500 kilómetros.

13. *Ville de Lille*, capitán Crombez (Francia), aterrizó en Rottingdean, total 315 kilómetros.

No clasificado el *City of Saint Louis*, piloto Hoffman, americano, que cayó en el Mar de Irlanda.



Con una moto *Indian*, «de tercera mano», y ya antigua, es con la que he

Algunos recorridos en moto

recorrido ya cerca de los 6.000 kilómetros en los últimos nueve meses, efectuando los trayectos que á continuación menciono y otros varios. Tengo casi siempre de compañeros en el *sidecar* á mi esposa y á mi hijo, el cual aún no ha cumplido el año.

Siguiendo, como siempre, mis aficiones al campo, desprecio las velocidades, y, por el contrario, me entretengo en contemplar los preciosos panoramas y pueblecitos del camino, parándome tantas veces como creo necesario. Esta es la causa de que no pueda dar horarios en ninguna de

mis excursiones, y, por el contrario, sí datos de donde se encuentran los rincones que, á mi paso, me llamaron la atención.

A mediados de junio, teniendo que llevar la moto á San Sebastián, decidimos marchar, un amigo mío y yo, con ella por Guadalajara, Soria, Logroño y Estella. Con un tiempo magnífico hicimos todo el recorrido. La carretera á Guadalajara es de todos conocida, pero no así la que sale á los 5,5 kilómetros, al poco de pasar Taracena, y que, por unos sitios verdaderamente admirables y con pueblitos típicos castellanos, enclavados

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

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



Puerto de Vera

la mayoría en un altito dominando la llanura, y rodeados de tierras rojas, con una carretera casi exenta de baches, pero con muchas revueltas, nos conduce á Soria, pasando por Jadraque, donde existe un castillo en ruinas precioso. Antes de Jadraque, se va un gran trecho siguiendo la cornisa del Henares, dominando el río y toda su vega muy bien. Al poco de pasar Ríofrío, se llega á un valle alto, donde la carretera está muy buena y existe una recta de seis kilómetros por entre unos campos preciosos. En seguida se asciende la Cuesta de Paredes; la carretera, desde aquí, está muy buena, llegando al poco á Almazán. En 34 kilómetros se llega á Soria. Es una buena jornada para moto los 265 kilómetros. Almazán tiene algunas preciosidades arquitectónicas.

De Soria asciende la carretera, por sitios pintorescos, al Puerto de Piqueras, desde el cual se tiene un panorama muy bonito. Bajamos luego por Villanueva de Cameros. Se baja por un valle bastante angosto, siguiendo el río Iregua. La carretera comien-

za á empeorar terriblemente al llegar á Torrecilla de Cameros. Continúa el valle hasta Islallana, después de la cual se ve ya toda la vega de Logroño, y, á los pocos kilómetros, se llega á esta capital. La carretera más bonita va por Laguna de Cameros, y se separa de la anterior junto á San Andrés. Lo que tiene es que es mucho más peligrosa por estar llena de revueltas. 106 kilómetros separan Soria de Logroño. Esta carretera no tiene vistas tan bonitas de colorido como la anterior, pues en ella hemos tenido momentos en que la tierra roja destacaba del verde de las praderas y sembrados.

Al poco de salir de Logroño está la entrada en la provincia de Navarra, donde hay que pagar las dos pesetas de puertas. No por esto están mejor las carreteras de Navarra que las que hemos recorrido de Soria. Tampoco se puede decir que donde exigen el pago están las carreteras infernales. Esto último creo que sólo ocurre al entrar en Vitoria, donde por una peseta le permiten á uno disfrutar de



Roncesvalles



Espinal



Desfiladero junto á Briñas

todos los baches imaginables, pues tiene tantos esta *capital*, que los hay para todos los gustos. Por Navarra la carretera es preciosa, siguiendo gran parte del recorrido por entre un bosque no muy tupido. Algo más adelante, la carretera mejora ya tanto que se pone á la altura de las de Guipúzcoa. En un par de revueltas descien- de la carretera á Estella. Es un pueblo precioso, digno de dedicarle un rato por los magníficos monumentos que encierra. De aquí asciende la carretera al puerto en 26 kilómetros, de los cuales no se sabe cuál es el más bonito. La subida es fuerte y llena de revueltas. Casi todo el camino va por medio de un hermoso hayal, y sin ningún árbol en los últimos kilómetros, para alcanzar un túnel por el cual se atraviesa el puerto y se sale á dar vista al precioso valle de Echarri Aranaz. Baja la carretera dando muchas vueltas, y por una pendiente muy fuerte, hasta Lizárraga, y luego, casi en llano, hasta después de Echarri, donde se cruza la carretera de Alsásua-Pamplona. Otra subida, no tan fuerte, y se llega al alto de Charrigorri, donde se entra ya en Guipúzcoa. La bajada es preciosa, por un valle no muy angosto y bastante frondoso. Pronto se llega á Beasain, donde se toma ya la carretera general de Francia.

Dejamos reposar la moto en San Sebastián, para recogerla algún tiem-

po después y continuar nuestras excursiones motorísticas casi á diario. Son muchas las excursiones que, con moto, desde San Sebastián se pueden hacer; pero, á causa del mal tiempo, hemos desistido de hacer algunas de ellas. De las más cortas y más bonitas, para mi gusto, es la de salir por Lasárte, Orio, subir el puerto y, desde el mismo puerto, tomar á la izquierda, para llegar al precioso pueblo de Aya. La carretera, hasta aquí, y aun un poco más adelante, va por un frondoso bosque de hayas, con una sombra muy agradable. La vista que se tiene desde casi toda la carretera, es preciosa y amplísima en ciertos momentos, llegándose á dominar desde Peñas de Aya (Tres Coronas) hasta Guetaria todo el contorno de montes que forman la costa, y el mar por encima de casi todos ellos. Asciende aún más la carretera, con pendiente no muy fuerte (se puede subir en directa), para llegar al puerto, entre los preciosos montes de Estenaga y Hernio. En lugar de volver por el mismo lado, es preferible bajar la cuesta que nos conduce, en un sin fin de revueltas, á Asteasu, Villabona, Andoaín, Urnieta, Hernani y, por la carretera alta, á San Sebastián. Total, un recorrido de unos 70 kilómetros por una carretera divinamente cuidada, de poco tránsito y de unos panoramas preciosos, á la par que amplísimos.

Otra vuelta breve, entrando ya en Francia, es la de ir á Irún, Behobia, Urrugne, San Juan de Luz. Este trayecto es de todos conocido, pero ya no tanto el de San Juan á Ascaín, en el cual se tiene casi todo el tiempo, como fondo, la bella silueta de la Rhugne. En Ascaín se toma una carretera que, por el puerto de Ibaridin, conduce á Vera. El ascenso de este puerto es bonito, pero aún vale mucho más la parte que desciende á Vera. En ella se tienen vistas del pico de la Rhugne, que la fotografía no puede reproducir bien, por ser todo ello una serie de matices verdes muy suaves. En Vera se toma la carretera de la derecha, que, por el célebre puente de Endarlaza, conduce de nuevo á Irún. De Irún, en lugar de volver por el mismo camino, se puede tomar la carretera que sale á la izquierda, antes de ascender el puente que cruza las vías en Ventas y que, por Oyarzun, conduce á Astigarraga, donde se vuelve á tomar la carretera de la derecha y llegar en siete kilómetros á San Sebastián. Son unos 100 kilómetros.

En otra ocasión, hemos ido de San Sebastián á Irún, Vera, Mugaire, Elizondo, siguiendo todo el precioso Valle del Baztán. Aquí comenzó una carretera infernal, que nos condujo por Maya al puerto del mismo nombre, de donde se tienen unas vistas muy amplias, tanto por la parte de

En 1921, como en 1919,

LA CARRERA DE DOCE HORAS

ha sido una victoria completa y definitiva para las

Harley-Davidson

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

Motos solas, 1.000 c. c.

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

Sidecars, 1.000 c. c.

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

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

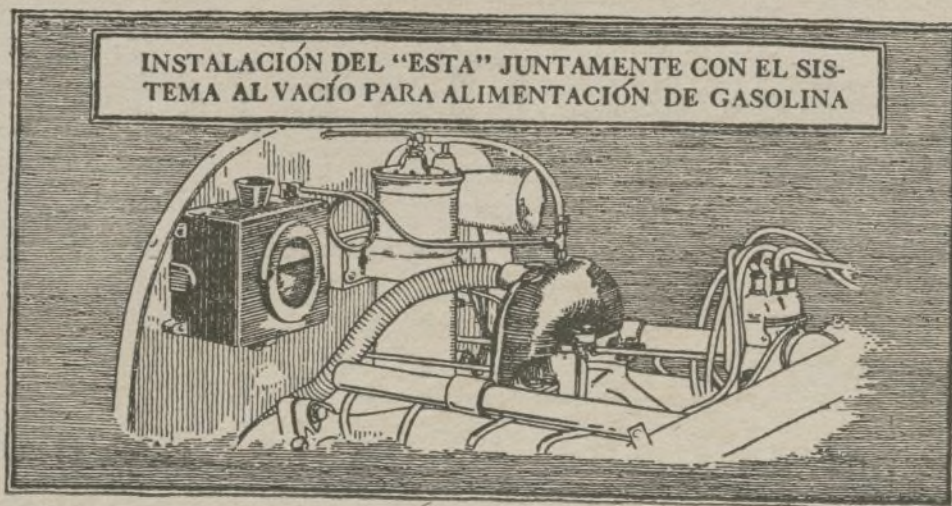
Representante para España

Marqués de Riscal, núm. 7

J. A. DE LANDALUCE

Teléfono J. 22 28 - MADRID

El humificador „ESTA“



Es á la vez:

Un economizador de gasolina,
Un perfeccionador de la combustión

Ahorrára quien lo ponga en su coche:

Gasolina en el consumo,
Resíduos carbonosos en la cámara de escape

Representante general:

José Junquera

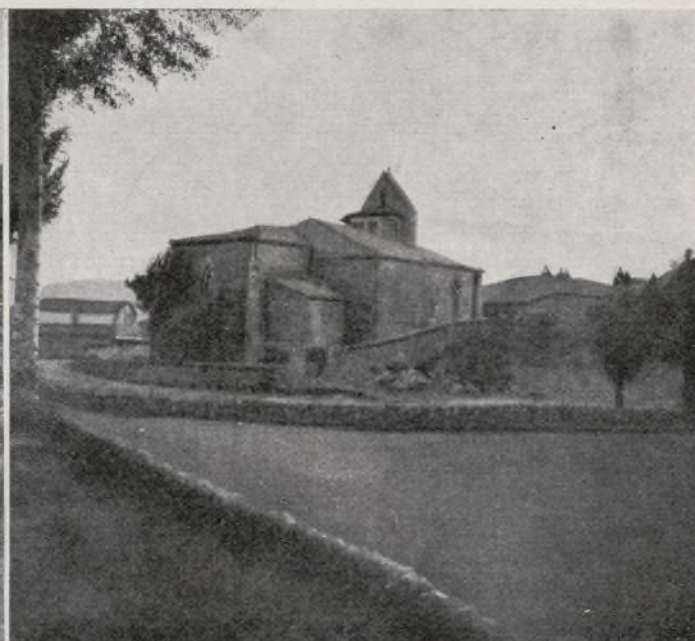
Calle de Olózaga, 12

Teléfono S. 595

MADRID



Villavelayo



Salas de los Infantes

Francia como por la de España. La subida es fuerte, y baja luego la carretera dando muchas revueltas hasta llegar cerca del pueblo fronterizo Dancharinea. Luego seguimos la carretera que, por Espelette, conduce á Cambo-les-Bains, donde comimos. Luego de comer, seguimos la Nive para llegar á Bayona. De Bayona volvimos por Biarritz, San Juan de Luz, Irún, San Sebastián. Es un recorrido bonito, pero de carreteras aún no bien cuidadas, pues la parte francesa está muy desatendida. Es de esperar que ahora las rehagan pronto, dado el que su conservación dejó ya de estar á cargo del ministerio de la Guerra.

