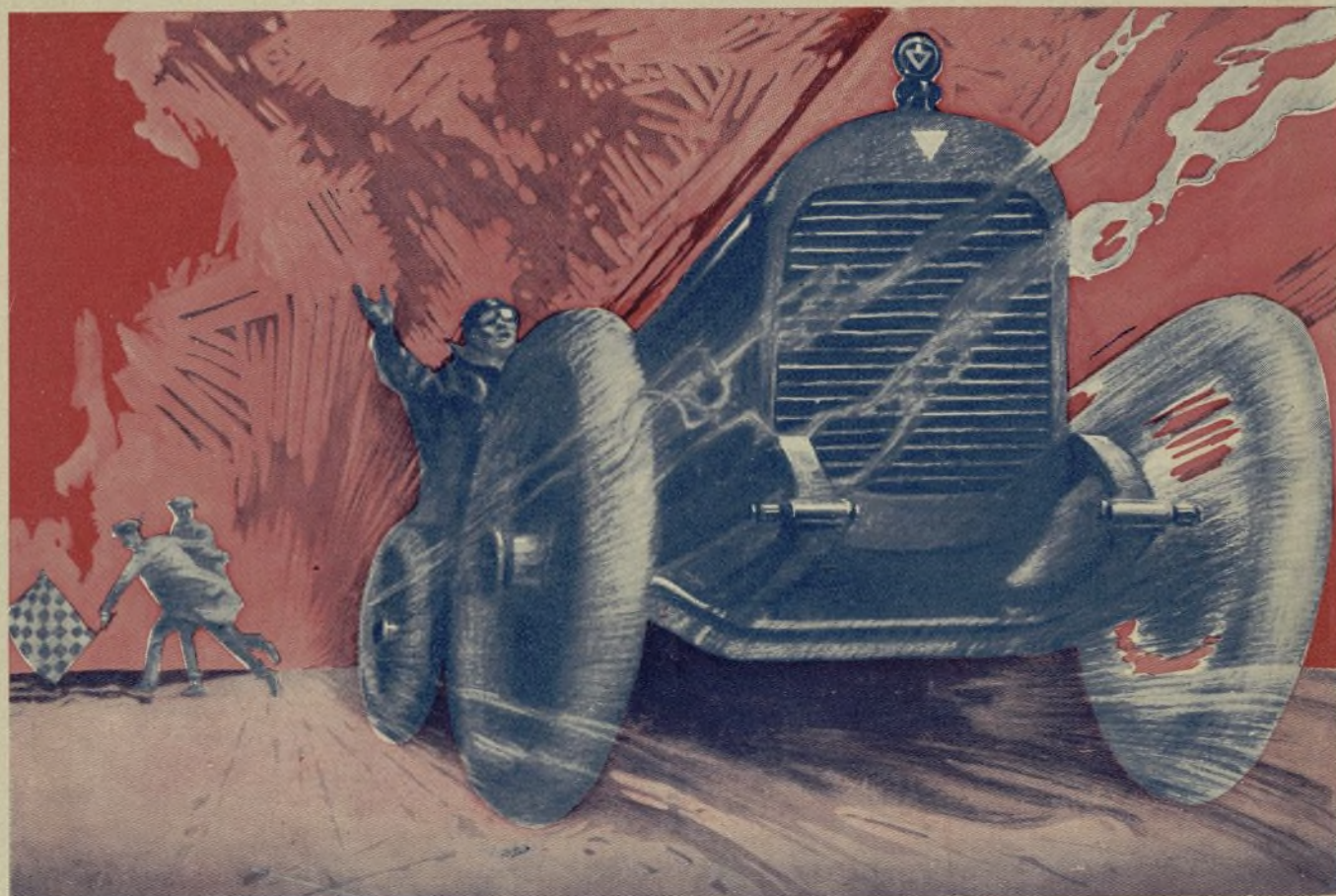




HUDSON SUPER-SIX



Villamil



Alcalá, 62

5 septiembre 1921

50 céntimos

PASA POR
TODAS PARTES



EL MACIZO

BERGOUGNAN

Ayuntamiento de Madrid



WHITE

El mejor Camión

Calle de
Olózaga, 12

JOSÉ JUNQUERA

Teléf. S 595
MADRID

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

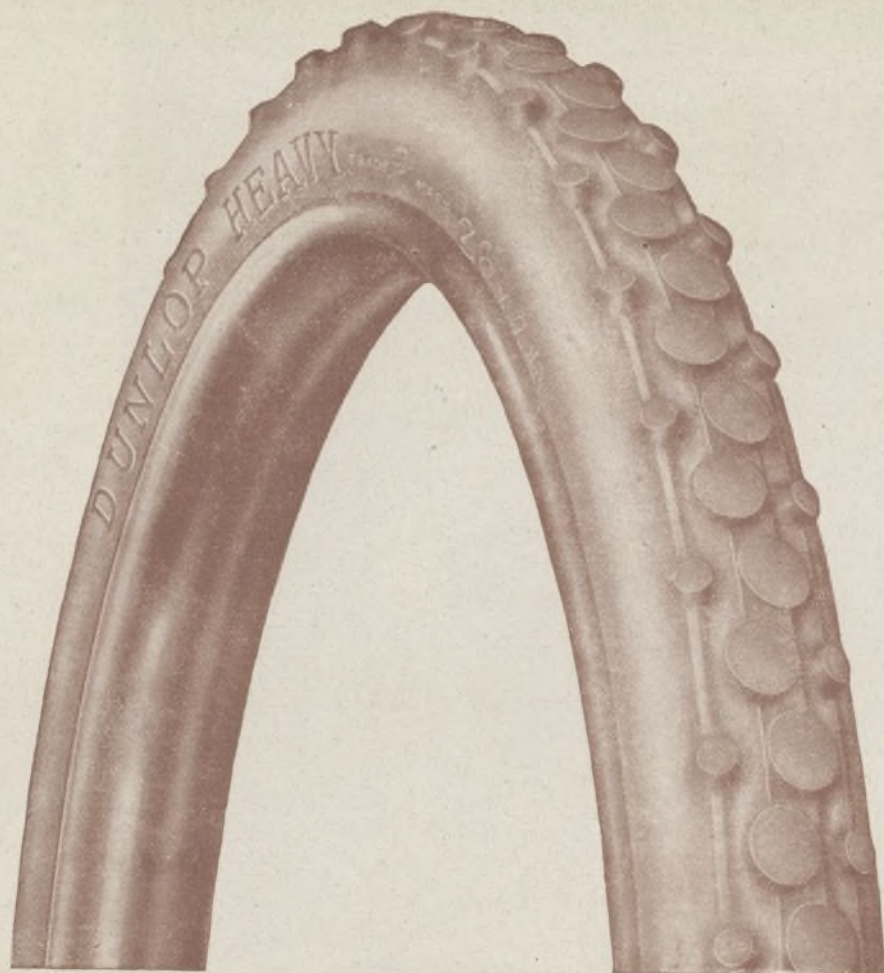
Teléfono J. 22 28 - MADRID

Bosch



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

SUCURSAL EN MADRID:
Villanueva, 32 dp.º



DUNLOP

**La cubierta
Extrapesada
para Motores**

Tan conocida por sus innumerables triunfos

Soc. Española DUNLOP (S. A.)

MADRID
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18

HERALDO DEPORTIVO



Año VII.—No. 227
5 septiembre 1921

Aparece el 5, 15 y 25 de cada mes
Oficinas: VILLALAR, 10 — MADRID — TEL. S-1311
Apartado de Correos, 822

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

Exposiciones aeronáuticas

Durante los días 22 al 30 de octubre próximos, tendrá lugar en la capital de Checoslovaquia, bajo el protectorado del Presidente de la República, Mr. T. G. Masaryk, la segunda Exposición aeronáutica internacional, en la que se expondrán toda clase de aparatos voladores y material para la construcción de los mismos. Serán, también, presentados motores y otros instrumentos y objetos necesarios para la fabricación de aparatos destinados a la navegación aérea y a todos los demás trabajos de Aeronáutica.

El club organizador espera que la concerniente industria de todos los países aprovechará esta excelente ocasión para exponer sus productos y asegurarse de esta manera una posición en el centro natural de Europa, cuya importancia es indiscutible, teniendo en cuenta que Praga es actualmente el centro del tráfico aéreo París-Varsovia, y está llamada a serlo igualmente de la línea Berlín-Viena.

Praga es el centro de todo el comercio eslavo, y, sin duda alguna, por su posición geográfica guardará la misma importancia comercial desde el punto de vista aeronáutico.

Con el fin de que los expositores tengan ocasión de demostrar al público las cualidades de vuelo de sus aviones expuestos, se ha organizado un *meeting* aéreo que se celebrará después de clausurada la Exposición.

Todos los informes complementarios serán afablemente facilitados por el «Ceskoslovensky Aviaticky Klub» de Praga, I, Obecni dum.

* * *

Organizado por la «Cámara Sindical de las Industrias Aeronáuticas», se celebrará en París en los días 12 al 27 de noviembre próximo, el 7.º «Salón» de la Aeronáutica.

La Exposición se hará, como en años anteriores, en el Grand Palais de los Campos Eliseos.

La clasificación general de esta Exposición será la siguiente:

Grupo 1.—Aerostatos

Clase 1.ª—Barquillas de globos libres y de dirigibles.

Clase 2.ª—Cordajes; material; tejidos de seda, de algodón, cauchotados; barnices para tejidos.

Clase 3.ª—Preparación y conservación de los gases empleados en Aerostación.

Grupo 2.—Aparatos más pesados que el aire

Clase 4.ª—Aparatos de Aviación.

Clase 5.ª—Helicópteros, paracaídas, cometas.

Grupo 3.—Motores y propulsores

Clase 6.ª—Motores de aviones.

Clase 7.ª—Propulsores.

Clase 8.ª—Organos mecánicos y piezas sueltas destinadas a la Aerostación y a la Aviación.

Grupo 4.—Navegación aérea

Clase 9.ª—Compañías de navegación aérea; turismo.

Grupo 5.—Barcos automóviles

Clase 10.—Hidrodeslizadores, canoas automóviles.

Clase 11.—Motores marinos y accesorios.

Grupo 6.—Máquinas-herramientas y materias primas

Clase 12.—Máquinas-herramientas.

Clase 13.—Grupo de motores industriales.

Clase 14.—Metales.

Clase 15.—Maderas.

Clase 16.—Otras materias primas.

Grupo 7.—Transporte y abrigo

Clase 17.—Material especial para transporte y embalaje.

Clase 18.—Tiendas de campaña y barracones para globos y aeroplanos.

Grupo 8.—Industrias varias

Clase 19.—Vestidos especiales.

Clase 20.—Juguetes, gallardetes.

Clase 21.—Industrias varias no

especificadas. Sociedades de estímulo á la Aeronáutica.

Grupo 9.—Comercio

Clase 22.—Venta, alquiler de aparatos de locomoción aérea. Escuelas. (Esta clase estará reservada á todos los intermediarios patentados.)

Grupo 10.—Ciencias y Arte

Clase 23.—El vuelo de los pájaros planeadores.

Clase 24.—Meteorología, globos sondas.

Clase 25.—Fisiología.

Clase 26.—Instrumentos de precisión.

Clase 27.—Fotografía, Cinematografía.

Clase 28.—Proyectores, alumbrado de globos y aeroplanos.

Clase 29.—Telegrafía sin hilos, equipo eléctrico.

Clase 30.—Invenciones.

Clase 31.—Planos y modelos reducidos.

Clase 32.—Objetos de Arte, pinturas, esculturas, grabados relativos á la Aviación ó la Aerostación.

Grupo 11.—Cartografía y bibliografía

Clase 33.—Cartas y mapas.

Clase 34.—Libros, publicaciones y periódicos.

