

HERALDO DEPORTIVO

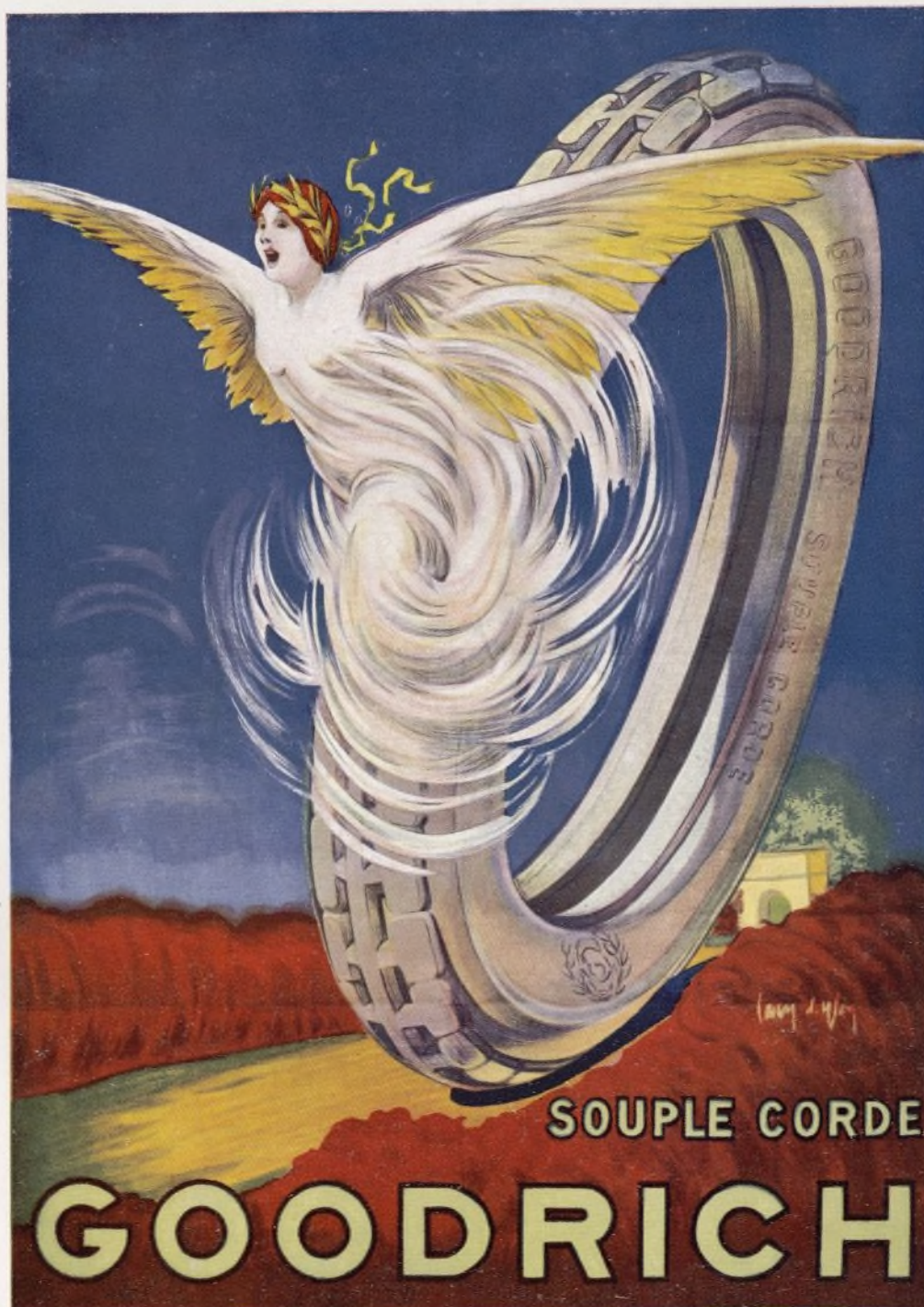
Fundado en 1915



HEMEROTECA
MUNICIPAL

MADRID

No. 222



Casa central: MADRID
Plaza de la Lealtad, 3

Sucursal: BARCELONA
Calle Muntaner, 98

15 julio 1921

50 céntimos

Ayuntamiento de Madrid

PASA POR
TODAS PARTES



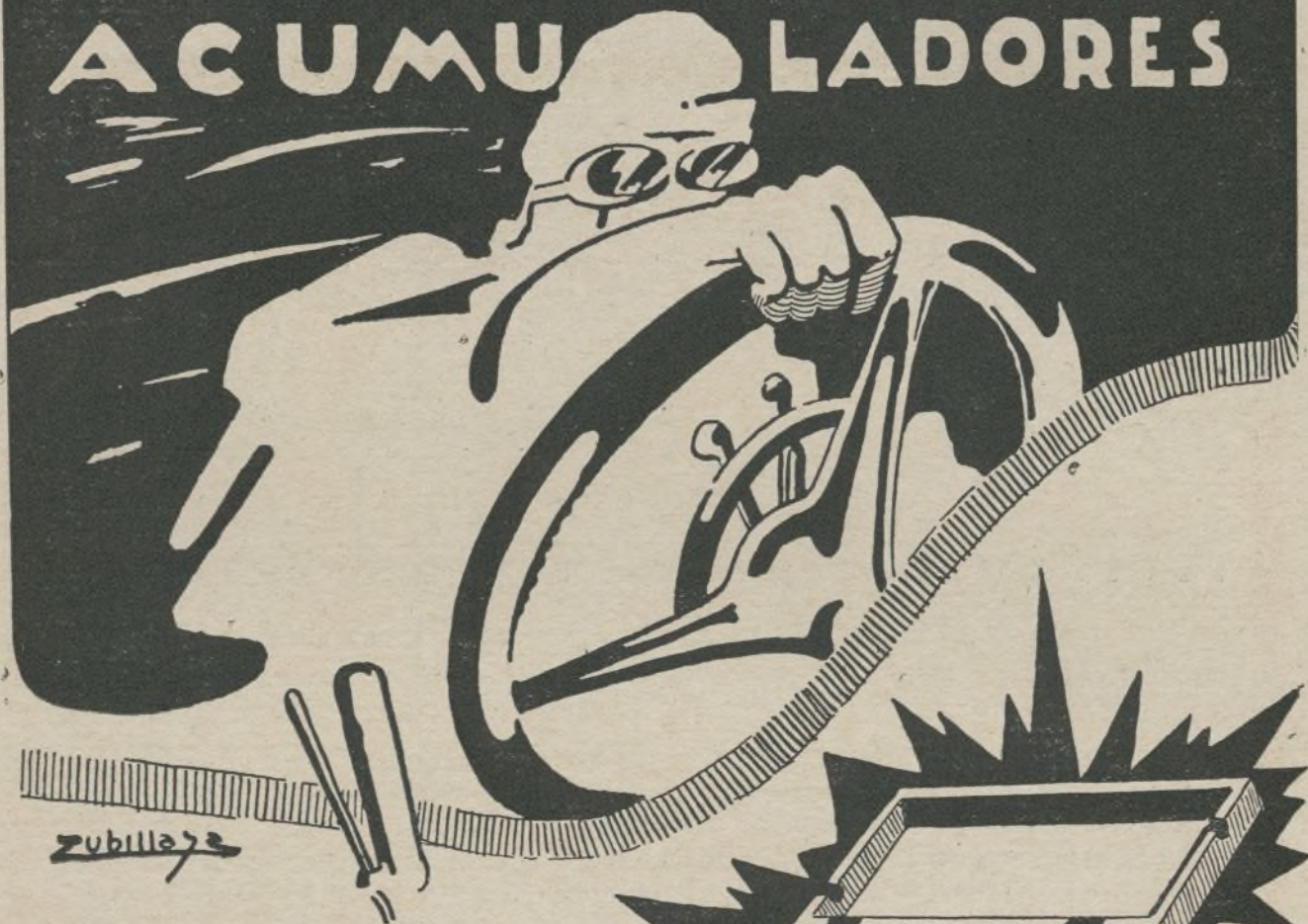
EL MACIZO

BERGOUGNAN

Ayuntamiento de Madrid

TUDOR

ACUMULADORES



Dinamos, Faros,

Acumuladores

Baterías especiales para
alumbrado y arranque
eléctrico de automóviles

Baterías ViC y SA

PEDIR LISTAS DE PRECIOS Y PRESUPUESTOS
QUE SE REMITIRAN INMEDIATAMENTE

MADRID
Calle de Sagasta, 19

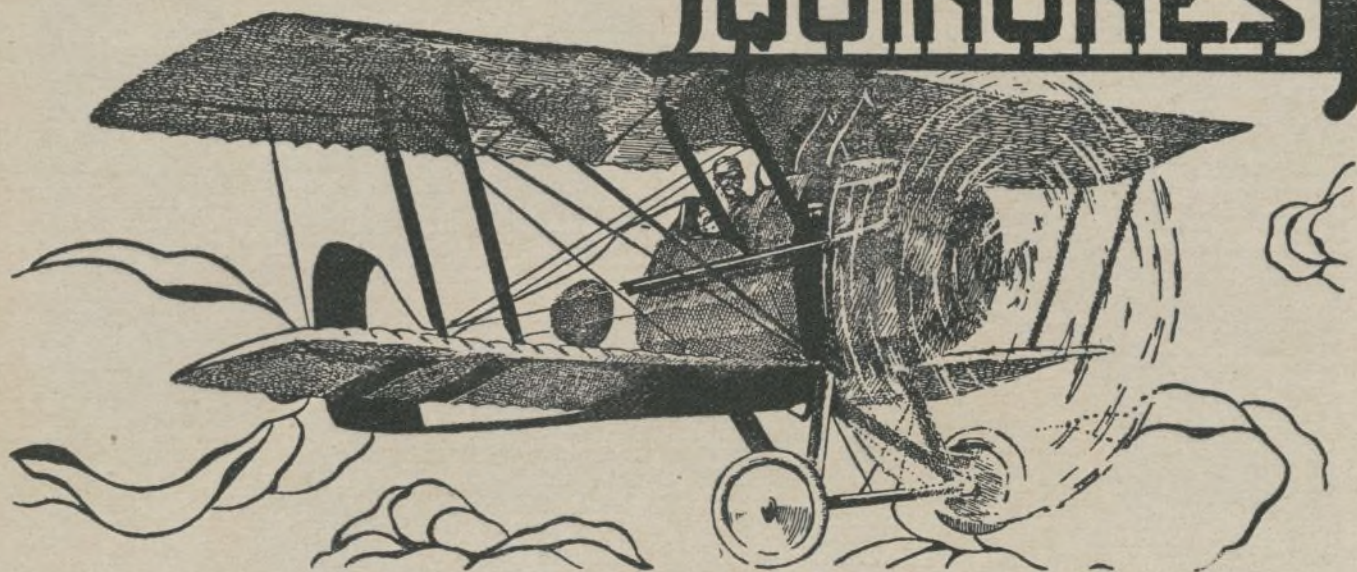
BARCELONA
Balmes, 129 bis

BILBAO
Garduqui, 3

VIGO
Policarpo Sanz, 16

Fábricas: MADRID y ZARAGOZA

SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

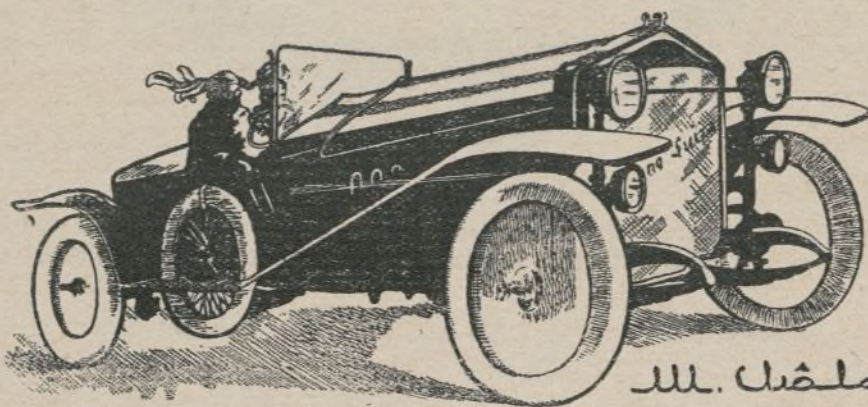


**Artículos para automóviles,
aeroplanos y globos**

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**

AUTOMOVILES

PEUGEOT

8 - 10 HP.

Entregas inmediatas

Cuatro cilindros

Ruedas metálicas desmontables

Arranque eléctrico

Dinamo y magneto

Cuatro velocidades y marcha atrás

Alumbrado eléctrico

Representación exclusiva en España:

GONZALO R. PEÑALVER

Génova, 11
MADRID

Paseo de la Castellana, 6 dupdo.

Teléfono S. 607

Las motocicletas **Harley-Davidson**

obtienen en el
Campeonato de Castilla
(Circuito de Galapagar - 22 mayo 1921)

El Campeonato de motocicletas solas
El Campeonato de motos-sidecars
El premio de regularidad
El premio á la vuelta más rápida

y con esto:

Cuatro puestos de 1.º
Tres puestos de 2.º

á saber:

Motocicletas solas. Categoría E. Hasta 1.000 c. c.

E. Landa, en 2 horas, 23 minutos, 35 segundos
A. Aparicio, en 2 horas, 51 minutos, 31 segundos

Motocicletas solas. Categoría carreras. Hasta 1.000 c. c.

