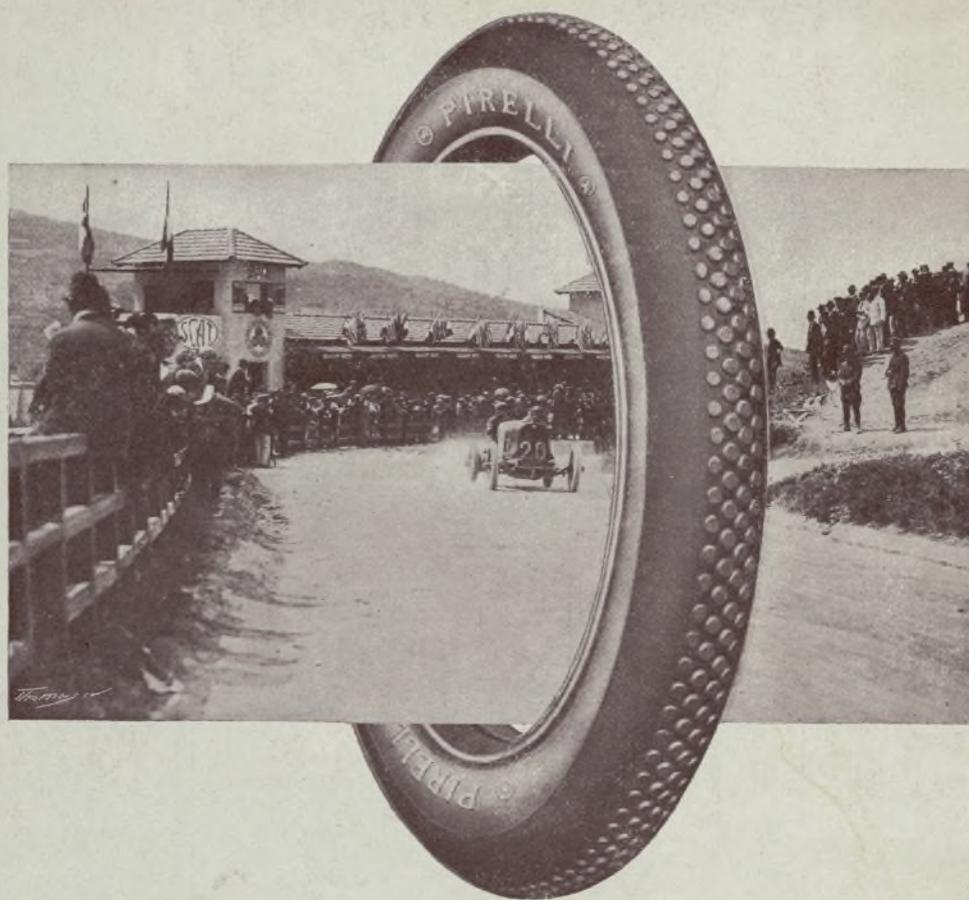


Fundado en 1915



HEMEROTECA  
MUNICIPAL

MADRID



En 1921, como en 1920,

## LA TARGA FLORIO

ha sido un **TRIUNFO** para los  
**ANTIDERAPANTS DE CLAVOS**

# PIRELLI

que llevaban el 90 por 100  
de los concursantes, incluso  
el vencedor

# 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

**En 1921, como en 1919,**

**LA CARRERA DE DOCE HORAS**

ha sido una victoria completa y definitiva para las

# **Harley-Davidson**

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

## **Motos solas, 1.000 c. c.**

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

## **Sidecars, 1.000 c. c.**

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

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

---

Representante para España

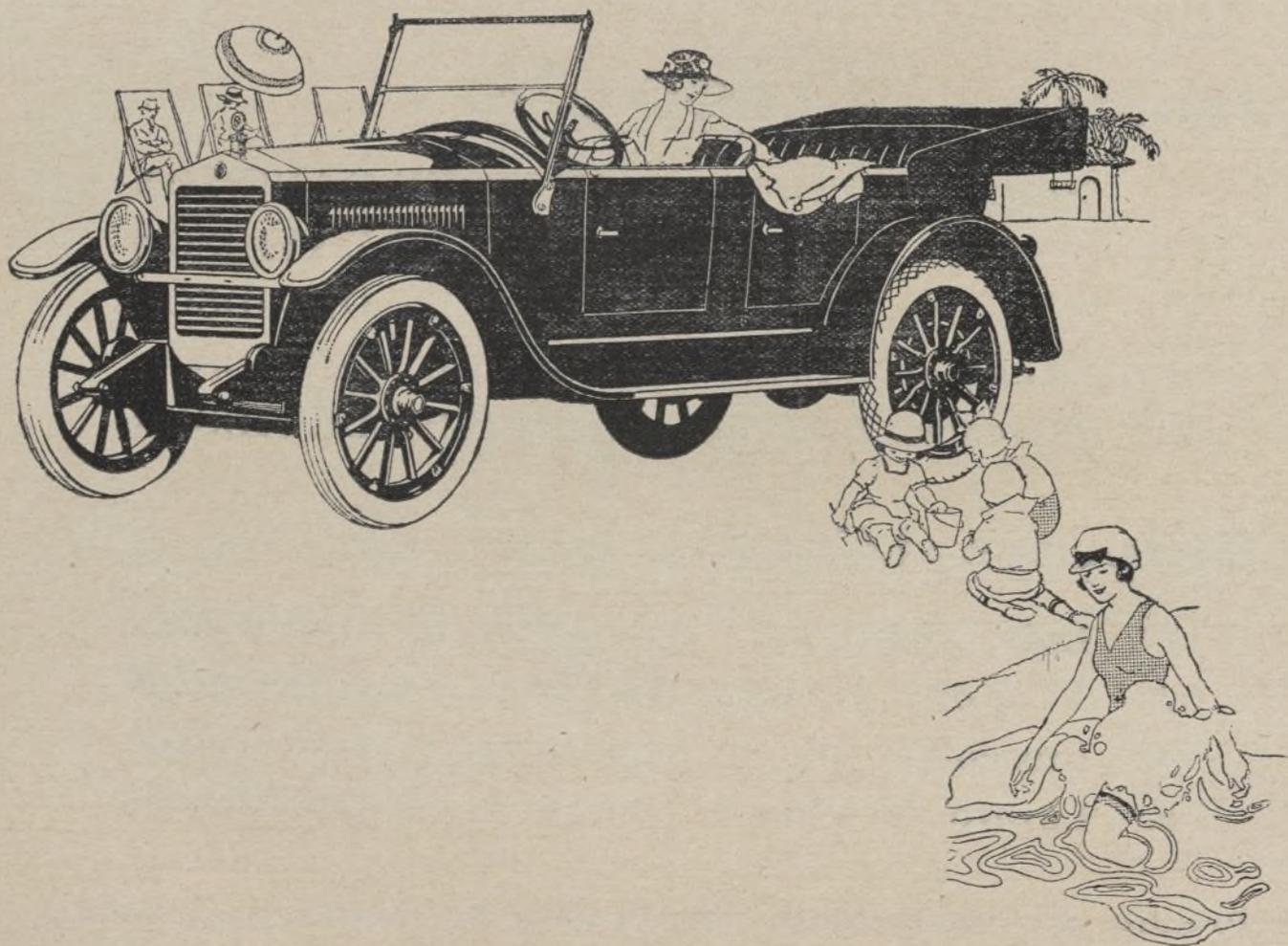
Marqués de Riscal, núm. 7

**J. A. DE LANDALUCE**

Teléfono J. 22 28 - MADRID

AUTOMÓVILES

“ ESSEX ”



Villamil

Alcalá, 62

Teléfono S-586

MADRID

Otro triunfo de las motocicletas

# Indian

Carrera de las DOCE HORAS

(10 de Julio de 1921)

CATEGORÍA 750 C. C.

1.<sup>o</sup> Baltasar Santos *Indian*  
sobre

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

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

---

**AUTOMOVIL SALON**

Talleres y Garaje:  
Lagasca, 103

MADRID

Exposición:  
Alcalá, 81

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

# Carrera Isla de Fanoe

Dinamarca Kilómetro lanzado 3-julio-1921

**1<sup>o</sup>** absoluto  
**FIAT**

TIEMPO: 21 SEGUNDOS  
Batiendo todos los "records" precedentes

PRIMERA CATEGORÍA:

**1.º FIAT 501**

Precio actual del TORPEDO 501, franco Madrid: Ptas. 14.500

**FIAT HISPANIA**  
AVENIDA CONDE PEÑALVER, 19

**MADRID**  
TELÉFONO M.-454

# HERALDO DEPORTIVO



Año VII.—No. 225  
15 agosto 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,—

## Aranceles de automóviles

Aunque la cuestión parezca olvidada por haber transcurrido algunas semanas sin que se hable de ella, no quiere esto decir que todos los interesados en el asunto hayan estado ociosos, ni mucho menos.

Por su parte el «R. A. C. E.» ha hecho trabajos, cuyo detalle no conocemos exactamente, pero que pueden suponerse leyendo el escrito que á continuación reproducimos:

«Excmo. Sr. Presidente de la Junta de Aranceles y Valoraciones.

Excmo. señor:

La Cámara oficial «Real Automóvil Club de España», y en nombre y representación de ella el que suscribe, Secretario general de la misma, tiene el honor de exponer á V. E. lo siguiente:

Por Real orden de 17 de mayo último, publicada en la *Gaceta* del 19 del mismo mes, se dictaron por el Ministerio de Hacienda las disposiciones necesarias para que en la fecha fijada al efecto se pusiera en vigor un nuevo Arancel de Aduanas.

En dicho Arancel y en cuanto se refiere á las partidas números 579, 580, 586, 587 y 589, se establecen determinados derechos de importación, que habrán de devengarse por la de los automóviles de las clases que comprenden dichas partidas, las

armaduras para los mismos y las piezas sueltas de todas clases que al motor ó á la armadura correspondan, y habrán de adeudar dichos derechos sobre la base del *avalúo*.

Cierto es, Excmo. Sr., que el procedimiento de adeudo sobre dicha base es perfectamente lógico y natural; tan es así, que tanto los Aranceles que han estado en vigor últimamente—no nos referimos exclusivamente á los derogados en 17 de mayo último, sino á la mayoría de los precedentes—, como los actuales y los sometidos á información pública recientemente, y en cuanto se relacionan con la casi totalidad de las demás partidas que en ellos figuran, se basan indirectamente en el *avalúo*, si bien la forma de percepción adoptada es la fijación del derecho á adeudar por unidad de peso.

Es de justicia reconocerlo, y así lo reconoce esta Cámara oficial, que uno de los defensores más decididos de la implantación del procedimiento de aforo sobre la base del *avalúo* fué este «R. A. C. E.»; pero al propio tiempo debe hacer constar que antes de que esa modificación arancelaria fuese puesta en vigor, y debido ello á las dificultades que preveía habrían de suscitarse al ser puesto en práctica tal procedimiento de aforo, hizo indicaciones en ese centro directivo de su dignísimo cargo, haciendo

constar que estimaba no era conveniente se adoptase el procedimiento de aforo sobre la base del *avalúo*.

La puesta en práctica de este sistema de aforo ha demostrado plenamente, hasta la evidencia, que los temores abrigados por este «R. A. C. E.» no eran infundados. No se propone esta Cámara oficial en el presente escrito estudiar las causas á las que deban atribuirse el completo fracaso del régimen de adeudo *ad valorem*; se limita tan sólo á hacer constar que semejante procedimiento de aforo en la práctica ha descontentado en absoluto, tanto á los importadores, como á los agentes de Aduanas intermediarios y como á la Administración misma; es decir, que no ha habido una sola persona de las que hayan tenido que intervenir en operaciones aduaneras efectuadas sobre la base de referencia que no haya resultado descontenta.

Procede, pues, Excmo. Sr., abandonar ese procedimiento de aforo, reemplazándolo por otro de más sencilla y fácil aplicación y que, respetando los derechos de los importadores, garantice plenamente los del Tesoro.

A juicio de esta Cámara oficial, el procedimiento que debe ponerse en práctica es el de aforo sobre la base del peso, ya que este sistema, con todos los defectos que pueda

tener, aleja totalmente las complicaciones y enojosas molestias que el procedimiento por avalúo ha ocasionado, sin beneficio ni para el importador ni para la Administración.

Ahora bien; entiende este «Real Automóvil Club de España» que la tarifa de adeudo que en cada columna del Arancel se establezca para la importación de automóviles no debe ser única, como lo era hasta el 20 de mayo último, sino que teniendo en cuenta que teóricamente el procedimiento por avalúo es el más racional y que el sistema de aforo por peso es un procedimiento indirecto de aforo *ad valorem*, á este último debe acercarse, cuanto posible sea, el sistema que se adopte.

Veamos, á continuación, qué otros fundamentos deben tenerse en cuenta para establecer el procedimiento de aforo que reemplace el hoy vigente.

Por un lado, preciso es tener en cuenta que es práctica usual, perfectamente lógica, que las carrocerías de que vienen provistas las armaduras ó *châssis* de automóviles son adecuadas al precio de estas últimas; natural es que así sea, pues sería absurdo que sobre una armadura cuyo precio de adquisición sea de 5.000 pesetas se monte una carrocería que cueste 10.000.

