



NEUMATICOS

DUNLOP

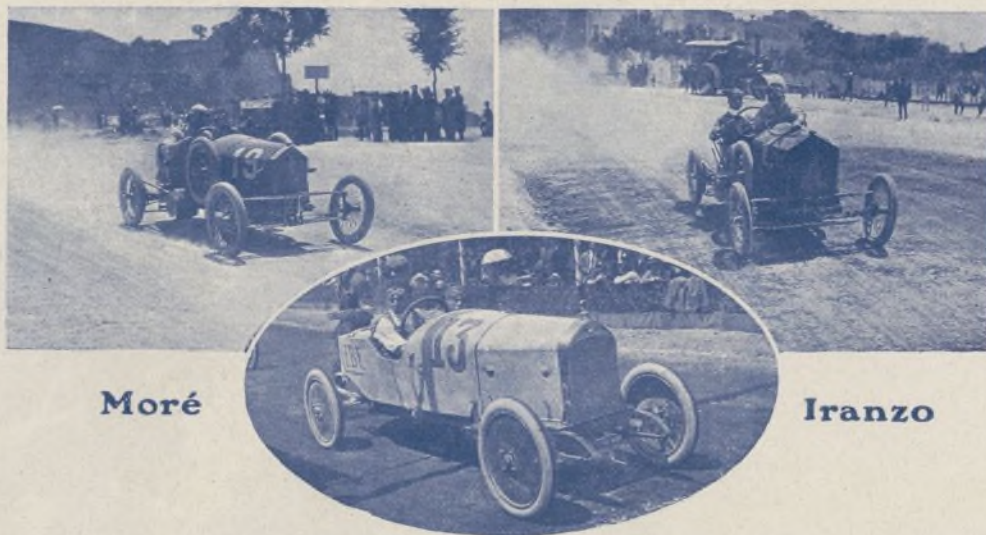
Sociedad Española DUNLOP (S. A.)

Rambla de Cataluña, 78
BARCELONA

Telegramas y
Telefonemas:
"DUNLOP"

Claudio Coello, 106
MADRID

LOS ASESES



Moreé

Iranzo

G. D.

ADOPTAN LOS

PNEUS PIRELLI

PARA CORRER EL

Trofeo Armangué

LLEGANDO Á LA META

sin avería en las gomas

CENTRAL:

BARCELONA

Ronda Universidad, 18

SUCURSALES:

MADRID: Alcalá, 73

BILBAO: Gran Vía, 42

LA CORUÑA: Plaza Orense, 6

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

Carrera Isla de Fanoe

Dinamarca Kilómetro lanzado 3-julio-1921

1^o absoluto
FIAT

TIEMPO: 21 SEGUNDOS

Batiendo todos los "records" precedentes

PRIMERA CATEGORÍA:

1.º FIAT 501

Precio actual del TORPEDO 501, franco Madrid: Ptas. 17.500

FIAT HISPANIA
AVENIDA CONDE PEÑALVER, 19

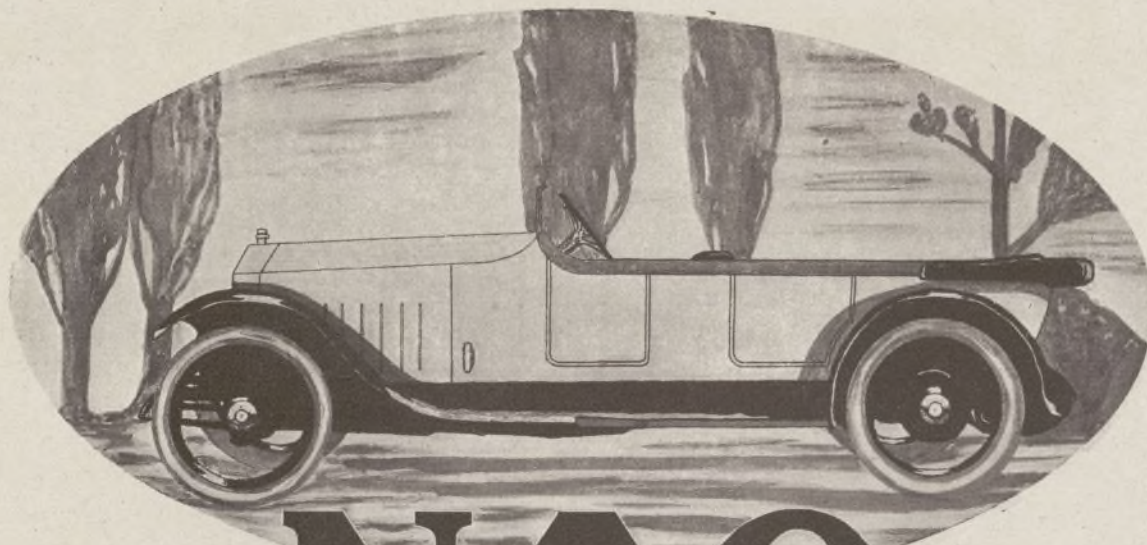
M A D R I D
TELÉFONO M.-454

Bosch



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

SUCURSAL EN MADRID:
Villanueva, 32 dp.º



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

HERALDO DEPORTIVO



Año VII.—No. 223

25 julio 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,—

Facilitando la Aviación

Vamos á dar hoy dos modestos «botones de muestra» de cómo se acoge en nuestra bendita Península á los «feroces» aviadores que tienen la osadía de volar sobre territorio español.

Se trata de la copia pura y simple de las notas que á su oficina central envían los empleados de las estaciones correspondientes, y queremos aplazar nuestro comentario, porque preferimos que nuestros lectores hagan previamente el suyo.

Sólo nos permitimos indicar, muy ligeramente, que, según se desprende de las importantes declaraciones publicadas en *El Sol* (Parlamento de verano que han elegido nuestros políticos, y que va á resultar mucho más interesante que el «de invierno») con la firma de nuestro ministro de Estado, estamos «á partir un piñón» con Francia.

Quiere esto decir que lo ocurrido en los dos incidentes que se detallan corresponde á un trato de «nación favorecida», y que no puede argüirse que haya el más leve propósito oficial de molestar á los señores que, dentro de nuestras leyes, explotan la línea aérea Francia-España-Marruecos.

«El piloto del avión *Salmson* 47, M. Chartier, se vió obligado á aterrizar el 27 de mayo á tres kilómetros

al Sur de Gerona, á consecuencia de la rotura de una pieza del aparato. En su vista, enviamos al día siguiente un mecánico para desmontar el avión y expedirlo por ferrocarril á Barcelona.

El mecánico M. Mialhe partió, en efecto, el sábado 28, comenzando, apenas llegado, su tarea, no sin tener que lamentar un recibimiento poco amable. No pudo conseguir que le ayudaran á descender los planos del aparato, sino prometiendo cuatro pesetas á cada hombre (una media hora de trabajo).

Encargado ya el coche para el día siguiente, y presto el vagón en la estación, un señor, diciéndose alcalde del pueblo, se presentó, declarando que no conocía á M. Mialhe, no obstante presentarle éste su pasaporte, en el que consta su cargo en nuestra Casa, y oponiéndose formalmente á la salida del aparato. Hizo llamar á su secretario, le contó lo que acababa de ocurrir y este último reclamó en seguida reparaciones sin cuento.

No poseyendo M. Mialhe dinero bastante, y no pudiendo comprometerse á satisfacer sumas de tal cuantía, apeló al agente consular, quien declaró que conocía bien á aquella gente y que era difícil ponerse de acuerdo con ellos. M. Mialhe tuvo, pues, que limitarse á volver á Barce-

lona y poner todo esto en conocimiento de sus jefes.

Monsieur Vanier, jefe de la aeroplaza de Barcelona, marchó, á su vez, á Gerona al día siguiente. Pero, apenas se entrevistó con el secretario del alcalde, éste declaró que, si no se le abonaban las cantidades pedidas, abandonaría el aparato en medio de los campos. Por fin consiguió M. Vanier una entrevista con el secretario del gobernador de Gerona, quien igualmente dijo que el alcalde de Palau-Sacosta tenía amplios poderes y era el único que podía dar el permiso para la salida del avión.

Nuevo viaje al avión; dos guardias civiles están á su lado, custodiándolo celosamente. El propietario del terreno y el alcalde llegan al mismo tiempo. Parece que se ejerce ya sobre nosotros un servicio de vigilancia. Después de una larga discusión, el propietario y el alcalde rechazan toda transacción, niegan todo permiso y recomiendan á los guardias que no permitan que se toque al aparato. Tampoco accede el alcalde á firmar el documento que le presento haciendo constar su negativa á dar la autorización.

Consigo que lo haga uno de los guardias con el fin de poder informar al gobernador ó á su secretario.

Decido, pues, regresar á Gerona; mas como quiera que hay dos carre-

teras y que esperamos el coche que viene por la carga, mando al mecánico por una de ellas y yo sigo la otra.

Llegamos á Gerona, donde ya se encuentran, en casa del secretario del Ayuntamiento, el propietario del terreno y el alcalde. Estas escenas parecen enteramente de cinematógrafo.

Teniendo necesidad el secretario del gobernador de acompañar á éste á la estación, pues dicho señor salía aquel día para Barcelona, y teniendo que tomar yo también el mismo tren, aprovecho la ocasión para hablarles del asunto, consiguiendo la promesa de que al día siguiente harían lo necesario. Hoy telegrafía el mecánico que no hay acuerdo posible. Creo que esta deplorable manera de proceder se debe á que el secretario del alcalde, que parece hombre de negocios, ha persuadido á todo el mundo de que se podría cobrar mucho dinero antes de devolver el avión, y como el principal interesado en este caso es un alcalde, no nos queda ya nada que hacer.

He aquí una ligera exposición de sus exigencias:

	Pesetas
Un viaje, en tartana, del secretario que vino á ver el avión.	20
Dos días de guardia á unos hombres (cuando fueron los carabineros quienes custodiaron el avión).	150
Por haber enseñado el camino al piloto cuando éste aterrizó	35
Y lo demás, según convenio . .	

El avión, desmontado, se encuentra, pues, en medio del campo. Creemos que procede formular ante las autoridades una seria reclamación, con el fin de obtener cuanto antes

este aparato, que está nuevo, y dar á los interesados la lección que se merecen.—El jefe de la aeroplaza. Firmado: R. Vanier.»

* * *

«El piloto M. Cueille, que salió de Málaga el 16 de julio, á las 9,45 horas tuvo que aterrizar, á causa de *panne*, y, molestado por el viento, á las 10,15, á dos kilómetros al Sur de Estepona. Apenas hubo tomado tierra, normalmente, se vió inquietado por los carabineros del lugar, los cuales no le permitieron alejarse del aparato.

Monsieur Cueille se encontró, pues, detenido en dicho sitio hasta bien entrada la noche, y esto sin exponer razones de ninguna clase, al menos que pudiesen ser comprendidas por el citado piloto. Hacia las diez de la noche le hicieron montar en una barca y le condujeron á La Línea, donde fué presentado, primeramente, á un capitán y, después, al comandante de la plaza, los cuales más bien parecieron disgustados del exceso de celo de sus subordinados. El hecho debe, por consiguiente, atribuirse á la ignorancia de los carabineros, extrañados, sin duda, de ver aterrizar á un avión en sitio tan despoblado. No me ha sido posible averiguar de quién ha emanado la orden de conducir á M. Cueille á La Línea durante la noche y acompañado de dos oficiales.

Algunas horas después de su aterrizaje M. Cueille envió un telegrama á Paris, Madrid, Toulouse y Málaga. *Los destinados á Madrid y Málaga fueron rechazados por la oficina de Correos por incomprensibles.*

Así es que hasta las doce de la mañana del día siguiente, hora en que, al fin, consiguió el mismo Sr. Cueille telefonearme desde La Línea, no pude enterarme de su *panne*.

A las 16 horas, presto ya el aparato número 23, marché á La Línea, tratando de poner á ustedes al corriente de la situación, telegrafiando á Paris y Toulouse y telefoneando á Madrid; pero no pude utilizar ni uno ni otro medio, no pudiendo conseguir comunicación con Madrid sino al día siguiente y encontrándose el telégrafo cerrado. Antes de amanecer estábamos ya sobre el aparato; pero necesitando el motor algún trabajo, M. Cueille no pudo salir de La Línea hasta las nueve de la mañana, en que continuó, sobre el «23», su viaje á Casablanca, con el correo.—Málaga, 17 de julio de 1921.—Por el jefe de la aeroplaza. Firmado: J. D.»

* * *

Sin entrar á comentar (ya lo decimos en las primeras líneas de este trabajo), nos permitiremos, no obstante, lamentar estos casos cuyos aspectos, esencialmente distintos, hacen que se deduzca un «común denominador» en el más alto grado lamentable, puesto que se *denomina* ignorancia.