Manolo Fuentes, en 2 horas, 20 minutos, 29 segundos
Z. Mateo, en 2 horas, 33 minutos, 9 segundos

Sidecars. Categoría G. Hasta 1.000 c. c.

A. Antón, en 3 horas, 3 minutos, 7 segundos

Sidecars. Categoría carreras. Hasta 1.000 c. c.

Germán Villar, en 2 horas, 35 minutos, 39 segundos
R. San Martín, en 3 horas, 5 minutos, 50 segundos

Representante para España

Marqués de Riscal, núm. 7

J. A. DE LANDALUCE

Teléfono J. 22 28 - MADRID

HERALDO DEPORTIVO

Año VII.—No. 222
15 julio 1921

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

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

AVIACIÓN COPA DE BURGOS

La Comisión de festejos del excelentísimo Ayuntamiento de Burgos ha instituido un premio para un concurso de Aviación, que se celebrará en dicha ciudad el día 23 del corriente mes de julio, con arreglo al siguiente Reglamento:

1.º Podrán tomar parte en dicho concurso los aparatos de Aviación tripulados por pilotos y pasajeros españoles y con título, los primeros, expedido por el «Real Aero Club de España».

2.º Las inscripciones serán libres y podrán ser admitidas hasta cuarenta y ocho horas antes de la designada para el comienzo del concurso, dirigiéndolas á la secretaría de la Comisión de festejos. En ellas constará el nombre del piloto, con el número de su título, el nombre del pasajero, la marca y clase del aeroplano, con la superficie de sus alas, y la marca y potencia del motor, según el catálogo de la casa constructora.

3.º Todos los aparatos que hayan de tomar parte en el concurso deberán hallarse en el campo de Gamonal (Burgos) con veinticuatro horas de anticipación al comienzo del concurso, para ser reconocidos y medidos por la Comisión organizadora, comprobando ó rectificando los datos que figuren en la inscripción y procediéndose al sorteo del orden de salida.

4.º El día del concurso, á las ocho de la mañana, estarán los aparatos dispuestos para la partida, las que se irán dando sucesivamente, mediante la señal del comisario de salida, de tres en tres minutos, por el orden que hubiere resultado en el sorteo.

5.º Los aparatos volarán á Vitoria, en cuyo aerodromo podrán, á voluntad de cada piloto, descender para aprovisionarse de gasolina ó grasa, depositada previamente por cuenta de ellos, continuando seguidamente el viaje de vuelta á Burgos. Si no necesitaran aterrizar en Vitoria, los aparatos virarán sobre el aerodromo rodeando una bandera, que se colocará en sitio visible, y volviendo al campo de Gamonal.

6.º A la vuelta de Vitoria, todos los aeroplanos descenderán, aterrizando obligatoriamente en el aerodromo de Gamonal (Burgos), parando el motor y volviéndolo á poner en marcha en cuanto estén dispuestos á continuar el viaje. Este aterrizaje podrá ser aprovechado para aprovisionar el aparato en las mismas condiciones que en Vitoria.

7.º En cuanto cada aparato pueda partir de nuevo, volará á Palencia, en donde virará comprendiendo á la torre de la Catedral y volviendo seguidamente á Gamonal (Burgos), don-

de aterrizará, dando por terminado el recorrido del concurso.

8.º Desde la señal de partida hasta la terminación del recorrido total de cada aparato, todas las operaciones que tengan que efectuar en los distintos aterrizajes (puesta en marcha, aprovisionamiento, reglaje, reparaciones, etc.) tendrán que ser hechas por el piloto y pasajero, por sí solos, con el material que lleven á bordo, sin ayuda del personal ni del material de tierra perteneciente al servicio de Aviación Militar ó preparado de antemano. El piloto y el pasajero, no podrán contar con más material de tierra que los bidones de gasolina ó grasa que hubieran situado previamente en los aerodromos de Vitoria y Burgos, que tendrán que transportar por sí mismos al aparato para hacer la carga y demás operaciones sin ayuda de nadie. Únicamente será permitido servirse de los elementos del país (personal ó material) que, casualmente, puedan ser utilizados sin haber sido avisados ó preparados previamente.

9.º El aparato que no pueda partir en estas condiciones, sea en los aerodromos de Burgos ó Vitoria ó en los demás aterrizajes que tengan que hacer, será declarado fuera de concurso; también lo será el que emplee más de treinta y

seis horas en hacer el recorrido total.

10. Los aterrizajes fuera de Burgos ó Vitoria, que voluntaria ó forzosamente haga cada aparato, no serán causa de declaración de fuera de concurso, con tal de que en ellos se cumpla lo dispuesto en el número 8.º

11. En los aerodromos de Burgos y Vitoria, y en la ciudad de Palencia, habrá situados comisarios que certifiquen el paso, aterrizaje y demás circunstancias de cada aparato y su cumplimiento de lo especificado en este Reglamento. Para facilitar la gestión de estos comisarios, los aeroplanos que hayan de pasar sin aterrizar lo harán á la menor altura que sea compatible con la seguridad del vuelo y con lo ordenado en las reglas de circulación aérea vigentes en España.

12. Se contará el tiempo total transcurrido desde que se dé la partida de cada aparato hasta el momento de aterrizar en Gamonal (Burgos), procediendo de Palencia, y este tiempo se multiplicará por un coeficiente para cada aeroplano, que será igual á $\sqrt{\frac{HP}{S}}$ siendo HP la potencia del motor (según figure en el catálogo de la casa constructora) y S la superficie de sus alas, calificándose los aparatos que hubieran cumplido las condiciones anteriores con arreglo al número que resulte para cada uno de ellos, de menor á mayor.

13. El primer premio, que consistirá en la Copa de Burgos y 1.500 pesetas, será adjudicado al equipo (piloto y pasajero) cuyo aparato obtenga el primer puesto en la clasifi-

cación; el segundo premio, 750 pesetas, al equipo que obtenga el segundo lugar; el tercer premio, 500 pesetas, al que obtenga el tercer lugar; el cuarto premio, ofrecido por el «Real Aero-Club de España», y consistente en un cronógrafo, se adjudicará al piloto civil mejor clasificado. Caso de no clasificarse ningún piloto civil, este premio se adjudicará al piloto que hubiera de ocupar el cuarto lugar.

En el caso de que la Copa sea ganada por un equipo del servicio de Aviación Militar, aquélla quedará provisionalmente, y hasta que otra cosa se decida, propiedad del servicio, colocándose en la vitrina de la biblioteca de Cuatro Vientos, previo grabado de los nombres correspondientes al equipo, concurso, fecha, tiempo invertido, etc.

FOTOGRAFÍA

El «Real Círculo Artístico», de Barcelona, organiza un interesante concurso de Diapositivos estereoscópicos á las siguientes bases:

1.ª Este concurso será únicamente de diapositivos 45 x 107 y 6 x 13.

2.ª Los temas objeto del concurso serán tres:

a) Paisaje.

b) Monumentos arquitectónicos, figura y composición.

c) Autocromos.

3.ª Todos los concursantes tendrán derecho á concurrir á los tres temas y sólo podrán presentar 12 diapositivos por cada uno de los dos primeros y 6 diapositivos por el tema libre (autocromos).

4.ª Las fotografías deben ser inéditas, y el Jurado tendrá derecho á pedir las pruebas que así lo demuestren.

5.ª Los premios serán concedidos por colecciones, no admitiéndose ni más ni menos número de diapositivos que el indicado anteriormente.

6.ª Las fotografías tendrán que entregarse á la Secretaría del «Real Círculo Artístico», y serán numeradas por el orden que les corresponda. Se entregará el recibo correspondiente,

en el cual constará el citado número, y un boletín que ha de servir para la votación de tres miembros que han de formar parte del Jurado.

7.ª El plazo para la admisión de obras finirá el día 30 de noviembre del año actual.

8.ª Se nombrará un Jurado de admisión compuesto del Presidente de la Sección de Fotografía, un miembro delegado por la Junta de la Sección y otro que designará la Junta Directiva. Este Jurado rechazará las obras que no se ajusten á lo establecido en las presentes bases, así como los trabajos que por su carácter no juzgue conveniente que figuren en el concurso. Los autores de las obras rechazadas perderán, por consiguiente, el derecho á votar los miembros del Jurado calificador.

9.ª El Jurado calificador se compondrá:

Del señor Presidente del Círculo y del Presidente de la Sección de Fotografía, de un delegado de la Directiva, otro de la Junta de la Sección y tres miembros elegidos por los concursantes, según el resultado que arrojen los boletines.

10. Se concederán los siguientes

premios ordinarios del «Real Círculo Artístico»:

Copa de Honor á la mejor colección de diapositivos, sea cual fuere su tema y condición.

Tres Medallas de Oro á las mejores colecciones correspondientes á cada uno de los temas indicados.

Tres Medallas de Plata y otras de Cobre á las colecciones que sigan en mérito á las anteriores.

11. Oportunamente se anunciarán los premios extraordinarios con los mismos temas ú otros especiales.

12. El fallo del Jurado será inapelable y se hará público el mismo día en que se abra la exposición, que se verificará en el local del «Real Círculo Artístico».

13. Las fotografías premiadas quedarán de propiedad del Círculo, el cual podrá también reproducirlas por el grabado; en este caso el autor tendrá que entregar una copia en 13 x 18, ó de prestar el negativo á fin de que el Círculo pueda sacarla por su cuenta.

14. Los interesados podrán recoger las fotografías rechazadas, así como las no premiadas, devolviendo el recibo correspondiente, expedido

RENAULT

**Entrega
inmediatamente**

sus „chassis“ y
coches carroza-
dos en serie y
en lujo
10, 12, 18, 40 HP.

**SOCIEDAD ESPAÑOLA DE
AUTOMÓVILES RENAULT**

Avenida de la Plaza de Toros, 9 - MADRID



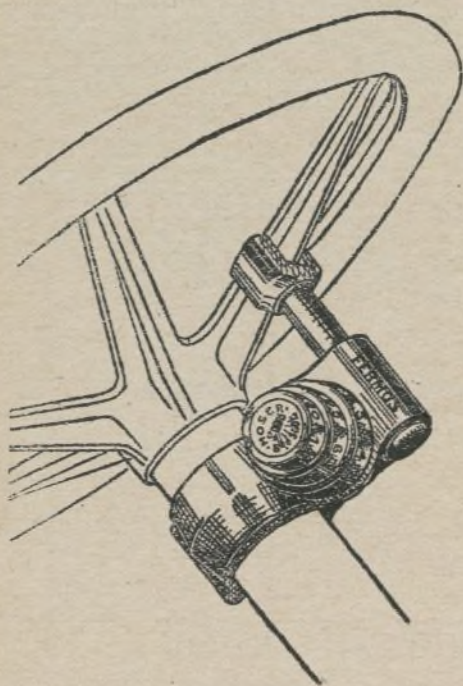
Amortiguadores y
Compensadores

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

el día de la admisión, antes de los sesenta días después de la clausura de la exposición. En caso de que no lo hicieren, se entenderá que renuncian a su propiedad, quedando de la del Círculo.

15. El «Real Círculo Artístico» pondrá el mayor cuidado en la protección de los diapositivos; pero declina toda responsabilidad por los accidentes que contra, su voluntad, pudieran ocurrir.

16. Para detalles, aclaraciones ó consultas pueden dirigirse á la Secretaría del «Círculo Artístico».

17. Todos los casos imprevistos en estas bases serán resueltos por el Jurado calificador.

CICLISMO LA VUELTA A FRANCIA

Sigue su curso la procesión...

La cuarta etapa (Brest-Les Sables-d'Olonne, 412 kilómetros) dió el resultado siguiente:

1. Mottiat, en 15 h., 31 m., 41 s.
2. Lambot.
3. Dhers.
4. Goethals.
5. Bellenger.
6. Lucotti.
7. Barthélemy.
8. Scieur.
9. Tiberghien.
10. Javaux.

La quinta etapa (Les Sables-d'Olonne-Bayona, 482 kilómetros) da la siguiente clasificación:

1. Mottiat, en 18 h., 47 m., 26 s.
2. Scieur.
3. F. Sellier.
4. Christophe.
5. Despontin.
6. Lambot.
7. Tiberghien.
8. Bellenger.
9. Sala.
10. Cecherelli.

La sexta etapa (Bayona-Luchon, 326 kilómetros) ofrece el siguiente resultado:

1. H. Heusghem, en 15 h., 9 m., 36 s.
2. Dejonghe.
3. Scieur.
4. Barthélemy.
5. Lucotti.
6. Lambot.
7. Lenaers.
8. Bellenger.
9. Tiberghien.
10. Despontin.

La séptima etapa, Luchon-Perpignan (323 kms.), ofreció la clasificación siguiente:

- 1.º Mottiat, en 12 h., 58 m., 17 segundos.
- 2.º Barthélemy.
- 3.º H. Heusghem.

- 4.º Barthélemy.
- 5.º Lucotti.
- 6.º Lambot.
- 7.º Tiberghien.



Una «salida» de etapa, en la «Vuelta á Francia»

- 4.º Tiberghien.
- 5.º Scieur.
- 6.º Dejonghe.
- 7.º Lambot.
- 8.º Lenaers.
- 9.º Despontin.
10. Lucotti.

- 8.º Despontin.
- 9.º Lenaers.
10. Mottiat.

* * *

Al término de esta etapa la clasificación general ofrece el siguiente cuadro:

- 1.º Scieur, con 106 h., 54 m., 32 segundos.
- 2.º Heusghem, con 106 h., 58 minutos, 38 s.
- 3.º Dejonghe, con 107 h., 44 m., 36 s.

