

HERALDO DEPORTIVO

Fundado en 1915

No. 236



BIBLIOTECA
MUNICIPAL
—
MADRID



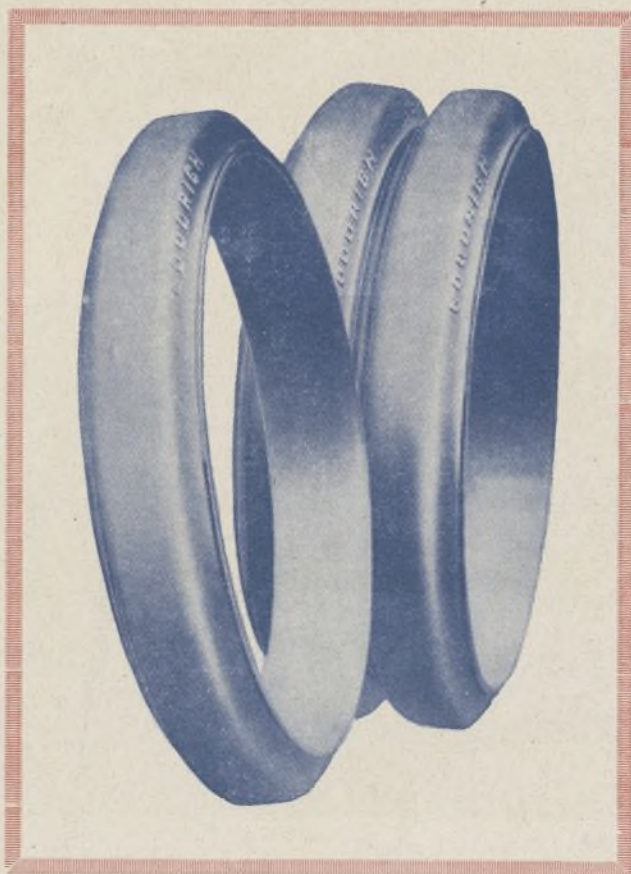
SOCIEDAD ESPAÑOLA DE
NEUMÁTICOS Y CAUCHO

GOODYEAR

C. de Recoletos, 1
M A D R I D

P. de Gracia, 93
BARCELONA

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

Magnetos BOSCH

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA:

F. XAUDARÓ Y C.^{íA}

Aragón, 254 - BARCELONA

Villanueva, 32 dupl. - MADRID

Gran Premio Peña Rhin

1.º y 2.º PREMIO

Vencedores: Vizcaya y Mauri, sobre BUGATTI, equipados con magneto BOSCH, alemana.

De los 10 coches que tomaron parte en el concurso, 8 equipados con magneto BOSCH, ó sea el 80 por 100.

Salón Automóvil de Berlín

De 335 automóviles expuestos:

256,	ó sea el 76,5 por 100,	equipados con magneto BOSCH					
266,	— — 79,5 — — — —	alumbrado BOSCH					
251,	— — 75,3 — — — —	arranque BOSCH					

De 25 motores no montados en „chassis“:

22,	ó sea el 88 por 100,	equipados con magneto BOSCH					
11,	— — 44 — — — —	alumbrado BOSCH					
11,	— — 44 — — — —	„demarreur“ BOSCH					

De 61 motocicletas:

31,	ó sea el 50,8 por 100,	equipadas con magneto BOSCH					
3,	— — 4,9 — — — —	alumbrado BOSCH					

De 32 motores auxiliares para bicicletas:

10, ó sea el 31,25 por 100, equipados con magneto BOSCH

TUDOR

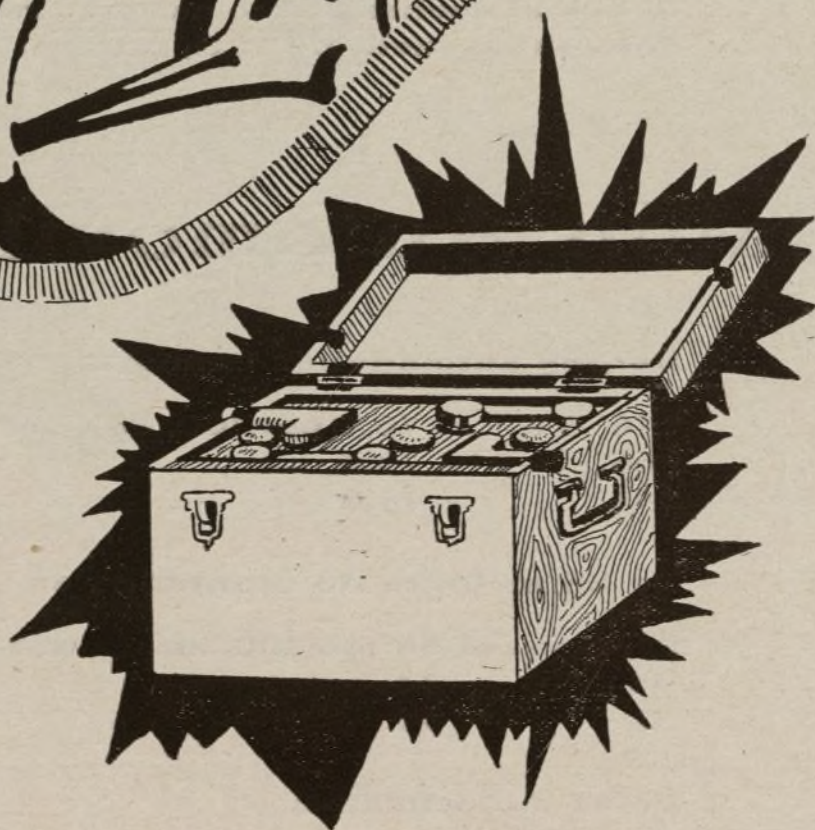
ACUMULADORES



Dinamos, Faros,

Acumuladores

Baterías especiales para
alumbrado y arranque
eléctrico de automóviles



Baterías ViC y SA

PEDIR LISTAS DE PRECIOS Y PRESUPUESTOS
QUE SE REMITIRAN INMEDIATAMENTE

MADRID
Calle de Sagasta, 19

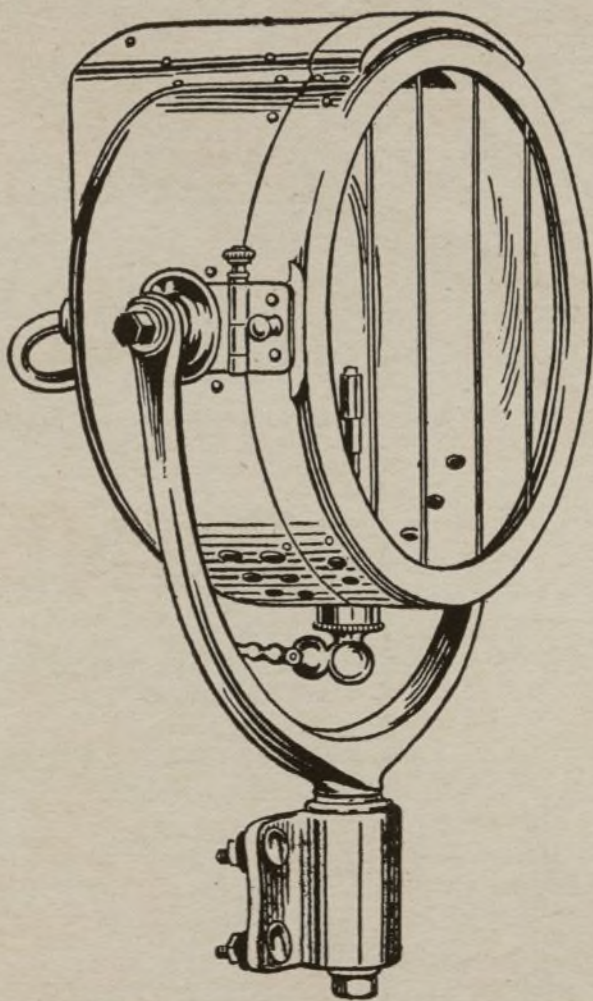
BARCELONA
Balme, 129 bis


BILBAO
Garduqui, 3

VIGO
Policarpo Sanz, 16

Fábricas: MADRID y ZARAGOZA

FAROS Y PROYECTORES
Tarrida y "Omnia"

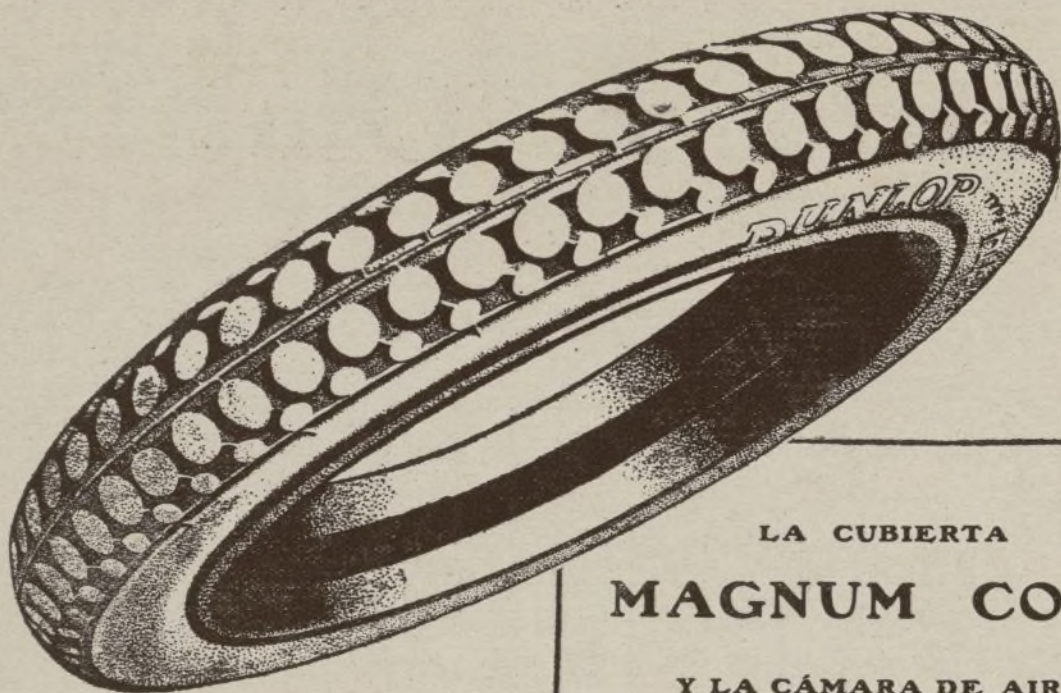


Stock importante
en almacén 

E. TARRIDA

Claudio Coello, 50

M A D R I D



LA CUBIERTA

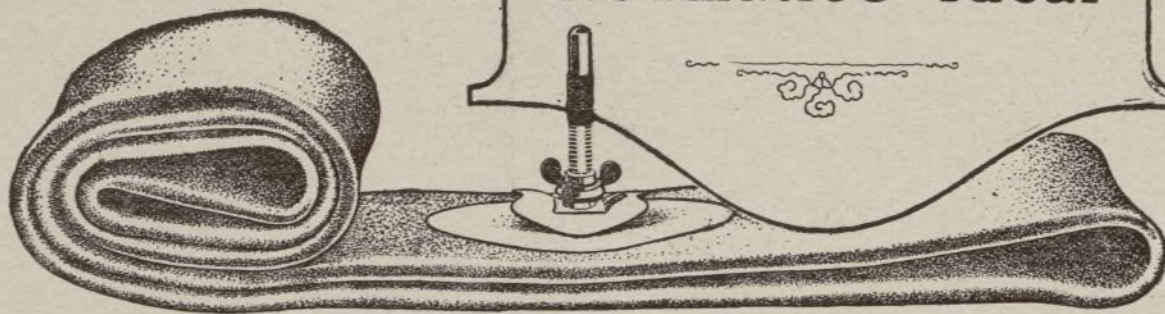
MAGNUM CORD

Y LA CÁMARA DE AIRE

DUNLOP

CONSTITUYEN EL

Neumático Ideal



Rambla de Cataluña, 78
BARCELONA

Sociedad Española Dunlop (S. A.)
Telegramas y telefonemas: DUNLOP

Claudio Coello, 106
MADRID

Ayuntamiento de Madrid

HERALDO DEPORTIVO

Año VII.—No. 236
5 diciembre 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,—

La educación física y la Escuela ⁽¹⁾

Doctrina - Medios - Finalidad de la educación física

PARA EL SEÑOR SILIO

Estos artículos, no sólo representan la opinión del autor, sino el pensamiento de un núcleo selecto de esforzados profesores de Gimnasia, que secundarán con su acción pedagógica la cruzada emprendida para elevar el concepto y el contenido de la educación física, y el prestigio de su profesorado que, harto de contramarchas, desea entrar en el camino del progreso y la regeneración.