ATLETISMO

Cambio que se impone

En octubre, según creemos, se han de celebrar en Galicia los Campeonatos nacionales de atletismo, y como cada día va notándose más poderosa la corriente de opinión que desea que los actos deportivos se realicen, como un medio de educación física, nos parece oportuno sumarnos á esta cruzada, antes que la organización de dichos Campeonatos esté terminada y sea por ello molesto un cambio de criterio en las normas adoptadas.

Hasta ahora ha sido cosa corriente redactar los reglamentos que regulan la celebración de las pruebas, copiando ó arreglando otros reglamentos anteriores de pruebas análogas, sin que importe gran cosa la finalidad que debe tener todo acto deportivo. Pero es hora ya de que los que dirigen nuestra vida deportiva, y en este caso los organizadores de los Campeonatos que se preparan, se dispongan de una vez á organizarlos de modo que más que una exhibición de campeones y fenómenos, sean una manifestación de los progresos que *todos* podemos obtener por medio de las prácticas deportivas.

Ello tendría para nosotros los deportistas (aparte de su valor propio é inmediato) el inestimable valor de contribuir á deshacer en la conciencia del público que no nos sigue los prejuicios que todavía tiene y siente sobre los efectos de las prácticas deportivas, hecho que nos interesa sobremanera si queremos ver resueltas á nuestro favor las luchas que muchos deportistas tienen que sostener aún en muchos lugares de España con la familia y con el ambiente en general, y sobre todo si sentimos simplemente el deber de propagar el amor al ejercicio físico en interés de la raza.

No hay que engañarse. Fuera de la cerca de un campo de fútbol ó de nuestras «peñas» y reuniones, cada deportista está sitiado. Sitiado en su casa, en donde trabaja, entre sus amigos, etc. Y está sitiado, porque la gente que no nos sigue no sabe lo que es esto del deportismo, ó porque lo sabe mal.

Y esto es así, porque muchos de nosotros que lo sabemos no se lo decimos de tantos modos, ni tantas veces, como debiéramos decírselo, ó bien (y es lo más grave y lo que de-

seamos evitar) porque con la errónea orientación de nuestras prácticas, le damos motivo para entenderlo mal.

Hemos de pensar que tratamos, no sólo de mejorar nuestro ser físico, sino de que otros se decidan á mejorarlo, y hemos de sentir la responsabilidad de la organización de estos actos que si son deportivos, es decir, si significan el esfuerzo físico por el gusto de realizarlo, si son por ésto fiesta, es también porque ello es conveniente para nuestra salud.

No estamos meramente divirtiendo á un público. Y aunque así fuera, todo acto público enseña algo á nuestro pesar. Pensemos, pues, qué es lo que realmente estamos enseñando, no lo que creemos que pueden aprender porque nosotros lo sabemos ya.

Pensemos que hemos de vencer el gran enemigo de la ignorancia pública y sobre todo de esa semignorancia, ignorancia al fin también, peor que el analfabetismo que juzga nuestros actos deportivos... como nosotros le dejamos juzgar.

MARCELO AGUDO.

De la «Federación Atlética Levantina».



PIRELLI

no acostumbra publicar certificados, pero cuando los publica son de categoría

Certifico que el coche número 1,
pilotado por De Palma, llegó segundo del Gran Premio del A. C. F.,
con un promedio de 113 kilómetros,
**sin cambiar ninguno
de los neumáticos
„PIRELLI“ con que
tomó la salida.**

Firmado: BALLOT

Lo que opinan
de los aparatos

BOWSER

sus clientes
de España:

AUTOMÓVILES
VERMOREL
AGENCIA EXCLUSIVA PARA ESPAÑA

ACCESORIOS
DE TODAS CLASES

NEUMÁTICOS
(STOCK MICHELIN)

Dirección telegráfica y telefónica:
AUTOVAREZ

Cuenta corriente con el Banco de España y Banco Hispano Americano

S.G.

J. ÁLVAREZ Y C.^A S. en C.

OFICINAS Y GARAGE: Provenza, 185 y Rosellón, 168 : Teléfono G. 437

TALLERES: Urgell, 225 : Teléfono G. 635

Barcelona, 14 Mayo 1921.

MM. Bowser & Cie.
5 Rue Denis Poisson

Paris

Messieurs,

Nous sommes très heureux de pouvoir vous informer
que l'appareil que vous nous avez fourni nous donne entière
satisfaction tant au point de vue pratique qu'au point de
vue de l'économie de la benzine.

Votre appareil nous rend donc un bon service, du
quel nous vous retons très reconnaissants.

Veuillez agréer, Messieurs, nos bien sincères sa-
lutations

Pida usted á la Casa

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

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

PARISINAS

Campeonatos de remo

Los vigésimoquintos campeonatos de Francia, de remo, se han celebrado hace pocos días en París con un éxito enorme, que no logró deslucir la lluvia, una lluvia bienhechora que los parisinos aguardaban hace tiempo como pan bendito.

En diez mil se calcula el número de espectadores que asistieron á esos campeonatos, aguantando á pie firme las caricias del chaparrón.

Los resultados de clasificación han sido los siguientes:

4 seniors.—1.º, «C. N. A.», de Rouen; 2.º, «Boulogne Club»; 3.º, «C. N.», de Lyon; 4.º, «S. N.», de la Marne.

Skiff, debutantes.—1.º, Stock, de la «S. N. M.»; 2.º, Robin, de Rouen; 3.º, Schmidt, de Nantes; 4.º, Drut, de Lyon; 5.º, Gaudin, de Libourne.

Copa Glau-daz (4 debutantes).—1.º, «C.



Plé, vencedor del «Skiff seniors»

N. A.», de Rouen; 2.º, «S. N.», de Bayona; 3.º, «E. N.», de Boulogne.

Skiff, seniors.—1.º, Plé, «S. N.», Marne; 2.º, Fleigg «C. A.», Strassbourg; 3.º, Delpierre «U. N.», Lille.

Perissoires.—1.º, Ruhlmann, Strassbourg; 2.º, Guyonnet, Mâcon; 3.º, Beurrier.

Skiff, juniors.—1.º, Bellouin, «Rowing Club», de París; 2.º, Hiriart, Bayona; 3.º, Dufraine, «U. C. N.»; 4.º, Goloschmidt, «R. R.»

Dos de punta, seniors.—1.º, Delobel-Joan «U. N.», Calais; 2.º, S. N., Vienne; 3.º, S.-C., Strassbourg).

Doble scull.—1.º, Levasseur-Bisson; 2.º, Bonneruc-Dupré; 3.º, S.-N., Abbeville.

Ocho debutantes.—1.º, «C. N. H. S.» (Bertelle, Ronillet, Jaillard, Dammann, Mare, Noël, Pellé, Wertheimer); 2.º, «U. N.», de Lyon.

Ocho outrigger.—1.º, «Rowing Club», de París (Oriol (F. y A.), Neben, Jorchy, Morel, Gatineau, Fourmy, Bénard); 2.º, Mixto Lyon-Aix; 3.º, Boulogne.

La afición al remo es en Francia una de las que más adeptos reúne y son numerosos los clubs dedicados casi exclusivamente á este deporte.



Vencedores del «Dos de punta»



El «Ocho outrigger», Campeón de Francia

TENNIS

La señorita Lenglen, derrotada

En los primeros días de agosto Susanne Lenglen, la famosa campeona, embarcaba en el «Paris» con rumbo á América, invitada por un comité yanqui, organizador de una serie de torneos cuyos productos se destinan á las regiones devastadas del Norte de Francia.

A bordo de dicho transatlántico se instaló una pista improvisada de entrenamiento y, además, el «Paris» posee una sala de mecanoterapia, que permitió á la señorita Lenglen hacer cultura física durante el viaje.

Al partir para Nueva York, donde había de llegar el 12 de agosto por la noche, la campeona dijo á un reporter que estaba muy animosa, pero que, indudablemente, el cambio de clima, de costumbres, de alimentos, le causarían importante *handicap*.

Sabido es, además, que Mlle. Lenglen estaba aún convaleciente de una gripe que le había impedido anticipar ese viaje, que en principio había decidido hacer en el vapor anterior.

No obstante, la Lenglen era favorita de todos los tennistas de Europa. Pero he aquí que la campeona mundial acaba de ser derrotada...

La referencia neoyorquina es la siguiente:

La señorita Lenglen debía jugar contra miss Eleonor Goss, en la mañana del día 16, en una de las eliminatorias del Campeonato de señoras de los Estados Unidos. Pero miss

Goss se indispuso, y la Lenglen tuvo que jugar por la tarde contra su más temible adversaria, Mrs. Mallory.

Más de 6.000 espectadores asistían al encuentro. La americana ganó los primeros *sets*; pero la francesa se

sacarla en brazos del terreno. Es la primera derrota que sufre desde hace dos años.

Las causas de la derrota de la campeona del mundo han de atribuirse á una bronquitis mal curada, á una travesía molesta y á una falta absoluta de tranquilidad desde su llegada á los Estados Unidos.

Sin embargo, se dice que el fracaso de la Lenglen no debe atribuirse solamente á esas causas, y que en gran parte obedece al juego formidable de la Mallory.

La vencida ha expresado á su vencedora su sentimiento por haberse tenido que retirar y su gratitud por las simpatías que Mrs. Mallory le había expresado.

Después de lo de Carpentier y de lo de Duesenberg, este *knock-out* de la más grande tennista del mundo ha producido entre los deportistas franceses la impresión que puede suponerse.

La última noticia es que la señorita Lenglen no mejora sino muy lentamente y teme no poder llevar á cabo la *tournee* benéfica que le tenían organizada, por verse obligada á regresar á Francia.

Ello es muy lamentable, pues, aparte de que en esa *tournee* seguramente

hubiera logrado la Srta. Lenglen «quitarse la espina», dado el interés que (vencida y todo) había logrado despertar en todo América, los ingresos obtenidos hubieran venido muy bien á las regiones devastadas del Norte de Francia.

Esperemos que, calmados los nervios de la gentil tennista, el patriotismo se impondrá al amor propio.



Mrs. Mallory, vencedora, en Nueva York, de Mlle. Lenglen

repuso y comenzaba á recuperar el *set* cuando en el séptimo juego (estando á 4—2 en su contra) le dió un golpe de tos. Mrs. Mallory aprovechó la circunstancia para ganar los dos últimos juegos del *set*. Apenas terminado éste, Mlle. Lenglen se dirigió hacia el árbitro, se sentó y se desvaneció. Después comenzó á sollozar y declaró que se retiraba. Hubo que

NEUMATICOS "R. S." MACIZOS "DELTA"

DOS ARTICULOS

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

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

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

PRECIOS Y CONDICIONES

KLEIN Y C^{IA}

MADRID
Gaztambide, 3

VALENCIA
Lauria, 9

BARCELONA
Princesa, 61

SEVILLA
P.^a San Fernando, 16

BILBAO
Eguía, 4

ZARAGOZA
San Clemente, 4

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

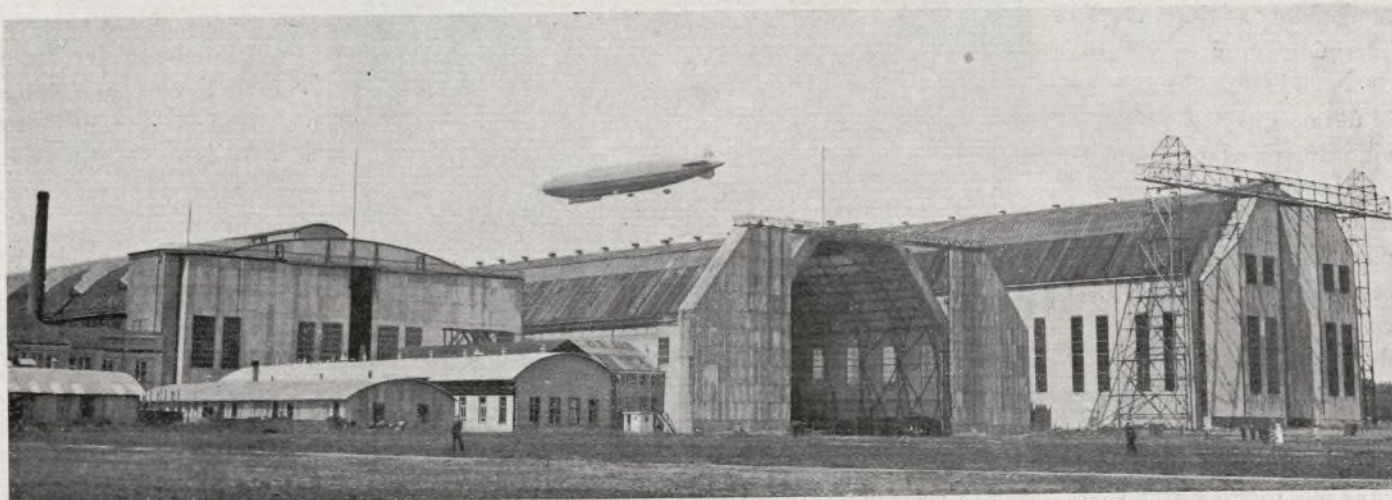
Talleres y Garaje:
Lagasca, 103

MADRID

Exposición:
Alcalá, 81

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

DIRIGIBLES



Los talleres de Friedrichshafen: Salida del «Nordstern» para Saint Cyr

La catástrofe de Hull, en que además de destrozarse un dirigible inglés, vendido al gobierno americano, han perecido tantísimas personas, pone de actualidad el tema de los dirigibles.