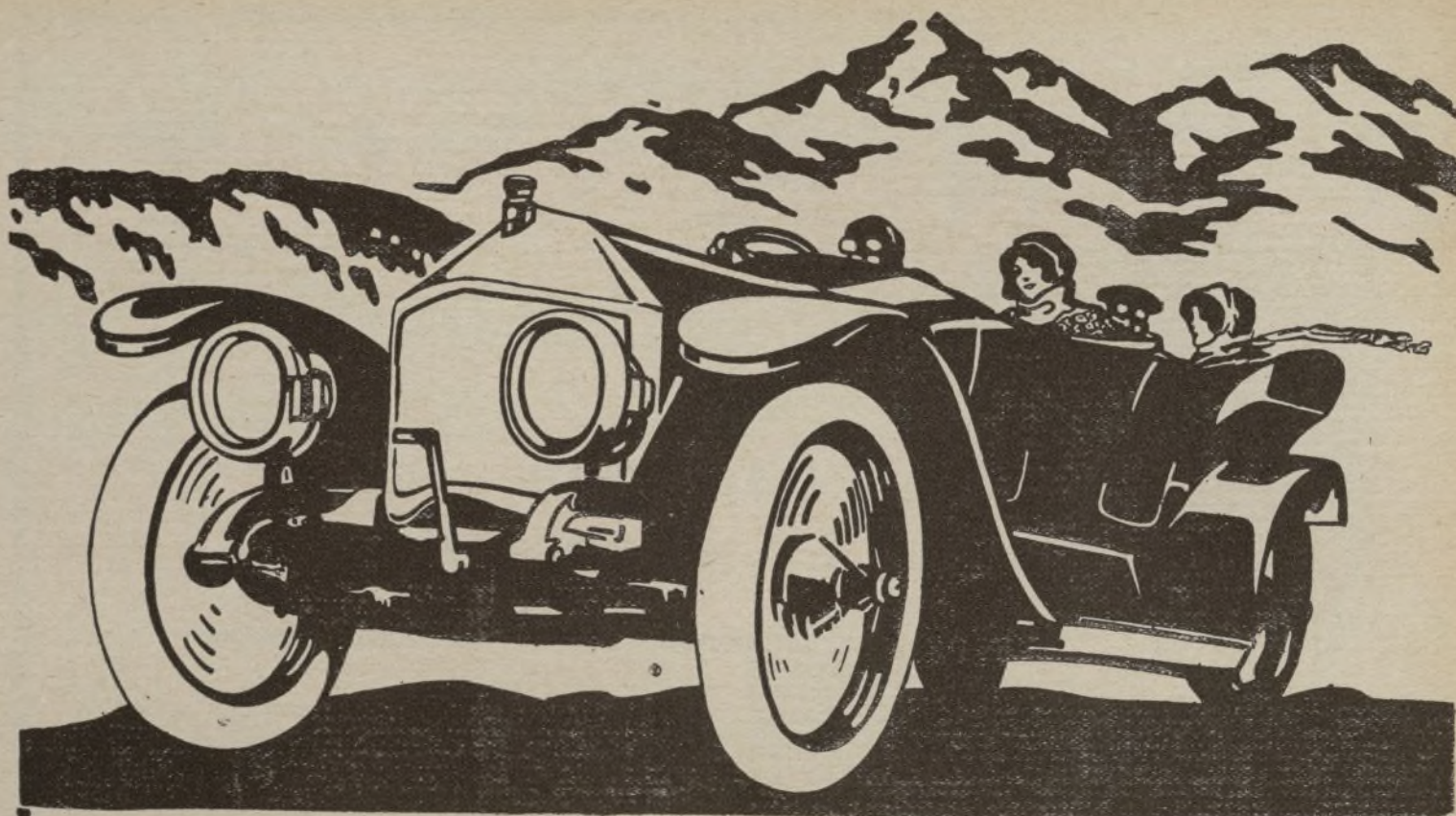
Es evidente, que el espíritu mezquino de que dan prueba los explotadores vecinos de Palau-Sacosta, y el super-celo de los carabineros de Chipiona, son consecuencias de una suprema ignorancia de la Aviación.

Sin ese desconocimiento absoluto de lo que es un avión-correo, es de suponer que ninguno de los incidentes que se citan en las precedentes líneas se hubiera producido.

Pero esta ignorancia no parece llevar trazas de desaparecer y bueno será ir tomando medidas contra los peligros que puede ofrecer si no se le sale al paso.

Aparte de que en el mismo plano inclinado de la ignorancia se encuentra la aerofobia...





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

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

MOTOCICLISMO

La carrera de doce horas

Insistimos sobre lo manifestado en nuestro pasado número.

Es indispensable modificar el procedimiento de cronometración de esta carrera, pues hay que tener en cuenta que cuando se posee ya el cuadro de tiempos es cuando comienza la titánica «faenita» de calcular, ficha por ficha, es decir, corredor por corredor, los recorridos kilométricos. Y esta tarea no la conocen sino quienes la han tenido que hacer los dos años que se ha celebrado esta prueba. Fernando Ribed puede dar informes sobre el particular, puesto que sobre él ha caído este trabajito...

Pues hay que recordar al lector, que como no se puede llevar con cada corredor un jurado que le detenga á las doce horas exactas de su salida y anote el kilómetro donde se cumplió dicho plazo, es preciso que el corredor haga un trozo más de recorrido (en este caso, Villalba-Revenge, Revenge-Villalba ó Villalba-Villalba por el llamado «circuito corto»).

Resulta así, que todo corredor «hace» más de doce horas y que para deducirle los kilómetros correspondientes al exceso de tiempo, hay que poseer el dato del cronometraje de su último trozo recorrido para, obtenida

su media de marcha, descontarle los kilómetros correspondientes á dicho plazo.

Es evidente que lo mismo podía adoptarse otra fórmula que permitiera detener al corredor en Villalba cuando el tiempo que le falte para las doce horas no le permita dar la vuelta completa y aumentarle kilómetros con arreglo á la velocidad media de su vuelta más rápida, por ejemplo.

Algo hay que hacer necesariamente, pues lo inaceptable es que haya todo el mundo (corredores, jurados, amigos, Prensa) de esperar tres ó cuatro días para conocer la clasificación oficial, con grave riesgo de que surjan clasificaciones ca-



Eduardo Landa, vencedor, sobre «Harley-Davidson», de las motos 1.000 c. c.

prichosas, que puedan causar perjuicios, antes de conocerse la oficial.

Motocicletas 250 c. c.

F. H., sobre «Triumph», se clasifica solo, sin competidor, efectuando el recorrido siguiente:

- 1.^a vuelta, 2 h., 34 m., 8 s.
- 2.^a » 2 h., 44 m., 49,4 s.
- 3.^a » 3 h., 40 m., 46,4 s.
- 4.^a » 3 h., 26 m., 14,2 s.

ó sea, en junto, 12 h., 25 m., 48 s.

Deducido el recorrido correspondiente á los 25 m., 48 s., que anduvo de más, queda un recorrido en las doce horas de 356,370 kilómetros.

Gana una copa de plata y 200 pesetas.

Motocicletas 500 c. c.

Emile Ragonet, sobre moto «A B C», efectúa el recorrido siguiente:

- 1.^a vuelta, 2 h., 10 m., 5,8 s.



Luis Coppel, vencedor, sobre «Harley-Davidson», de los «sidecars» 1.000 c. c.

Fots. Ragel



Mariano Ramirez, sobre «Indian», coronando Navacerrada

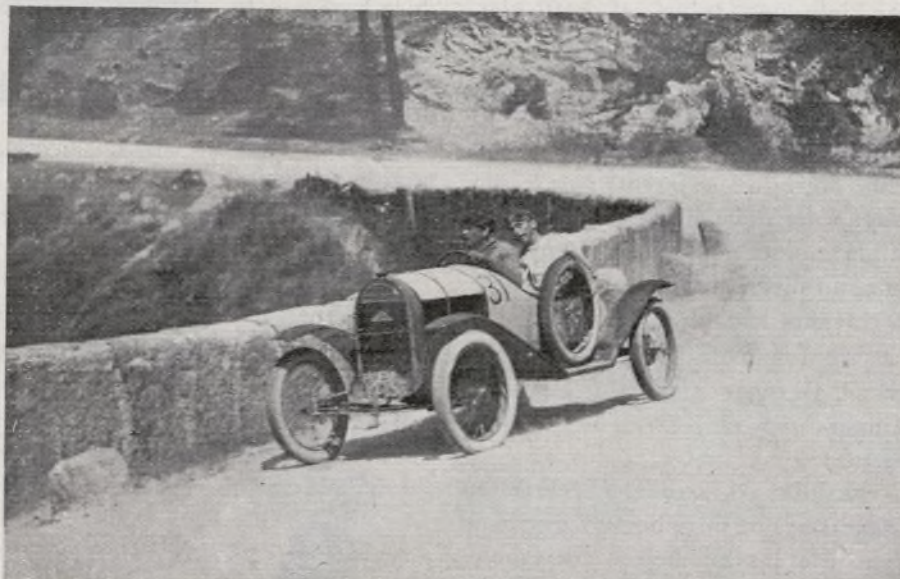
2.^a vuelta, 1 h., 36 m., 7,2 s.
 3.^a » 1 h., 40 m., 29 s.
 4.^a » 1 h., 46 m., 38 s.
 5.^a » 2 h., 2 m., 00,6 s.
 6.^a » 2 h., 2 m., 44,6 s.
 Suplemento, 1 h., 1 m., 34,8 s.
 Total, 12 h., 19 m., 40 s.

Su recorrido líquido es de kilómetros 596,347, y gana 300 pesetas y copa de plata.

Motocicletas 750 c. c.

Baltasar Santos, sobre «Indian», efectúa el siguiente recorrido:

1.^a vuelta, 1 h., 37 m., 28 s.
 2.^a » 1 h., 57 m., 13,8 s.
 3.^a » 1 h., 33 m., 32,4 s.
 4.^a » 1 h., 33 m., 30,8 s.



El pequeño «Hinstin» cerca de San Rafael



Natalio Barahona, sobre «Indian», al terminar su recorrido

Fots. Alvaro

5.^a vuelta, 1 h., 34 m., 00,1 s.
 6.^a » 1 h., 35 m., 37 s.
 7.^a » 1 h., 38 m., 45,8 s.
 Suplemento, 0 h., 36 m., 9,8 s.
 Total, 12 h., 6 m., 19,4 s.

Su recorrido líquido son 683,156 kilómetros, y gana copa de plata y 350 pesetas.

Francisco Triumph es el corredor que se encuentra en segundo lugar en esta categoría, y su recorrido es el siguiente:

1.^a vuelta, 1 h., 51 m., 21 s.
 2.^a » 2 h., 12 m., 34 s.
 3.^a » 1 h., 50 m., 26,4 s.
 4.^a » 2 h., 18 m., 26,6 s.
 5.^a » 2 h., 4 m., 16,4 s.
 6.^a » 2 h., 14 m., 36,6 s.
 Total, 12 h., 31 m., 41 s.

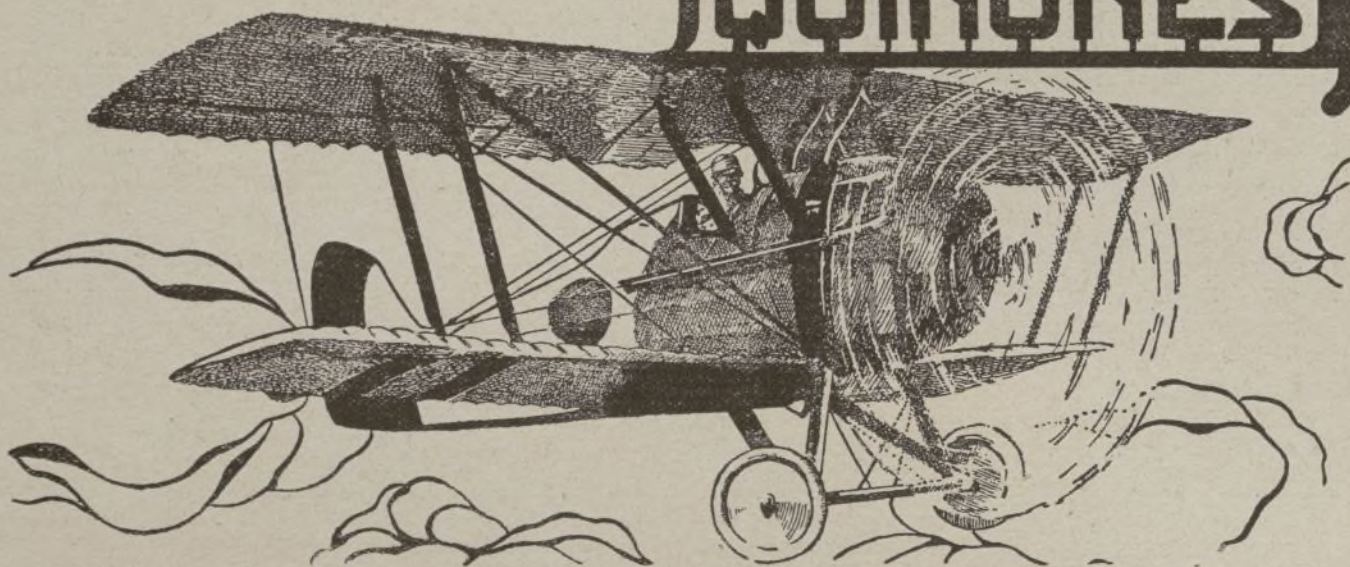
Su recorrido líquido son: 544,701 kilómetros; pero como á petición de los corredores se aumentó en 5 por 100 el kilometraje previsto por el reglamento, resulta que esta máquina quedará excluida. El Jurado no obstante, acordó concederle su segundo premio, medalla de plata y 200 pesetas.

Motocicletas 1.000 c. c.

Eduardo Landa, sobre «Harley-Davidson», se clasifica primero, cubriendo la enormidad de «nueve vueltas», á saber:

1.^a vuelta, 1 h., 20 m., 31 s.
 2.^a » 1 h., 20 m., 7,8 s.
 3.^a » 1 h., 22 m., 2 s.

SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

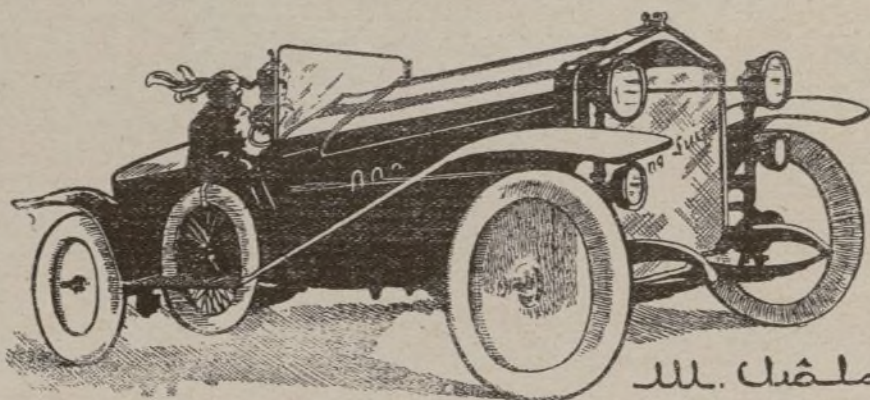


**Artículos para automóviles,
aeroplanos y globos**

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



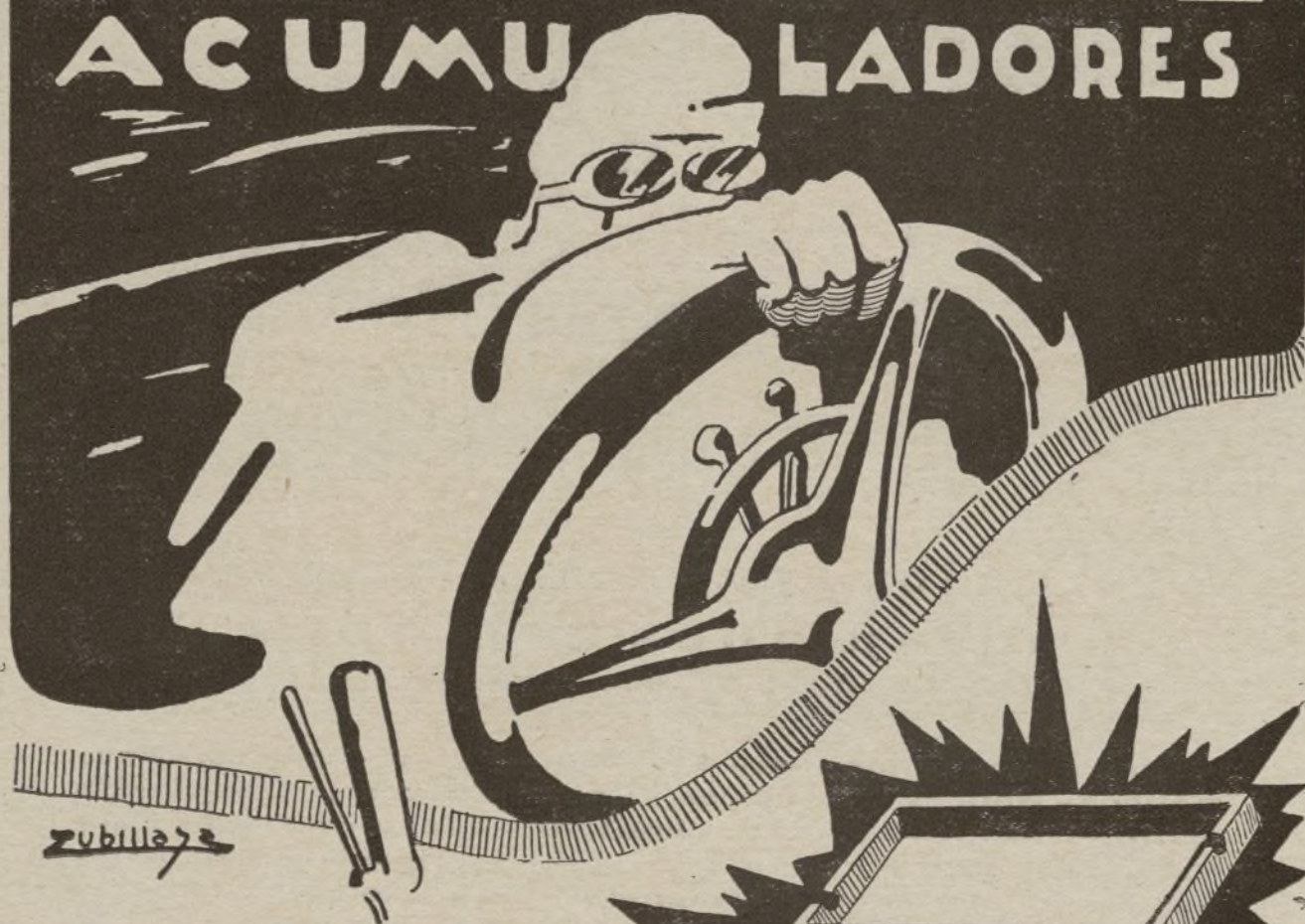
**Concesionario
de los
neumáticos
y bandajes**

M. Châleux

Hutchinson

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



Ragonnet, sobre «A. B. C.», vencedor en su categoría, corrió durante once horas y media con una muñeca estropeada

Fots. Ragel

4.^a vuelta, 1 h., 22 m., 0,8 s.
 5.^a » 1 h., 21 m., 8 s.
 6.^a » 1 h., 21 m., 16 s.
 7.^a » 1 h., 20 m., 13,4 s.
 8.^a » 1 h., 20 m., 22 s.
 9.^a » 1 h., 20 m., 48,4 s.
 Total, 12 h.,
 8 m., 29,4 s.

En este tiempo cubre Landa 845 kilómetros, que, deducidos los ocho minutos 29,4 segundos de exceso de tiempo, dejan sus «doce horas» en 833,983 kilómetros.

Gana su copa de plata y 500 pesetas. Obteniendo además el premio de la regularidad, con un coeficiente de cinco minutos, veinte segundos,

dos décimas, á enorme distancia del que le seguiría en clasificación (Luis Coppel) en este concepto.

Manuel Fuentes es el segundo de esta categoría, sobre «Harley-Davidson», con la siguiente marcha:

1.^a vuelta, 1 h., 23 m., 8 s.
 2.^a » 1 h., 24 m., 5,6 s.
 3.^a » 1 h., 24 m., 49,4 s.
 4.^a » 1 h., 23 m., 36 s.
 5.^a » 1 h., 23 m., 44,8 s.
 6.^a » 1 h., 30 m., 35,8 s.

7.^a vuelta, 1 h.,
 29 m., 27 s.
 8.^a vuelta, 1 h.,
 26 m., 41,6 s.
 Suplemento,
 50 m., 56,8 s.
 Total, 12 h.,
 17 m., 5 s.

El recorrido líquido pasa á ser de 783,470 kilómetros y el corredor obtiene medalla de plata y 250 pesetas.

Víctor Landa, sobre «Harley-Davidson», es tercero (sin premio), con 766,039 kilómetros.

Zacarías Ma-



Ovación, oreja y vuelta al ruedo... de Eduardo Landa, al terminar su [noventa] vuelta



Coppel «escamotea» su pasajero en los virajes de Navacerrada...

Fot. Ragel

teos, sobre «Harley-Davidson», es cuarto, con 708,430 kilómetros.

Florencio Fuentes, sobre «Harley-Davidson», es quinto, con 657,160 kilómetros.

Juan Ribera, sobre «Indian», es sexto, con 563,280 kilómetros.

*Motocicletas con «sidecar»,
1.000 c. c.*

Luis Coppel, sobre «Harley Davidson», se clasifica el primero, cubriendo el siguiente recorrido:

- 1.^a vuelta, 1 h., 29 m., 23 s.
- 2.^a » 1 h., 30 m., 35,2 s.
- 3.^a » 1 h., 29 m., 12,2 s.
- 4.^a » 1 h., 28 m., 48 s.
- 5.^a » 1 h., 29 m., 6,8 s.
- 6.^a » 1 h., 30 m., 8,8 s.
- 7.^a » 1 h., 33 m., 24,2 s.
- 8.^a » 1 h., 35 m., 35,8 s.

Total, 12 h., 6 m., 19 s.

Su recorrido líquido es de kilómetros 744,218, y obtiene copa de plata y 600 pesetas.

Vicente Naure, sobre «Harley Davidson», se clasifica en segundo lugar, con el recorrido siguiente:

- 1.^a vuelta, 1 h., 26 m., 10,6 s.
 - 2.^a » 1 h., 44 m., 54,4 s.
 - 3.^a » 1 h., 29 m., 33,6 s.
 - 4.^a » 2 h., 15 m., 37,6 s.
 - 5.^a » 1 h., 27 m., 41 s.
 - 6.^a » 1 h., 26 m., 15 s.
 - 7.^a » 1 h., 29 m., 14 s.
- Suplemento, 0 h., 44 m., 55,8 s.
Total, 12 h., 4 m., 22 s.

El kilometraje alcanzado por Naure es de 702,003 kilómetros, y gana medalla de plata y 300 pesetas.

Inocencio Martínez, sobre «Harley-Davidson», ocupó el lugar tercero (sin premio), con 690,358 kilómetros en las doce horas.

Mariano Ramírez, sobre «Indian», ocupa el lugar cuarto, con 678,533 kilómetros.

Lázaro S. Villada, sobre «Harley-Davidson», ocupa el quinto lugar, con 675,695 kilómetros.

Corresponde el premio a la vuelta más rápida, a Zacarías Mateo, que hizo su primer recorrido en 1 h., 18 minutos, 39 s.

La más rápida en *sidecar*, corres-

ponde a Vicente Naure, en 1 h., 26 minutos, 10,6 s.

El premio de equipos corresponde, al compuesto por Eduardo Landa, Manolo y Floro Fuentes, que suman:

Landa, 833,983 kilómetros.
M. Fuentes, 783,478 id.
F. Fuentes, 657,160 id.
Kilómetros, 2.274,621.

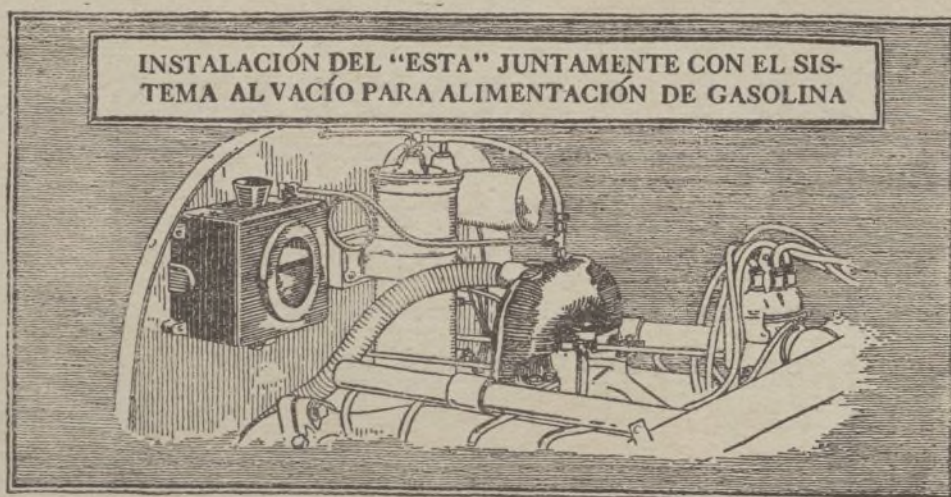
Se ha dicho que había dos premios para equipos; el reglamento que tenemos a la vista sólo habla de «una copa y de un equipo». Pero si se considera otro equipo para *sidecars*, tendríamos que adjudicar ese premio al siguiente:

Coppel, 744,218 kilómetros.
Villar, 375,520 id.
Naure, 702,003 id.
Total, 1.821,741 kilómetros.

Para una prueba de la índole de ésta, precisa un «cuerpo» de jurados nutridísimo. El «R. M. C. E.» puede por esta parte hallarse satisfecho, pues las personas designadas respondieron puntualmente a su llamada.

La lista de los jurados que actua-

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

NEUMATICOS "R. S." MACIZOS "DELTA"

DOS ARTICULOS

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

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

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

PRECIOS Y CONDICIONES

KLEIN Y C^{IA}

M A D R I D
Gaztambide, 3

V A L E N C I A
Lauria, 9

B A R C E L O N A
Princesa, 61

S E V I L L A
P.^a San Fernando, 16

B I L B A O
Eguía, 4

Z A R A G O Z A
San Clemente, 4

ron en las «doce horas» es la siguiente:

En la meta de Villalba componían el Jurado de salida:

Cronometradores del «Real Automóvil Club de España».

Presidente: excelentísimo señor conde de los Moriles, auxiliado por los vicepresidentes del Club señores D. Enrique Rivera y D. Fernando Ribed, componiendo el resto del jurado D. Francisco Garay, D. Francisco Caro, D. Antonio Salazar, don Miguel Sanz, D. Roberto San Martín, D. Carlos Coppel, D. Fernando Salvadores, D. Patricio Cuesta y el señor Fra. Secretario del Jurado, D. Emilio V. Arche.

En el paso á nivel de la línea de Segovia, los Sres. Lliviria y Lanuza.

En el pueblo de Guadarrama, don

Juan Maycas, auxiliado por varios ciclistas, y D. Luis Ocón.

En el puerto de Guadarrama, los Sres. Garay (A.), Regueiro (A.) y Regueiro (G.), D. Domingo Alvarez, don Antonio Martínez y D. José Gironella.

En San Rafael, D. Gonzalo Alonso Martínez, D. Francisco Alonso Martos.

En El Portachuelo, D. Antonio Trelles y el Sr. Ruiz de la Arena.

Paso á nivel de Otero, D. José de la Vega, D. Eduardo F. Benavente y D. Luis Montezuma.

En Revenga, los cronometradores, y en el aprovisionamiento, los señores D. Francisco de Asís Delgado, D. Federico Sawa, D. Mauricio Dalmáu y D. Fernando Ribed.