I

Podemos afirmar, sin temor á incurrir en error, que el capítulo de *educación física* en España está inédito; no hay exageración en ello. Esta afirmación, hecha en forma tan rotunda, parecerá un tanto exagerada, y mucho más todavía oyendo á diario las tan manoseadas palabras de *cultura física, educación corporal, atletismo* y otras muchas tan resonantes como éstas; eso sí, resonancia tienen mucha; claro está que cuanto menos contenido tienen las palabras, mayor es su resonancia, como acontece con el tambor, que, por estar completamente vacío, constituye un gran instrumento resonante.

Verdaderamente, nos pagamos

demasiado de las palabras y nos contentamos con el uso y el abuso de su empleo, lo mismo que nos quedamos tan satisfechos aceptando la teoría de las cosas; pero en educación física, que todo es acción, la teoría sola no sirve para nada, absolutamente para nada; la teoría sirve como guía de la práctica; pero si no va seguida de la práctica, todo lo esteriliza y los resultados son nulos.

¿Qué es, pues, la educación física? Es un fin, un elevado fin biológico y social, que para alcanzarlo es preciso que el sujeto de la educación sea actor, no espectador pasivo; es indispensable que el individuo se ejercite en la gimnasia educativa, que es el medio adecuado y el instrumento científico de esa educación física

que deseamos lograr sin poner los medios conducentes.

Ahora bien; nosotros lo hemos arreglado de un modo distinto á como se hace en todas partes: aspiramos, ó sencillamente deseamos, *lograr* el fin al mismo tiempo que despreciamos los medios, que es lo mismo que pretender hacer pepitoria de gallina sin gallina, lo cual entre nosotros no tiene nada de extraño; al fin, somos una paradoja en constante acción, pues aspiramos á vivir mucho faltando constantemente á todas las leyes de preservación de la vida.

Pero volvamos á nuestro tema, á la gimnasia educativa, ya que las otras gimnasias todavía tienen algún devoto; y digo otras gimnasias porque, sin restringir el concepto, todos los ejer-

(1) En las planas especiales de «Vida deportiva» de nuestro estimado colega *El Sol*, donde el tema de la «Educación física» tiene una tribuna permanente, y donde han aparecido brillantes trabajos de un médico ilustre, el Dr. Bartrina, y de un especialista militar, el capitán Reyes Sanz, han comenzado á aparecer ahora unos trabajos de otra autoridad especialista en lo que á pedagogía se refiere, el profesor de educación física de la Escuela Normal de Maestros, D. Marcelo Sanz.

Al mismo tiempo que aplaudimos el criterio que ha permitido á hombres de tal valía llevar al gran público, por medio de un diario de ideas modernas, tan valiosas opinio-

nes, queremos contribuir, en la medida de nuestras fuerzas, á la divulgación y propaganda de esas opiniones.

Más diremos: veríamos con verdadera satisfacción que los órganos deportivos que, con nosotros, realizan la labor de patriotismo de laborar por el progreso de la cultura física, transcribieran esos trabajos de Reyes Sanz, de Bartrina y Marcelo Sanz. En el fondo no se les hace á ellos favor ninguno, sino que se cumple una misión sagrada. Y todo es poco en este país, donde sólo del pueblo y nunca de los gobernantes ha de venir la resurrección.

cicios corporales no son otra cosa que distintas modalidades de la gimnasia.

Sólo aquí, en nuestro país (hablo de los pueblos cultos), la gimnasia educativa no está admitida en la Escuela primaria, aunque llama á sus puertas; tampoco le ha sido permitido entrar en la Universidad, ni en las Escuelas de Bellas Artes, de Comercio, etc., etc.; pero, en cambio, de un modo fragmentario y empíricamente, está declarada enseñanza oficial, pero no obligatoria, en la segunda enseñanza; así, aisladamente, sin base en la primera enseñanza, y sin continuación ó coronamiento en la universitaria ó enseñanza superior, aparece como dislocada la gimnasia oficial, constituyendo una superchería, amparada y sostenida por el Poder público (ya demostraremos cómo se sostiene esta farsa), para aparentar que somos un pueblo progresivo, pedagógicamente se entiende. Con todo esto no engañamos á los pueblos civilizados; quizá, y sin quizá, nos engañemos nosotros; mas de ahí no pasamos; fuera de aquí nos observan, nos estudian, y lo que piensan de nosotros lo resume un famoso escritor, F. M. Guardia, que, refiriéndose á nosotros, ha dicho que «España es el país de la miseria intelectual», á lo cual podemos añadir que también, en grado sumo y primordial, es el país de «la miseria fisiológica»; precisamente por eso nuestro régimen mental nos somete á la *softistica* y á la *retórica*, esto es, al delirio febril, producto de la anemia orgánica que padecemos, que se traduce, como es consiguiente, en anemia cerebral.

Por ese camino hemos llegado al rebajamiento moral y á la degradación intelectual; si entre las reformas que con tanto empeño se pretende hacer no se acomete la más *urgente*, aunque no aparezca la más generalmente sentida, pero constantemente reclamada y aconsejada por la Ciencia como provechosa para la juventud escolar, cual es la de la educación física; si no se pone dique á la depauperación, la raza, con fiesta de la ídem, va dando tumbos por un plano inclinado hasta caer en el fondo del abismo. Tal estado de cosas nos

hace exclamar: «la raza se va por los nervios; aún puede salvarse por los músculos».

II

Hace tiempo que se habla de las reformas que se preparan, ó que ya están ultimadas, en la segunda enseñanza; lo que no se dice es si éstas serán profundas, radicales ó una de tantas reformas para hacer que hacemos ó que deshacemos. Aunque el actual ministro de Instrucción no lo necesita, se habrá rodeado de consejeros íntimos para la obra «magna» y «regeneradora», aunque la regeneración no aparezca por ninguna parte y menos por la enseñanza oficial.

El deseo de que las reformas sean lo más perfectas posible, tanto en el orden pedagógico cuanto en el aspecto higiénico, hace que llamemos la superior atención del señor ministro de Instrucción pública, para que dedique algunos momentos á la importantísima cuanto olvidada cuestión que vamos á tratar.

Hacia un punto concreto de la «educación integral» del escolar hemos de llamar su atención á la «educación física», que, por no estar ponderada en la justa proporción, se desintegra del armónico conjunto de la educación humana. La actividad física del niño y del adolescente no tienen, en los actuales planes de enseñanza, la ponderación necesaria, no ya para favorecer el desarrollo, pero ni siquiera como compensación á la intensa gimnasia intelectual que impone la vida escolar de carácter tan sedentario.

Entre nosotros, sólo entre nosotros, constituye todavía un problema á resolver la educación física de la juventud escolar, problema que la pedagogía y la higiene tienen que resolver con urgencia y con tino; así lo aconseja la «ciencia» y lo exige la «sociología», porque entre las muchas cosas que nos falta transferir del consejo al ejemplo ó de la teoría á la práctica, está la «Gimnasia escolar», que es el instrumento apropiado de la educación física, para la que se han aceptado muchas teorías de las que sólo quedan los fracasos, debidos principalmente á querer aplicar al

alto fin de la educación física «procedimientos gimnásticos de sistemas absurdos», ó «por confundir los medios con el fin, como sucede con demasiada frecuencia».

La culpa es de esos métodos erróneos que han estado un momento en boga y lo están, y que pueden calificarse de «incompletos, imperfectos, falsos y viciosos», según lo que á cada uno le falte ó lo que en ellos sobre, por lo que en uno y otro caso no son apropiados al fin propuesto. No obstante, en nuestros Institutos han sido aplicados arbitrariamente, desde 1893, en que fué incorporada la Gimnasia á la segunda enseñanza.

Desde la reforma de 1894, este asunto fué mal enfocado, se planteó con temor y con tantas «restricciones», que no ha dado el fruto apetecido, y es que, falseados los principios, fué nulo el resultado.

Puede afirmarse, sin temor á ser desmentidos, que las prácticas de educación física casi no existen en nuestros Institutos y colegios incorporados, y no existen, no por culpa sólo del profesorado, postergado y vejado durante veintisiete años, sino por culpa del propio ministerio también.

En un informe del Consejo de Instrucción pública, en el que se dictaron reglas para el curso de 1893 á 94, dice: «No habrá exámenes de prueba de curso; éste se ganará por asistencia á clase, mediante certificado expedido por el profesor oficial, el cual usará las calificaciones de *buena* y *mala*, sirviendo aquélla para ganar curso y ésta no». Pero lo extraordinariamente «raro y anormal», lo «singular de este caso insólito», es que la «disposición oficial» antes citada, fué «provisional, y para aquel curso», hasta que se estudiase la fórmula apropiada; y lo «asombroso es que todavía en 1921!!! subsista» el error, el primero y el más grave de los que cometió el Consejo de Instrucción pública, que, inspirándose en lo que se hace fuera de casa, optó por el «certificado sin exigir las pruebas correspondientes». Por lo cual, los certificados son el 99 por 100 falsos y están librados por personas completamente extrañas al

Nuevo y gran éxito de las motocicletas

Indian

Carrera de mecánicos, neófitos y
(20 noviembre 1921) **aficionados** 118,410 Kilómetros

MECÁNICOS, CATEGORÍA MOTOS 750 C. C.

1.^o Manuel Ulloa . . . sobre *Indian*

RECORD: Bate el de 1919, por 12 minutos y 3 segundos

3.^o Pedro Racionero. sobre *Indian*

MECÁNICOS, CATEGORÍA "SIDECARS" 600 C. C.

1.^o Francisco Blanco. sobre *Indian*

RECORD: Bate el de 1919 por 1 hora, 34 minutos, 34 segundos

AFICIONADOS, CATEGORÍA "SIDECARS" 1.000 C. C.

1.^o José Ransinangue. sobre *Indian*

3.^o "Un Indio" sobre *Indian*

AUTOMOVIL SALON

Talleres y Garaje:
Lagasca, 103

MADRID

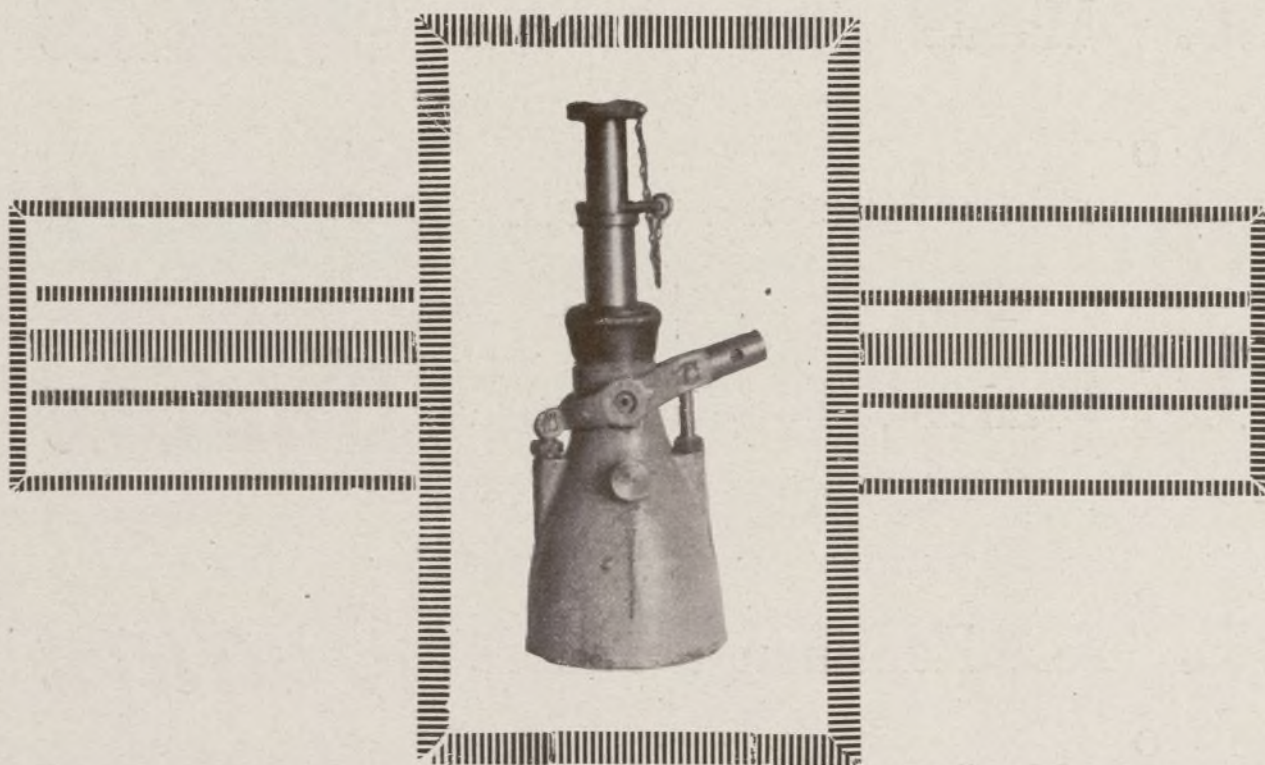
Exposición:
Alcalá, 81

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

EL GATO DE ACEITE

RAK

ES EL MÁS PERFECTO,
EL MÁS SEGURO
Y EL MÁS MODERNO



Pida usted nota descrip-
tiva á la Casa

JOSÉ JUNQUERA

OLOZAGA, NO. 12

MADRID

TELEFONO S - 595

Magisterio de educación física; los profesores oficiales carecen de medios para poner coto á los abusos, por lo que no hay modo de acabar con este absurdo pedagógico, padrón de ignominia de la enseñanza oficial.