Para la mayoría de las gentes el dirigible es una cosa moderna, reciente, contemporánea. El primer dirigible, según la inmensa mayoría de los mortales, es el primer Zeppelin que salió de Friedrichshafen.

Sin embargo, el dirigible es mucho más viejo

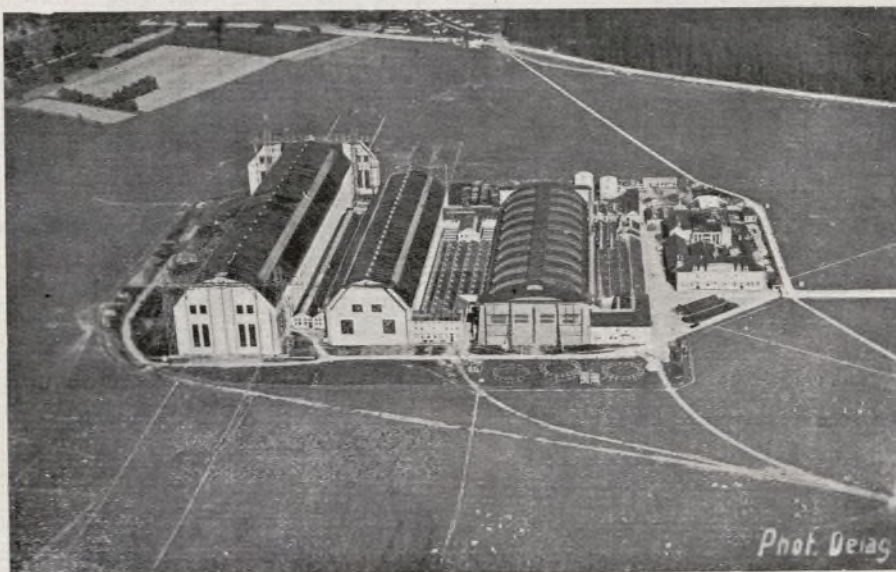
que lo que se supone, puesto que el primer dirigible que se construyó y que efectuó el primer circuito aéreo nació ¡¡en 1884...!!

El 9 de agosto de 1884, á las cuatro de la tarde, el dirigible «La France», construido por Ch. Renard y su colega Krebs, y tripulado por los

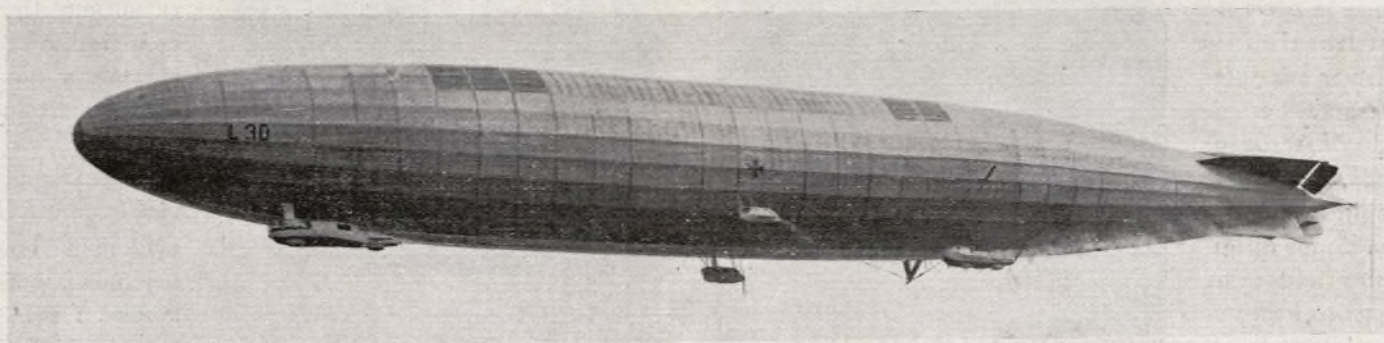
mismos, salía del parque de Chalais-Meudon atravesaba sobre el bosque de Meudon, viraba sobre el pueblo de Villacoublay y aterrizaba, luego de veinte minutos de viaje, en el punto de partida. ¡Había recorrido 7 kilómetros!

De entonces acá han caído muchos chaparrones...

* * *



Los talleres Zeppelin desde el aire



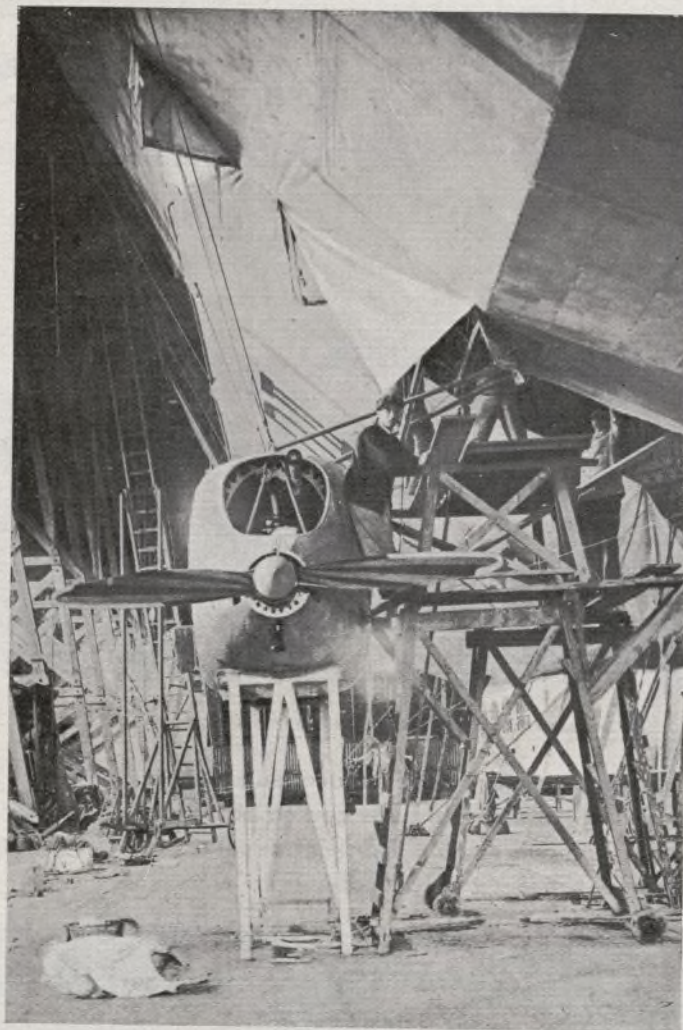
Zeppelin de 55.000 metros cúbicos, tipo de guerra, copiado por Inglaterra con el nombre de «R. 34»

Alemania entregó á Francia hace un par de meses, con arreglo á las cláusulas versallescas, el dirigible «Nordstern». En estas planas dimos fotografía del energúmeno aéreo y datos de su viaje. Era el tercero y el último que tenía obligación de entregar á Francia.

Parece que el cobertizo de Saint Cyr, donde se dispuso guarecer el «Nordstern», es algo pequeño. Tal es, según se dice, la causa de que el dirigible alemán haya sufrido averías de escasa consideración en cuanto á la vida del mismo, pero cuya reparación fué en vano intentada por sus nuevos dueños. Fué preciso llamar á los técnicos y á los obreros de Friedrichshafen para que la reparación se hiciera en las debidas condiciones de seguridad.

* * *

Los dirigibles construidos después de la guerra por Inglaterra son plagios absolutos del Zeppelin moderno. América está al habla con Friedrichshafen. La superioridad alemana en este punto es á tal extremo manifiesta que un francés de gran autoridad científica en esta materia, cuyo patriotismo no puede ser objeto de la más leve crítica, pero cuya condición militar le priva de la libertad de firmar sus interesantes crónicas de Aeronáutica, sobre «la política francesa de los dirigibles rígidos» ha escrito, hace pocos días, lo siguiente:



Los obreros alemanes reparan, en Saint Cyr, el «Nordstern»

«¿Qué rígidos emplearemos?

Algunos hubieran querido (con un loable sentimiento patriótico) que tuviéramos rígidos de nuestra propia

ingeniería. Deseo irrealizable en el actual estado de la Aeronáutica francesa.

En este asunto tenemos de «amos» á los alemanes. ¿La prueba? Inglaterra copió servilmente los tipos Zeppelin; América y España tratan de adquirir una licencia Zeppelin. ¿Por qué no hemos de hacer nosotros lo propio?

El ejemplo del «Nordstern» nos lo prueba. Una pequeña avería y hemos obligados á ir á buscar á Friedrichshafen un ingeniero y obreros alemanes, cosa muy razonable.