Por otro lado, hay que tener presente que en la actualidad puede considerarse que el precio de coste por unidad de peso de las carrocerías es sensiblemente el mismo que el precio por unidad de peso de los *châssis* ó armaduras. Existiendo, pues, esta uniformidad, y con el fin de simplificar las operaciones de aforo y al simplificarlas evitar todo riesgo de fraude, entiende este «R. A. C. E.» que el derecho á aplicar debe ser único para todas las importaciones que se encuentren comprendidas dentro del mismo grupo, es decir, que no debe de aplicarse tarifa distinta á la unidad de peso de armadura de la que haya de aplicarse á la unidad de peso de carrocería.

Claro está que no sería difícil establecer para cada grupo de los que se formen, y que á continuación propone esta Cámara oficial, un tanto

por ciento que en los casos de importación de carruajes automóviles permitiese aforar los derechos correspondientes á la armadura y los aplicables á la carrocería; pero, como hemos dicho, tratándose de aplicar un derecho de importación que se acerque cuanto sea posible al procedimiento *ad valorem*, sin ser éste ni tener los inconvenientes de éste, y teniendo en cuenta que, como acabamos de exponer, en la práctica resulta que el precio del kilogramo de carrocería es sensiblemente el mismo que el del kilogramo de armadura, y, además, que sobre una armadura de coste reducido se coloca una carrocería económica y sobre una armadura de precio elevado se coloca una carrocería de lujo, sería necesario, para proceder dentro del criterio justo y lógico, aplicar el mismo derecho al peso resultante para la armadura que al que, por aplicación del tanto por ciento que se adoptase, resultase como siendo el de la carrocería.

Aplicando el mismo derecho á la armadura y á la carrocería, ya que sus precios de coste son proporcionales sensiblemente, resulta inútil hacer deducción de tanto por ciento ninguno, y, automáticamente, al aforarse la importación de un automóvil completo la armadura pagará exactamente el número de kilogramos que pese y la carrocería quedará gravada exactamente con arreglo á su peso real y verdadero.

Respecto á la importación de camiones y ómnibus, ha de hacer presente este «R. A. C. E.» que nunca ha comprendido cuáles fueron las razones que impulsaron á la Administración para adoptar un tipo de adeudo diferente entre unos y otros, más elevado para los segundos que para los primeros.

Decimos esto porque las fábricas no construyen armaduras de un peso y características determinados para camiones y armaduras del mismo peso y características destinadas á utilizarse con carrocerías de ómnibus; no hay tal, sino que las fábricas construyen armaduras que pueden utilizarse indistintamente, ya sea montando sobre ellas plataformas ó carrocerías adecuadas para el transpor-

te de mercancías, ya sea montando sobre ellas carrocerías adecuadas para el transporte de personas. Lo único que en todo caso construyen adecuado y aplicable á uno sólo de dichos usos son las armaduras de camiones destinados á transportar grandes pesos; en estos casos las armaduras correspondientes son inadecuadas para dedicarlas al transporte de viajeros, porque los organismos de aquéllas tienen una robustez y peso tales, que hacen que el transporte de viajeros resulte antieconómico.

Ahora bien; ¿hay razón ó motivo atendible que aconseje que los derechos de importación correspondientes á una armadura que haya de emplearse transportando mercancías, sean superiores ó inferiores á los que hubieran de aplicarse á la misma armadura cuando su propietario haya de destinarla al transporte de viajeros? Entendemos que no; y decimos ésto, porque las empresas que se crean para la explotación del transporte de viajeros, son empresas tan industriales como las que se crean para la explotación del transporte de mercancías; es más: dada la enorme extensión superficial de nuestra nación, que se halla desprovista, por completo, de servicios ferroviarios, sería de desear que se creasen numerosas empresas de transportes de viajeros y mercancías, por medio de automóviles, que funcionen de modo análogo al que de funcionar tienen las empresas de ferrocarriles, y que reemplacen á éstas en aquellas regiones separadas de las redes ferroviarias.

Por estas razones entiende esta Cámara oficial que los derechos que graven las importaciones de camiones ó armaduras para camiones y los que sirven para el aforo de los ómnibus y las armaduras destinadas á éstos, sean idénticos, ya que es un hecho real que, ni técnica ni económicamente, hay fundamentos que permitan establecer derechos diferentes.

Por todo lo expuesto entiende esta Cámara oficial que el vigente procedimiento de aforo sobre la base del avalúo debe ser reemplazado por el siguiente:

NEUMATICOS  
**CONTINENTAL**

S. A. E.

CENTRAL:  
M A D R I D  
Sagasta, 6



SUCURSAL:  
BARCELONA  
P.º Gracia, 61

Tienen ya surtido  
completo con exis-  
tencias importan-  
tes de sus famosos

Neumáticos

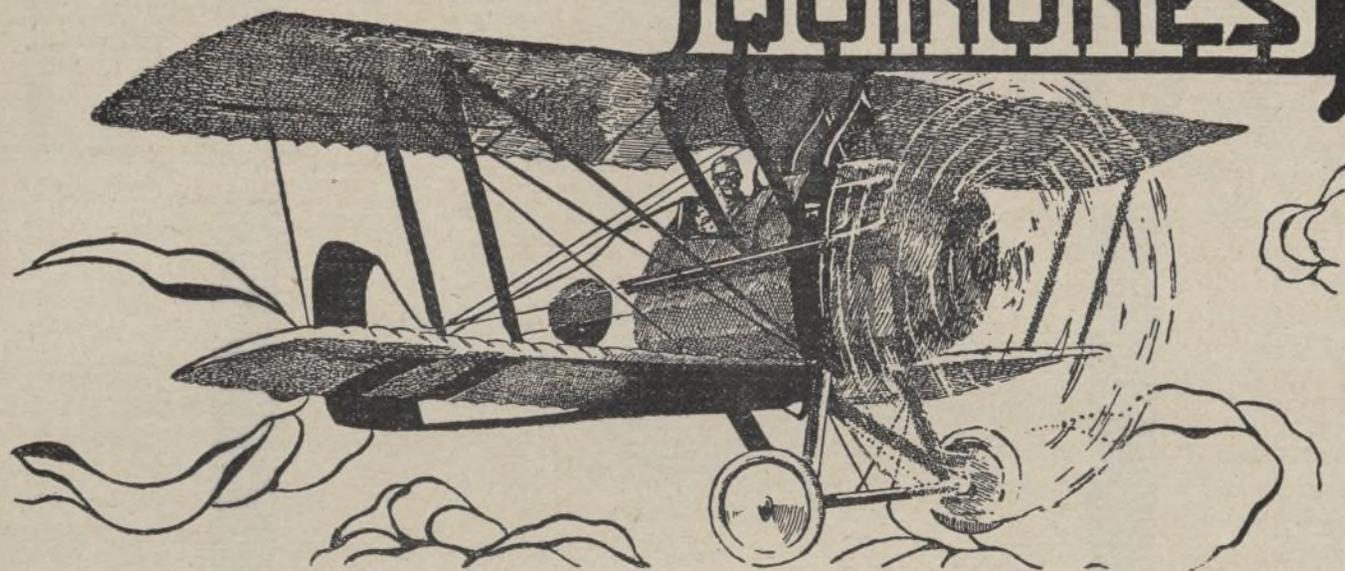
nervaduras

extrafuerte

y sus bandajes  
macizos

cuya superioridad  
ha sido de nuevo  
contrastada por su  
fiel clientela

# SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

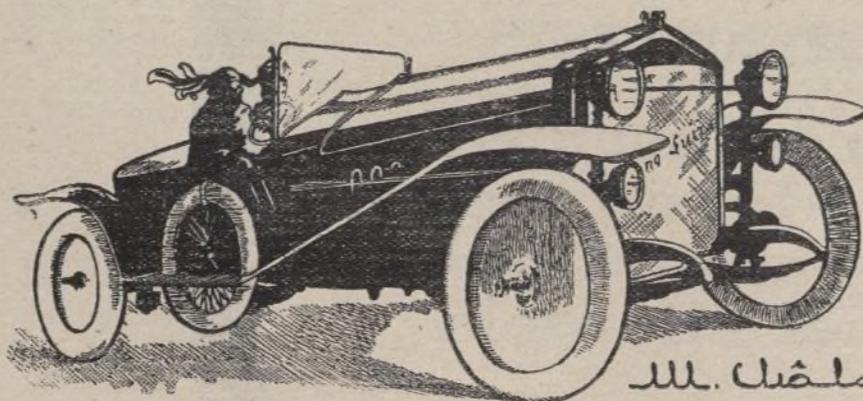


Artículos para automóviles,  
aeroplanos y globos

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. Châlais Hutchinson

Partidas	ARTÍCULOS	DERECHOS		Forma de adeudo
		1.ª tarifa — Pesetas	2.ª tarifa — Pesetas	
579	Armaduras para carruajes automóviles por caminos ordinarios y esta clase de carruajes, cuando el peso de unas u otros no exceda de 300 kilogramos . . . . .		1,—	p. n.
579 bis	Ídem id. id. id., cuando su peso esté comprendido entre 301 y 500 kilogramos . . . . .		1,20	»
579 ter	Ídem id. id. id., id. entre 501 y 600 kilogramos . . . . .		1,40	»
579 IV	Ídem id. id. id., id. entre 601 y 800 kilogramos . . . . .		1,75	»
579 V	Ídem id. id. id., id. entre 801 y 1.000 kilogramos . . . . .		2,—	»
580	Ídem id. id. id., id. entre 1.001 y 1.500 kilogramos . . . . .		2,35	»
580 II	Ídem id. id. id., id. entre 1.501 y 2.000 kilogramos . . . . .		2,75	»
580 III	Ídem id. id. id., cuando el peso exceda de 2.000 kilogramos . . . . .		3,—	»
589	Los demás camiones, carros automóviles, ómnibus automóviles para el transporte de viajeros y las armaduras para estas clases de carruajes . . . . .		0,75	»

En relación con las disposiciones complementarias dictadas posteriormente á 17 de mayo último, y, muy especialmente, sobre aquellas que se refieren al recargo á imponer á las mercancías importadas de países cuya moneda está en la actualidad depreciada con respecto á la peseta, debe hacer constar esta Cámara oficial, y suponiendo que el motivo de dichas disposiciones sea el de establecer, en cierto modo, una compensación que destruya ó equilibre la ventaja que pudiera encontrarse al importar artículos fabricados por dichos países, lo siguiente:

Todos los países cuya moneda está depreciada con relación á la peseta, ó bien venden sus artículos facturándolos en pesetas ó los venden á precios que guardan constante relación con el cambio ó diferencia de valor que haya entre la moneda del país productor y la del país comprador; es, por lo tanto, el resultado alcanzado por medio de dichas disposiciones absurdo, como ya lo hacía constar de un modo evidente este «R. A. C. E.» en su escrito al Sr. Ministro de Hacienda de 13 de junio

último, y siendo, como queda dicho, absurdo el resultado obtenido, deben anularse dichas disposiciones.

Por todo lo expuesto, esta Cámara oficial, usando del derecho que le concede la Real orden de 25 de junio último, ruega á V. E. la tenga por personada, por medio del presente escrito, en la información pública abierta en relación con el proyecto arancelario formulado por la Comisión permanente de la Junta de Aranceles y Valoraciones.

Dios guarde á V. E. muchos años.  
Madrid, 28 de julio de 1921.—  
*El Secretario General.*

## AUTOMOVILISMO

### Las carreras resonantes...

El «Gran Premio de Francia» ha tenido, según algunos, una enorme colosal importancia...

Veamos las consecuencias:

En primer lugar, el vencedor se ha visto secuestrado por reclamacio-

nes (que parecen archijustificadas) de constructores franceses é italianos que reivindican la prioridad de diversas de las «maravillas» que, como novedad de su invención, se traía el famoso constructor americano, y que eran más antiguas que la tos.

En segundo lugar, el «Automóvil Club de Francia», con un buen sentido verdaderamente justificado, acaba de hacer público que organizará un «Gran Premio» en 1922, pero... Véase el pero:

«En su sesión del 2 de agosto de 1921, la Comisión deportiva ha decidido, por unanimidad, adoptar el principio de una carrera para 1922, á condición de que la industria francesa manifieste su intención de tomar parte en la carrera. Al efecto, la Comisión deportiva introducirá en su reglamento la facultad para ella de renunciar á esta organización si la proporción de los inscriptos franceses no representa, por lo menos, un tercio de los constructores y un tercio de los coches inscriptos.»

Muchas cosas pueden ocurrir en doce meses. Pero nos atrevemos á sospechar que «la industria francesa» no ha de entusiasmarse con ese «Gran Premio».

\* \* \*

El fiasco de la inscripción de concurrentes al «Gran Premio de Francia, 1921», hizo decir á uno de los cronistas que preconizan las carreras, que el verdadero certamen internacional de 1921 sería la «Copa Florio» y el «Gran Premio de Italia».

La lista de inscriptos nos ofrece las marcas siguientes: «Ballot» (tres coches), «Sunbeam» (dos), «Talbot Darracq» (dos), «S. C. A. T.» (dos), «Itala» (tres), «Fiat» (tres).

Y las últimas noticias acusan una marcada incertidumbre respecto de la salida de algunas de las tres marcas italianas.

Decididamente, esto de las grandes carreras es sumamente interesante para la industria automovilista...

¡Y los que opinamos lo contrario somos unos quesos...!

R. RUIZ FERRY.

# PARISINAS

Después de muchos años de reinos de los vehículos del tipo de tres ruedas, con la delantera motriz, he aquí que París nos envía, como la última palabra del modernismo, este curioso vehículo.