* * *

Si de veras se quiere implantar la educación física, habrá que aceptar los dos factores que para este caso dispone la pedagogía, y son:

La gimnasia y los juegos, dos modalidades del ejercicio físico, que, á semejanza de lo que sucede en los métodos de enseñanza general, la gimnasia representa el método analítico, cuando ella está sujeta á principios fijos, que la condicionan y la dosifican, mientras que la gimnasia de aplicación y los juegos representan el método sintético.

Los efectos á obtener con estas prácticas son varios, y son el resultado de una serie de perfeccionamientos parciales que, reunidos, constituyen el total armónico del hombre.

Estos perfeccionamientos parciales á obtener son:

Primero. Salud ó efecto higiénico.

Segundo. Belleza ó efecto estético.

Tercero. Virilidad ó efecto moral.

Cuarto. Destreza ó efecto económico.

Quinto. Efecto intelectual ó pedagógico.

Para alcanzar los efectos de la educación física, se impone la práctica de los medios que dicha educación comprende, y son:

Primero. Gimnasia de desarrollo armónico mediante movimientos disciplinados, «aconsejados por la anatomía, impuestos por la fisiología, dosificados por la higiene y ordenados por la pedagogía».

Segundo. Gimnasia de aplicación hecha por movimientos libres, juegos y deportes, realizados por la acción de la «psicología» y por conveniencias de la «sociología».

La educación física así comprendida es el conjunto de medios psíquico-dinámicos que permiten al cuerpo humano producir el máximo rendimiento de trabajo físico é intelectual con el mínimo esfuerzo.

M. SANZ

Profesor de Educación física de la Normal de Maestros

(Continuará)

MOTORISMO

Neófitos y mecánicos

La carrera que como inauguración de los actos deportivos de la nueva Junta directiva organizó últimamente el «Real Moto Club Español», ha tenido un éxito suficientemente franco para que los entusiasmos y deseos de trabajar de sus dirigentes no se enfrien, para que no dejen pasar ocasión alguna, por poco propicia que á primera vista parezca, sin aprovecharla para organizar «cosas».

La prueba recientemente celebrada debe repetirse varias veces en el año, á nuestro modesto entender, y si se atiende nuestro criterio no se

debe localizar en la carretera de La Coruña la labor deportiva del motorismo madrileño.

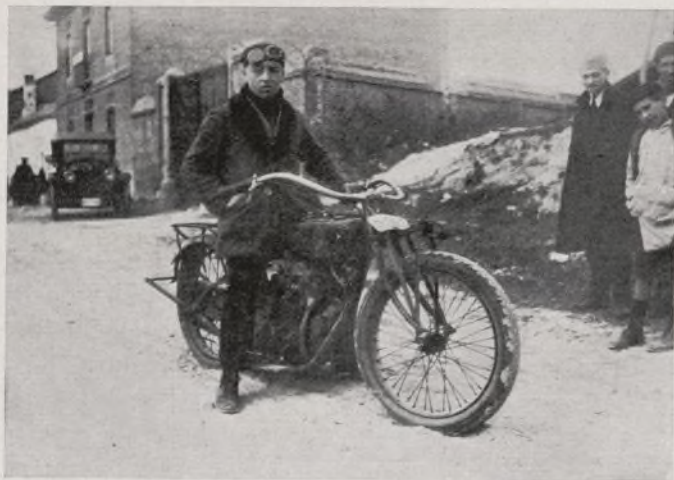
Bien está la Cuesta de las Perdices para los concursos en ella solamente, pero conviene llevar á la gente á otros lugares, aun en la misma carretera; no hay ni que abusar de Galapagar ni desdeñar otros trozos.



S. M. el Rey conversando con los «directivos» del «R. M. C. E.» y «pidiéndoles permiso» para continuar su paseo

Una vez más se puso de manifiesto que ó las autoridades no toman en serio las manifestaciones deportivas ó carecen de medios para organizar los servicios de vigilancia y orden, principal elemento para la organización de esas mismas manifestaciones.

Para celebrar una carrera sin presencia de autoridades encargadas de proteger á corredores y á público no es preciso pedir permiso á nadie. Cuando se pide es, precisamente, porque existiendo posibilidades de peligro para la seguridad de corredores y de espectadores, las entidades organizadoras desean descargarse de una responsabilidad que no es suya, puesto que



Manuel Ulloa, habilísimo conductor, á cuya serenidad y pericia se debe el hecho de que no sufriera un grave accidente el vicepresidente del «R. M. C. E.» mientras conversaba con S. M. el Rey
Fot. Ragel



Detalle de la salida
Fot. Alvaro

no tienen atribuciones para convertir á los «jurados» en agentes de la autoridad gubernativa.

En realidad, las personas que en días de carrera atienden y obedecen las indicaciones de los señores que fueron instituidos por los organizadores en jurados oficiales, y provistos para ello de distintivos, no tendrían ninguna obligación de hacerles caso. El «jurado» es una autoridad deportiva con atribuciones sobre corredores ó jurados de inferior categoría, pero que no tiene absolutamente ninguna autoridad policiaca.

Pasan los años y vemos siempre cómo la rama de árbol enarbolada por el veterano Patricio Cuesta se hace obedecer en las «metas» de carreras con más eficacia, inclusive, que las amonestaciones de guardias urbanos, del orden, ó civiles, cuando los hay. Y esta obediencia de las gentes, que es puramente relativa, es un acto voluntario de puro respeto deportivo, siendo extraño que, dado el carácter español,

no haya un conflicto en cada carrera.

Cierto que la manía de colocar las metas en lugares céntricos, ó cuando menos, en pasos sumamente frecuentados, tiene una gran parte de culpa de lo que acontece, pero á las autoridades corresponde denegar los permisos si no se sienten con fuerzas para garantizar el orden y la seguridad.

Hace siglos que hemos pedido la formación de una brigada motorista dedicada á estos servicios, que en los demás días de la semana no dejaría de

tener ocupación si se quisiera dársele; pero estamos convencidos de la ineficacia de nuestra insistencia.

Así se da el caso de que cuando el «R. A. C. E.» ha organizado sus pruebas ha tenido que acudir á la benévola colaboración del Centro Electrotécnico, quien, con sus motoristas, ha prestado un servicio valiosísimo.

Por otra parte, es muy cómodo pensar en neutralización de carreteras; pero eso, que sería facilísimo en lugares escogidos por su escaso tránsito, no puede hacerse en las grandes vías de comunicación sino de Pascuas á Ramos, que es el caso de las organizaciones del «R. A. C. E.»

Porque aparte de que la carretera es «de todo el mundo» en todo momento, en días de fiesta es cuando puede la gente salir de paseo ó de excursión, y no puede privarse de su derecho de circular á los más por el simple capricho de los menos.

Hay que compaginar los intereses de todos y, en el caso que



Oscar Leblanc, sobre «David», termina la carrera, realizando por primera vez en Madrid la proeza de que un autotociclo termine una carrera y obteniendo el primer premio de su categoría
Fot. Ragel

Triunfo de los neumáticos „PIRELLI“

GRAN PREMIO PEÑA RHIN **CIRCUITO VILLAFRANCA DEL PANADÉS**

440 kilómetros

VENCEDORES:

- 1.º Vizcaya, en coche „BUGATTI“**
- 2.º Mauri, en coche „BUGATTI“**

ambos equipados con

**P
NEUS**

**P
IRELLI**

SIN CAMBIAR UN SOLO NEUMÁTICO

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

Carreras de automóviles BERLIN GRUNEWALD

El conocido tipo de turismo



C. 4
10-30 HP

Bate á todos los coches y vence fácilmente en carrera de la clase XA

REPRESENTANTES:

Sres. J. B. Trias y Compañía.—
Barcelona, Aragón, No. 208.

Sres. Redondo y Cía.—Granada,
Tablas, No. 26.

Sociedad Española de Importación.—
Sevilla, San Miguel, No. 8.

Sr. D. Manuel Marco.—Alicante,
Plaza de la Reina Victoria, 6

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

Sr. D. Manuel Menéndez.—Gijón,
Carretera de Villaviciosa.

Automóvil Palace.—San Sebastián,
Guetaria, No. 2. J. Muñoz Valdelomar.

AGENTE EN MADRID:

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

Dos coches tomaron parte y los dos vencieron

El oncurso automovilista de Berlín es el primero de grandísima resonancia de los celebrados en Alemania después de la guerra. Concurrieron 57 coches de las marcas más renombradas y sobre todos triunfó el coche de turismo

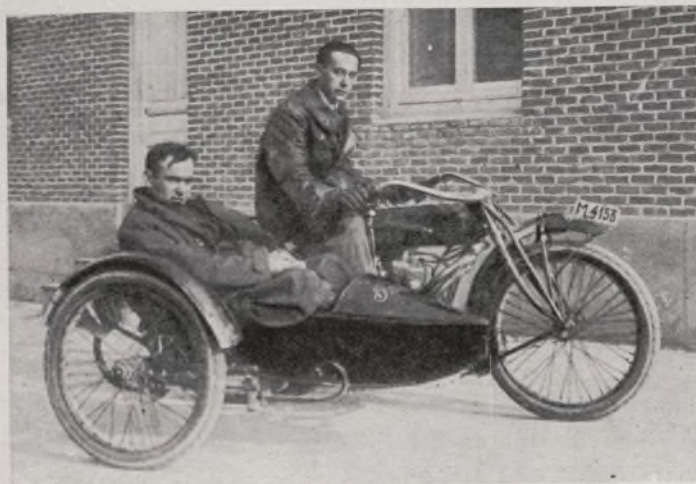
N. A. G.

N. A. G. ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES (S. A.)
MADRID

DEPÓSITO:
Francos Rodríguez, 42

OFICINAS:
Nicolás M.^a Rivero, 8 y 10
Teléfono M-94

EXPOSICIÓN:
Alberto Aguilera, 62



José Ransinangue, 1.º de «sidecars», aficionados, sobre «Indian»
Fots. Ragel



Alfonso Coppel (de la dinastía del campeón Luis Coppel), 1.º de motos, aficionados, sobre «Harley Davidson»

nos ocupa, además de obtener la colaboración efectiva de las autoridades, elegir lugares lo menos céntricos posible y, sobre todo, horas muy matinales, para aprovechar la habitual soledad de las carreteras en las primeras horas de la mañana.

El viejo argumento de la propaganda está mandado retirar hace muchos años. Diga el «R. M. C. E.», y diga la «U. V. E.» cuál es el aumento de socios que le produce una de estas carreras

* * *

Discrepamos de la opinión de los que no están conformes con el criterio seguido por el «R. M. C. E.» al considerar neófito de moto al que sólo ha corrido en sidecar, ó viceversa.