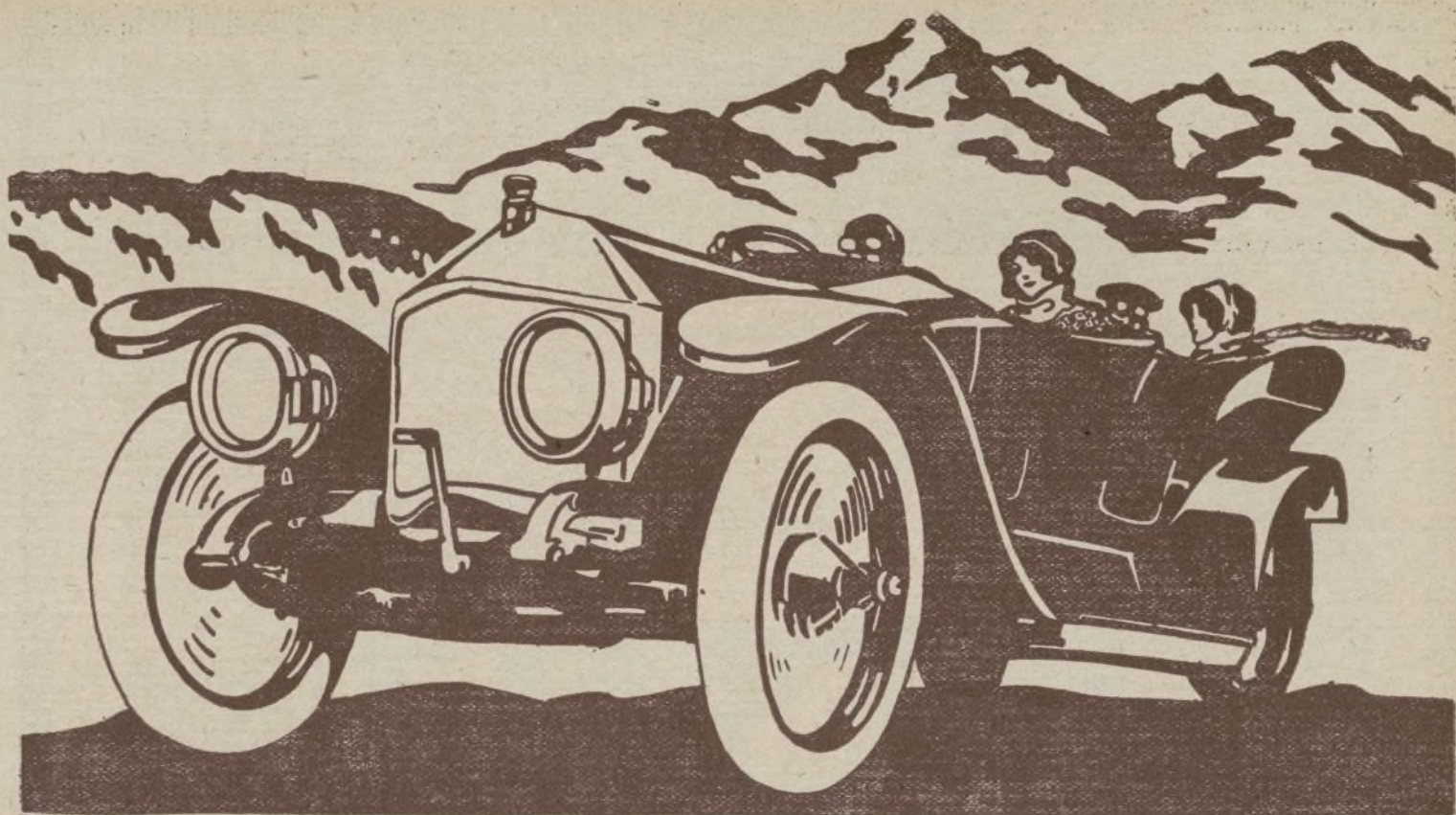
Alemania tiene, sobre nosotros, un adelanto de quince años. El «Nordstern» es, para nosotros, la eclosión más perfecta de lo que se puede obtener del «menos pesado que el aire»... Pero ya los miembros de la Comisión Aeronáutica Interaliada que han visitado las fábricas Zeppelin, han traído, á su regreso, la convicción plena de que en las carpetas de las oficinas de estudios yacían Zeppelines mejores aún y más perfectos.

Cuando Alemania recupere su libertad estad seguros de que unas cuantas semanas bastarán para que veamos salir de sus fábricas un Zeppelin que aventajará comercialmente á su último tipo conocido, ó sea al que á nosotros nos ha entregado.

De nada servirá ir contra la evidencia. Trabajemos. Lancémonos. Y pronto, merced al genio francés,



La refrigeración de los motores del Zeppelin: Ventanillas que abren ó cierran la entrada de aire á los radiadores



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

Carrera Isla de Fanoe

Dinamarca Kilómetro lanzado 3-julio-1921

1^o absoluto
FIAT

TIEMPO: 21 SEGUNDOS
Batiendo todos los "records" precedentes

PRIMERA CATEGORÍA:

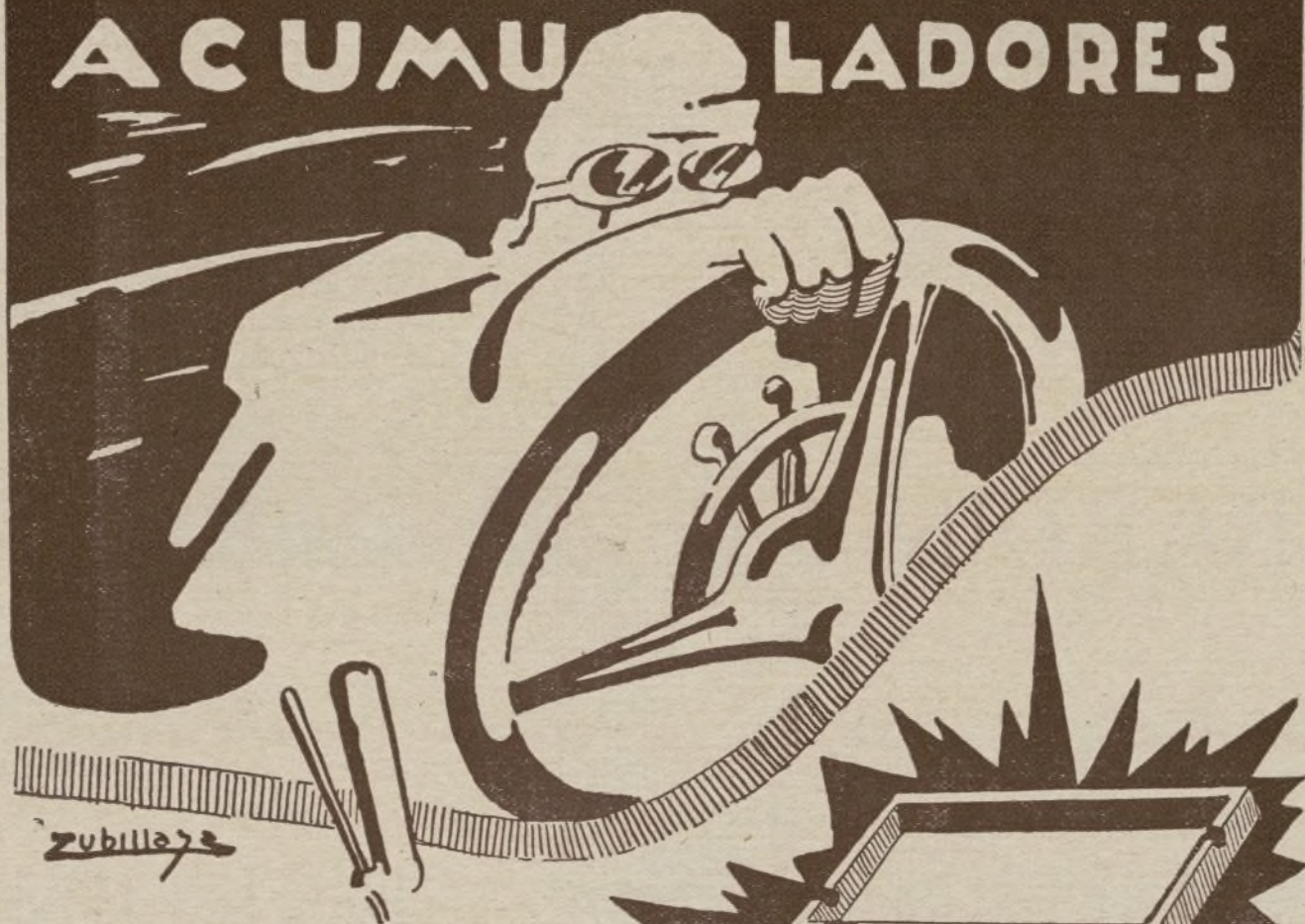
1.º FIAT 501

FIAT HISPANIA
AVENIDA CONDE PEÑALVER, 19

M A D R I D
TELÉFONO M.-454

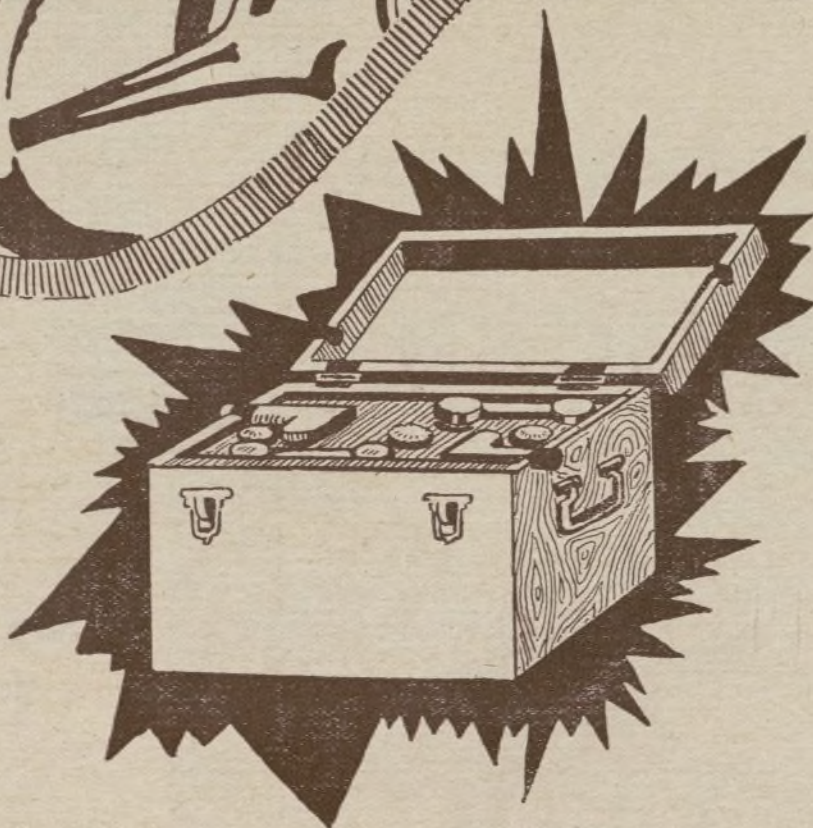
TUDOR

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

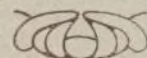
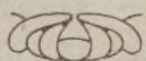
VIGO
Policarpo Sanz, 16

Fábricas: MADRID y ZARAGOZA

BUJIAS

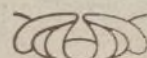
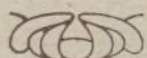
BARDIN

BARDIN



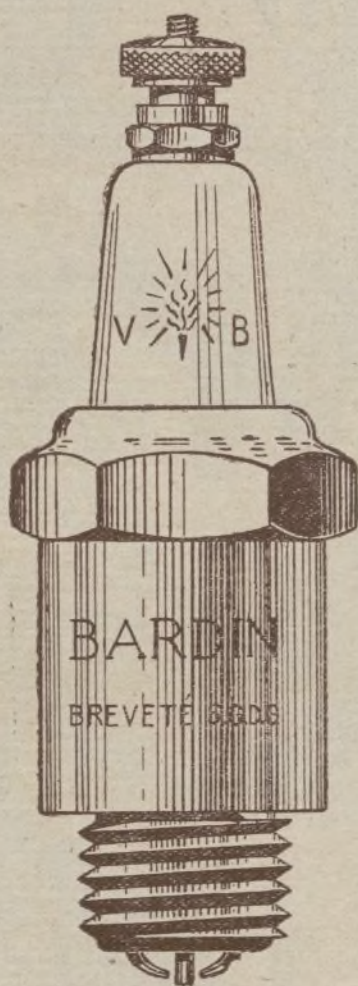
BARDIN

BARDIN



BARDIN

BARDIN

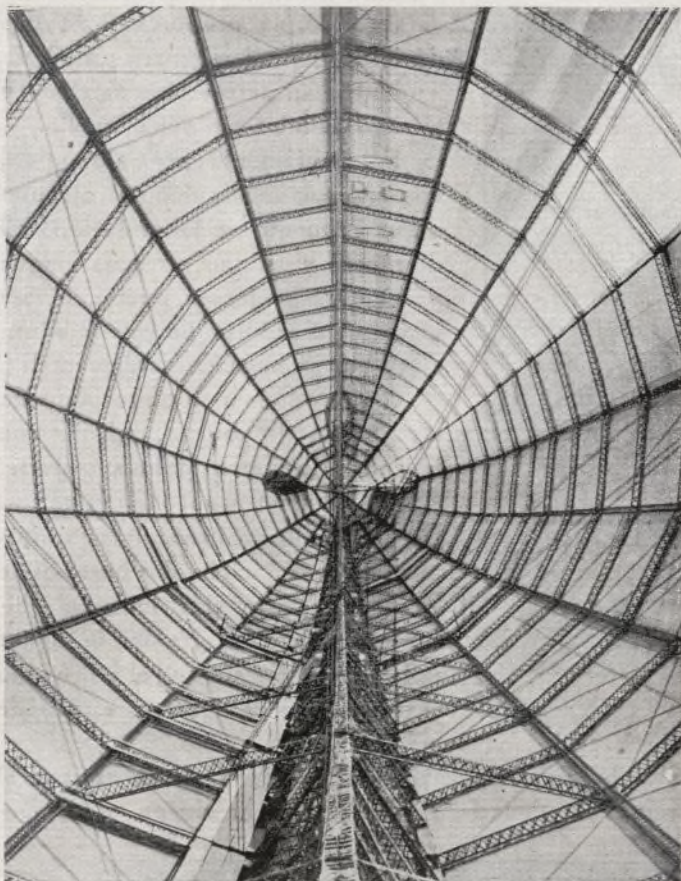


Agencia exclusiva
para toda España

E. Tarrida

Claudio Coello, 50

M A D R I D



Un Zeppelin por dentro: Vista del interior, antes de colocar los diferentes órganos y mecanismos

habremos alcanzado y aventajado á los que fueron nuestros amos en la construcción del dirigible rígido».