Otra vez, fui por Vera, Ascain, Cambo, San Juan de Pie de Puerto, Valcarlos, Roncesvalles, Burguete, Pamplona, Puerto de Velate, Mugaire, Irún, San Sebastián. Este recorrido es, también, muy bonito, más largo (unos 300 kilómetros) y de unos panoramas muy diversos. Mientras que por la parte francesa casi siempre se va por unos valles muy amplios, al llegar á Valcarlos se comienza á ascender un valle bastante angosto y muy frondoso, para dominar pronto el amplio valle de Roncesvalles, donde está enclavado, en uno de los sitios más hermosos, el renombrado convento. Creo que, en cuestión de reliquias, encierra algunas cosas interesantes, pero no lo he visto y,

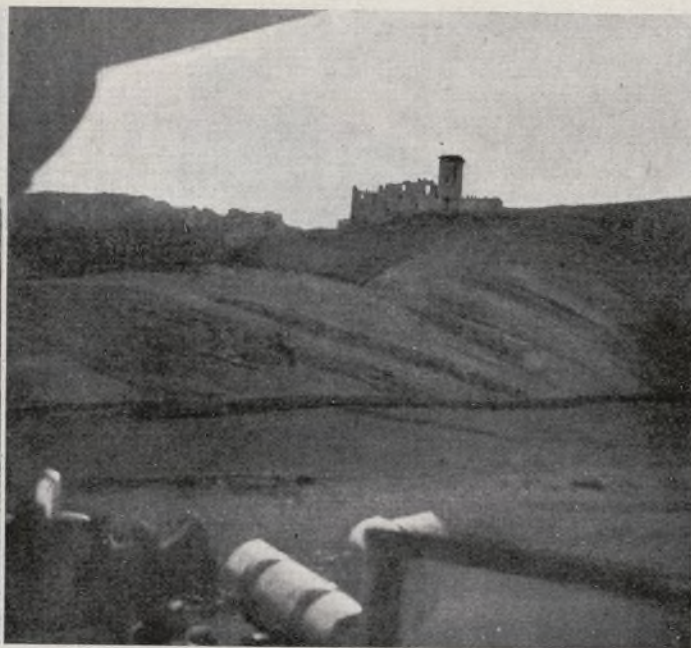
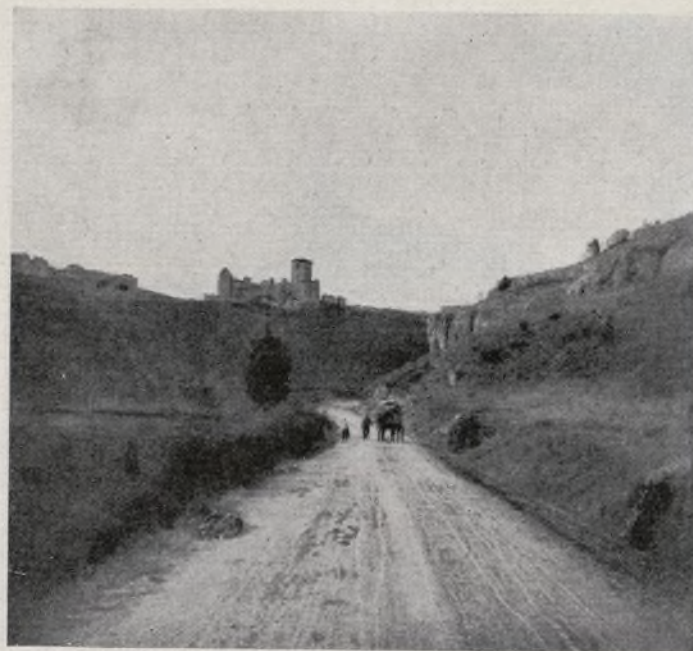
por lo tanto, no puedo juzgar de ello. El pueblo más bonito de todo el recorrido es Espinal, del cual, adjunta, se publica una fotografía. Sus tejados indican, por su acentuada inclinación, la cantidad de nieve que reciben durante el invierno. El puerto de Velate también es muy interesante, pues se asciende por un hayal muy hermoso y, desde lo alto del puerto, se domina todo el valle hasta el mar, por encima de Irún. La bajada es fuerte, con mucha revuelta muy acentuada. Luego, se parece mucho al camino de Mugaire á Irún, en sus partes no angostas, pues el valle no es muy cerrado.

En otra ocasión, salimos de San Sebastián para tomar en Hernani la carretera de la izquierda, á la entrada del pueblo, que conduce, por un camino precioso, á Arano y Goizueta. Está bastante regular de piso y tiene muchas revueltas, pero va siguiendo todo el tiempo el río por un valle muy angosto y bastante frondoso, obteniendo de esta forma una serie de panoramas diferentes muy grande. Se asciende varias veces para salvar un contrafuerte de la montaña que angosta aún más el río. Después de Goizueta, tiene la carretera una pendiente fuerte, que nos hizo creer tenía algo el motor, pues aumenta la pendiente muy gradualmente, sin que se dé una perfecta cuenta de ello hasta que se nota cómo se fatiga el

motor. Al final de esta cuesta se domina el puerto sobre Leiza, á donde se llega pronto por una bajada suave llena de revueltas. Después de Leiza, existe otra subida fuerte, dominando bonitos panoramas, por entre los troncos de los árboles del frondoso bosque que á ambos lados de la carretera existe. Se descende en una pendiente fuerte á Huici, desde donde, en llano, se llega á Lecumberri, donde existe un buen hotel en el que dan muy bien de comer. De allí bajamos, por un puerto, á Betelu. Desde lo alto del puerto se domina muy bien gran parte de la cadena del Aralar, sobresaliendo de ella un pico muy agudo, que creo se llama el Chindoqui. Ya desde Betelu, la carretera continúa todo el valle, para irse á unir á Tolosa con la carretera de Francia. La vuelta es una de las que más me han gustado, por la diversidad de panoramas que tiene y por no ser malas las carreteras. Son unos 110 kilómetros.

Otras muchas excursiones bonitas para el motorista existen en San Sebastián, pero este verano no las he hecho y, por eso, omito el describirlas. De las más bonitas, aunque algo larga, es la de seguir toda la costa hasta Guernica, para volver por Marquina, Elgóibar, Azpeitia, Tolosa y San Sebastián.

De San Sebastián he salido á fines de septiembre, para volver á



Castillo de Ucero

Madrid en la moto, recorriendo las carreteras y pueblos que, desde hace tiempo, tenía ganas de conocer. Fuimos por la carretera general á Tolosa y Beasain, donde comienza la preciosa subida del puerto de Echegárate, en el cual, en su última porción, existe una revuelta, á guisa de mirador, desde la cual se tiene una de las mejores vistas de toda la ascensión. Pronto se llega á Alsasua, y al poco de salir de este pueblo, existe una bifurcación de carreteras, teniendo que tomar la de la derecha para ir por Olazagutia y entrar en Alava. En esta entrada existe una verdadera puerta cerrando la carretera, y sólo le falta un cierre con llave para indicar que se entra en región de malas carreteras. ¿Qué afán tendrán los alaveses en cobrar y poner cierres á sus carreteras, cuando ninguna de ellas puede competir más que con las de Castilla? ¿Cuándo dejarán de cobrar por tener carreteras poco cuidadas? Al poco, llegamos al precioso pueblo de Salvatierra, colocado en un altito y dando á esta parte de la carretera una arcada muy bonita. La iglesia es bonita, pero más por fuera que por dentro. Continúa la carretera sin más interés hasta Vitoria, donde vuelven á cobrar una peseta y tienen, seguramente, la colección mejor de baches dentro de población que existe en España (es una honra como otra cualquiera).

Después de mucho discutirlo, salimos, á la mañana siguiente, de Vitoria, por la carretera de Francia, hacia Miranda. Es una carretera preciosa, bordeada de árboles esbeltos y con panoramas muy variados. Después de pasado el desfiladero que forma el río Zadorra, cerca de Armiñón dejamos esta carretera para tomar un ramal que acortaba, sin pasar por Miranda, y que nos condujo en pocos kilómetros á Zambrana. De allí seguimos la carretera de la derecha hasta Haro. El desfiladero que junto á Briñas existe es muy bonito, aunque de poco espesor. Luego asciende la carretera para dominar un panorama amplísimo de la Rioja (creo llaman á este lugar el Mirador de la Rioja). Paramos allí largo rato y continuamos á Haro. Este es un pueblo de portadas preciosas, calles infernales y que carece de casas típicas, exceptuando las señoriales. Recorrimos el pueblo en la misma moto, viendo las preciosas casas que en la plaza existen y continuamos por una carretera infernal, pasando por Casalarreina, hasta Santo Domingo de la Calzada. Pueblo bonito, con una catedral digna de verse, no sólo por la célebre leyenda de todos conocida, de que cantó la gallina después de asada, y que, por ello, conservan frente al altar y al precioso sepulcro de Santo Domingo un gallo y una gallina, blancos, vivos, que, en alguna ocasión, cantan duran-

te el momento de mayor solemnidad de la misa. De las cosas más hermosas de la catedral, es el sepulcro, que tiene una talla preciosa. Es curioso, también, el que tenga este pueblo la puerta de entrada tan bonita, como aún la conserva; se pasa por un arco, penetrando en la plaza, que está junto al ábside de la catedral. Lo que más me chocó, fué el ver tanta tienda buena de calzado en un pueblo tan chiquito. Tiene buenas tiendas y alguna casa antigua bonita, pero sus moradores no parecen estar en armonía con el lujo de las mencionadas tiendas.