Y les siguen:

Las filas han quedado muy resentidas, y en la séptima etapa sólo quedaban 10 corredores de primera clase y 37 de segunda.

Entre estos últimos figura brillantemente el español Jaime Janer, que ocupa el lugar 33 de la clasificación general.

¡Y ya está mediada la prueba!

Celebraremos que nuestro compatriota termine la «Vuelta».

AUTOGIROS

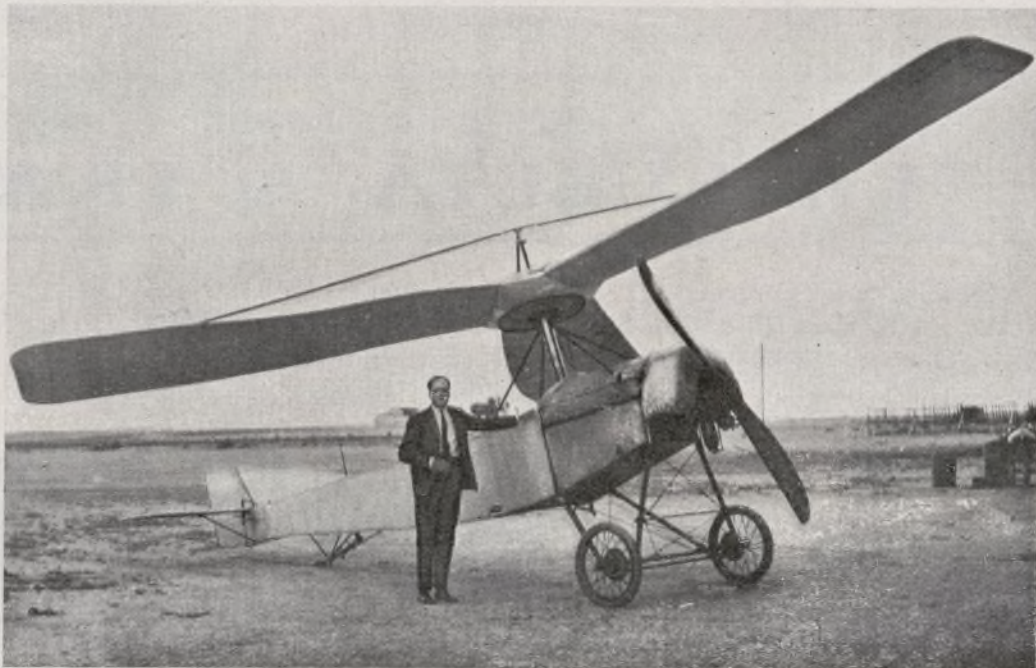
El aparato de navegación aérea de que ya tienen noticia nuestros lectores, el «Autogiro», de La Cierva, ha sido modificado por su autor, y el nuevo aparato (que no discrepa esencialmente en nada del modelo primitivo) está ya efectuando ensayos que pudiéramos calificar de definitivos, puesto que, en el curso de los mismos, se han comprobado hasta la saciedad todas las previsiones teóricas de su autor.

Efectúanse estos ensayos en el aerodromo de Getafe.

Dirige los ensayos el propio autor del aparato y los lleva á cabo el teniente aviador D. José Lecea, piloto militar muy entusiasta y estudioso.

El *Boletín Oficial* del «Real Aero Club de España», dice sobre estos ensayos lo siguiente:

«En los ensayos verificados á fines del año anterior en el aerodromo de Getafe, se observó que las dos hélices no giraban con igual velocidad, por sufrir la inferior los efectos del viento perturbado por la otra, y como la compensación del descentramiento de la presión exigía igual velocidad



El último modelo de «Autogiro» y su inventor D. Juan de La Cierva

de giro en ambas hélices, fué preciso abandonar el camino emprendido y modificar radicalmente el sistema de sustentación. El único resultado práctico de estos ensayos fué comprobar que la velocidad de giro de las hélices era del orden de magnitud de la calculada.

Durante la primavera pasada se construyeron varios modelos pequeños que comprobaron el nuevo principio en que se basaba la sustentación. Estos aparatos, con una sola hélice de tres ó cinco aspas, se inclina-

ban hacia la derecha ó hacia la izquierda, cuando se alteraba el ángulo de ataque negativo de las aspas, y siempre se encontraba un valor para este ángulo que equilibraba perfectamente el aparato.

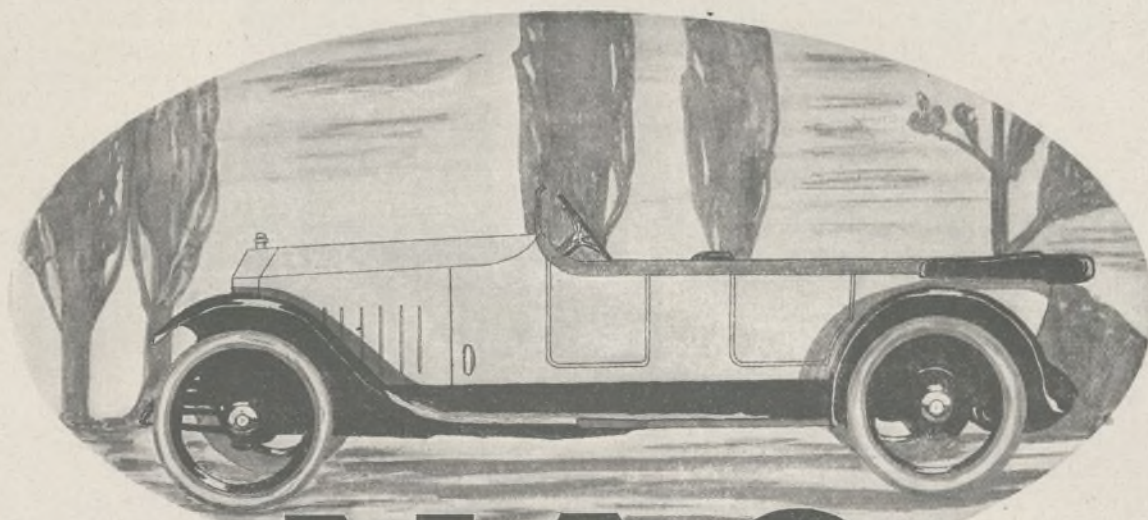
Entonces, y para comprobar más rápidamente la teoría, se suspendió provisionalmente la construcción del modelo de autogiro, minuciosamente calculado, en el que se habían recogido todas las deducciones de la teoría y las enseñanzas de la práctica, y se construyó rápidamente un nuevo modelo utilizando el fuselaje de un monoplano «Sommer», al que se le añadió un sustentador autogiro de tres aspas.

Este aparato, no es, por lo tanto, un autogiro expresamente calculado para aplicar en él una teoría confirmada, sino un aparato de ensayo para rectificar errores posibles, determinar coeficientes numéricos y comprobar hipótesis y cálculos.



El «Autogiro» haciendo líneas rectas

Fots. Murillo



ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES (S. A.)

CENTRAL:

Nicolás M.^a Rivero, 8 y 10

EXPOSICIÓN:

Alberto Aguilera, No. 62

DEPÓSITO:

Franco Rodríguez, 42. - MADRID

REPRESENTANTES:

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

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

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

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

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

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

AGENTE EN MADRID:

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

AUTOMÓVILES Y CAMIONES

GRAN LUJO

GRAN RENDIMIENTO

ULTIMOS MODELOS ACABAN DE LLEGAR

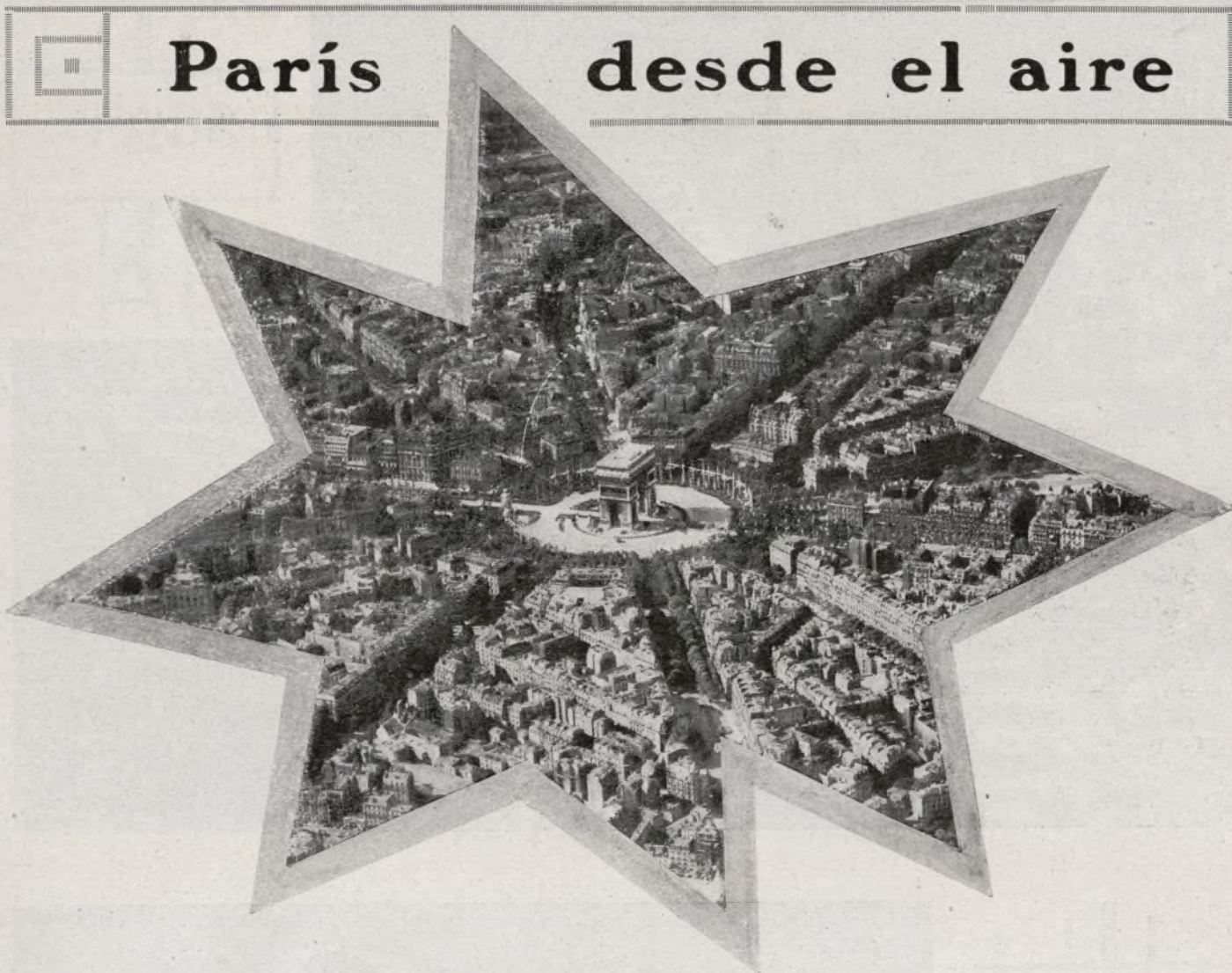
Bosch



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

SUCURSAL EN MADRID:
Villanueva, 32 dp.º

Ayuntamiento de Madrid



El Arco de Triunfo y la Plaza de la Estrella

Aconsejamos al lector que, si tiene ocasión de hacerlo, no deje de darse un paseito aéreo por encima de la capital de Francia.

Superior á toda ponderación es el espectáculo que se ofrecerá á su vista, y por muy grato recuerdo que deje en su memoria la visita «pedestre» de sus monumentos y de sus atractivos, es seguro que la visión de París desde el aire habrá de ser la emoción predominante.

* * *

El viajero moderno, en llegando á París, adquiere inmediatamente la «Guía aérea». En efecto, desde mayo último, todos los meses se publica en Francia una guía, semejante á las de ferrocarriles, y que contiene los itinerarios aéreos, los horarios de marcha, las tarifas de pasajeros y paquetes y las tasas postales.

Así vemos que las líneas en explotación en Francia, son actualmente las siguientes:

Burdeos - Toulouse - Montpellier (6 horas), servicio diario, menos fiestas.

Nîmes-Niza (2 h., 40 m.), los lunes y jueves.

Toulouse-España-Marruecos (conocida en España).

París-Londres (2 h., 30 m.), diario, menos fiestas.

París Bruselas-Amsterdam (3 horas, 30 m.), diario, menos fiestas.

París-Strassbourg-Praga-Varsovia (10 horas), tres veces por semana.

* * *

En estas condiciones no puede extrañar que, recientemente, una docena de senadores franceses hayan efectuado su viaje de París á Londres en avión, según los muestra nuestro adjunto grabado.

De los doce señores senadores uno solo no volaba por vez primera. Los once restantes eran completamente neófitos.

* * *

Las tarifas aéreas no son, ni mucho menos, prohibitivas.

Así, por ejemplo, París-Londres, cuesta 300 francos comprendidos los autos de ciudad de salida á aerodromo y viceversa y 15 kilogramos de equipaje.

París-Bruselas y regreso, cuesta 300 francos; Bruselas-Amsterdam y regreso 200; París-Amsterdam y regreso 500.

París-Varsovia, 800 francos.