* * *

Pocos días después de aparecer las líneas que dejamos transcritas se ha hecho público que una sociedad francesa había adquirido la licencia



Un Zeppelin por dentro: El timón

del orden de la construcción, podría llegarse á la conclusión, bastante lógica, de que no basta copiar, con ó sin licencia, los artefactos de Friedrichshafen, sino que han de ser hechos precisamente por compatriotas del tenaz Conde von Zeppelin.

* * *

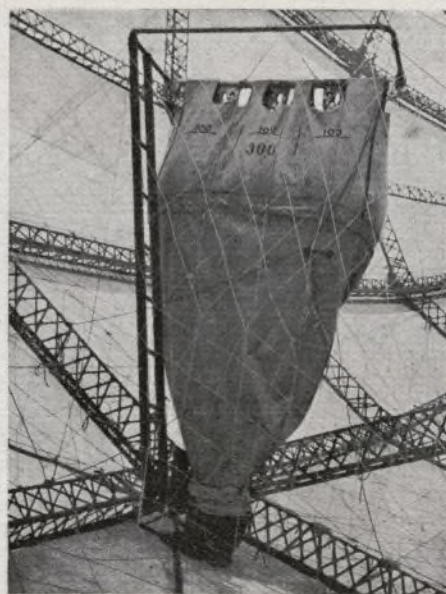
Otra autorizada pluma francesa, Emmanuel Aimé, comenta la catástrofe inglesa en el diario parisino *L'Auto*, en los siguientes interesantes términos:

«La catástrofe

Zeppelin para poder construir rígidos ex-alemanes en Francia.

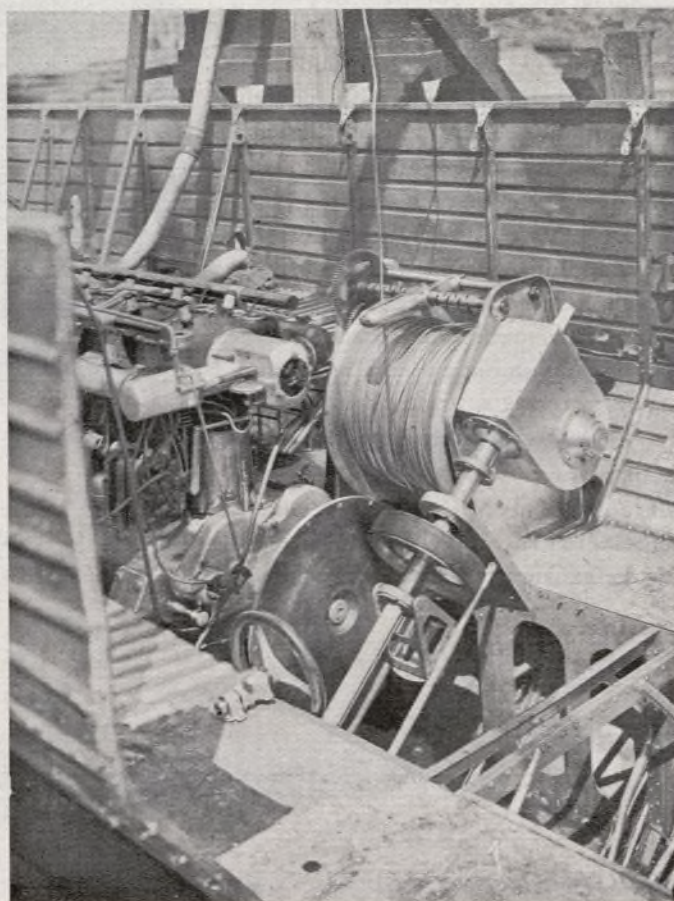
Pero el Gobierno francés no parece muy decidido á dar pedidos de zeppelines; un poco por temor á que por su *alemanidad* no alcancen la popularidad necesaria y otro poco por razones que fácilmente se alcanzan y que son de orden económico.

La catástrofe de Hull no es precisamente un reclamo para los rígidos plagiados del Zeppelin. Y si se demuestra que las causas de la catástrofe son

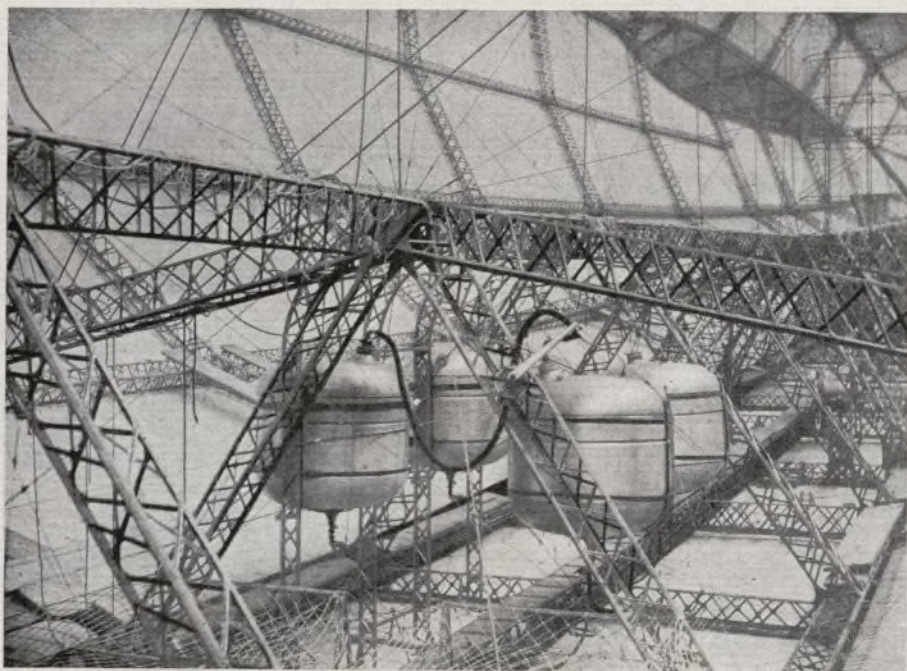


Un Zeppelin por dentro: El almacén y surtidor del lastre

del dirigible inglés atrae, una vez más, forzosamente, la atención sobre el perpetuo riesgo de explosión á que está expuesto, *por construcción*, el tipo rígido que debemos á Zeppelin. La expresión que dejamos subrayada, tomada de las matemáticas, adquiere aquí un sentido terriblemente siniestro.



Un Zeppelin por dentro: El cabrestante y su motor



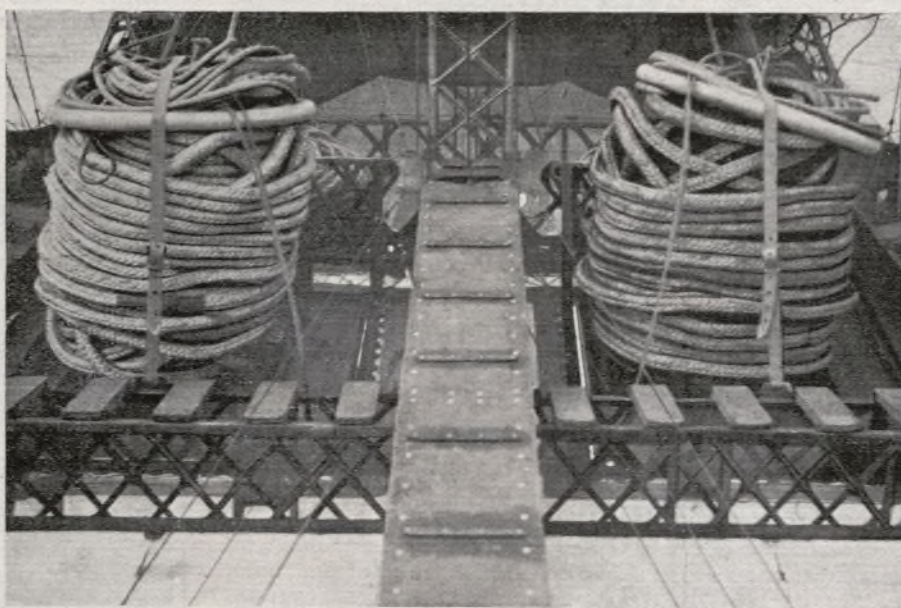
Un Zeppelin por dentro: Los depósitos de la gasolina

Sabido es que el tipo rígido está constituido esencialmente por un esqueleto de armadura metálica, donde van encerrados unos veinte pequeños globos, henchidos de hidrógeno. Hablando con propiedad, no es, pues, el dirigible un globo, sino más exactamente un cobertizo de globos, construido con la ligereza necesaria para que el continente pueda ser levantado por el contenido, cuando el conjunto se saca del cobertizo mayor, más pesado y también más sólido, que permanece en tierra.

Las telas de los globos interiores del Zeppelin, como todos los tejidos cauchotados ó barnizados, gozan de una impermeabilidad solamente relativa, aun mientras son telas nuevas.

Dichas envueltas ó globos están separados en el interior de la armadura por intervalos en los cuales, incesantemente, en virtud de las leyes de la exósmosis y de la endósmosis,

se producen mezclas de hidrógeno y de aire, que adquieren la propiedad



Un Zeppelin por dentro: Las cuerdas de maniobra

de ser detonantes cuando el volumen del primer gas alcanza, con respecto

al segundo, la proporción de una décima.

Este es el defecto concepcional y el vicio redhibitorio del Zeppelin.

Frecuentemente he conseguido, en presencia de mis alumnos, ejecutar un experimento de laboratorio, fácil de repetir y que no presenta ningún peligro y se ejecuta operando con cantidades débiles de gas y adoptando las precauciones elementales:

Se introduce un globito pequeño de tripa ó de caucho, inflado con hidrógeno, en otro globo semejante, pero de diámetro un poco superior. El espacio libre entre ambos globitos contiene al principio aire puro. Si se excita una chispa eléctrica en el globo interior, no se produce la menor inflamación, puesto que el hidrógeno está también en perfecto estado de pureza.