Su vista basta para darse cuenta de que se trata de un vehículo de consumo reducido, pues aunque la

Estos precios equivalen á 55 céntimos de peseta el kilómetro y tres pesetas hora, *hasta tres personas...*

O sea, en romance vulgar, la cuarta parte de lo que cuesta en Madrid un servicio equivalente, aunque, desde luego, mucho menos confortable é infinitamente más destartado.



«Tri-taxi» parisino: el «salón de máquinas»

disposición de la carrocería ha previsto tres asientos, es toda ella ligera de peso. Además, en París el piso es excelente, aunque los parisinos digan lo contrario, y sus cuestas son contadas y suaves, por lo general.

Lo positivo es que aumenta el número de vehículos públicos y que hay competencia de precios en beneficio de los parisinos y de los forasteros.

Lo contrario de lo que acontece en Madrid, donde este servicio es cada vez peor y cada día más caro.

El coche de tres ruedas, cuyas fotos acompañamos, cuesta 93 céntimos de franco el kilómetro y seis francos la hora parado.



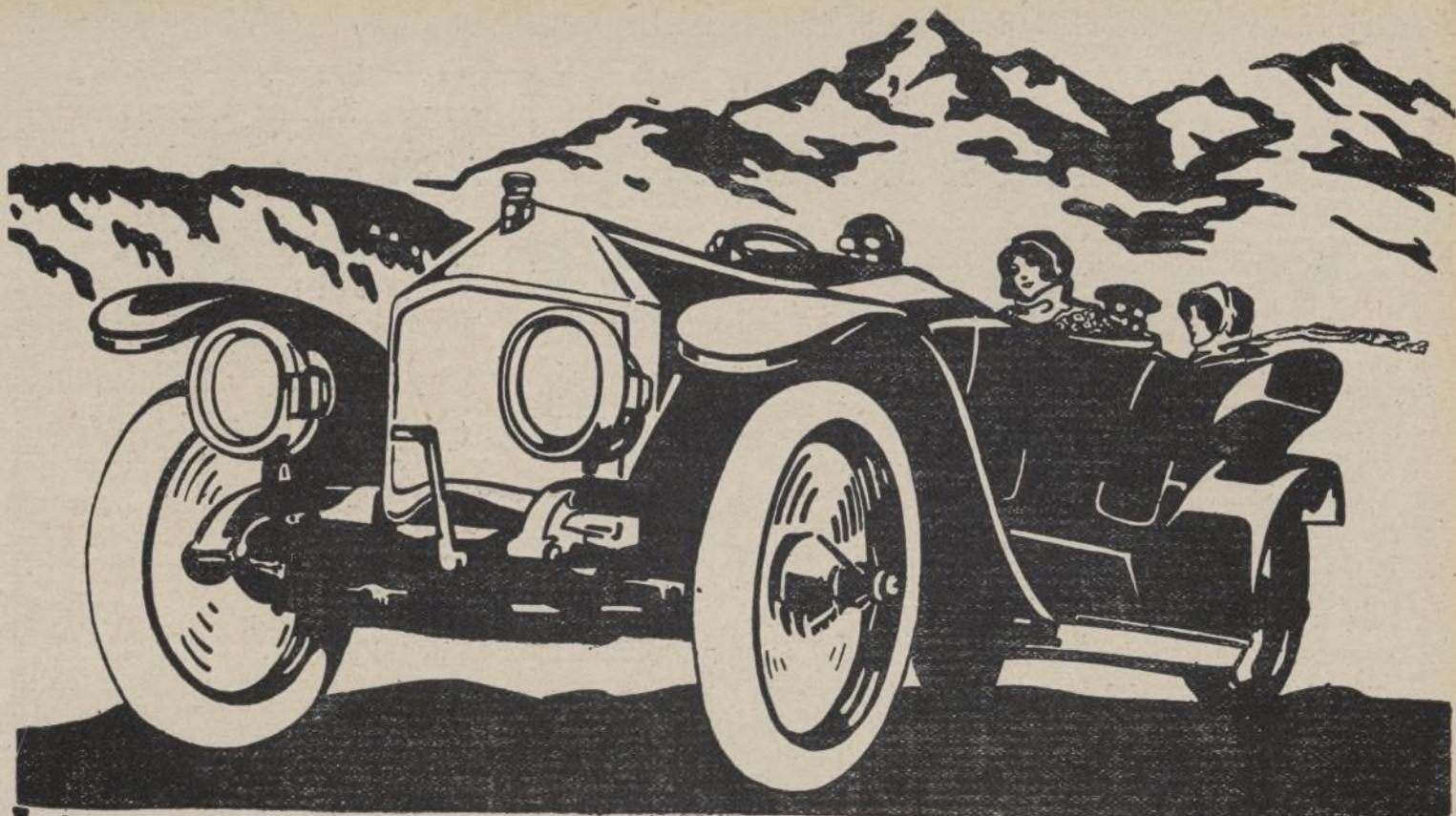
Tres ruedas... pero cuatro neumáticos

Como puede verse en las fotografías, se trata, en cuanto al motor, de un «dos cilindros opuestos», tipo motocicleta ligera, de una fuerza de seis caballos, y aunque el aspecto del conjunto mecánico da idea de una cosa complicada por ir todo al aire, el manejo es sumamente sencillo.

Todo va al aire porque necesita de ese aire... para su necesaria refrigeración.



El nuevo «tri-taxi» parisino



Automóviles  
**Metallurgique**

Campeón de Rendimiento de Navacerrada

**Entrega en plazo inmediato sus  
nuevos modelos**

- 14 HP
- 18 HP
- 26 HP normal
- 26 HP sport

Todos con arranque y alumbrado eléctrico

**Gonzalo R. Peñalver**

Paseo de la Castellana, 6 duplicado. - Teléfono S-607  
Calle de Génova, 11 - Teléfono J-444 - MADRID

# NEUMATICOS "R. S." MACIZOS "DELTA"

## DOS ARTICULOS

DE PRODUCCIÓN NACIONAL,  
DE CALIDAD INMEJORABLE,  
DE RESULTADOS INCOMPARABLES,  
DE PRECIOS VENTAJOSÍSIMOS

Una sola comparación  
de ambos artículos con  
cualquiera análogo de  
los de más fama mun-  
dial, convencerá com-  
pletamente ❖ ❖ ❖ ❖

Hoy se fabrican tanto  
los neumáticos "R. S."  
como los macizos "DEL-  
TA" con la maquinaria  
más perfeccionada co-  
nocida ❖ ❖ ❖ ❖

PRECIOS Y CONDICIONES

# KLEIN Y C<sup>IA</sup>

MADRID  
Gaztambide, 3

BARCELONA  
Princesa, 61

BILBAO  
Eguía, 4

VALENCIA  
Lauria, 9

SEVILLA  
P.<sup>a</sup> San Fernando, 16

ZARAGOZA  
San Clemente, 4



TURISMO AÉREO

# Andraitx - Palma



¿Qué tenían aquella tarde las aguas de Andraitx? No sé. Pero el puerto diminuto y risueño parecía decirme que me quedara allí.

El hidroavión descansaba tranquilamente sobre las aguas, que el viento rizaba un poco. Las barquichuelas lucían empavesadas, elegantes y vistosas y una muchedumbre regocijada contemplaba el pájaro inmóvil.

Colomer se me acercó diciendo: ¿vamos inmediatamente á Palma? Lo que tú quieras—repuse pensando no sé en qué.

Pero el puerto aquel, el puerto risueño de aguas claras, seguía atrayéndome, y así repuse:

¿Por qué no hemos de pasar aquí la noche? Hay luna; el misterio nocturno ha de ser inmenso en este bello sitio, y mañana volaremos á Palma, cuando el sol comience á besar el silencio grandioso de las costas isleñas.

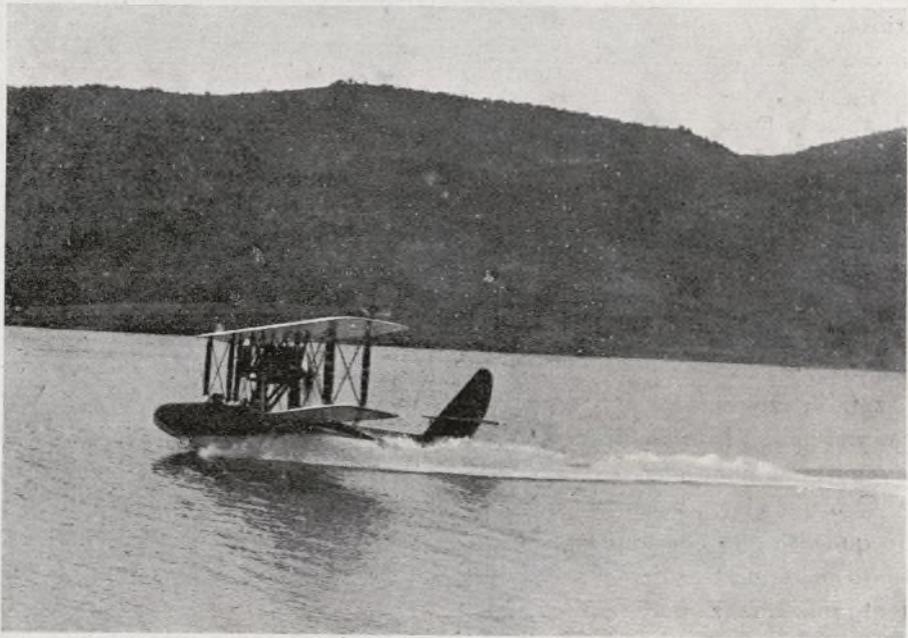
No—repuso el muchacho—; mejor es partir ahora y el aparato podrá dormir esta noche en el hangar más cómodamente que sobre las aguas.

—Pero... si el sol agoniza; ¿no lo ves?

—No te preocupes. Llegaremos... con bastante sol.

\* \* \*

Ponemos el motor en marcha. Colomer me advierte que permanezca



El hidro «Mallorca», despegando en Andraitx

sentado antes de llegar á la boca del puerto, pues hay en aquel sitio un remolino de aire que nos hará bailar.

Despegamos. El público aplaude entusiasmado y agita nerviosamente la amiga blancura de unos pañuelos. Llegamos al remolino de aire y con una mano procuro amortiguar los bandazos apretando el aro de la brújula. Damos dos tumbos consecutivos y nos echamos á reir. Ya hemos pasado.

Un viraje rápido, ceñido, y otra

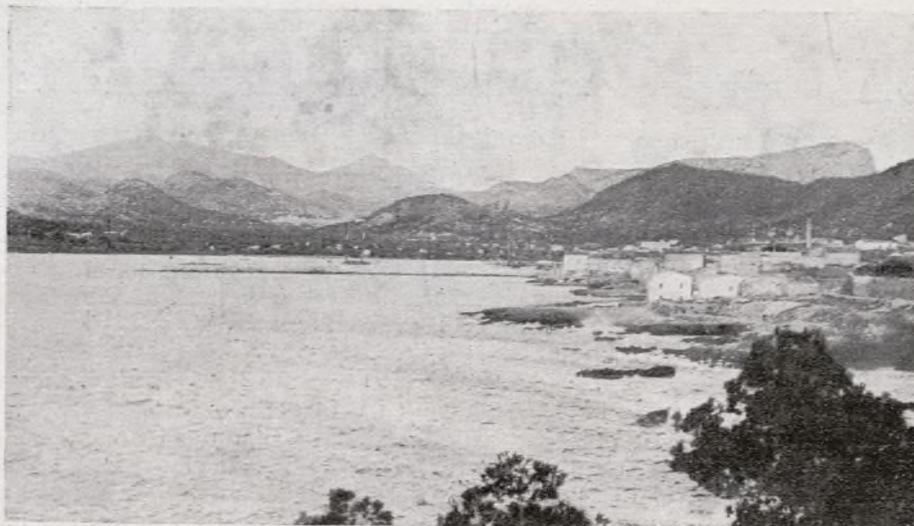
vez sobre el gentío que nos saluda. Otro viraje. Ya hemos logrado altura. Las manos amigas, que estrechamos un minuto antes, nos dan el adiós desde la honda lejanía. El puerto es pequeño, muy pequeño. Las cimas gigantes de los montes vecinos parece que se yerguen como queriendo evitar que en nuestro vuelo las hagamos pequeñas. ¡Pobres cimas! ¡Tenemos la orgullosa convicción de que os vencemos!

\* \* \*

Vamos solos Colomer y yo, sentados uno junto al otro. El muchacho ha sacado el reloj y me lo enseña. Agoniza con lentitud la tarde, una tarde de julio despejada y tranquila. El oro del sol pone un espejo, que ciega, sobre las aguas azules. Ya no vemos el puerto. Una montaña altiva lo esconde celosa.

Allá abajo quedan las gentes alegres, los trajes claros, las barcas inquietas, las risas locas de una juventud que vive la vida en la tarde festiva.

Aquí en lo alto... Colomer y yo; el canto siempre igual y siempre distinto del motor potente; la visión cegadora de los paisajes costeros,



Vista general del puerto de Andraitx

y la nostalgia de aquel puerto diminuto y azul, cuyo recuerdo vuela con nosotros como hada misteriosa..

\* \* \*

Ya va esfumándose la Dragonera. En los estertores del crepúsculo parece la pequeña isla una figura de espejismo sobre una visión de oro y azul. Si; azul el mar y el cielo y la crestería lejana que se recorta un poco menos intensa.