Salimos de Santo Domingo por la carretera que de Burgos conduce á Logroño, llegando sólo á Nájera, donde, después de mucho buscar, conseguimos darnos un bidón de gasolina. En casi todos estos pueblos nos cobraban á seis pesetas. Nájera tiene sólo de interesante las covachas talladas en el muro de tierra roja que lo domina, amenazando aplastarlo, y una preciosa fachada plateresca. El resto de la población carece de interés. A los cinco kilómetros de Nájera existe un puente sobre el río Najerilla, que vi derrumbado cuando pasé por allí en el año 1918, y que sigue igualmente caído y con el letrero de «se prohíbe el paso». Han hecho un puente provisional, aprovechando los trozos no caídos, y por allí sigue pasando la gente y los ca-

Son los aparatos

surtidores y medidores

BOWSER

los más perfectos

los más económicos

los más seguros

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

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

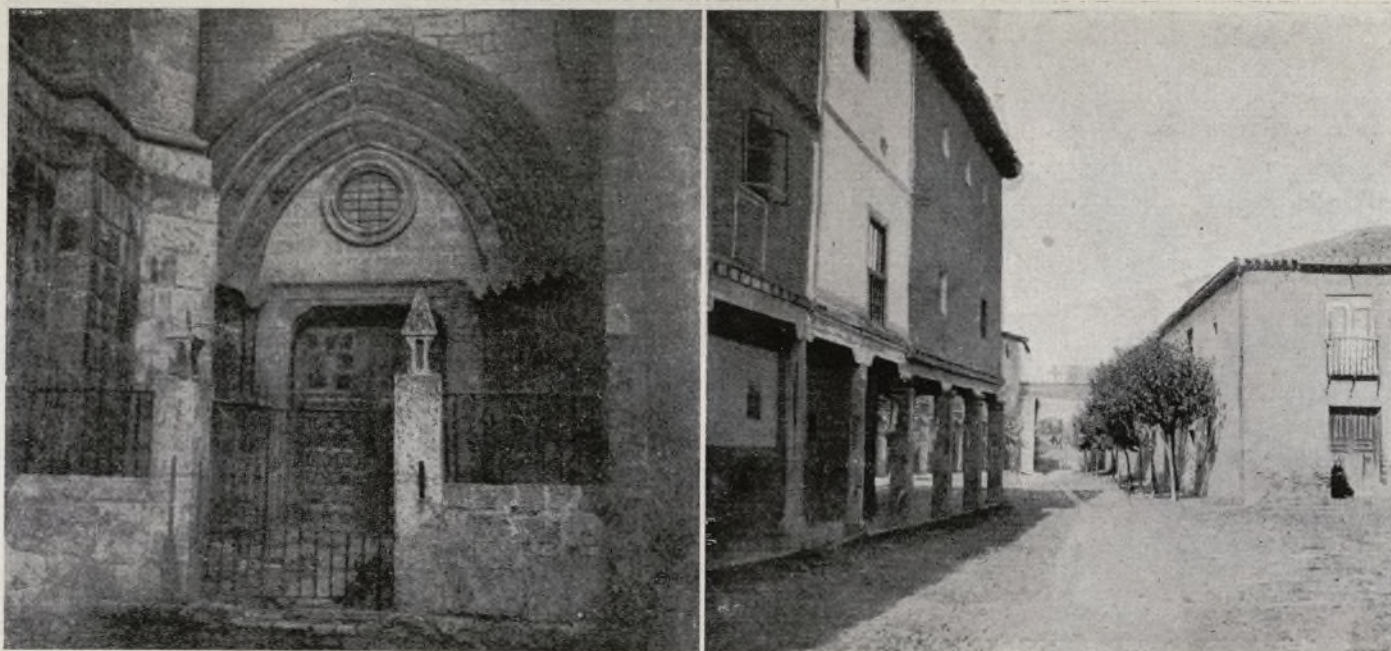
VALENCIA
Lauria, 9

BARCELONA
Princesa, 61

SEVILLA
P.^a San Fernando, 16

BILBAO
Eguía, 4

ZARAGOZA
San Clemente, 4



El Burgo de Osma

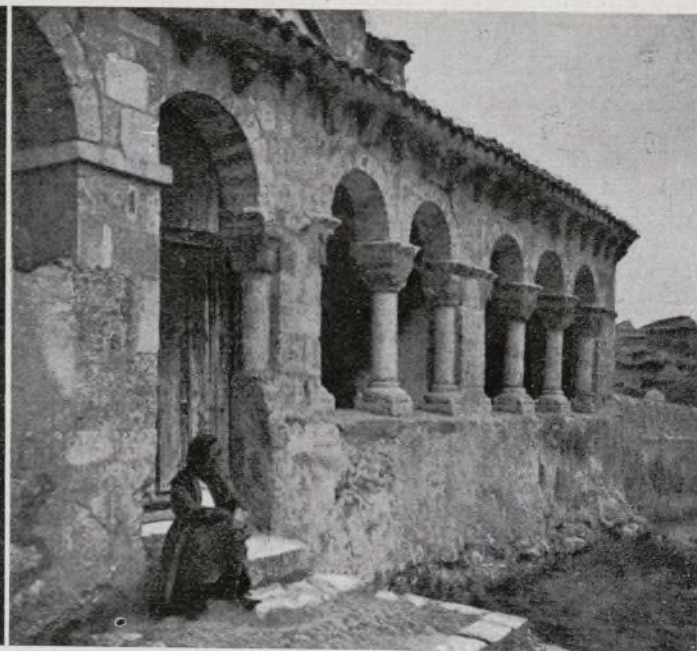
rrros, sin hacer caso del letrero, el cual, seguramente, estará puesto para evitarse responsabilidades algún encargado de rehacerlo. Al poco de pasar esto que pudiéramos llamar puente, y tomando la carretera de la izquierda, llegamos á Baños de Río Tobia y Bobadilla, el cual tiene unos arcos muy bonitos. Continuamos nuestro camino por la amplia vega para entrar en una angostura, donde río y carretera justamente caben. A unos metros de ella está Anguiano, con unas ruinas raras en la orilla opuesta, que parecen más bien de una casa señorial, que de un convento ó un fuerte. En varios sitios del camino, y aquí también, se repiten las covachas en las murallas rojizas del terreno. Creo que son para conservar el vino en ellas bien fresco. Comimos aquí, para seguir luego todo el curso del Najerilla, el cual corre á lo largo de una canal bastante angosta, y la carretera no cesa de dar vueltas durante todo el trayecto. El único aliciente es el panorama, que no resulta monótono. El primer pueblo que se encuentra es Mansilla, el cual está á orillas de un río y que, desde el puente de la carretera, presenta una perspectiva preciosa. Tiene en un altito una capilla románica, al otro lado del río, que, por fuera, resulta ser muy interesante. El próximo pueblo, Villavelayo, tiene una iglesia romá-

nica, que debió ser destruída y reconstruída, pues conserva preciosas ventanas y una gran colección de figuritas, á una altura determinada de sus paredes, por fuera, á cuya altura debía llegar en otros tiempos la iglesia, y que ahora han elevado al reconstruirla, quedando esta tira sin explicación de su utilidad. Por dentro no vale nada. Canales, el pueblo siguiente, no creo tenga nada de interesante. De aquí asciende la carretera, con una fuerte pendiente, al puerto, éste tiene vistas muy hermosas sobre las sierras de Demanda y Urbión.

Un par de kilómetros de carretera magnífica continúa casi en llano, pasando por Monterrubio de la Sierra y bajando luego á Barbadillo del Pez, de donde sale un ramal á la izquierda que, ahorrando camino, conduce á Salas de los Infantes. A la entrada de Salas existe una iglesia bonita y, desde ella, se tiene una buena perspectiva del pueblo. La iglesia del pueblo carece de interés, así como todo el pueblo. Aquí quisimos comprar gasolina y, después de dar muchos rodeos buscando vendedor, fuimos á pedirla al auto de Burgos. El yerno del encargado nos la proporcionó, y tan sólo quería *quitarnos*, por no llamarlo de otra manera, diez pesetas por un bidón de casi cuatro litros, pues faltaba mucho para llenar-

lo. Después de mucho hablar, le conseguimos obtener en ocho pesetas. Denuncio este hecho, por si el «Automóvil Club» ó el «Moto Club» quieren tomarse la molestia de hacer públicos los sitios donde roban al que pasa, y que así estemos todos advertidos donde no tenemos que parar. En Francia ha comenzado á hacer esta labor el «Touring Club», y son muchas las quejas que á diario publican los periódicos franceses denunciando á los fondistas aprovechados. Esta labor, bien llevada, podría conducirnos á que existiera en todos los pueblos algo importantes un sitio donde poder obtener gasolina á precios normales (claro está que más elevado que en las capitales) y con la garantía de una de las entidades antes mencionadas. ¿Por qué no lo intentan?

Con todo esto salí mal impresionado de Salas y decidimos ir á dormir á Burgo de Osma, pero, como nos retrasamos mucho en todo ello, al pasar por Hontoria del Pinar, decidimos quedarnos a dormir allí. Paramos en casa de D. Pablo Grado Hernando, donde nos pusieron unas camas limpiísimas, nos dieron muy bien de cenar, así como de desayunar, y nos cobraron, por todo, 11 pesetas. Si, por casualidad, alguno de los lectores tiene que pernoctar en Hontoria, no deje de hacerlo



San Esteban

Fots. Madinaveitia

aquí, en lugar de la posada, pues será, seguramente, bien servido.

De madrugada salimos de Hontoria camino de San Lorenzo, pueblo que posee las ruinas de un castillo enclavado en un altito dominando el pueblo. Tiene un par de portadas de casas muy bonitas. Allí hubimos de tomar la carretera de El Burgo de Oisma. Es una carretera deliciosa, en cuanto al piso y al panorama. A la hora que nosotros la pasamos estaba preciosa. Poco á poco se va tomando altura en medio de monte bajo, hasta que, de repente, se asoma uno encima de Ucero, dando vista á toda la llanura y teniendo por horizonte las sierras de Cabrera, Ayllón, Somosierra y creo que Guadarrama, aunque no puedo estar muy seguro de ello por no haber llevado prismáticos y tener desde allí una perspectiva diferente esta sierra. La bajada es fuertísima, dando vueltas en un verdadero acantilado de roca, donde la carretera está tallada. Ucero tiene unas ruinas de un castillo, que recuerdan, por su colocación y por su forma, los castillos fantásticos que tan.as veces hemos visto pintados. Lástima que la luz no nos ayudó dando más relieve al castillo, pues en el contraluz se pierde todo el relieve. Tiene, también, un gran caserón en el pueblo, que indica la importancia que en otros tiempos debió de tener este lugar. Después se pasa Valdemaluque

y, desde allí, la carretera va casi en línea recta hasta El Burgo de Oisma. Tiene éste una catedral con uno de los sepulcros policromados más hermosos que he visto. Encierra rejas muy hermosas, algunas de las cuales ha sido hecha modernamente, inspirada, ó copiada, de antiguas. Tanto las dos puertas de la catedral, como su interior, son muy interesantes. Tiene, también, un precioso retablo, que, por estar en una capilla oscura, casi no se puede ver. Llevamos ya 43 kilómetros hechos y decidimos intentar venir á dormir á Madrid, á pesar del chaparrón que amenazaba. Aprovechamos la moto de gasolina y continuamos á San Esteban de Gormaz. Tiene este pueblo dos iglesias románicas preciosas. Las llaves las tiene el cura, pero como sus interiores no tienen casi nada de interesante, se puede uno evitar esa molestia. Lo más bonito son las dos arcadas del pórtico y la puerta de entrada. Una de ellas se ve desde la carretera, pero la otra está metida en la parte más alta del pueblo. No tiene casas interesantes este pueblo, pero sí inscripciones latinas (?) en muchas de sus fachadas. Continuamos, luego, por Aldea de San Esteban, para ver, en Ayllón, una preciosa casa á la entrada del pueblo y una iglesia muy bonita en su plaza. Aquí nos comenzó á llover, y, al poco rato llovía con tal fuerza que nos dañaba la cara. De

esta manera llegamos á Riaza, á la una y cuarto, para comer, pero en la fonda de Riaza se come á las doce.