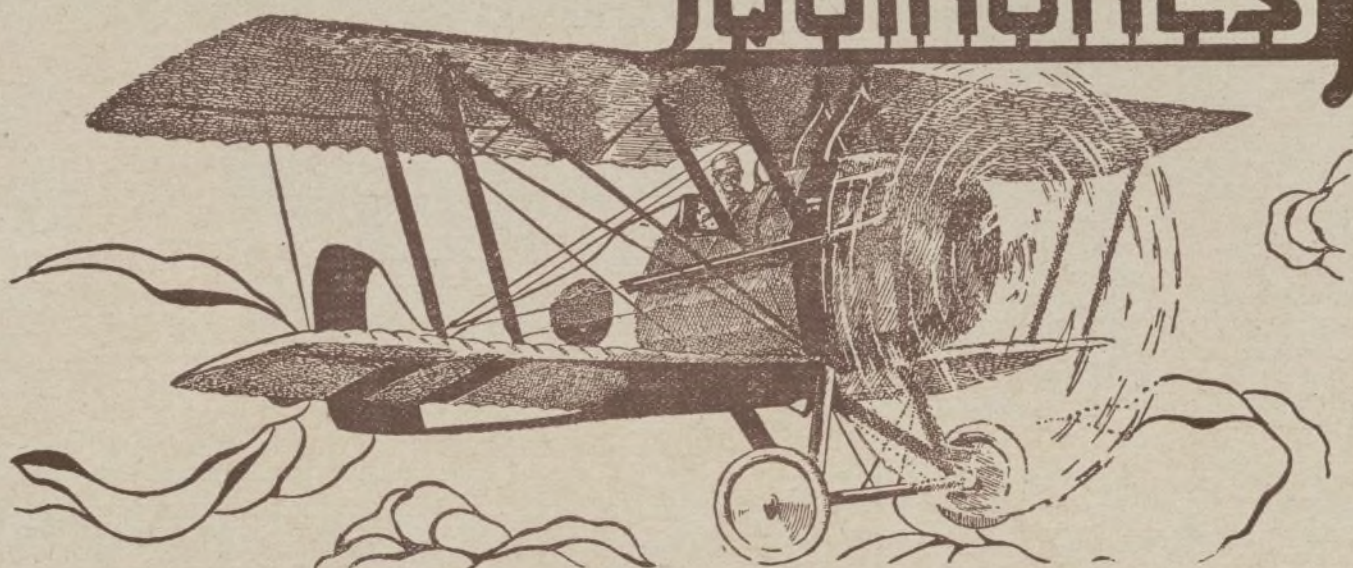
Idéntico resultado se obtiene si se produce dicha chispa en el espa-

cio ocupado por el aire puro entre ambos globos.



Zeppelin «L 59», tipo colonial. Este dirigible, en noviembre de 1917, hizo el famoso viaje al lago Tanganyika y regreso, sin aterrizar: 96 horas de vuelo y 7.000 kilómetros

SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

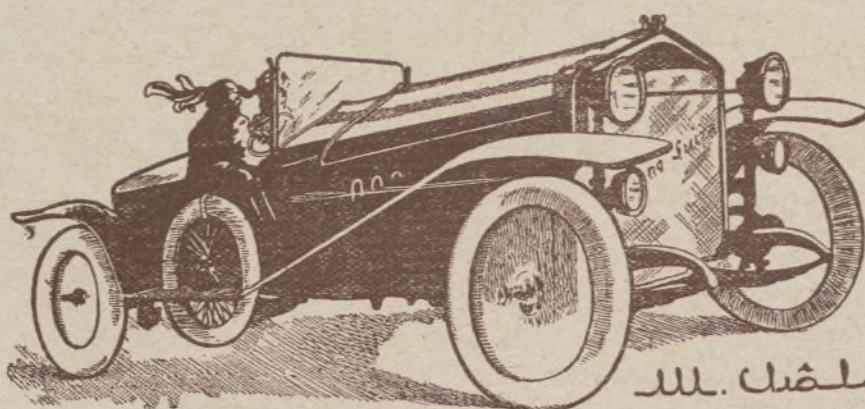


**Artículos para automóviles,
aeroplanos y globos**

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

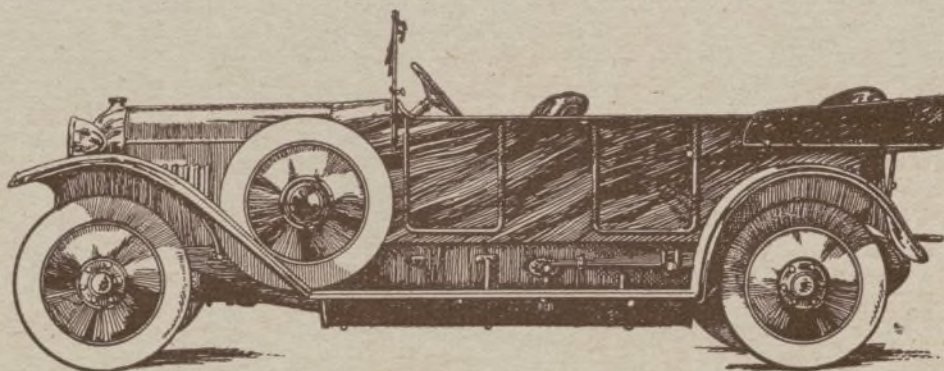


**Concesionario
de los
neumáticos
y bandajes**

M. Chelau **Hutchinson**

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.
Romero y Domínguez: Pópulo, 29 - Sevilla }
Aragón.
(Provincias andaluzas).

Automóviles "Minerva"



Entrega normalmente los nuevos modelos 1921

FABRICADOS ESPECIALMENTE PARA LA

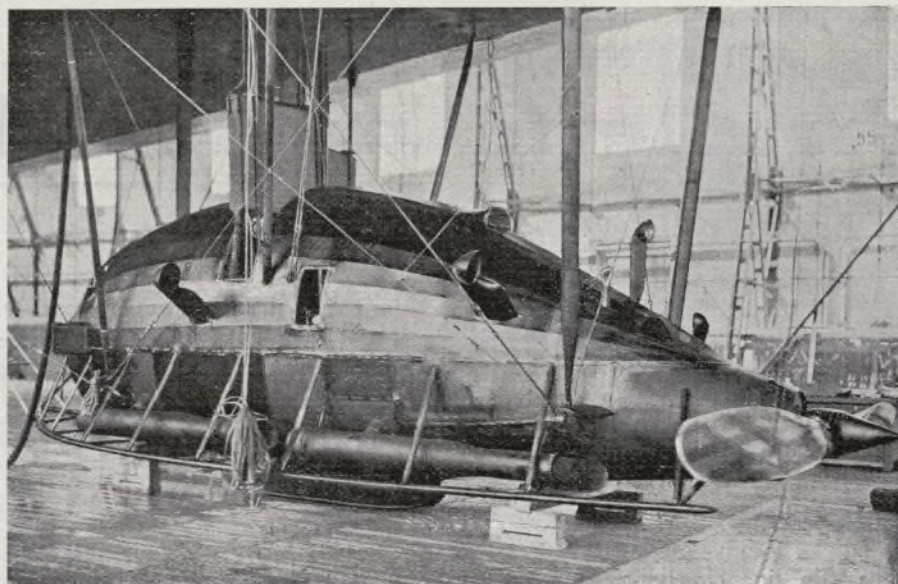
**SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE AUTOMÓVILES MINERVA**

**Castelló, 41
MADRID**

Pero cuando se repite la operación varias veces, y al cabo de un tiempo de corta duración, la chispa producida en el hidrógeno permanece sin efecto, en tanto que si se produce dicha chispa en el repetido intervalo que separa las envolturas de ambos globitos provoca una explosión.

Sin esfuerzo se comprende que las velocidades de cambio entre el aire y el hidrógeno, á través de la envuelta del globo pequeño, por ser proporcionales á las raíces cuadradas de las densidades de ambos gases, es decir, en la relación aproximada de uno á cuatro, la mezcla adquiere cualidades explosivas en el globo exterior mucho antes de haberlas adquirido en el interior.

Este experimento puede ejecutarse en formas varias, siendo una de ellas proveer de un robinete cada uno de ambos globitos, ensayando la



Detalle de una barquilla posterior de Zeppelin

inflamabilidad de los respectivos gases por medio de una simple llama aplicada sucesivamente á la boca de dichos grifos. El resultado es siempre idéntico: en el gas del globito exterior se alcanza rápidamente el punto de explosión.

Dedúcese de ello que una chispa producida por una causa cualquiera en el esqueleto metálico de un tipo rígido cae en un medio especialmente favorable para la explosión. Y las probabilidades de chispa son en estas armaduras sumamente numerosas.

Sólo quiero yo considerar aquí una sola, pero que es importante. El dirigible inglés comenzó por romperse. Cuando se produce una rotura en una armadura metálica tan considerable, no cabe duda que se producen fricciones metálicas, cuya consecuencia material son las chispas.

¿Han de atribuirse á esta causa las dos explosiones, bien distintas, que han hecho saltar al rígido seccionado en dos trozos?

Tal vez no lo sepamos nunca de un modo cierto; pero nada nos impide pensar en la posibilidad de que sí haya ocurrido, tanto más, cuanto que numerosos Zeppelines de antes de la guerra han estallado, aun con el motor parado, y aun en tierra, cuando el viento los zarandeaba, provocando, probablemente, entre sus partes metálicas rupturas y fricciones generadoras de chispas.

AUTOMOVILISMO LA CARRERA "PEÑA RHIN"

Cerrada la inscripción (reglamentariamente) á derechos sencillos, puede asegurarse que el éxito de esta carrera internacional está asegurado.

Dieciocho son los coches inscritos, según relación oficial que nos comunica la Sociedad organizadora, y que transcribimos á continuación:

1. S. R. C., I.
2. S. R. C., II.
3. S. R. C., III.
4. David, I.
5. Matas, I.
6. Matas, II.
7. Matas, III.
8. Bugatti, I.
9. Bugatti, II.
10. XX, I.

11. La Perle, I.
12. La Perle, II.
13. La Perle, III.
14. Izaro, I.
15. Izaro, II.
16. XX, I.
17. América, I.
18. David, II.

Está incompleta la lista de los conductores, que sólo mencionan los correspondientes á los números de matrícula 1, 2, 4, 8, 9, 16, 17 y 18, que son los siguientes (por el orden de dichos números): Pascual Sogas, Luis Bonnefoy, Juan Andreu, P. de V. Luis Charabel, José Alvarez, Gilbert Dutrieu y J. M.^a Moré.

Ha estado en Madrid días pasa-

dos una comisión del Comité organizador, formada por los señores Rosinach, Presidente de la «Peña Rhin», Rafols, Diputado provincial y Vicepresidente del «R. Ae. C. de Cataluña» y Sr. Molins, del Comité ejecutivo.

Los comisionados trajeron un estupendo álbum, obra verdaderamente artística, para recoger, además de la firma de S. M., patrocinador de la carrera, otras muy prestigiosas, entre las que figuran las de los señores Maura, Cierva, Cambó, Maestre, etc.

Oportunamente publicaremos información gráfica y detallada del circuito y de la organización de esta importante prueba internacional.



Un pleito nacional



(CONCLUSIÓN)

b) De intervenir en los mismos con la revisión de sus reglamentos.

c) Del nombramiento de cronometristas oficiales de la «Unión», en la que son reconocidos desde ahora los que tenga para sí nombrados ó nombre en lo sucesivo el «Real Automóvil Club de España».

d) De la expedición de licencias á los corredores en la forma que tiene establecida la «Federación Internacional de Clubs Motociclistas».

5.º El domicilio social de la «Unión Motociclista Española», será determinado cada dos años por decisión entre los diferentes Clubs que la constituyen.

6.º La duración de la Sociedad es indefinida. La disolución podrá acordarse en todo tiempo por resolución tomada por la Asamblea general, reunida al efecto.

CAPITULO II

DE LAS SOCIEDADES ADHERIDAS

7.º La «Unión» se compondrá de los Clubs motociclistas fundadores y de las asociaciones ó Clubs motociclistas que se formen en lo sucesivo y soliciten su ingreso en la «Unión».

8.º Los Clubs fundadores no tendrán prerrogativa alguna sobre los asociados posteriormente.

Los Clubs fundadores son: «Real Moto Club Español», «Real Moto Club de Cataluña», «Peña Rhin», «Club Deportivo de Bilbao», «Moto Club Aragonés», «Moto Club de Castilla» y «Moto Club Salmantino».

9.º La admisión de la «Unión» deberá solicitarse al Comité central, por escrito, el cual publicará la adhesión, después de aprobada por el mismo, en los órganos oficiales de la «Unión».

10. Los Clubs afiliados dejarán de formar parte de la «Unión», ó por dimisión voluntaria, ó por exclusión

pronunciada por el Comité central y ratificada por la Asamblea general, en el caso de incumplimiento, por parte del Club afiliado, de las disposiciones que se consignan en estos Estatutos, y cuya aceptación supone el hecho de la afiliación.