Si este criterio se aplica por favorecer á «un caso», nos parece mal; pero como doctrina deportiva nos parece bien.

Los resultados de la prueba fueron como sigue:

MECÁNICOS:

Categoría E.—Motocicletas solas, hasta 1.000 c. c.

1.º Inocencio Mateos, sobre *Harley Davidson*, 1 h., 35 m., 45 s.

2.º Federico Sagrario, sobre *Indian*, 1 h., 38 m., 47 s., 4/5.

Categoría G.—Motocicletas sidecars, hasta 1.000 c. c.

1.º Eusebio Lucas, sobre *Harley Davidson*, 1 h., 42 m., 45 s.

2.º Gregorio Rodríguez, sobre *Indian*, 1 h., 55 m., 31 s., 2/5.

3.º José Giménez, sobre *Indian*, 2 h., 39 m., 12 s., 1/5.

Categoría D.—Motocicletas solas, hasta 750 c. c.

1.º Manuel Ulloa, sobre *Indian*, 1 h., 46 m., 1 s., 3/5.

2.º Pablo Fernández, sobre *Triumph*, 2 h., 12 m., 4 s.

3.º Pedro Racionero, sobre *Indian*, 2 h., 19 m., 40 s., 2/5

Categoría F.—Motocicletas sidecars, hasta 600 c. c.

1.º Francisco Blanco, sobre *Indian*, 1 h., 49 m., 4 s., 2/5.

Categoría A.—Motocicletas solas, hasta 250 c. c.

1.º Balbino Orgaz, sobre *Royal Enfield*, 1 h., 19 m.

AFICIONADOS:

Categoría E.—Motocicletas solas, hasta 1.000 c. c.

1.º Alfonso Coppel, sobre *Harley Davidson*, 1 h., 43 m., 55 s.

Categoría G.—Motocicletas sidecars, hasta 1.000 c. c.

1.º José Ransinangue, sobre *Indian*, 1 h., 48 m., 7 s., 1/5.

2.º Luis del Val, sobre *Harley Davidson*, 2 h., 2 m., 53 s., 2/5.

3.º Un Indio, sobre *Indian*, 2 horas, 6 m., 24 s., 2/5



Inocencio Mateos, 1.º de los «mecánicos», sobre moto «Harley Davidson»



Eusebio Lucas, 1.º de los «mecánicos», sobre «sidecar» «Harley Davidson»

4.º F. M. Ruano, sobre *Harley Davidson*, 2 h., 29 m., 29 s., 3/5.

Categoría D.—Motocicletas solas, hasta 750 c. c.

1.º Francisco Lozano, sobre *Triumph*, 2 h., 1 m., 3 s., 4/5.

Categoría A.—Motocicletas solas, hasta 250 c. c.

1.º Juan López Bourbón, sobre *Triumph*, 1 h., 22 m., 35 s.

2.º René Beltrand, sobre *Triumph*, 1 h., 51 m., 31 s.

Autociclos H 2, 1.100 c. c.

1.º Oscar Leblanc, sobre *David*, 1 h., 49 m., 24 s., 4/5.

* * *

El *début* de Leblanc como autociclista no pudo ser más afortunado, logrando que, «por primera vez» en

Madrid, un autociclo se clasifique.

El *David*, cuya fama no ha de hacerse ahora en Madrid, pues ya está hecha hace tiempo, tuvo, pues, una entrada feliz.

Esta marca no ha venido sólo á correr esa prueba, sino que se propone ocuparse del mercado madrileño; y, al efecto, ha instalado una pequeña sucursal en Serrano, 58.

AERONÁUTICA

La libertad del aire ⁽¹⁾

Antes de comenzar una breve serie de trabajos que verán la luz en estas columnas, y cuya finalidad será (como la de todos nuestros escritos) la vulgarización de «cosas del aire», queremos darles como preámbulo algunas ideas sobre el tema que encabeza estas líneas.

Es sumamente interesante en estos momentos en que «parece» que los gobernantes españoles quieren prestar atención á la navegación aérea, procurar que, á su vez, el pueblo haga lo propio.

Sin molestia para nadie, confiamos mucho más los entusiastas de la Aeronáutica en la ayuda «directa» de las gentes que en el apoyo oficial. Y no es que dudemos de la sinceridad de quienes en esa esfera del Poder público ofrecen su ayuda. Es que cuanto más «oficialmente» se proteja á la Aeronáutica, más numerosas serán las trabas que, en compensación de la ayuda, se pondrán á su libre desarrollo.

* * *

Puede considerarse que el dominio del aire es la

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

más revolucionaria de las reivindicaciones del hombre.

Separarse de la tierra, huir de las

dificultades naturales y artificiales que aquélla opone á la autolocomoción, es una empresa que, en principio, ha sido resuelta de un modo completamente satisfactorio.

Mientras la navegación aérea disfrutó de «la libertad del aire», el moderno sistema de viajar no interrumpió un instante su progreso y su perfeccionamiento.

Este comenzó á estancarse tan pronto como esos hombres (indispensables á la buena marcha de la vida de las repúblicas ó de los imperios), que cuidan de otear todo aquello que puede hacer necesaria la existencia de Policía, de Carabineros, de vigilantes de Consumos y demás agentes directos ó indirectos de las haciendas nacionales, comenzaron á emborronar cuartillas, impresos, papeles más ó menos sellados, etc., etc. En suma: cuando comenzó á engendrarse la legislación aérea.

Y ocurrió con esto algo parecido al famoso caso de aquellos novios que, antes de fijar la fecha de su matrimonio, regañaron por no lograr ponerse de acuerdo sobre el lugar donde habían de colgar el hacha de hacer astillas, para que no hubiera peligro de que, al



El general Marzo y el comandante Aymat

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-
necida ❖ ❖ ❖ ❖

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

CARRERA DE NEOFITOS

Circuito de Galapagar

20 de noviembre de 1921

Las motocicletas

Harley-Davidson

siempre vencen

ya sea el conductor
aficionado ó mecánico

CLASIFICACIÓN

Motos solas hasta 1.000 c. c.

1.º Inocencio Mateos sobre HARLEY-DAVIDSON

Motos "sidecars" hasta 1.000 c. c.

1.º Eusebio Lucas sobre HARLEY-DAVIDSON

Motos solas hasta 1.000 c. c. (aficionados)

1.º Alfonso Coppel sobre HARLEY-DAVIDSON

J. & A. DE LANDALUCE

Marqués del Riscal, 7 Madrid Teléfono J. 22-28

caer, seccionara la cabeza de su posible primogénito.

Porque hay que convenir en que si la navegación aérea estuviera actualmente á la altura de la legislación levantada contra ella so pretexto de reglamentarla, habríamos de ver el espacio surcado día y noche por aeronaves de todo género, y no diremos de todas procedencias, porque en cuanto á la circulación internacional aérea la ignorancia de los de tierra en materia aeronáutica hace que subsistan un sin fin de errores que, como todas las legislaciones restrictivas, sólo pueden impedir que circulen las personas decentes. Los que se colocan fuera de la ley hacen siempre lo que les da la realísima gana.

* * *

Poco antes de la gran guerra se inventó contra la navegación aérea una cosa que se llamó «las zonas prohibidas».

Consistía esto en prohibir que cruzasen los aparatos de navegación aérea, «y aun los globos libres», *que precisamente por ser libres no pueden ser dirigidos* por encima de determinados lugares, como polvorines, fortificaciones y otros elementos de defensa militar.

Claro está que tanto la situación «exacta» de los polvorines, como la potencia defensiva de las fortificaciones, era cosa que se enseñaba en las Academias de Artillería y de Ingenieros de todos los países, y que los servicios informativos terrestres (mucho más confortablemente hechos y sin ninguna prisa de tiempo) se encargaban, si cumplían su misión, de tener á sus respectivos Gobiernos al corriente de lo que en el país se hacía.

Pero la cuestión era prohibir algo.

Claro está que, llegado el *casus belli*, los aviones bombardeaban las zonas prohibidas... y las otras.

Esto de las zonas prohibidas subsiste, hasta el extremo de que en España mismo hemos creído un momento que peligraba la seguridad nacional porque un aviador, que huyendo de la bruma de la orilla del mar, se adentraba un poco en la tierra costera y volaba á poca altura para

ver su ruta lo mejor posible, tuvo la avilantez involuntaria de volar sobre la vertical de un estupendo polvorín, ¡cuya existencia ignoraba todo el mundo y cuya «situación exacta y con todo género de detalles» se le comunicaba al reprenderle por su falta!

No queremos entrar en terreno militar, vedado para nosotros únicamente por nuestra ignorancia; pero nos permitimos afirmar, para tranquilidad de quienes cuidan de nuestros almacenes de pólvora, que en las guerras futuras los aviones no perderán el tiempo en «volar polvorines». Será para ellos mucho menos entretenido que buscar esas manchas del mapa del territorio, destrozando estaciones ferroviarias, cortar líneas férreas, hacer en las carreteras «embudos» de varios metros de profundidad y, en el caso más criminal (dicen que ¡es la guerra!) bombardear capitales de provincia ó de nación.

Como sabe el lector, por mucho que se adelante en el arte antiaéreo del *camouflage* (enmascaramiento de las cosas), será muy difícil «disimular» París, Madrid, Berlín, Londres, etcétera.

Siempre dentro de nuestro criterio de ignorantes de cosas militares, creemos que para defender esos polvorines, y aun esas líneas férreas y esas estaciones y esas capitales, no es necesario prohibir que vuelen sobre ellas los aviones extranjeros en tiempo de paz (en tiempo de guerra es inútil la prohibición). Basta una sola cosa: tener muchos aeroplanos.

* * *

Como no podía menos de ocurrir, se pensó que el avión era el vehículo ideal para los contrabandistas.

Este es un error enorme, que queremos, ante todo, rectificar.

Los contrabandistas son industriales que tienen sus negocios magníficamente organizados en tierra, y que no necesitan para nada, así, en absoluto, exponerse á una avería de motor, teniendo, como tienen, la absoluta seguridad de que por tierra no corren el más ligero peligro.

Hecha esta salvedad, que se refiere á los contrabandistas cuya actuación influye en los ingresos por

derechos de Aduanas en todos los países, sólo quedarían los falsos contrabandistas, los *dilettanti* del contrabando, cantidad despreciable que no ha de justificar las severidades fiscales contra el avión.

Pero aun aceptando la eficacia de esas severidades, sólo sería aplicable esa eficacia á las personas decentes á que antes aludíamos: al que, al descender del avión internacional, presenta su «mercancía de pagos».

Porque no duden los hacendistas aduaneros que cuando se quiera hacer contrabando aéreo, aun en la actualidad, en que todavía son precarios los medios, se podrá hacer. Y esto en condiciones realmente económicas, porque se podrá realizar ese ideal del comercio ultramoderno, que consiste en la supresión de los intermediarios.

Claro está que los aviones contrabandistas no tomarán nunca tierra en el país de destino del contrabando. Y si se ven obligados á ello podrán, en la mayoría de los casos, arrojar su «cuerpo de delito» antes de que el agente fiscal llegue á su lugar de aterrizaje, ó antes de aterrizar.

* * *

Si nos referimos á las evasiones en aeroplano, el tema nos llevaría muy lejos, ya que la más latente actualidad demuestra que incluso en los procedimientos ordinarios al alcance de los vulgares asesinos, más ó menos políticos, se ha llegado á perfecciones que serían el mínimo posible en aeroplano...

Sin ir más lejos, y claro que variando por completo la calidad de los sujetos-ejemplo, acabamos de ver cómo D. Carlos de Austria y su esposa han ido de Suiza á Hungría sin la más ligera dificultad, rigiendo en ambos países una severa legislación aérea... Los ex emperadores de Austria no han sido desterrados por haber viajado en avión (¡no faltaba más!), sino porque... fueron más fuertes los contrarios.