En La Granja, D. Enrique Pérez Villamil, D. Esteban Marín y D. Félix Lagunas.

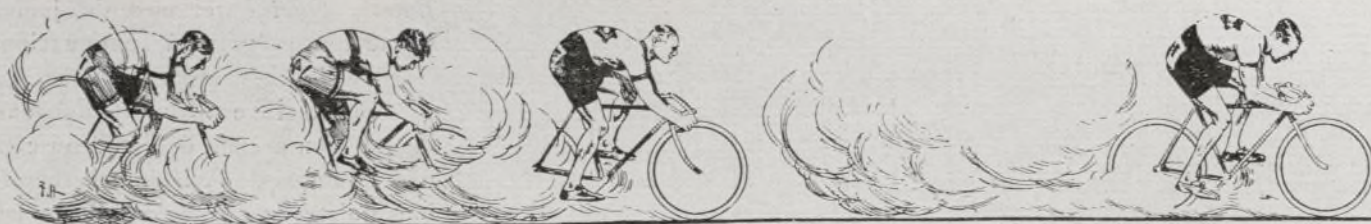
En las Siete Revueltas, D. Fermín Fraguas, D. Guillermo Santillana y ciclistas de la «Unión Velocipédica Española».

Puerto de Navacerrada, D. Ricardo V. Arche, D. Juan Manuel Sánchez y D. Joaquín Colera.

En el kilómetro 14 de la carretera de La Granja, D. Luis Perinat.

El servicio médico del circuito estaba montado con una ambulancia de Sanidad Militar (cedida galantemente por el excelentísimo señor capitán general de la región) y por los doctores D. Bartolomé Navarro Cánovas, D. Luis Recaséns y D. Enrique Marzal, distribuidos acertadamente.

Como jurados volantes para la transmisión de órdenes, los señores Faure, D. Rafael Díaz, D. Gustavo Pascual y D. Luis Nueda.



La vuelta á Francia.

Cuando aparezca el presente número estará ya terminada la 15.^a «Vuelta á Francia», pero al trazar estas líneas sólo conocemos los resultados de las etapas siguientes:

Octava etapa, Perpiñan - Tolon (411 kilómetros).

1. Lucotti, en 16 h., 6 m., 51 s.
2. Lambot.
3. Mottiat.
4. Scieur.
5. Goethals.
6. H. Heusghem.
7. Sellier.
8. Tiberghien.
9. Despontin.
10. Amenc.

La novena etapa, Tolon-Niza (272 kilómetros), ofreció el resultado siguiente:

1. Lambot, en 11 h., 26 m., 9 s.
2. Leenaers.
3. Scieur.
4. Lucotti.
5. Barthélemy.

6. Heusghem.
7. Belvaux.
8. Amenc.
9. Tiberghien.
10. Ferrara.

La décima etapa, Niza-Grenoble (333 kilómetros), ofrece el siguiente resultado:

1. Scieur, en 14 h., 2 m., 30 s.
2. Lucotti.
3. H. Heusghem.
4. Barthélemy.
5. Dehers.
6. Tiberghien.
7. Despontin.
8. Mottiat.
9. Leroy.
10. Muller.

La undécima, Grenoble-Ginebra (325 kilómetros), da la clasificación siguiente:

1. Goethals, en 14 h., 4 m., 13 segundos.
2. Barthélemy.
3. Lucotti.
4. H. Heusghem.
5. Leenaers.

6. Scieur.
7. Collé.
8. Leroy.
9. Sellier.
10. Despontin.

La décima segunda etapa, Ginebra-Estrasburgo (271 kilómetros), da el resultado siguiente:

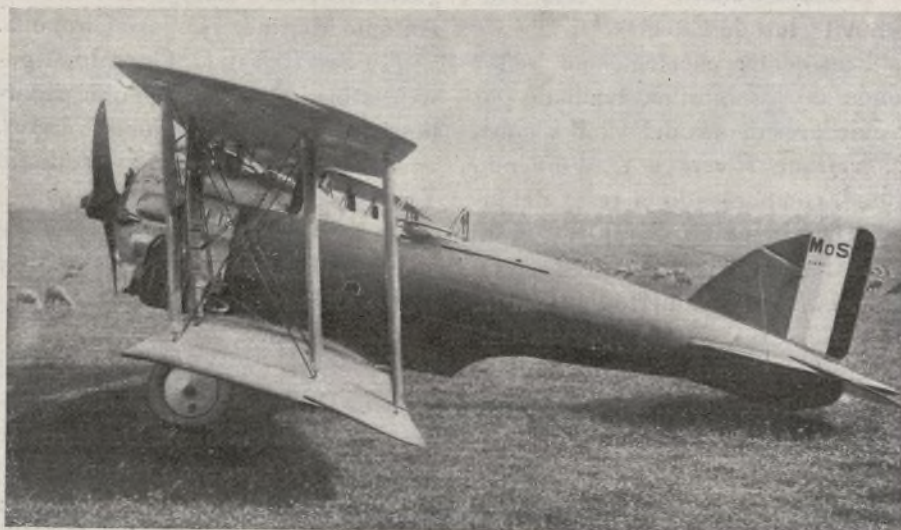
1. Barthélemy, en 15 horas, 7 minutos, 59 segundos.
2. Heusghem.
3. Scieur.
4. Belvaux.
5. Lucotti.
6. Mottiat.
7. Sellier.
8. Dhers.
9. Tiberghien.
10. Despontin.

Nuestro compatriota Janer se retiró en la undécima etapa, después de sufrir lo indecible, no sólo por las penalidades propias de la carrera, sino por haber sido víctima de un «sabo-taje» bastante desagradable. Janer ha hecho hasta ahora más que ningún otro corredor ciclista español.

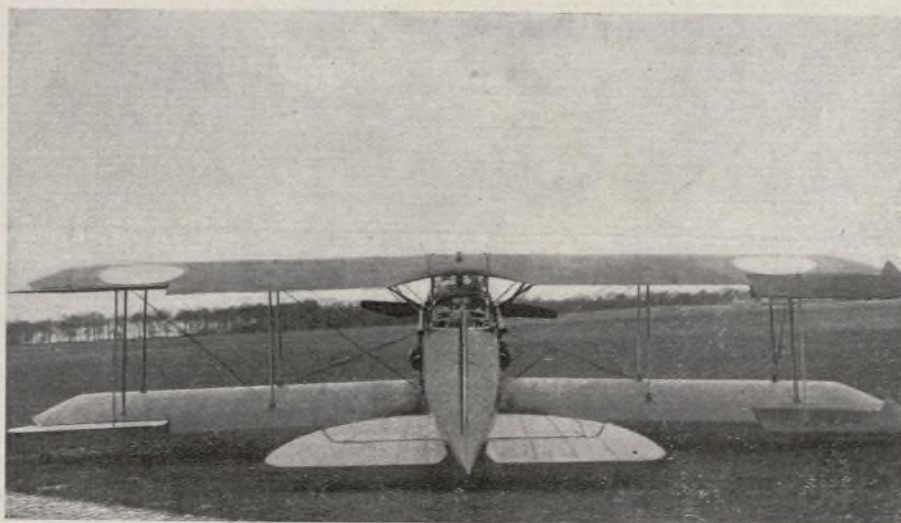
AERONÁUTICA

Comenzamos hoy la publicación de los aparatos que construye la industria francesa.

Como decíamos en nuestro pasado número, se trata, única y exclusivamente, de un *portfolio* fotográfico para ilustración de los aficionados. No se trata, tampoco, de algo que pueda parecer «publicidad»; en este punto huelga casi hacer la salvedad, porque el único comprador eventual de aeroplanos ó de cosas similares es la Aeronáutica militar, y no creemos haya nadie tan cándido que crea que haciendo anuncios puede influir lo más mínimo para decidir á quienes dirigen ese sector de la defensa



Avión «A N», con «Salmson» 500 HP



Avión de combate, tipo «A N», dos plazas, tres ametralladoras, 400 HP

nacional á comprar aviones, motores, hélices, etc., de esta ó de la otra marca.

Y á buen entendedor...

* * *

Conocidos son los trabajos que por varios inventores se están haciendo en España en el orden de helicópteros, autogiros y otras soluciones ignoradas aún del público y de nosotros mismos.

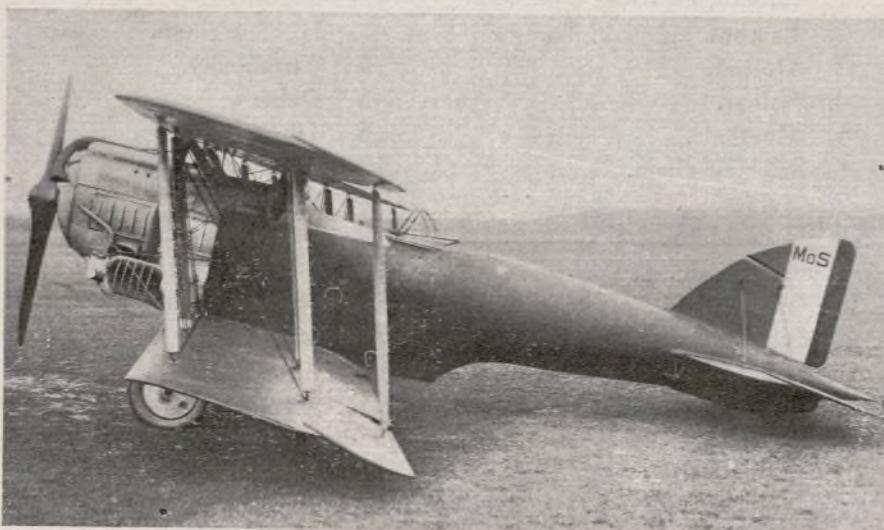
El «Real Aero Club de España», que sigue atento el curso de esos trabajos, ha querido estimularlos creando un interesante premio, cuyo reglamento se ha publicado en su

Boletín Oficial del mes de junio, y que transcribimos á continuación:

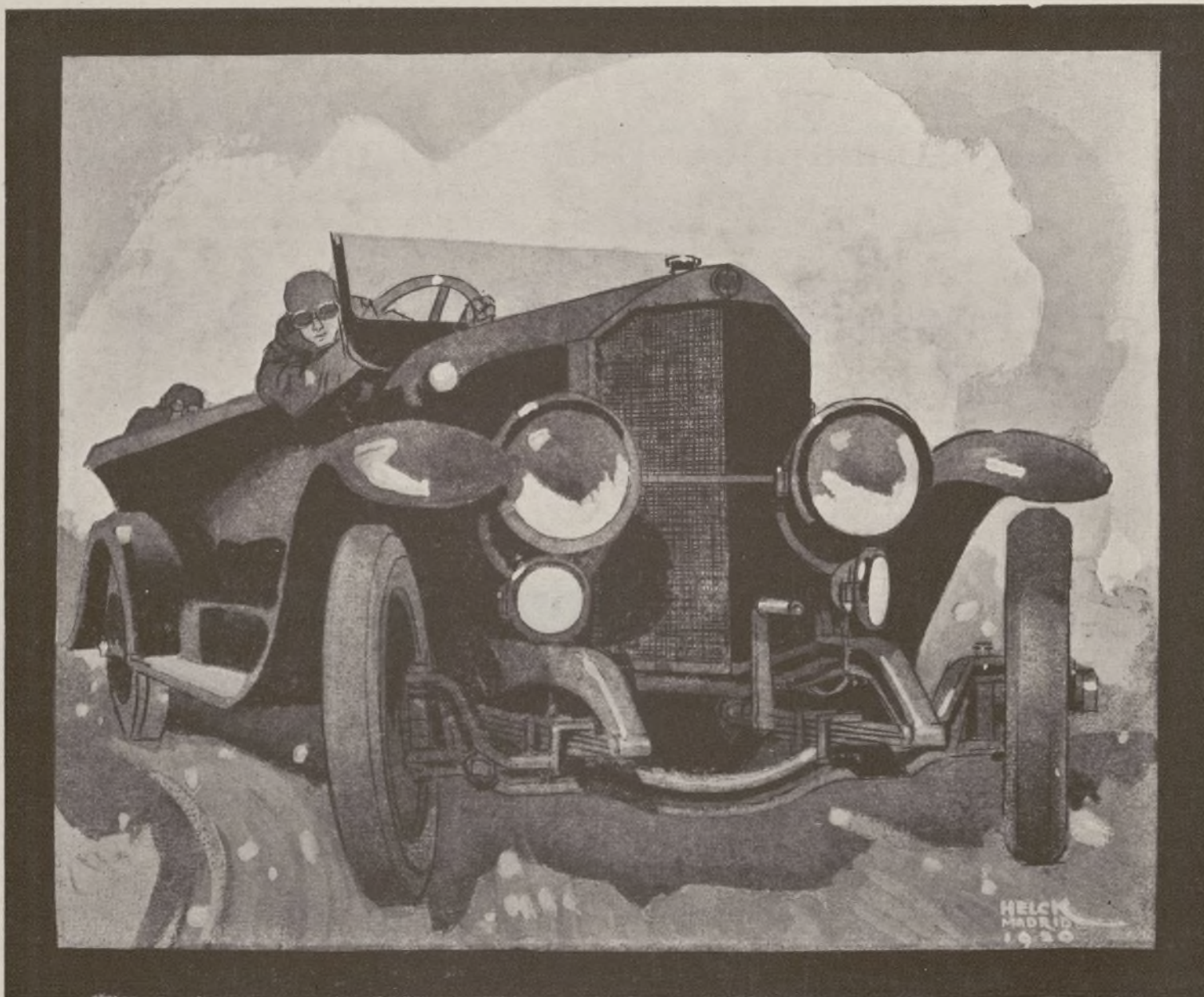
«El «Real Aero Club de España» instituye un premio de 5.000 pesetas para aparatos de Aviación, susceptibles de aterrizar verticalmente en las siguientes condiciones:

1.^a Los aparatos que opten á este premio no contendrán gases más ligeros que el aire en ninguna de sus partes, y su sustentación habrá de obtenerse por procedimientos que permitan que sea, momentánea ó constantemente, independiente de la velocidad de traslación del aparato.