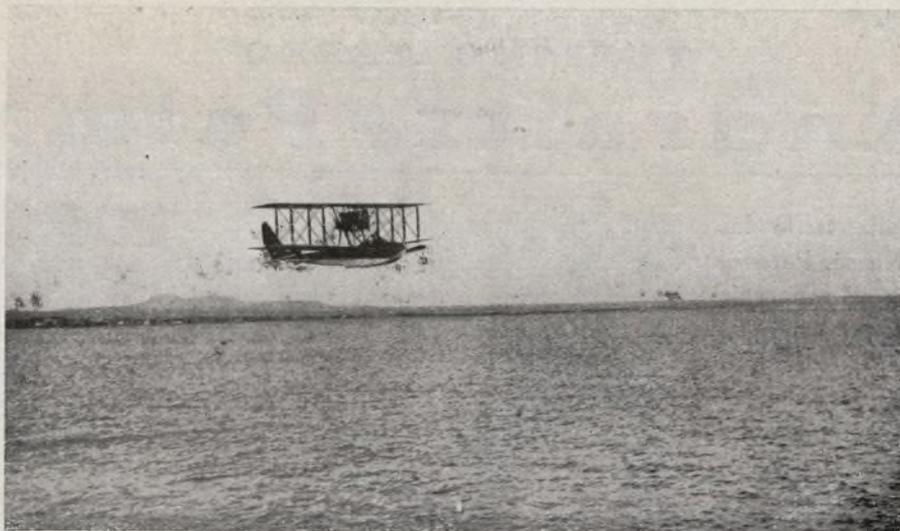
Oro que ciega, la mirada del sol; oro que viste, las aguas que van quedando bajo nuestros timones. Oro lucente que poetiza con amplia estela la muerte del día, la plácida hora estival...

\* \* \*

En procesión admirable han ido desfilando los bellos sitios de nuestra costa. *Cap de la Mola, Cap des Llamps, las blancas playas de Santa Ponsa, Les Penyes Rotjes, Cola Figuera, las diminutas islas del Toro y La Porrassa, La Punta Negra, Las Illetas, Porto Pi, El Terreno...* Estamos sobre Palma.

Manolo quita una mano del volante, saca el reloj y me lo enseña riendo.

Después bajamos la cabeza para huir del aire y del roncar de la héli-



El «Mallorca» sobre la bahía de Palma á su regreso de Andraitx

Fots. Ferrer

ce y me dice, gritándome al oído: «¿te has fijado? *Todavía* hay sol.»

Claro que hay sol. ¡Hace tan sólo siete minutos que despegamos en el interior del Puerto de Andraitx!

\* \* \*

Volamos á unos ochocientos metros sobre Palma. Colomer inicia una espiral bastante ceñida y vamos bajando, sin abandonarla, hasta las mismas agujas de los campanarios. El aviador de la «Aero Mayorquina» no hace espirales cuando realiza evoluciones pacíficas, cuando reparte bautismos de aire y puede impresionar á los pasajeros. Pero reconocamos que cuando las circunstancias son distintas... *asimismo* las sabe hacer. ¿Verdad?

\* \* \*

—¿Vamos á la Ciudad Jardín?

—A donde quieras.

Y el aparato se precipita furioso sobre las casetas de los bañistas. La gente corre. Por lo menos pensarán que vamos á convertirlos en papilla. Pero no, el aparato se levanta como caballo encabritado y vira lentamente sobre un ala para regresar á Palma por frente al Molinar. Vemos las

casas, las personas, todo. De pie saludo á los transeuntes que agitan los pañuelos y aplauden al modestísimo y experto aviador.

Rozamos casi el edificio de La Lonja y un precioso amerrizaje en el interior del puerto pone fin á nuestro hermoso paseo.

Poco después el «Mallorca» descansa en el hangar, tranquilo, serio, como antes descansara sobre las aguas de Andraitx.

En nuestros oídos perdura el roncar del aparato. Y en nuestras almas, un poco bohemias, la visión luminosa de nuestros campos, de nuestras costas, de nuestros bosques y nuestros cantiles y la nostalgia de aquel puerto diminuto y azul que semeja llamarnos con voces de misterio...

JAIME FERRER Y OLIVER.

## AERONÁUTICA

# La Copa Gordon Bennet

La famosa competición aerostática va á tener lugar este año en Bélgica por haberla ganado el año último, en el concurso celebrado en los Estados Unidos de América del Norte, el globo «Bélgica», que pilotaban los excelentes aerosteros belgas Demuyter y Labrousse.

El historial de esta prueba es el siguiente:

1906.—El 30 de septiembre, salida del Jardín de las Tullerías, en París. Gana la prueba F. P. Lahm, americano, con 645 kilómetros.

1907.—El 21 de octubre, salida de St. Louis (Estados Unidos). Vencedor, Erbsloh, alemán, con 1.367,650 kilómetros.

1908.—El 11 de octubre, con salida en Berlín. Vencedor, coronel Schaeck, suizo, con 1.212 kilómetros.

1909.—El 3 de octubre, salida de Zurich. Vencedor, Edgard Mise, americano, con 1.100 kilómetros.

1910.—El 17 de octubre, salida de St. Louis (Estados Unidos). Vencedor, Hawley, americano, con 1.912,800 kilómetros.

1911.—El 7 de octubre, salida de Kansas City (Estados Unidos). Vencedor, Gericke, con 708 kilómetros.

1912.—El 27 de octubre, salida de Stuttgart (Alemania). Vencedor, Bienaimé, francés, con 2.191 kilómetros.

1913.—El 12 de octubre, salida de París (Tullerías). Vencedor Ralph Upson, con 618 kilómetros.

Desde esta fecha hasta 1920 no se celebró la competición, y en dicho año fué ganada por Demuyter con un recorrido de 1.700 kilómetros.

# Bosch



La nouvelle  
**MAGNETO  
BOSCH**



**GRAISSEUR  
BOSCH**  
pour toutes machines



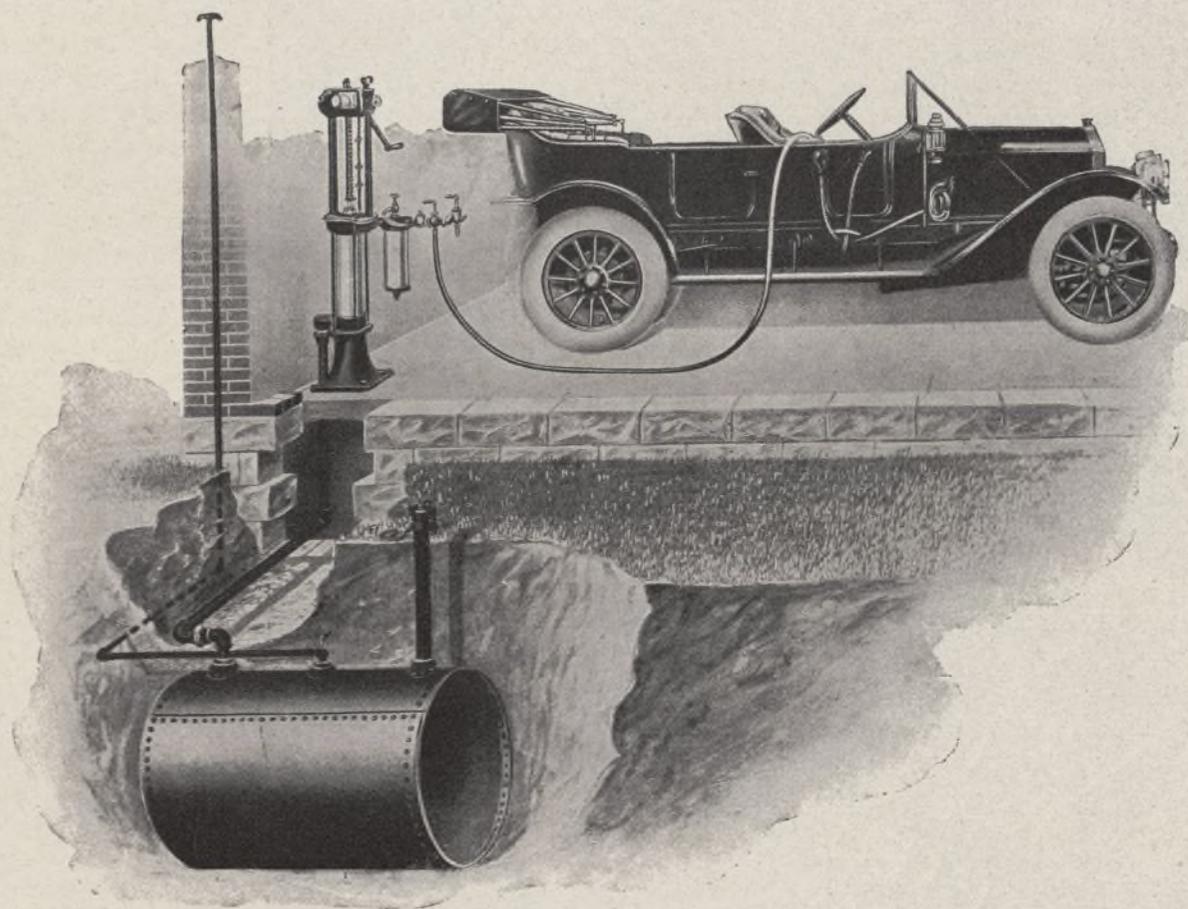
Lumière  
et Démarreur  
Bosch

Representantes exclusivos para España  
**F. XAUDARÓ Y C<sup>ª</sup>**  
Barcelona, Aragón, 254.

SUCURSAL EN MADRID:  
Villanueva, 32 dp.º

La gasolina que pasa por un aparato

# BOWSER



Pedid Catálogo D

Pida usted en seguida un catálogo á la Casa  
**S. F. Bowser & C<sup>o</sup>. Inc.**  
5, rue Denis 'Poisson - PARIS

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

FOTOGRAFÍA ARTÍSTICA



*ATARDECER EN EL JARDÍN (ARANJUEZ)*

*Fot. Castellanos*





Camioneta  
**ELIZALDE**

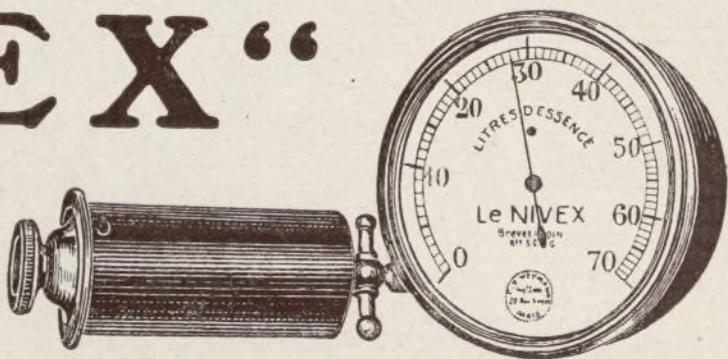
1 1/2 TONELADA  
DE CARGA ÚTIL

CONCESIONARIO: **UREÑA**  
Prim, 1 MADRID

# “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

# MOTO-NAFTA



La mejor esencia para  
automóviles.

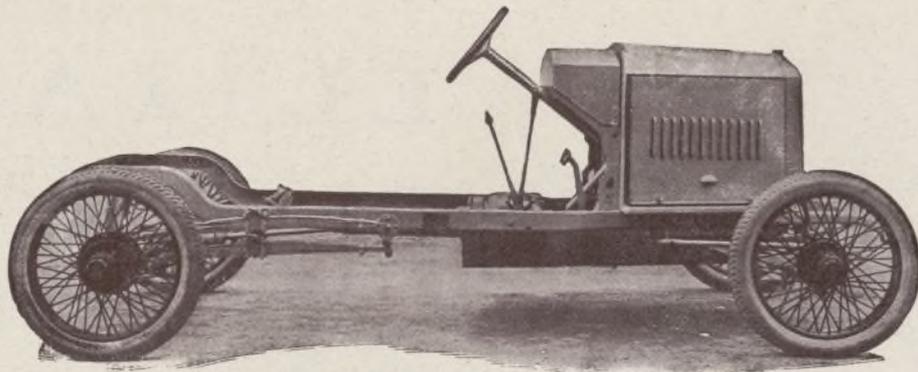
PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

# ACEITE



# JÚPITER

Inalterable à todas las temperaturas



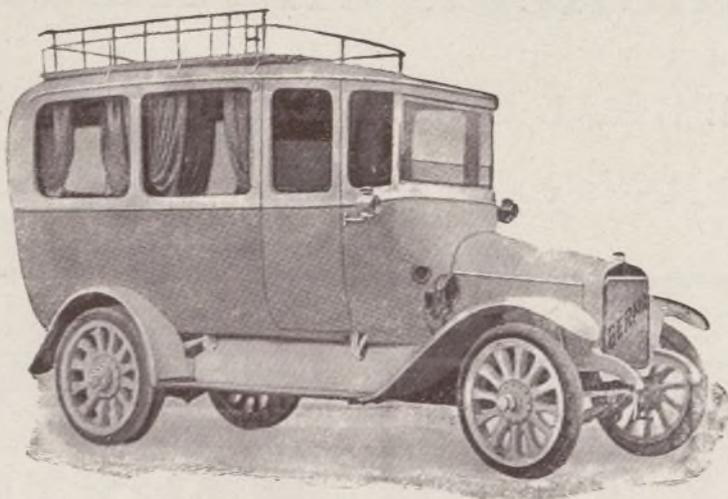
# Automóviles ESPAÑA

FABRICA  
NACIONAL **F. BATLLÓ, S. en C.** CHASSIS  
8/10 HP.