* * *

Cuando se piensa en que los



PARTE SUPERIOR.—Posición de Tiguiss (Gomara), que ha resistido brillantemente los ataques enemigos, y que pertenece á la zona de que es jefe el general Marzo
 PARTE INFERIOR.—Desembocadura del río Tiguiss (Gomara) y situación de las posiciones de Tiguiss, Lesteha, Gueldett (a, y Gueldett (b duramente atacadas por el enemigo.
 Fotos tomadas desde avión por un aparato de la escuadrilla de Tetuán

AUTOMOVILES

PEUGEOT

25 HP

Seis cilindros,
✧ sin válvulas ✧

15 HP

10 HP

5 HP

✧ Autociclo ✧

Tipos de sport con motor intensivo

Camiones y Tractores

Bicicletas-Motocicletas

GONZALO R. PEÑALVER

Calle de Génova, No. 11

✧ ✧ Teléfono J-444 ✧ ✧

MADRID

Paseo Castellana, 6 dup.

✧ ✧ Teléfono S-607 ✧ ✧

EN EL SALÓN

FIAT HISPANIA

Avenida del Conde de Peñalver, 19

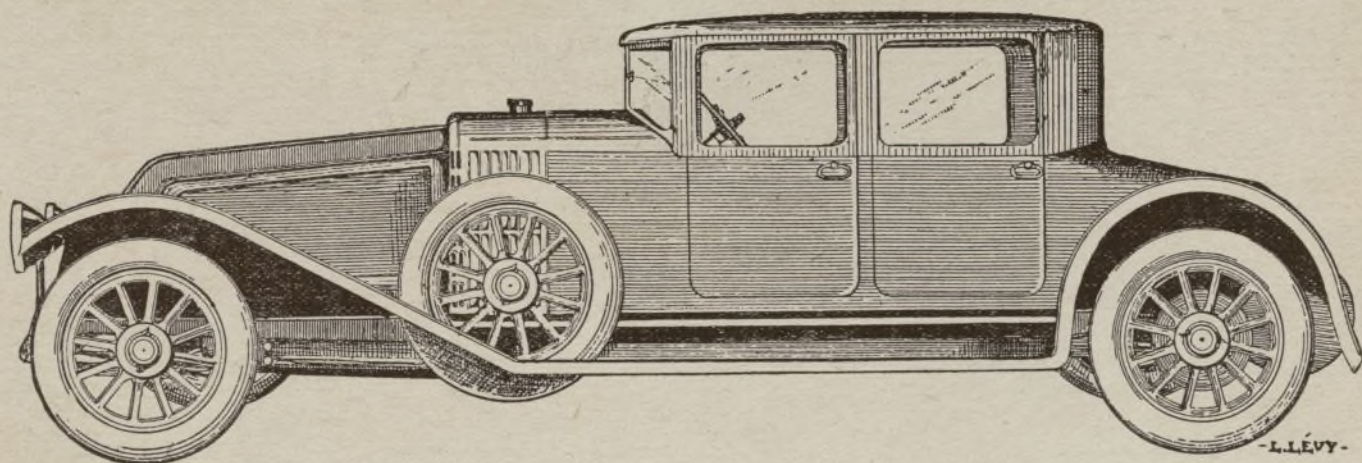
MADRID

se expone el

COCHE FIAT

e s p e c i a l

para carreras



AUTOMÓVILES

RENAULT

Entrega inmediata

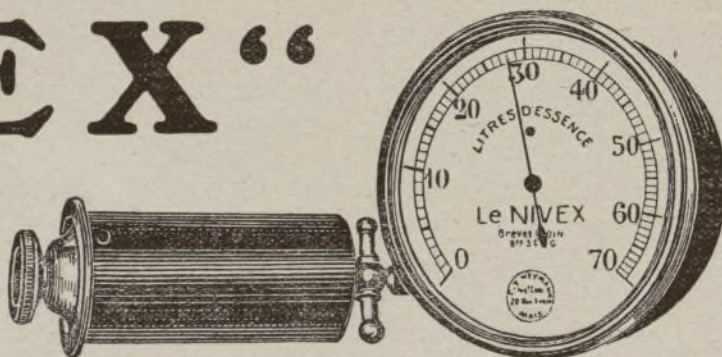
**S. A. E. DE AUTO-
MÓVILES RENAULT**

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

“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

¡Automovilistas! ¡Sportsmen! ¡Comerciantes!

Acaba de publicarse la 1.^a edición española de El Catálogo de los Catálogos

GUÍA DEL COMPRADOR

Imprescindible para introducirse y acertar en el mundo del automóvil

CONTIENE:

Todas las características de todas las marcas de automóviles, motocicletas, camiones, ómnibus, etc., con las direcciones completas de fabricantes y vendedores.

Catálogo resumido de las principales marcas, con numerosas fotografías de los últimos modelos del año.

Descripción de toda clase de accesorios, motores, segmentos, carburadores, elevadores, filtros, neumáticos, dinamos, carrocerías, etc.

Datos útiles, derechos de Aduanas de todos los países, lo que debe hacerse al adquirir un auto, impuestos, Reglamentos, etc.

HERMOSO Y MANUAL VOLUMEN, PROFUSAMENTE ILUSTRADO

Precio: 4 pesetas

DE VENTA: En las librerías de España y América, algunos garajes y en casa del editor

MIGUEL CASALS (Tip. Cat. Casals)
Calle Caspe, 108 **BARCELONA**

Fábrica de radiadores de todas clases

RICARDO COROMINAS

Proveedor efectivo de la Real Casa

Reparación de los mismos, faros, faroles, bocinas, aletas, 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



El general Marzo, antiguo ciclista, «recordman» imbatido de veinticuatro horas en carretera, y el jefe de Aviación Aymat, rodeados de los oficiales aviadores, después de felicitarles por su actuación en los últimos combates aéreos

aviones de la gran guerra obtenían sus fotografías (sobre territorios de atmósfera bastante menos diáfana que el cielo de España) entre cuatro y cinco mil metros de altura, y cuando, además, se sabe que con un bimotor de los que hoy existen se puede atravesar España sin tomar tierra, y en quince días de trabajo «á lo sumo», dados los medios actuales, obtener «sin ser visto» cuantos datos aerofotográficos puedan ser de interés para una agresión militar, cabe preguntarse si nosotros, los profanos, podemos tomar en serio la legislación aérea en cuanto tiene de restrictiva.

En cambio, acaso por poseer una mentalidad más tosca, creemos que la fórmula única es la libertad absoluta del aire... y quinientos aviones en cartera.

La libertad del aire sería la mejor garantía del progreso de la navegación aérea; lo contrario puede ser causa, por un lado, de su estancamiento, y, por otro, de que se burle la ley.

* * *

Nos hemos extendido con exceso,

y queremos terminar reproduciendo palabras pronunciadas hace ciento treinta y ocho años por Luis XVI, y que ha «desempolvado» con gran oportunidad uno de los apóstoles franceses de la Aeronáutica, Emmanuel Aimé.

El 19 de septiembre de 1783, en calidad de tripulantes de un «Montgolfier», salido del castillo de Versalles, tomaron tierra en Vaucresson un carnero, un gallo y un pato de Trianon.

En recompensa de su hazaña aérea estos buenos animales tuvieron el alto honor de pasar á las cocinas de Palacio.

María Antonieta, después de saborear una pata del pato, hubo de comentar, bromeando, que el animalito había logrado burlar el pago de derechos de peaje, á la sazón exigidos á la entrada de cada pueblo.

—Nada tenía que pagar—repuso Luis XVI—, puesto que en su viaje ha utilizado una ruta que nada cuesta á los dineros del Estado. Aparte de que el Fisco pierde sus derechos cuando no tiene medios para percibirlos.

Y, dirigiéndose á su ministro Calonne, le preguntó:

—¿No es ésta también su opinión?

—Señor—repuso el ministro—, no tengo más opinión que la vuestra. Nuestras leyes, hasta ahora, no se refieren sino á los transportes por tierra y por mar. No conozco texto alguno que pueda aplicarse al aire, pero no sería difícil redactar uno.

—Os sería mucho más difícil hacerlo cumplir—replicó el Rey.

Y añadió:

—Además, «eso sería cortar las alas al progreso naciente»..., y al transmitir á M. De Montgolfière las cartas de nobleza que le concedo, servíase asegurarle que el delito de contrabando aéreo no existe ni existirá jamás: tal es mi deseo...

* * *

¡De 1783 á 1921!

¡Del Montgolfière al avión de 2.000 caballos!

¡Y la idea de libertad cabalgando sobre un cangrejo!

R. RUIZ FERRY

El Salón de la Aeronáutica



Un aspecto del 7.º Salón Internacional de Aeronáutica

El 7.º Salón parisino de Aeronáutica acaba de cerrar sus puertas cuando trazamos estas líneas.

Coincidiendo con él, un ex-ministro del Aire, M. Pierre Etienne Flandin, ha tenido la iniciativa de organizar un Congreso Internacional de Navegación Aérea, y durante quince días París ha sido la Meca de la Aeronáutica mundial, ó casi mundial.



M. Laurent Eynac, actual «Ministro del Aire» en Francia, examina durante la inauguración del Salón el superavión «Blériot-Spad»

No tenemos aún á la vista los resúmenes de la labor del Congreso de referencia que no tenía, por parte de sus organizadores, la pretensión de ser una cosa «definitiva». Era puramente un ensayo de contacto entre los diversos elementos afines á la Aeronáutica en distintos países; un «primer paso». Y, á decir verdad, si el funcionamiento de las Comisiones que, con

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

HIJOS DE LABOURDETTE

CONSTRUCCIÓN
Y REPARACIÓN DE CARROCERÍAS
VENTA
DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES

Miguel Angel, 31

MADRID

Teléfono J - 723

Automóviles

De Dion-Bouton

ENTREGA INMEDIATA:

TORPEDO 10 CABALLOS

Modelo expuesto en el Salón de París 1921

Omnibus para pasajeros :-: Camiones 3 1/2 y 5 toneladas

SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA

Telégrafo:
AUTODION

DE DION-BOUTON

Teléfono:
5 - 10 26

16, PASEO DE RECOLETOS, 16
MADRID

GARAJES ESPAÑOLES

ALICANTE

Vicente López Ruiz
Garaje De Dion-Bouton
Plaza de Ramiro, 2

LOGROÑO

Garaje Central
(Junto a Gran Hotel)

SAN SEBASTIÁN

Grandes Garajes Garnier
Miracruz, 9

BADAJOS

(Disponible)

MADRID

Garaje Victoria
Alberto Aguilera, 62

SANTANDER

Garaje M. Sancho
Plaza de Cañadío

BARCELONA

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

MALAGA

Auto-Garaje Merino
Semera, 5

SEVILLA

Garaje Laverán
Goles, 38 al 44

BILBAO

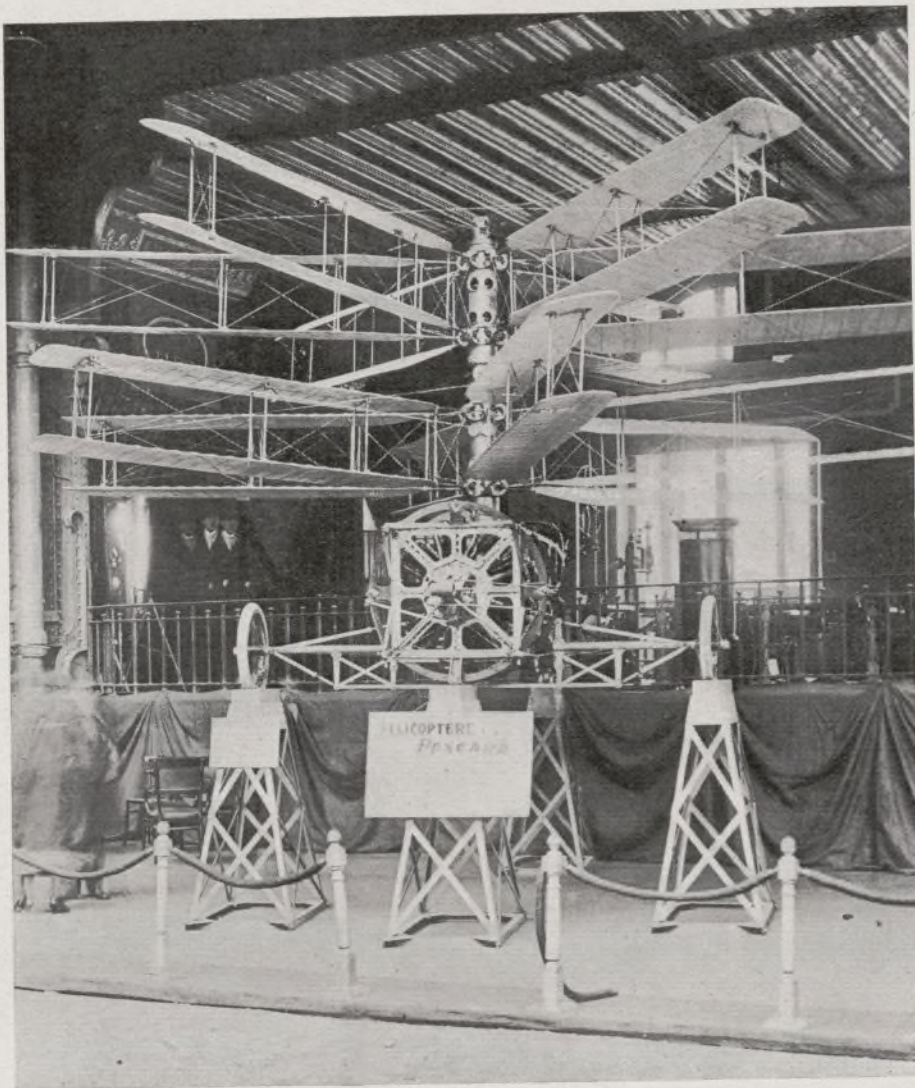
Automóviles Damborenea
Gran Vía, 31

MURCIA

(Disponible)

ZARAGOZA

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



El helicóptero «Pescara», construido en Barcelona

carácter permanente, mantiene la «F. A. I.» hubiera sido efectivo, habría sido absolutamente innecesario el aludido Congreso, cuya característica esencial, á nuestro juicio, ha sido el discurso del Presidente de la República, M. Millerand, en la sesión solemne que se celebró el día de su visita á la Exposición.