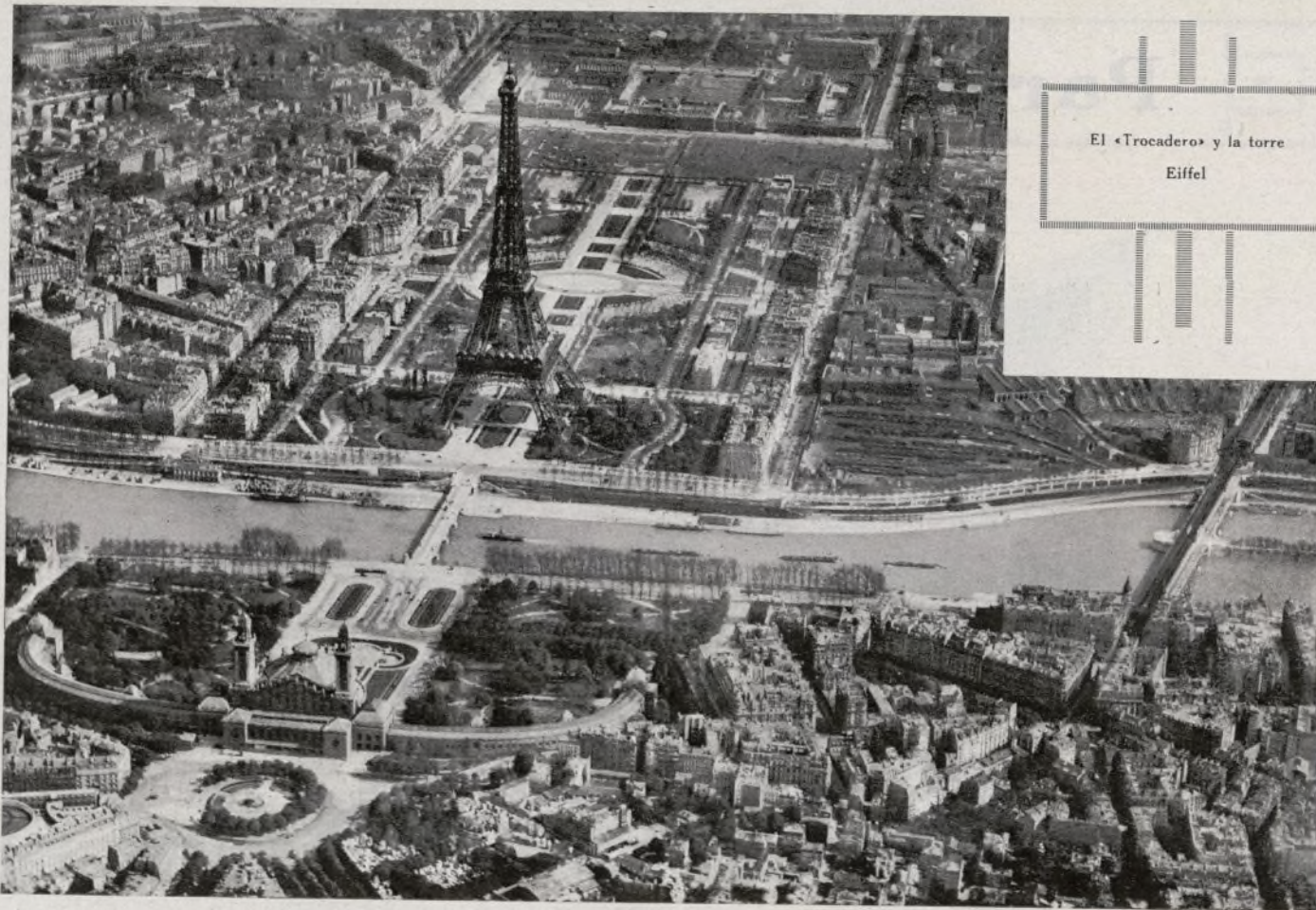
Toulouse-Barcelona, 468 francos.

Barcelona-Alicante, 336 pesetas.

Alicante-Málaga, 330 pesetas.

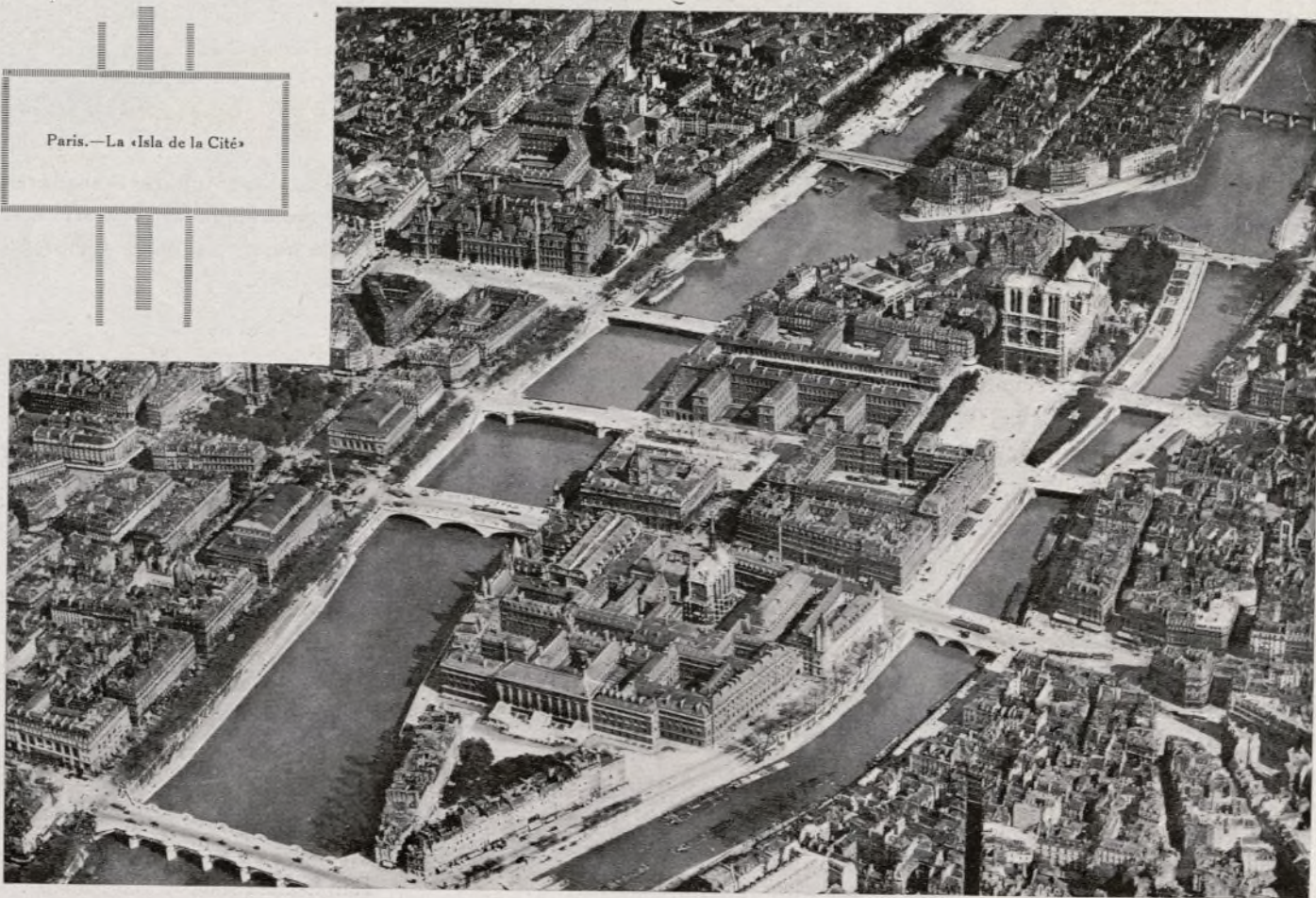
Málaga-Rabat, 648 francos.

Rabat-Casablanca, 270 francos.



El «Trocadero» y la torre
Eiffel

Paris.—La «Isla de la Cité»



FABRICACIÓN DE TODA CLASE DE
ACCESORIOS
PARA **AUTOMÓVIL**

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

ECHEVERRÍA Y URAIN

EIBAR (Guipúzcoa)

REPRESENTANTE GENERAL PARA ESPAÑA:

JOSÉ JUNQUERA

MADRID

OLOZAGA, NO. 12

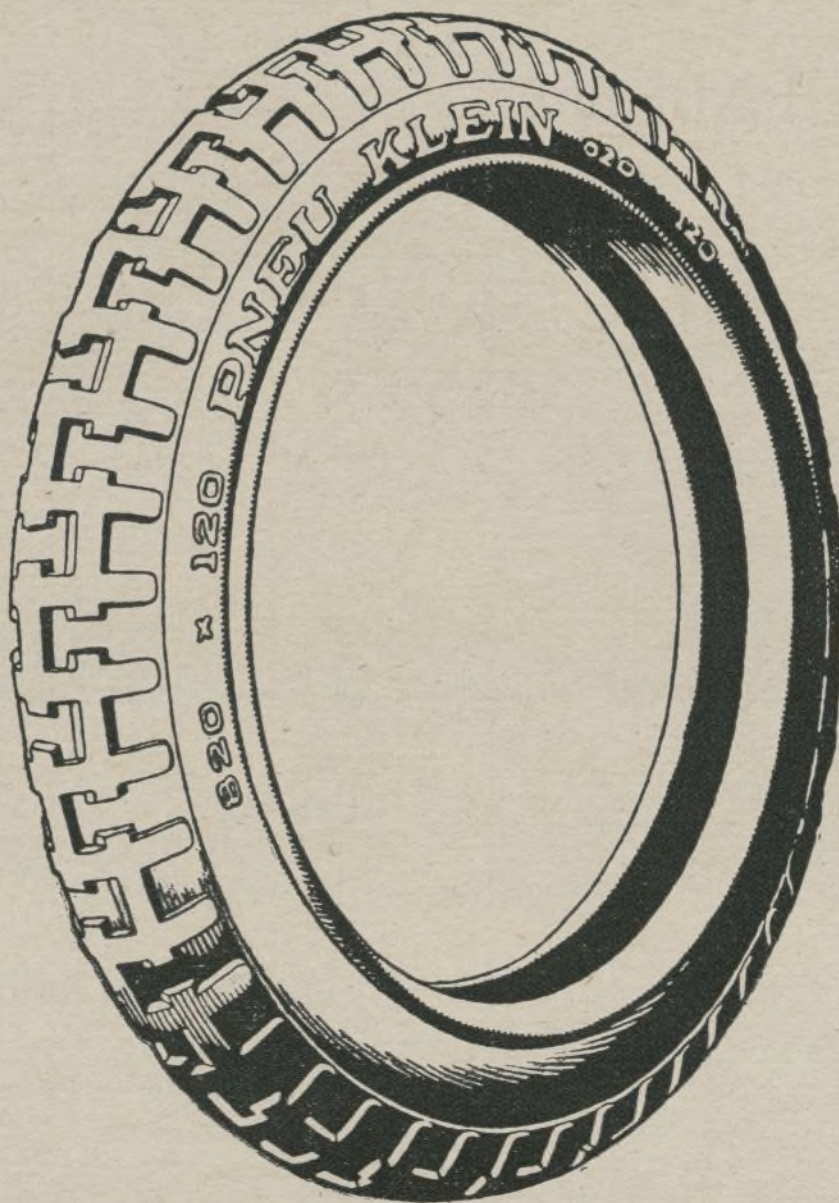
TELEFONO S - 595

La mejor
novedad

ES EL NUEVO
PNEU-
KLEIN
TIPO R. S.

Constituye el
Ideal de los

Antideslizantes
de goma



KLEIN Y C^{IA}

MADRID
Gaztambide, 3

BARCELONA
Princesa, 61

BILBAO
Eguía, 4

VALENCIA
Lauria, 9

SEVILLA
P.^a San Fernando, 16

ZARAGOZA
San Clemente, 4

y en todos los garajes y revendedores

FOTOGRAFÍA ARTÍSTICA



POR TIERRAS SEGOVIANAS

Fot. Castellanos

„L'ANNUAL“

**ANUARIO-DICCIONARIO
UNIVERSAL DE LA
INDUSTRIA AUTOMÓVIL**

FUNDADO EN 1905

Obra de reputación mundial que interesa igualmente y á un tiempo á los Industriales y á los Comerciantes y al gran público

Constructores y comerciantes

de accesorios, aeroplanos, camiones, canoas, carrocerías, „cyclecars“, máquinas-herramientas, material agrícola, motores, motociclos, ómnibus, utillaje, piezas sueltas, „sidecars“, tractores, vehículos industriales, coches de turismo, „voiturettes“, etc, etc,

del mundo entero

„L'ANNUAL“

222, Boulevard Péreire, PARIS

Precio del tomo encuadernado: 25 francos (portes aparte)

¡Seamos

Fuertes!