11. Los Clubs excluidos de la «Unión», podrán solicitar nuevamente su ingreso, una vez hayan desaparecido los motivos de la exclusión. Al igual que ésta, la readmisión deberá ratificarla la próxima Asamblea general, después de haber sido aprobada por el Comité central.

12. La Asamblea de Delegados puede exigir á cualquier Club afiliado la exclusión de socios determinados, que á juicio de la Asamblea general, por su conducta, actos, escritos ó palabras, perjudiquen los fines de la «Unión Motociclista Española»; no debiendo estos señores ser tampoco admitidos á formar parte de ninguna otra Sociedad afiliada.

A título de reciprocidad, igual exclusión se aplicará, tanto de las asociaciones filiales como de los acontecimientos deportivos, á todos aquellos extranjeros sobre los que pese descalificación ó exclusión de las asociaciones, como la «Unión Motociclista Española», adheridas á la «Federación Internacional de Clubs Motociclistas».

13. Las Asociaciones ó Clubs, para ingresar en la «Unión», deberán componerse de un número mínimo de diez socios.

14. Los Clubs afiliados, en todas las cuestiones no reguladas por los presentes Estatutos, conservan dentro de la «Unión» entera libertad y autonomía en todos sus actos.

15. Los Clubs afiliados vienen obligados á hacer cumplir y respetar en toda ocasión los Estatutos y Reglamentos de la «Unión Motociclista Española», debiendo, en todo caso, sus Reglamentos generales y depor-

tivos conformarse con los Estatutos y Reglamentos de la «Unión», á la que deberán presentar los suyos para ser aprobados.

16. Los Clubs y asociaciones adheridas á la «Unión», deberán comunicar á ésta los nombres de sus Comités ó Juntas directivas, sus cambios de local, de título de la Sociedad, de insignias y cuantos otros datos de interés general sea necesario conocer á la «Unión».

CAPITULO III

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA «UNIÓN»

17. Los órganos de la «Unión» son:

El Comité central.

La Asamblea general.

Los Boletines ú órganos oficiales.

Los Verificadores de cuentas.

Del Comité central

18. El Comité central tendrá á su cargo la administración y dirección de la «Unión Motociclista Española»; será nombrado por la Asamblea general y á ella rendirá cuenta de sus gestiones.

El Comité central se compondrá de

Un Presidente.

Un Vicepresidente.

Un Secretario general.

Un Secretario adjunto.

Un Tesorero.

Un delegado del «R. A. C. E.», perteneciente á su Junta directiva.

19. Los nombramientos del Comité central los hará la Asamblea general, por mayoría de votos y en votación secreta, siendo su duración de dos años.

Todos los cargos son reelegibles.

20. Las vacantes que por cualquier motivo pudieran producirse, serán llenadas por el Comité central interinamente, hasta la reunión de la próxima Asamblea general.

Automóviles y Camiones

**Hijos de
Labourdette**

Miguel Angel, 31

MADRID

Teléf. J-723



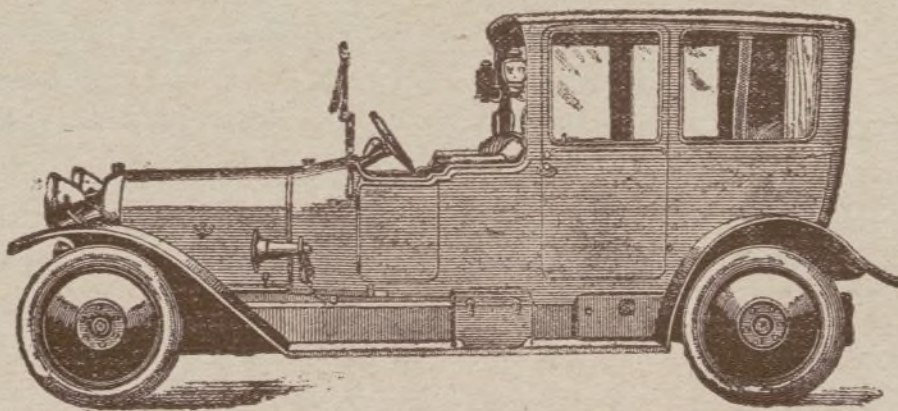
REPRESENTANTES
GENERALES PARA:

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

MADRID

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:
S - 10 26

16, PASEO DE RECOLETOS, 16

MADRID

GARAJES ESPAÑOLES

ALICANTE

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

LOGROÑO

Garaje Central
(Junto a Gran Hotel)

SAN SEBASTIÁN

Grandes Garajes Garnier
Miracruz, 9

BADAJOS

Garaje Hispano-Portugués
Germán Puebla Agencia Ford

MADRID

Garaje Victoria
Alberto Aguilera, 62

SANTANDER

Garaje M. Sancho
Plaza de Cañadío

BARCELONA

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

MÁLAGA

Auto-Garaje Merino
Somera, 5

SEVILLA

Garaje Laverán
Goles, 38 al 44

BILBAO

Automóviles Damborenea
Gran Vía, 31

MURCIA

Garaje S. E. A.
Plaza Teatro Circo

ZARAGOZA

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

21. Todos los cargos son funciones gratuitas, á excepción del de Secretario general, al que el Comité central podrá acordar una remuneración, según los servicios prestados.

22. Es necesaria la presencia de cuatro miembros del Comité central para la validez de las resoluciones que se tomen.

Corresponde al Presidente la convocatoria de las reuniones del Comité, debiendo ser obligatorias seis convocatorias durante el año. Una cada dos meses.

23. Las deliberaciones y acuerdos del Comité, serán registrados en un libro de actas que deberán llevar el Presidente y Secretario, reunidos.

24. El Comité tiene amplios poderes para todas las gestiones necesarias para la marcha de la «Unión», ya sean estas financieras, judiciales ó representativas.

25. El Presidente lleva la dirección de la «Unión» y será considerado como su primer representante, correspondiéndole de derecho la presidencia del Comité, de la Asamblea y Comisiones derivadas que puedan formarse.

El Presidente es el encargado de ejecutar los acuerdos de las deliberaciones del Comité central y Asamblea general.

El Vicepresidente reemplaza al Presidente en todas las ausencias de este último.

El Secretario general deberá redactar las actas de las reuniones del Comité y Asamblea general. Velará por la ejecución de las deliberaciones y resoluciones urgentes, está encargado de la correspondencia, que deberá presentar á la aprobación del Comité cuando éste lo solicite y tendrá á su cargo todas las cuestiones administrativas, cuya competencia especial no sea del Presidente ó del Tesorero y podrá, por sí solo, resolver cuestiones deportivas de urgencia, que en su día llevará á la aprobación del Comité en pleno.

El Secretario adjunto sustituirá al general en sus ausencias.

El Tesorero tendrá á su cargo la gestión económica de la Sociedad, de la que será responsable. Cuidará de los ingresos y gastos, que deberá for-

malizar con su firma, y depositará en un Banco, á nombre de la «Unión», los fondos de la misma que no sean necesarios en caja para las atenciones corrientes de la misma. Anualmente rendirá cuenta detallada de la situación financiera de la Sociedad á la Asamblea general y cuantas veces sea necesario al Comité central.

El delegado del «Real Automóvil Club de España» ayudará en su labor á los demás miembros del Comité central y participará con voz y voto en las deliberaciones del mismo.

26. El Comité central, al igual que la Asamblea general, tiene amplias facultades para acordar la constitución de comisiones especiales para determinados trabajos.

En estas comisiones deberá haber, por lo menos, un representante del Comité central, cuyas decisiones le corresponde siempre aprobar.

De la Asamblea general

27. La Asamblea general constituye el poder supremo de la «Unión Motociclista Española».

A ella debe rendir el Comité central anualmente cuenta de sus gestiones sociales, económicas, administrativas y deportivas.

Corresponde á la Asamblea general el nombramiento del Comité central y de los Verificadores de cuentas; las modificaciones sobre los Estatutos sociales; el pronunciamiento de exclusión de los Clubs adheridos y la ratificación de su admisión ó readmisión, y, en general, la deliberación de todas aquellas gestiones que no tenga el Comité central poderes suficientes para su resolución.

28. La Asamblea general se reunirá anualmente, una vez por lo menos, durante el primer trimestre del año.

Podrá ser convocada extraordinariamente, á juicio del Comité central, previo aviso á los Clubs asociados con un mes de anticipación.

El Comité central vendrá, asimismo, obligado á convocar la Asamblea general á petición de una mitad del número de Clubs ó Asociaciones adheridas.

29. Los avisos de Asamblea ge-

neral, además de ser transmitidos por el Comité central á las Asociaciones afiliadas, deberán figurar en los números correspondientes de los Boletines ú órganos oficiales que se publiquen antes de la Asamblea.

En ellos se citará el lugar, día, hora y motivos de la Asamblea.

30. A reserva del caso de una Asamblea general, convocada especialmente para tratar de la disolución de la Sociedad, la Asamblea general es válida con asistencia de cualquier número de delegados.

31. Toda proposición, para ser discutida en la Asamblea general, deberá ser remitida al Comité central con quince días de anticipación.

32. Cada Club ó Asociación afiliada tendrá derecho á nombrar delegados como representantes suyos en la Asamblea general en la proporción siguiente: de 0 á 25 socios, uno; hasta 75 socios, dos; desde 75 en adelante, tres.

Estos delegados deberán estar provistos de sus correspondientes poderes, acreditando su nombramiento, emanado del Comité ó Junta directiva del Club que representan.

Estos delegados podrán ó no pertenecer al Club que representan y tendrán voz y voto en la Asamblea.

El nombramiento de estos delegados puede sustituirse por uno sólo, pudiendo asumir la representación total de su Asociación.

En los poderes de representación que le otorgue su Club ó Asociación deberá constar el número de socios del Club en cuestión, para los efectos de las votaciones.

Los poderes deberán obrar en poder del Comité central dos días antes de la celebración de la Asamblea general, siéndoles entregados personalmente ó remitidos por correspondencia certificada.

33. El Comité central, cuando lo estime oportuno, podrá someter por escrito á votación de los Clubs ó Asociaciones afiliadas las materias que tenga por conveniente, siempre que sobre ellas no pida la convocatoria de Asamblea general Club alguno de los que integran la «Unión». En estos casos el Comité central remitirá los asuntos objeto de votación

con una anticipación mínima de un mes con respecto al día en que se haga el escrutinio de votos. Estos serán contados en igual forma que en la Asamblea general.

Los votos serán remitidos por los Clubs asociados al Comité central, en pliego certificado, y éste los someterá á la ratificación de la Asamblea general inmediata.

34. Los Clubs asociados, para estar representados en la Asamblea general con voto, deberán constar de un número mínimo de diez socios.

35. La Asamblea general será presidida en su apertura por el Presidente de la «Unión», quien dará cuenta á la Asamblea de las delegaciones recibidas, y hecho ello, se nombrará la Mesa, que constará de un Presidente y dos Secretarios.

36. El Presidente de la «Unión» y el Presidente de la Mesa dirigirán las deliberaciones y debates según los usos y costumbres de las asambleas deliberativas.

Las votaciones serán ordinarias, á excepción de petición de votación secreta por parte de un delegado cualquiera.

Serán siempre objeto de votación secreta el nombramiento de los señores que compongan el Comité central y los Verificadores de cuentas.

En caso de igualdad de sufragios el Presidente decidirá con doble voto la votación.

37. Los individuos que compongan el Comité central tendrán derecho á voz y voto cada uno en la Asamblea general.

38. Las decisiones tomadas en Asamblea general obligan á todos los Clubs asociados, aun cuando no tuvieran delegado especial en la Asamblea.

39. No es incompatible la acumulación de poderes de varios Clubs en un mismo delegado.

40. Las deliberaciones y resoluciones de la Asamblea serán consignadas en un libro de actas, corriendo su redacción y archivo á cargo del Presidente y Secretario de la «Unión», constando, además, en ellos la firma de un Secretario de la Mesa ó delegado cualquiera que haya tomado

parte en las deliberaciones de la Asamblea.