Después de comer despejé algo, y, con la esperanza de que no nos lloviese, salimos camino de Madrid por la carretera de Cerezo de Arriba y, luego, la carretera general de Francia. Al subir el puerto nos cayó tal cantidad de agua, que hubimos de pararnos en una casa antes de llegar á Somosierra. Luego, seguimos con carretera bastante buena hasta Buitrago, donde empeora terriblemente, sobre todo, al pasar la Sierra de la Cabrera. En esta parte, la carretera está casi peor que cualquier sembrado, pues sólo son piedras, en algunos sitios sueltas, y arena, formando verdaderos arroyos en medio de la carretera. Después de La Cabrera mejora mucho y es más ancha. En este tono llega la carretera hasta cerca de San Sebastián de los Reyes, donde nos oscureció y comenzaron los clásicos baches de las carreteras de Castilla. Entramos en Madrid, como de costumbre, por la carreterita de Alcobendas á Chamartín. Llegábamos á Madrid después de unos 530 kilómetros de recorrido, sin más averías que engrase del embrague á la salida, pinchazo en un enchufe, lo cual nos obligó á llegar de mala manera á Vitoria, y la rotura de algunos radios.

JUAN M. MADINAVEITIA.

CICLISMO

En pista

La falta de espacio nos impidió dar en el pasado número los resultados del Campeonato de España en pista, celebrado en Palma de Mallorca.

Lo hacemos hoy, aprovechando la ocasión para hacer pública la gratitud de nuestro Director por las atenciones de que le hizo objeto la Sociedad «Veloz Sport Balear» con motivo de su viaje á Palma, para asistir á dicho Campeonato, cuyos ingresos se destinan, como es sabido, al «aeroplano de los deportistas», de cuya gestión fué encargado por iniciativa de la mencionada Sociedad mallorquina.

El Sr. Pascual, presidente del «Veloz», y el vicepresidente, señor Riutort, colmaron de agasajos á nuestro compañero Ruiz Ferry, en cuyo nombre dejamos expresada la más profunda gratitud.

Sería omisión indelicada no hacer extensiva esa gratitud al brillante piloto Colomer, que con el hidroavión *Mallorca* salió á alta mar á saludar al vapor en que nuestro director llegaba á Palma y que más tarde le paseó por el puerto y costas próximas.

Igual mención hemos de hacer



Detalle del velódromo de Palma de Mallorca

con respecto á los compañeros periodistas Ferrer y Oliver, de *La Aludaina*, y Ramis Togores, de *El Día*, que también se excedieron en sus atenciones al periodista madrileño.

* * *

El «cuadro de honor» del Campeonato de España de velocidad en pista (2.000 metros) comienza en el año 1883.

El período 1883-1896 es todo él madrileño. Unas veces en el velódromo de la Castellana, otras en la pista

del Retiro, otras en el velódromo de las Delicias, el Campeonato se corrió en Madrid.

Los campeones de este período fueron los siguientes:

- 1883. Echagüe.
- 1884. Echagüe.
- 1885. Ribera.
- 1887. Ribera.
- 1888. A. Periquet.
- 1889 al 91. Sin Campeonato.
- 1892. R. Periquet.
- 1893. L. del Campo.
- 1894. Manuel Lacasa.
- 1895. M. Lacasa.
- 1896. Julián Lozano.

Llegada esta fecha surge la famosa crisis política del Ciclismo español, y el Gobierno nacional de los ciudadanos pedalistas se traslada á Barcelona.

España se queda sin Campeonato de velocidad en pista hasta 1904, en que Manolo Neira obtiene el título de campeón en el velódromo del Tirador, en Palma de Mallorca.

Un paréntesis de cuatro años nos lleva á 1908, en que resulta campeón Jaime Durán, en el velódromo de Atocha, en San Sebastián.

Jaime Durán, uno de los corredores que más han «durado» como campeón en forma, conservó su título los



El corredor Llorens recibe la banda de Campeón de España

años 1909, 10 y 11, corriendo, respectivamente, en Barcelona (Parque de Sports), Avilés y Atocha (San Sebastián).

El 12 se pasa sin Campeonato; el 13, en Manacor, lo gana J. Rubio; el 14, en Palma, lo gana Oliver y al año siguiente repite la proeza en Lluchmayor.

En 1916 Oscar Leblanc gana el Campeonato, reducido á 1.000 metros desde ese año, en la pista del Tirador, en Palma de Mallorca.

En 1917 y 18 no hay Campeonato.

El 19 y el 20 lo gana Miguel Bover en Palma.

* * *

Este año los esfuerzos realizados para que fueran á Mallorca corredores madrileños han resultado infructuosos.

En primer lugar, y sin que se sepa por quién, se hizo circular el rumor de que el «Veloz Sport Balear» había suspendido sus carreras.

Queremos creer que se trató de

una mala interpretación de la noticia de que suspendía las fiestas de sus «bodas de plata» para que los Campeonatos tuviesen exclusivamente el carácter patriótico de que más arriba se hace mención.

capital y de sus bellezas incomparables, y hacemos con esto punto á nuestro comentario.

El contingente de corredores no fué enorme, pero sí selecto.

Ganó Llorens, de Villarreal, y surgió una nueva estrella mallorquina, Pocoví, que dará seguramente que hablar.

Por causas diversas, lamentables para el resultado pecuniario de las carreras, quedó sin efecto el Campeonato de fondo detrás de motos.

En carretera

La Copa Madrid ha pasado á la historia.

Su «tercer» año se disputó entre los catorce corredores si-

guientes: Guillermo Antón, Bienvenido y Luis Torres, Enrique Pimoulier, Miguel García, Ramón Valentín, Demetrio del Val, Aurelio Peñalver, Rogelio García, Pedro Sigüenza, Manuel Fernández, Gerardo Molina, Federico Alcocer y Juan Antonio Varea.



Pimoulier, pinchado

Fot. Alvaro

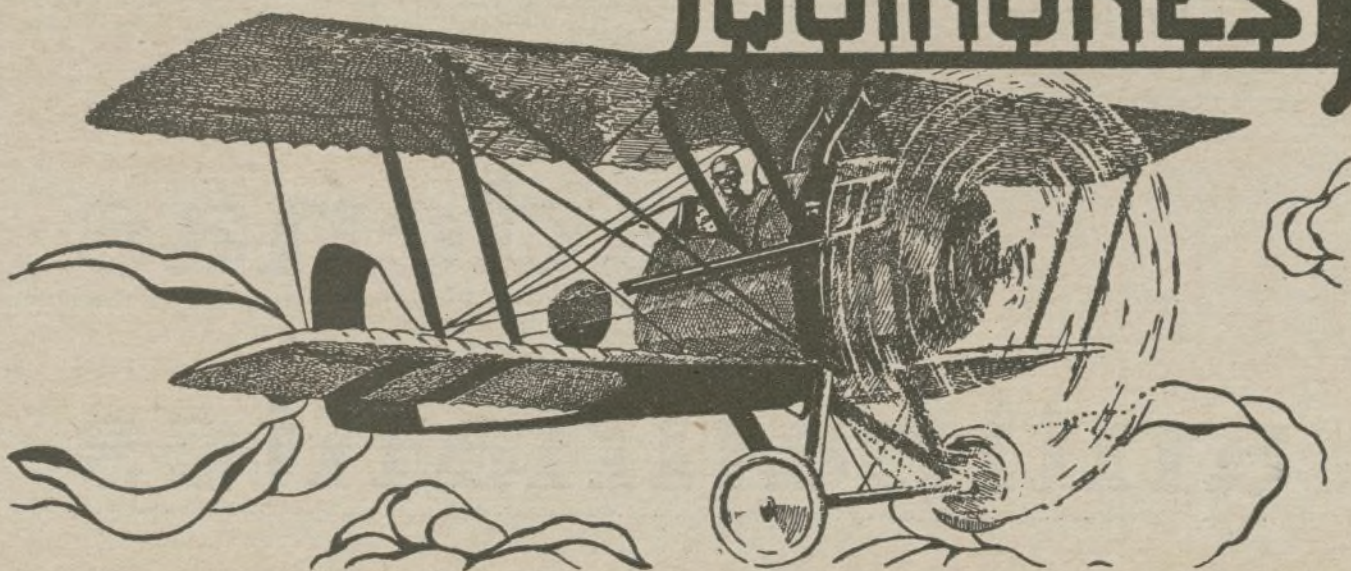
El velódromo del Tirador (que va á ser transformado y ampliado en términos que harán de Palma de Mallorca una verdadera Meca del Ciclismo en pista), es ya actualmente una preciosidad. Hemos de ocuparnos próximamente de Mallorca, de su



Coronando Galapagar

Fot. Alvaro

SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

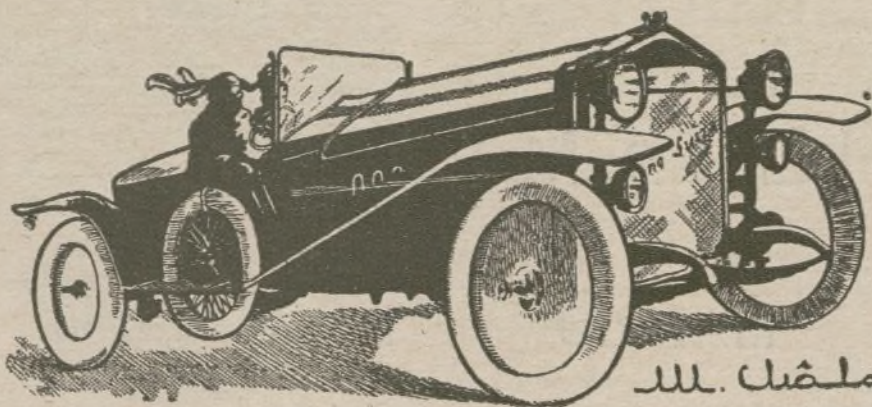


**Artículos para automóviles,
aeroplanos y globos**

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

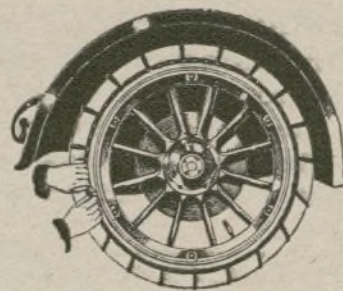
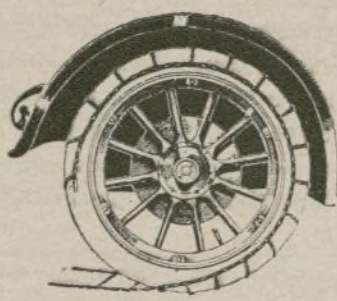
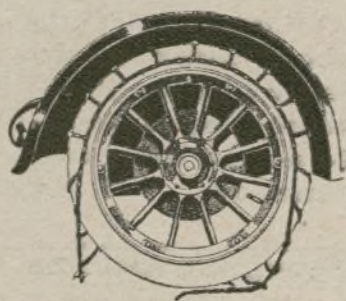


**Concesionario
de los
neumáticos
y bandajes**

M. Châtaignier **Hutchinson**

El seguro contra
el patinazo son las

Cadenas antipatinantes



VILLAMIL

Alcalá, núm. 62

MADRID

Teléfono S-586

Decir que este año se ha interesado la «afición» sería faltar á la verdad, y el hecho de que esta Copa Madrid sea cosa nuestra, puesto que la fundamos nosotros y sufragamos en sus tres años tres veces 500 pesetas de premios, no es suficiente motivo para que, después de haber recorrido dos veces el circuito, ocltemos que no interesó sino á dos docenas de entusiastas.