**OFICINAS Y TALLERES:**  
**San Andrés, 430 (S. A.)**

**BARCELONA**

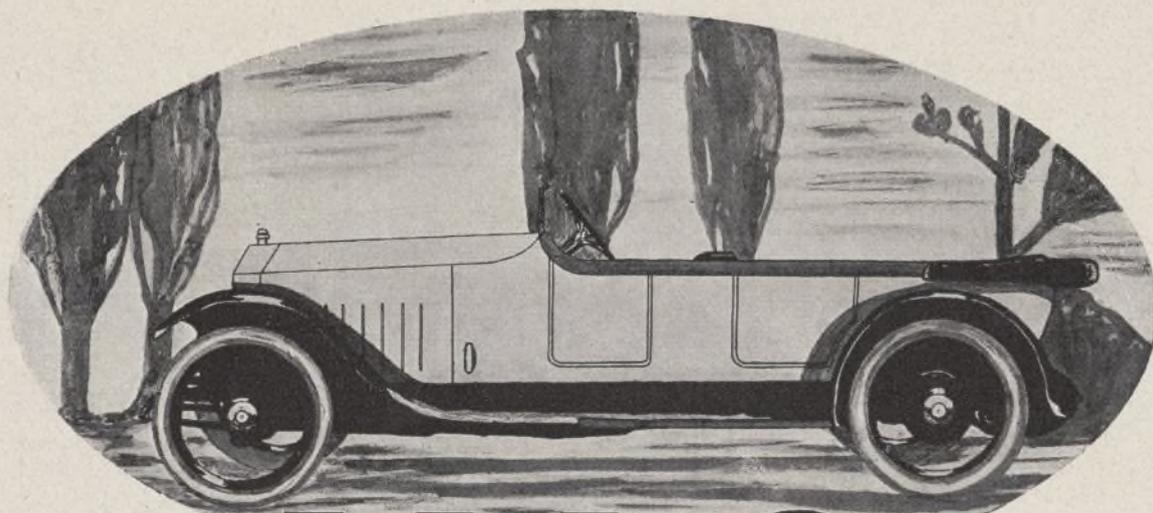
# Camiones BERNA



**ENTREGA INMEDIATA**

**REPRESENTACION GENERAL EXCLUSIVA:**  
**Gonzalo R. Peñalver**  
P.º de la Castellana, 6 d.º

**Calle de Génova, No. 11**  
☛ ☛ Teléfono J. 444 ☛ ☛  
Teléfono S - 607 **MADRID**



# NAG



**ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES (S. A.)**

**CENTRAL:**  
Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 8 y 10

**EXPOSICIÓN:**  
Alberto Aguilera, No. 62

**DEPÓSITO:**  
Francos Rodríguez, 42. - MADRID

**REPRESENTANTES:**

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

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

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

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

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

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

**AGENTE EN MADRID:**

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

**AUTOMÓVILES Y CAMIONES**

**GRAN LUJO**

**GRAN RENDIMIENTO**

**ULTIMOS MODELOS ACABAN DE LLEGAR**

PASA POR  
TODAS PARTES



EL MACIZO

**BERGOUGNAN**

Ayuntamiento de Madrid

La «Copa» es una prueba de distancia, y en la actualidad el *record* de ésta en globo lo posee el alemán Berliner, que efectuó el recorrido de 3.052 kilómetros en los días 8 al 10 de febrero de 1914.

El *record* de permanencia en el aire lo tiene también un alemán, Hugo Aulen, con ochenta y siete horas (13 al 17 diciembre 1913).

\* \* \*

Hacíamos el año pasado votos porque el «Real Aero Club de España» concurrese á la «Gordon Bennet, 1921», y tenemos la satisfacción de ver que, en efecto, España ha inscrito un globo en dicha competición.

Se trata de un 2.200, nuevo, construido especialmente para concursos, y se había designado para tripularlo al comandante Herrera y á Eduardo Magdalena, es decir, una de las primeras figuras de la aeronautica militar y la primera de la aerostación civil. En efecto, Eduardo Magdalena, tesorero perpetuo del «Aero Club», es el piloto español civil, de globos, que más ascensiones tiene efectuadas, y nadie con más prestigios podría ostentar la representación española en un concurso como el que nos ocupa.

El globo se denomina «Jesús Fernández Duro», en recuerdo del fundador del «Aero Club», siendo acuerdo firme dar el nombre de «General Vives» al segundo globo que el «Club» adquiera (ó que matricule alguno de sus socios) honrando así el recuerdo del propio Duro, puesto que el hoy ilustre general don Pedro Vives y Vich fué su colaborador en la fundación del «R. Ae. C. E.»

\* \* \*

El año último el mar limitaba las posibilidades de los aeronautas para elevar en cuantía importante la c.fra del recorrido. Este año el inconveniente lo opone la situación político-social de Rusia.

En efecto, á instancia del «Aero Club de Francia» (á la que se adherieron inmediatamente España y los Estados Unidos), los organizadores han acordado considerar reglamentariamente el territorio ruso como si fuera un océano.

Es decir, que todo aterrizaje efectuado en Rusia equivaldrá á una desclasificación.

La prueba se correrá bajo los reglamentos generales de la «F. A. I.», el reglamento adoptado especialmente por el *bureau* de dicha entidad el 10 de enero último y las siguientes disposiciones adoptadas por la Comisión deportiva del «Aero Club de Bélgica»:

Artículo 1.º La inflación de los globos tendrá lugar en Bruselas, en los terrenos del Solbosch, al final de la Avenida de las Naciones (lado Este del Bosque de la Cambre), dándose las salidas el domingo 18 de septiembre, después de las cuatro de la tarde.

Art. 2.º Los premios y copas siguientes serán adjudicados á los concurrentes:

*Primer premio.* a) Posesión provisional, por un año, de la «Copa Gordon Bennet».

b) Posesión definitiva de la Copa de plata ofrecida por el «Aero Club de Bélgica».

c) La mitad del importe de los derechos de inscripción no reembolsados y de los que abandonen la matrícula.

*Segundo premio.* a) Placa de oro del «Aero Club de Bélgica».

b) El tercio del importe de los derechos de inscripción no reembolsados y de los que abandonen la matrícula.

*Tercer premio.* a) Placa de plata del «Aero Club de Bélgica».

b) El saldo del importe de los derechos de inscripción no reembolsados y de los que abandonen la matrícula.

*Medallas.* Los participantes (pilotos y segundos pilotos) recibirán la Medalla conmemorativa, acuñada con tal motivo.

Art. 3.º Además del material de ascensión propiamente dicho, cada concurrente deberá proveerse de los siguientes elementos:

a) 20 metros de manga de inflación de 300 mm. de diámetro.

b) 100 sacos de lastre de inflación.

c) Un encerado para el apareado del globo.

d) Un barógrafo destinado á la comprobación de la ascensión, que será precintado por los comisarios deportivos.

Art. 4.º El material deberá estar en Bruselas desde el 10 de septiembre, y el 14 como plazo máximo.

Art. 5.º El «Aero Club de Bélgica» se encargará de efectuar por su cuenta, para los concurrentes que así lo deseen, el transporte del material desde la estación al depósito del Solbosch.

Art. 6.º La guarda y vigilancia del material quedan, asimismo, á cargo del «Aero Club de Bélgica».

Art. 7.º La comprobación del cubo de los globos será efectuada por la Comisión deportiva del «Aero Club de Bélgica» desde el 15 de septiembre. Los concurrentes, ó sus de-

legados, quedan invitados á asistir á esta operación.

Art. 8.º El «Aero Club de Bélgica» suministrará equipos de personal de maniobras, tanto para el transporte del material desde el almacén al lugar de la inflación, como para las operaciones de la misma inflación, bajo la responsabilidad del piloto ó de su delegado.

Art. 9.º Debiendo comenzar la inflación el 17 de septiembre, á las cuatro de la tarde, á lo sumo, los aerostatos deberán estar listos el mismo día á las dos de la tarde, á lo sumo, en el lugar que les será indicado, previo sorteo.

Art. 10. El gas (gas especial de alumbrado) será facturado á los concurrentes al precio máximo de 0,60 el metro cúbico, y deberá ser satisfecho su importe en la Secretaría del «Aero Club» antes del 17 de septiembre, á las doce del día.

Art. 11. El libro de á bordo y el certificado de aterrizaje serán suministrados por el «Aero Club de Bélgica».

Art. 12. Cada aerostato deberá llevar su pabellón nacional, así como los colores del Club que represente.

\* \* \*

La circunstancia de no regresar el comandante Herrera del viaje de estudio que está realizando para el establecimiento de la línea aérea «España-Argentina», hasta después de la fecha de la salida de este certamen, ha hecho precisa la sustitución de dicho piloto.

En su lugar irá Eduardo Magdalena, y como ayudante piloto en esta ascensión irá el comandante La Llave (D. Joaquín), secretario de la Comisión de Aeronáutica del «Real Aero Club de España» y excelente piloto aerostero.

Hagamos votos porque nuestra bandera se clasifique en lugar honorable en la «Copa Gordon Bennet, 1921».

EFE.

## LOS «SEIS DÍAS» MOTORISTAS

La prueba que el día 6 terminó en Suiza ha sido un nuevo triunfo para los motoristas «del país».

Era de suponer que así sucediera, pues el conocimiento de las carreteras del recorrido era el principal factor de este certamen. De su curso y peripecias nos ocuparemos en el número próximo.

## AVIONES FRANCESES

En nuestro número del 25 de julio último, comenzamos la publicación de los aviones franceses modernos.

Un olvido involuntario nos hizo omitir que todos los aparatos cuyas fotos reproducíamos pertenecen á la marca «Morane-Saulnier».

Esta salvedad es innecesaria para los inteligentes de la Aviación, pero no todos nuestros lectores conocen los tipos de aviones, tan de memoria, que sea posible prescindir de la mención de su marca.

Damos hoy dos de los tres tipos que construye la casa «Potez». El

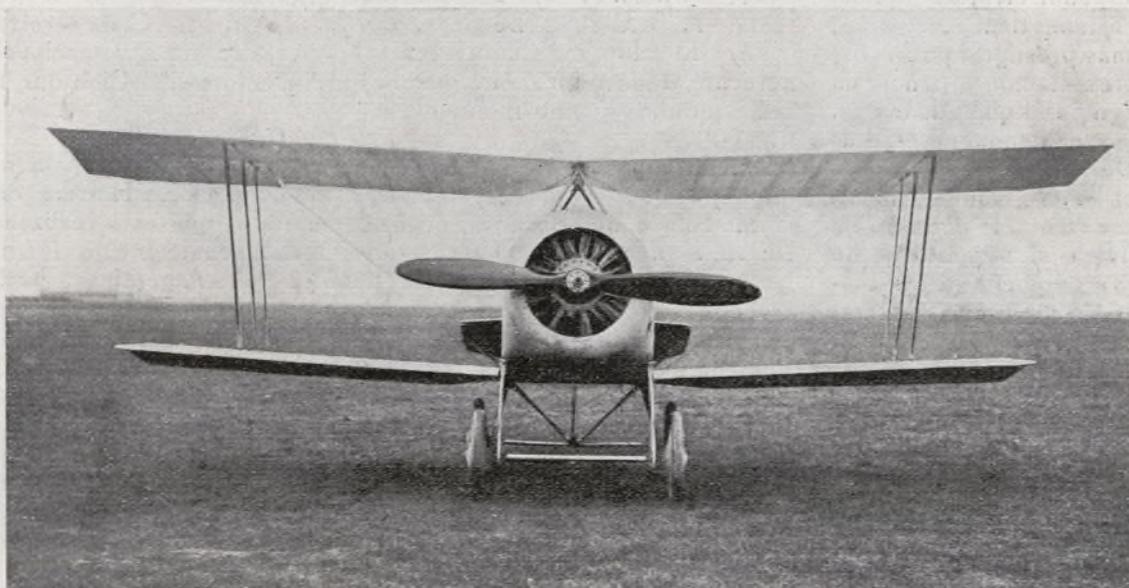
que falta, del cual no tenemos fotografía, es un trimotor destinado á las

diversas compañías de transportes aéreos.