Para los que creemos en la Aeronáutica es consolador, desde el punto de vista internacional, escuchar la palabra elocuente, pero autorizada, de un Flaudin, ex-ministro que «sabe lo que es Aeronáutica» como también lo sabe su sucesor, el actual ministro, M. Laurent Eynac. Pero es admirable escuchar cómo un Presidente de la República contrae públicamente el compromiso de Gobierno, de apoyar sin vacilaciones á la industria aeronáutica de su país.

Consolador es hablar con alguien que tenga ó haya tenido un cargo

oficial en Aeronáutica y que conozca el tema. Por muy extraño que ello

parezca, tal es el caso en que se encuentran Pierre Etienne Flandin y Laurent Eynac, los dos subsecretarios de Estado que la Aeronáutica ha tenido en Francia.

El primero, orador admirable y conocedor profundo; el segundo, menos orador, pero igualmente leal á la causa y tan enérgico y tenaz como á la misma conviene.

Obra de estos dos hombres puede decirse que es, en realidad, la actual Aeronáutica francesa. A ellos se debe el decidido apoyo que sus Gobiernos han venido prestando á la industria, base principal, en Francia, de cuanto existe en materia de navegación aérea.

* * *

La 7.^a Exposición Internacional de Aeronáutica, celebrada en el Gran Palacio de los Campos Elíseos, no ha marcado ningún movimiento revolucionario en la materia, pero ha sido altamente interesante. Se diferencia este Salón del que le ha precedido inmediatamente, del de «Automovilismo», en que en este último se trata, sobre todo, de atraer y seducir á la clientela, mientras que en el de Aeronáutica, salvo la posibilidad de hallar compradores fuera de los países ex-neutrales, no puede haber otra clientela que las líneas aéreas, y éstas, francesas en su mayoría, son ya clien-

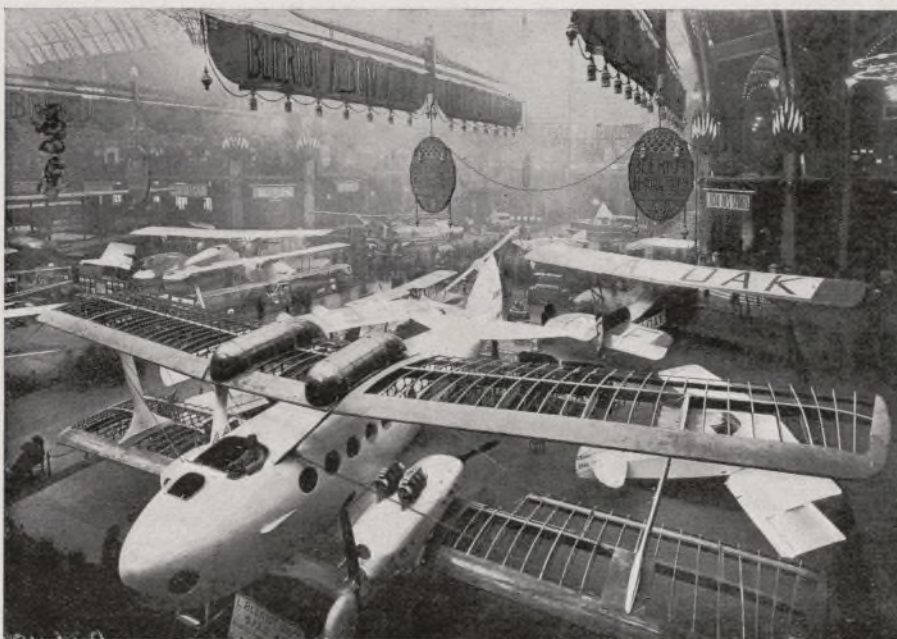


El «super-Goliath» que los reflejos de la luz sobre el barniz hacen aparecer como blanco, pero que es completamente negro

tes, cuando no parte integrante, de la industria aeronáutica francesa.

En cuanto á los neutrales de la gran guerra, infestados en su mayoría con los inagotables *stocks* de todos los ex-combatientes, sus adquisiciones eventuales no justificarían la necesidad de un Salón de Aeronáutica, entre otras razones porque hay que suponer que los encargados de las compras nacionales en cada uno de los países no productores de máquinas aéreas, siguen con suficiente interés y atención la marcha de la construcción francesa, italiana, inglesa, etcétera, para no esperar á hacer sus compras hasta ver la «feria de muestras». Tanto más cuanto que los constructores no guardan en el misterio sus progresos, y si algo hay en sus construcciones que interese reservar á la curiosidad de las gentes no es de suponer que lo exhiban en el Salón.

Y si en materia automóvil se puede ocultar algo «á la competencia» hasta que llegado el Salón pueda quedar patente la anterioridad del descubrimiento de tal ó de cual progreso mecánico, en materia aeronáutica no puede darse semejante caso, pues los pedidos de la defensa nacional, base esencial del sostenimiento de la industria, precisamente por tener más carácter de subvención que de compra normal de cosas necesarias, se reparten entre varios cons-



El «Spad-gigante», construido por Blériot

tructores para un mismo modelo de avión.

En este punto, pues, la aeronáutica militar francesa, comprendiendo que lo primero que un constructor necesita para sostener su gabinete de estudios, es tener trabajo con que alimentar á su personal, distribuye, con la equidad posible, sus pedidos; y, como en la época de la guerra, tres ó cuatro constructores (que tienen cada uno sus tipos propios) se reparten la fabricación de un pedido, del Gobierno, de aviones de un tipo determinado.

Tiene este sistema infinitas ventajas para un caso de movilización militar, puesto que mantiene entrenados á los obreros de cada constructor en la fabricación de tipos de avión extraños al catálogo de su propio taller y permite, además, el estudio crítico en detalle por unos de lo que hacen los otros.

* * *

En el Salón á que nos referimos la representación extranjera se reduce á lo siguiente:

Inglaterra: un motor tipo estrella, pero fijo, que parece haber realizado una serie de maravillas en un concurso oficial organizado por el Gobierno británico. Y un aparato inglés, ya conocido en Madrid, construido en unos talleres franceses (aplicación al turismo de un aparato de bombardeo bimotor).

Italia: un aparato muy bien terminado, bimotor, pero que no ofrecía novedad trascendental alguna.

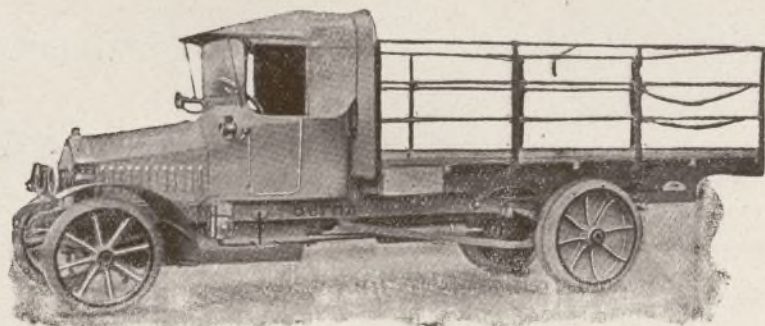
Holanda: el conocidísimo Fokker presentaba un avión «de turismo» y un pequeño aparato para ensayos de vuelo sin motor. Este último ha de ir remolcado por un avión ordinario y cuando el piloto del «sin motor» lo estima oportuno, suelta su amarra y... á volar.

No tenemos suficiente «técnica» para criticar el procedimiento, pero confesamos que debe ser muy curioso: 1.º despegar... cuando quiera



En primer término el «Breguet», completamente metálico; en segundo término, á la derecha, «Blériot», á la izquierda el «Nieuport» del «recordman» de velocidad, inclinado sobre el ala

Camiones BERNAL



ENTREGA INMEDIATA

REPRESENTACION GENERAL EXCLUSIVA

Gonzalo R. Peñalver

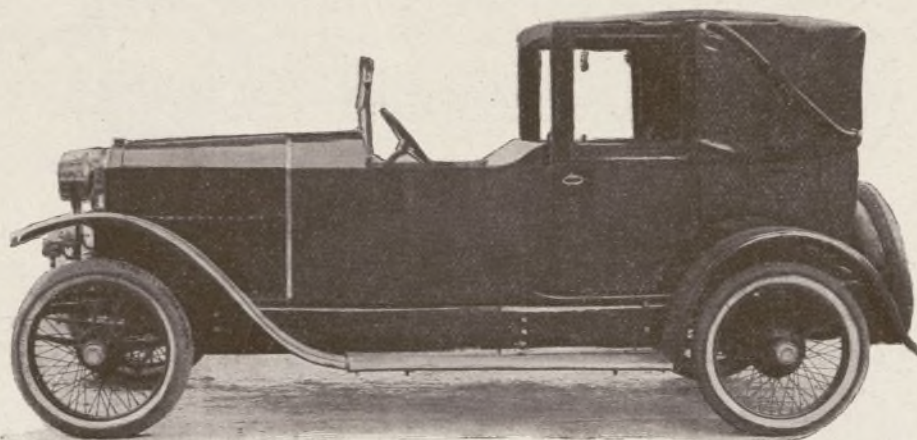
P.º de la Castellana, 6 d.º

Calle de Génova, No. 11

☛ ☛ Teléfono J. 444 ☛ ☛

Teléfono S - 607 MADRID

FABRICA



NACIONAL

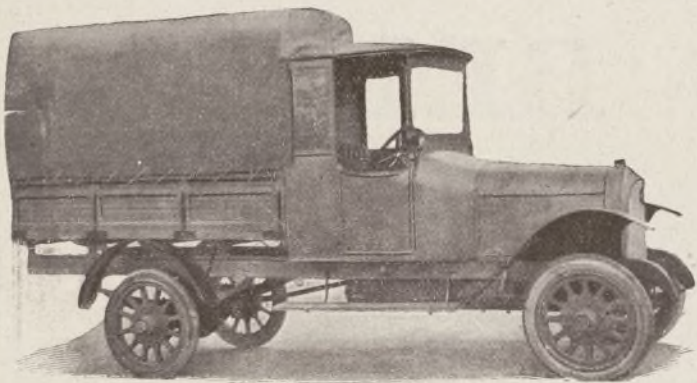
Automóviles ESPAÑA

F. BATLLÓ, S. en C.

OFICINAS Y TALLERES:

San Andrés, 430 (S. A.)