Esto demuestra que esas multitudes que se agolpan en la Castellana en otras carreras no son aficionados al Ciclismo ni cosa parecida, y ello nos lleva de la mano á sospechar que sería llegado el momento de tomar en serio aquel proyecto de resurgimiento del velódromo de Madrid...

¿Qué hay de eso?

Las notas de cronometración dicen, seguramente mejor que ningún otro comentario, lo que ha sido esta carrera. Véanse los tiempos de paso por Las Rozas:

Primera vuelta

Guillermo Antón, 1 h., 44 minutos, 52 s., 2/5; Bienvenido Torres, 1 h., 44 m., 52 s., 3/5; Miguel García, 1 h., 44 m., 52 s., 4/5; Luis Torres, 1 h., 45 m., 4 s., 3/5; Enrique Pimoulier, 1 h., 46 m., 9 s., 2/5; Ramón Valentín, 1 h., 46 m., 9 s., 3/5; Demetrio del Val, 1 h., 46 m., 9 segundos, 4/5; Aurelio Peñalver, 1 ho-



Guillermo Antón, segundo de la clasificación



Bienvenido Torres, vencedor de la tercera prueba de la «Copa Madrid» Fot. Alvaro

ra, 48 m., 45 s.; Rogelio García, 1 hora, 54 m., 9 s., 2/5 (retirado); Pedro Sigüenza, 1 h., 56 m., 19 s. (retirado); Manuel Fernández, 1 h., 56 m., 19 s., 1/5; Gerardo Molina, 2 h., 10 minutos, 45 s., 2/5; Federico Alcocer, 2 h., 14 m., 0 s., 1/5 (retirado); Juan Antonio Varea, 2 h., 27 m., 40 segundos (retirado).

Segunda vuelta

Ramón Valentín, 3 h., 39 m., 50 segundos, 1/5; Guillermo Antón, 3 h., 39 m., 50 s., 2/5; Bienvenido Torres, 3 h., 39 m., 53 s.; Enrique Pimoulier, 3 h., 45 m., 48 s., 4/5 (retirado); Miguel García, 4 h., 3 m., 12 s., 4/5; Demetrio del Val, 4 h., 3 m., 13 s.; Luis Torres, 4 h., 13 m., 22 s.; Aurelio Peñalver, 4 h., 13 m., 22 s., 1/5; Manuel Fernández, 4 h., 20 m., 25 s.; Gerardo Molina, 4 h., 49 m., 21 s., 1/5 (retirado).

Tercera vuelta

Bienvenido Torres, 5 h., 50 m., 32 s., 2/5; Guillermo Antón, 5 h., 50

minutos, 32 s., 3/5; Ramón Valentín, 5 h., 50 m., 33 s.; Miguel García, 6 h., 43 m., 18 s., 3/5; Demetrio del Val, 6 h., 43 m., 18 segundos, 4/5; Luis Torres, 6 h., 46 m., 9 s., 1/5; Aurelio Peñalver, 6 h., 46 m., 9 s., 2/5.

La victoria de Bienvenido Torres no es una «revelación» para los que han visto á este muchacho en las últimas carreras. Pasa á la categoría de los «ases» perfectamente cuajado, y sucesivas carreras probarán que no es una casualidad.

He aquí por el orden en que se adjudicaron las numerosas primas que para esta carrera se habían anunciado:

Primera vuelta. — 10 pesetas para el primero que llegara al alto de Galapaga: con gran facilidad se la lleva Guillermo Antón. 10 pesetas para el primero de 1.^a categoría que coronara Galapaga: también se la lleva Antón. 10 pesetas para el primero de 3.^a categoría que subiera dicha cuesta: Aurelio Peñalver.

En esta vuelta gana también Antón las 10 pesetas que se destinaban al clasificado que diera la vuelta más rápida. En Peguerinos, Antón gana otra prima.

Segunda vuelta. — 10 pesetas para el primero que suba Galapagar: como en la vuelta anterior son para Antón.



Ramón Valentín, ganador definitivo de la Copa, cuya posesión se disputó en el «match» celebrado el día 9

10 pesetas para el primero que de 2.^a categoría corone Galapagar: Bienvenido Torres. Una prima para el primero que pase por Villalba (ignoramos de cuánto): Antón. 5 pesetas para el primero de cada categoría que llegue á la meta: 1.^a categoría, Valentín; 2.^a, Torres (B.); 3.^a, Peñalver. 5 pesetas para el primero que llegue á la meta: Ramón Valentín.

Tercera vuelta.—10 pesetas para el primero de 1.^a categoría que llegue al alto de Galapagar: Antón. 5 pesetas para el último clasificado: Peñalver.

* * *

El domingo quedó terminada la historia de este trofeo ciclista, que ha pasado á ser propiedad definitiva de Ramón Valentín.

En efecto, en el *match* que celebraron él y Bienvenido Torres como ganadores respectivos de 1920 y 1921, la victoria fué para el primero.

El temporal del sábado arredró á los curiosos y, á las siete de la mañana del domingo, sólo había en Las Rozas, aparte los citados corredores y los «oficiales» de la «U. V. E.», media docena de amigos.

Correspondió salir primero á To-

rres, á las siete y veinticinco, siguiéndole Valentín veinte minutos después.

Los tiempos invertidos fueron los siguientes:

Torres.

1.^a vuelta: 1 h., 52 m., 43 s.

2.^a vuelta: 1 h., 52 m., 54 s., 3/5.

3.^a vuelta: 1 h., 55 m., 17 s., 3/5.

Total: 5 h., 40 m., 55 s. y 1/5.

Valentín.

1.^a vuelta: 1 h., 46 m., 6 s., 2/5.

2.^a vuelta: 1 h., 50 m., 48 s., 2/5.

3.^a vuelta: 1 h., 56 m., 10 s., 4/5.

Total: 5 h., 33 m., 5 s. y 3/5.

Aeroplanos del pueblo



Bendición de aparatos

La iniciativa que surgió un día en Murcia, y que fué secundada inmediatamente por algunas provincias y entidades, ha producido á la hora presente una lista bastante copiosa de «Aeroplanos del pueblo».

No todos son precisamente «del pueblo», pero están éstos en mayoría.

Según los datos que la Comisión Oficial encargada de este asunto ha suministrado á la Prensa, los aeroplanos que pueden considerarse regalados en firme, y cuyas entregas han comenzado á efectuarse ya, son los siguientes:

M. Marquet: 5 aviones «Bréguet».

D. Ramón Godó, propietario de *La Vanguardia*, de Barcelona: 1 avión «Bréguet», armado con ametralladoras.

De Salamanca: 2 «D. H. 4».

De Murcia: 3 «D. H. 4».

De Zaragoza: 2 «D. H. 4».

De D. José Tartiére, de Oviedo: 1 «Bréguet».

De la Compañía Vasco Asturiana de Navegación: 1 «Bréguet».

De los Bancos: Herrero y Asturiano de Industria y Comercio: 1 «Bréguet».

Del marqués de Aldama (que se obstina en que se le llame «Incógnito», cosa á la que sentimos no poder acceder): 1 «D. H. 9».



La firma del acta de entrega

AUTOMÓVILES TALBOT-DARRACQ

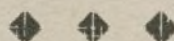
OCHO
CILINDROS



ENTREGA EN
BREVE PLAZO



CUATRO
CILINDROS



ENTREGA
INMEDIATA

PARÍS-LONDRES

AGENCIA PARA MADRID:
J. M. MANRESA

SALÓN DE EXPOSICIÓN:
Calle de Recoletos, 1

HIJOS DE LABOURDETTE

CONSTRUCCIÓN
Y REPARACIÓN DE CARROCERÍAS

VENTA
DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES

Miguel Angel, 31

MADRID

Teléfono J - 723

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 ómnibus

SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA

Telógrafo:
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

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



La Reina bautiza el «Salamanca núm. 1»

De Cartagena: 1 «D. H. 4».

De Granada: 1 «D. H. 9».

Están en relación con la comisión oficial, ó la han pedido datos sobre los tipos que convenga adquirir:

Santander, Vigo, Avila, Zamora, Ciudad Real, Badajoz, Madrid, Barcelona, Cádiz, Logroño, Tenerife, Teruel, Cuenca, Huelva, Valladolid, Jaén y Málaga.

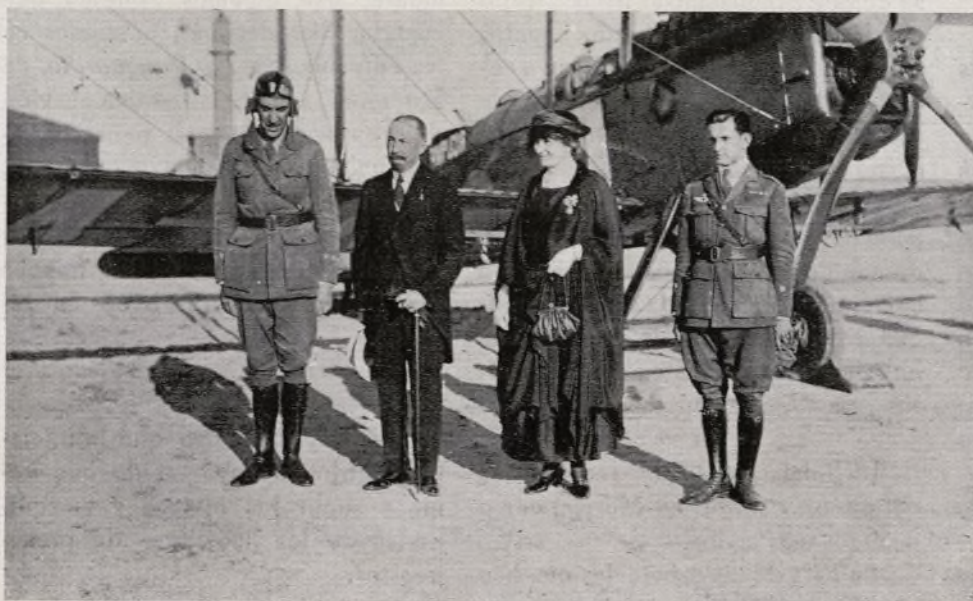
Y, además, es seguro el de los deportistas, cuya suscripción quedará terminada en el curso de este mes:

* * *

Circunstancias ajenas han



La señora de Coello bautiza el «Zaragoza núm. 1»



La señora de La Cierva y el alcalde de Zaragoza

hecho que el orden de las entregas oficiales no sea el mismo de los ofrecimientos.

Ello ha permitido á Zaragoza, Salamanca y Murcia, ser las primeras que dispongan de los aparatos por haber llegado antes los ingleses que los que ha construido especialmente «Bréguet».