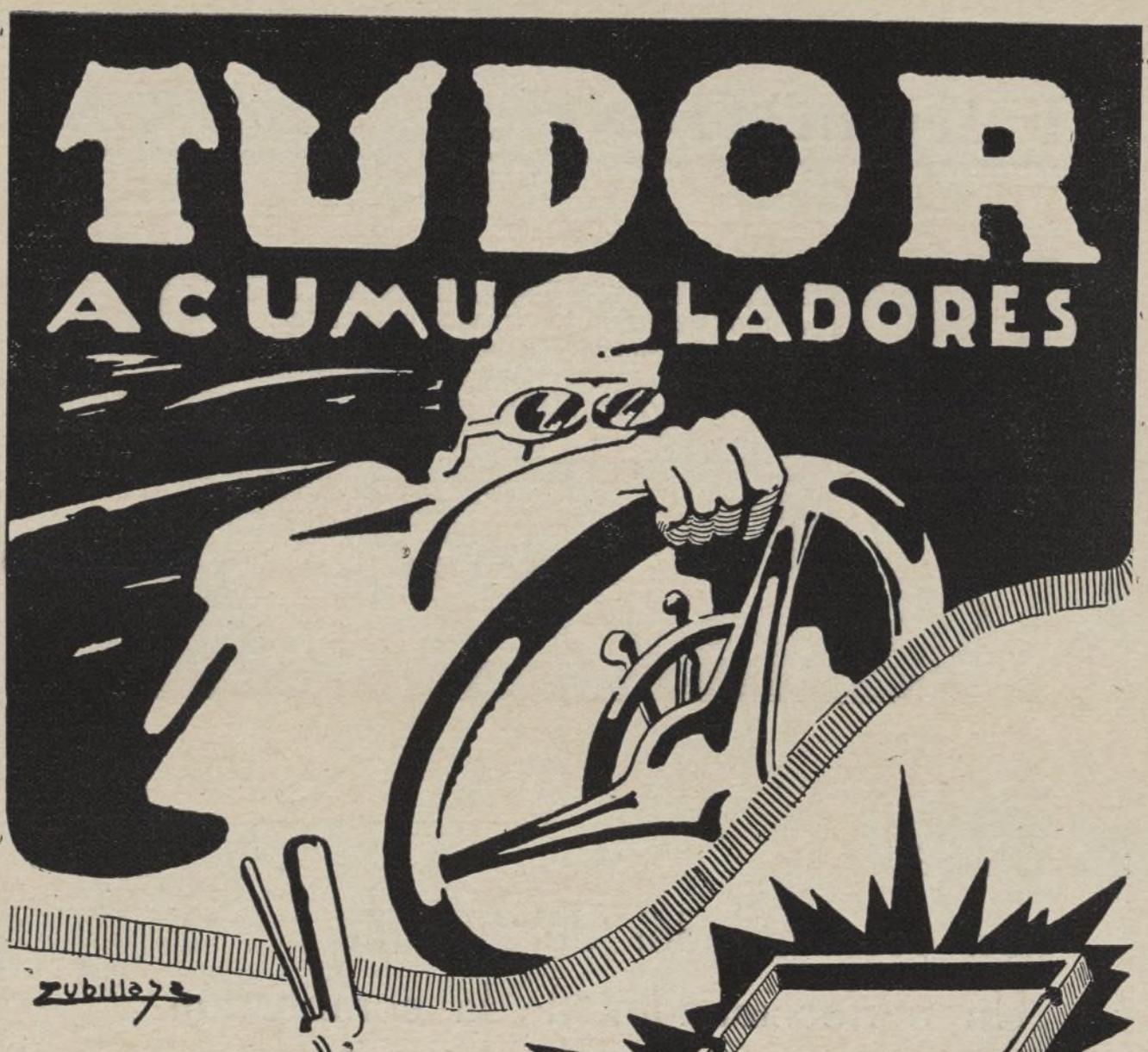


El «Potez», tipo VIII R, en el aire.

El «Potez», tipo VIII R, visto de frente.

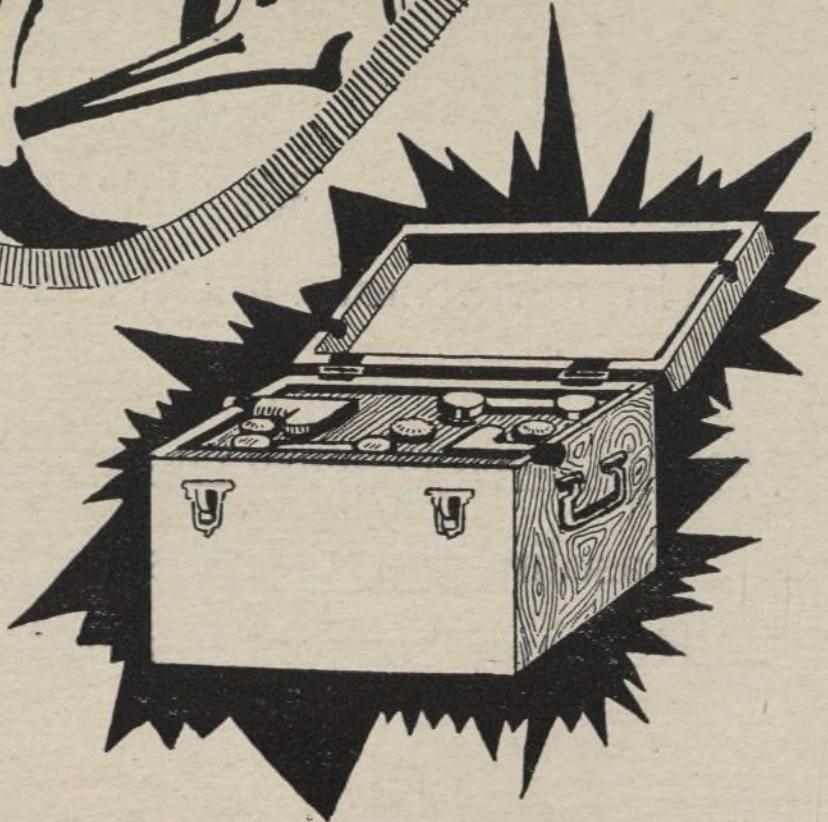


El mismo aparato visto de costado, por detrás.



Dinamos, Faros,  
Acumuladores

Baterías especiales para  
alumbrado y arranque  
eléctrico de automóviles



Baterías ViC y SA

**PEDIR LISTAS DE PRECIOS Y PRESUPUESTOS  
QUE SE REMITIRAN INMEDIATAMENTE**

**MADRID**  
Calle de Sagasta, 19

**BARCELONA**  
Balmes, 129 bis

**BILBAO**  
Garduqui, 3

**VIGO**  
Policarpo Sanz, 16

Fábricas: MADRID y ZARAGOZA

# El humificador „ESTA“



Es á la vez:

Un economizador de gasolina,  
Un perfeccionador de la combustión

Ahorrará quien lo ponga en su coche:

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

Representante general:

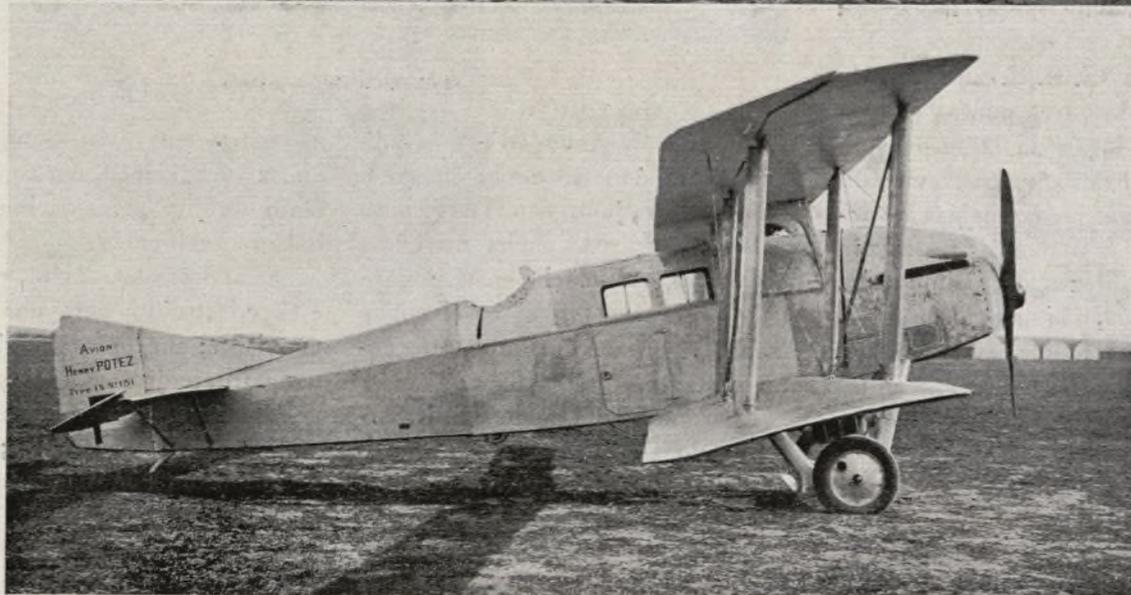
**José Junquera**

Calle de Olózaga, 12

Teléfono S. 595

**MADRID**

El «Potez», tipo IX, de gran turismo, para dos pasajeros



El mismo aparato visto de costado. Obsérvese detrás la plaza del piloto

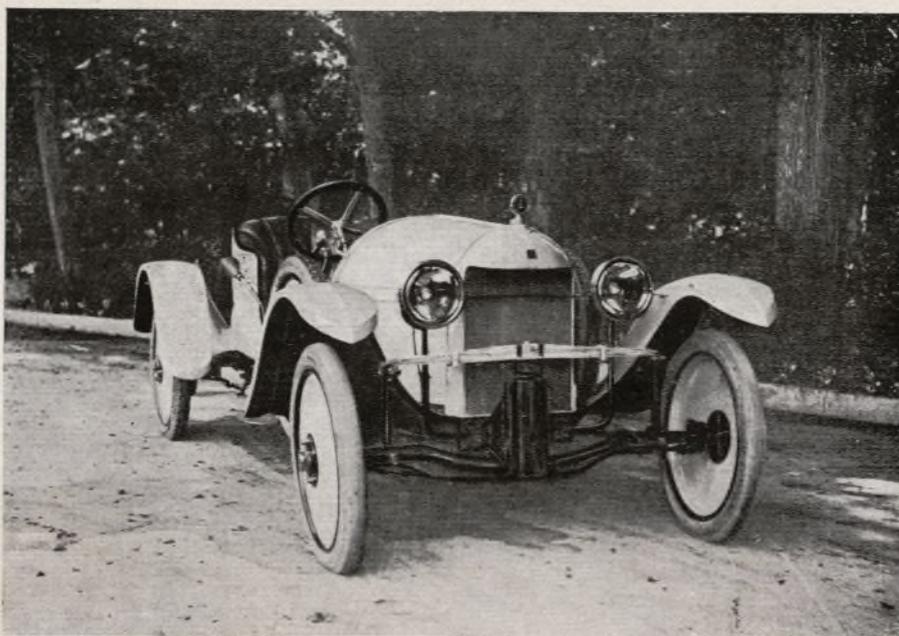
## EL COCHE „S. R. C.“

Desde hace una temporada está llamando la atención de los madrileños (cada verano más numerosos) que han decidido huir... de las playas, un precioso coche carrozado impecablemente de blanco, y de muy buena marcha.

Lo primero que sorprende al verle pasar es una original suspensión delantera que, para la mayoría, es absolutamente incomprensible.

Sin embargo, es un mecanismo tan sencillo como práctico, que asegura al coche una comodidad absoluta en cualquier género de carreteras ó pisos.

Se trata del coche «S. R. C.»,



El «S. R. C.» visto de frente (obsérvese su especial suspensión)

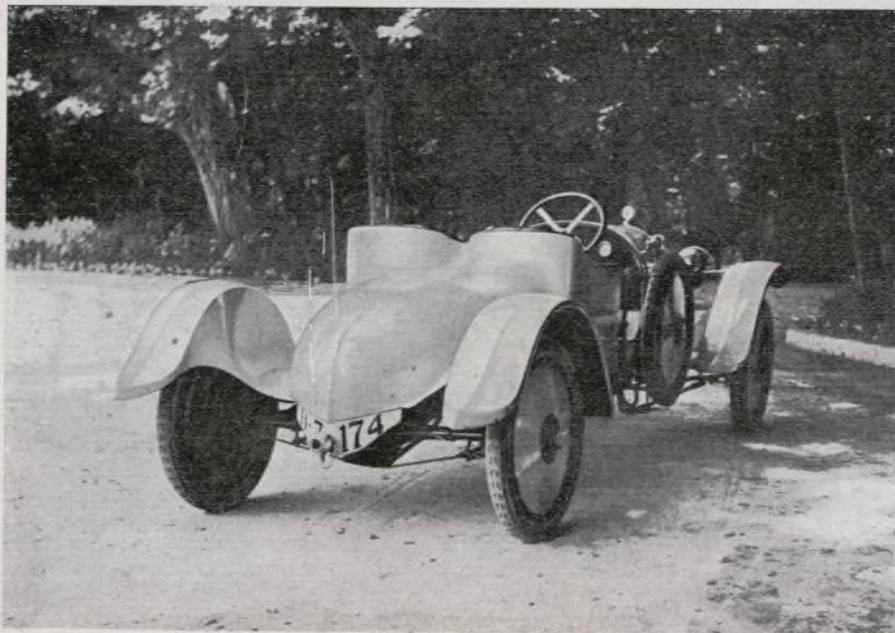
Fot. Ragel

iniciales correspondientes á la razón social «Stevenson, Romagosa y Cía», de Barcelona, que después de largos estudios del mercado español de automóviles y después de haberse ocupado mucho tiempo de la venta de las mejores marcas, se decidió á instalar en Barcelona unos talleres modelo y á montar allí, escrupulosamente, los órganos del «S. R. C.», fabricados íntegramente en Inglaterra y en serie.