2.^a El premio instituido será



Avión «A N», con motor «Renault» 450 HP



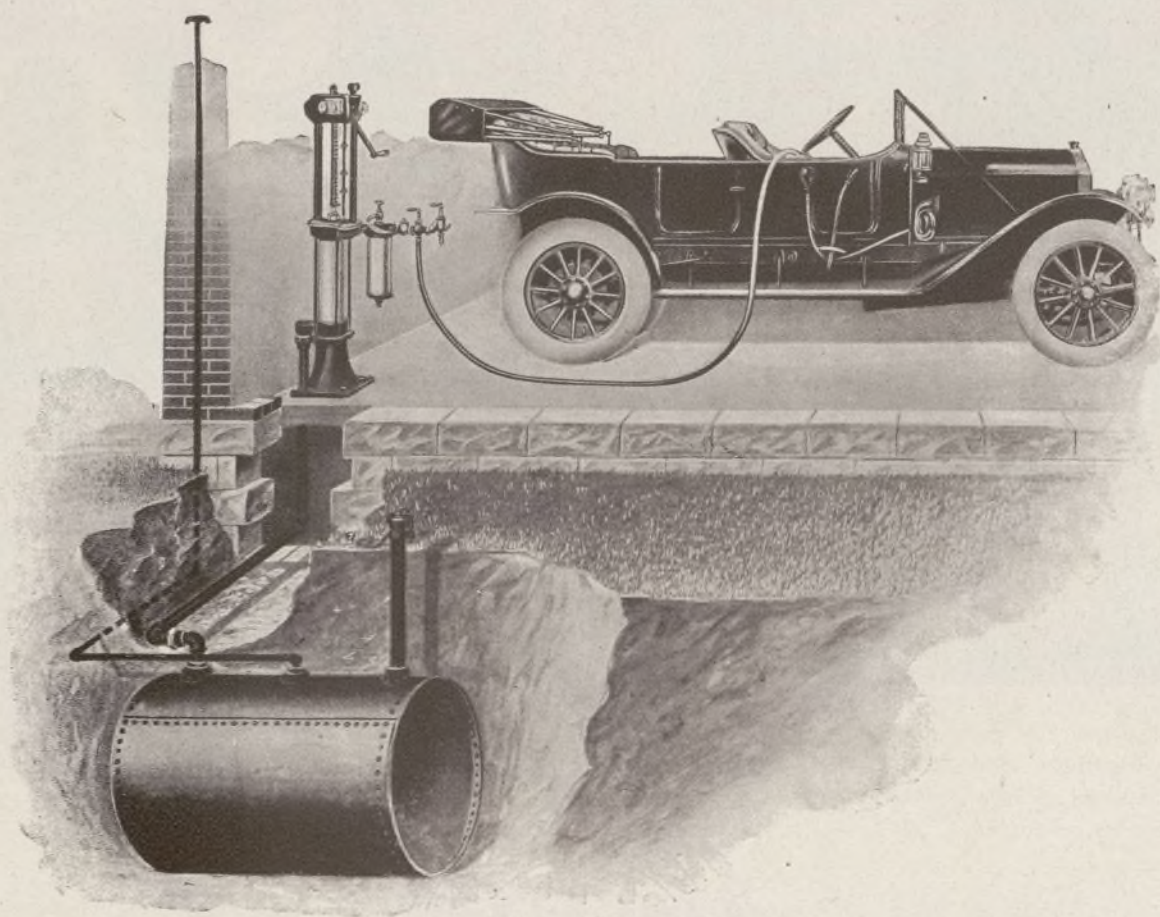
AUTO PALACE
Enrique Traumann

Oficinas:
Fernando el Santo, 24
Teléfono J. 1493 MADRID

Ayuntamiento de Madrid

La gasolina que pasa por un aparato

BOWSER



Pedir 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

Automóviles "Minerva"



Entrega normalmente los nuevos modelos 1921

FABRICADOS ESPECIALMENTE PARA LA

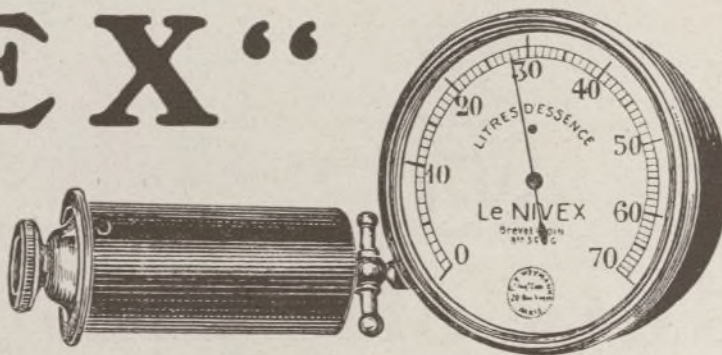
**SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE AUTOMÓVILES MINERVA**

**Castelló, 41
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

Aviso al comercio del Automóvil

Según convenio firmado con la casa editora francesa, en agosto próximo debe aparecer la primera edición española del clásico

„Catálogo de los Catálogos“

Este utilísimo Anuario, tan apreciado del mundo automovilista, comprende las características y precios de todas las marcas de automóviles, motocicletas, camiones, accesorios, etc., etc., constituyendo una verdadera exposición, **abierta gratuitamente** al comercio mundial del Automóvil.

Dada la premura del tiempo, se participa á todas las Casas españolas que deseen que los datos y características de sus marcas y artículos figuren en el

„Catálogo de los Catálogos“

con absoluta precisión, se sirvan avisar á la Casa editora, é inmediatamente se les facilitará toda suerte de pormenores y explicaciones

Dirigirse á MIGUEL CASALS, editor.

Calle Caspe, 108. BARCELONA.

TELÉFONO S. P. - 414



Guía oficial de Carreteras

del Real Automóvil
Club de España

DOS TOMOS: 30 PESETAS

INDISPENSABLE PARA EL
TURISTA EN CARRETERA

Pídase en el R. A. C. E.:
Marqués de Valdeiglesias, 1. - MADRID

Anuario Deportivo de España 1 9 2 1

Redacción:

Rambla de Cataluña, 41, 1.º
BARCELONA

Administración é imprenta:

Calle de Villalar, 10, bajo
MADRID

otorgado en el término de un año, á partir de la fecha, al aparato que efectúe dentro de dicho plazo un vuelo en que demuestre, por los procedimientos reglamentarios establecidos por la «F. A. I.», tener una velocidad propia superior á 100 kilómetros por hora, terminando este vuelo por un aterrizaje dentro de un círculo de 25 metros de radio, sin que el aparato ruede una longitud superior á un metro.

El aparato deberá quedar en perfecto estado después de este aterrizaje.

3.^a El aparato que opte al premio habrá de ser construido en España (pudiendo exceptuarse únicamente el motor), ser pilotado por piloto aviador español, con título ex-



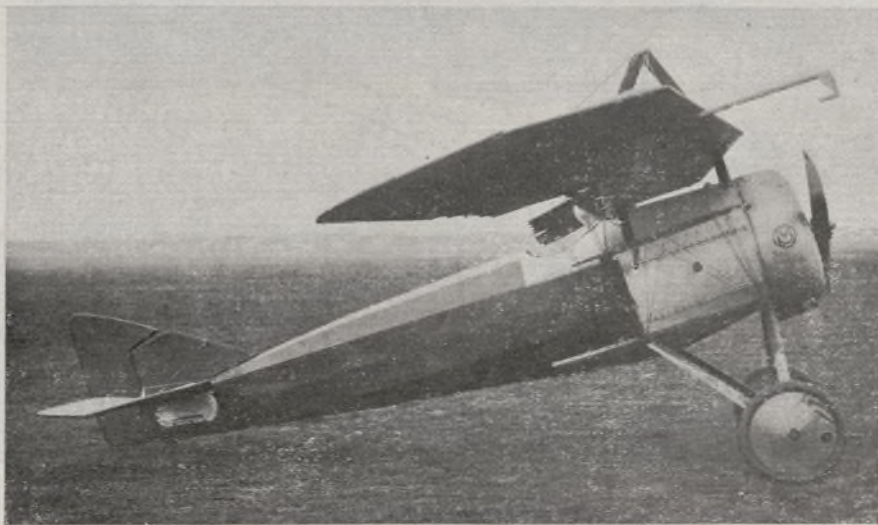
Avión de turismo, tipo «A R», dos plazas, 80, 110 ó 130 HP, visto de lado

alidad alguna por esta asistencia, ni como derecho de inscripción, excepto en el caso en que la prueba haya de verificarse á más de 20 kilómetros de

5.^a La prueba, ó su intento, podrá ser repetida varias veces si el autor del aparato lo desea, siempre que, á juicio de los comisarios deportivos, no sea inútil su repetición, por ser el aparato evidentemente incapaz de efectuarla ó mejorarla.

6.^a En el caso de que en el transcurso del año hubiese dos ó más aparatos que realizaran satisfactoriamente la prueba exigida, el premio será adjudicado al autor del aparato que haya alcanzado mayor velocidad propia. En el caso de que ningún aparato haya satisfecho las condiciones antedichas al terminarse el año, el «Real Aero Club de España» quedará en libertad de anular el premio ó de prorrogar el plazo de su adjudicación por otro año».

* * *

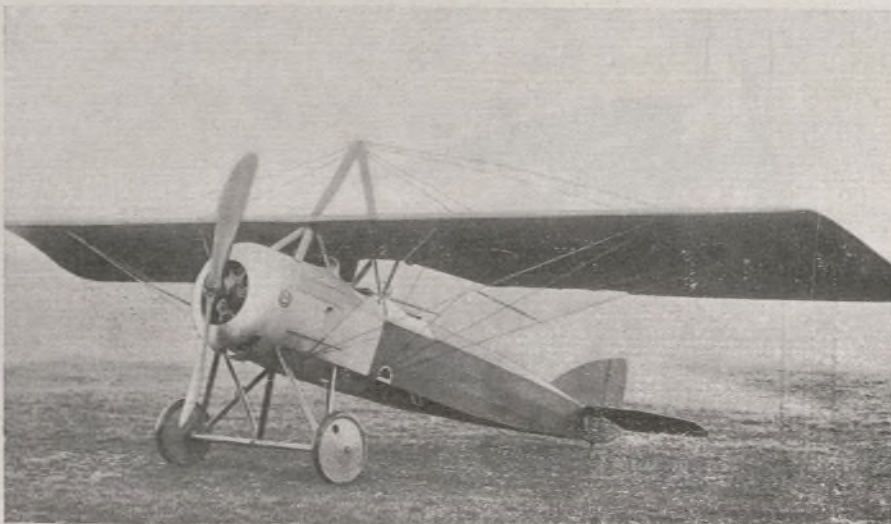


Monoplano deportivo, tipo «A S», monoplaza, 80 HP

pedido por el «Real Aero Club de España», y efectuar sus pruebas en territorio español.

4.^a El autor del aparato que opte al premio deberá solicitarlo del «Real Aero Club de España», acompañando una descripción detallada de dicho aparato y su funcionamiento, la que será estudiada por la Comisión de Aeronáutica de la Sociedad. Si esta Comisión aprecia que el aparato tiene fundamento técnico que permita esperar su buen funcionamiento, se nombrarán dos comisarios deportivos, que habrán de presenciar la prueba, los cuales, de acuerdo con el autor, se constituirán en el sitio que éste designe para efectuarla. El concursante no tendrá que abonar can-

distancia de Madrid ó Barcelona, en cuyo caso serán de su cuenta los gastos de viaje de los comisarios deportivos.



Avión tipo «A R», visto en dos tercios

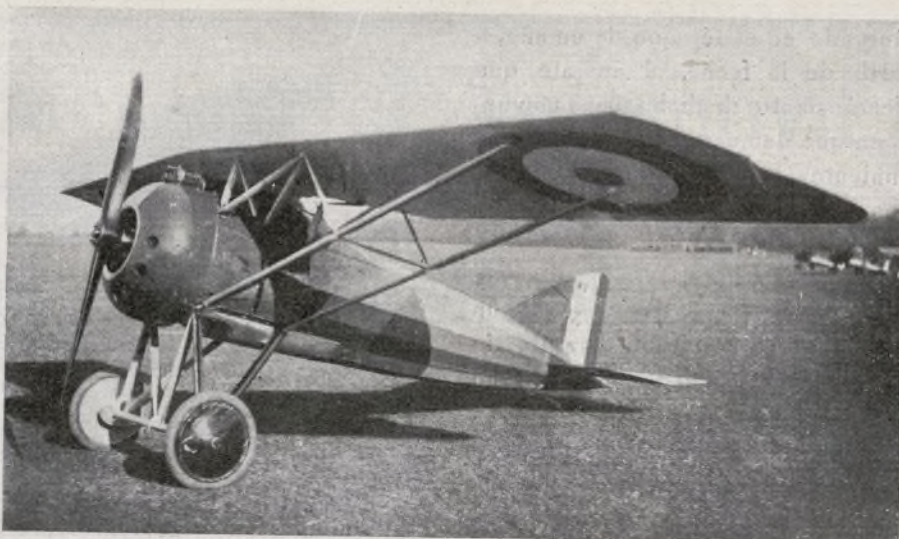
El piloto francés Georges Kirsch ha logrado subir más arriba que el *recordman* del mundo.