Las ceremonias oficiales han revestido una solemnidad apropiada.

A la primera de ellas asistieron los Reyes y la Infanta Doña Isabel; á la segunda, celebrada dos días después, asistió solamente el ministro de la

Guerra. En la primera se entregaron los dos aeroplanos de Zaragoza y los dos de Salamanca.

Bendijo los aparatos el obispo de la diócesis salmantina y fueron madrinas de los aviones: S. M. la Reina, del *Salamanca núm. 1*; S. A. R. la Infanta Doña Isabel, del *Salamanca núm. 2*; del *Zaragoza núm. 1*, la señora del ministro de la Guerra; del *Zaragoza núm. 2*, la del ministro de la Gobernación.

De los tres aparatos de Murcia se entregaron dos, que bendijo el obispo de Sión y que

«amadrinó» la señora de D. Juan La Cierva.

Las fotografías que publicamos con estas líneas dan diversos aspectos de estas sencillas y emocionantes ceremonias, que dejarán seguramente imperecedero recuerdo en quienes asistieron á ellas.

* * *

Para nosotros, el hecho más saliente de esas fiestas se produjo en la segunda de ellas.

Nos referimos al vuelo efectuado con el *Murcia* núm. 1 por el ministro de la Guerra.

El día anterior había manifestado el Sr. La Cierva en el aerodromo el propósito de «dar una vuelta» en avión. Enteróse de ello el Rey, que, como dejamos dicho, se hallaba presente, y llamó á su consejero para decirle:

—Si vuelas tú, también quiero volar yo...

A lo que el ministro de la Guerra hubo de responder:

—Tal era mi propósito hace unos minutos, pero acaba de quitárseme la gana de volar.

Y el Rey se quedó una vez más con los deseos de subir en aeroplano.

Completamente profanos en temas palatino-constitucionales, ignoramos por qué puede el Rey Alberto de Bélgica volar cuantas veces le viene en gana, y D. Alfonso no ha logrado aún su vehemente deseo de hacer en avión lo que hace algún tiempo pudo hacer en el dirigible *España*, manifestando al descender que «aquello era para señoras».

A los dos días el ministro de la Guerra «volvió á tener ganas» de volar y, como en aquel momento fuera suprema autoridad militar en el aerodromo de Cuatro Vientos..., voló.

No es que pretendamos sacar las cosas de quicio. Nada más lejos de nuestro ánimo.

Tampoco mueve nuestra pluma el ridículo motor de la lisonja.

Pero en el estado actual del ambiente con respecto á la Aviación, quienes laboramos por su desarrollo y por su arraigo hemos de agradecer al actual ministro de la Guerra, ministro civil, ese rasgo que para nosotros no es un gesto heroico, no es un alarde de valor, sino algo más sencillo, pero más interesante: una simple prueba de conciencia del cargo.

El ministro, con su uniforme, con



El ministro de la Guerra recibe el bautismo del aire.

Fots. Aeronáutica Militar.

su edad y circunstancias físicas, trepó por la escalerilla de mano, penetró en el asiento del observador, cuya entrada está reducida por el círculo de orientación de la ametralladora, y cuando, después de unos minutos (la duración del vuelo no es factor para nosotros en el caso presente), descendió del aparato, lo hizo sin emoción alguna, con la fría tranquilidad de quien acaba de cumplir una obligación conscientemente adquirida.

* * *

La iniciativa de los «aeroplanos del pueblo» surgió en Murcia, como decimos más arriba.

La lista de las provincias que han ofrecido aviones al ejército es muy breve. Aún no es tarde.

En algunas de esas provincias las suscripciones avanzan lánguidamente. Hay Diputaciones y Ayuntamientos que no han tenido noticia de lo que en sus respectivas provincias han hecho las Corporaciones similares...

En cambio, hay casos, como el del conde de Godó, director propietario de *La Vanguardia*, que merecen relatarse:

Un telegrama preguntando á la Comisión oficial qué tipos de aviones podía admitir y precios á que podían ser adquiridos. Contestación, en el mismo día, con la circular dispuesta para cuantos preguntasen. Un telegrama anunciando el envío de un cheque y fijando el tipo de aparato elegido. Al siguiente día el cheque. Total, setenta y dos horas.

El conde de Godó tiene, hasta ahora, el record de la velocidad en este asunto.

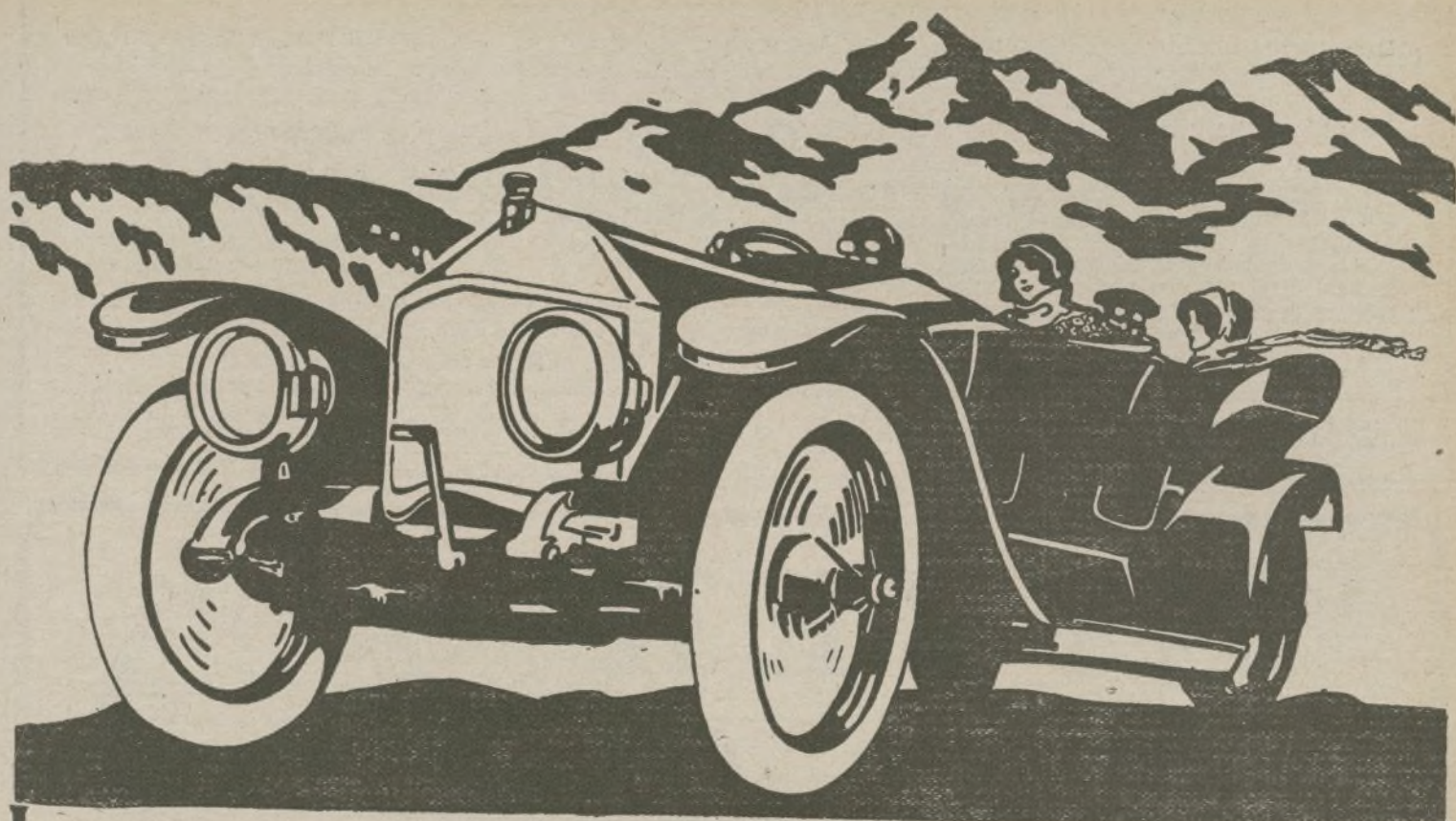
Y bueno será, para ejemplo de patriotas más ó menos aficionados á ver su nombre en letras de

molde, que digamos también que cuando, días después, buscamos en las columnas de *La Vanguardia*, de Barcelona, la noticia relativa al avión de ese nombre, á duras penas logramos hallar en un rincón de una plana, sin relieve tipográfico de ningún género, doce líneas dedicadas á dar cuenta del donativo; 62.000 francos por 12 líneas es también un record...

* * *

Es muy doloroso que la iniciativa patriótica haya tenido que venir á suplir los olvidos y mezquinerías de los hacendados de presupuestos.

En apariencia, el pueblo va á pagar dos veces lo que debió pagar tan



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

¿Quieren ustedes reducir los gastos de imprenta? ¿Quieren ustedes economizar la mano de obra? ¿Quieren ustedes obtener el mayor rendimiento de sus trabajos? ¿Quieren ustedes aumentar la cifra de negocios por un medio de poco costo?

IMPRIMAN USTEDES MISMOS
con el

„ROTARY“

A. Gestetner

El cual les permitirá reproducir inmediatamente, y sin depender de nadie, toda clase de escritos de máquina de escribir ó de mano, tales como:

FORMULARIOS DE DESPACHO Ó DE FÁBRICA - CUADROS - PLANOS - TARIFAS - CARTAS - PRESUPUESTOS - PÓLIZAS - NOTAS DE SERVICIOS
MENUS - CROQUIS - COPIAS - CIRCULARES - FORMULARIOS - CONTRATOS - REGISTROS - NOTAS DE HOTEL - ETC.

NINGUNA CLASE DE LIMPIEZA - DIEZ AÑOS DE GARANTÍA

Pidan los informes que deseen, absolutamente gratuitos

BARCELONA:
Pasaje de la Paz, 8

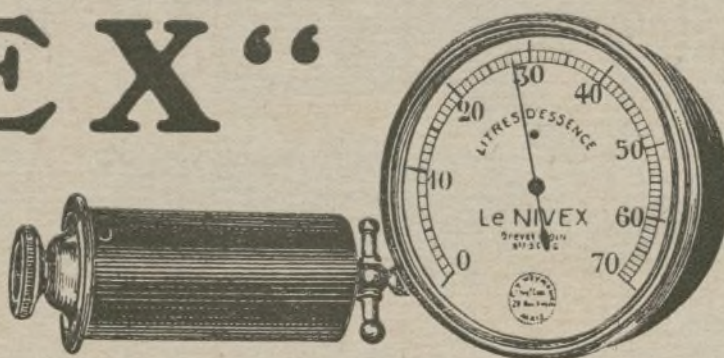
ARNOLD GESTETNER

MADRID:
Postas, núms. 11 y 13

“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

Fábrica de radiadores de todas clases

RICARDO COROMINAS

Proveedor efectivo de la Real Casa

Reparación de los mismos, faros, faroles, bocinas, alas, etc.



Equipos completos de radiadores, depósitos 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

sólo una; mejor dicho, lo que pagó, en efecto, si bien las complicaciones administrativas llevaron á capítulos distintos recursos que demandaba

como preferentísima necesidad la Aviación militar.