BARCELONA



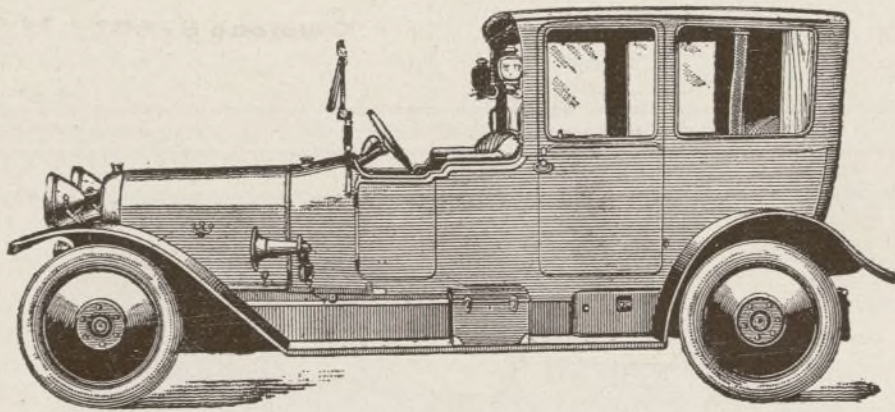
Camioneta
ELIZALDE

1 1/2 TONELADA
DE CARGA ÚTIL

CONCESIONARIO: **UREÑA**
Prim, 1 MADRID

AUTOMÓVILES

Chenard & Walcker



ENTREGA INMEDIATA

Representante general para España:

Julián Olave

Jorge Juan, 15

MADRID

MOTO-NAFTA



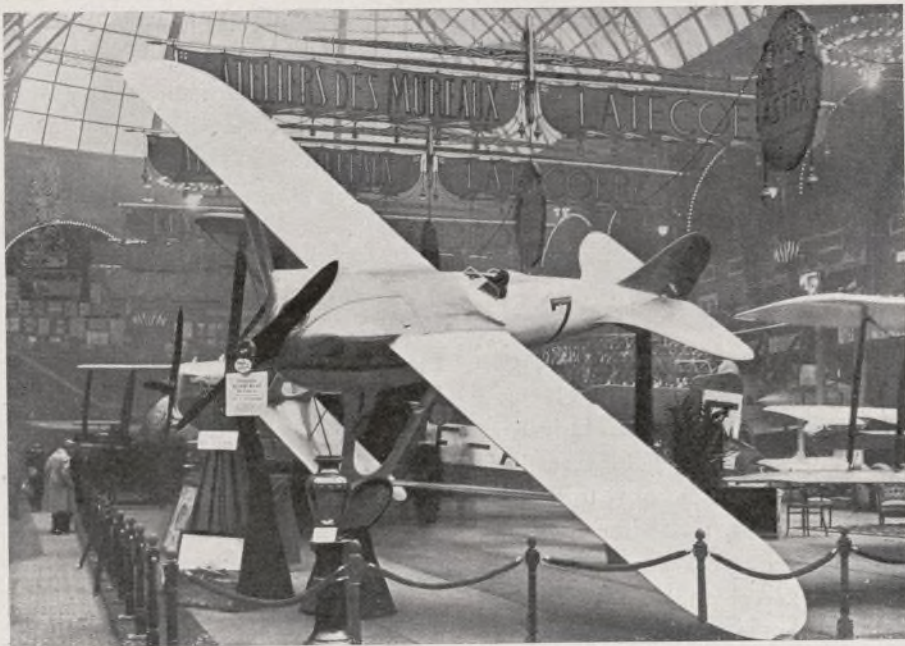
La mejor esencia para
automóviles.

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE
JÚPITER



Inalterable à todas las temperaturas



El «Nieuport-Delage», que, pilotado por Kirsch, ha ganado la «Copa Deutsch»

el remolcador, 2.º pilotar el aparato remolcado en 'el aire en un régimen que dependerá de lo que disponga el aire producido tras la cola del remolcador por las hélices de éste...

En cuanto á lo que el telégrafo en sus comunicaciones á la Prensa diaria ha llamado «el incidente Fokker», digamos que ha carecido de la importancia que se le quiso dar y cuyo origen puede localizarse, á nuestro juicio, en el hecho de que el Sr. Fokker al distribuir su publicidad del «Salón» omitió periódicos que, de otro modo, no hubieran exagerado la nota.

Es lógico (en países como Francia donde las gentes sienten) que los numerosos pilotos franceses que, además de ver su vida en peligro, vieron á hermanos suyos caer bajo el fuego de los «Fokker» alemanes, no encontrasen agradable no, la presencia de un «Fokker» holandés, sino el cartelón donde se mostraba ese nombre en gruesas letras rojas. Retirado ese cartelón no volvió á ocurrir absolutamente nada.

¿Que el Presidente de la República no visitó el stand «Fokker»? Naturalmente; como que ha sido elegido por un sufragio derivado del sufragio popular, y el pueblo francés no oye todavía con tranquilidad determinadas cosas.

Por otra parte, entre las gentes que olvidan pero no perdonan, ó que

perdonan aunque no olviden, se decía que si el aparato en cuestión hubiera sido alemán antes, durante y después de la guerra, acaso la emoción hubiera sido más pasajera. Pero se trata de un ciudadano neutral que no volvió á su país sino cuando las cláusulas del tratado de Versalles le impidieron continuar siendo industrial alemán.

Arguye Fokker que él ofreció á Inglaterra antes que á Alemania sus aviones...

Y ésto, naturalmente, no puede convencer á los franceses.

Lo que no acertamos á comprender nosotros, españoles, es qué clientela ha ido á buscar á París el industrial holandés de referencia... Y si no ha ido á eso... es un altruista.

España no sabemos exactamente si estuvo representada; creemos que no, pero diremos que en el Salón estuvo expuesto el helicóptero Pescara, bajo el título de una sociedad con ortografía española. Español ha sido una gran parte del capital empleado en este estudio y española, también, la mano de obra hasta el traslado de aparato y taller á Francia, donde se proseguirán ahora sus ensayos. Pero como Pescara no es español, repetimos que no sabemos exactamente si España estuvo representada.

* * *

Las fotografías que acompañamos permiten al lector apreciar que la característica de la 7.ª Exposición ha sido el «avión grande». Una docena de energúmenos de éstos, acaparaba toda la gran nave central del Palacio de la Exposición.

El «super-Goliath», enorme, pintado de negro, daba una sensación de tristeza que perjudicaba considerablemente al aparato en el ánimo del visitante más ó menos profano en reglamentos de circulación aérea.

El «Bleriot», con su blancura y la belleza de sus líneas, atraía á los visi-



En primer término el esqueleto central del «Leviathan», de Breguet, con sus cuatro motores en dos grupos acoplados á una sola hélice

tantes invitándoles á «hacer cola» para ensayar los asientos de su confortable carrocería de turismo.

El «Latecoere» era también de los que invitaban á la visita, y en este aspecto del *confort* puede asegurarse que batió el *record* de los visitantes.

Estos y otros que con ellos competían en el gran certámen son aviones-tipo que van á hacer sus pruebas en vuelo próximamente. Y no se interprete maliciosamente esa indicación, pues no ponemos en duda, sería necio, que volarán.

Su manejo será más difícil y delicado que el de los aviones más pequeños, pero ya existen mecanismos que multiplicando el esfuerzo del piloto, permitirán el manejo con igual gasto de energía y con la suficiente rapidez en la transmisión del mando.

Exhibíase, además, en uno de los *stands* un ingenioso mecanismo de pilotaje automático, es decir de auto-estabilización. Unas ingeniosas aplicaciones de un nivel mercurial, con disposiciones de contactos eléctricos regulables, permiten al piloto abandonar su asiento, una vez el aparato en vuelo, á determinadas alturas; los mecanismos de referencia, conjugados con los mandos de la estabilidad lateral y de la longitudinal, hacen funcionar eléctricamente á dichos mandos tan pronto se trastorna la posición de la columna mercurial (semicircular en la forma de su alojamiento). Recuperada la posición regular por el avión, queda á su vez el mercurio en posición de nivel y desconectado el mecanismo de corrección de mandos.

En el «super-Goliath» una multiplicación de «alerones» en alas de complemento y alerones, permite convertir el ligero esfuerzo del piloto en mando multiplicado para el gigantesco avión.

Todos estos grandes aviones, dispuestos para el transporte de viajeros y mercancías (aplicación pacífica), pueden fácilmente utilizarse, sin más que arrancarles sus carrocerías de «coche salón», en sendos aparatos de bombardeo. ¡Pero de qué bombardeo! Aquello de los aviones alemanes sobre París serían ¡cuatro *gothas*! comparado con estos gigan-

tes, alguno de los cuales se denomina ya «tipo Berlín»...

Y esto no quiere decir que no creamos en su utilidad pacífica. Al contrario, no solamente deseamos que no sea otro su aprovechamiento, sino que creemos que sólo en transportes pacíficos tienen su destino apropiado en el porvenir.

Pero este discreto *camouflage* y la ayuda á las líneas aéreas, que constituyen el eje de la protección del Gobierno francés á sus industrias aeronáuticas, además de constituir una obra patriótica por todos sus cuatro costados, una labor nacional, cuyo elogio no será nunca suficiente para alcanzar el punto de la estricta justicia, merece que los extranjeros le prestemos atención por varios conceptos.

Desde el punto de vista del progreso puro de la Aeronáutica en el mundo, merece, Francia por su política aeronáutica, la gratitud de todos los países cultos y muy particularmente la de aquellos, como España, faltos de industria nacional y donde la labor de los que, con base científica, y no como pseudo-inventores ó como simples comerciantes, realizaron y realizan intentos progresivos.

Que el gasto y el sacrificio de otros nos permita «empezar» en el momento que estimemos oportuno (¡si empezamos algún día!) es una comodidad que, cuando menos, merece la gratitud á que más arriba nos referimos.

* * *

Fuera de ese tema de los grandes aviones, momentáneamente pacíficos (y con carácter general, puesto que también en aquéllos se ha tocado la cuestión) la nota de mayor interés en el Salón y en general, en la construcción de aeronaves en todo el mundo, es la disyuntiva que ya se plantea, *con urgencias apremiantes*, entre el avión «madera y tela» y el metálico.

Y al hablar del metálico no nos referimos al ya existente, sino al totalmente metálico, sin maderas encoladas ni telas mejor ó peor cosidas y con barnices á cuya eficacia propia de resguardadores no puede confiarse el papel de suplir cualidades

de que esas telas carecen llegado cierto momento de su vida ó cierto excesivo esfuerzo, fácilmente accesible en los motores.

La iniciativa alemana de emplear el duraluminio, no sólo en las armaduras, como ya lo hizo Francia hace mucho tiempo, sino en la cubierta de los *fuselajes* y en las superficies de las alas, ha llegado á ser hoy el problema á resolver. Y los constructores franceses, con Bréguet en vanguardia (como era natural, puesto que en este camino fué uno de los primeros, si no el primero, en adoptar el duraluminio para las armaduras), se aplican al estudio del problema.

Dar un juicio definitivo sería hoy sumamente arriesgado; no para nosotros, que nos guardaríamos bien de penetrar en el recinto de la técnica, sino para los más adelantados técnicos de la Aeronáutica. Ese juicio sería esencialmente prematuro, pues no se han hecho ensayos suficientes para defender el avión completamente metálico, si bien se sabe ya bastante para acusar severamente al avión madera y tela. Por fortuna tiene á su haber sobradas victorias para que antes de saldar su cuenta «por pérdidas y ganancias» se hagan no menos severos ensayos del duraluminio, su joven enemigo.

El Estado francés, que en este caso tiene voz y voto de calidad, no se ha inclinado aún á favor del nuevo elemento pero lo ha recibido calurosamente y está dispuesto á reconocer sus ventajas no bien sean éstas positivas y palpables.

* * *

Para el pueblo francés, que tiene sólo una confianza relativa en la navegación aérea, era preciso llevar á cabo una gran demostración, á la vez justificativa, de que los millones de francos entregados á la Aeronáutica no se los lleva el viento y de que el mundo entero, aparte los ex-enemigos, presta atención á la navegación aérea como cuestión preferente.

Pero nos falta hoy espacio para terminar y lo haremos en el número próximo, dando algunos detalles que sin ser de técnica absoluta, dan idea de algunos mecanismos nuevos.

R. RUIZ FERRY.

Lo que opinan
de los aparatos

BOWSER

sus clientes
de España:

Abonos y Servicios de Automóviles

TALLER DE REPARACIONES

Peñalver, Martín y Anglada

TELÉFONO 441-S.

DON RAMÓN DE LA CRUZ, 24Y26,

Madrid 17 de Junio de 1.921

Sres S. F. Bowser & C^o. INC.