**Manual de Cultura
Física elemental**

Por el Doctor
J. E. RUFFIER

Traducción española de
R. RUIZ FERRY

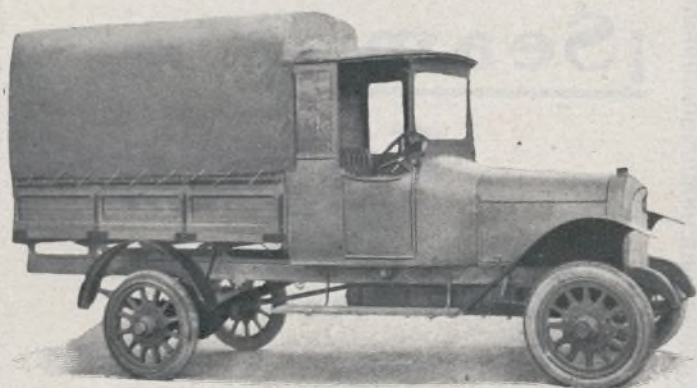


Los suscriptores á **HERALDO DEPORTIVO** obtendrán en nuestra Administración esta interesante obra (que lleva, además, un cuadro de ejercicios de 1 x 0,35 metros), con un descuento de **DIEZ POR CIENTO**

Precio para el público:
CINCO PESETAS

**HERALDO
DEPORTIVO**

Villalar, 10, bajos Apartado No. 822
MADRID

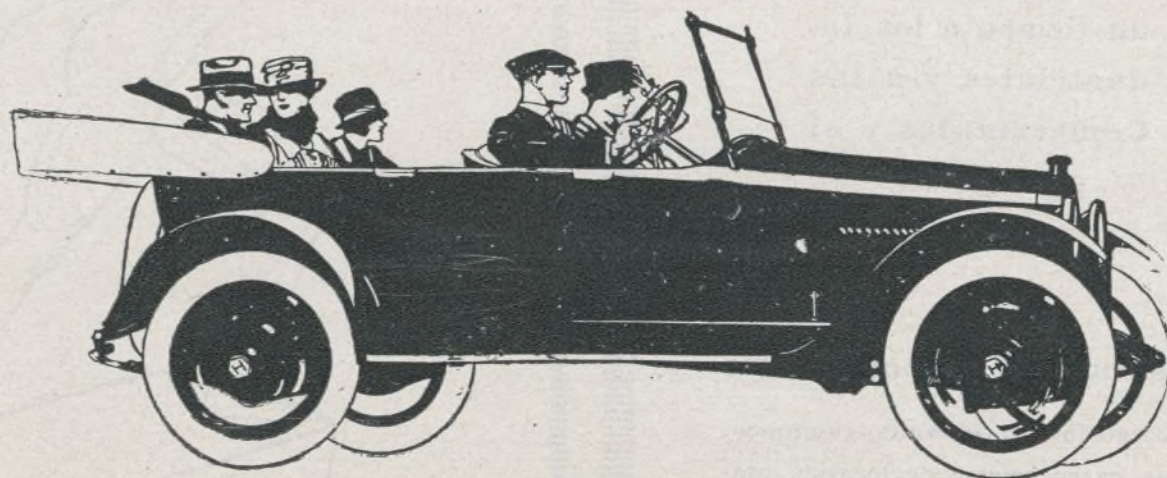


Camioneta
ELIZALDE

1 1/2 TONELADA
DE CARGA ÚTIL

CONCESIONARIO: **UREÑA**
Prim, 1 MADRID

AUTOMÓVILES
HUPMOBILE



ENTREGA INMEDIATA

Zurbano, núm. 52

MADRID

Teléfono J-127

AUTO-RECLAMO

Agencia de Publicidad Deportiva

Director propietario:

RICARDO RUIZ FERRY

Villalar, 10

Teléfono S-1311

Apartado de correos 822

Madrid

TALLERES

TIPOGRÁFICOS

STAMPA

Calle de Villalar, 10

Teléfono S. 1311

MADRID

FIAT

Carrera Internacional "Copa Florio"

Circuito de Madonia - 432 kilómetros - 29 mayo 1921

1.º MASETTI,
sobre coche **FIAT**

Batiendo á los vencedores del Grand Prix de France 1914

La "FIAT" obtiene, además,
DOS PRIMEROS PUESTOS

1.ª Categoría. { 1.º Bergese, sobre FIAT 501
2.º Fels, „ FIAT 501

Todos sobre PNEUS PIRELLI

Fiat Hispania (S. A.)

Avenida del Conde de Peñalver, 19

Teléfono M - 754

M A D R I D

Alfonso
FOTÓGRAFO

Fuencarral, núm. 6
Teléfono 2869-Madrid

Fábrica de radiadores de todas clases

RICARDO COROMINAS

Proveedor efectivo de la Real Casa

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



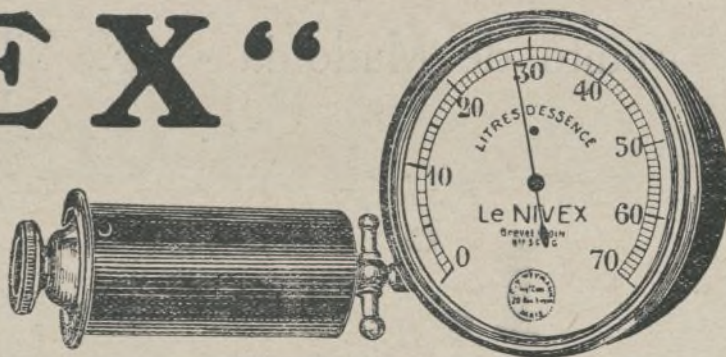
Equipos completos
de radiadores, de-
pósitos y accesorios
para aviación.

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

“NIVEX”

C. T. Weymann

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



S. A. A. M.

Acumuladores eléctricos monoplaca, para
alumbrado y arranque.

Binet

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

Existencias en Almacén

SOCIEDAD GENERAL DE APLICACIONES INDUSTRIALES

BARCELONA
Rambla de Cataluña, 45
Teléfono A-16 57

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

PARÍS
12, Rue Tronchet
Teléfono, Louvre 37 89

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE

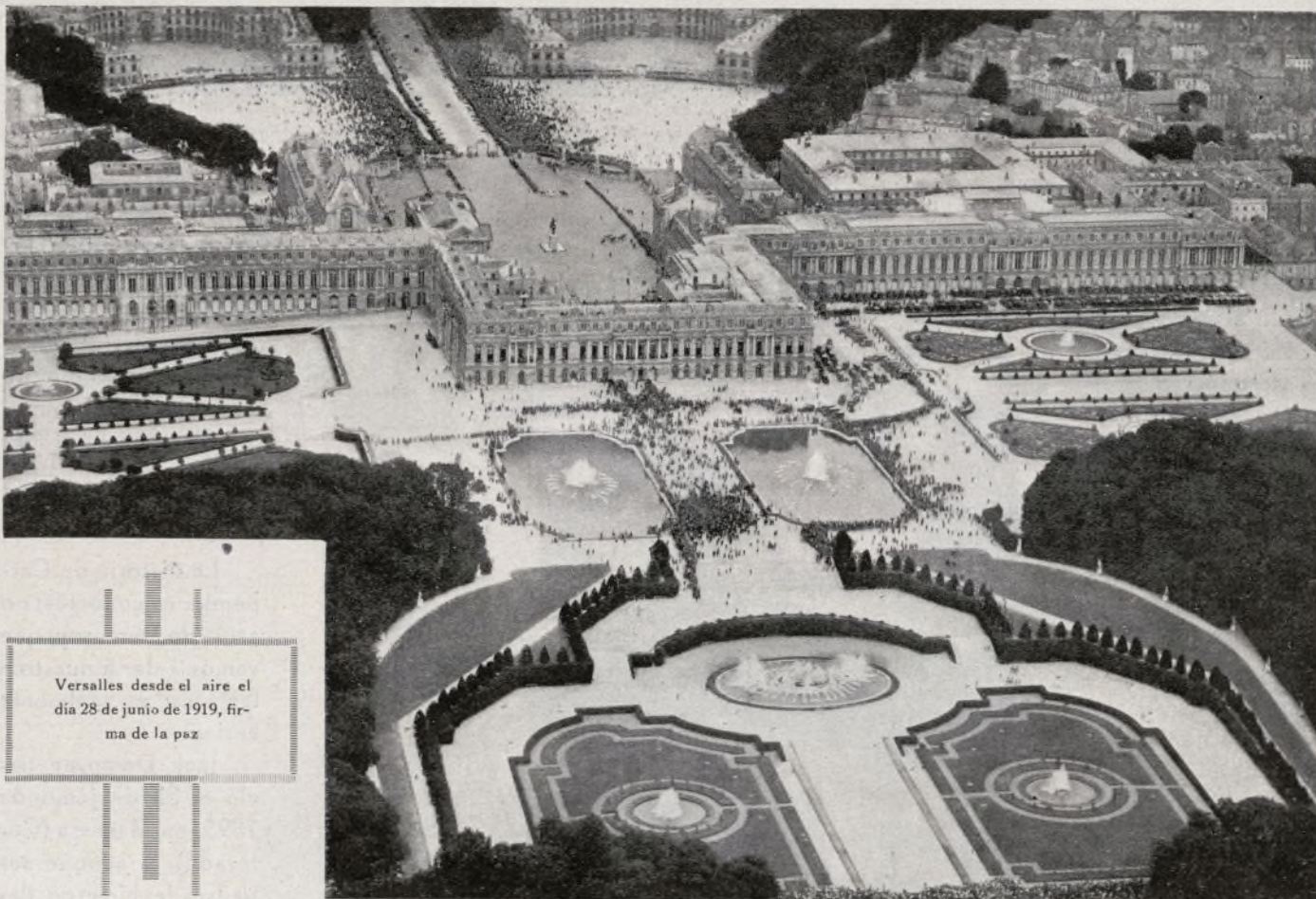
JÚPITER

Inalterable à todas las temperaturas

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.



Versalles desde el aire el
día 28 de junio de 1919, fir-
ma de la paz

Toulouse - Casablanca, 1.680 francos.

Y además, en toda esta línea hay 20 por 100 de rebaja para los socios de los Aero-Clubs de Francia y de España.

* * *

La línea París-Londres tiene muchos clientes; el paseo sobre París, que cuesta 100 francos, tiene «cola» de peticionarios y, en general, el viajar en avión ha entrado ya en las costumbres de muchas personas sensatas.

¿Cuándo tendremos en España la «Guía aérea del viajero»?

* * *

Desde el próximo número da-

remos á conocer á nuestros lectores los diversos tipos de aviones que en la actualidad construyen los fabricantes franceses. No se trata de una encuesta de orden técnico, sino pura y simplemente de publicar fotografías y características de aeroplanos.

Comenzaremos dando los aparatos «Morane». Seguirán los «Farman», los «Caudron», «Potez», etc., y estas informaciones permitirán á los numerosos aficionados conocer los tipos de la actual Aviación francesa, algunos aún inéditos para el propio público francés.

Un reciente viaje á París (con paseo aéreo, naturalmente, sobre la «Ciudad Luz»), nos ha permitido obtener un copioso material fotográfico que hemos podido completar con los datos descriptivos correspondientes, después de laboriosa gestión llevada á feliz término. Tenemos la certidumbre de que este desfile de aviones interesará á nuestros lectores. EFE.



Senadores franceses en avión



Dempsey - Carpentier



Por primera vez se titula así, en lugar de hacerlo á la inversa, el famoso encuentro de Jersey-City. La victoria obtenida por el americano nos ha dejado á todos dolidos y suspensos.

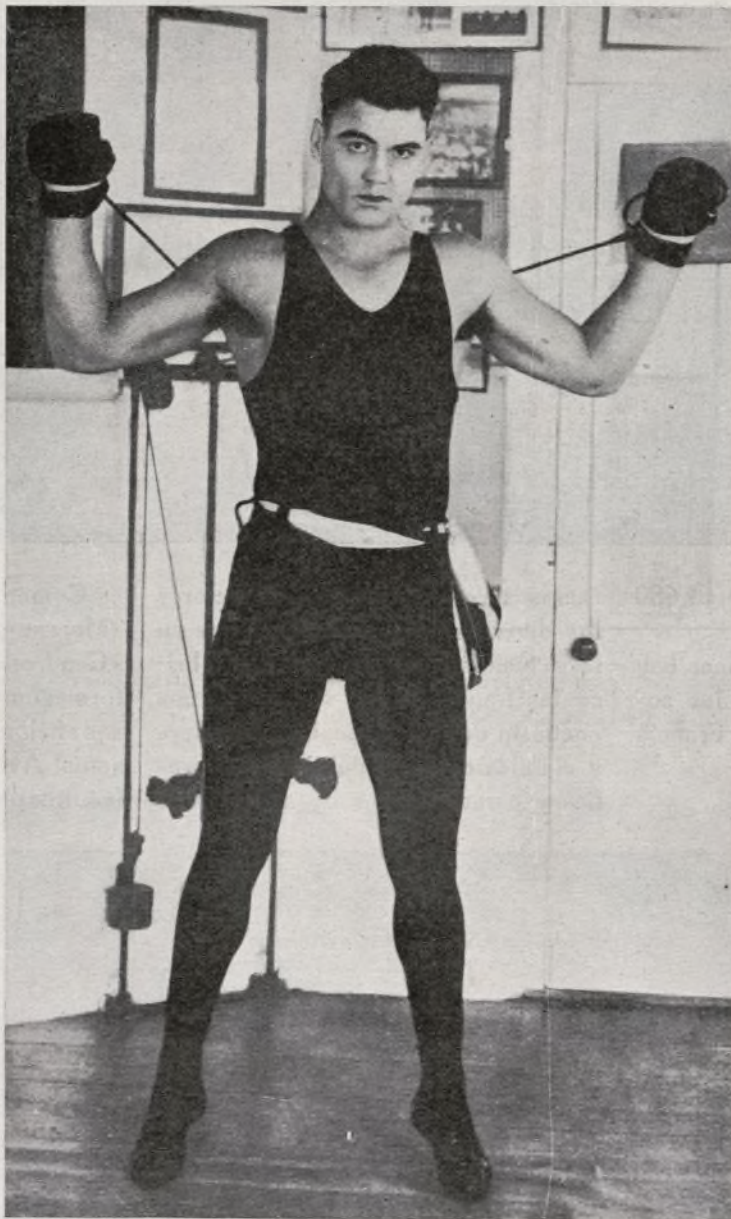
Por nuestra parte, no perdonaremos jamás á Descamps, as de los ases en cuanto á la materia de contratar encuentros se refiera, por la falta absoluta de habilidad de que ha dado muestras en lo referente al citado *match*.