Hemos probado este coche y podemos asegurar que no hay la menor exageración en el informe que vamos á extractar á continuación y que ha sido emitido por el ingeniero Mr. Richard Pentony, del Instituto de Ingenieros automovilistas de Inglaterra:

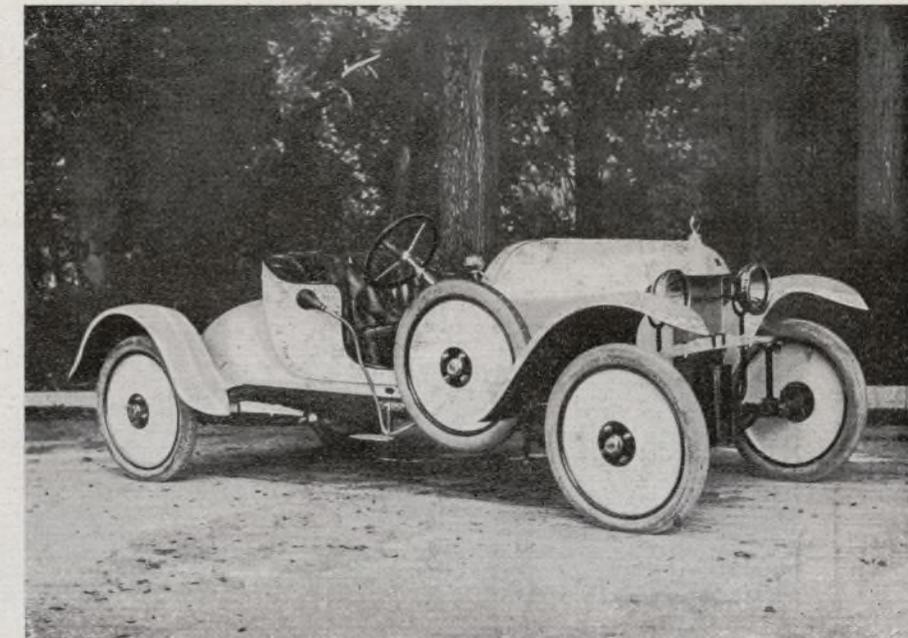
«El coche «S. R. C.» dispone de una suspensión á tres puntos para el armazón en lugar de la suspensión ordinaria á cuatro puntos, evitando de esta manera que las malas carreteras perjudiquen ó dañen al armazón y todas las piezas de conducción. Tiene, también, una suspensión á tres puntos por el motor, evitando, del mismo modo, toda contorsión en las palancas y desgastes de los cojinetes del motor.

La carrilada en el coche «S. R. C.» es la misma que en los coches grandes. Tiene, por consiguiente, en carreteras malas, ventajas evidentes sobre el coche que es más estrecho.



Aspecto posterior del «S. R. C.»

Fots. Ragel



El «S. R. C.» visto de costado

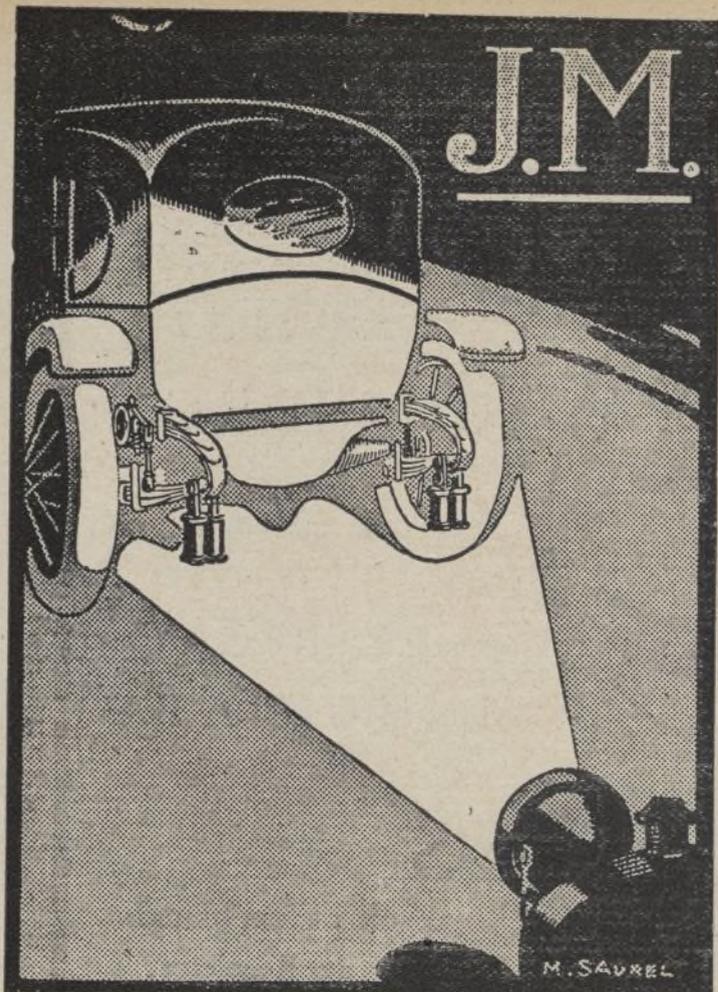
El centro de gravedad es más bajo que en ningún otro coche ligero ó grande, y ello, junto con la larga base de las ruedas y la ancha carrilada, hacen que sea mucho más seguro viajar á gran velocidad en el coche «S. R. C.» que en cualquier otro coche existente.

El arranque del coche «S. R. C.» es llevado á cabo por un principio patentado y es muy superior al adoptado por los otros coches ligeros. Los muelles del modillón trasero son muy largos, pero tienen poca extensión de arqueo, y la parte delantera del coche es llevada por un cojín

neumático que evita de una manera eficaz el balanceo, tan común y que tanto molesta en los coches ligeros al ir á gran velocidad.

El motor del coche «S. R. C.» está construído para una duración muy larga; el arbol del cigüeñal contiene tres cojinetes en lugar de los dos que generalmente contienen los motores de coches ligeros; el sistema de inducción está planeado especialmente para dar la mayor economía con los más fuertes combustibles disponibles ahora; la magneto está colocada de una manera mucho más accesible que en cualquier otro motor, y creemos que éste es el único motor en el mundo, en su tamaño, que ha sido propiamente planeado para que se le pueda ajustar un arranque eléctrico y de alumbrado dinamo en el mismo motor. El sistema de lubricación está patentado y está por encima de todo cuanto hasta ahora se ha producido en motores, usando tubo de alimentación constante por el sistema de palanca.

El embrague, del tipo de plancha sencilla á disco, es del modelo más moderno y aceptado, destacándose por su sencillez, por la suavidad de su funcionamiento y por el hecho de que no hay cojinetes ni otras piezas que requieran atención. Todo el mecanismo está incluído en una caja, impidiendo que entre el polvo, y de tal manera, que el engranaje del pe-



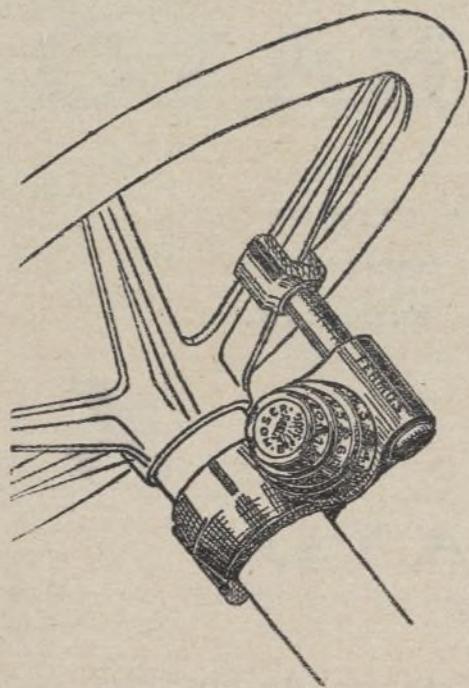
Amortiguadores y  
Compensadores

J. M.

Agencia exclusiva  
para toda España

**E. TARRIDA**

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



Aparatos  
de  
seguridad

**“FERMOS”**

para  
Autos

AGENCIA EXCLUSIVA PARA ESPAÑA:

**E. TARRIDA**

Claudio Coello, 50 - MADRID

San Pablo, 116 - BARCELONA

AUTOMÓVILES 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

# Aerodromo BAYO

No desperdicie usted la excelente ocasión  
que se le presenta de volar en aparatos  
modernos y seguros, con pilotos expertos  
y muy entrenados



**Aerodromo BAYO**  
(CARABANCHEL ALTO)

Tranvías 24 A y 25, con salida de la Plaza Mayor, de Madrid

Paseo aéreo: **CINCUENTA PESETAS**

dal no puede salirse de la línea, consiguiendo de este modo todas las ventajas de un motor y caja de engranajes de construcción unida, sin las desventajas de inaccesibilidad. Ningún otro coche en el mercado, hoy día, cuenta con tan importante factor. El eje del pedal está montado sobre cojinetes sin aceite y no requiere ningún cuidado.

La caja de engranajes que se usa en el coche «S. R. C.» es única y con toda seguridad proclamamos que es el mejor en el mundo, independiente del precio. El contacto entre el embrague y la caja de engranajes está hecho por medio de dos juntas universales que no proporcionan ruido ni efecto de reacción en las ruedas engranadas. La construcción de la caja de engranajes está protegida por patentes; es absolutamente imposible perjudicar ó romper los engranajes, aunque el cambio de velocidad sea bruscamente. El cambio de velocidad es siempre sencillo y silencioso, incluso en el caso de ser hecho por conductores sin experiencia. No hay otro coche ligero en España que disfrute de tan gran ventaja. El movimiento positivo, desde la caja de engranajes hasta el velocímetro, es de un refinamiento que será muy apreciado.

El eje trasero está ajustado con engranajes cónicos á espiral y es de construcción mucho más consistente que los ordinariamente colocados en los coches ligeros. Es capaz de resistir el más rudo recorrido por carreteras malas, llevando su completa cabida de pasajeros y sus equipajes. Muy pocos coches ligeros tienen el refinamiento de engranajes cónicos á espiral, y ninguno cuenta con un eje trasero de tan favorables proporciones. Al propio tiempo, el extenso uso de aluminio y de las mejores clases de acero, ha hecho que se pudiera conservar su peso á lo normal.

El eje delantero del coche «S. R. C.», está proporcionado en fuerza al eje trasero. Los soportes del pivote y los soportes de los tirantes—que con mucha frecuencia son desatendidos por el conductor—, están ajustados con soportes «sin aceite», de manera que no necesitan nin-

guna atención. Ningún otro coche ligero en España dispone de estos soportes, ni tampoco pueden obtenerse en ningún otro coche las ventajas de la forma especial de la suspensión delantera.

El eje de dirección, ajustado, proporciona una reducción más pequeña y, por consiguiente, de regulación más fácil que en ningún otro coche ligero. Este engranaje es del tipo de tornillo sin fin, igual al colocado en los coches más caros, y no puede ser comparado á los del tipo de piñones y cremallera que muy á menudo se usan en los coches ligeros. No se corre ningún riesgo con este eje de dirección, y una ventaja que no se presenta muchas veces, incluso en los coches más caros, es que los soportes son ajustables en todas direcciones.

Las ruedas del coche son desmontables y permutables, y por ser

hechas de acero, no solamente son de una gran potencia, sino que pueden resistir los más cálidos climas sin contraerse. Los cojinetes á bolas de las ruedas del coche, son mucho mayores y de mejor tipo que los de ordinario empleados en los coches ligeros.

A pesar de todas las ventajas arriba indicadas, el coche será hallado mucho más sencillo que la mayoría de los coches hasta hoy conocidos. El motorista experimentado apreciará grandemente la eliminación de todas aquellas piezas innecesarias en el *chassis*, y la existencia práctica de todos los detalles que eviten la necesidad constante de modificaciones y nuevos ajustes; tendrá favorable acogida entre todos los propietarios. El coche «S. R. C.» no contiene más que las mejores clases de material.

## ARMONIAS MOTORISTAS

# Un pleito nacional

Como continuación de lo que en nuestro pasado número transcribíamos de la «Vida Deportiva» de nuestro colega *El Sol*, damos hoy la carta que, al redactor deportivo de dicho diario, ha dirigido D. Roberto Aldeanueva, dimisionario de la directiva del «R. M. C. E.» antes de que ésta acordase dimitir en pleno.

La carta de referencia dice así:

«Mi querido amigo: Usted no asistió á la célebre junta del día 29; pero sabe el ambiente que maneja nuestro pobre «R. M. C. E.», y á usted dejo el cuidado de los comentarios.

Criado á *nuestros pechos*, en cuanto se ha sentido que le sombreaba el bozo, ha dado pruebas de que, efectivamente, creyéndose persona, todo lo más donde se encuentra ahora es en la EDAD DEL PAVO. Me aterra pensar en el sarampión de orgía de autoridad de que va á ser víctima... Pero de eso, allá ellos. Ribed, Arche y yo bastante hemos hecho para predicar cordura, sensa-

tez. Yo he tenido buen cuidado de que en acta constara mi voto en contra de la resolución que preveía, y que, á mi juicio, tan sólo ha de acarrear disgustos y desprestigio, si no acarrea algo más lamentable. Dimítí y fundamenté mi dimisión; tengo empeño en que se sepa que mi dimisión es anterior á la de la Junta en pleno, y que ha sido por discrepancia con el parecer de la mayoría de la Directiva sobre el punto fundamental del modo de entender la «Federación Motociclista».

Yo opino, y como yo piensan Ribed y Arche (que me parece que son pareceres de peso en cuestiones deportivas), que:

1.º El deporte debe ser una verdadera *democracia*, y que, más que en ninguna otra manifestación de la vida de las colectividades, deben regularse las relaciones mutuas por la más amplia y honrada igualdad y justicia y por el más sincero espíritu de franca armonía.

No hay que olvidar que deporte significa solaz y recreo y ameno des-

canso. Si se le suprime alguna de estas características, el deporte se convertirá en otra cosa, absolutamente diferente.

2.º Que es vano pretender representar á quienes no quieren, de grado, considerarse representados por otro.

3.º Que estas dos consideraciones llevan como consecuencia la pugna, la falta de armonía, la constante tirantez, la guerra, y que, por consiguiente, la victoria ha de ser de quien efectivamente valga más, sea más apto, esté mejor organizado, sea más político.