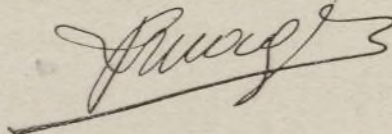
5 Rue Denis Poisson

P a r i s (17^o.)

Muy señores nuestros: Como continuadores de la razón social Anglada y Compañía, contestamos a su atenta carta 24 de Mayo pp^o y tenemos el gusto de manifestarle que en la actualidad el equipo BOWSER que Vs vendieron a la referida sociedad en 31 Octubre 1.913, obra en nuestro poder funcionando con absoluta precisión y facilitándonos muchísimo el reparto de aceites, dado la gran cantidad de coches que tenemos al servicio de los Hoteles, Palace Hotel, Hotel Ritz y otros.

Aprovechamos gustoso esta ocasión para ofrecernos de
Vs atts s. s.

q. e. s. m.



Pida usted á la Casa

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

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

AUTOMÓVILES TALBOT-DARRACQ

OCHO
CILINDROS



ENTREGA EN
BREVE PLAZO



CUATRO
CILINDROS



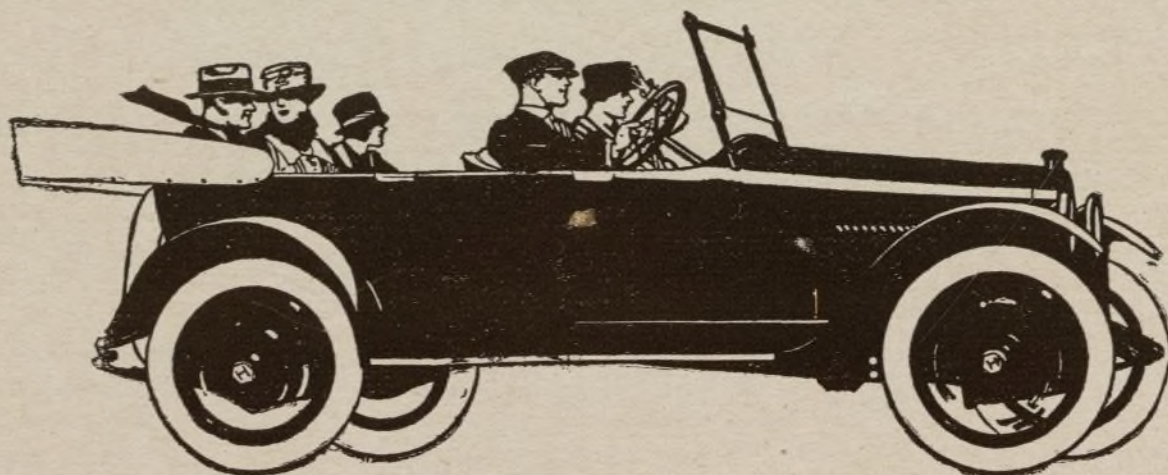
ENTREGA
INMEDIATA

PARÍS-LONDRES

AGENCIA PARA MADRID:
J. M. MANRESA

SALÓN DE EXPOSICIÓN:
Calle de Recoletos, 1

AUTOMÓVILES
HUPMOBILE

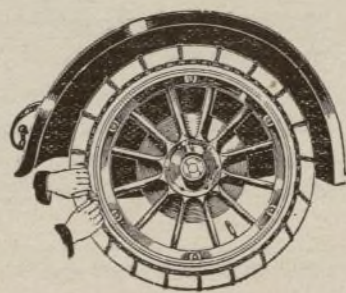
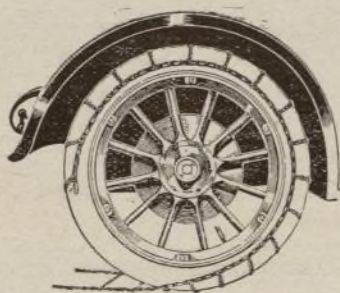
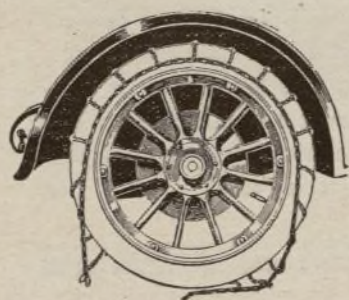


ENTREGA INMEDIATA

General Martínez Campos, 9 - MADRID (10) - Teléfono J 17-37

El seguro contra
el patinazo son las

Cadenas antipatinantes



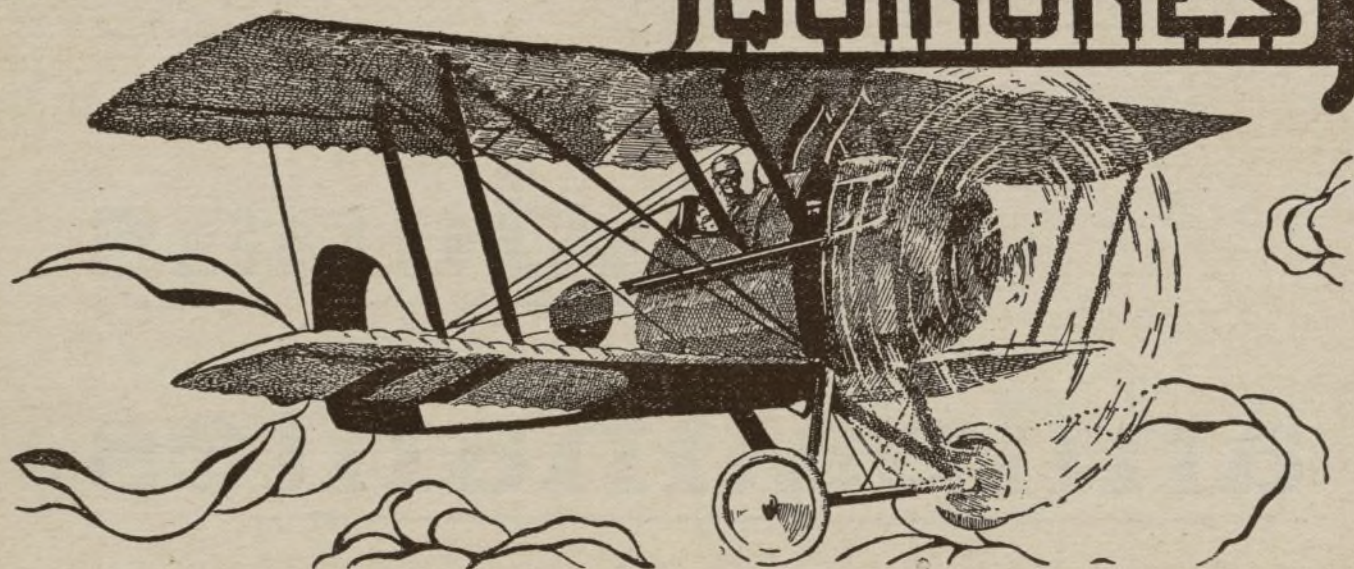
VILLAMIL

Alcalá, núm. 62

MADRID

Teléfono S-586

SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

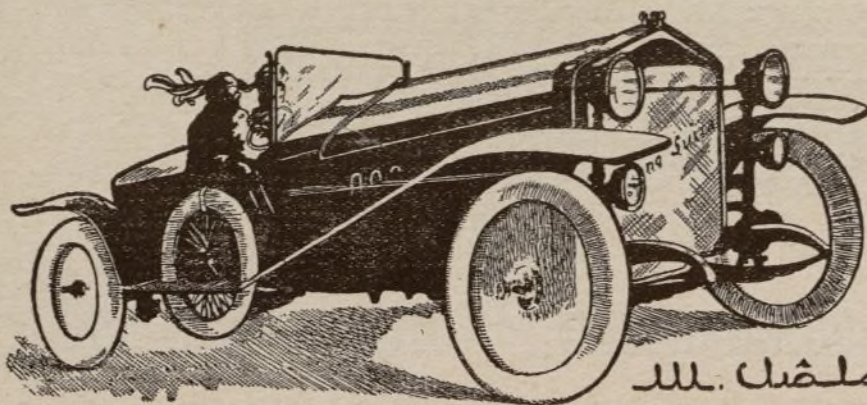


Artículos para automóviles, aeroplanos y globos

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. Châleau **Hutchinson**

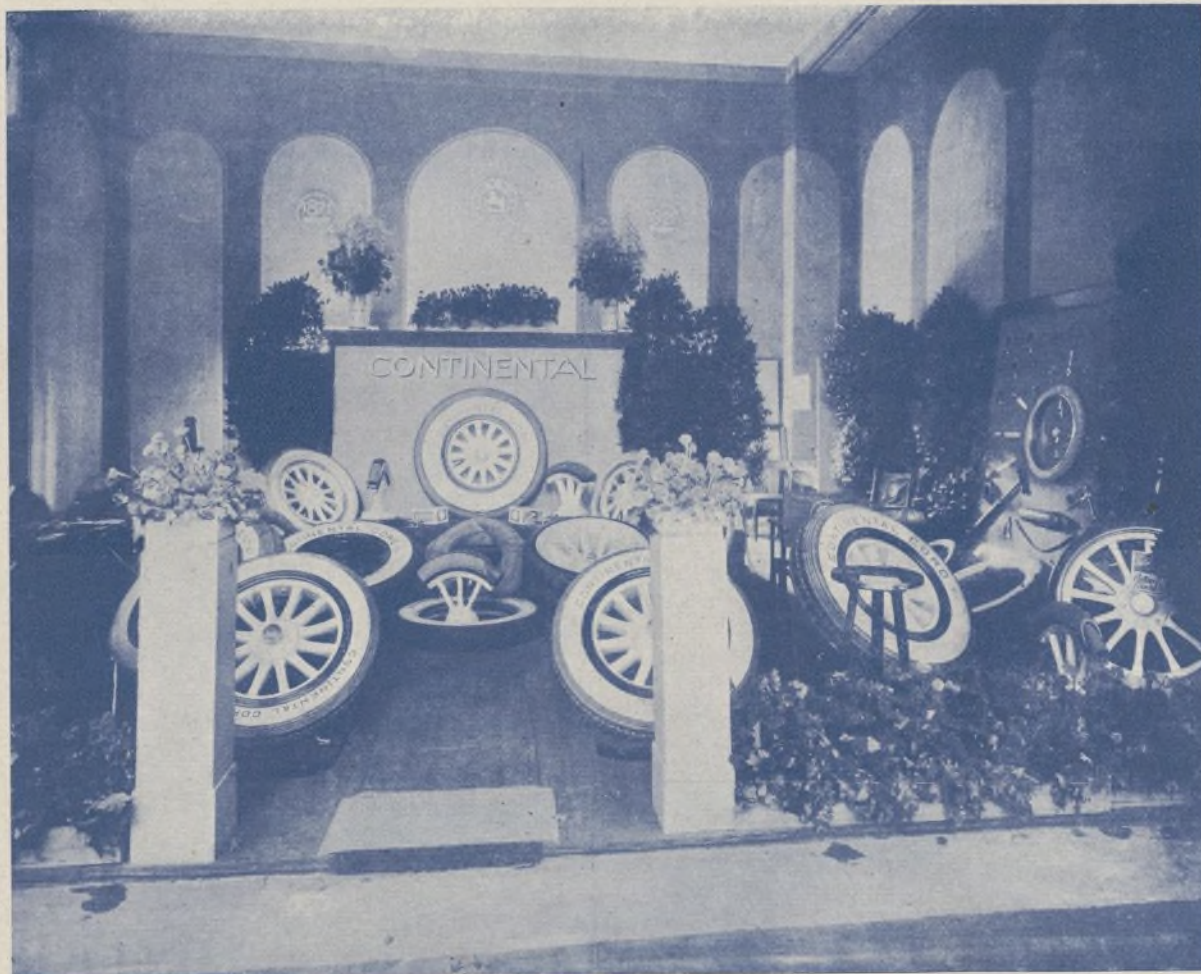
PASA POR
TODAS PARTES



EL MACIZO

BERGOUGNAN

Ayuntamiento de Madrid



"Stand" de los neumáticos CONTINENTAL
en el Salón de Berlín



CENTRAL:
MADRID
Sagasta, 6

NEUMÁTICOS "CONTINENTAL"
SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

SUCURSAL:
BARCELONA
P.º Gracia, 61

Talleres tipográficos STAMPA - Villalar, 10. Madrid

Ayuntamiento de Madrid