Es evidente que no teniendo una absoluta seguridad de vencer (y esta seguridad Descamps sabía muy bien cómo se conseguía), no debió el popular Carpentier exponerse á lo que se ha expuesto y cuyas consecuencias tocará ahora al perder la admiración, más bien la veneración, de sus compatriotas.

Es evidente que el 24 por 100 de dólares 1.624.000, constituye motivo suficiente para llevar al ánimo más esforzado la inquietud y la incertidumbre. Viejo es el refrán, mundial aunque castellano: «Ande yo caliente y ríase la gente». Y puesto que este campeonato tenía por única finalidad remover varios cientos de miles de dólares, al objeto de que cambien de bolsillo, justo y legítimo es que tanto Carpentier como su apoderado hayan logrado sobreponerse á su espíritu deportivo, sin consideración alguna para los infinitos admiradores del gran púgil francés, que á la hora presente lloran la derrota de su ídolo.

* * *

Dempsey nos ofrece tema para profundas reflexiones con motivo de los preliminares y tratos diversos habidos en la preparación de este formidable encuentro.



Dempsey, el vencedor

Ha sido acaso Jack Dempsey el único que «estaba en el secreto» desde el primer día. Hoy puede, además, afirmarse que el gran campeón americano es un hombre verdaderamente desinteresado; no otra cosa significa el resultado del encuentro de Jersey-City, ya que, asegurado su

36 por 100 de la recaudación, cualquiera que fuera el resultado del *match*, Dempsey hubiera podido lograr una importante elevación en sus ingresos, de no haber puesto tan firme empeño en demostrar que su título de campeón era absolutamente legítimo y merecido.

* * *

La historia de Carpentier es conocida; no así la de Dempsey, que vamos á dar á nuestros lectores; es realmente curiosa.

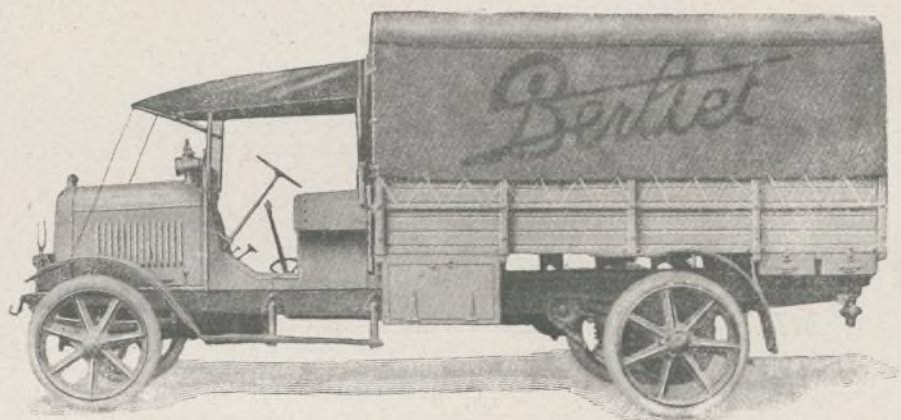
Jack Dempsey nació el 23 de junio de 1895, en Manassa (Colorado), y aunque sus padres le hicieron llamar William Harrison, en honor del Presidente de los Estados Unidos en aquella época, el muchacho cambió de nombre, y se llamó como ahora lo conocemos, y como se llamaba un famoso campeón de boxeo de tiempos muy anteriores.

Desde su infancia se manifestaron sus cualidades atléticas, á la vez que se marcaba su poca afición al estudio que las necesidades de una familia en situación precaria hicieron, además, imposible, puesto que hubo de dedicarse á ganar

dinero inmediatamente. Así hubo de dedicarse á diversos oficios manuales, entre los que se cuentan los de frezador de platos en un *restaurant*, encerador de pisos, mezclador de hormigón y conductor de carros.

Hasta que llegó el momento de dedicarse por completo á «los pu-

Automóviles y Camiones "BERLIET"



Chassis C. B. A. con carrocería corriente

Entrega inmediata



AUTOMÓVIL SALÓN

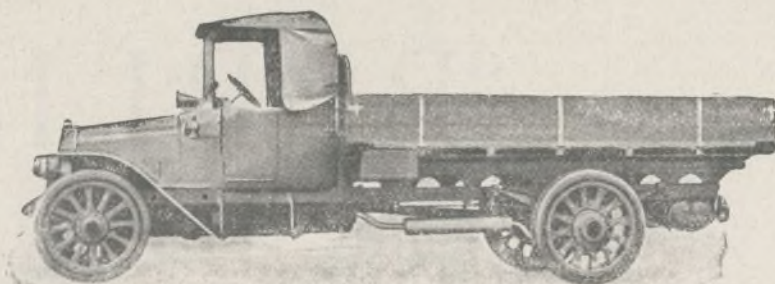
Talleres y Garaje:
Lagasca, 103

MADRID

Exposición:
Alcalá, 81

Trafalgar, 52. BARCELONA - Paz, 33. VALENCIA

Camiones BERNA



ENTREGA INMEDIATA

REPRESENTACION GENERAL EXCLUSIVA

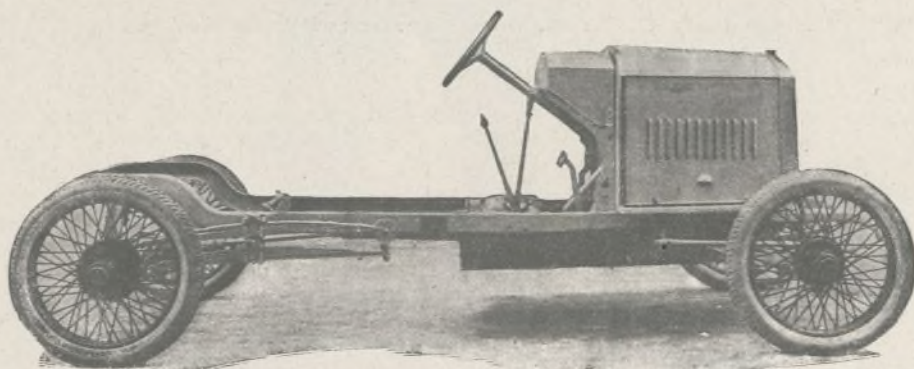
Gonzalo R. Peñalver

P.º de la Castellana, 6 d.º

Calle de Génova, No. 11

☛ ☛ Teléfono J. 444 ☛ ☛

Teléfono S - 607 MADRID



Automóviles ESPAÑA

FABRICA
NACIONAL

F. BATLLÓ, S. en C.

CHASSIS
8/10 HP.

OFICINAS Y TALLERES:

San Andrés, 430 (S. A.)

BARCELONA

ños», con bastante éxito desde el comienzo de la carrera.

Su primera exhibición «de pago» tuvo lugar en octubre de 1914 y el precio que cobró por su trabajo fué la importante suma de dos dólares y medio (unos cincuenta reales en aquella época). La tarifa fué subiendo con relativa celeridad, y, después de pasar por 5, 7, 10, 15 y 25 dólares, llegó repentinamente á 500. Este último precio fué para su familia una cosa realmente asombrosa, pues conviene hacer notar que Dempsey fué siempre excelente hijo de familia, y mucho más después de su poco afortunado matrimonio, deshecho á poco de contraído, por culpa de madama Dempsey, que, según las crónicas, era capaz de poner *knock-out* á su marido...

Esta respetable dama es, según parece, quien por venganza personal se ha venido ocupando de crear alrededor de Dempsey una aureola de cobardía militar, que llegó á trascender y puso varias veces al campeón del mundo en mala situación moral ante sus compatriotas.

De los datos que traducimos resulta absolutamente falso que Dempsey haya rehuído el cumplimiento de sus deberes militares. En cambio se demuestra que los cumplió, claro que de cierta manera, es decir, sirviendo de elemento de espectáculo para la organización de fiestas benéficas de carácter patriótico durante el periodo de la intervención de los Estados Unidos en la gran guerra.

Claro está que Dempsey no hizo nunca compañía á los valientes ame-

ricanos que regaron con su sangre el campo de batalla; pero esto no es un caso especial, ni en América, ni en el resto del mundo. El propio Carpentier tuvo siempre durante la guerra situaciones que le permitieron cumplir honorablemente sus deberes ciudadanos sin un riesgo inmediato.

Como se ve, de octubre de 1914 á julio de 1921, los dos dólares y medio percibidos por Dempsey en pago de su *debut* pugilístico, han pa-



Carpentier, el vencido

sado á la interesante suma de 584.640, que es lo cobrado por su participación del 36 por 100 sobre la recaudación del *match* de Jersey-City...

* * *

En una carrera tan corta como resulta la de Dempsey parece extraño que el famoso americano haya conseguido dominar todos los secretos de la ciencia del boxeo. Y de que esto es cierto hay una buena prueba en el propio encuentro del Campeonato del mundo, puesto que, según ha afirmado en declaraciones públicas el árbitro del combate, no solamente

Dempsey dió pruebas de ser tan inteligente como científico, sino que, además, sus golpes alcanzaron una precisión inmejorable.

El trofeo Armangué

Por haber algunas diferencias entre los tiempos dados en nuestro pasado número y los que, posteriormente, se han publicado por la Prensa de Barcelona, damos á continuación los tiempos oficiales:

1.º Juan Andreu, *David*, 4 h., 16 m., 32 s., 6/10.

2.º Raul Roviralta, *David*, 4 h., 43 m., 22 s., 8/10.

3.º Jesús Batlló, *David*, 4 h., 46 m., 26 s., 2/10.

4.º Andrés Iranzo, *David*, 4 horas, 47 m., 33 s. y 6/10.

5.º Luis Miralles, *David*, 4 h., 50 m., 23 s., 8/10.

6.º G. D., *Hebe*, 4 h., 54 m., 47 s.

7.º C. S., *David*, 4 h., 57 m., 20 s. y 8/10.

8.º José María Moré, 5 h., 3 m. y 15 s.

9.º Lluquet, *David*, 5 h., 10 minutos, 36 s. y 4/10.

10. L. Armangué, *David*, 5 h., 11 m., 51 s., 6/10.

11. Walter Leopold, *David*,

6 horas, 6 minutos, 37 segundos y 8/10.

12. Antonio Leal, *América*, 6 horas, 59 minutos, 23 segundos y 8/10.

Vuelta más rápida: José María Moré, en 23 m., 22 s. y 4/10 (77,7 kilómetros por hora).

Premio á la regularidad: Andrés Iranzo.

Velocidad media del clasificado en primer lugar: 70,8 kilómetros por hora.

El éxito esplendoroso de estos cochecillos es el mejor homenaje que puede ofrendarse á la memoria del inolvidable Armangué, creador de toda una pléyade de deportistas osados y tenaces.

AUTOMOVILISMO

El 23 del corriente se correrá en Le Mans el Gran Premio del «Automóvil Club de Francia», la carrera de automóviles que alcanza mayor interés internacional.

Continuación de la antigua copa Gordon Bennet, el «Grand Prix» tiene una historia interesantísima, que vamos á recordar á nuestros lectores:

Ganada aquella copa, en 1904, por el conductor francés Théry, el «Automóvil Club de Francia» propuso la admisión de tres coches por fábrica competidora, con el fin de igualar las probabilidades de éxito de los concurrentes, ventaja que no tenían en la Gordon Bennet.

En 1905, Théry ganó nuevamente el trofeo, y para 1906 Francia pudo organizar el Gran Premio, en el circuito de la Sarthe, en las condiciones de igualdad antes preconizadas. Esta prueba se corrió en dos días y en un recorrido total de 1.228 kilómetros, participando en ella 34 coches, repartidos en esta forma: italianos, dos marcas; alemanes, uno, y franceses, diez.

Ganó Szisz á una media de 101 por hora; 2.º, Nazzaro; 3.º, Albert Clément. En esta carrera se consagró como elemento indispensable la llanta amovible.

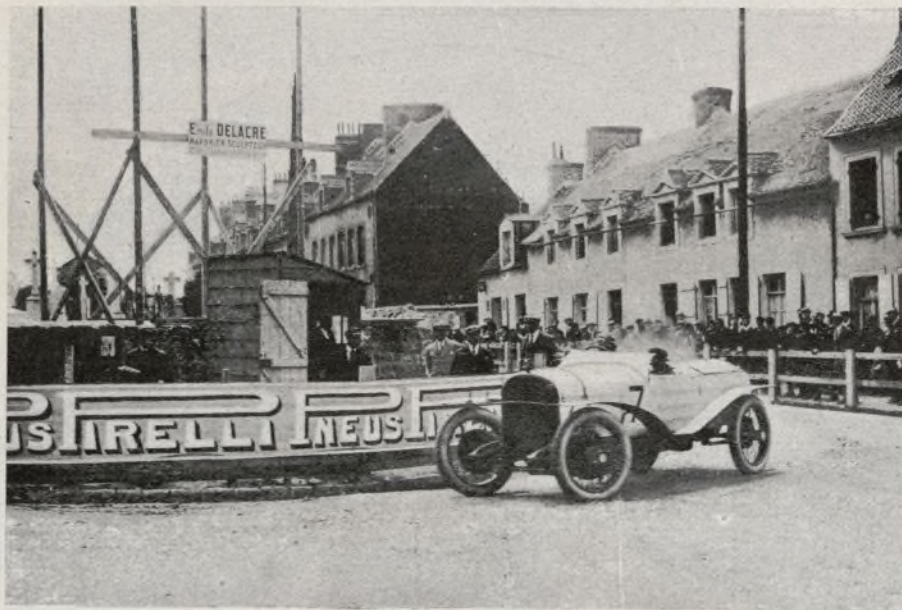
En 1907, el Gran Premio se corrió en el circuito de Dieppe. Lo ganó Nazzaro, seguido de Szisz, el ganador de 1906.