Publicaciones oficiales

41. La «Unión Motociclista Española» dispondrá de una publicación oficial, en la que, según consta en diversos artículos de estos Estatutos, deberán publicarse los acuerdos, convocatorias de Asamblea, etc., etcétera, á fin de que tengan la debida publicidad.

Verificadores de cuentas

42. La Asamblea general nombrará cada año uno ó más Verificadores de cuentas, que serán personas no pertenecientes al Comité central, reelegibles, y que tendrán el derecho y el deber de revisar los libros de la Sociedad, verificar sus ingresos y gastos y dar su visto bueno, ú observaciones, al *raport* financiero que presenta el Comité central anualmente á la Asamblea general.

CAPITULO IV

DERECHOS DE ENTRADA Y CUOTAS DE LOS CLUBS

43. Para sufragar los gastos de la «Unión Motociclista Española» (que serán: sus cuotas de pago á la «Federación Internacional», gastos de correo y administración exclusivamente) se establecen las siguientes cuotas, que deberán satisfacer los Clubs adheridos: una cotización de entrada de 50 pesetas y una cuota anual de 50 céntimos por cada socio que se halle inscrito en la lista de socios del Club afiliado.

44. La cuota de entrada será satisfecha al ingreso del Club en la «Federación».

La cuota anual será satisfecha en dos mitades, en los meses de enero y julio, respectivamente.

45. Unicamente es potestativo de la Asamblea general convocada al efecto el aumento ó disminución de ambas cuotas, en vista del total de gastos de administración que sean necesarios para el funcionamiento de la «Unión».

46. Los Clubs asociados no serán, en ningún caso, responsables socialmente de la gestión económica de la «Unión»; pero ésta tendrá libertad

de acción para exigir, por la vía legal, el cobro de las cuotas que ellos adeuden.

CAPITULO V

DISOLUCIÓN DE LA «UNIÓN»

Disposiciones generales

47. La disolución de la «Unión» puede acordarse solamente por Asamblea general, convocada especialmente á este objeto, y en la que deben estar representados más de la mitad de los Clubs ó Asociaciones afiliados.

Si en esta Asamblea no se reunieran suficiente número de delegaciones, el Comité central convocará nuevamente una segunda Asamblea general, en la que cualquier número de delegados asistentes es suficiente para dar validez al acuerdo de disolución.

Deberá, en todo caso, transcurrir un mes entero entre la celebración de las dos Asambleas.

48. Corresponde por entero á la Asamblea general el nombramiento y donación de poderes de la Comisión liquidadora.

49. Si liquidada la «Unión» quedaran remanentes activos, serán divididos, á prorrato, entre los Clubs afiliados en el momento de la disolución y en proporción al número de socios de que cada uno disponga.

50. Cualquier caso no previsto en los artículos de estos Estatutos, lo propio que cualquiera dificultad que pudiera originarse en las relaciones de la «Unión» y los Clubs afiliados, será resuelta por el Comité central, si cabe en sus atribuciones, ó por la Asamblea general en último extremo, teniendo libertad el Comité central de proponer la resolución á un Comité de amigables componedores, si la urgencia de la resolución impidiera aplazarla hasta la reunión de la Asamblea general inmediata.

51. El domicilio actual de la «Unión» es el del señor Secretario.

En los dos primeros años residirá en Madrid y por sucesivos bienios en las regiones que la Asamblea acuerde, turnándose entre los Clubs oficiales adheridos que, á juicio de la Asamblea general, reúnan condiciones adecuadas.

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

Camiones BERNA



ENTREGA INMEDIATA

REPRESENTACION GENERAL EXCLUSIVA:

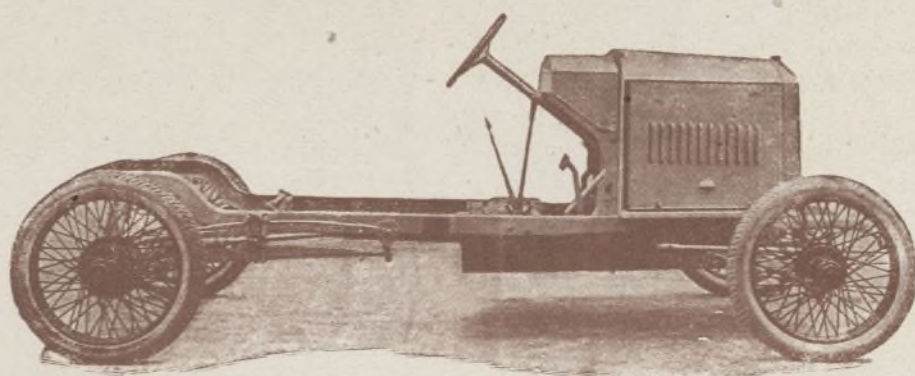
Gonzalo R. Peñalver

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

Fábrica de radiadores de todas clases

RICARDO COROMINAS

Proveedor efectivo de la Real Casa

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



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

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

Alfonso
FOTÓGRAFO

Fuencarral, núm. 6
Teléfono 2869 - Madrid

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

AUTO-RECLAMO

Agencia de Publicidad Deportiva

Director propietario:
RICARDO RUIZ FERRY
Villalar, 10

Teléfono S-13 11
Apartado de correos 822

Madrid

TALLERES
TIPOGRÁFICOS

STAMPA

Calle de Villalar, 10
Teléfono S. 13 11
MADRID

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE



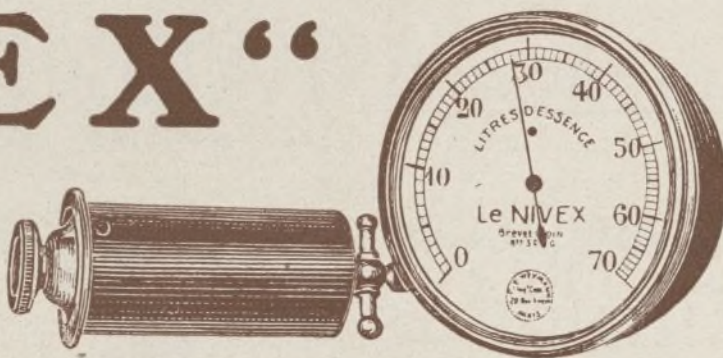
JÚPITER

Inalterable à todas las temperaturas

“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



Camioneta

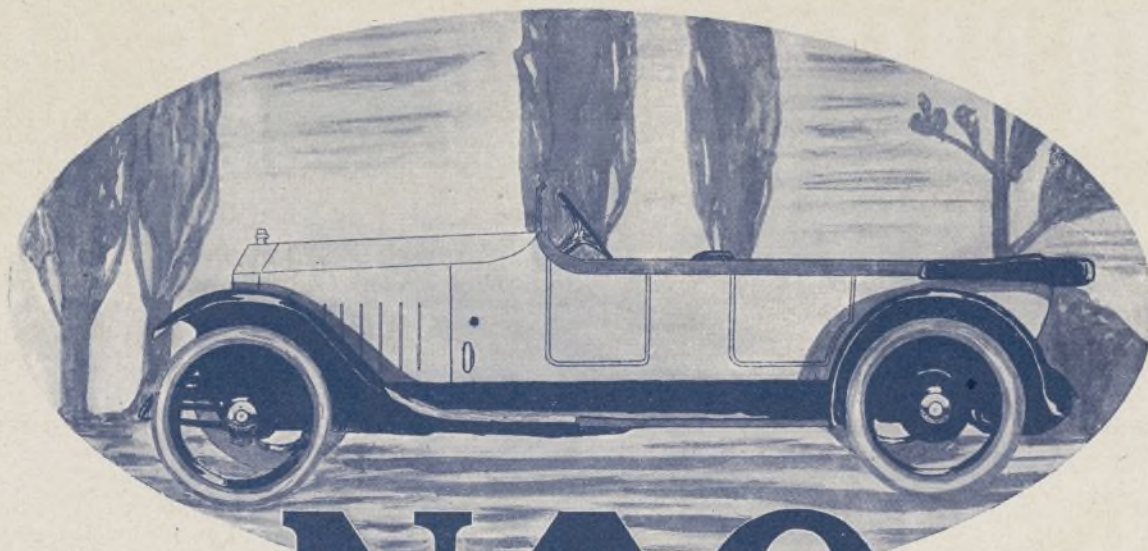
ELIZALDE

1 1/2 TONELADA
DE CARGA ÚTIL

CONCESIONARIO: **UREÑA**

Prim, 1

MADRID



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:

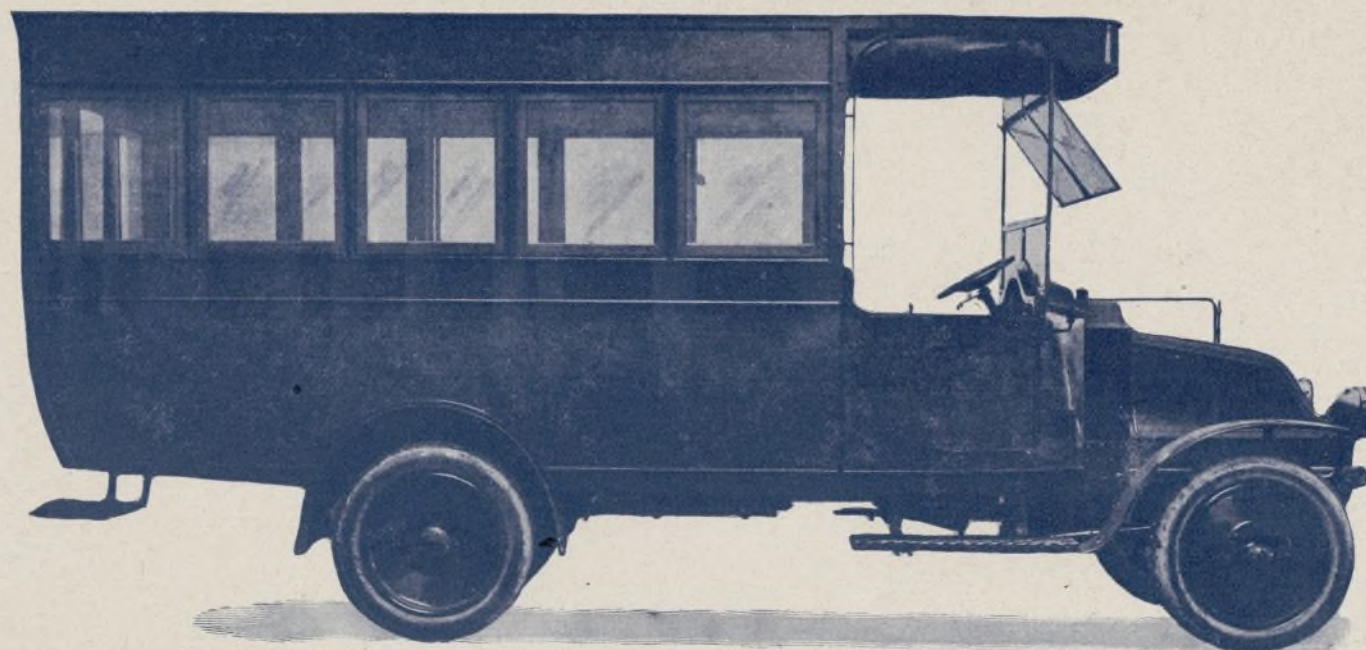
Sr. D. Cayetano Víu.—Garaje Victoria, Alberto Aguilera, No. 62

AUTOMÓVILES Y CAMIONES

GRAN LUJO

GRAN RENDIMIENTO

ULTIMOS MODELOS ACABAN DE LLEGAR



Omnibus y camiones

RENAULT

Entrega inmediata

**S. A. E. DE AUTO-
MÓVILES RENAULT**

Avenida de la Plaza de
Toros, núm. 9 MADRID

Talleres tipográficos STAMPA - Villalar, 10. Madrid

Ayuntamiento de Madrid