Por fortuna, esta *segunda vez* ha dado aeroplanos en lugar de dar di-

nero. Sin ánimo de molestar á nadie, felicitemos al pueblo por su prudencia.

R. RUIZ FERRY

MOTOCICLISMO

El «Real Moto Club de Cataluña» organiza para el día 23 de octubre próximo una prueba de regularidad para motocicletas, *sidecars* y autociclos, que se correrá bajo el siguiente

REGLAMENTO

1.º Esta prueba es libre para todos los motociclistas, y se correrá bajo los Reglamentos generales de la «Federación Internacional de Clubs Motociclistas» y con arreglo á las condiciones que á continuación se detallan.

2.º El itinerario aproximado á recorrer es el siguiente:

Mañana

Barcelona, Vilasar, Argenton, Llinás, Breda, Arbucias, Viladrau, Tona, Centelles, Caldas de Montbuy; 153 kilómetros.

Tarde

Caldas de Montbuy, Granollers, Barcelona; 45 kilómetros.

El kilometraje del itinerario será debidamente comprobado é indicado en un plano horario que se entregará á los concursantes con antelación á su salida.

3.º La prueba tendrá el carácter de regularidad y turismo, y los participantes en ella deberán desarrollar una velocidad media de 30 kilómetros por hora en todo el recorrido, con las penalidades, caso de no conseguirlo, que se detallan en artículos sucesivos de este Reglamento.

Además de esta condición, deberán sujetarse los corredores á una prueba de velocidad mínima de 500 metros en línea recta y á una prueba de puesta en marcha, según se indica más adelante.

4.º Los premios que se concederán en esta carrera son los siguientes:

Medalla de oro á todos los concursantes que terminen la prueba con 99 ó más puntos.

Medalla de plata á todos los concursantes que terminen la prueba con un número de puntos entre 90 y 98, ambos inclusive.

Medalla de cobre á todos los concursantes que terminen la prueba con un número de puntos entre 80 y 89, ambos inclusive.

5.º La forma de clasificación por puntos será la siguiente:

a) Cada concursante tendrá abonados cien puntos á su salida del «Real Moto Club de Cataluña».

b) Existirán varios controles de paso fijos, indicados en el plano horario que se entregará á los concursantes, y por los cuales deberán pasar con la aproximación de tiempo siguiente:

Las motocicletas inferiores á 300 centímetros cúbicos de cilindraje y los *sidecars* inferiores á 560 c. c., con una aproximación de seis minutos por exceso ó defecto, sin penalidad antes y después de este límite, los conductores serán castigados con la pérdida de un punto por cada dos minutos ó fracción de diferencia de tiempo entre la hora real de paso y la correspondiente registrada en su horario, excepción hecha del margen antes indicado. El margen de tiempo sin penalidad para las motocicletas superiores á 300 c. c. de cilindraje y para los *sidecars* superiores á 560 centímetros cúbicos, se fija en tres minutos por exceso ó defecto, y pasado este tiempo los concursantes serán castigados con la pérdida de un punto por cada minuto de diferencia entre la hora real de paso y la correspondiente de su horario, excepción hecha del margen por exceso ó defecto, antes indicado, de tres minutos.

c) Existirán, además, varios controles secretos, por los que los concursantes deberán pasar con una aproximación y bajo las penalidades que á continuación se indican:

Aproximación sin pérdida de puntos para las motocicletas hasta 300 c. c. de cilindraje y para los *sidecars* hasta 560 c. c. de cilindraje: ocho minutos.

Penalidad para los mismos: un punto por cada minuto ó fracción de diferencia entre la hora real de paso y la correspondiente á la velocidad media exacta de 30 kilómetros por hora, excepción hecha del margen por exceso ó defecto de ocho minutos, antes dicho.

Aproximación sin pérdida de puntos para las motocicletas de cubicación superior á 300 c. c. y para los *sidecars* superiores á 560 c. c. cinco minutos.

Penalización para los mismos, un punto por cada tres minutos de diferencia por exceso ó defecto entre la hora real de paso y la correspondiente á la velocidad media de 30 kilómetros por hora, excepción del margen por exceso ó defecto antes dicho de cinco minutos.

d) Los autociclos, para los efectos de su controlaje por los controles, tanto fijos como secretos, serán considerados como las motocicletas superiores á 300 c. c. de cilindraje.

e) Las cuestas de las carreteras comprendidas entre Argenton-Llinás, Arbucias-Viladrau, Centelles-cruce de San Quise de Safaja, deberán ser ascendidas por los concursantes *non-stop*, esto es, sin parar los motores y sin descender de los vehículos.

Estas cuestas serán observadas, marcadas en el carretera y en el plano horario. Los concursantes, además, á su llegada al final de etapa,

deberán firmar en un boletín si han cumplido ó no la condición anterior.

Implicará la pérdida de un punto el pararse en una de las cuestas antes dichas, cualquiera que sea la causa del paro.

f) Implicará la pérdida de cinco puntos el pararse dentro de un radio de medio kilómetro de los controles de tiempo fijo.

g) Los concursantes deberán depositar sus vehículos en el «Real Moto Club de Cataluña» el sábado día 22 de octubre, no más tarde de las diez de la noche, y no tendrán acceso á los mismos hasta dos minutos antes de su hora de salida, cuando á presencia de un comisario se arrastrará el vehículo, á punto muerto, hasta el lugar de salida.

El concursante viene obligado á no tocar un vehículo en absoluto hasta la hora exacta de salida, en que se le darán quince segundos de tiempo para ponerle en marcha normal, penalizándosele con la pérdida de un punto caso de tardar más de los quince segundos.

Contrariamente, se le abonará un punto por puesta en marcha normal en menos de diez segundos.

Los motociclistas con *sidecar* podrán ser ayudados por sus acompañantes, como podrán serlo los concurrentes en autociclos, debiendo en este caso hallarse sobre el vehículo, concursante y acompañante, antes de los quince segundos.

h) Además de los anteriores requisitos, los concursantes deberán sujetarse á una prueba de velocidad mínima en línea recta intercalada en el itinerario, y en el caso de no alcanzar las velocidades que á continuación se indican, serán penalizados con la pérdida de un punto:

Motocicletas hasta 300 c. c. de cilindraje total: velocidad mínima, 49 kilómetros por hora.

Motocicletas hasta 350 c. c. de

cilindraje total: velocidad mínima, 57 kilómetros por hora.

Motocicletas hasta 560 c. c. de cilindraje total: velocidad mínima, 66 kilómetros por hora.

Motocicletas hasta 750 c. c. de cilindraje total: velocidad mínima, 70 kilómetros por hora.

Motocicletas hasta 1.000 c. c. de cilindraje total: velocidad mínima, 75 kilómetros por hora.

Sidecars hasta 560 c. c. de cilindraje total: velocidad mínima, 50 kilómetros por hora.

Sidecars hasta 750 c. c. de cilindraje total: velocidad mínima, 56 kilómetros por hora.

Sidecars hasta 1.000 c. c. de cilindraje total: velocidad mínima, 62 kilómetros por hora.

Autociclos: velocidad mínima, 60 kilómetros por hora.

Se indicará durante el recorrido á los concursantes el lugar donde se efectuará esta prueba, que será lanzada y no podrá repetirse.

6.º El derecho de inscripción á esta prueba se fija en cinco pesetas para los señores socios del «Real Moto Club de Cataluña» y 10 pesetas para los señores no socios.

7.º El plazo para la inscripción queda abierto desde la publicación de este Reglamento, y terminará con derechos sencillos el día 15 de octubre próximo, y entre esta fecha y el día 19 se admitirán inscripciones á derechos dobles, cerrándose en esta última fecha definitivamente la inscripción.

Las inscripciones se formalizarán en los boletines que facilita la Secretaría del Club y deberán ir acompañadas del importe de la cuota.

8.º Mediante la presentación del recibo de inscripción serán entregados á los concursantes los números de orden y planos horarios, en los que se indicará el itinerario de la prueba, las horas de paso por los

controles fijos, situación de los mismos y cuantas observaciones para el orden de la prueba sean convenientes.

9.º A su llegada al «Real Moto Club de Cataluña» los concursantes deberán firmar un boletín, en el que habrán de contestar, afirmativa ó negativamente, según el caso, varias preguntas referentes al cumplimiento de algunos extremos del presente Reglamento.

10. Cualquier declaración inexacta que se hiciera en el mencionado boletín implicará la descalificación del concursante, quien incurrirá, además, en las penalidades que los señores comisarios le determinen.

11. No se permitirá una velocidad antirreglamentaria en el término municipal de Barcelona ni en ninguno de los pueblos de tránsito.

12. Para los efectos de pérdida de puntos en los controles de tiempo fijos y secretos se despreciarán las fracciones de tiempo inferiores á un cuarto de minuto.

13. El «Real Moto Club de Cataluña» se reserva la facultad de suspender ó aplazar la prueba, si circunstancias excepcionales de tiempo ú otras lo hicieran necesario, devolviéndose el importe de las inscripciones, en el primer caso, á todos los concursantes, y en el segundo, á los que no lo estuvieran con la fecha aplazada.

14. El «Real Moto Club de Cataluña» elude toda responsabilidad por los accidentes que pudieran causar ó ser víctimas los corredores.

15. Han sido nombrados comisarios para esta prueba los señores D. Joaquín Dalfau, D. Francisco Coma y D. Cesar Viamonte.

16. Los concursantes vienen obligados á acatar las disposiciones que dichos señores dicten para el buen orden de la prueba.

V.º B.º El Presidente, *Francisco Coma y Más*.—El Secretario general, *César Viamonte*.



Camiones BERNA



ENTREGA INMEDIATA

REPRESENTACION GENERAL EXCLUSIVA

Gonzalo R. Peñalver

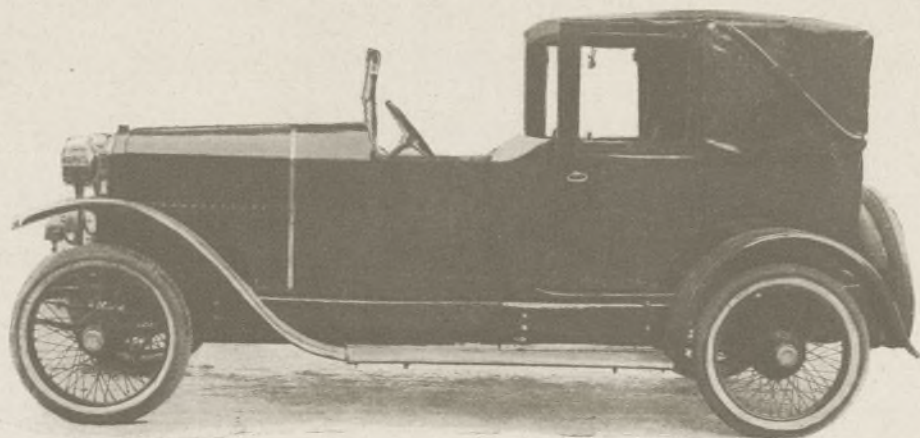
P.º de la Castellana, 6 d.º

Calle de Génova, No. 11

☛ ☛ Teléfono J. 444 ☛ ☛

Teléfono S - 607 MADRID

FABRICA



NACIONAL

Automóviles ESPAÑA

F. BATLLÓ, S. en C.

OFICINAS Y TALLERES:

San Andrés, 430 (S. A.)