Sabido es que el americano Schraeder colocó el *record* de altura en avión á 10.093 metros.

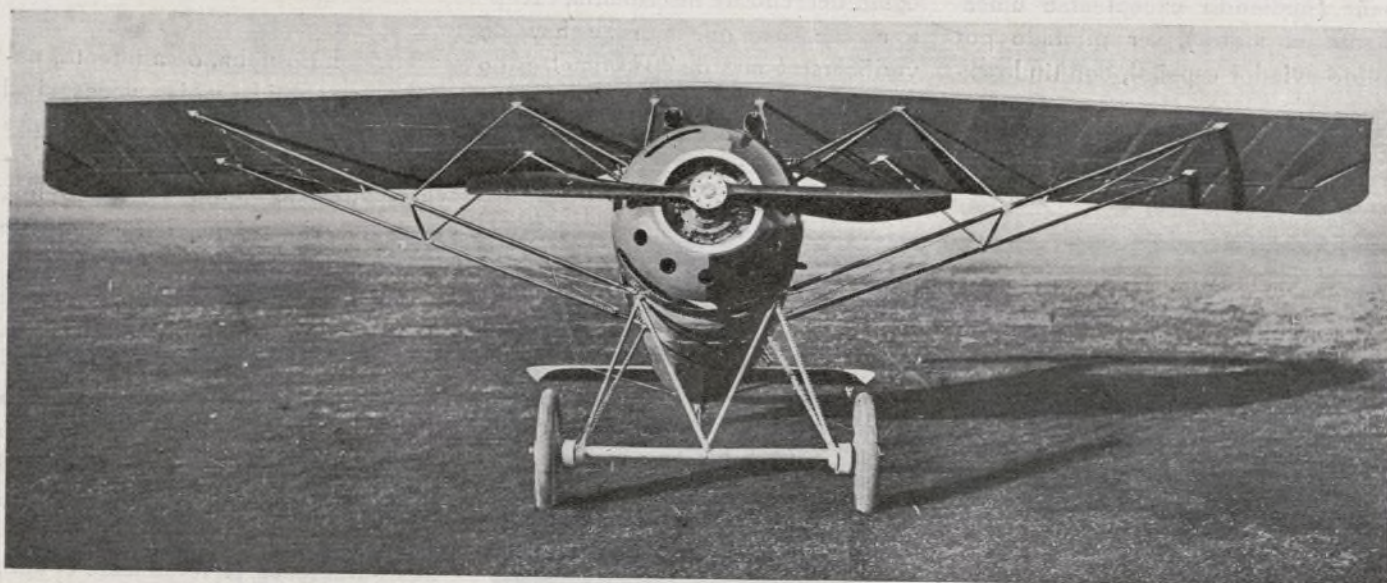
El piloto francés Kirsch, salió el día 15 del aerodromo de Le Bourget sobre un «Nieuport» militar, tipo 29, elevándose sin dificultad hasta los 9.800 (*record* de Francia, del propio Kirsch) y perdiendo de vista por completo la tierra desde los 10.000.

En una atmósfera glacial y opaca, el piloto continuó su ascensión hasta que el altímetro marcó 10.600 metros.

Cuando Kirsch volvió á ver tie-



El «A I» visto de costado



Avión de caza, tipo «A I», monoplaza, 180 HP, dos ametralladoras

rra, no pudo hallar á la vista el aerodromo de donde había salido, y

hubo de aterrizar en otro lugar, perdiendo así el derecho á la homolo-

gación de su *record* puesto que la reglamentación internacional exige que la llegada tenga lugar en el punto de la salida.

Indignados con esta teoría algunos periodistas franceses, han visitado al Conde de la Vaulx, quien les ha dicho que la disposición reglamentaria obedece al hecho de que, si se aceptase el aterrizaje á un par de kilómetros del punto de salida, no habría razón para dejar de admitir tomas de tierra á 50 ó á 100 kilómetros, y esto retrasaría extraordinariamente el examen del barógrafo registrador precintado...

Es de suponer que el «Aero Club de Francia» se ocupará de este tema y acaso pedirá la modificación del reglamento de *records* en este punto.



Avión tipo «A I» de deporte y «alta escuela», motor 110 HP. «Recordman» del mundo de «loopings». (Fronval: 962 «loopings» en 3 h., 52 m., 10 s.)

Otro triunfo de las motocicletas

Indian

Carrera de las DOCE HORAS

(10 de Julio de 1921)

CATEGORÍA 750 C. C.

1.^o Baltasar Santos *Indian*
sobre

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

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

AUTOMOVIL SALON

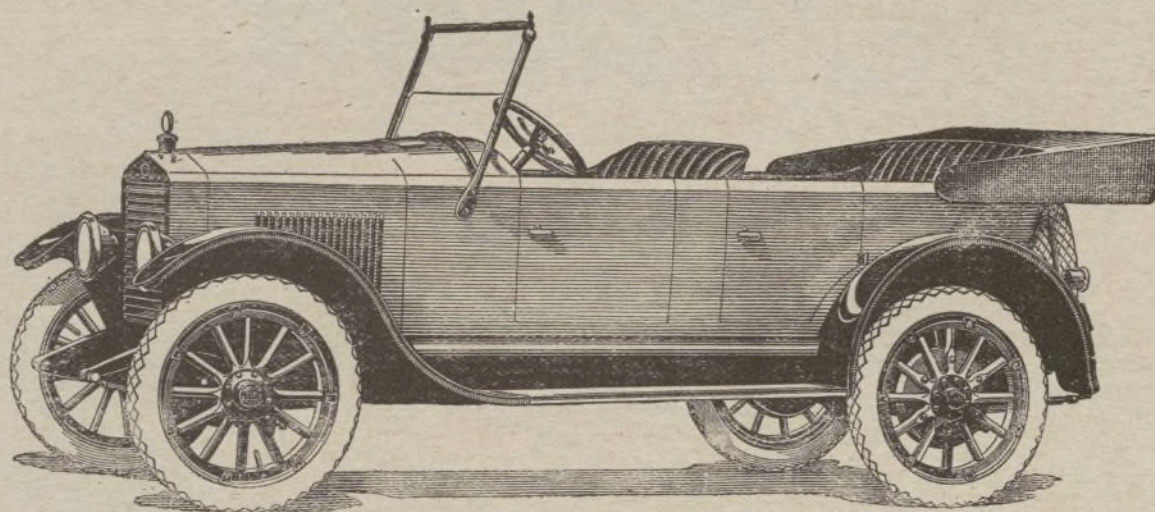
Talleres y Garaje:
Lagasca, 103

MADRID

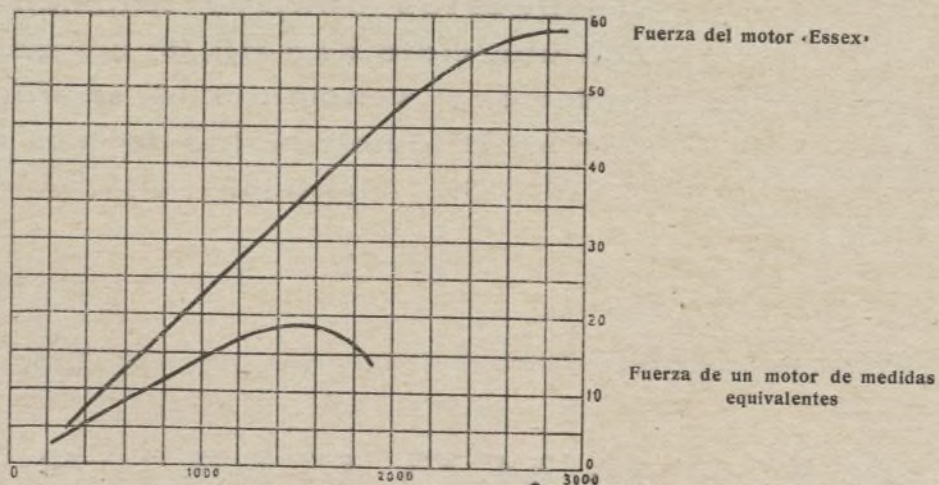
Exposición:
Alcalá, 81

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

EL COCHE “ ESSEX ”



Es más fuerte que
otro provisto de motor
de iguales dimensiones



Alcalá, 62

VILLAMIL

MADRID

OLIMPIQUERÍAS

El Sr. Alberti, de la «Agrupación Deportiva Ferroviaria», nos envía dos fotografías, que nos complacemos reproduciendo junto á estas líneas.

Se trata de dos vistas del inmenso Estadio de Praga durante un concurso que, con el título de «Olimpiada Internacional Obrera», ha tenido lugar en dicha ciudad.

Checoslovaquia tiene, como puede verse, sobre nosotros una inmensa ventaja en materia atlética.

Puede asegurarse, desgraciadamente, que el número de «ejecutantes de movimientos» que se reproduce en estos grabados, es superior al total de los atletas (?) que en España pueden reunirse buscando muy despacio.

Claro está que no vamos á incurrir en la vulgaridad de lamentar que no haya aún en nuestro país un Estadio comparable al de Praga. Nosotros, en este punto, tomamos el asunto al revés que otras muchas personas.

Nos interesa mucho más reunir



Ejercicios femeninos

el número de atletas, que empezar la casa por el tejado.

En efecto, nos daríamos por altamente satisfechos si tuviéramos el «núcleo atlético» aunque tuviéramos que exhibirlo en las llanuras de la Mancha. Al fin y al cabo, ya hace

tiempo que es cosa aceptada y que nadie discute aquello de: «la función crea el órgano».

Por eso nosotros ansiamos ver cómo se llega á «la función»... Después veríamos cómo se formaba «el órgano».



Aspecto general del Estadio de Praga

TAPONES DE RADIADOR

La Sección de Escultura del «Círculo de Bellas Artes», por iniciativa de su entusiasta presidente el señor Ortells, organizó un concurso de figuritas apropiadas para «tapones de radiador».

Para Jurados de dicho concurso designó á los ilustres maestros Benlliure é Inurria y á nuestro director.

Por lo que á éste se refiere la atención ha sido muy agradecida pero, naturalmente, Ruiz Ferry no ha tomado parte en el fallo del concurso, en cuanto á la parte escultórica se refiere, limitándose á otorgar un premio, de HERALDO DEPORTIVO, al modelo que, aparte su condición artística, ofreciera mejor aplicación práctica en el uso á que estos accesorios se destinan.

Damos adjuntas fotografías que reproducen el «Primer Premio», obtenido por D. Fernando Campo, y la colección de los modelos presentados al concurso.

El premio nuestro se ha adjudicado al Sr. Santamaría Nadal y está señalado en la segunda faja de nuestro grabado. Es una preciosa figura de mujer que sostiene sobre el hombro derecho un cuadro, apoyado por uno de sus ángulos, y en el que se puede adaptar el termómetro avisador de las temperaturas del motor.

En efecto, con todos nuestros respetos para la parte artística, hemos de examinar la cuestión desde el punto de vista práctico. Y es cosa que ya nadie discute, que el más útil tapón de radiador es el termómetro, pudiendo

considerarse absolutamente pasada á la historia la manía «snobista» de poner en el referido tapón figuras exóticas ó figuras exclusivamente artísticas.

El Sr. Santamaría Nadal ha sabido reunir en su boceto el arte y la utilidad práctica y nuestro premio no ha tenido dificultad para adjudicarse, puesto que de todos los concursantes dicho escultor ha sido el único que conocía la importancia automovilista de un moderno «tapón de radiador».

Próximamente publicaremos una reproducción de «nuestro tapón», del que nos proponemos fundir varios ejemplares que regalaremos en determinadas condiciones, que asimismo se publicarán.

* * *



CARRERA DE DOCE HORAS

10 DE JULIO DE 1921

La A. B. C. 3 HP

Gana el 1^{er} Premio

CATEGORÍA 500 C. C.

VENCIENDO Á MÁQUINAS
DE FUERZAS SUPERIORES

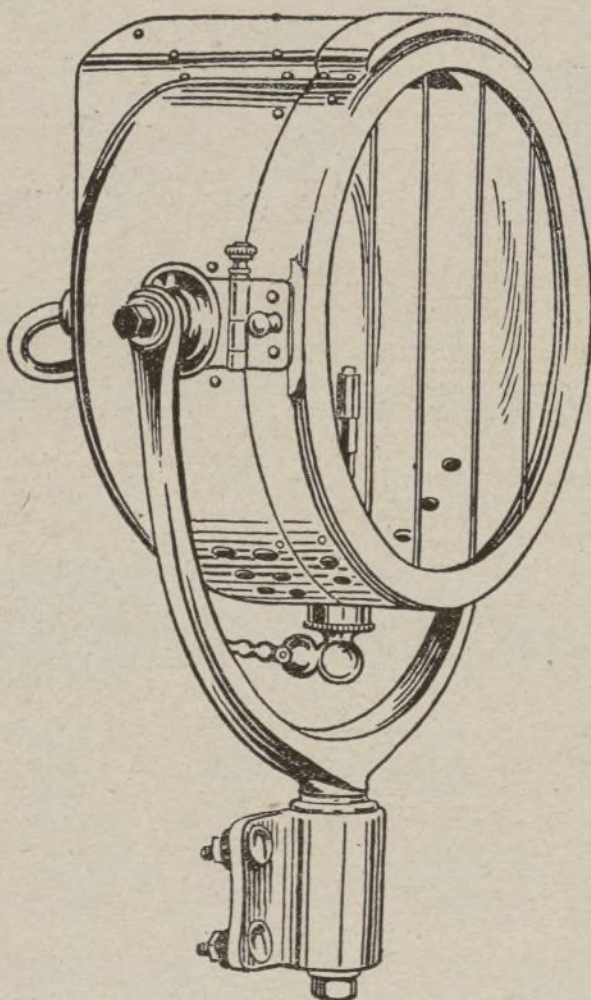
ESTA VICTORIA LA OBTIENE EL CORREDOR
RAGONNET,
QUE, DURANTE ONCE
HORAS Y MEDIA, CORRIÓ CON UNA MUÑECA DISLOCADA


AUTO AMERICAN SALON

Calle Ponzano, 24
M A D R I D

Paseo Gracia, 100
BARCELONA

FAROS Y PROYECTORES
Tarrida y "Omnia"



Stock importante
en Almacén 

E. TARRIDA

Claudio Coello, 50

M A D R I D

Como en el concurso organizado últimamente en París por *L'Auto* ha habido en éste figuras que le sentarían á un radiador de automóvil como... el par de pistolas del dicho popular.