En 1908, la industria alemana tuvo un éxito resonante: Lautenschlager obtuvo el primer puesto, seguido por otros tres coches alemanes.

El efecto moral fué tan enorme

para Francia, que en 1909, 10 y 11 no hubo Gran Premio.

En 1912, Boillot ganó el Gran Premio á una media de 111 kilómetros por hora, en el circuito de Dieppe.



Lagache, sobre «Chenard-Walcker», en el mitin de Boulogne

En 1913, este mismo conductor obtuvo el primer puesto, seguido por Goux.

En 1914, el circuito de Lyon fué escenario de la más emocionante de las competiciones de este género.

Tomaban parte en el Gran Premio doce corredores de marcas francesas, nueve de italianas, seis de inglesas, ocho de alemanas, dos de suizas y dos de belgas, en representación de un conjunto de catorce marcas. Circuito de 37 kilómetros, recorrido veinte veces.

El duelo entre alemanes y franceses, sostenido heroicamente durante 19 vueltas entre Boillot y Lautenschlager, se terminó con la victoria de este último, teniendo, además, por consecuencia dejar fuera de combate al favorito francés y dando esto lugar á que se colocaran en los tres primeros puestos los tres *équipiers* alemanes, Lautenschlager, Wagner y Salzer, que hicieron respectivamente:

1.º 7 horas, 8 minutos, 18 segundos, 2/5.

2.º 7 h., 9 m., 54 s.

3.º 7 h., 13 m., 9 s.

El cuarto lugar lo obtuvo Goux.

Este año es pronto aún para que los alemanes entren en liza con los franceses. El próximo Gran Premio (1922), seguramente será ya una carrera de «Sociedad de las Naciones».

La competición de Le Mans del día 23, no debe ofrecer grandes emociones. Ya dimos en números anteriores la lista de los coches inscriptos. Tal vez no corran todos ellos.

El duelo de esta vez será entre franceses y americanos; y de los primeros faltan en la lista marcas que fueron, en otros tiempos, las que eran realmente representativas del automóvil francés.

* * *

En el reciente certamen de Boulogne (Francia) la conocida marca francesa de automóviles *Chenard & Walcker* ha obtenido un brillante éxito.

Un solo coche de esta marca participó en la Copa Boillot, y logró cubrir, en 4 h., 5 m., 33 s., 4/5, los 373 kilómetros del recorrido, es decir, una media de 91 kilómetros por hora.

Este mismo coche, en la prueba de tres kilómetros, lanzado, alcanzó 134 kilómetros por hora.

El vencedor de la Copa Boillot, un motor superior á cuatro litros y medio, sólo hizo media hora menos de tiempo que el *Chenard*, que

¡¡CICLISTAS!!

LA CARRERA POR ETAPAS

“GIRO D'ITALIA” 1921

ha sido ganada por



GIOVANNI BRUNERO

sobre

PIRELLI

Comercial Pirelli, S. A.

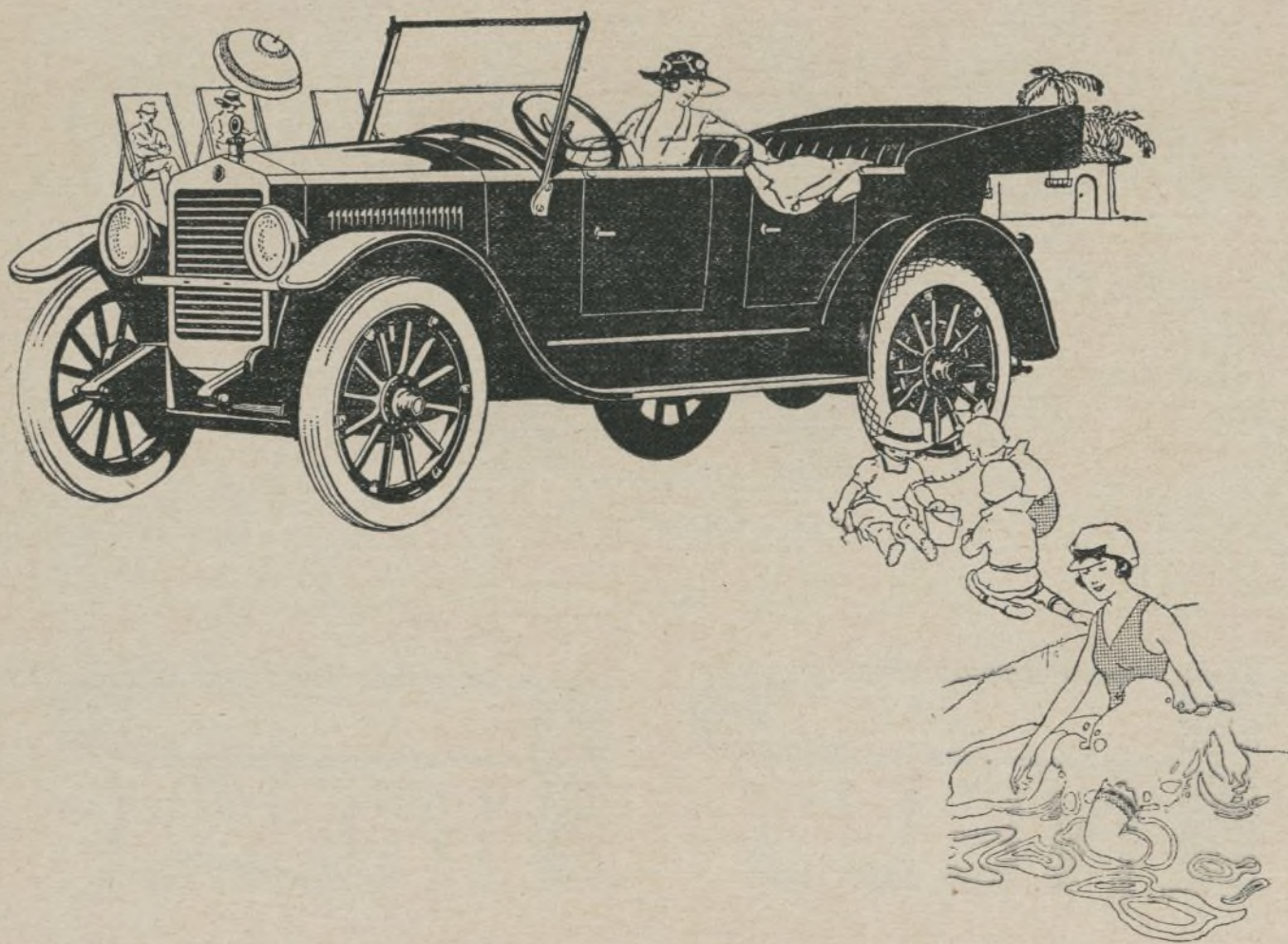
BARCELONA
Ronda Universidad, 18

LA CORUÑA
Picavia, No. 1

MADRID
Calle de Alcalá, No. 73

BILBAO
Gran Vía, 42

AUTOMÓVILES
“ ESSEX ”



Villamil

Alcalá, 62

Teléfono S-586

MADRID

tiene menos de tres litros de cilindrada.

El representante de esta marca en España, D. Julián Olave, ha recibido

numerosas felicitaciones por este éxito, en sus oficinas de la calle de La gasca.

Según nuestras noticias, Chenard

& Walcker dará una agradable sorpresa á los aficionados automovilistas en el próximo «Salón del Automóvil», de París.

MOTOCICLISMO

LA CARRERA DE DOCE HORAS

Cuando entra en máquina el presente número, todavía no se conocen los resultados de la carrera de Doce Horas, organizada por el «Real Moto Club Español».

No queremos lamentarnos de que pueda ser tan laboriosa esa clasificación; pero nos maravillaremos, no obstante, de cómo se las arreglan en el extranjero, en carreras de más complicada textura cronográfica, para ir dando los tiempos en una pizarra al público y para que, al terminar la carrera, sepa todo el mundo quiénes son los vencedores.

Cierto que no es lo mismo una carrera lisa que una de este género de «Doce Horas», con dos puestos de cronometración. Pero es realmente terrible que hasta las tres de la madrugada del tercer día (contado el de la carrera), no se hayan tenido los tiempos, base para clasificar.

Tres ingenieros geógrafos trabajando desde las seis de la tarde del domingo, hasta las tres de la madrugada del martes, para poner en limpio las notas de la cronometración, es realmente algo formidable que conviene evitar en adelante en carreras de este género.

En primer lugar, no acertamos á comprender que pueda comenzar á funcionar el cronógrafo de Revenga antes de transcurridas las once horas y media de carrera de cada competidor, que es lo previsto por el reglamento.

Da miedo ver el cuadro de cronometración de esta carrera, en que se han hecho tiempos parciales Villalba-Revenga y Revenga-Villalba, para cada corredor en cada vuelta, es decir, un trabajo de capuchinos sin verdadera necesidad, pues, para la clasificación de la carrera, determinación de la vuelta más rápida y fijación del premio de regularidad, hubiera bas-

tado el dato de tiempo por vuelta entera (sin desdoblarlo en dos medias) y la nota de pasos por el kilómetro 83, pasadas las once horas y media de carrera de los *contados corredores* que por allí habían de pasar en esas condiciones, puesto que se les ofrecía la ventaja de terminar su «media hora» en el circuito corto de Escorial-Villalba.

Reducido el trabajo de los ingenieros geógrafos-cronometradores, se hubiera ganado tiempo para sacar de dudas á la afición y á los interesados.

Hecha esta pequeña crítica, que no tiene otra finalidad que explicar á los lectores por qué el día 12 de julio, á las siete de la tarde, no tenemos aún los datos *oficiales* de las «Doce Horas», hacemos punto y reproducimos los juicios que nos ha merecido lo que hemos visto recorriendo el circuito, y que, por falta material de tiempo para hacer otra cosa, tomamos de la plana «Vida Deportiva» de nuestro estimado colega *El Sol* (1).

«La prueba organizada por el «R. M. C. E.» en el circuito de los dos puertos (pista famosa por haberla elegido el «Real Automóvil Club de España» para su Gran Premio de 1913), es realmente una carrera de titanes.

Circunstancias ajenas á la voluntad de los organizadores han hecho que este año las «Doce Horas» se corran en un mes francamente mal elegido si se tratase de favorecer á los competidores de la prueba.

Quiere esto decir que jamás en carrera alguna se colocó á las máquinas y á los hombres en condiciones más desfavorables, ante mayor ni igual número de obstáculos de todo género.

No puede decirse que los no clasificados sean cosa despreciable,

(1) «Vida Deportiva», 12 julio 1921, *El Sol*.

pues parece inverosímil que haya terminado ese concurso gigantesco número tan crecido de contrincantes como el que constituye la lista de clasificados.

Desde el punto de vista de la organización puede decirse que el «R. M. C. E.» se ha excedido á sí mismo, y si nuestras «autoridades motoristas» tuvieran en la famosa «meseta Central» análoga influencia á la que gozan sus cofrades de Cataluña, la fiesta hubiera sido completa, puesto que las carreteras del circuito de las «Doce Horas» no hubieran adolecido del más leve lunar. Y en realidad, por este concepto hubo lunares...

Por otra parte, conviene advertir al lector que los corredores que han cubierto ese diabólico programa han estado la mitad de un día marchando por carreteras «no neutralizadas», es decir, abiertas por completo á la circulación diaria, circunstancia que hubo de obligarles á mantenerse en todo momento en una tensión de espíritu considerable, atentos á los peligros permanentes de unas carreteras sumamente frecuentadas en día festivo y más aún en día de carreras como ésta, que permitía á los «curiosos» ir á cualquier hora «de seis á seis» al lugar que mejor le acomodase del circuito para... verlos venir.

Cuando se recorre el circuito en esta carrera, para darse cuenta por sí mismo de lo que es, no puede menos de experimentarse la sensación de que se trata de una fórmula «criminal», claro que en el sentido puramente deportivo.

Pero cuando, terminada la prueba, se observa que el número de los retirados es ínfimo con respecto á la cuantía del «asunto»; cuando se ve que el manojo de triunfadores que coronan la cumbre casi inaccesible

de la hora duodécima es tan lucido como el de esta carrera, hay que rendirse ante la realidad y rectificar por completo.

Las «Doce Horas», con toda su dureza, con todo el rosario de obstáculos y de resistencias que le son anejas, son una carrera accesible á las motocicletas modernas y á sus «apocalípticos» jinetes.

Es casi cosa de pedir una prueba de veinticuatro horas para ver dónde está el límite de las cosas humanas y de la resistencia mecánica de los pequeños energúmenos moristas.

Felicitemos, pues, á los organizadores y á los que, con su participación, han dado un día más de gloria al motorismo moderno.