BARCELONA



Camioneta ELIZALDE

1 1/2 TONELADA
DE CARGA ÚTIL

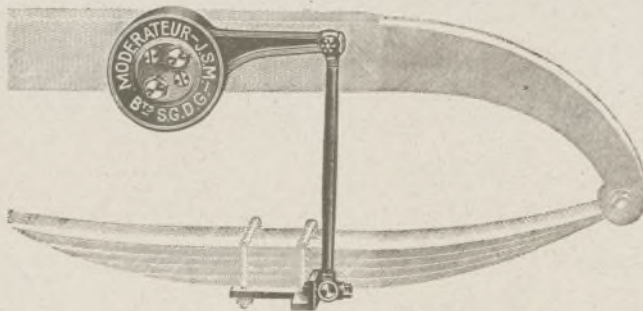
CONCESIONARIO: UREÑA
Prim, 1 MADRID



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.



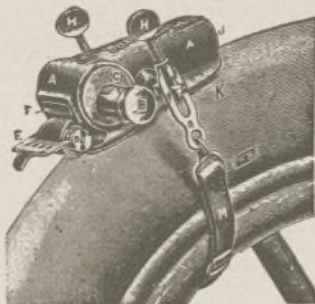
Amortiguador S. M.

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

LEONCIO GARNIER

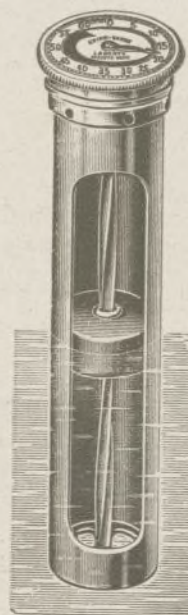
Miracruz, 9

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



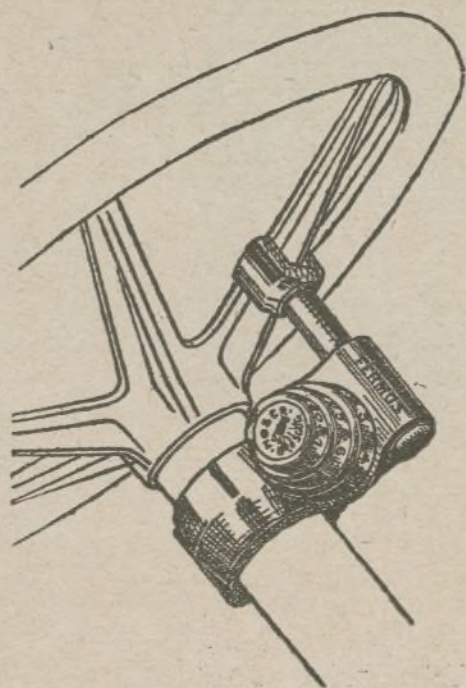
Amortiguadores y
Compensadores

J. M.

Agencia exclusiva
para toda España

E. TARRIDA

Claudio Coello, 50. - MADRID
San Pablo, 116. - BARCELONA



Aparatos
de
seguridad

“FERMOS”

para
autos

AGENCIA EXCLUSIVA PARA ESPAÑA:

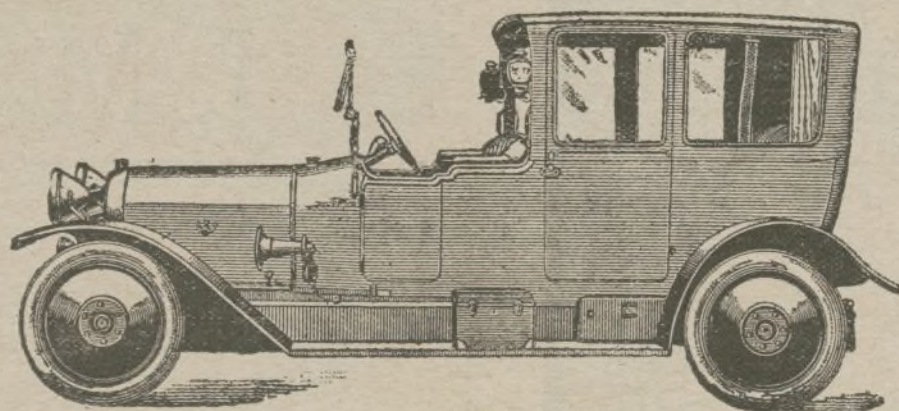
E. TARRIDA

Claudio Coello, 50 - MADRID

San Pablo, 116 - BARCELONA

AUTOMÓVILES

Chenard & Walcker



ENTREGA INMEDIATA

Representante general para España:

Julián Olave

Jorge Juan, 15
M A D R I D

Automóviles "Minerva"

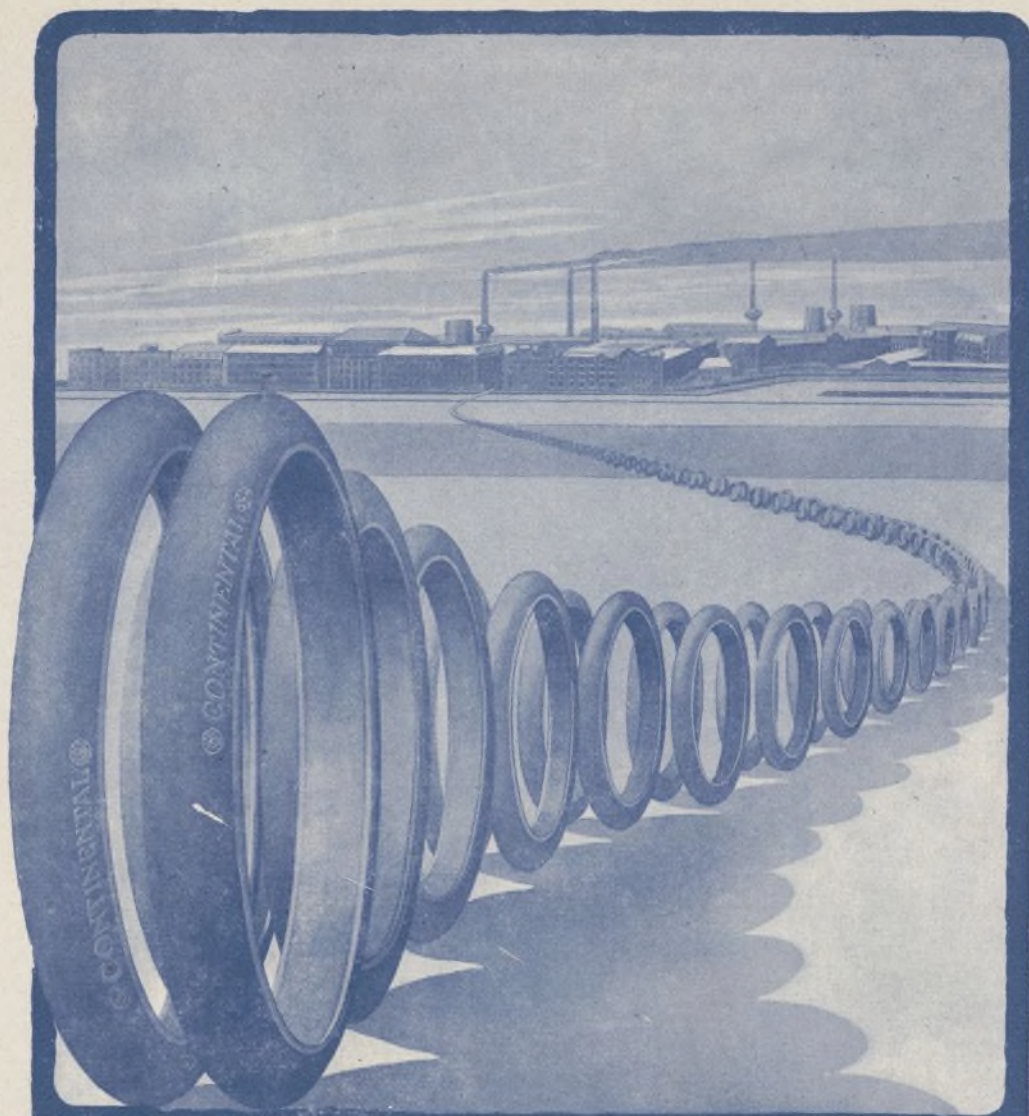


Entrega normalmente los nuevos modelos 1921

FABRICADOS ESPECIALMENTE PARA LA

**SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE AUTOMÓVILES MINERVA**

Castelló, 41
M A D R I D



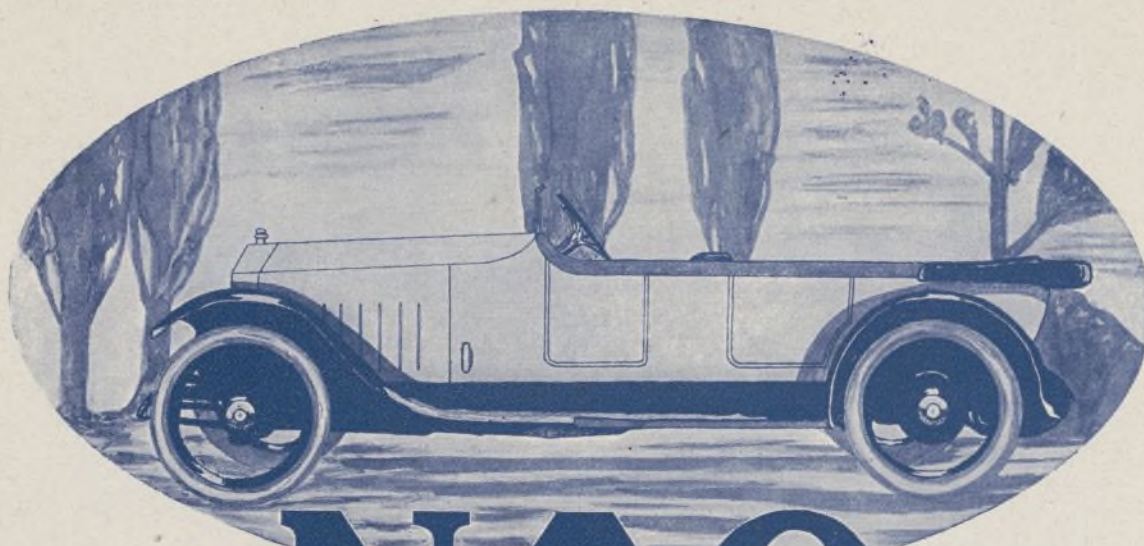
Continental



CENTRAL:
M A D R I D
Sagasta, 6

NEUMÁTICOS "CONTINENTAL"
S O C I E D A D A N Ó N I M A E S P A Ñ O L A

SUCURSAL:
B A R C E L O N A
P.º Gracia, 61



NAG



AUTOMÓVILES Y CAMIONES

GRAN RENDIMIENTO
:: GRAN LUJO ::

DEPÓSITO:
FRANCOS RODRÍGUEZ, 42
MADRID

CENTRAL: EXPOSICIÓN:
NICOLÁS M.^a RIVERO, 8 y 10 ALBERTO AGUILERA, 62