No podía faltar tampoco la nota chabacana en figura de «Parca traidora» con su guadaña correspondiente.

Podemos, en cambio, felicitarnos de que el primer premio de Madrid no haya recaído en Madrid, como ocurrió en el Concurso Parisino, en una figura exótica, inferior á muchas de las que acudieron á aquel concurso.

El primer premio de Madrid es una figura verdaderamente perfecta desde el punto de vista escultórico.

Lástima que la actitud no de idea de velocidad sino que más bien parece querer frenarla tirando hacia sí de la hélice que lleva en el extremo de los brazos. Si diera la sensación contraria siquiera...



Primer Premio; autor, D. Fernando Campo

1769. Tom Lyons, vence á Bill Darts.

1770. Peter Corcoran, por haber abandonado Lyons el título, reclama el derecho de ostentarlo venciendo á Bill Darts y dando lugar á que, como en 1761... se hable de «tongo».

1776. Harry Sellers, vence á Corcoran.

1780. Duggan Fearn. vence á Harry Sellers en un combate cuya sinceridad no ha sido aún comprobada...

1780. Jack Harris es declarado campeón por el artículo 29.

1783. Tom Johnson, vence á Harris y á Steven Oliver.

1785. Tom Johnson, vence á Bill Wan.

1787. Tom Johnson, vence á Michael Ryan.

1788. Richard Humphries, vence á Daniel Mendoza.

1789. Tom Johnson, vence á Michael Ryan.

1789. Tom Johnson, vence á Isaac Perrius.

1790. Ben Brain y Bill Hooper, empatan en un combate de 187 encuentros (3 horas y media), suspendido por la falta de luz.

1791. Ben Brain, vence á Tom Johnson.

1795. Bill Hooper, vence á Bill Woods.

1795. Owens vence á Hooper, en un combate de 50 encuentros, en el que el segundo se fractura un hombro.

1795. John Jackson, vence á Daniel Mendoza.

1800. Jem Belcher, vence á Andrew Gamble.

1801. Jem Belcher, vence á Joe Berks.

1802. Jem Belcher, vence á Joe Berks.

1803. Jem Belcher, vence á Jack Feorby.

1805. Harry Pearce, vence á Elias Spray.

1805. Harry Pearce, vence á Jem Belcher.

1807. Tom Cribb, vence á Jem Belcher.

BOXEO

A petición de varios lectores insertamos hoy un historial de los Campeonatos del mundo, todas categorías, desde el año 1719 á nuestros días.

Inglaterra

1719. James Flagg, es el primer campeón británico.

1727. James Flagg, bate á Net Sotto en 6 rounds.

1730. Tom Pipes, bate á Gretting dos veces de tres matches.

1730. Jack Hammersmitt, bate á Gretting.

1734. Jack Broughton, bate á Pipes y á Gretting.

1734. Jack Broughton, bate á George Stevenson, á Smallwood y á James.

1750. Jack Slack, bate á Jack Broughton en 14 minutos, el 14 de

abril desposeyéndole del título que había ostentado desde 1734.

1754. El 29 de julio, Slack, vence al francés M. Petit, en 25 minutos.

1755. Slack, vence á Cornelius Harris.

1759. Slack, vence á J. Morton.

1760. Slack, es vencido por Bill Stevens.

1761. Tom Faulkner, bate á George Taylor.

1761. George Meggs, bate á Bill Stevens, en 17 minutos, dando lugar á que las gentes asegurasen que Meggs había comprado su victoria... (¡¡ya en 1761...!!)

1762. George Millsom, vence dos veces á George Meggs.

1763. Tom Suchan, vence á George Millsom.

1766. Bill Darts, vence á Tom Suchan.

1808. John Guly (de cuya victoria no hay detalle), renuncia al título.

1810. Tom Cribb, vence á Tom Molinaux, negro, en 40 encuentros.

1811. El 22 de septiembre, ante 20.000 espectadores, Tom Cribb vence nuevamente al negro Molinaux, en 11 encuentros solamente.

Irlanda

1814. Dan Donnelly, vence á George Cooper.

América

1816. Primer campeonato en América: Jacob Hyer, vence á Thomas Beasley.

Inglaterra

1819. Dan Donnelly, vence á Tom Oliver.

1823. Tom Spring, vence á Bill Neat.

1824. Tom Spring, renuncia al título después de ganar cuatro copas.

1825. Jem Ward recibe un cinturón intransferible.

1833. Burke el Sordo, reclama el título.

1839. Bendigo, vence al Sordo y Jem Ward le regala su cinturón (á pesar de la intransferibilidad).

América

1841. Tom Hyer, vence á John Cluskey... ¡en 101 encuentros!

Inglaterra

1841. Nick Ward, hermano de Jem, vence á Ben Caunt.

1841. Ben Caunt, vence á Nick Ward y recibe un cinturón transferible.

1842. En los días 14, 16 y 20 de diciembre y en tres «tablados» diferentes, Charley Freeman, vence á W. Perry, en un total de 108 encuentros...

1845. Bendigo, vence á Ben Caunt y éste le entrega su cinturón de 1841.

América

1849. Tom Hyer, vence á Yankee Sullivan.

Inglaterra

1850. W. Perry, reclama el título después de su encuentro con Paddock.

1851. Harry Broome, vence á Perry.

1853. Broome pierde el título por abandono en un encuentro con Perry.

América

1852. John Morrissey, vence á George Thompson.

1853. Nat Langham, vence á Tom Sayers.

1853. John Morrissey, vence á Yankee Sullivan, en 37 encuentros.

1854. Bill Pool, vence á John Morrissey.

Inglaterra

1856. Tom Paddock, vence á Harry Broome.

1857. Tom Sayers, vence á Bill Perry con apuesta de 1.000 libras y otro cinturón.

América

1857. Barney Aaron, vence á J. Monaghan, en un combate que dura 3 horas 22 minutos.

1858. John Morrissey, vence á John C. Heenan.

Inglaterra

1860. Tom Sayers y John C. Heenan, empatan después de un combate de 42 encuentros.

1860. San Hurst, vence á Paddock.

1861. Jem Mace, vence á Hurst.

1862. Jem Mace, vence á Tom King.

1863. Tom King, vence á John C. Heenan.

América

1863. Joe Coburu, vence á Mike Mc. Coole, en 67 encuentros...

1865. James Dunn, vence á Bill Davis.

Inglaterra

1865. Joe Wormald, vence á Andreu Maradan.

1865. Jem Mace reta á Wormald y este se estropea una mano

en el combate teniendo que retirarse.

América

1866. Mike Mc. Coole, vence á Bill Davis.

1867. Joe Wormald cobra 1.000 libras de O'Baldwin, que se niega á ir á Inglaterra para luchar con él.

1867. Jem Mace y O'Baldwin, empatan.

1868. J. Wormald y O'Baldwin, empatan.

1869. Tom Allen, vence á Bill Davis en 43 rounds.

1869. Mc. Coole, vence á Tom Allen.

1870. Jem Mace, vence á Tom Allen.

1872. Jem Mace y Joe Coburu, empatan en un *match* con 2.500 libras de apuesta.

1876. Joe Goss, vence á Tom Allen.

1880. Paddy Ryan, vence á Joe Goss en 87 encuentros...

1882. John L. Sullivan, vence á Paddy Ryan.

Inglaterra

1885. em Smith, vence á Jack Davis.

1886. Jem Smith, empata con Alf. Greenfield, con 3.000 libras de apuesta.

1887. Jem Smith y Jake Kilrain, empatan con apuesta de 10.000 libras por cada lado.

Francia

1888. John L. Sullivan y Charles Mitchell empatan, después de 39 encuentros.

América

1889. John L. Sullivan, vence á Jake Kilrain, en 75 encuentros, con dólares 10.000 de apuesta por cada lado.

Inglaterra

Jem Smith y Franck F. Slavin empatan.

Hasta esta fecha los combates eran sin limitación de tiempo y con las manos desnudas.

Modificadas las cosas por el nuevo reglamento dictado por el marqués de Queensberry, se adoptan los guan-

Baterías eléctricas

WILLARD



Agente exclusivo para España:
FRANCISCO CASADELLÁ

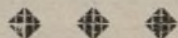


Oficina central:
Rambla de Cataluña, 79
BARCELONA

AUTOMÓVILES

TALBOT-DARRACQ

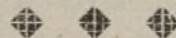
OCHO
CILINDROS



ENTREGA EN
BREVE PLAZO



CUATRO
CILINDROS



ENTREGA
INMEDIATA

PARÍS-LONDRES

AGENCIA PARA MADRID:
I. M. MANRESA

SALÓN DE EXPOSICIÓN:
Calle de Recoletos, 1

Automóviles *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

Telógrafo:
AUTODION

DE DION-BOUTON

Teléfono:
5 - 10 26

16, PASEO DE RECOLETOS, 16

MADRID

GARAJES ESPAÑOLES

ALICANTE

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

LOGROÑO

Garaje Central
(Junto a Gran Hotel)

SAN SEBASTIÁN

Grandes Garajes Garnier
Miracruz, 9

BADAJOS

Garaje Hispano-Portugués
Germán Puebla Agencia Ford

MADRID

Garaje Victoria
Alberto Aguilera, 62

SANTANDER

Garaje M. Sancho
Plaza de Cañadio

BARCELONA

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

MALAGA

Auto-Garaje Merino
Semera, 5

SEVILLA

Garaje Laverán
Goles, 38 al 44

BILBAO

Automóviles Damborenea
Gran Vía, 31

MURCIA

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

tes y se fija en 20 el número máximo de encuentros en combate de Campeonato.

Estados Unidos

1891. Bob Fitzmmons, vence al primer Jack Dempsey.

1891. James J. Corbett y Peter Jackson, empatan á 61 encuentros.

1892. James J. Corbett vence á John L. Sullivan.

1894. James J. Corbett vence á Charles Mitchell.

(Concluirá)

AUTOMOVILISMO

Los Concursos de Santander

El «Automóvil Club Montañés» ha organizado interesantes pruebas automovilistas, cuyo programa comprende los concursos á que se refieren los siguientes reglamentos:

«Artículo 1.º El «Real Club Automovilista Montañés» organiza un concurso-carrera de automóviles en el circuito Peñacastillo-Puente Arce-Revilla-Peñacastillo.

Art. 2.º En este concurso podrán tomar parte coches de todas las marcas y de cualquier potencia, en las condiciones que se expresan en este reglamento, y tendrá lugar dando tres vueltas por los puntos citados, recorriendo una longitud total de $18,7 \times 3 = 56,1$ kilómetros, aproximadamente.

Art. 3.º Teniendo en cuenta la índole de la prueba organizada por el «Real Club Automovilista Montañés», los propietarios de coches podrán presentar éstos con las carrocerías que deseen, siempre que las mismas no sean improvisadas ó de fortuna.

El Jurado tendrá plenas facultades para admitir ó rechazar aquellos coches que tenga por conveniente, sin que sus dueños tengan derecho á formular reclamaciones de ninguna clase.

Art. 4.º Todo coche que se presente al concurso deberá ir ocupado, por lo menos, por dos personas mayores de dieciocho años, siendo potestativo de los propietarios de los coches que tengan más de dos asientos que vayan ó no ocupados los que excedan del número expresado.

Art. 5.º Los automovilistas que deseen inscribir coches para este concurso deberán entregar, en el mo-

mento de efectuar la inscripción, un certificado de la casa constructora del coche ó una relación jurada, en la que consten los datos siguientes:

- a) Marca del coche.
- b) Matrícula del mismo.
- c) Potencia del motor, según catálogo.
- d) Número de cilindros del motor.
- e) Diámetro de éstos en milímetros.
- f) Recorrido de los émbolos en milímetros.
- g) Clase de transmisión.
- h) Tipo del *chassis* y año de su fabricación.
- i) Peso del coche en kilogramos.
- j) Tipo de la carrocería y número total de asientos fijos.
- k) Nombre y domicilio del propietario del coche.
- l) Nombre y domicilio del conductor.

Art. 6.º Al mismo tiempo deberán presentar el permiso de conducir del conductor y la licencia de circular del coche, por la que se acredite que se halla autorizado á circular por las carreteras españolas.

Art. 7.º Los propietarios de coches matriculados en el extranjero deberán presentar, en lugar de licencia de circulación extendida por un Gobierno civil español, el permiso internacional de circulación, refrendado por las autoridades españolas, y los coches á que estos permisos se refieran deberán llevar su correspondiente placa internacional.

Art. 8.º Los que inscriban coches en este concurso abonarán la cantidad de 50 pesetas como derecho de inscripción, cantidad que les será devuelta siempre que el propietario

del coche pertenezca á un Club automovilista reconocido con tres meses de anterioridad á la publicación de este reglamento y, además, efectúe el recorrido dentro del límite del tiempo máximo fijado para efectuar el recorrido correspondiente á la categoría por la que el coche hubiere quedado inscripto.