Puede que así hayan contribuido á hacer llegar al ánimo de los ignorantes que la «moto» no es pura y simplemente el artefacto antipático que cruza las calles de la corte lanzando venablos por su escape, indebidamente abierto.»

Los corredores que han tomado parte en las «Doce Horas», han sido los siguientes:

Sidecars, 1.000 c. c.

Núm. 28. Ramón Perona, «Harley», 7 HP.

Núm. 21. Antonio Antón, «Harley», 7 HP (equipo).

Núm. 25. Lázaro Villada, «Harley», 7 HP (equipo).

Núm. 22. Inocencio Mateos, «Harley», 7 HP (equipo).

Núm. 29. Luis Coppel, «Harley», 7 HP (equipo).

Núm. 26. Germán Villar, «Harley», 7 HP (equipo).

Núm. 27. Vicente Naure, «Harley», 7 HP (equipo).

Núm. 23. Rafael Corredor, «Indian», 7 HP.

Núm. 24. Mariano Ramírez, «Indian», 7 HP (equipo).

Núm. 20. Natalio Barahona, «Indian», 7 HP (equipo).

Núm. 30. Antonio Renom, «Indian», 7 HP (equipo).

Motos, 1.000 c. c.

Núm. 15. Florencio Fuentes, «Harley», 7 HP (equipo).

Núm. 17. Manuel Fuentes, «Harley», 7 HP (equipo).

Núm. 11. Eduardo Landa, «Harley», 7 HP (equipo).

Núm. 16. Joaquín Vidal, «Harley», 7 HP (equipo).

Núm. 19. Víctor Landa, «Harley», 7 HP (equipo).

Núm. 13. Zacarías Mateos, «Harley», 7 HP (equipo).

Núm. 14. R. Uribealago, «Indian», 7 HP (equipo).

Núm. 18. Julio Acebo, «Indian», 7 HP (equipo).

Núm. 12. Juan Rivera, «Indian», 7 HP (equipo).

Núm. 10. Miguel Muro, «Indian», 7 HP.

Motos, 750 c. c.

Núm. 4. F. Duce, «Triumph», 4 HP.

Núm. 5. P. Fernández, «Triumph», 4 HP.

Núm. 7. Francisco Triumph, «Triumph», 4 HP.

Núm. 9. Francisco Blanco, «Indian», 5 HP (equipo).

Núm. 8. Baltasar Santos, «Indian», 5 HP (equipo).

Núm. 6. Mariano Reina, «Indian», 5 HP (equipo).

Motos, 500 c. c.

Núm. 3. E. Ragonnet, «A.B.C.», 3 1/2.

Motos, 250 c. c.

Núm. 1. F. H., «Triumph», 2 1/4.

Autociclos, 1.100 c. c.

Núm. 31. Couret Florville, «Hinstin».

Por averías más ó menos ridículas (ninguna importante) han quedado fuera de combate: Duce, Blanco, Reina, Muro, Uribealago, Vidal, Acebo, P. Fernández, Antón, Villar, Renom, y Florville.

Podemos anticipar que los primeros puestos corresponden á:

Coppel, «Harley Davidson», en sidecar, 1.000 c. c.

Landa, «Harley Davidson», en moto sola, 1.000 c. c.

Santos, «Indian», en moto sola, 750 c. c.

Los records de las Doce Horas, establecidos en la carrera del 14 de septiembre de 1919, fueron los siguientes:

Clase A (hasta 250 c. c.)

Ruiz Mateos, sobre «Triumph», 375 kilómetros, 520 metros. Velocidad media: 31 kilómetros, 293 metros por hora.

Clase D (hasta 750 c. c.)

Antonio Bellver, sobre «Indian», 375 kilómetros, 520 metros. Velocidad media: 31 kilómetros, 293 metros por hora.

Clase E (hasta 1.000 c. c.)

Florencio Fuentes, sobre «Harley Davidson», 742 kilómetros, 800 metros. Velocidad media: 61 kilómetros, 899 metros por hora.

Clase G (hasta 1.000 c. c., sidecars)

Luis Coppel, sobre «Harley Davidson», 679 kilómetros, 218 metros. Velocidad media: 56 kilómetros, 601 metros por hora.

Vuelta más rápida, moto sola

Manuel Fuentes, sobre «Harley Davidson», en 1 h., 27 m., 11 s. y 2/5. Velocidad media: 64 kilómetros, 603 metros por hora.

Vuelta más rápida, sidecars

José Alvarez, sobre «Harley Davidson», en 1 h., 34 m., 25 s. y 2/5. Velocidad media: 59 kilómetros, 672 metros por hora.

Equipos: Clase E (hasta 1.000 c. c.)

F. Fuentes, E. Landa y Cobo de Riva, sobre «Harley Davidson», con un recorrido total de 2.086 kilómetros, 594 metros.

Equipos: Clase G (hasta 1.000 c. c., sidecars)

L. Coppel, J. Alvarez y V. Naure, sobre «Harley Davidson», con un recorrido total de 1.981 kilómetros, 742 metros.

Premio de regularidad.

Luis Coppel, sobre «Harley Davidson», con un coeficiente de 0 h., 00 m., 05 s. y 1/5.

Automóviles *De Dion-Bouton*

MODELOS 1921

ENTREGA NORMALMENTE:

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

Camiones de 3 1/2 toneladas, carga útil

Camiones de 5 toneladas, carga útil

Torpedos, 10 HP., 4 cilindros

Chassis para omnibus

SOCIEDAD ANÓNIMA 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

Garaje Hispano-Portugués
Germán Puebla Agencia Ford

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

Garaje S. E. A.
Plaza Teatro Circo

ZARAGOZA

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

Baterías eléctricas

WILLARD



Agente exclusivo para España:
FRANCISCO CASADELLÁ

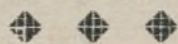


Oficina central:
Rambla de Cataluña, 79
BARCELONA

AUTOMÓVILES

TALBOT-DARRACQ

OCHO
CILINDROS



ENTREGA EN
BREVE PLAZO



CUATRO
CILINDROS



ENTREGA
INMEDIATA

PARÍS-LONDRES

AGENCIA PARA MADRID:
I. M. MANRESA

SALÓN DE EXPOSICIÓN:
Calle de Recoletos, 1

Automóviles "Minerva"



Entrega normalmente los nuevos modelos 1921

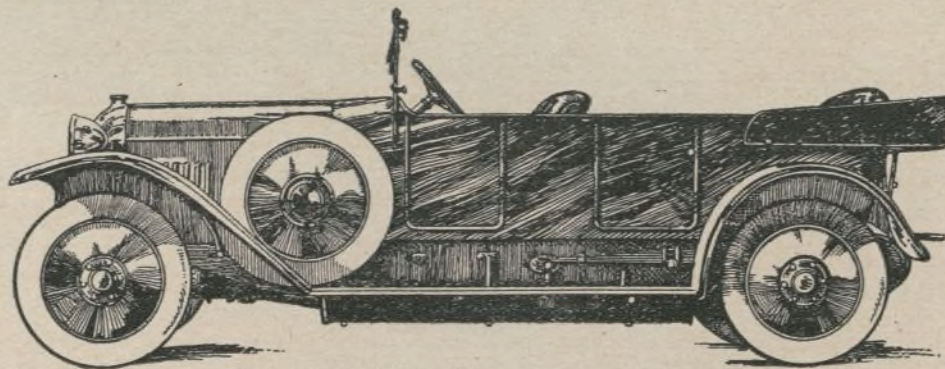
FABRICADOS ESPECIALMENTE PARA LA

SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE AUTOMÓVILES MINERVA

Castelló, 41
MADRID

Rochel-Schneider

El automóvil europeo de calidad



Leoncio Garnier

Miracruz, 9

SAN SEBASTIÁN

SE SOLICITA AGENTES EN LAS DEMÁS REGIONES

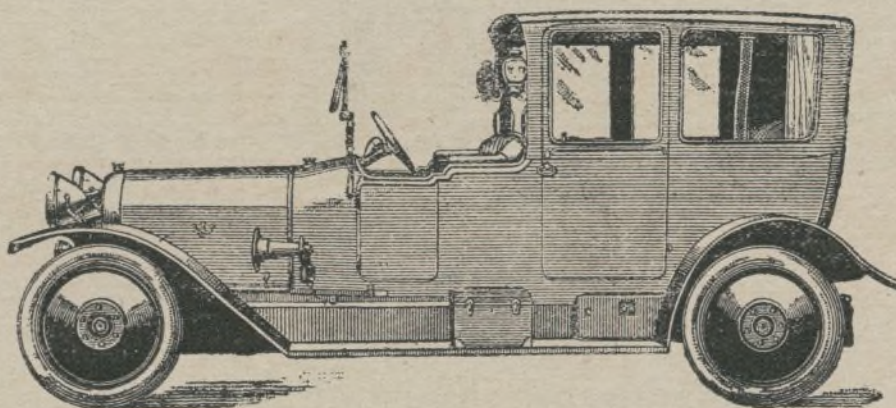


SUBAGENCIAS

Garnier-Brenes: Fernando VI, 12 - Madrid.
G. Bigas: Lauria, 119.-Barcelona { Cataluña.
Valencia.
Aragón.
Romero y Domínguez: Pópulo, 29 - Sevilla
(Provincias andaluzas).

AUTOMÓVILES

Chenard & Walcker



ENTREGA INMEDIATA

Representante general para España:

Julián Olave

Jorge Juan, 15

M A D R I D

Automóviles y Camiones

**Hijos de
Labourdette**

Miguel Angel, 31
M A D R I D

Teléf. J-723



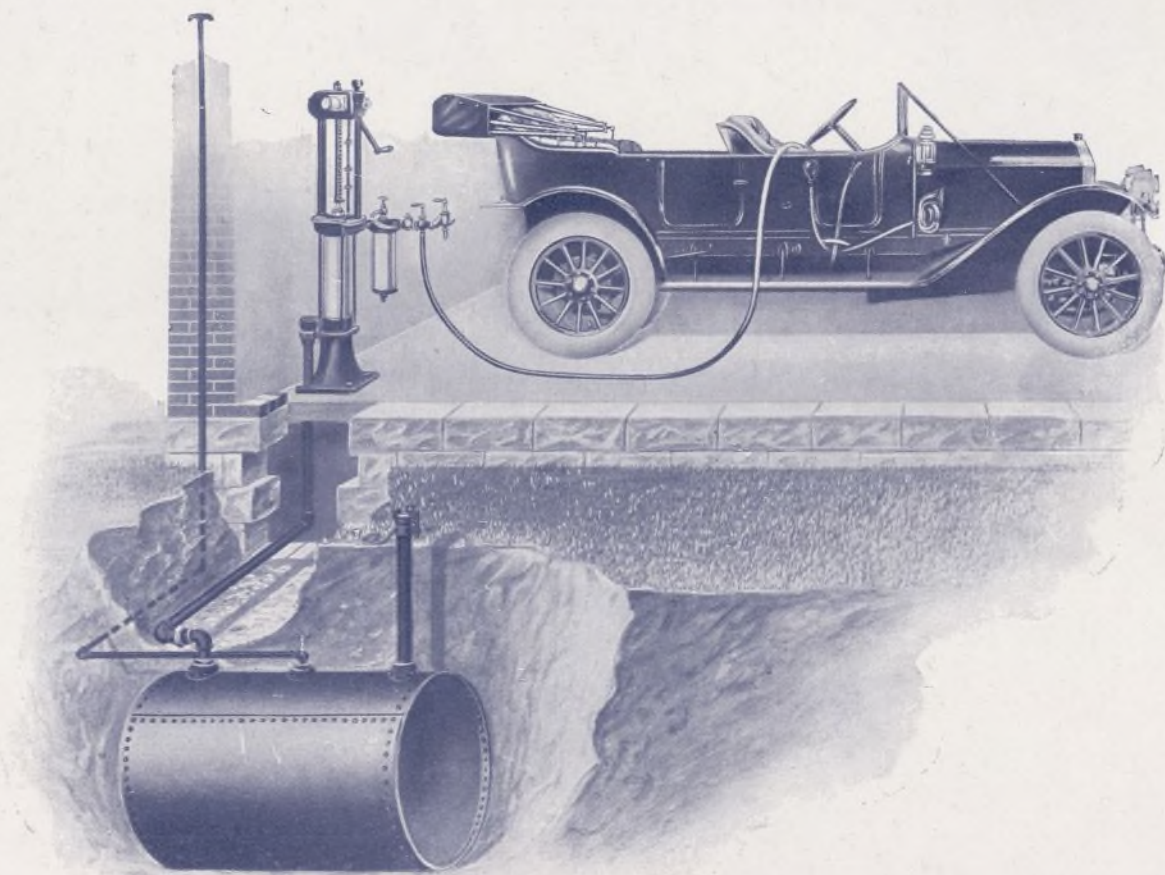
REPRESENTANTES
GENERALES PARA:

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

QUEDAN AGENCIAS REGIONALES QUE CONCEDER

La gasolina que pasa por un aparato

BOWSER



Pedid Catálogo D

Pida usted en seguida un catálogo á la Casa
S. F. Bowser & C^o. Inc.
5, rue Denis Poisson - PARIS

llega limpia de
agua y de impu-
rezas al depósito
del coche



NEUMATICOS

DUNLOP

Rambla de Cataluña, 78
BARCELONA

Sociedad Española DUNLOP (S. A.)

Telegramas y telefonemas: DUNLOP

Claudio Coello, 106
MADRID

Talleres Tipográficos STAMPA, Villalar, 10. Madrid

Ayuntamiento de Madrid