4.º Sin duda, hay quien no piensa que quien otorga representaciones tiene también poderes para retirarlas, y que en el reglamento de la «Federación» no se dice que las representaciones sean, como las senadurías, vitalicias.

5.º Que siendo la «Federación Internacional» el tribunal supremo en materias motociclistas, es evidente que, *constituida en Congreso*, ante ella pueden apelar los Clubs de cualquier nación que se estimen preteridos, pues si es cierto que por sí no pueden tener voz ni voto, *SI SON POLÍTICOS y entienden la aguja de marear*, pueden llegar á conseguir que sus quejas tomen estado oficial, valiéndose de representantes de otras naciones.

6.º Es evidente que no es posible desconocer la real importancia del «R. M. C. C.», y que, por tanto, es injusto y absolutamente arbitrario prescindir de él, y poco deportivo pretender avasallarle por una sencilla satisfacción de amor propio.

7.º La representación internacional fué conferida al «R. M. C. E.», merced á los buenos oficios del «R. A. C. E.», para fomentar más el deporte y para velar por los intereses de los motociclistas todos de España, no para, con criterio estrecho, absorber las demás organizaciones, que, en resumidas cuentas, no otra cosa se pretende al querer formar, en vez de la «Unión Motociclista» (verdadera Federación de Clubs), un gran «Real Moto Club de España» del que fueran meras secciones el «R. M. C. C.», el «Club Deportivo», de Bilbao,

el «Moto Club de Castilla», etc. etcétera.

Se ha sostenido que pues que somos el «R. M. C. E.», debemos estar siempre en un plano algo superior al de los otros Clubs de la Península. Esto es un funestísimo error, pues, del mismo modo que el hábito no hace al fraile, el tener un nombre más sonoro, más eufónico ó de *más postín*, no quiere decir que el Club que *lo usufructúe* sea de mayor solvencia deportiva.

8.º También se argumenta que el «R. A. C. E.» es, con respecto á los demás Clubs automovilistas, la primera autoridad, y que la dependencia de los demás es absoluta con respecto al primero, sin saber que, aunque sea una manifestación *de autocracia*, reñida con los tiempos modernos, tiene algún fundamento semejante organización, puesto que el «R. A. C. E.» es en España el decano de las asociaciones automovilistas y que las demás nacieron *á su imagen y semejanza*.

El «R. M. C. E.» no cuenta más vida que desde junio de 1920 hasta hoy.

Es lamentable que todas estas ideas no se hayan tenido presentes al FALLAR sobre asunto de tan capital importancia como la de la «Federación Nacional Motociclista».

Esto es lo que se me ocurre contarle á usted como contestación á su alusión en *El Sol* del martes pasado.

Mande siempre como guste á su afectísimo buen amigo, *R. Aldeanueva.*

\* \* \*

El proyecto de estatuto que había merecido la aprobación mutua del representante del «Real Moto Club de Cataluña» y de los principales elementos deportivos de la directiva del «Real Moto Club Español», era el siguiente:

*Proyecto de Estatutos de la «Unión Motociclista Española».*

#### CAPITULO I

CONSTITUCIÓN Y FINES DE LA «UNIÓN»

1.º En virtud del acuerdo adoptado en fecha... por los Clubs moto-

ciclistas españoles que á continuación se enumeran, y que constituyen la legítima representación nacional motociclista, se constituye á los... de... de... la «Unión Motociclista Española», cuyos miembros fundadores son los siguientes: «R. M. C. E.», «R. M. C. C.», «Peña Rhin», «Club Deportivo de Bilbao», «Moto Club Aragonés», «Moto Club de Castilla» y «Moto Club Salmantino».

2.º La «Unión Motociclista Española» se regirá por los presentes Estatutos, los cuales, desde luego, deben ser aceptados previamente por todos los Clubs españoles que en lo sucesivo se formen y soliciten su ingreso en la «Unión.»

3.º Los fines que persigue la «Unión Motociclista Española» son:

a) El desarrollo y defensa de los intereses motociclistas en España.

b) El progreso y perfeccionamiento de la motocicleta.

c) La divulgación y propagación del uso de la motocicleta en todas sus formas.

d) Favorecer el turismo motociclista en España por todos los medios á ello adecuados.

e) Estrechar los lazos de comunidad de intereses entre los diferentes Clubs españoles, los motociclistas españoles y los que construyen ó venden en España toda clase de motocicletas.

f) Regir en España, de acuerdo con los Reglamentos de la «Federación Internacional de Clubs Motociclistas», el *sport* motociclista, en todas sus manifestaciones deportivas que caigan dentro de la esfera de acción de los mencionados reglamentos.

g) En el orden internacional, representar la Nación española dentro de la «Federación Internacional de Clubs Motociclistas».

h) Proporcionar un centro de información para toda clase de materias relacionadas con el motociclismo.

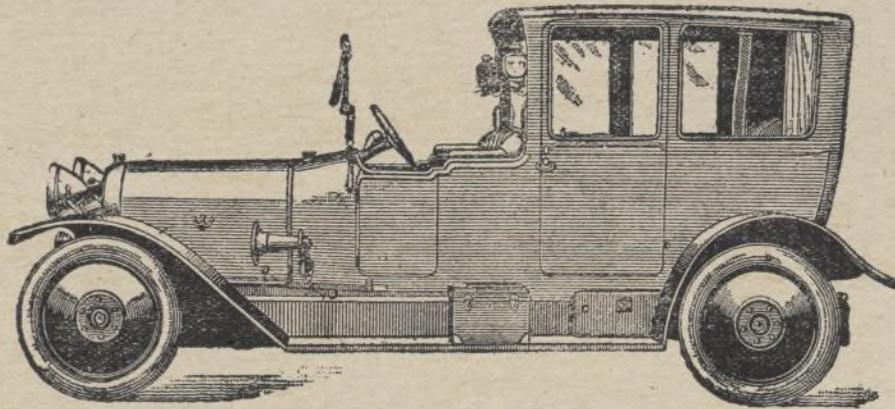
4.º La «Unión Motociclista Española» en virtud de su misión superintendente de las pruebas motociclistas, cuidará:

a) De catalogar todos los resultados de los concursos motociclistas públicos.

(Continuará.)

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

Automóviles

*De Dion-Bouton*

MODELOS 1921

ENTREGA NORMALMENTE:

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

Camiones de 3 1/2 toneladas, carga útil

Camiones de 5 toneladas, carga útil

Torpedos, 10 HP., 4 cilindros

Chassis para omnibus

SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA

Telégrafo:  
AUTODION

DE DION-BOUTON

Teléfono:  
5 - 10 26

16, PASEO DE RECOLETOS, 16

MADRID

## GARAJES ESPAÑOLES

### ALICANTE

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

### LOGROÑO

Garaje Central  
(Junto a Gran Hotel)

### SAN SEBASTIÁN

Grandes Garajes Garnier  
Miracruz, 9

### BADAJOS

Garaje Hispano-Portugués  
Germán Pueblo 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

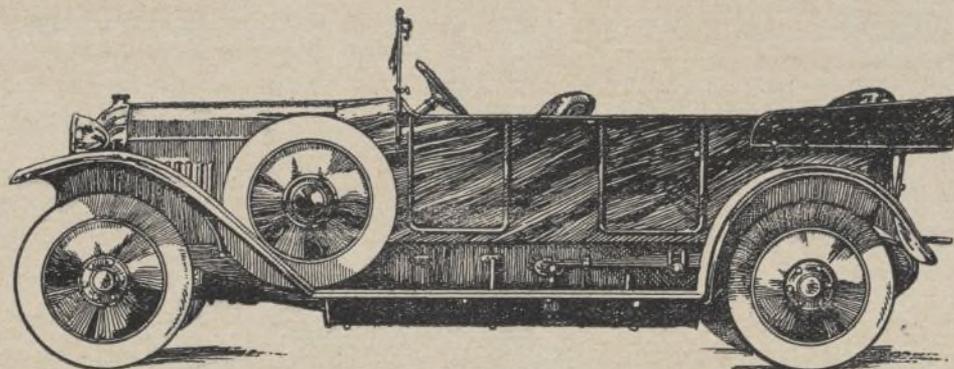
Garaje S. E. A.  
Plaza Teatro Circo

### ZARAGOZA

A. Hormigón y Compañía  
Grandes Talleres y Garajes  
5 de Marzo, 2 y P.º de Sagasta, 25

# 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.  
Cataluña.  
G. Bigas: Lauria, 119.-Barcelona }  
Valencia.  
Aragón.  
Romero y Domínguez: Pópulo, 29 - Sevilla  
(Provincias andaluzas).

## Automóviles "Minerva"



Entrega normalmente los nuevos modelos 1921

FABRICADOS ESPECIALMENTE PARA LA

**SOCIEDAD ESPAÑOLA  
DE AUTOMÓVILES MINERVA**

**Castelló, 41  
MADRID**

# „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, motocicletos, 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



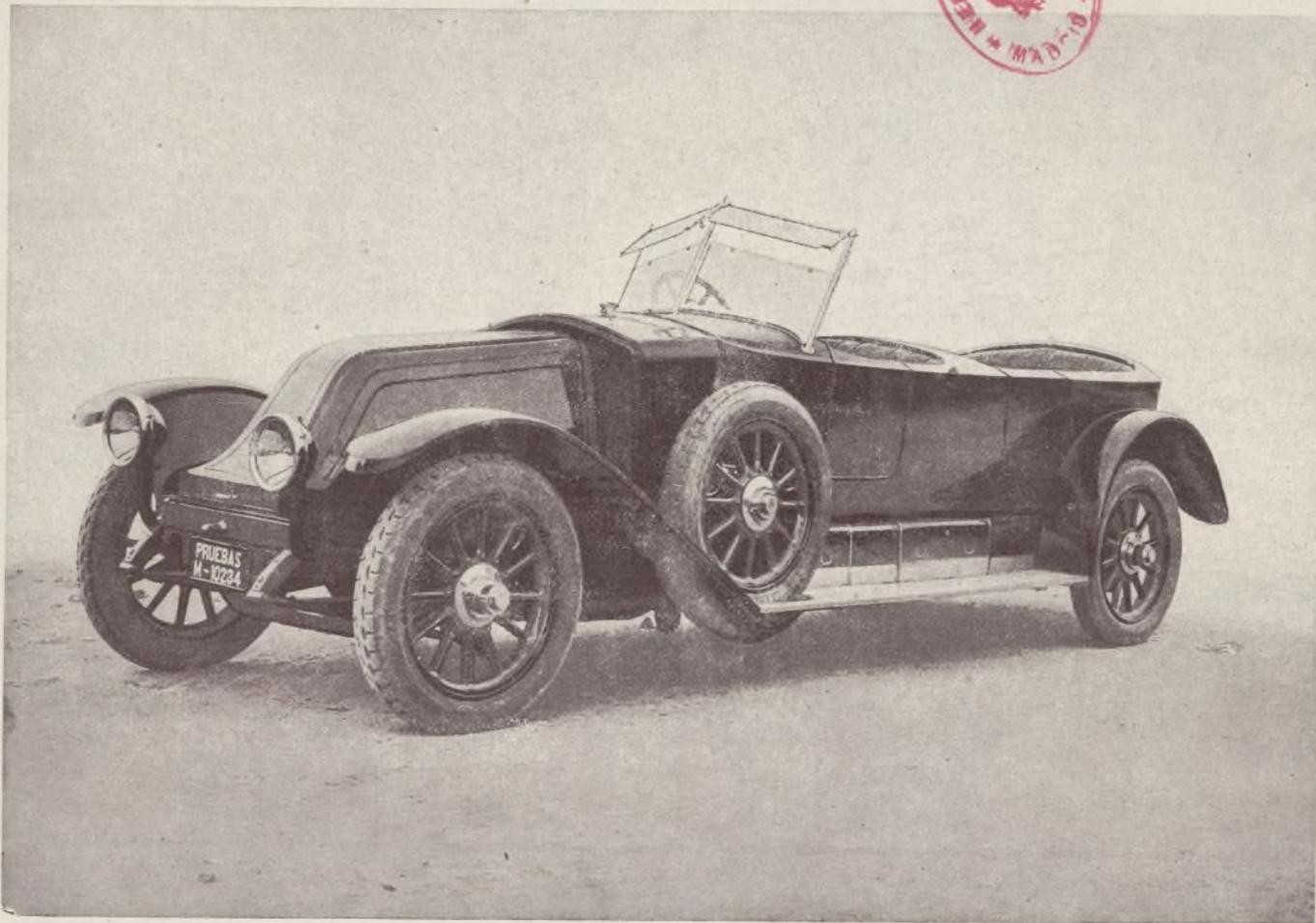
Los suscriptores á HERALDO DEPORTIVO obtendrán en nuestra Administración esta interesante obra (que lleva, además, un cuadro de ejercicios de  $1 \times 0,35$  metros), con un descuento de  
DIEZ POR CIENTO

Precio para el público:  
CINCO PESETAS

**HERALDO  
DEPORTIVO**

Villalar, 10, bajos Apartado No. 822  
MADRID

# RENAULT



El nuevo 40 HP.

**Entrega inmediata**

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

Avenida de la Plaza de  
Toros, núm. 9 MADRID



# DUNLOP

**La cubierta  
Extrapesada  
para Motos**

Tan conocida por sus innumerables triunfos

**Soc. Española DUNLOP (S. A.)**

**MADRID**  
Claudio Coello, 106

**BARCELONA**  
Buenos Aires, 18

Talleres Tipográficos STAMPA. Villalar, 10. MADRID

Ayuntamiento de Madrid