Se considerará nula toda inscripción que no vaya acompañada de los derechos correspondientes.

Art. 9.º Los coches que se inscriban para este concurso se dividirán en las dos clases siguientes:

a) Coches abiertos.

b) Coches cerrados.

Art. 10. Las categorías para las dos clases serán las siguientes:

- 1.ª Hasta 1.100 c. c.
- 2.ª De 1.100 á 1.400 c. c.
- 3.ª De 1.400 á 2.000 c. c.
- 4.ª De 2.000 á 3.000 c. c.
- 5.ª De 3.000 á 4.400 c. c.
- 6.ª De 4.500 c. c., en adelante.

Art. 11. El «R. C. A. M.» entregará á todo propietario cuyo coche hubiese efectuado el recorrido dentro del tiempo establecido para cada categoría, un diploma-certificado obtenido por su coche.

Art. 12. El «R. C. A. M.» clasificará todos los coches cuyos resultados corresponden á una misma clase, y adjudicará una copa á aquel que, dentro de su respectiva clase, haya obtenido un rendimiento mayor.

Además, entregará á los coches que dentro de su respectiva categoría obtuviesen un rendimiento mayor, una medalla ó copa.

El rendimiento de los coches se calculará con arreglo á la fórmula siguiente:

$$R = \frac{(0,0021 \cdot P + a \cdot v^2) \cdot v}{k \cdot n \cdot d^2 \cdot l}$$

en la que:

P. Peso del coche con pasajeros.

Coeficiente de resistencia del aire: 1,0 para los coches de turismo abiertos; 1,4 para los cerrados.

v) Velocidad resultante, en metros por segundo.

n) Número de cilindros del motor.

d) Diámetro de los cilindros, en centímetros.

1) Recorrido de los émbolos, en milímetros.

$K = 0,21$ para coches de dos cilindros.

$K = 0,10$ para coches de cuatro cilindros.

$K = 0,07$ para coches de seis cilindros.

$K = 0,05$ para coches de ocho cilindros.

$K = 0,03$ para coches de doce cilindros.

(el rendimiento se calculará hasta la cifra correspondiente á las milésimas).

Art. 13. Los tiempos que los coches inviertan en efectuar el recorrido, serán medidos por cronometra-
dores oficiales del «Real Automóvil Club de España».

Art. 14. La señal de salida se dará á cada concursante estando su coche parado en el lugar que al efecto se señale, tomándose el primer tiempo en el acto de darle la salida; el segundo tiempo, o sea el de la llegada, se medirá en el mismo punto de salida.

Art. 15. Si por cualquier motivo no pudiese un coche concursante efectuar el recorrido, se considerará como si hubiese invertido en él más de dos horas en los coches hasta la tercera categoría y dos horas y media á los restantes, y por lo tanto no se publicará el resultado que le corresponda.

Tampoco tendrán derecho los concursantes á efectuar un nuevo recorrido.

Los coches cuyo motor se parase por cualquier motivo durante el recorrido, quedarán excluidos de clasificación.

Art. 16. Los concursantes se comprometen, por el hecho de haber efectuado su inscripción, á obedecer á cuantas indicaciones pudieran hacerles los comisarios.

Si durante el recorrido se detuviese un coche concursante, deberán sus ocupantes apartarlo inmediatamente á un lado de la carretera, y siempre que haya posibilidad fuera de ella, con el fin de que su presencia no pueda molestar á los demás concursantes.

Art. 17. No se publicarán oficialmente los nombres de los concursantes, ni los tiempos que sus coches hubieran invertido en efectuar el recorrido, si dichos tiempos excediesen del máximun concedido á las categorías por las que se hubiesen inscripto sus coches.

El «R. C. A. M.» publicará oficialmente los resultados del concurso.

Art. 18. El orden en que los coches deban efectuar la salida será designado por el «R. C. A. M.»

Todo coche que no se hubiese presentado á la salida antes de que el Jurado le haya llamado tres veces, quedará excluido.

Art. 19. No se permitirá á ningún coche efectuar el recorrido fuera de concurso.

Art. 20. Todo coche que efectuando el recorrido fuese alcanzado por otro, deberá apartarse á un lado de la carretera, de tal modo que deje completamente libre, por lo menos, la mitad del ancho de ésta.

La disposición del escape deberá estar en forma de no levantar polvo.

Art. 21. El hecho de que el propietario de un coche efectúe la inscripción del mismo para que tome parte en el concurso, quiere decir que conoce el reglamento y que se somete tanto á este como á las instrucciones que pueda dictar el «Real Club Automovilista Montañés» relacionadas con el concurso, sin reservas de ninguna clase.

Art. 22. Queda terminantemente prohibido que los coches que tomen parte en este concurso ostenten anuncios de ninguna clase.

Art. 23. Si por causa del mal tiempo el Jurado decidiese suspender la celebración del concurso, éste se celebrará el día que al efecto señale dicho Jurado.

Art. 24. Un Jurado compuesto de miembros del «R. A. C. M.» examinará los coches inscriptos que se presenten á tomar parte en el concurso, con el fin de admitir ó rechazar, con las facultades más amplias, todos aquellos coches que á su juicio deba admitir ó rechazar, sin que por ninguna decisión que dicho Jurado tome puedan formular los interesados reclamaciones de ninguna clase.

El Jurado será asimismo el encargado de interpretar este reglamento y de resolver cuantas dudas se susciten acerca de su interpretación antes de la carrera.

Art. 25. Además de regirse este concurso por el presente reglamento, se regirá por el general de carreras y concursos del «R. A. C. E.» en todo aquello que no se halle especificado en este reglamento especial.

Art. 26. El «R. C. A. M.» dará á conocer á los interesados oportunamente el lugar, día y hora en que deberán presentarse con sus coches para que sean pesados y el lugar y hora en que comenzará el concurso, así como también el momento en que éste podrá considerarse como terminado.

Art. 27. Todo coche que después de haber recibido la orden de salida no partiese antes de que transcurran dos minutos entre dicha orden y su salida, será mandado retirar y será excluido del concurso.

Art. 28. El «R. C. A. M.» declina toda responsabilidad civil ó judicial en que pudieran incurrir los propietarios y conductores de los coches que tomen parte en este concurso. Los únicos responsables de los daños causados por los coches, por cualquier concepto, serán los propietarios y conductores de los mismos, respectivamente.

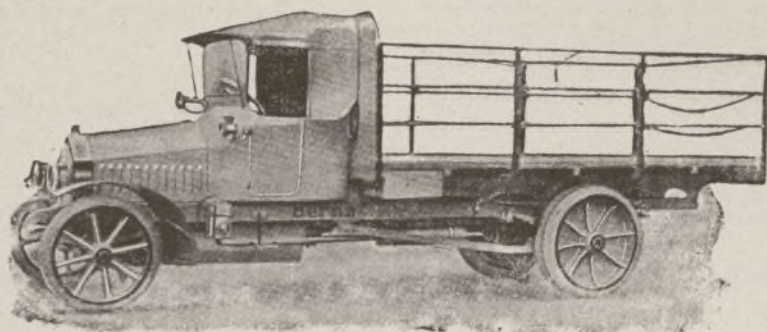
Art. 29. El «R. C. A. M.» se reserva el derecho de modificar este reglamento, si lo estima conveniente.

Art. 30. Queda abierta la inscripción todos los días laborables, de las diecisiete á las veinte, en el Gran Casino del Sardinero.

La inscripción se cerrará, irrevocablemente, el día 22 de julio, á la puesta del sol.

Art. 31. De las decisiones del Jurado podrán apelar los concursantes antes de que transcurran doce horas después de notificadas dichas decisiones, por escrito, y previo depósito de 150 pesetas (que serán devueltas si la reclamación es fundada) ante el «R. C. A. M.» De las decisiones que hubiera tomado el «Real Club Automovilista Montañés» podrá acudir ante el «R. A. C. E.», cuya decisión será inapelable.

Camiones BERNA



ENTREGA INMEDIATA

REPRESENTACION GENERAL EXCLUSIVA:

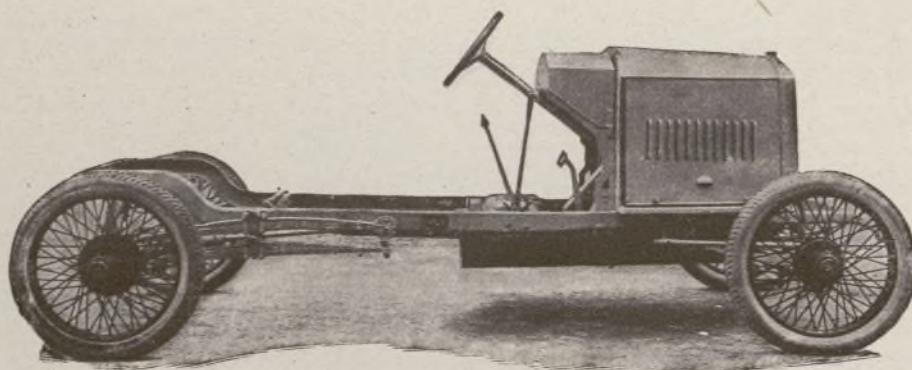
Gonzalo R. Peñalver

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



Camioneta ELIZALDE

1 1/2 TONELADA
DE CARGA ÚTIL

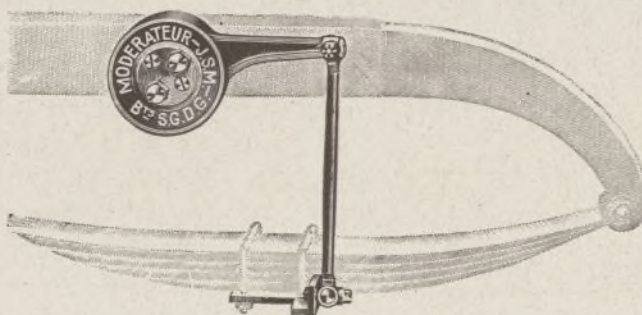
CONCESIONARIO: UREÑA
Prim, 1 MADRID



EL ELEVADOR
"GARNIER"

Aparato para elevar la gasolina, sustituyendo la alimentación de los motores por gravedad ó por bomba de presión.

El más sencillo, sin desgaste alguno, á funcionamiento visible en marcha y con todos sus órganos accesibles.



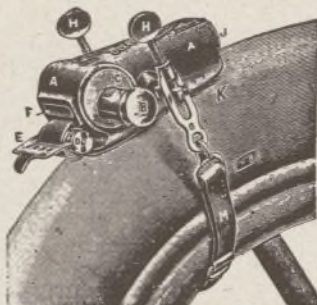
Amortiguador S. M.

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

LEONCIO GARNIER

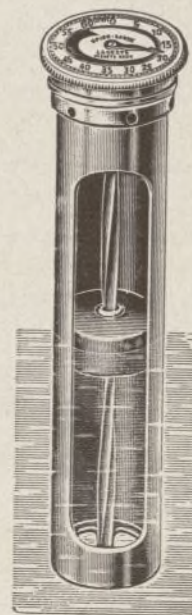
Miracruz, 9

San Sebastián



"VULCANS" VULCANIZADOR

Funcionamiento automático, vuelve á poner como nuevo cámaras y cubiertas sin vigilancia alguna. Más de 30.000 en uso.



SPIRO - JAUGE

Verificador y medidor de gasolina; mecanismo muy preciso y que no puede desarmarse.

Colocación fácil. Modelo especial para Citroen y Ford.

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE
JUPITER

Inalterable á todas las temperaturas



MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

ENGLEBERT

(S. A. E.)

Cinco tipos de cubiertas

FABRICADOS EN LIEJA (BÉLGICA)

Sociedad Anónima Española ENGLEBERT

Teléfono 3184 M.

FELIPE IV, 7. MADRID

Telegramas: ENGLENEU

Automóviles y Camiones

Hijos de
Labourdette

Miguel Angel, 31
MADRID

Teléf. J-723

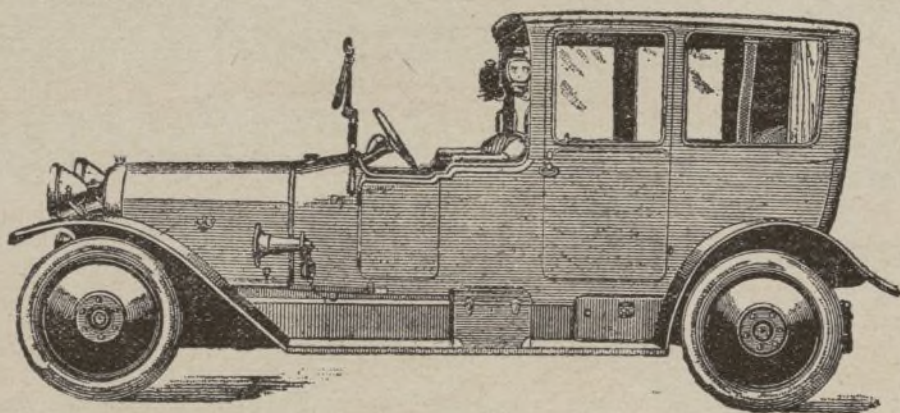


REPRESENTANTES
GENERALES PARA:
Galicia, Asturias,
Vascongadas, Gui-
púzcoa, Navarra,
Extremadura
y Castillas

QUEDAN AGENCIAS REGIONALES QUE CONCEDER

AUTOMÓVILES

Chenard & Walcker



ENTREGA INMEDIATA

Representante general para España:

Julián Olave

Jorge Juan, 15
M A D R I D

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**

PASA POR
TODAS PARTES



EL MACIZO

BERGOUGNAN

Ayuntamiento de Madrid